

T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DENİZLERDE EMNİYET VE GÜVENLİK: ULUSLARARASI VE ULUSAL
MEVZUAT VE KURUMLAR ÜZERİNE BİR İNCELEME

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan
Gürhan ALAN

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Yücel ACER

Çanakkale – 2010

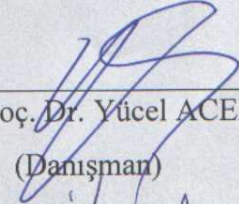
TAAHHÜTNAME

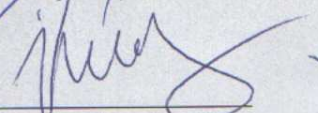
Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.



Gürhan ALAN
15/07/2010

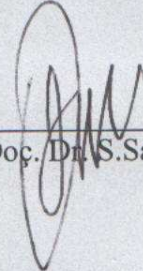
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne
Gürhan ALAN'a ait "Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat
ve Kurumlar üzerine Bir İnceleme" adlı çalışma, jürimiz tarafından
Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı,
YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak oybirliği ile kabul edilmiştir.


Üye Doç. Dr. Yücel ACER
(Danışman)


Üye Doç. Dr. İbrahim KAYA



Üye Yrd. Doç. Dr. Soner KARAGÜL


Üye Yrd. Doç. Dr. Mahir GÜMÜŞ


Üye Yrd. Doç. Dr. S.Sami TAN

Tez No : 380257
Tez Savunma Tarihi : 15.07.2010

ONAY


Doç. Dr. Yücel ACER
Enstitü Müdürü
15/07/2010

Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme

Son 150 yıl içerisinde hızla gelişen sanayileşme ve buna bağlı olarak sürekli artış gösteren üretim, liberalleşen ekonomiler, artan talep ve tüketim, gelişen üretim, iletişim ve ulaşım teknolojileri, ülkeler ve kıtalar arası ticareti de geliştirmiş, arttırmış ve bugün dünya ticaretinin yüzde 90'ı deniz taşımacılığıyla gerçekleşir olmuştur.

Ticari taşımacılığın yanı sıra, dünyada genel olarak artan refah seviyesi ve denizcilik de dâhil olmak üzere her alandaki teknolojik gelişmeler, deniz ulaşımını ve deniz turizmini de artırmıştır. Yeryüzünün dörtte üçünü kaplayan denizlerde bulunan canlı ve cansız doğal kaynaklar gelişen teknoloji ile daha etkin ve kapsamlı çıkarılabilir olmuş ve bu da doğal kaynaklar bakımından da denizlerin önemini insanoğluna mütemadiyen hissettirir olmuştur. Artan kültürel ve refah seviyesine istinaden sportif ve kültürel turistik aktivitelerde de denizcilik yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bahsi geçen tüm bu nedenler muvacehesinde deniz güvenliği ve emniyeti de giderek artan bir öneme haiz olmuştur.

Bu çalışmada; uluslararası ticari taşımacılığın büyük bir bölümünün sağlandığı ve ticari olmayan ulaşım, iletişim, doğal kaynaklar, sportif, kültürel turistik aktiviteler açısından günümüzde büyük öneme sahip deniz alanlarında güvenlik ve emniyetin sağlanmasının artan önemine istinaden uluslararası ve ulusal deniz emniyet ve güvenlik mevzuat ve uygulamaları karşılaştırılmalı olarak incelenmiştir.

Çalışmada, denizlerde emniyet ve güvenlik üzerinde yapılan hukuki düzenlemeler ve uygulamaların genel bir incelemesi yapılmış ve önemli bulunan noktalar mercek altına alınarak detaylandırılıp öneriler getirilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin kendi özel şartlarının ve ihtiyaçlarının incelenerek Türkiye'nin deniz emniyet ve güvenlik düzenleme ve uygulamalarının ele alınarak eksikliklere ilişkin öneriler getirilmesinin büyük önemi göz önünde bulundurularak, Türkiye'nin mevcut düzenleme ve uygulamaları eleştirel bir biçimde ele alınmıştır.

Safety and Security at Sea: An Examination of International and National Regulations and Institutions

In the last 150 years, the rapidly growing industrialization and correspondingly exponential increase in production, liberated economies, increased demand and consumption, improved production, communication and transportation technologies have also developed the trade between countries and continents. Today, 90 per cent of the world trade is being carried by seaborne transportation.

In addition to commercial carriage, the increase in the overall level of prosperity in the world and the technological developments in all areas including the maritime industry also increased marine tourism and sea transportation. Seas, covering three-quarters of the earth, have been a great resource for both animate and inanimate natural supplies. Today, due to developed maritime technology the increased ability to harvest these resources more efficiently and comprehensively is continuously reminding mankind the importance of the seas. The increase in cultural, touristic and sporting activities in the sea pursuant to the level of prosperity also caused the seas to be used intensively. Therefore, in parallel to all these facts mentioned above, the concepts of safety and security at seas have become more and more important and critical.

In this study, the concepts of safety and security at seas are examined comparatively based on the continuously increasing importance of the seas due to the fact that the majority of world trade is being carried over the seas and due to the overall increase in usage of seas in transportation, communication, natural resources, sports and cultural touristic activities.

In this study, the legal regulations and current practices on safety and security at sea is reviewed generally and some points that are considered to be important are examined more thoroughly. Bearing in mind Turkey's own subjective conditions and needs, the current regulations and institutions of Turkey on safety and security at sea are examined with a critical approach.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	v
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZLERDE EMNİYET ve GÜVENLİK KAVRAMLARI ve KURUMLARI

1. Denizlerde Emniyet ve Güvenlik Kavramları	4
1.1. Denizlerde Emniyet	4
1.2. Denizlerde Güvenlik	8
2. Denizlerde Emniyet ve Güvenliğe İlişkin Kurumlar	11
2.1. Uluslararası Kurumlar	11
2.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü	11
2.1.2. Diğer Uluslararası Kurumlar	16
2.2 Türkiye’de Ulusal Kurumlar	19
2.2.1. Denizcilik Müsteşarlığı	19
2.2.2. Sahil Güvenlik Komutanlığı	21
2.2.3. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü	23

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZLERDE EMNİYET ve İLİŞKİN DÜZENLEMELER

1. Denizlerde Emniyet Sorunları	28
2. Uluslararası Düzenlemeler	30
2.1. Denizlerde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi.....	31
2.2. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi.....	33
2.3. Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi.....	35
2.4. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi.....	36
2.5. Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi.....	39
2.6. Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi	40
3. Denizlerde Emniyete İlişkin Sistemler.....	41
3.1. Liman Devleti Kontrolü Sistemi	41
3.2. Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi.....	45

3.3. Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü Sistemi.....	48
3.4. Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi.....	49
4. Türkiye'nin Denizlerde Emniyete İlişkin Bazı Düzenlemeleri	50
4.1. Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Düzenlemeler.....	50
4.2. Denizlerde Can ve Mal Emniyeti Hakkında Kanun	52
4.3. Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği	55
5. Türkiye'de Denizlerde Emniyetin Sağlanmasına İlişkin Değerlendirme ve Öneriler...	60

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZLERDE GÜVENLİK ve İLİŞKİN DÜZENLEMELER

1. Deniz Alanları ve Devletlerin Bu Alanlardaki Yetkileri	62
2. Denizlerde Güvenlik Sorunları	68
3. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Uluslararası Düzenlemeler.....	72
3.1. Uyuşturucu ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı	72
3.2. Göçmen Kaçakçılığı	73
3.3. Deniz Haydutluğu	76
3.4. Liman ve Gemi Güvenliği	80
4. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Bazı Sistemler	83
4.1. Otomatik Tanımlama Sistemi.....	83
4.2. Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi.....	85
4.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi.....	87
5. Türkiye'de Denizlerde Güvenliğe İlişkin Düzenleme ve Kurumlar	88
5.1. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Bazı Düzenlemeler	88
5.2. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Kurumlar.....	90
5.2.1. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.....	90
5.2.2. Sahil Güvenlik Komutanlığı.....	91
6. Türkiye'de Denizlerde Güvenliğin Sağlanmasına İlişkin Değerlendirme ve Öneriler...	92
SONUÇ	98
KAYNAKÇA	102
EK: TÜRK ARAMA KURTARMA BÖLGESİ	112

KISALTMALAR

AAKKM	:	Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ADS	:	Açık Deniz Sözleşmesi
AKAMER	:	Arama Kurtarma Alt Merkezleri
AK	:	Arama Kurtarma
AKB	:	Arama Kurtarma Bölgesi
AKBİR	:	Arama Kurtarma Birimi
AKKM	:	Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AIS	:	Otomatik Gemi Tanımlama Sistemi (OTS), (Automatic Ship Identification Systems (AIS))
AOR-E	:	Atlantik Okyanusu Doğu Bölgesi
AOR-W	:	Atlantik Okyanusu Batı Bölgesi
BMDHS	:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
COLREG	:	Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea [Collision Regulations])
COSPAS-SARSAT	:	Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov – Search And Rescue Satellite Aided Tracking)
DAK-SAR	:	Denizciler Dayanışma Derneği (Denizde Acil Yardım/Destek/Kurtarma)
dGPS	:	Diferansiyel GPS
DSC	:	Dijital Seçici Arama (Digital selective calling)
DzAKKM	:	Deniz Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
Dz.K.K.	:	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
EPIRB	:	Tehlike Anında Mevki Bildiren Telsiz Yönlendiricisi (Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon)
FAL	:	Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee)
FIC	:	Uçuş Bilgi Merkezi (Flight Information Centre)
GEOLUT	:	Sabit Dünya Yörüngeli Uydulara Ait Yer İstasyonu (Geostationary Earth Orbit Local User Terminal)
GSYİH	:	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GPS	:	Küresel Yer Belirleme Sistemi (Global Positioning System)
GMDSS	:	Global Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (Global Maritime Distress and Safety System)
HF	:	Yüksek Frekans
HSC	:	Yüksek Süratli Deniz Taşıtları Kodu (International Code of Safety for High-Speed Craft)

HSSC	:	Etkin Survey ve Belgelendirme Sistemi (Harmonized System of Surveys and Certification)
IALA	:	Uluslararası Deniz Feneri İdareleri Birliği (International Association of Lighthouse Authorities)
IAMSAR	:	Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)
IBC	:	Uluslararası Yığın Kimyasal Madde Taşıma Kodu (International Bulk Chemical Code)
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization)
IGC	:	Uluslararası Gaz Taşıma Kodu (International Gas Carrier Code)
ISM	:	Gemi Güvenlik Yönetim Kodu (International Safety Management Code)
ISPS	:	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu (International Ship and Port Facilities Security Code)
IMB	:	Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Board)
IMDG	:	Uluslararası Deniz Tehlike Yükler Kodu (International Maritime Dangerous Goods Code)
IMRF	:	Uluslararası Denizcilik Kurtarma Federasyonu (International Maritime Rescue Federation)
INMARSAT	:	Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü Sistemi
IOR	:	Hint Okyanusu Bölgesi
ILO	:	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labor Organization)
IMCO	:	Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization)
IMO	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
IMSO	:	Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (International Mobile Satellite Organization)
ISU	:	Uluslararası Kurtarma-Yardım Birliği (International Salvage Union)
ITU	:	Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (International Telecommunication Union)
KEGAK	:	Kıyı Emniyet Güvenlik ve Arama Kurtarma Timleri.
LEOLUT	:	Alçak İrtifa Dünya Yörüngeli Uydulara Ait Yer İstasyonu (Low Earth Orbit Local User Terminal)
LEG	:	Hukuk Komitesi (Legal Committee)
LPG	:	Liquefied Petroleum Gas
LRIT	:	Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi
LOADLINES	:	Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on Load Lines – 1966)

MAIIF	:	Deniz Kazaları Araştırma Uzmanları Uluslararası Forumu (Marine Accident Investigators' International Forum)
MCC	:	Görev Kontrol Merkezi (Mission Control Centre)
MEB	:	Münhasır Ekonomik Bölge
MEPC	:	Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee)
MF	:	Orta Frekans
Md.	:	Madde
MSC	:	Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee)
MMSI	:	Deniz Mobil Servis Kimlik Numarası (Maritime Mobile Service Identity)
MoU	:	Memorandum of Understanding.
NAVTEX	:	Navigational Telex
NM	:	Deniz Mili
Nu.	:	Numara
OA	:	Operational Agreement
ÖTV	:	Özel Tüketim Vergisi
POR	:	Pasifik Okyanusu Bölgesi
RCC	:	Kurtarma Koordine Merkezi (Rescue Coordination Center)
RHIB	:	Rigid-Hulled Inflatable Boat
s.	:	Sayfa
S.G.K.	:	Sahil Güvenlik Komutanlığı
SAGET	:	Sahil Güvenlik ve Emniyet Timleri
SAR 79	:	Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on Maritime Search and Rescue)
SART	:	Arama Kurtarma Vericisi (Search And Rescue Transponders)
SOLAS	:	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea)
SSAS	:	Gemi Güvenlik Alarm Sistemi
STCW	:	Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers)
SUA	:	Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation)
TBGTH	:	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TC	:	Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee)

TSK	:	Türk Silahlı Kuvvetleri
TONNAGE:		Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on Tonnage Measurement of Ships)
UMKE	:	Ulusal Medikal Kurtarma Ekipleri
VHF	:	Çok Yüksek Frekans
YAKKM	:	Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

GİRİŞ

Beş asır önce zamanın Osmanlı Kaptan-ı Deryası Barbaros Hayrettin Paşa'nın vizyonunu ve doktrinini belirten “*Denizlere hâkim olan, Cihana hâkim olur*” sözü, günümüz şartlarında daha derin manalar ifade etmektedir.

Son 150 yıl içerisinde hızla gelişen sanayileşme ve buna bağlı olarak giderek artış gösteren üretim, liberalleşen ekonomiler, artan talep ve tüketim, gelişen üretim, iletişim ve ulaşım teknolojileri, ülkeler ve kıtalar arası ticareti de geliştirmiş, arttırmıştır.

Bugün dünya ticaretinin %90'ı deniz taşımacılığıyla gerçekleştirilirken, dünya navlun piyasası 380 milyar doları bulmaktadır ki bu da dünya ticaret hacminin %5'ine karşılık gelmektedir. Bugün dünya deniz ticaret filosu 150'nin üzerinde bayrak devletine bağlı 53,000 ticaret gemisi ve çalışan bir milyonun üzerinde gemi adamına ulaşmıştır.¹

Ticari taşımacılığın yanı sıra, dünyada genel olarak artan refah seviyesi ve denizcilik de dâhil olmak üzere her alandaki teknolojik gelişmeler, deniz ulaşımını ve deniz turizmini de artırmıştır. Yeryüzünün dörtte üçünü kaplayan denizlerde bulunan canlı ve cansız doğal kaynaklar gelişen teknoloji ile daha etkin ve kapsamlı çıkarılabilir olmuş ve bu da doğal kaynaklar bakımından da denizlerin önemini insanoğluna sürekli bir biçimde hissettirir olmuştur. Artan kültürel ve refah seviyesine istinaden sportif ve kültürel turistik aktivitelerde de denizcilik yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bahsi geçen tüm bu nedenler deniz güvenliği ve emniyeti hususlarının hissedilir önemini zamanla arttırmıştır.

Deniz güvenliği ile ilgili ilk uluslararası girişim 1912 yılında vuku bulan Titanic gemi kazasının ardından 1914 yılında yapılmış ve takip eden yıllarda bu düzenleme birçok defa revizyona tabi tutulmuş; kapsam ve detayları genişletilmiştir. Deniz güvenliği ve deniz politikaları konusunda uluslararası düzenlemeler ve standardizasyon üretimi

¹ The Round Table of International Shipping Associations. <<http://www.marisec.org/shippingfacts/>> (09.10.2009)

ihtiyacına cevaben Birleşmiş Milletler (BM) tarafından 1948 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)² kurulması kararlaştırılmış ve bu örgüt, 1959 yılında ilk resmi oturumunu yapmıştır.³

Bugün IMO, uluslararası alanda denizcilik politikasını belirleme ve standardizasyon sağlama konusunda en etkin ve en işlevsel kuruluş olma özelliğini korumaktadır. IMO, başta seyir ve liman emniyet ve güvenliğinin sağlanması olmak üzere deniz kirliliğinin önlenmesi ve deniz işletmeciliği verimliliğinin sağlanması hususlarında birçok düzenleme yaparak ve değişen şartlara binaen bu düzenlemeleri güncelleyerek uluslararası normları belirlemektedir. 1958 yılında bu kuruluşa üye olan Türkiye, IMO'nun üyelerine tavsiye niteliğinde belirlediği bu normları ülke şartlarına göre tatbik edip, ulusal düzenlemelerle kanunlaştırmak suretiyle uygulamaya koymaktadır.

Bu çalışmada; uluslararası ticari taşımacılığın büyük bir bölümünün sağlandığı ve ticari olmayan ulaşım, iletişim, doğal kaynaklar, sportif, kültürel turistik aktiviteler açısından günümüzde büyük öneme sahip deniz alanlarında güvenlik ve emniyetin sağlanmasının artan önemine istinaden uluslararası ve ulusal deniz emniyet ve güvenlik mevzuat ve uygulamaları karşılaştırılmalı olarak incelenmiştir.

Bu çalışmayla, denizlerde güvenlik ve emniyeti üzerinde yapılan hukuki düzenlemeler ve uygulamaların panoramik bir resmi bir araya getirilmeye ve bu resimde önemli bulunan noktaların mercek altında incelenerek, detaylandırılıp öneriler getirilmeye ve detaylı incelenemeyen noktalarda da genel bilgi, kaynak ve referans verilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin kendi öznel şartlarının ve ihtiyaçlarının incelenerek Türkiye'nin deniz güvenlik düzenleme ve uygulamalarının ele alınarak eksikliklere ilişkin öneriler getirilmesinin büyük önemi göz önünde bulundurularak, Türkiye'nin mevcut düzenleme ve uygulamaları eleştirel bir biçimde ele alınmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde denizlerde “emniyet” ve “güvenlik” kavramlarının ne anlam ifade ettiğinin üzerinde durulmuş, bu iki kavram arasındaki farklar ortaya konmuş ve denizlerde emniyet ve güvenliğin tesisiyle ilişkili uluslararası ve ulusal kurumlar tanıtılmıştır.

² IMO, Örgüt'ün İngilizce ismi “International Maritime Organization” in kısaltmasıdır. Ulusal mevzuatta ve akademik çalışmalarda IMO kısaltmasının yoğunlukla kullanılıyor olmasına istinaden Uluslararası Denizcilik Örgütünün Türkçe kısaltması olan UDÖ yerine bu çalışmada da IMO kısaltması kullanılacaktır.

³ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>> (03.10.2009)

İkinci bölümde denizlerde emniyet sorunları ve bu sorunların giderilmesi adına yapılan düzenlemeler incelenmiştir. Bu bölümde, oldukça geniş olan deniz emniyeti kavramı başlıca; denizde can ve mal emniyetinin sağlanması, gemilerin bilinçli ve emniyetli bir biçimde yözdürülmesi adına gemi adamlarının alması gereken eğitimler ve vardiya nöbetlerinin ne şekilde tutulmasının belirlenmesi, denizde çatışmaların önlenmesi, olası kaza ve kayıplarda arama kurtarma faaliyetlerinin icrası alt dalları altında incelenmiştir.

Üçüncü bölümde denizlerde güvenlik sorunları ve bu sorunların giderilmesi adına yapılan düzenlemeler incelenmiştir. Bu bölümde ilkin açık denizlerin hukuki statüsüne değinilmiş ve daha sonra denizlerde güvenliğin sırasıyla; uyuşturucu kaçakçılığıyla mücadele, insan kaçakçılığıyla mücadele, deniz haydutluğuyla mücadele ve genel liman ve gemi güvenlikleri konuları üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise denizlerde emniyet ve güvenliğin tesisi konularında geline son durum tartışılmış ve Türkiye'deki deniz emniyet ve güvenliği tesisiyle görevli kurumların etkinliğinin arttırılmasına yönelik öneriler getirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZLERDE EMNİYET ve GÜVENLİK KAVRAMLARI ve KURUMLARI

Denizlerde “emniyet” ve “güvenlik” kavramlarının ne anlam ifade ettiğinin üzerinde durulması, bu çalışmanın anlaşılması açısından temel bir öneme sahiptir. Türkçede emniyet ve güvenlik kavramları çoğu kez eş anlamlı olarak kullanılsa da ya da aynı manaya geldiği varsayılsa da aslında bu iki kavram birçok açıdan farklılıklar gösterir. Uluslararası düzenlemelerde kullanılan ‘emniyet’ kavramı karşılığı olan ‘safety’ ve ‘güvenlik’ kavramı karşılığı olan ‘security’ kavramları arasında yakın ilişkiye rağmen ayrımlar bulunmaktadır. Denizlerde emniyet ve güvenliği konu alan bu çalışma açısından da bu farkların ortaya konması önem arz etmektedir. Ayrıca, bu iki faaliyet alanı ile doğrudan ilgili uluslararası kuruluşların ve Türkiye’nin ilgili kurumlarının açıklanması da ileride değinilecek hususların anlaşılabilmesi açısından önem arz etmektedir.

1. Denizlerde Emniyet ve Güvenlik Kavramları

1.1. Denizlerde Emniyet

Emniyet Arapça kökenli bir kavramdır ve kökü “mn” “korkusuzluk, güvenli olmak, eminlik” ten yapma mastar eki -iyyet ile türetilmiştir. Kavram, tehlikeden uzak bulunma, korkusuzluk, güvenlik manasındadır.¹ Bu tanımıyla emniyet kavramını güvenlik kavramından ayırmak zordur. Zira güvenlik de “tehlikeden uzak bulunma, emin olma durumu, güven, emniyet, asayiş” şeklinde tanımlanmaktadır.²

Bu iki kavramdan emniyet, daha ziyade muhtemel tehlikelere ve özellikle de kazalara ya da kurallara uymamaktan, kuralları ihmal etmekten doğan tehlikelere karşı korunmayı ifade eder. Örneğin, bir işçinin çalışma ortamında kask takmaması nedeni ile uğrayabileceği bir zarara karşı korunması için kask takılmasının zorunlu hale getirilmiş olması bir emniyet tedbiridir. Ya da muhtemel kazalara karşı çalışanların eğitilmesi de benzeri bir biçimde emniyetin sağlanmasına yönelik bir tedbirdir. Dolayısı ile emniyet,

¹ Ayverdi, İlhan. *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Lugatı, İstanbul 2008. Cilt I, s.862.

² Ibid, s.1139.

çeşitli faktörlerin, özellikle de kazaların ya da kurallara uymamanın yaratacağı tehlikelerin olumsuz etkilerine karşı kişilerin ve eşyaların korunması olarak ifade edilebilir.

İnsanoğlu varoluşundan itibaren bedenini kullanarak besin temini, ulaşım, taşıma gibi ihtiyaçlarını yalnızca kara parçalarından sağlayabilmiş; deniz, göl, akarsulardan istifadesi kıyılardan su ürünlerinin avlanması ile oldukça sınırlı kalmıştır. Denizler doğası itibariyle insan tabiatına tehdit teşkil etmekte olup; insanoğlu denizlerden ancak belirli vasıta, araç ve gereçler vasıtasıyla yararlanabilmektedir. Medeniyet ve teknolojinin gelişmesine paralel olarak artan ihtiyaç ve deniz vasıtalarının (her çeşit ve boyda gemi) geliştirilmesiyle elde edilen imkanlar insanoğlunu kıyılardan uzaklaştırarak yeryüzünün üçte dördünü kaplayan denizlerden elde edebilecekleri kazançları araştırmaya sevk etmiştir.

Denizlerin kara parçalarına kıyasla durağan olmayan, sürekli ve ani değişebilen tabiatı; insanoğlunun denizlerden sadece kara parçalarına veya inşa ettikleri gemilere sığınarak korunabilmesi hususları denizciliğin risklerinin temelini oluşturmakta ve denizcilikte emniyetin sağlanması için daha sert ve kapsamlı tedbirler alınmasını gerekli kılmaktadır.

Açık denizlerde yapılan seyirlerde gemilerin kara parçalarından oldukça uzak mesafelerde bulunması, gemilerin kara vasıtalarına kıyasla düşük olan süratlerinin bu mesafelerin kısa sürede katedilmesine olanak tanımaması, gemilerin büyüklüklerine (tonajlarına) göre sadece belirli limanlara sığınabilmesi ve denizlerin aniden sertleşebilen tabiatı insanoğlunun denizlerde tek sığınağı olan gemilerin yüksek dayanıklılık ve emniyet standartlarında inşa edilmesini zorunlu kılmıştır.³

Gemilerin inşası ve gemilerde bulunan makine ve teçhizatın yüksek standartlarda olması bu gemileri kullanacak personelin ve bu gemilerin taşıyacağı yolcu ve yüklerin emniyetinin sağlanmasının temelini oluşturmaktadır. Bu yüksek standartların temini için günümüzde tersaneler, inşa edilen gemiler ve kullanılmakta olan gemiler sürekli olarak uluslar arası ve ulusal kurumlarca denetime tabi tutulmakta ve bu suretle bu kurumlarca belirlenen yüksek standartların uygulanması sağlanmaktadır.

³ Boisson, Philippe. *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*. Paris: Edition Bureau Veritas, 1999. s.45-48.

Denizlerin tabiatı, gemilerin denizlerde maruz kaldıkları değişken dış etkenler (rüzgar, dalga, akıntı vb.) ve gemilerde kullanılan sistemlerin komplike yapısı bu vasıtaların kullanılmasında gerekli olan uzmanlık seviyesini arttırmaktadır. Gemi kaptanlarının deniz durumunu doğru değerlendirebilmesi; gemisinin kabiliyet ve limitlerini iyi bilmesi; ani gelişen durumlarda süratli karar vererek bu kararları soğukkanlılıkla uygulayabilmesi; riskli manevraları doğru ve temkinli bir şekilde uygulayabilmesi ve diğer gemi adamlarının da görevlerini tam ve etkin bir biçimde yerine getirmesi gemi ve içindekilerin emniyetini belirleyen ana etkenlerden diğeridir.⁴ Bu sorunun giderilmesi amacıyla; tabiatı itibariyle uluslar arası olan denizcilik sektöründe çalışan gemi adamlarının eğitim ve uzmanlık seviyelerinin belirlenmesi için birçok uluslararası standartlar belirlenmiş ve uygulanmaya konmuştur.

Denizlerin kullanılmasının zamanla artması denizlerdeki gemilerin karşılaşma sıklıklarını arttırmış; belirli bölge ve kanallarda yoğun deniz trafiği oluşturmuştur. Bu husus gemilerin birbirleriyle çatışma riskini de beraberinde getirmiştir. Bu riski azaltmak amacıyla uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları; kanal, boğaz geçiş kuralları geliştirilmiştir. Ortaya konan bu kurallara riayet edilmesi çatışmalardan dolayı oluşabilecek emniyet zafiyetinin giderilmesi için zorunludur.

Gemilerin teknik yetersizliği, personel hatası, çatışma veya insanın karşı koyma limitlerinin üzerine çıkan tabiat zorlaması nedenleriyle ya da bu nedenlerin karışımıyla oluşabilecek gemi kazalarında gemi personeli ve yolcusunun emniyete alınması hususu denizcilik tarihinde önemli bir emniyet sorunu olmuştur. Bu sorunu gidermek amacıyla birçok can kurtarma sistem ve teçhizatı geliştirilmiş ve kullanımları denizcilik otoritelerince zorunlu tutulmuştur. Buna ilave olarak, kıyı devletleri sadece denizde can kurtarma işlerine özel olarak denizde arama kurtarma organizasyonları oluşturmuştur. Gemiler ile arama kurtarma organizasyonları arasında sürekli ve etkin iletişim sağlanması amacıyla iletişim sistemleri geliştirilmiştir.

Dünya ticareti 1950 yılından bugüne kadar 20 kat artmıştır. Dünya ticaretindeki bu artış ülkelerin ticarete olan bağımlılığını da arttırmıştır. ABD'de uluslararası ticaretin GSYİH'ye oranı 1990 yılında %20.5 iken, 2008'de %28.7'ye yükselmiş ve bu oranın 2038

⁴ Bennet, C., "Health and Safety: Human Error- Preventing accidents at sea by improving the conditions for seafarers", *Tinig ng Marino Newspaper*, 2004. <<http://www.ufs.ph/tinig/janfeb04/01020415.html>> (03.03.2010)

yılına kadar %55'e ulaşacağı tahmin edilmektedir. 2008 yılı itibariyle Kanada'da uluslararası ticaretin GSYİH'ye oranı %70.9'a, Brezilya'da %26.2'ye, Çin'de %73.4'e, Japonya'da %34.3'e, Avrupa Birliğinde %27.9'a, Hindistan'da %47.6'ya ulaşmıştır.⁵ Bu verilerle beraber dünya ticaretinin %90'ının deniz yoluyla taşındığı hesaba katıldığında günümüzde ülke ekonomilerinin deniz taşımacılığına olan bağımlılığının çarpıcı boyutlara ulaştığı göze çarpmaktadır.

Tatlı su balıkçılığını bir yana bıraktığımızda balık ve deniz mahsullerinin tek kaynağının denizler olduğu görülmektedir. 2004 yılı itibariyle dünya balıkçılık sektörünün 27 milyonu balık avcılığıyla uğraşan toplam 35 milyon insana istihdam sağladığı tahmin edilmektedir. Dünya balıkçılık filosu ise 1.3 milyon güverteli ve 2.8 milyon güvertesiz balıkçı teknesine ulaşmıştır. 2000 yılı içinde avlanan deniz ürünleri 94.8 milyon tona ulaşmış olup, bu deniz mahsullerinin ilk satış fiyatı 76 milyar doları bulmaktadır.⁶

Denizcilik turizm sektöründeki payı da küçümsenemeyecek bir düzeydedir. 944 milyar dolara ulaşan dünya turizm sektörü gelirinin⁷ 2004 yılında 206.3 milyar dolarlık bölümü deniz turizminden elde edilmiştir⁸.

Bugünün dünyasında ekonominin temelini oluşturan küresel ticaretin çok yüksek seviyelere ulaşması ve bu ticaretin neredeyse tamamının (%90) deniz yoluyla taşınması; taşımacılıkta denizlerin kullanılmasının yaklaşık olarak demiryolu kullanımından 10, karayolu kullanımından 45 ve hava yollarının kullanımından 163 kat daha ucuz olması⁹ nedeniyle deniz taşımacılığının etkin alternatifinin bulunmaması; denizlerden elde edilen su ürünleri; deniz yataklarında her geçen gün keşfedilen yeraltı kaynakları denizleri modern insanoğlu için vazgeçilmez kılan etkenlerin başlıcalarıdır. İnsanoğlu engin alanları kaplayan denizlerden elde edebileceği çıkarları keşfettikçe ve denizlerden daha etkin faydalanabilmesine olanak tanıyacak teknolojileri geliştirdikçe denizlerin kullanımı artmaya devam edecektir. Denizlere bağlılığın ve denizlerin kullanımının artması denizlerde emniyetin tesisi için yeni sistem ve teknolojilerin geliştirilmesini beraberinde getirecektir.

⁵ Amerikan Çevre Koruma Örgütü Resmi İnternet Sitesi <<http://www.epa.gov/oia/trade/transport.html>> (02.03.2010)

⁶ *Danger at Sea – Working in the Fishing Sector*. ILO Communication and Public Information, 2004. s. 1.

⁷ *Tourism Highlights: 2009 Edition*. United Nations World Tourism Organization, 2009. s. 2.

⁸ İrlanda Denizcilik Enstitüsü Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.marine.ie/home/aboutus/newsroom/PressReleaseArchive/2005/PressreleaseMarineTourismIndustry.htm>> (02.03.2010)

⁹ The Round Table of International Shipping Associations. <<http://www.marisec.org/shippingfacts/>> (09.10.2009)

Bu çalışmada denizlerde emniyet kavramından burada sayılan amaç ve niteliklere sahip kurallar ve tedbirler anlaşılacak ve bu bağlamdaki düzenleme ve tedbirler ikinci bölümde ele alınacaktır. Belirtmek gerekir ki, her ne kadar emniyet ve güvenlik kavramları eş anlamlı olarak ve birbirlerini tanımlamada kullanıyor olsa da bu çalışmada emniyet kavramı güvenlik kavramından farklı bir kavram olarak değerlendirilmektedir. İki kavram arasındaki farklar, güvenlik kavramı ele alınınca daha net anlaşılacaktır.

1.2. Denizlerde Güvenlik

Güvenlik kavramı emniyet kavramından farklı olarak, daha ziyade yasa dışı saldırı ya da şiddet olaylarının can ve mal üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin engellenmesini ifade etmektedir. Güvenlik tedbirleri ise bu olumsuz etkilerin engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirleri ifade etmektedir.

Bu bağlamda güvenlik genel olarak belirli bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden eylemlerin olumsuz etkilerine karşı korunmayı ifade ederken emniyet ise, genellikle bir bireyin veya grubun kötü niyetli olmayan, kasıtsız hareketlerinin çevre faktörü ile birleşerek plansız bir şekilde istenmeyen durumların yaratacağı zararlara karşı korunmayı ifade eder.¹⁰

Bu kavramların aralarındaki farkları ortaya koyma adına şu örneği getirebiliriz. Bir işyerinde çalışma emniyeti koruyucu gözlük ve kask kullanımı yoluyla sağlanırken, işyeri güvenliği, yani yasa dışı eylemlerin önlenmesi, alarm sistemleri ve nöbetçiler vasıtasıyla sağlanabilir.

Bu ayrıma paralel olarak denizlerde güvenlik kavramı denizlerde vuku bulabilecek bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditleri kapsamaktadır. Bu itibarla; geleneksel olarak gemilere ve personeline karşı yasadışı saldırıları ifade eden deniz haydutluğuna karşı yapılan düzenlemeler ve alınan tedbirler güvenliğin sağlanmasına yöneliktir.

Günümüzde özellikle deniz haydutluğu oldukça sık gündeme gelmekte olan bir güvenlik zafiyetidir. Denizlerde korsanlık (deniz haydutluğu) tarihi antik çağlara kadar dayanmakla birlikte özellikle 1980'lerden sonra güvenlik denetimlerinin sığı olduğu ticari açıdan stratejik suyollarında deniz haydutluğu faaliyetlerinde artış olmuştur. 2006 yılı

¹⁰ Albrechtsen, Eirik. Security vs safety, NTNU - Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management, Ağustos 2003.s. 7.

içinde 239, 2007 yılı içinde 263, 2008 yılı içinde 293 ve son olarak 2009 yılı içinde 406 deniz haydutluğu vakasının rapor edildiği göz önüne alındığında son yıllardaki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki ciddi artış göze çarpmaktadır.¹¹

Öte yandan, her türlü kaçakçılık faaliyetlerinin (göçmen, uyuşturucu, silah vb.) engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirler de güvenlik kavramı ile ilişkilidir. Devletlerin ekonomik ve gümrük teşkilatını tehdit eden gümrüksüz her türlü malın kaçakçılığı; milletin ahlaki, sıhhi ve sosyal yapısını tehdit eden her türlü uyuşturucu kaçakçılığı; ülkenin sosyal yapısını tehdit eden göçmen kaçakçılığı gibi her türlü kaçakçılık faaliyetleri de bugün yaşanan önemli güvenlik zafiyetleridir. Dünya yüzeyinin dörtte üçünü kaplaması nedeniyle oldukça geniş olan su yüzeyinde birçok denetimsiz alan olması ve deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleşmesi her türlü kaçakçılık faaliyetlerinde denizlerin daha sıklıkla kullanımını doğurmuştur.

Dünya uyuşturucu pazarının yıllık 400-500 milyar doları bulduğu tahmin edilmekte olup,¹² uyuşturucu kaçakçılığının büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadelede etkin ve modern imkanlara sahip olan ABD'de yakalanan uyuşturucunun yarısından fazlası denizlerde sahil güvenlik unsurlarınca yakalanmaktadır¹³. Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı; 2008 yılında 10.057 kg esrar, 166.888 kg kokain ve 2009 yılında 32.311 kg esrar ve 160.055 kg kokaine el koymuş olup el konulan yıllık kokain miktarlarının piyasa değeri 12 milyar doları geçmektedir¹⁴.

İnsan kaçakçılığı (yasadışı göç, insan ticareti) sektörünün yıllık 31,6 milyar dolara ulaştığı tahmin edilmektedir¹⁵. Amerikan kaynakları 2008 yılı itibariyle yıllık insan kaçakçılığının 800.000'e ulaştığını tahmin ederken,¹⁶ ILO bu rakamın 2,44 milyona ulaştığını tahmin etmektedir.¹⁷ Uyuşturucu kaçakçılığında olduğu gibi insan kaçakçılığında da denizler en çok tercih edilen yollar olmaktadır. Amerika'da Sahil Güvenlik

¹¹ IMB Piracy Reporting Center Official Website, International Maritime Board (IMB), <http://www.icccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12> (04.02.2010)

¹² *Economic and Social Consequences of Drug Abuse and Illicit Trafficking*, United Nations International Drug Control Programme, 1998. s. 3.

¹³ Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <<http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/Drugs/stats.asp>> (03.04.2010)

¹⁴ Ibid.

¹⁵ *Forced Labor Statistics*. ILO, A Global Alliance Against Forced Labor: 2005. s. 2.

¹⁶ *Trafficking in Persons Report 2008*, U.S. Department of State, Washington 2008. s. 7.

¹⁷ *General Report*, ILO 18th International Conference on Labor Statistics, 2008. s. 10.

Komutanlığı'nca 2008 yılında 4.802, 2009 yılında ise 3.467 yasadışı göçmen yakalanmıştır.¹⁸

BM'nin 2006 yılında hazırlamış olduğu raporda Türkiye yasadışı göçte kaynak ülke olarak orta seviyede, transit ülke olarak yüksek seviyede ve hedef ülke olarak da çok yüksek seviyede risk faktörlerine sahip olduğu değerlendirilmiştir.¹⁹ Türkiye'de Sahil Güvenlik Komutanlığı'nca 2008 yılında 7.570, 2009 yılında ise 3.677 yasadışı göçmen yakalanmıştır.²⁰

Başlıca kaçakçılık sorunlarını insan kaçakçılığı ve uyuşturucu kaçakçılığı oluşturmakla beraber kaçakçılığın birçok alt türleri bulunmakta olup, daha öncede ifade edildiği gibi deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleştirilebilmesi, kaçak malların kolayca saklanabilmesi ve deniz alanlarının geniş alanlara sahip olmasından dolayı nispeten daha denetimsiz olması bu kaçakçılık faaliyetlerinin de denizler yoluyla yapılmasını beraberinde getirmiştir. Örneğin, 2009 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından Türkiye'ye kaçak yolla sokulmaya çalışılan 3.483.738 kg motorin, 194.650 paket sigara, 2.169 adet cep telefonu malzemesi, 5.949 kg çay yakalanmıştır²¹. Bununla beraber, yıllık 4 milyar dolara ulaşan yasal küçük çaplı silah ticaretine ilaveten yıllık 1 milyar dolara ulaşan küçük çaplı silah kaçakçılığında da denizlerin yoğunluklu kullanıldığı düşünülmektedir.²²

Bu çalışmada denizlerde güvenlik kavramı belirtilen bu anlayış temelinde ele alınacak ve denizlerde emniyet kavramından ayrı değerlendirilecektir. Deniz haydutluğu (denizlerde terörizm) ve kaçakçılık (özellikle insan ve uyuşturucu) bugün denizci ülkelerin çözmeye çalıştığı en önemli güvenliği tehdit edici faktörlerdir ve çalışmamızda bu faktörlere üçüncü bölümde değinilecektir.

¹⁸ Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <<http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/currentstats.asp>> (03.04.2010)

¹⁹ *Trafficking in Persons: Global Patterns*, United Nations Office on Drugs and Crime, 2006. s. 18-20.

²⁰ Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri.asp> (03.04.2010)

²¹ Ibid.

²² *Small Arms Survey 2002: Counting the Human Cost*, Geneva: Graduate Institute of International Studies, Oxford University Press 2002. s. 109.

2. Denizlerde Emniyet ve Güvenliğe İlişkin Kurumlar

Bu çalışmanın konusunu teşkil eden denizlerde emniyet ve güvenliğe ilişkin düzenleme ve uygulamaların merkezinde bazı uluslararası kurumlar bulunmaktadır. Her bir devlet için ise bazı ulusal kurumlar o ülke açısından konunun merkezinde yer almaktadır. Türkiye’de de denizlerde emniyet ve güvenlik için belirli kurumlar yetkili ve görevlidir. Bu kurumların oluşumu, yetki ve görevlerinin ortaya konması çalışmanın ilerleyen bölümlerinin takip edilebilmesi için önemlidir.

2.1. Uluslararası Kurumlar

2.1.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü

Denizlerde emniyet ile ilgili ilk uluslararası girişim 1912 yılında vuku bulan Titanic gemi kazasının ardından 1914 yılında yapılmış ve daha sonra bu düzenleme 1929, 1948 ve 1960 yıllarında revizyona tabi tutulmuş; kapsam ve detayları genişletilmiştir.

Deniz güvenliği ve deniz politikaları konusunda uluslararası düzenlemeler ve standardizasyon üretimi ihtiyacına cevaben Birleşmiş Milletler (BM) tarafından 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre’de Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulması kararlaştırılmış ve Örgüt 1958 yılında 21 üye olarak Japonya’nın katılımıyla resmi olarak çalışmalarına başlamıştır.²³

Türkiye’nin bu kuruluşa olan üyeliği de 1958 yılına rastlamaktadır. Örgütün kuruluş adı olan Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü (IMCO),²⁴ 1982 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir.²⁵ Günümüzde IMO, uluslararası alanda denizcilik politikalarını belirleme ve standardizasyon sağlama konusunda en etkin ve en işlevsel kuruluş olarak varlığını sürdürmektedir.

Merkezi İngiltere’de olan IMO, bugün 300 uluslararası çalışanı ile 169 tam üye ve 3 gözlemci üye devleti temsil etmektedir. Bu bağlamda IMO, üyesi olan dünya denizciliği ile ilgili bütün devletler ile dünya denizlerinin tamamını kapsamaktadır.

IMO bir “icra” organı değil “danışmanlık” kuruluşudur. IMO’nun kuruluşunu belirleyen BM’nin IMO kuruluş sözleşmelerinde IMO’nun işlevi kendisine bildirilen

²³ Blanco-Bazán, Agustín. “IMO – Historical Highlights in the Life of a UN Agency”, *Journal of the History of International Law*. 2004, Vol. 6 Issue 2, s. 259-263.

²⁴ Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

²⁵ Bu süreç hakkında detaylı bilgi için bakınız; Blanco-Bazán, Agustín. “IMO – Historical highlights in the life of a UN Agency”, *Journal of the History of International Law*. 2004, Vol. 6 Issue 2, s.263-265.

sorunları incelemek ve tavsiyelerde bulunmak; antlaşma, sözleşme ve diğer uluslararası belgelerin taslaklarını hazırlayıp bunları hükümetlere ve sivil toplum kuruluşlarına tavsiye etmek ve gerektiğinde konferanslar düzenlemek; üyeler arasında danışma ve hükümetler arasında bilgi alışverişi için gerekli mekanizmaları kurmak şeklinde tanımlanır.²⁶

Görüldüğü üzere, IMO kararlarının kanuni bağlayıcılığı yoktur. IMO kararları üye devletlere tavsiye niteliğinde olup, kararların üye devletlerce ulusal kanun olarak düzenlenmesi halinde kanuni bağlayıcılık kazanmaktadır. Üye devletler herhangi bir IMO kararını kabul etmekle bu kararı kendi iç hukuk düzenlemesi olarak tıpkı diğer ulusal kanunları gibi uygulamayı da kabul etmiş olmaktadır.

IMO'nun teşkilat yapısı Genel Kurul (Assembly), Konsey (Council), Ana Komiteler (Main Committees) ve Alt Komiteler (Sub-Committees) den oluşur. Genel Kurul, IMO'nun en üst yönetim organı olup tüm üye devletler tarafından oluşturulur ve her iki yılda bir toplanır. Genel Kurulun toplantıları arasındaki sürede Genel Kurul tarafından seçilen 40 üyeden oluşan Konsey, Genel Kurul adına IMO'nun idare organı olarak faaliyet gösterir. IMO'nun çalışma programını ve genel olarak idaresini Konsey belirlemektedir, bu bakımdan örgütün izleyeceği politikayı belirleyen organ durumunda olması nedeniyle oldukça önemlidir. Konsey üyeleri genel kurul tarafından iki yıllık dönem için seçilir ve A, B ve C grupları olmak üzere üç gruba ayrılır. Bunlardan A Grubu üyeler; deniz taşımacılığı alanında çıkarları en geniş olan 10 ülkedir. 2008 ve 2009 iki yılı için seçilen bu grup üye devletleri Çin, Yunanistan, İtalya, Japonya, Norveç, Panama, Kore, Rusya, İngiltere ve Amerika'dır. B Grubu üyeler; deniz ticareti alanında önde gelen 10 ülkedir. 2008 ve 2009 iki yılı için seçilen bu grup üye devletleri Arjantin, Almanya, Bangladeş, Hindistan, Brezilya, Hollanda, Kanada, İspanya, Fransa, İsveç'tir. C Grubu üyeler; ilk iki gruba giremeyenler arasından, hem deniz taşımacılığı bakımından önemli olan ve hem de dünya coğrafyasının her bölgesini temsil edecek şekilde seçilen 20 ülkedir. 2008 ve 2009 iki yılı için seçilen bu grup üye devletleri Avustralya, Bahamalar, Şili, Kıbrıs, Danimarka, Mısır, Endonezya, Jamaika, Kenya, Malezya, Malta, Meksika, Yeni Zelanda, Nijerya, Filipinler, Suudi Arabistan, Singapur, Güney Afrika, Tayland ve Türkiye'dir.²⁷

²⁶ Allen, Craig H. "Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention", San Diego International Law Journal. Spring 2009. Vol. 10, Issue 2; s. 274-281.

²⁷ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>> (02.10.2009)

Türkiye, ilk kez Genel Kurul'un 21. toplantısında 2000 ve 2001 iki yılı için Konsey'in C Grubu üyeliğine seçilmiştir ve hâlihazırda 2008 ve 2009 iki yılı için de Konseyin C grubunda bulunmaktadır.

IMO'nun 2008 yılı bütçesi £26,799,300 ve 2009 yılı bütçesi £27,870,000 olarak belirlenmiştir. Bu bütçe üye devletlerin ödedikleri katkı payıyla toplanır. Ülkelerin ödeyeceği katkı paylarının %85'i ülkenin bayrağını taşıyan ticari gemilerin toplam tonajıyla doğru orantılı olarak, %15'i ise ülkenin mali durumu ve ödeme gücüne paralel olarak belirlenir. Bu bağlamda 2008 yılında en yüksek katkı payı ödeyen ülke toplam IMO bütçesinin %19.20'sini £4,683,032'luk ödemesiyle karşılayan Panama olmuştur. Katkı paylarını ödemeyen ülkelere karşı yaptırım oylarının geçersiz sayılması şeklinde olmaktadır²⁸.

IMO teknik bir örgüt olup, yapılan çalışmaların büyük çoğunluğu IMO bünyesindeki komiteler ve alt komitelerce yürütülür. IMO'yu beş ana komite teşkil etmektedir.

Deniz Emniyeti Komitesi (*Maritime Safety Committee-MS-C*), IMO'nun en önemli komitesi olup, IMO'nun kurulmasına esas teşkil eden emniyet ve güvenlik sorunlarına çözüm aramaktadır. Komite birçok alt komiteden oluşmaktadır. Bu alt komiteler; Seyir Güvenliği (Safety of Navigation), Radyo-Telsiz İletişimi ve Arama Kurtarma (Radio Communications and, Search and Rescue), Gemiadamları Eğitim ve Gemi Nöbetleri Standartları (Standards of Training and Watch Keeping), Gemi Dizaynı ve Donanımı (Ship Design and Equipment), Yangından Korunma (Fire Protection), Denge, Yük Hattı ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği (Stability, Load Lines and Fishing Vessel Safety), Bayrak Devleti Uygulamaları (Flag State Implementation), Tehlikeli Maddeler, Katı Kargolar ve Konteynerler (dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers), Sıvı ve Gaz Kargolar (Bulk Liquids and Gases) alt komiteleridir.²⁹

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (*Marine Environment Protection Committee-MEPC*), Genel Kurul tarafından Kasım 1973'de kurulmuş olup 1985 yılında ana komite statüsüne kavuşmuştur. Gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi çalışmalarından sorumludur.

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

Teknik İşbirliği Komitesi (*Technical Co-operation Committee-TC*), 1969 yılında oluşturulmuş olup üye devletlere (özellikle gelişmekte olan) denizcilik alanında teknik yardımların sağlanması konusunda koordinasyon çalışmalarından sorumludur.

Kolaylaştırma Komitesi (*Facilitation Committee-FAL*) Mayıs 1972’de oluşturulmuş olup, uluslararası denizciliği zorlaştıran bürokratik formalitelerin kolaylaştırılması çalışmalarından sorumludur.

Hukuk Komitesi (*Legal Committee-LEG*), döneminde dünyanın en büyük süper tankerlerinden bir tanesi olan 120,000 ton ham petrol taşıma kapasiteli Torrey Canyon tankerinin 18 Mart 1967’de navigasyon hatası nedeniyle İngiltere açıklarında karaya oturarak 120,000 ton petrolün denize dökülmesine sebep olması neticesinde ortaya çıkan yasal problemler ile ilgilenmek üzere kurulmuştur.³⁰ Daha sonra daimi bir komite haline getirilmiş olup, görev alanı içerisindeki her türlü yasal meselelerin incelenmesinden sorumludur.³¹

IMO, ilk konferansını 1960 yılında denizlerde can emniyeti ile ilgili düzenlemiş ve bu konferansta “Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi’ni (SOLAS)” kabul edilmiştir.

1959 yılında başlayan aktif çalışmalarından bugüne kadar IMO, uluslararası platformda denizcilikle ilgili her türlü faaliyette standardizasyonun sağlanması ve dünya denizlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde kullanılabilmesi için 51 sözleşme ve yüzlerce kod, tebliğ ve yönerge kaleme alarak yürürlüğe koymuştur. Bu çalışmada incelenen IMO’nun deniz emniyeti ve güvenliği konularında yapmış olduğu sözleşmelerin dünya genelinde uygulanma oranları dikkate alındığında IMO’nun etkinliği daha net anlaşılmaktadır. IMO tarafından hazırlanan ana sözleşmeler ve bunların uygulanma oranları şu şekilde özetlenebilir:

- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974), 159 devlet³² tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 99.04’ü³³ tarafından uygulanmaktadır.

³⁰ Ibid.

³¹ IMO’nun yapısı hakkında detaylı bir inceleme için bakınız: Özman, Aydoğan. *Deniz Hukuku I.* s.141-147.

³² Sözleşmeye üye devlet bilgileri Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesinde alınmıştır.

³³ Dünya ticaret filosu istatistik rakamları 31 Aralık 2008 tarihli Lloyd’s Register/Fairplay Dünya Filosu İstatistiklerinden alınmıştır.

- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LOADLINES 1966), 159 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 99.04'ü tarafından uygulanmaktadır.
- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi 88 Protokolü (LOADLINES 88 Protokolü), 90 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 94.25'i tarafından uygulanmaktadır.
- Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 1969), 150 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 98.99'u tarafından uygulanmaktadır.
- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi (COLREG 1972), 153 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 98.36'sı tarafından uygulanmaktadır.
- Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78), 153 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 99.01'i tarafından uygulanmaktadır.
- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR 1979), 96 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 59.48'i tarafından uygulanmaktadır.
- Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1988), 156 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 94.73'ü tarafından uygulanmaktadır.
- Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokol 1988), 145 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 89.56'sı tarafından uygulanmaktadır.
- Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1976), 94 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 94.71'i tarafından uygulanmaktadır.
- INMARSAT Operasyonel Değişiklikler (OA 1976), 89 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 91.63'ü tarafından uygulanmaktadır.

Yukarıda verilen oranlar göz önüne alındığında dünya denizlerinin genelinde emniyet³⁴ ve güvenliğin IMO'nun almış olduğu kararlara paralel olarak sağlandığı ve bu hususta IMO'nun en etkin ve aktif uluslararası örgüt olduğu sonucuna ulaşmak yanlış olmayacaktır.

2.1.2. Diğer Uluslararası Kurumlar

Uluslararası denizcilik faaliyetlerinde emniyet ve güvenlik ile ilgili hususlarda en etkin kuruluş IMO olmakla beraber, denizcilikle ilgili birçok uluslararası kuruluş ve organizasyonlar denizlerde emniyet ve güvenlik gibi tüm denizcilik ile uğraşan örgütleri ilgilendiren önemli konulara direk ya da dolaylı katkılarda bulunmaktadır. Bu kuruluşlara aşağıda kısaca değinilecektir.

Deniz Kazaları Araştırma Uzmanları Uluslararası Forumu (MAIIF- Marine Accident Investigators' International Forum)

MAIIF, 1992 yılında 17 katılımcı ülke tarafından kurulmuştur. Amacı, bir forum oluşturma yolu ile deniz kazaları araştırma uzmanları arasındaki iletişim ve işbirliğini arttırmak ve deniz kazaları araştırmalarını geliştirmek ve iyileştirmektir. Bu forum kazaların incelenmesi, kaza nedenlerinin belirlenmesi suretiyle deniz kazalarından ders çıkarılmasını sağlayarak dolaylı olarak deniz emniyetine destek olmaktadır. Üye olmak için bir uzmanın ülkesinde deniz kazaları araştırması ile görevli olarak çalıştığını belgelemesi yeterlidir. Üyeler için herhangi bir ücret veya yıllık aidat bulunmamaktadır. Türkiye'den Denizcilik Müsteşarlığı bu forumun toplantılarına katılmaktadır³⁵.

Uluslararası Fener İdareleri Birliği (IALA-International Association of Lighthouse Authorities)

IALA, 1957 yılında, seyir idarelerini, imalatçıları ve uzmanları, deniz ve kıyılardaki fenerleri, ışıklı şamandıraları, radyo farları, görünür seyir işaretleri gibi yardımcılarını konularında bir araya getirmek ve ülkelere deneyimlerini ve icraatlarını karşılaştırma, fikir alışverişinde bulunma olanağı sağlamak amacıyla kurulmuştur. Merkezi Fransa'nın St Germain en Laya şehrinde yer almaktadır.

³⁴ IMO'nun denizlerde emniyetin sağlanması konusundaki rolünün değişim süreci hakkında bakınız; Mitroussi, Kiriaki. "Quality in Shipping: IMO's Role and Problems of Implementation", *Disaster Prevention and Management*, Bradford: 2004. Vol. 13, Iss. 1; s. 50

³⁵ Deniz Kazaları Araştırma Uzmanları Uluslararası Forumu (MAIIF), <<http://www.maiif.org/>> (05.02.2010)

IALA, üyesi olan ülkelerin; seyir yardımcılarının uyumu için uluslararası düzeyde ortak çalışmalar yapmak; gemi hareketlerinin güvenli olması, aynı zamanda çevrenin korunmasının sağlanması çalışmalarını teşvik etmek; yeni teknolojilerin kullanımının yaygınlaşması için ülkelerin birbirleri ile işbirliğini tesis etmek gibi görevler üstlenmiştir. IALA, yaptığı toplantılar neticesinde, üye ülkelerin birlikte aldıkları kararları, “Tavsiyeler ve Rehberler” adlı bir bildiri ile yayınlayarak tüm dünyada, seyir yardımcılarının standartları konusunda aynı kural ve kaidelerin uygulanmasını sağlamaya çalışmaktadır. IALA, seyir yardımcılarının üzerinde yapmış olduğu bu çalışmalarla seyir emniyetine direk olarak olumlu katkılar sağlamaktadır. Türkiye’den Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bu birliğin çalışmalarına katılmaktadır³⁶.

Uluslararası Kurtarma-Yardım Birliği (ISU - International Salvage Union)

ISU, dünya genelinde konuşlu toplam 56 sivil ve resmi üyeden oluşmaktadır. Merkezi Londra’dadır. Birlik üyeleri, dünya denizcilik ve sigorta camiası için büyük önem arz eden deniz kaza müdahalesi, deniz kirliliği ile mücadele, yük ve gemi kurtarma, çeki ve ilişkili faaliyetlerde bulunmaktadır. Sektörel bilgi ve birikim paylaşımı birliğin önemli fonksiyonlarından biri olup, ISU, yüksek etkinlikte bir kurtarma ve kirlilik mücadelesi için ilgili platform ve endüstriler arasındaki kanuni ve ticari etkilerin uygun hale getirilmesinde aktif bir rol üstlenmiştir. Türkiye’den Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ve 3 özel firma (Beaufort Salvage Services Ltd; Aras Salvage & Marine Constructions Trading Co. Ltd.; Med Marine Pilotage & Towage Services, Construction Industry & Trade Inc.) bu birliğe üyedir³⁷.

Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU – International Telecommunication Union)

ITU, 199 üye ülkede bulunan 553 sivil ve resmi kurum üyeden ve 144 ortak üyeden (associate member) oluşmaktadır. ITU, haberleşmede kullanılan frekansların tahsislerini yapan ve haberleşme konularında kuralları belirleyen düzenlemeleri koordine eden uluslararası kuruluştur. ITU, denizcilikte iletişim için kullanılan frekansları tahsis ediyor olması münasebetiyle deniz emniyet ve güvenlik konularına katkı sağlamaktadır.

³⁶ Uluslararası Fener İdareleri Birliği (IALA) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.iala-aism.org/>> (05.02.2010)

³⁷ Uluslararası Kurtarma-Yardım Birliği (ISU) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.marine-salvage.com/>> (05.02.2010)

ITU'nün kuruluşu 1865 yılına dayanmaktadır. Türkiye ise bu birliğe 1866'da üye olmuştur. Türkiye'den Ulaştırma Bakanlığı, Telekomünikasyon Kurumu ve 4 firma (TURKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş. , Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş., Türk Telekomünikasyon A.Ş., Koc.net Telekomünikasyon A.Ş.) bu birliğin üyesidir³⁸.

Uluslararası Denizcilik Kurtarma Federasyonu (IMRF - International Maritime Rescue Federation)

Federasyon, 1924 yılında deniz çevresindeki cankurtarma hizmetlerini gönüllü ve kamusal bazda veren kuruluşları bir araya getirmek üzere kurulmuştur. Federasyonun eski adı Uluslararası Cankurtarma Botu Federasyonu (ILF - International Lifeboat Federation) olup bu ad 2006 yılında değişmiştir. IMRF'in halihazırda 62 ülkeden 90 üyesi bulunmakta olup, sekreteryası İngiltere'dedir. IMRF'in temel hedefi arama kurtarma faaliyetlerinin etkinleştirilmesini sağlamaktır. Bununla birlikte IMRF dünya genelinde denizde can kurtarma ekipmanları dizaynında, kurtarma teknikleri ve eğitiminde bilgi ve teknoloji paylaşımını sağlamaktadır. IMRF, arama ve kurtarma konusundaki ihtiyaç ve gerekleri IMO nezdinde dile getirmekte ve yaptırım kararları alınmasında etkili olmaktadır. Türkiye'den, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü IMRF'e üyedir.³⁹

Bu kuruluşlara ilave olarak denizcilik sektöründe uydu aracılığı ile iletişim ve kaza bildirim sistemlerinin geliştirilmesi amacıyla kurulmuş olan Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (*IMSO - International Mobile Satellite Organization*)⁴⁰ ve Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT) Örgütü⁴¹ bu çalışmanın "Denizlerde Emniyete İlişkin Sistemler" başlığı altında incelendiğinden; Türkiye'nin de üye olduğu Akdeniz Memorandumu, Karadeniz Memorandumu ve diğer bölgesel memorandum örgütleri bu yazının "Liman Devleti Kontrolü Sistemi" başlığı altında incelendiğinden, bu örgütlere bu başlık altında sadece ismen değinilmiştir.

³⁸ Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.itu.int/net/about/index.aspx>> (05.02.2010)

³⁹ Uluslararası Denizcilik Kurtarma Federasyonu (IMRF) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.international-maritime-rescue.org/about.php>> (07.02.2010)

⁴⁰ Bu örgütün eski adı INMARSAT olup hakkında ilerleyen bölümlerde daha detaylı bilgi verilecektir.

⁴¹ Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov – Search And Rescue Satellite Aided Tracking - Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi

2.2. Türkiye’de Ulusal Kurumlar

Bu çalışmanın takip eden bölümünde “Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği” alt başlığı altında Türkiye’de denizcilikle (özellikle denizde arama-kurtarma faaliyetleriyle) ilgili kurum ve kuruluşların başlıcaları belirtilmiştir. Bu kısımda, sadece bu çalışmanın konusunu teşkil eden deniz emniyeti ve deniz güvenliği hususlarında aktif olarak görev alan Denizcilik Müsteşarlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü incelenecektir.

2.2.1. Denizcilik Müsteşarlığı

Bakanlar Kurulu’nca 24.06.1993 tarihli ve 3911 sayılı kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, 10.08.1993 tarihinde, 491 kanun hükmündeki kararname ile Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinden alınarak, “Denizcilik Müsteşarlığı” adı altında yeniden yapılanarak kurulması kararlaştırılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı görevleri, 10 Ağustos 1993 tarih ve 491 Numaralı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ile düzenlenmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı teşkilatlanma açısından merkez ve taşra teşkilatı olarak ikiye ayrılmıştır. Merkez teşkilatının işlevi genel olarak denizcilikle ilgili uluslararası platformlarda Türkiye’yi temsil etmek ve denizcilikle ilgili ulusal mevzuat ve politikalar üretmektir. Taşra teşkilatı ise bu mevzuat ve politikaların belirli bölümlerinin uygulanmasından sorumludur. Denizcilik Müsteşarlığının görevleri devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikaları, talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak; deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik edici tedbirler almak; denizcilik konuları ile ilgili hizmet gören kurum ve kuruluşları devletin deniz politikası ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek; "Bayrak Devleti", "Liman Devleti" ve "Kıyı Devleti" yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak; Bayrak devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak; kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak; arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak; kendi görev ve sorumluluk alanına giren konularda, deniz ortamının

bozulmasını ve deniz kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlenmesini sağlamak, bu konu ile ilgili diğer kuruluşlarla işbirliği yapmaktır.⁴²

Görüldüğü üzere, Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye'nin deniz strateji, politika ve hedeflerini belirlemesi, denizcilikle ilgili yasal düzenlemeleri hazırlaması ve uluslararası denizcilik platformlarında Türkiye'nin menfaatlerini savunması görevleri nedeniyle Türkiye'deki denizcilik faaliyetlerinin beynini oluşturmaktadır.

Denizcilik Müsteşarlığı, bünyesinde bulunan taşra teşkilatı gemi sörvey kurullarından; İstanbul, Samsun, Trabzon, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin olmak üzere 7 Bölge Müdürlüğünden ve bunlara bağlı 68 Liman Başkanlığından oluşmaktadır. Bu teşkilatın çalışma esasları Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik ile belirlenir. Gemilerin denize ve yola elverişlilik vb. belgeler ile belgelendirilmeleri, IMO sözleşmeleri ve ulusal mevzuata göre limanlarda liman devleti uygulamasına istinaden denetlenmeleri bu teşkilat tarafından yapılmaktadır. Liman Başkanlıkları ilgili mevzuatın Müsteşarlık adına uygulanmasını sağlayan çekirdek icra organıdır. Liman Başkanlıklarının başlıca görevleri, limanlardaki tüm deniz araçlarının ve gemi adamlarının kayıt ve tescil işlemlerini yapmak, denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması amacıyla her seferden önce gemileri ve gemi adamlarını kontrol edip, uygun bulunanlara "Yola Elverişlilik Belgesi" vermek, deniz araçlarının limana yanaşmalarını düzenleyerek daha verimli çalışmalarını sağlamak, yürürlükte bulunan mevzuat uyarınca yetkisi dâhilinde kalan deniz araçlarının ölçüm ve muayene vb. işlemlerinin yapılmasını sağlamak, limanda kaçakçılığın önlenmesi için yasalarla kendisine verilen görevleri ifa etmektir.

Ayrıca, ilgili Liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarıyla beraber denizcilikle ilgili 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'un ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve bu Kanuna dayalı olarak çıkartılan tüzük ve yönetmelik hükümleri gereğince denetimlerini yapmak; ilgili mevzuata aykırı hareketten doğan idari para cezalarını 492 Sayılı Harçlar Kanunu'nun ilgili hükümlerine istinaden tahsil etmek ve adli veya idari makamlardan gelen seferden men, haciz ve ipotek gibi müzekkerelerin gereğini ve takibini yapmaktır.⁴³

⁴² Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Md. 2.

⁴³ Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik, Md. 23.

Gemi sörvey (etüt) kurulları ise; kadro durumunun elverdiği ölçüde bir başkan ile tercihen güverte, gemi makine ve gemi inşa dallarından olmak üzere en az 3 gemi sörvey kurulu uzmanından oluşmaktadır. Gemi sörvey kurulunun başlıca görevleri Türk Bayraklı gemilerin yeni inşa, tadil, yıllık, liman çıkışı gibi her türlü sörveyini mevzuat ve taraf olunan uluslararası sözleşmeler çerçevesinde, seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından yapmak ve ilgili dokümanları tanzim ederek onaylamak; liman devleti ve bayrak devleti kontrollerini ve denetimlerini yapmak ve takip etmek; mahkemeler tarafından talep edilen, kaçakçılık, kaza ve benzeri olaylar ile ilgili oluşturulan komisyonlarda bilirkişi olarak görev yapmak; denizcilikle ilgili gelişmeleri, mevzuatı ve uluslararası sözleşmeleri izlemek, incelemek ve öneriler hazırlamaktır.⁴⁴

Görüldüğü üzere gemi sörvey kurulları, Denizcilik Müsteşarlığı'nın teknik ekipleri olup, Denizcilik Müsteşarlığı'nın görevleri içerisindeki denizcilikle alakalı uzmanlık gerektiren her türlü teknik konuda ana aktör olarak faaliyet göstermektedir.

2.2.2. Sahil Güvenlik Komutanlığı

1931-1952 yılları arasında “Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı” adı altında ve 1952-1982 yılları arasında Jandarma Genel Komutanlığı'nın Deniz Şube Müdürlüğü adı altında görev yapan Sahil Güvenlik Komutanlığı, 09 Temmuz 1982 tarihli ve 2692 sayılı “Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu” ile kurulmuştur. Sahil Güvenlik Komutanlığı, genel olarak Türkiye'nin egemenlik ve denetim haklarına sahip olduğu tüm deniz alanlarında ülkenin hak ve menfaatlerini korumakla görevlendirilmiş silahlı bir güvenlik kuvvetidir.

Kanunun 4. maddesinde detaylı olarak listelenen Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın görevleri genel olarak, sahil ve karasularımızı korumak, güvenliğini sağlamak, denizlerimizde can ve mal emniyetini ve güvenliğini sağlamak, deniz ve kıyılarda görülecek başboş mayın, patlayıcı madde ve şüpheli cisimler için gerekli tedbirleri alarak, ilgili makamlara iletmek, karasularımıza giren mültecileri, yanlarında bulunabilecek silah ve mühimmattan arındırmak ve bunları ilgili makamlara teslim etmek, deniz yolu ile yapılan her türlü kaçakçılık eylemine engel olmak, gemi ve deniz araçlarının telsiz, sağlık, pasaport, demirleme, bağlama, avlanma, dalgıçlık ve bayrak çekme ile ilgili kanunlarda belirtilen hükümlere aykırı eylemlerini önlemek, su ürünleri avcılığını, denizlerde yapılan bilimsel araştırmaları denetlemek suretiyle denizlerimizdeki canlı cansız doğal kaynakların

⁴⁴ Ibid, Md. 12.

korunmasını sağlamak, su altı dalışlarını denetleyerek, eski eser kaçakçılığına engel olmak, Türk arama kurtarma sahasında, uluslararası arama ve kurtarma sözleşmesi ile ulusal arama kurtarma yönetmeliğinde belirtilen esaslar dahilinde arama kurtarma görevlerini yerine getirmek, yat turizmi faaliyetlerini denetlemek, ve emredildiğinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrinde ülke savunmasına katkıda bulunmaktadır.

Görüldüğü üzere, Türkiye'nin egemenlik haklarına sahip olduğu tüm denizlerde ülkenin milli menfaatlerinin korunması ve ülkenin kanunlarının uygulanması görevi ile birlikte Sahil Güvenlik Komutanlığı bu deniz alanlarında emniyet ve güvenliğin tesisinden de sorumludur.

Sahil Güvenlik Komutanlığı barış zamanında İçişleri Bakanlığına bağlı bir kolluk kuvveti olup, olağanüstü durumlarda Genelkurmay Başkanının isteği üzerine, bir kısmı ya da tümü ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hareket komutasına veya emrine, savaş halinde tümü ile doğrudan doğruya Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine girmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı'na verilen adli ve idari görevler 07/08/1985 tarihli ve 18835 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan "Sahil Güvenlik Komutanlığının İdari ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük" ile listelenmiştir. Bu tüzükle Sahil Güvenlik Komutanlığının, muhtelif liman yönetmelikleriyle belirlenen liman sınırları içerisindeki görevleri her türlü kaçakçılığın önlenmesi amacıyla kuşkulanan deniz araçlarını izlemek, kontrol etmek ve gerektiğinde aramak; gümrük idaresi bulunmayan kıyılarda mevcut gümrük kanunlarına riayet edilmesi sağlamak; Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa ve yönetmeliklerine aykırı denizlerde yapılabilecek her türlü eylemi izlemek, önlemek; deniz askeri yasak bölge ihlallerine müdahale etmektir.

Sahil Güvenlik Komutanlığının, muhtelif liman yönetmelikleriyle belirlenen liman sınırları dışındaki görevleri ise 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarda Karasuları Dahilinde İcrai Sanat ve Ticaret Hakkında Kanuna, 2813 sayılı Telsiz Kanununa, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna, 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanununa, 3285 sayılı Hayvan Sağlığı ve Zabıtası Kanununa, 6968 sayılı Zirai Mücadele ve Zirai Karantina Kanununa, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanununa, 5682 sayılı Pasaport Kanununa, 5683 sayılı Yabancıların Türkiye'de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanuna, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanununa, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa; seyir güvenliği ile demirleme, bağlama, avlanma, dalgıçlık ve bayrak çekme ile ilgili hükümlere; deniz ve hava araçları ile denizlerdeki tesislerden yapılacak her türlü

kirletmelerle ilgili hükümlere ve bu konulara ilişkin uluslararası antlaşmalara aykırı eylemleri önlemek, izlemek, suçluları yakalamak, gerekli yasal işlemleri yapmak, yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmektir⁴⁵. Bu düzenlemeyle liman sınırları dışında Türkiye'nin egemenlik haklarına sahip olduğu tüm denizlerde ülkenin denizcilikle alakalı tüm mevzuatının uygulanması görevi Sahil Güvenlik Komutanlığı'na verilmiştir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı merkezi Ankara'da olmakla birlikte; Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin'de bulunan sırasıyla Karadeniz, Marmara ve Boğazlar, Ege Denizi ve Akdeniz Bölge Komutanlıkları'ndan oluşmaktadır. Trabzon, Amasra, Çanakkale, Marmaris, Antalya ve İskenderun'da coğrafi açıdan ilgili Bölge Komutanlıklarına bağlı Grup Komutanlıkları bulunmaktadır. Bölge/Grup Komutanlıklarına bağlı tüm yurt kıyıları boyunca 65 limanda konuşlu 94 adet 110-190 tonluk bot; bu botlara ilave olarak 44 kontrol bot, 10 KEGAK⁴⁶ ve 30 SAGET⁴⁷ timleri; İzmir, Samsun ve Antalya Hava Komutanlıklarında daimi olarak ve Amasra, Trabzon, İstanbul, Çanakkale, Marmaris ve Mersin Helipedlerinde rotasyonel olarak konuşlu 14 helikopter; özel donanımlı 3 arama-kurtarma uçağı ve 8 Mobil Radar timi ile yukarıda listelenen görevleri yerine getirmektedir⁴⁸.

Bu platformlara ilave olarak Sahil Güvenlik Komutanlığı modernizasyon projeleri içerisinde yakın gelecekte (10 yıl) 8 adet 400-500 tonluk S.G Gemisi, 4 adet 1700 tonluk S.G. gemisinin envantere girmesi; 110-190 tonluk botların ve helikopterlerin modernize edilmesi ve envanterde bulunan sayılarının artırılması çalışmaları devam etmektedir⁴⁹.

2.2.3. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü

Bakanlar Kurulu'nun 12 Mayıs 1997 tarih ve 97/9466 sayılı kararı ile, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabi olarak ve söz konusu Kanun Hükmünde Kararname hükümleri çerçevesinde Ulaştırma Bakanlığının Kamu İktisadi Kuruluşu olarak faaliyette bulunmak üzere kurulmuştur. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün görev ve faaliyetleri:

⁴⁵ Sahil Güvenlik Komutanlığının İdari ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük.

⁴⁶ Kıyı Emniyet Güvenlik ve Arama Kurtarma Timleri.

⁴⁷ Sahil Güvenlik ve Emniyet Timleri.

⁴⁸ Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.sgk.tsk.tr/index.asp>> (04.02.2010)

⁴⁹ Ibid.

- “Türkiye kıyılarında kurulmuş ve kurulacak güvenli seyir ilişkin sistem ve tesisleri, fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini, sis düdüklarini ve benzeri seyir emniyeti ile ilgili her türlü cihaz ve tesisleri kurmak, tekel şeklinde işletmek,
- Karadeniz’de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizi’nde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi’nde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz-kara tahlisiye) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek ve kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 rüsum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma, yardım ve çeki (cer) işlerini yapmak,
- Kılavuzluk, römorkörcülük, palamar ve balıkadam hizmetlerini yapmak. İşletmecilik esasları çerçevesinde batık çıkartmak/çıkarttırmak,
- Türk Boğazları’nda tekel şeklinde olmak üzere, denizlerimizde ve karasularımızda seyir emniyetine yönelik Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini kurmak, kurulmuş bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemini Denizcilik Müsteşarlığı adına işletmek, bu sistemin hizmetle ilgili tüm ihtiyaçlarını karşılamak ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak, gerektiğinde ileride kurulacak gemi trafik hizmetleri sistemlerini Denizcilik Müsteşarlığı adına kurma, kurdurma, işletme/işlettirme, kontrol etme, denetleme ve belgelendirme hizmetlerini yapmak,
- Denizlerimizde ve karasularımızda güvenli seyir yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, dGPS ve benzeri sistemlere ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işletmek,
- Seyir emniyeti, gemi kurtarma ve deniz güvenliği ile ilgili hava, deniz ve kara vasıtalarını temin etmek ve bu vasıtaların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak,
- Yapılan hizmetlere karşılık; fener, tahlisiye, deniz haberleşmesi, kılavuzluk, römorkörcülük, palamar, balıkadam gibi tarifeye dayalı hizmet

ücretlerinin tahakkuk ve tahsilini yapmak, gemi kurtarma ve diğer hizmetlerle ilgili ücretleri tahsil etmek,

- Amaç ve faaliyet alanlarında yerli ve yabancı ortaklıklara katılmak, yeni ortaklıklar kurmak veya kaldırmak. Yurt içinde ve yurt dışında şube istasyon ve sair tesisler açmak, her türlü anlaşmaları yapmak, ipotek tesis ve terkin etmek, her türlü taşıt, taşınır ve taşınmaz mal ile hizmeti kiralamak,
- Verimlilik ilkesi doğrultusunda faaliyetlerin yürütülmesi, geliştirilmesi ve tanıtılması için kaynaklar sağlamak ve artırmak,
- Gerektiği hallerde müesseseler, işletmeler kurmak veya kaldırmak, bunlarla ilgili gerekli işlemlerde bulunmak, bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleriyle fiyat tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve denizcilik politikalarına uyumunu sağlamak,
- Faaliyet amaçları ile ilgili her türlü eğitim konularında ve ihtisas alanlarında dünya standartlarına uygun personel yetiştirmeye yönelik tedbirleri almak, eğitim tesisleri kurmak, kurdukmak ve tesisleri işletmek veya işlettmek, danışmanlık hizmeti vermek, gerektiğinde yurt içi veya yurt dışından bu amaçlar doğrultusunda danışmanlık hizmeti almak,
- İlgili Bakanlıkça verilecek diğer görevleri yapmaktır.”⁵⁰

Görüldüğü üzere kurumun amacı; denizlerimizde gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, seyir emniyeti ve gemi kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek ve bunların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatımlarını sağlamaktır.

Kurumun merkezi İstanbul’da olup, kurumun teşkilatı ağırlıklı olarak Türkiye’de deniz trafiğinin en yoğun olduğu İstanbul ve Çanakkale boğazlarında konuşlandırılmıştır. Kurumun başlıca görevi olan gemi ve gemi yükü kurtarma faaliyetleri için muhtelif çeki kapasiteli 13 kurtarma römorkör gemisi bu bölgede konuşlandırılmıştır. Yine icra edilecek arama kurtarma faaliyetlerine destek vermek ve tahlisiye ücretlerinin temin etmek üzere 13

⁵⁰ Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.coastalsafety.gov.tr/>> (20.01.2010)

tahlisiye botu⁵¹ ve 4 hizmet botu bu bölgede yaygın olarak konuşlandırılmıştır. Ayrıca Kurum İstanbul bölgesinde; R. Karaburnu, Kilyos, Harem, Yon Burnu, Şile ve Cebeci sahillerinde RHIB can kurtarma botu bulundurmak suretiyle bu bölgelerde arama kurtarma faaliyetlerine ve boğulma vakalarına müdahalelere destek vermektedir.

Kurum, vuku bulacak deniz kazalarından dolayı meydana gelebilecek deniz kirliliğine (petrol sızıntısı) müdahale etmek için envanterinde; su yüzeyine yayılmış petrolün alınmasında kullanılan skimmerlardan iki adet, su yüzeyindeki petrolün yayılımının engellenmesi için şişirilebilir özellikte her biri 200 metrelik 10 adet bariyer ve kirliliğinin denizden alınması işlemi sırasında kazanılmış sıvının depolanması ve taşınması için 50 m³ lük bir adet Sea Slug bulundurmaktadır.⁵²

Türkiye kıyılarında NAVTEX⁵³ yayınlarını yapmaktan sorumlu olan kurum; İstanbul, Samsun, İzmir ve Antalya'da konuşlu 'Türk Radyo' istasyonları tarafından bu yayınları düzenli olarak yapmakta ve buna ilave olarak telsiz üzerinden sesli muhabere ile deniz durum ve hava tahminlerini belirli sıklıklarla yayımlamaktadır.

Kurum Türkiye kıyılarında bulunan bütün deniz fenerlerinin, sahil telsiz istasyonlarının; otomatik tanımlama sistemi (AIS), dGPS sistemi ve benzeri seyir emniyetini destekleyen sistemlerin sahil istasyonlarının kurulmasından ve bu istasyonların bakımından sorumludur.⁵⁴ Bu sistemler seyir emniyetinin sağlanmasında oldukça öneme haiz olduklarında bu öneme paralel olarak kurumun bu sistemleri verimli bir biçimde çalışabilirliğini temin etmesi aynı derecede önemlidir.

Kurumun en önemli vazifelerinden bir diğeri de; 37 mil uzunluğunda Çanakkale Boğazı, 110 mil uzunluğunda Marmara Denizi ve 17 mil uzunluğunda İstanbul Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazlarında Gemi Trafik Hizmetlerinin verilmesidir. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) deniz trafiğinin oldukça yoğun olduğu bu dar

⁵¹ Bu botlardan Kıyı Emniyeti 1 ve Kıyı Emniyeti 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 adlı 10 adet bot 2002-2003 model olup 2000 beygirlik modern ve nitelikli botlardır.

⁵² Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.coastalsafety.gov.tr/>> (20.01.2010)

⁵³ NAVTEX; Seyir uyarılarını, meteorolojik tahmin ve ihbarları, notamları, AK ile ilgili önemli bilgileri iletmek için kullanılan uluslararası otomatik bir sistemdir. Navtex cihazı 518 Khz frekansında çalışan yazıcı ile donatılmış bir telsizden ibarettir. Yukarıda listelenen türde mesajları otomatik olarak alarak yazarır.

⁵⁴ Kurumun icra ettiği seyir emniyeti tesisi ve kurtarma konularında daha detaylı bilgi edinmek için bakınız; Ferhanoğlu, Ferhat. Türkiye'nin Çevre Denizlerde Seyir Güvenliği ve Kurtarma Yardım Konusundaki Yetki ve Yükümlülükleri (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi, Ankara 1991.

alandaki deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere⁵⁵ karşı çevre emniyetini arttırmak amacıyla kurulmuş ve bu bölgenin modern radar, dGPS ve kamera sistemleriyle izlenmesi suretiyle bu bölgeden geçiş yapan gemilere bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmeti veren bir sistemdir⁵⁶. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin sorumlu olduğu bölgedeki yoğun gemi trafiği ve bu bölge kıyılarındaki yoğun yerleşim göz önüne alındığında bu sistemin hem geçiş yapan gemi emniyeti hem de kıyı emniyeti açısından oldukça önemli ve elzem olduğu göze çarpmaktadır.

Yukarıda sıralanan görev ve faaliyetler ışığında Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü özellikle Türk boğazlarında konuşlanmış ve yoğun deniz trafiğinin olduğu bu bölgede deniz emniyeti için elzem teknik hizmetler ve gemi kurtarma hizmetleri veren ve Türkiye kıyılarında bulunan bütün seyir yardımcılarının tesisini, bakım ve tutumunu günün modern şartlarına uygun olarak yapan deniz emniyeti tesisi için önemli bir kurumdur.

⁵⁵ Bu risk ve tehlikeler hakkında detaylı bilgi için bakınız; Jale, Nur Ece. İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Ankara 2005.

⁵⁶ Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.coastalsafety.gov.tr/>> (20.01.2010)

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZLERDE EMNİYET ve İLİŞKİN DÜZENLEMELER

İnsanoğlunun denizlerden istifade etmeye başlaması ile denizlerde emniyeti sağlama arayışları başlamış olup, gelişen teknoloji ve artan ihtiyaçlara istinaden denizlerde emniyetin sağlanmasının önemi de artış göstermiştir. Denizlerden istifade eden aktörlerin ve istifade araç, şekil ve boyutlarının artması ile doğru orantılı olarak denizlerde emniyet kavramı da genişlemiş ve daha karmaşık bir hale gelmiştir. Bu bağlamda oldukça geniş olan deniz emniyeti kavramı, bir önceki bölümde tanımlandığı gibi, başlıca; denizde can ve mal emniyetinin sağlanması, denizde çatışmaların önlenmesi, gemilerin bilinçli ve emniyetli bir biçimde yüzdürülmesi adına gemi adamlarının alması gereken eğitimler ve vardiya nöbetlerinin ne şekilde tutulmasının belirlenmesi, olası kaza ve kayıplarda arama kurtarma faaliyetlerinin icrası alt dallarını içermektedir.

Birçok alt dalı olan konunun bütünlüğünün sağlanması için ele alınacak konularla ilgili öncelikle uluslararası düzenlemeler incelenecek, daha sonra aynı konuda yapılan ulusal düzenlemeler ve uygulamaları ele alınacak ve bu çalışmanın Sonuç bölümünde ise bu konularla ilgili gelinen son durum değerlendirilecek ve Türkiye'deki deniz emniyet ve güvenliği tesisleriyle görevli kurumların etkinliğinin arttırılmasına yönelik öneriler getirilecektir.

1. Denizlerde Emniyet Sorunları

Denizlerde emniyet sorunlarının başında gemi adamları ve yolcuların denizlerdeki tek sığınağı olan gemilerin dayanıklılıklarının ve güvenilirliklerinin arttırılması ve gemi adamlarının eğitim ve tecrübe seviyelerinin yükseltilmesi gelmektedir¹. Bugün materyal veya personel yetersizliklerinden dolayı oluşabilecek emniyet zafiyetlerini gidermek için birçok tedbir alınmıştır.

Uluslararası ticaretin ve denizlere bağımlılığın artmasıyla paralel olarak artan deniz trafiği, belirli bölgelerde (kanal, boğaz vb.) aşırı gemi yoğunluğunu ve geniş deniz alanlarında gemilerin karşılaşma sıklıklarının artışını beraberinde getirerek gemilerin

¹ Boisson, Philippe. *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*. s.45-49.

birbirleriyle çatışma ihtimallerinin artmasına neden olmuştur. Bunun önlenmesi için çatışmayı önleme kuralları ve boğaz, kanal geçiş kuralları geliştirilmiştir.

Gemilerin teknik yetersizliği, personel hatası, çatışma veya insanın karşı koyma limitlerinin üzerine çıkan tabiat zorlaması nedenleriyle ya da bu nedenlerin karışımıyla oluşabilecek gemi kazalarında gemi personeli ve yolcusunun emniyete alınması hususu bir diğer emniyet sorununu oluşturmaktadır². Bu sorunu gidermek amacıyla birçok can kurtarma sistem ve teçhizatı geliştirilmiş ve kullanımları denizcilik otoritelerince zorunlu tutulmuştur. Buna ilave olarak, kıyı devletleri sadece denizde can kurtarma işlerine özel olarak denizde arama kurtarma organizasyonları oluşturmuştur. Gemiler ile arama kurtarma organizasyonları arasında sürekli ve etkin iletişim sağlanması amacıyla iletişim sistemleri geliştirilmiştir.

Bu çerçevede denizlerde emniyet kavramı denizlerde yapılan her türlü aktivitede can ve mal emniyetinin sağlanmasına ilişkin düzenlemeleri ve alınan tedbirleri kapsamaktadır. Bu düzenlemeler ilk olarak gemilerin emniyetli bir biçimde yüzmesi için inşasında, bakım-tutumunda, işletilmesinde uyulması gereken standart ve tekniklerin belirlenmesini kapsar.

İkinci olarak, gemilerde bulunan can kurtarma teçhizatlarının (can salı, can simidi, can yeleş vb.) teknik standartlarının ve gemilerde bulundurulma seviyelerinin belirlenmesi, denizlerde emniyetin sağlanmasına ilişkin bir düzenleme alanıdır. Deniz kazalarında kazazedelerin kurtarılması amacıyla arama kurtarma organizasyon, sistem ve stratejilerinin kurulup geliştirilmesi de önemli bir güvenlik düzenleme alanıdır.

Denizlerde emniyetin sağlanması hususunda denizlerdeki gemileri kullanan bireylerin (gemiadamları) eğitim seviyeleri, yeterlilikleri ve seyirler esnasında vardiya nöbetlerinin tutulma usul ve standartlarının belirlenmesi günümüzde önemi daha da artmış bir düzenleme alanı haline gelmiştir. Son olarak, denizde artan faaliyetlere paralel olarak artan trafiğin düzenlenmesi ve denizde karşılaşan gemilerin çatışmalarını engellemek üzere bir nevi uluslararası 'deniz trafik kuralları' düzenlemeleri getirilmesi de deniz emniyetinin önemli konularından biridir.

² Ibid, s.45-52.

2. Uluslararası Düzenlemeler

2.1 Denizlerde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi

“Rüyaların Gemisi” ve “Batmayan Gemi” olarak adlandırılan ve bugün batık gemilerin en meşhuru olan Titanic gemisi, 15 Nisan 1912 tarihinde bir buzdağına çarpması sonucu kırılarak batmış ve üzerindeki 2,227 yolcu ve mürettebatın 1,503’ü hayatını kaybetmiştir. Gemideki filikaların sayısının ve bu filikaların 1,178 kişilik kapasitesinin yetersizliği kaza neticesinde insan kaybının fazla olmasında önemli rol oynamıştır. Böylesi büyük bir faciannın ardından, Londra’da bir araya gelen denizci ülkeler bu deniz kazasından öğrenilen dersleri dikkate alarak 1914 yılında ilk Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi’ni (*International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS*) yayınlamıştır. Bu Sözleşme’nin ikinci versiyonu 1929’da kabul edilip 1933’te yürürlüğe girmiştir. SOLAS’ın üçüncü versiyonu ise 1948’de kabul edilip, 1952’de yürürlüğe girmiştir.

1958 yılında resmi olarak çalışmalarına başlayan IMO, yürürlükteki SOLAS maddelerini gelişen denizcilik teknolojisine paralel olarak daha modernize ederek 17 Haziran 1960’da dördüncü versiyon SOLAS’ı yayınlamış ve bu versiyonda 26 Mayıs 1965’de yürürlüğe girmiştir. SOLAS , IMO’nun yayınladığı ilk sözleşme olup IMO’nun çalışmalarının temelini oluşturmaktadır.

Zamanla sözleşmenin güncel tutulması amacı ile yapılan çalışmalara karşın pratikte olan sözleşme maddeleri değiştirme/kabul uygulamalarının yetersiz kaldığı görülmüştür. Bu nedenle 1 Kasım 1974 tarihinde bugün hala yürürlükte olan beşinci versiyon SOLAS kabul edilmiş olup bu versiyon 25 Mayıs 1980’de yürürlüğe girmiştir. SOLAS’ın bu son versiyonu³ o zamana kadar yapılan tüm düzenlemelerin ilgili güncellemelerini içermekle beraber yeni bir yasa değiştirme, ekleme, güncelleme mekanizması ihtiva etmektedir. Bu yeni düzenleme ile SOLAS’ta yapılacak herhangi bir güncelleme için üye devletlerin üçte ikisinin kabulü şartı kaldırılarak, yapılacak ekleme ve güncellemelerin kabul tarihinden yürürlüğe giriş tarihine kadar olan süre içerisinde belirli sayıda aday ülkenin itiraz etmemesi durumunda yürürlüğe girebilmesi sağlanmıştır. Bu düzenleme sessiz kabul (*tacit acceptance*) olarak adlandırılmaktadır.⁴

³ Literatürde son versiyon SOLAS genellikle imza yılı ile birlikte, “SOLAS 74” şeklinde de geçmektedir.

⁴ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>>. (10.01.2010)

SOLAS'ın ekleme ve güncelleme yapımını kolaylaştıran yeni yapısı bu Sözleşme'ye ilerleyen yıllarda birçok değişiklik ve eklemeler yapımını da beraberinde getirmiştir. SOLAS'ın özellikle tanker kazaları ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında yetersiz kalması nedeniyle, Sözleşme'ye 1978'de Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesine Dair Protokol eklenmiştir.⁵

SOLAS Sözleşmesi hâlihazırda 12 bölümden oluşmaktadır. I. Bölüm genel uygulamalara, muhtelif çeşitte gemilerin sürveylerinin yapımı hususundaki düzenlemelere, bu gemilere sözleşme gereği verilecek dokümantasyonlara, üye devletlerin limanlarında yapacakları kontrollere dair hükümler içermektedir.

SOLAS'ın 1960 versiyonundan temel farklılıklar arz eden yangın emniyetiyle ilgili II. Bölüm ise iki kısma ayrılır. İlk kısım, inşa, bölmeleme, denge, makine ve elektrik tesisatı ve sistemleri ve bölmeler arası su sızdırmazlığının sağlanması hususunda genel olarak ticari gemiler ve özellikle de yolcu gemilerine yönelik hükümler içerirken ikinci kısım yangın emniyeti, yangın ihbar, yangınla mücadele, yangınla mücadeleyi kolaylaştıracak gemi inşa özellikleri ile ilgili tanımları ve bilgileri içermektedir.

III. Bölüm, gemilerin can kurtarma teçhizatı ve ekipmanları (can salları, kurtarma botları, can yelekleri vb.) ile donatılması ve bu teçhizat ve ekipmanların sahip olması gereken teknik özelliklere dair hükümleri düzenlemektedir. IV. Bölüm ise radyo, telgraf ve radyo telefonla ilgili gemilerde bulunması gereken minimum standartları içermektedir. Aynı zamanda üye devletlerin radyo iletişimi hususunda sağlaması gereken hizmetleri de içerir. Uluslararası Telekomünikasyon Birliğinin (ITU) radyo mevzuatıyla paralel olarak hazırlanmış olan bu bölüm Global Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS) ile ilgili genel hükümleri, uluslararası seyir yapan tüm yolcu gemileri ve 300 gross ton üzerindeki tüm kargo gemilerinin deniz kazaları sonrası kurtarılma ihtimalini kazazede geminin pozisyonunun arama kurtarma birimlerine ulaştırmak suretiyle arttıran Acil Uydu Pozisyon Belirleyici Radyo Vericisi (EPIRBs) ve Arama Kurtarma Vericisi (SARTs) cihazlarıyla donatılmasına dair hükümleri içerir.

⁵ 1981, 1983, 1988 (Nisan), 1988 (Ekim), 1988 (HSSC Protokolü Eklenmesi), 1988 (GMDSS Değişiklikleri), 1989, 1990, 1991, 1992 (Nisan), 1992 (Aralık), 1994 (Konferans), Yeni Bölüm IX, Yeni Bölüm X, Yeni Bölüm XI, 1994 (Mayıs), 1994 (Aralık), 1995 (Mayıs), 1995 (Kasım), 1996 (Haziran), 1996 (Aralık), 1997 (Haziran), 1997 (Kasım), 1998, 1999, 2000 (Mayıs), 2000 (Aralık), 2001, 2002 (Mayıs), 2002 (Aralık-Konferans), 2002 (Aralık), 2003, 2004 (Mayıs), 2004 (Aralık), 2005 (Mayıs), 2006 (Mayıs), 2006 (Aralık), 2007, 2008 (Mayıs), 2008 (Aralık) ve 2009 (Haziran) yıllarında ise SOLAS Sözleşmesinde muhtelif değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır.

V. Bölüm, genel olarak seyir emniyeti ile ilgilidir. Üye devletlerin tüm gemiler için vermesi gereken seyir emniyeti hizmetlerinin (meteorolojik tahmin, bildirim ve uyarılar; gemi trafik hizmetleri; arama kurtarma teşkilatı bulundurma vb.) hükümlerini belirler. Üye devletlere bayraklarını taşıyan gemilerin kalifiye gemiadamları ile eksik personel olmadan seyre çıkmalarını denetleme zorunluluğu getirir. Gemi kaptanlarına aldıkları herhangi bir yardım talebine cevap verme yükümlülüğü getirir. Aynı zamanda belirli gemilere Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) takılmasını hükme bağlar. VI. Bölüm ise gaz ve sıvı dışında her çeşit kargonun yüklenmesi, deniz bağına vurulması ve taşınması ile ilgili hükümleri içerir.

Tehlikeli yüklerin taşınması ile ilgili olan VII. Bölüm dört kısma ayrılır. İlk kısım, paket halindeki tehlikeli yüklerin sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi, bildirilmesi, istiflenmesi ve dokümantasyonu ile ilgili hükümleri içerir. Bu tarz yüklerin taşınması esnasında IMO tarafından düzenlenen Uluslararası Deniz Tehlike Yükler Kodunun (*International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*) uygulanmasını zorunlu kılar. Aynı zamanda yığın halindeki tehlikeli yüklerin sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi, bildirilmesi, istiflenmesi ve dokümantasyonu ile ilgili hükümleri düzenler. İkinci kısım, tehlikeli sıvı yükler taşıyan gemilerin üretimi ve teçhiz edilmesi ile ilgili hükümleri içerir ve 1 Temmuz 1986 sonrası üretilen tehlikeli sıvı yükler taşıyacak tankerlerin Uluslararası Yığın Kimyasal Madde Taşıma Koduna (*International Bulk Chemical Code (IBC Code)*) uygun olarak inşa edilmesini zorunlu kılar. Üçüncü kısım, tehlikeli gaz ve sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemilerin üretimi ve teçhiz edilmesi ile ilgili hükümleri içerir ve 1 Temmuz 1986 sonrası üretilen Tehlikeli gaz ve sıvılaştırılmış gaz taşıyacak tankerlerin Uluslararası Gaz Taşıma Koduna (*International Gas Carrier Code (IGC Code)*) uygun olarak inşa edilmesini zorunlu kılar. Dördüncü kısım ise paketlenmiş nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkların taşınması ile ilgili hükümler içerir ve bu tip radyoaktif yüklerin taşınması esnasında Paketlenmiş Nükleer Yakıt, Plütonyum ve Yüksek Seviyeli Radyoaktif Atıkların Taşınması Kodunun (*International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code)*) esaslarının uygulanmasını zorunlu kılar.

Nükleer gemiler ile ilgili hükümleri düzenleyen VIII. Bölüm, Nükleer Ticari Gemilerin Emniyeti Kodunun (*Code of Safety for Nuclear Merchant Ships*) uygulanmasını zorunlu kılar. IX. Bölüm ise gemilerde gemi donatanları tarafından güvenlik yönetim

sistemleri kurulması ve sistemin koda belirlenen esaslara göre işletilmesini hükme bağlayan Gemi Güvenlik Yönetim Kodunun (*International Safety Management (ISM) Code*) uygulanmasını zorunlu tutarken; X. Bölüm, Yüksek hızlı tekneler için ilave emniyet önlemleri ihtiva eden Yüksek Süratli Deniz Taşıtları Kodunun (*International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code)*) uygulanmasını zorunlu kılar.

XI. Bölüm'ün ilk kısmı seyir emniyetinin ve denizlerde emniyetin artırılması için taraf devletlerce alınacak özel idari önlemleri (gemi sörvey ve denetimleri, detaylı sörvey ve liman devleti kontrolü esasları) belirlerken ikinci kısmı denizlerde güvenliğin artırılması için taraf devletler, liman tesisleri ve gemilerce alınması gereken önlemleri belirler. Bu kısım Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu (*International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code)*) olarak bilinir ve Aralık 2002'de kabul edilmiş olup Temmuz 2004'de yürürlüğe girmiştir. Bahse konu kod iki bölümden oluşmakta olup kodun A bölümü zorunlu iken kodun B bölümü tavsiye niteliğindedir. Sözleşmenin son bölümü olan XII. Bölüm ise 150 metre ve üzerinde olan dökme yük taşıyan gemiler için ilave inşa standartlarını içerir.⁶

Görüldüğü üzere SOLAS, zamanla sektörün değişen ihtiyaçlarına cevap vermek için üzerinde birçok güncellemenin ve eklemenin yapıldığı, bölümlerinde muhtelif alt kodlar ve düzenlemeler barındıran oldukça kapsamlı ve hacimli bir sözleşmedir. SOLAS, dünya denizciliğinde önemli bir etkiye sahiptir. Bugün dünya denizlerinde can emniyeti bayrak devletleri tarafından SOLAS hükümleri baz alınarak kanunlaştırılan esaslara göre sağlanmaktadır. Türkiye SOLAS'a taraf olup SOLAS hükümlerini 25.05.1980 tarihli Resmi Gazete ile yayınlamıştır. Araştırma konumuz gereği bu yazının geri kalan bölümünde SOLAS'ın bölümleri ve kodları teker teker incelenmeyecek olup, konumuz ile ilgili görülen bölümler ve kodlar ilgili konu başlıkları altında ele alınacaktır.

Gemilerin tonajları, yük durumları gemilerin duruş, yüzuş ve denge özelliklerini etkileyen önemli faktörlerdir. Bu faktörlere uluslararası bir standart ile denetim getirilmek üzere bir takım uluslararası sözleşmeler yapılmıştır.

2.2. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi

Deniz taşımacılığına olan yoğun talep ve insan doğasında bulunan 'daha fazla' hırsı yük gemilerinin kapasitelerinden daha fazla yüklenmesine yol açmakta ve bu da

⁶ Denizde Can Güvenliği Uluslar arası Sözleşmesi (SOLAS)

taşımacılar arasında haksız rekabete ve daha da önemlisi geminin duruş, yüzüş ve denge özelliklerini olumsuz yönde etkileyerek gemi adamlarının can emniyetini tehlikeye atmakta idi. Bu tehlikelerin giderilmesi adına Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (*International Convention on Load Lines - LOADLINES 1966*), IMO tarafından 5 Nisan 1966 tarihinde kabul edilmiş olup, 21 Temmuz 1968'de yürürlüğe girmiştir. Sözleşme genel olarak gemilerin her iki bordasına fribord işaretleri eklenerek gemilerin yük durumlarının ve yük hadlerinin belirlenmesini ve sınırlandırılmasını düzenlemektedir. Sözleşme üç ekten oluşur. Ek-A, yükleme sınırının belirlenmesi için kuralları ihtiva ederken, Ek-B, bölgeler, alanlar ve mevsim dönemleri ile ilgili tanımları içerir. Ek-C ise Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi ve Uluslararası Yükleme Sınırı Muafiyet Belgesi örneklerini ve doldurma talimatlarını gösterir.

Sözleşme'nin 19. maddesine göre gemilere 5 yılı aşmayacak süreler için Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi verilir. Bu belge sözleşmenin 14. maddesindeki şartları sağlayan gemiler için düzenlenir ve aynı maddenin 1. bendinin c fıkrası gereğince de belge her yıl denetime tabi tutulur⁷.

Sözleşmeye 11 Kasım 1988 tarihinde 3 Şubat 2000'de yürürlüğe giren 1988 protokolü eklenmiştir. Bu protokol ile SOLAS'da bulunan hükümlerle koordinasyon sağlanması amaçlanmış ve SOLAS ile ilk defa kullanılmaya başlanan sessiz kabul (*tacit acceptance*) mekanizması Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesine de eklenmiştir.⁸ Bahse konu protokole ilave olarak Sözleşme'ye 1971, 1975, 1979, 1983, 1995 ve 2003 yıllarında muhtelif eklemeler ve güncellemeler yapılmıştır.

Türkiye Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi'ne taraf olup, sözleşme hükümlerini 28/06/1968 tarihli resmi gazete ile yayınlamıştır. Türkiye'nin 1988 protokolünü kabulü ve resmi gazetesinde yayınlaması 04/09/2007 tarihini bulmuştur. Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi'nin hükümlerini ulusal mevzuatta 16/07/1966 tarihinde 12350 sayılı Resmi Gazete ile yük veya yolcu taşıyan ticaret gemilerinin her iki bordası üzerine ve güverte çizgisi altına, tatlı ve tuzlu su bölgeleriyle mevsimlere ve kereste yüküne göre konulacak yükleme (fribord) markasının yerini tayin eden Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü karşılamaktadır.⁹ Buna ilave olarak yükleme sınırı

⁷ Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi, Md. 14-19.

⁸ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>>. (03.02.2010)

⁹ Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü, Md. 1.

belgesi ile yükleme sınırı ve dedveytin tespiti, 17/11/2009 tarihli Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde de detaylı bir şekilde düzenlenmiştir.¹⁰

Sözleşme ve buna bağlı olarak hazırlanmış ulusal düzenlemeler; gemilerin teknik özelliklerine göre yükleme markasının (fribord) geminin neresinde ve ne şekilde olmasını tayin eden teknik detaylar ihtiva etmekle birlikte; SOLAS ile kıyaslanamayacak derecede hacimsiz ve kısa metinlerdir.

2.3. Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi

Uzun yıllar deniz taşımacılığında gemiler tarafından farklı tonaj ölçüm birimleri kullanılmış olup uluslararası standart bir tonaj ölçüm biriminin kullanılmaması gemilerin teknik denetimlerinde, gemilerden alınan harç, vergi ve liman ücretlerinin belirlenmesinde sorunlar meydana getirmiştir. Bu sorunları gidermek için Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (*International Convention on Tonnage Measurement of Ships - TONNAGE 1969*) ile gemilerin tonaj ölçümlerinin Gross Ton ve Net Ton üzerinden yapılması kararlaştırılmıştır. Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi, IMO tarafından 23 Haziran 1969 tarihinde kabul edilmiş olup 18 Temmuz 1982'de yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme ile ticari gemilerin tonajlarını hesaplama sistemine (ölçü birimine) uluslararası bir standart getirilmiştir. Sözleşme hükümlerine göre, 18 Temmuz 1982 tarihi sonrasında inşa edilen bütün gemilerin gross ton ve net ton üzerinden tonaj hesaplamalarının yapılması öngörülmüştür.

Türkiye'de tonaj ölçümleri 4/5/1967 tarihli ve 12589 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği hükümlerine istinaden yapılagelmiştir. Ancak söz konusu 42 yıllık yönetmelik, 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği ile yürürlükten kaldırılmıştır.¹¹ Hâlihazırda tonaj ölçümleri; gemi ve su araçlarının tonilatolarının ölçülmesine ilişkin görev, yetki ve sorumlulukları belirlemek, tonilato ölçme ve ölçüm sonuçlarını belgelendirmeye ilişkin usul ve esasları tespit etmek, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerden doğan tonilato ölçme ve belgelendirmeye ilişkin yükümlülükleri yerine getirmek üzere 4922 sayılı kanunun 7'nci

¹⁰ Gemilerin Teknik Yönetmeliği, Md. 6.

¹¹ Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, Md. 23.

maddesine dayandırılarak hazırlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği ile sağlanmaktadır.¹²

Gemilerin emniyetli bir biçimde yüzmesi için inşasında, bakım-tutumunda, işletilmesinde uyulması gereken standart ve tekniklerin belirlenmesinde gemilerin tonaj değerleri büyük önem arz etmektedir. Bu tür teknik düzenlemelerin muhteviyatı gemilerin tonaj değerlerine göre farklıklar göstermekte olup genel olarak gemilere getirilen standartlar gemilerin tonaj değerlerine göre değişmektedir. Bu açıdan bakıldığında gemilerin tonaj ölçüm birimlerinin uluslararası bir standarda bağlanması gemi emniyeti için yapılan düzenlemeler için bir ön koşul olmaktadır.

2.4. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi

Denizlerde emniyetin sağlanması hususunda denizlerdeki gemileri kullanan bireylerin eğitim seviyeleri ve yeterlilikleri; seyirler esnasında vardiya nöbetlerini tutma usulleri oldukça önem arz etmektedir. Birçok deniz devletinin gemi adamlarını yetiştirmek ve belgelendirmek için sahip olduğu standartlar, oldukça uluslararası bir niteliğe sahip olan denizcilik sektöründe özellikle yabancı liman ziyaretlerinde sorunlara neden olmakta idi.¹³

Deniz vasıtalarını yürüten personelin yeterlilikleri ve eğitimleri için uluslararası bir standart belirleme adına IMO tarafından Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978)*) hazırlanmıştır. Sözleşme 7 Temmuz 1978 tarihinde kabul edilmiş ve 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme'ye taraf olan devletler bayraklarını taşıyan gemilerin bu Sözleşme'deki standartlara göre eğitilmiş gemi adamları ile donatılmalarını ve Sözleşme'deki standartlara göre gemilerinde vardiya tutulmasını sağlamayı kabul etmektedir. Buna ilave olarak Sözleşmeye taraf olan devlet, limanlarına gelecek Sözleşmeye taraf olmayan devlet bayraklı gemilerdeki personelin de bu Sözleşme standartlarına uymasını talep edebilmektedir. Bu hüküm gereği Sözleşme, bugün dünyadaki bütün denizcilerin eğitim

¹² Ibid, Md. 1.

¹³ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>>.(24.01.2010)

standartlarını ve dünya denizlerinde seyreden gemilerdeki vardiya tutma esaslarını belirlemektedir.

Sözleşme'ye zaman içerisinde birçok ekleme ve güncelleme yapılmış olup, 7 Şubat 1995 tarihinde kabul edilen ve 1 Şubat 1997'de yürürlüğe giren "1995 Eklmeleri" ile Sözleşme büyük çaplı bir revizyona tabi tutulmuştur. Sözleşme'nin 1978 versiyonu 6 bölüm 23 karar ve eklemelerden oluşurken; 1995 yılındaki değişiklik ile mevcut hükümlerde yapılan değişikliklerin yanı sıra bölüm sayısı 8'e çıkarılmış, 2 ek kod ve 14 yeni karar ilave edilmiştir. 1995 Eklmeleri ile getirilen önemli bir yenilik de üye devletlerin sınırlarındaki denizcilik eğitim kuruluşlarının, denizcilik şirketlerinin, Sözleşme hükümlerine göre denetleyerek sözleşme uyum durumlarını detaylı olarak IMO'ya sunması düzenlemesidir. Bu düzenlemeyle IMO ilk defa sözleşme uyum ve uygulamalarında etkin bir rol üstlenmiş olmaktadır.

Sözleşme son haliyle sekiz bölümden ve iki ek koddan oluşmaktadır. I. Bölüm, genel kurallar ile tarafların uyması gereken sorumlulukları, sözleşmenin uygulama esaslarını belirlemektedir. II. Bölüm, gemi kaptanı ve güverte personelinin; III. Bölüm, makine personelinin; IV. Bölüm, haberleşme personelinin eğitim ve belgelendirilmesini düzenlerken VI. Bölüm tüm gemiadamlarının acil durumlar, iş güvenliği, ilk yardım ve tıbbi müdahale ve denizde hayatı idame hususlarında özel olarak eğitilip ve belgelendirilmelerini düzenlemektedir. Personel yorgunluğundan doğacak kazaların önlenmesi ve gemilerin etkin ve emniyetli bir şekilde yüzdürülmesi amacıyla vardiya tutma esasları ise VIII. Bölüm ile belirlenmiştir.

V. Bölüm, yolcu taşıyan Ro-Ro gemileri ile akaryakıt, kimyasal ve sıvılaştırılmış gaz (LPG, LNG) tankerlerinde çalışacak personelden bazılarının, özel eğitim ve belgelendirilmesini düzenlemektedir. VII. Bölüm ise alternatif sertifika adı verilen yeni bir konsept geliştirmiştir. Bu konseptte, gemiadamlarının bir branş yerine birçok farklı branşlarda görev alarak eğitilip, yeterliliğinin arttırılması tasarlanmıştır.

Sözleşme'nin eklerinden olan Kod-A, gemiadamlarının gemi tiplerine ve görevlerine göre sahip olmaları gereken minimum yeterlilikleri belirlerken; Kod-B, Sözleşme'nin nasıl uygulanacağı hususlarında üye devletlere öneriler getirmektedir.¹⁴

¹⁴ Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi.

Türkiye Sözleşme'yi 20 Nisan 1989 tarihli Resmi Gazete ile yayımlayarak onaylamıştır. Ulusal mevzuatta gemi adamları hususunda muhtelif düzenlemeler bulunmaktadır. Bu hususta yapılan ilk düzenlemelerden 18/04/1992 tarih ve 21203 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemiadamları Yönetmeliği ile 01/12/1978 tarih ve 16476 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Türk Denizci Kütüğü ve Gemiadamları Sınav Yönetmeliği sonradan yayınlanan düzenlemelerle yürürlükten kaldırılmıştır.

Halihazırda, Sözleşme ile 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 2'nci maddesinin "D" bendi esaslarına göre, gemilerin yola elverişlilik bakımından donatılmalarında, gemiadamları ile ilgili gerekleri 31/07/2002 tarihli ve 24832 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemiadamları Yönetmeliği belirlemektedir. Ticaret gemilerinin yola elverişlilik bakımından hangi yeterlikte ve sayıda gemi adamı ile donatılacağını ise 30/01/1997 tarihli ve 22893 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütükleme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik belirlemektedir.

Gemiadamlarının yetiştirilmesi için sertifikalandırma ve belgelendirmeye yönelik resmi veya özel kursların açılışı ile faaliyetlerinde uymak zorunda oldukları usul ve esasları 22/04/2007 tarihli ve 26501 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği belirlemektedir.

Özel teknelerin donatımı ile bu tekneleri kullanacak kişilerin yeterlikleri, sınavları, belgelendirilmeleri, sağlık durumları ve kayıtlarına ilişkin usul ve esasları 02/03/2008 tarihli ve 26804 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Özel Teknelerin Donatımı ve Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik düzenlemektedir.

Ayrıca gemilerde çalışan personelin çalışma şartları, yaşam koşulları ve iş güvenliği gibi konularda Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) düzenlemiş olduğu birçok sözleşme de Türkiye tarafından onaylanarak uygulamaya konulmuştur. Bu sözleşmeler, "53 No'lu Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar ve Gemi Zabitlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin Sözleşme", "55 No'lu Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme", "58 No'lu Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi (Revize)", "68 No'lu Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme", "69 No'lu Gemi Aşçılarının Mesleki Ehliyet Diplomalarına İlişkin Sözleşme", "73 No'lu Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme", "92 No'lu Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme", "108 No'lu

Gemiadamları Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme”, “133 No'lu Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler)”, “146 No'lu Gemiadamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Sözleşme”, “152 No'lu Liman İşlerinde Sağlık ve Güvenliğe İlişkin Sözleşme”, “164 No'lu Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme” ve “166 No'lu Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme” dir.¹⁵

Bu sözleşmeler doğrudan deniz emniyeti hususlarında olmasalar dahi, deniz emniyet sistemlerinin aktör, kullanıcı ve kurucuları olan gemiadamlarının genel moral, motivasyon, eğitim, sağlık ve yaşam standartlarını artırmak suretiyle gemiadamlarının deniz emniyeti hususlarına yöneltilmesi gereken dikkatlerinin dağılmasını önleyerek dolaylı olarak deniz emniyetinin sağlanmasına olumlu katkılar sağlamaktadır.¹⁶

2.5. Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi

Denizde artan faaliyetlerin sonucu olarak artan trafiğin düzenlenmesi ve denizde karşılaşılan gemilerin çatışmalarını engellemek üzere bir nevi uluslararası ‘deniz trafik kuralları’ düzenlemelerine ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaca cevaben 1960 yılında SOLAS ile deniz çatışmaları kuralları da getirilmiştir. Daha sonra bu düzenlemeler 20 Kasım 1972 tarihinde kabul edilen ve 15 Temmuz 1977’de yürürlüğe giren Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea –COLREGs*) ile güncellenmiştir. Sözleşme, denizde çatışmayı önleme kuralları (trafik kuralları) ile gemilerdeki görünür ve sesli muhabere (seyir fenerleri, görünür işaretler ve ses işaretleri) ile ilgili hükümler içermektedir. Sözleşme; Genel, Manevra ve Seyir Kuralları, Fenerler ve Şekiller, Ses ve Işık İşaretleri ve İstisnalar olmak üzere beş bölümden oluşmaktadır.

Türkiye Sözleşme’yi onaylayarak 29/04/1978 tarihli Resmi Gazete’de yayımlamıştır. Ulusal mevzuatta bu Sözleşme hükümleri 12/12/1977 tarihli 7/14561 numaralı kararla yayımlanan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü düzenlemektedir.

Ayrıca deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde gemi trafik hizmetleri sistemleri kurularak, idare tarafından gemi trafiği takip edilmekte ve yönlendirilmektedir. 17/02/2007

¹⁵ Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Türkiye Ofisi Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/index.htm>> (02.01.2010)

¹⁶ Çalışma emniyetinin genel deniz emniyeti içerisindeki yeri hakkında bakınız; Li, K. X., and J. Wonham. "Maritime Legislation: New Areas For Safety Of Life At Sea", *Maritime Policy & Management*, Eylül 2001. Vol. 28, Issue 3; s. 225-234.

tarihli ve 26437 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında veya liman tesislerinde bulunan, seyreden, demirleyen, demirden ayrılan, limana yanaşan ve limandan ayrılan gemilerin seyir, can ve mal emniyetini arttırmak, deniz çevresi ile denizdeki yapıları deniz trafiğinin olumsuz etkilerinden korumak amacıyla, deniz trafik verimliliğini de dikkate alarak hizmet verecek olan gemi trafik hizmetleri sistemlerinin kurulmasına ve işletilmesine ilişkin usul ve esaslar ile yetki, görev ve sorumlulukları belirlemektedir. Türk Boğazları'nda deniz trafiği ise 06/11/1998 tarihli ve 23515 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile düzenlenmektedir.¹⁷

2.6. Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi

SOLAS tarafından gemi kaptanlarına aldıkları herhangi bir yardım çağrısına cevap vererek gemisini ve personelini tehlikeye atmayacak şekilde müdahale etme ve yardım etme görevi verilmiş olmasına ve bu uygulamanın teamüllerle de var olmasına rağmen bir uluslararası arama kurtarma organizasyonuna duyulan ihtiyaç zamanla daha çok hissedilir olmuştur. Bu ihtiyaca cevaben IMO tarafından 27 Nisan 1979 tarihinde Hamburg'da kabul edilip 22 Haziran 1985'de yürürlüğe giren Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (*International Convention on Maritime Search and Rescue-SAR 79*) hazırlanmıştır.

Sözleşme, sahildevletleri üyesi devletleri denizde tehlike içinde bulunan kişilere yardımda bulunmak amacıyla deklare edecekleri arama kurtarma sahasında kıyı gözetleme ve arama kurtarma organizasyonu kurmakla ve bu sahalarda arama kurtarma hizmeti vermekle mükellef kılmaktadır. Sözleşme aynı zamanda bir uluslararası arama kurtarma planı oluşturmak suretiyle; bu faaliyetleri geliştirmek ve desteklemek için dünyadaki arama-kurtarma örgütleri ve denizde arama-kurtarma çalışmalarına katılan sahildevletleri arasında işbirliğini geliştirerek, arama-kurtarma etkinliği ve kapsamının arttırılmasını amaçlamaktadır.

Sözleşme 5 bölümden oluşmaktadır. Bölümler genel hüküm ve tanımlamaları, organizasyonel yapıyı, arama-kurtarma prosedürleri ve koordinasyona dair düzenlemeleri,

¹⁷ Bu tüzük ilkin 1994 yılında yayınlanmış ve daha sonra 1998 yılında güncellenmiştir, daha fazla bilgi için bakınız; Turan, Sibel. "Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2004. Sayı 4 (1); s. 63-75.

sahildar devletler arasındaki koordinasyona dair düzenlemeleri, arama-kurtarma harekâtlarına dair operasyonel prosedürleri ve gemi rapor sistemlerine dair düzenlemeleri düzenlemektedir.¹⁸

Sözleşmeye ilave olarak 1998 yılında IMO, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile birlikte üç ciltten oluşan Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu'nu (*IAMSAR Manual - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*) yayınlamıştır. Bu kılavuzun birinci cildi organizasyon ve yönetim; ikinci cildi görev koordinasyonu ve üçüncü cildi mobil hizmetler konularını içermektedir. Bu kılavuzlarla sahildevletlere arama kurtarma sistemlerinin organizasyonu, yönetimi, koordinasyonu ve yürütülmesi konusunda tavsiye niteliğinde detaylı bilgiler verilmiştir.

Türkiye tarafından 24 Ekim 1980 tarihinde imzalanan Sözleşme 20 Mart 1985 tarihinde kabul edilen 3171 sayılı Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile Ekinin ve Konferans Kararlarının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile kabul edilmiş ve 27 Mart 1985 tarih ve 18707 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme, uluslararası arama kurtarma planı oluşturması, sahildevletleri ilgili arama kurtarma bölgelerinde kıyı gözetleme ve arama kurtarma hizmeti vermekle mükellef kılması ve arama kurtarma organizasyonları arasında işbirliği, eşgüdüm ve bilgi, teknik, teknoloji paylaşımını teşvik etmesi ile deniz kazalarında maruz kalanların emniyete alınması gibi önemli bir emniyet boşluğunu doldurmaktadır.

3. Denizlerde Emniyete İlişkin Sistemler

3.1. Liman Devleti Kontrolü Sistemi

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)¹⁹ ve IMO sözleşmelerinin ilgili maddeleri gereği, genel olarak gemilerin mürettebatıyla birlikte denize ve yola elverişli olmasından geminin tabi olduğu bayrak devleti sorumludur.²⁰ Ancak zamanla dünya denizcilik sektörünün hızla büyümesi, kolay bayrak uygulamasının yayılması, gemilerin bayrak devletlerinden uzaklarda çalışması, bazı bayrak devletlerinin tonaj kaybetme kaygısı ile armatörlere yaptırım uygulayamaması, başka bir grup bayrak

¹⁸ Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi.

¹⁹ United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS)

²⁰ BMDHS, Md. 94, 217.

devletlerinin ise gemileri sadece ülkeye gelir kaynağı olarak görmeleri yüzünden denetimlerini gerektiği gibi yapmaması, politik ve ekonomik baskılar, göstermelik birçok klas kuruluşunun meydana çıkması, gemi sayılarının aşırı miktarlarda artması, deniz taşımacılığının ve dünya su yolları ile limanlarındaki trafiğin büyümesi gibi nedenlerden dolayı IMO'nun yapmış olduğu düzenlemelere uyumun azaldığı görülmüştür²¹. Gemilerin genel standartlarının düşmesini engellemek amacıyla ek bir güvenlik ağı olarak Liman Devleti Kontrolü (*Port State Control*) sistemi oluşturulmuştur.

Liman devleti kontrolleri bölgesel işbirliği anlaşmalarına dayanarak yapılmaktadır. Liman devleti kontrolünde ilk bölgesel işbirliği anlaşması, 1982 yılında Avrupa ülkelerince imzalanan Paris Memorandumu'dur. Bu Memorandum'da; bağımsız her devletin, kendi sınırları içerisindeki her türlü aktiviteyi kontrol etme ve denetleme yetkisine sahip olduğu, gemi hareketlerinin de buna dahil olduğu ve bu düşünce altında ülke limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin uluslararası denizcilik sözleşme ve standartlarına uyumunun kontrol edilmesinin liman devletince yapılabileceği ve gemilerin mevcut uluslararası standartlara uyumunun artırılması için memoranduma üye devletlerce liman devleti kontrollerinin yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır. Bununla birlikte IMO, Kasım 1991 de dünyanın çeşitli bölgelerinde benzer oluşumlar kurularak gemilerin liman devleti tarafından kontrolünün etkinleşmesinin ve yaygınlaşmasının temini konusunda bölgesel işbirliklerinin yaratılmasının desteklenmesini karara bağlamıştır. Tüm dünya genelinde liman devleti kontrollerini düzenleyen bölgesel işbirliği anlaşmaları şunlardır:

- Paris MoU²² (Avrupa), 1982 yılında kurulmuş olup 20 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Hollanda, Bilgi Merkezi ise Fransa'da konuşlandırılmıştır.
- Vina del Mar MoU (Latin Amerika) 1992 yılında kurulmuş olup 12 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası ve Bilgi Merkezi Arjantin'de konuşlandırılmıştır.
- Tokyo MoU (Asya-Pasifik) 1993 yılında kurulmuş olup 18 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Japonya, Bilgi Merkezi ise Rusya'da konuşlandırılmıştır.
- Karayip MoU 1996 yılında kurulmuş olup 20 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası ve Bilgi Merkezi Jamaika'da konuşlandırılmıştır.

²¹ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>> (02.10.2009)

²² Memorandum of Understanding.

- Hint Okyanusu MoU 1998 yılında kurulmuş olup 14 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası ve Bilgi Merkezi Hindistan da konuşlandırılmıştır.

- Batı-Orta Afrika MoU 1999 yılında kurulmuş olup 16 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Nijerya, Bilgi Merkezi ise Fildişi'nde konuşlandırılmıştır.

- Karadeniz MoU 2000 yılında kurulmuş olup 6 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Türkiye, Bilgi Merkezi ise Rusya'da konuşlandırılmıştır.

- Akdeniz MoU 1997 yılında kurulmuş olup 10 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Mısır, Bilgi Merkezi ise Fas'da konuşlandırılmıştır.

- Riyad MoU (Körfez Bölgesi) 2005 yılında kurulmuş olup 6 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası ve Bilgi Merkezi Riyad'da konuşlandırılmıştır.

Türkiye'de liman devleti kontrolleri Denizcilik Müsteşarlığınca ve 26/03/2006 tarihinde 26120 sayılı resmi gazete ile yayınlanan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği esaslarına göre yapılmaktadır. Türkiye Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarına üyedir.

Türkiye, Denizcilik Müsteşarlığı'nın temsiliyle, Akdeniz Memorandumu'nu 11/7/1997 tarihinde Malta'da, Karadeniz Memorandumu'nu 7/4/2000 tarihinde İstanbul'da imzalamıştır. Akdeniz Memorandumu ülkeleri Türkiye ile birlikte Mısır, Tunus, Fas, Cezayir, Malta, Ürdün, Filistin, Lübnan, İsrail ve Güney Kıbrıs'tan oluşmaktadır. Akdeniz Memorandumu sekreteryası Mısır'ın İskenderiye kentinde, bilgi merkezi ise Fas'ın Casablanca şehrinde konuşlandırılmıştır. Karadeniz Memorandumuna üye ülkeler ise Karadeniz'e kıyısı bulunan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna'dır. Karadeniz Memorandumu Sekreteryası İstanbul'da kurulmuş olup Memorandumun bilgi merkezi ise Rusya'nın Novoroski limanında kurulmuştur.

Bir limanı aynı anda iki memorandum kapsamı içinde bırakmamak amacıyla, Türkiye'nin Karadeniz kıyısında bulunan limanları (Karadeniz Ereğlisi, Samsun, Trabzon, Rize, Hopa limanları vb.) Karadeniz Memorandumu kapsamına, diğer limanları da Akdeniz Memorandumu kapsamına alınmıştır.

Liman devleti kontrolleri sadece içerisinde ilgili hükümler barındıran, liman devletinin onaylamış olduğu ve mensubu olunan memorandumca da onanmış olan uluslararası sözleşmeler için yapılabilmektedir. Bu nedenle IMO, zamanla ilgili sözleşmelerine liman devleti denetimi ile ilgili hükümler eklemiş ve 23/11/1995 tarihinde

A.787(19) sayılı Liman Devleti Kontrolleri Prosedürleri²³ konulu kararı²⁴ yayımlamıştır. Bu karar ile taraf devletlerin liman devleti kontrolleri esnasında uygulayacakları esaslar belirlenmiş olup, liman devleti kontrollerinin hangi sözleşmeleri kapsadığı da listelenmiştir.

Türkiye'nin mensubu olduğu memorandumlarda dahilinde yapmış olduğu liman devleti uygulamalarında gemilerin uyumunu kontrol ettiği uluslararası sözleşmeler ve konuya yönelik düzenleme maddeleri şunlardır:

- SOLAS 74 (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi); 1/19, 11/19 ve 11/19 no.lu Düzenlemeler

- LOADLINES 66 (Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi), madde 21

-MARPOL 73/78 (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme) madde 5,6; ek 1.in 8A düzenlemesi; ek 2.nin 15 no.lu düzenlemesi, ek 3.ün 8 no.lu düzenlemesi ve ek 4.ün 8 no.lu düzenlemesi

- STCW 78 (Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi) madde 10 ve düzenleme I/4

- TONNAGE 69 (Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi) madde 12.

Yukarıda listelenen sözleşmelerin ilgili maddeleri sözleşmelere taraf olan devletlerin limanlarındaki yabancı gemileri ilgili sözleşme hükümlerine göre kontrol edebilmesine izin veren hükümler içermektedir.²⁵ Bu itibarla deniz emniyetinin merkezini oluşturan SOLAS sözleşmesinin ve yukarıda listelenen diğer sözleşmelerin liman devletleri tarafından da kontrollerinin yapılması münasebetiyle deniz emniyetinin tesis edilmesi denetimleri arttırılmıştır. Bu ilave denetim mekanizmasının denetlenen gemilerin denizlerde emniyet zafiyetine maruz kalma ihtimali ve frekansını düşürdüğü değerlendirilmektedir.²⁶

²³ Procedures for Port State Control.

²⁴ Bu karara daha sonra A.882(21) numaralı IMO kararıyla eklemeler yapılmıştır.

²⁵ Bu konu hakkında daha detaylı bir inceleme için bakınız; Yavuz, Sedef. Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile ilgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması için gerekli Düzenlemeler (Uzmanlık Tezi), Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara 2003.

²⁶ Liman Devleti Kontrollerinin uygulanma şekilleri ve kontrol yapılacak gemilerin seçilmesi hususlarında daha detaylı bir inceleme için bakınız; Zheng, Haisha. "Maritime safety policy and risk management", Hong Kong Polytechnic University, Hong Kong 2008.

3.2. Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi

Dünya yüzeyinin yüzde 70'ini kapsayan denizlere dağılmış gemilerin herhangi bir tehlikeye maruz kaldıklarında ilgili birimlerle irtibata geçerek yardım isteme, ilgili birimlerce yerinin tespit edilmesi gibi arama kurtarma faaliyetleri için elzem hususların desteklenmesi için bir takım iletişim ve gemi izleme/takip sistemleri geliştirilmiştir. Arama-kurtarma çalışmalarına münhasıran geliştirilmiş olan Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)) birçok alt iletişim ve mevki tespit sistemine haizdir. Bunlara ilave olarak zamanla özellikle gemi güvenliği tesisi amacıyla geliştirilen Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (LRIT) ve Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS) de arama-kurtarma faaliyetlerini desteklemektedir. Yukarıda bahsi geçen diğer sistemler bu çalışmanın III. Bölümü'nü teşkil eden Deniz Güvenliği konusu altında detaylı olarak incelenecektir.

Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi karasal ve uydu telsiz iletişim sistemlerini ihtiva eden ve denizdeki herhangi bir kazazede geminin dünyanın neresinde olursa olsun arama kurtarma birimleri ile iletişim kurmasını sağlamayı amaçlayan bir sistemdir. GMDSS sistemi 1988 yılında SOLAS'ın telsiz haberleşmelerini düzenleyen IV. Bölümüne eklenmiştir. Bununla beraber sistem genel olarak Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesiyle detaylandırılan arama-kurtarma sistemlerini desteklediği için bu bölümde incelenmiştir.

SOLAS'a yapılan eklemeler ile 1 Şubat 1999 tarihine kadar uluslararası seyir yapan yolcu gemileri ve 300 gross tondan büyük ticari gemilerin seyir yaptıkları bölgelere göre GMDSS sistem bileşenleri ile donatılmış olmasını gerektirmektedir.

GMDSS sistemi; DSC, NAVTEX, SARTS, EPIRB (COSPAS-SARSAT), INMARSAT sistem bileşenlerinden oluşmaktadır. DSC; VHF, MF ve HF bantlarında çalışan deniz telsizlerine eklenen bir özelliktir. Bu özellik sayesinde seçilen bir gemi/sahil istasyonuna (MMSI²⁷ numarasını girmek suretiyle) ya da bir grup istasyona, umuma çağrı yapmadan direk çağrı yapılabilmektedir. Aynı zamanda önceden formatlanmış tehlike çağrısı ile tek tuşla geminin mevki, geminin kimliği (MMSI numarası), çağrı zamanı ve

²⁷ Maritime Mobile Service Identities gemi ve sahil istasyonlarının DSC radyo muhaberesinde kullanabilmeleri maksadıyla oluşturulmuş 9 haneli sayılardır. Her ülkeye bir MID (Maritime Identification Digits) kodu verilir. başlar. Türkiye Cumhuriyeti'nin MID numarası 271 dir ve tüm gemi / sahil istasyonlarının MMSI numaraları bu numara ile başlar.

tehlike türü çekim alanı içerisindeki DSC özellikli istasyonlara gönderilmektedir. Bu özellik ile sürekli yardım (MAYDAY)²⁸ çağrısı yapılma ihtiyacı giderilmiş olmakta ve tehlike mesajları DSC özellikli telsizlere düştüğünde telsiz mesajın manüel olarak silinmesine kadar sesli ikaz vererek telsiz nöbetçilerini uyarmaktadır.

NAVTEX, seyir uyarılarını, meteorolojik tahmin ve ihbarları, notamları, arama-kurtarma ile ilgili önemli bilgileri iletmek için kullanılan uluslararası otomatik bir sistemdir. Navtex cihazı 518 Khz frekansında çalışan yazıcı ile donatılmış bir telsizden ibarettir. Yukarıda listelenen türde mesajları otomatik olarak alarak yazdırır.

SART cihazları GMDSS sisteminde bir kaza taşıtını mevkilendirmenin ana vasıtası olarak tanımlanmıştır. Can sallarının yerini arama-kurtarma birliklerine gösteren radar vericisidir. Bu cihaz 9.2 – 9.5'te GHz frekansı bandında yayın yaparak bu frekans bandında çalışan bir gemi veya hava radarı tarafından sorgulanmakta olan bir radar ekranında 20 nokta oluşturmak suretiyle kazazedelerin konumunu radar ekranında işaret eder. GMDSS sistemine göre arama-kurtarma birlikleri bu frekansta çalışan radarlarla donatılmaktadır.

EPIRB,²⁹ Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi içerisinde kullanıcı cihazıdır. Bu sistem, yerküre çevresinde yörüngelere konuşlandırılmış 4 adet uydunun oluşturduğu uydu haberleşme sisteminin (COSPAS-SARSAT³⁰ veya INMARSAT)³¹ vasıtasıyla EPIRB cihazları ile donatılmış kazaya uğrayan uçak, gemi ve şahısların kazaya uğradıkları noktanın yerini EPIRB cihazları tarafından 121,5 MHz ve 406 MHz frekanslarında yapılan yayın neticesinde belirlemek amacıyla kullanılmaktadır. Sistem; manüel olarak devreye alınan veya denize düştüğünde otomatik olarak devreye giren EPIRB cihazının COSPAS-SARSAT veya INMARSAT uydu sistemleri dahilindeki uydulara tehlike sinyali göndermesi ve uyduların bu sinyali belirli yer istasyonlarına iletmesi ve bu yer istasyonlarının da bölgeden sorumlu arama-kurtarma yetkililerine tehlike çağrısını iletmesinden müteşekkildir.

INMARSAT, uydular aracılığı ile mobil haberleşme sistemidir. Sistem 4 uydu ve 9 adet yedeğiyle kara, deniz ve havada mobil haberleşme servisi sağlamaktadır. INMARSAT

²⁸ 1920'li yıllarda Fransızca "venez m'aider" in m'aider kelimesinin telefuzudur. "Venez m'aider" gel yardım et (come, help me) anlamına gelir.

²⁹ Emergency Position-Indicating Radiobeacon – Acil Mevki Bildirici Radyo Vericisi.

³⁰ Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avarynich Sudov – Search And Rescue Satellite-Aided Tracking - Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi

³¹ International Mobile Satellite Organization - Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü.

uyduları yer küreyi AOR-E (Atlantik Okyanusu Doğu), AOR-W (Atlantik Okyanusu Batı), POR (Pasifik Okyanusu) ve IOR (Hint Okyanusu) olmak üzere dört bölgeye ayırarak, 70-75° Kuzey enlemlerinin kuzeyinde ve 70-75° Güney enlemlerinin güneyinde kalan Kutup bölgeleri hariç diğer tüm bölgeleri kapsamaktadır. Gemilere yerleştirilen farklı özelliklere haiz INMARSAT A, C, B, M, D, D+, F1, Mini-M model cihazlarla bu sistemin sağladığı imkânlar dâhilinde mobil telefon ve teleks imkânı kazanılabilmektedir.

GMDSS ile denizler A1, A2, A3, A4 olmak üzere 4 alana ayrılmış olup; bu alanlarda seyreden gemiler için farklı GMDSS bileşenleri bulundurma mükellefiyeti getirilmiştir. A1 bölgesi, VHF-DSC sahil baz istasyonu kapsama sahasıdır. Bu alan sahilden yaklaşık 20 NM'ye kadar olan kısmı içerir. Bu bölgede seyir yapan gemilerin VHF-DSC, 2 SART, NAVTEX, EPIRB (406), 2182 kHz alıcı telsiz cihazları ile donatılmış olması gerekmektedir. A2 bölgesi ise, MF-DSC sahil istasyonu kapsama sahasıdır. Bu alan sahilden yaklaşık 100-150 NM'ye kadar olan kısmı içerir. Bu bölgede seyir yapan gemilerin VHF-DSC, 2 SART, NAVTEX, EPIRB (406), 2182 kHz alıcı telsiz cihazlarına ilave olarak MF-DSC ile donatılmış olması gerekmektedir.

A3 bölgesi, A2 bölgesi dışındaki yani sahilden 100-150 NM'den daha açıkta olan alanları içerir. INMARSAT Uydu haberleşmesi kapsama sahası olup, 70° Kuzey ve 70° Güney enlemleri arasında kalan bölgedir. Bu bölgede seyir yapan gemilerin VHF-DSC, 2 SART, NAVTEX, EPIRB (406), 2182 kHz alıcı ve MF-DSC telsiz cihazlarına ilave olarak INMARSAT cihazları veya HF-DSC telsiz ile donatılmış olması gerekmektedir. A4 bölgesi ise kutuplar bölgesidir. Uydu haberleşmesi mümkün olmayan bu bölgede HF telsizleri ile haberleşme sağlanmaya çalışılmaktadır. Bu bölgede seyir yapan gemilerin VHF-DSC, 2 SART, NAVTEX, EPIRB (406), 2182 kHz alıcı telsiz cihazlarına ilave olarak MF/HF-DSC ile donatılmış olması gerekmektedir.³²

SOLAS'ın IV. Bölümü 5. Kuralı üye devletlere GMDSS kapsamı içerisindeki mobil haberleşme cihazları için gerekli olan destek tesislerini kurmak ile görevlendirmiştir. Bu bağlamda Türkiye kıyıları VHF DSC baz istasyonları ile kaplanmış olup, aynı zamanda düzenli NAVTEX yayın hizmeti verilmektedir. Görüldüğü üzere GMDSS sistemi içerisinde iki bağımsız uydu haberleşme sistemi olup bu sistemler iki bağımsız örgüt tarafından idare edilmektedir. Türkiye her iki örgüte de üye olup hem INMARSAT hem de COSPAS-SARSAT yer istasyonlarına sahiptir.

³² Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>>. (10.01.2010)

3.3. Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü Sistemi

Yukarıda da bahsedildiği üzere INMARSAT sistemi uydular aracılığı ile mobil haberleşme sistemidir. Sistem 4 uydu ve 9 adet yedeğiyle kara, deniz ve havada mobil haberleşme servisi sağlamaktadır. INMARSAT uyduları yer küreyi AOR-E (Atlantik Okyanusu Doğu), AOR-W (Atlantik Okyanusu Batı), POR (Pasifik Okyanusu) ve IOR (Hint Okyanusu) olmak üzere dört bölgeye ayırarak, 70-75° Kuzey enlemlerinin kuzeyinde ve 70-75° Güney enlemlerinin güneyinde kalan Kutup bölgeleri hariç diğer tüm bölgeleri kapsamaktadır. Gemilere yerleştirilen farklı özelliklere haiz INMARSAT A, C, B, M, D, D+, F1, Mini-M model cihazlarla bu sistemin sağladığı imkânlar dâhilinde mobil telefon ve teleks imkânı kazanılabilmektedir.

1973 yılında IMO, denizcilik haberleşmesinde uydu teknolojilerinin kullanılmasını irdelemek amacıyla bir takım konferanslar planlamıştır. Konferans 1975 yılında ilk oturumunu yapmış ve 3 Eylül 1976'da son oturumu olan üçüncü oturumda Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü Sözleşmesi ile birlikte İşletme Anlaşmasını (OA – *Operational Agreement*) kabul etmiştir. Bu sözleşme ile kurulan Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütünün uydu teknolojilerini denizciliğe kazandırması öngörülmüştür. 1982 yılında işleme geçen Örgüt için ilkin 200 milyon dolarlık sermaye ayrılmıştır. Bu sermaye hisse karşılığı üye devletlerce karşılanmıştır. Sözleşmeye 1985, 1989, 1994 ve 1998 yıllarında eklemeler ve güncellemeler yapılmıştır. 1998 tarihli güncelleme ile Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütünün işletim ve denetim olmak üzere ikiye ayrılması; INMARSAT'ın uydu servis hizmetlerinin INMARSAT LTD. adı altında özelleştirilmesi ve INMARSAT'ın denetim faaliyetlerinin ise mevcut üye devletler tarafından kurulacak Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (International Mobile Satellite Organization–IMSO) adlı yeni örgüt tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Yeni örgütün merkezi Londra'da olup, Türkiye'nin de dâhil olduğu 87 üye devletten oluşmaktadır. Örgüt, GMDSS kapsamında INMARSAT üzerindeki uydu hizmetlerinin aksamamasını denetlemektedir.³³

Türkiye sonradan ismi IMSO ya çevrilen INMARSAT Organizasyonuna 16 Kasım 1989 tarihli resmi gazetede anlaşma metnini yayınlarak üye olmuştur. Türk Telekomünikasyon A.Ş. ise INMARSAT LTD. teşkilatının imzacısı statüsünde olup, %0,365 oranında, 261.820 adet yatırım hissesine sahiptir. INMARSAT Sistemi kapsamında Türkiye'de kurulan ATA-1 ve ATA-2 yer istasyonları üzerinden Standard-A

³³ Ibid

servisi ve Standard-C servisi IOR (Hint Okyanusu Bölgesi) ve AOR-E (Atlantik Okyanusu Doğu Bölgesi) bölgelerinde hizmet verilmektedir. Toplam 4 adet INMARSAT uydu yer istasyonunu bünyesinde bulunduran ATA 1-2 istasyonları özellikle Standard-A tipi serviste coğrafi olarak, en geniş anlamda hizmet verebilen istasyonlardan biri olma niteliğini kazanmıştır.³⁴

3.4. Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi

Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT)³⁵, kutupsal yörüngeli 4 adet uydu vasıtasıyla kazaya uğrayan uçak, gemi ve şahısların taşıdıkları 121,5 MHz ve 406 MHz frekanslarında yayın yapan EPIRB cihazlarının yaydığı sinyallere istinaden kazaya uğradıkları noktanın yerini belirlemek amacıyla kurulmuştur. Bu sistemdeki uydular kutupsal yörüngeli olmalarından dolayı INMARSAT uydu sisteminde olan 70° Kuzey ve 70° Güney enlemleri arasında kalan bölge kısıtlamasına tabi olmayıp, tüm dünyayı kapsamaktadır.

Başlangıçta Kanada, Fransa, ABD ve Rusya'nın işbirliği ile kurulan bu sisteme, günümüzde 41 katılımcı sistemin yönetimine ve işleyişine katkıda bulunmaktadır. Bunların 4 tanesi kurucu-anlaşmacı, 26 tanesi yer istasyonu (*MCC: Mission Control Center-Görev Kontrol Merkezi*, *LUT: Local User Terminal-Yer Alma İstasyonu*) sağlayıcı, 9 tanesi kullanıcı ve 2 tanesi uluslararası katılımcı örgütlerdir.

Sistemin idari koordinasyonu Londra'daki sekreterliği tarafından sağlanmaktadır. Sekreterliğin karar alma organı dört kurucu ülkenin oluşturduğu Konsey olup, bu organ bütün üye ülkelerin katıldığı yıllık Birleşik Komite toplantılarında alınan ve kendisine önerilen kararları onaylamaktadır. Ayrıca IMO ile de doğrudan ilişki içindedir. Toplantılar her yıl yapılmaktadır. Sisteme katılım, yetkili bir devlet otoritesi veya yetkilendirilmiş bir organizasyon tarafından sistem gerekli ekipmanlarının donatımı ve belirli bir para aidatı ile beraber olmaktadır.

Türkiye, 11/06/2005 tarihinden itibaren "Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke" sıfatıyla Cospas-Sarsat Sisteminde yer almaktadır. Bu yer istasyonu sistemi dahilinde; 1 adet "Görev Kontrol Merkezi" (Mission Control Centre - MCC) ünitesi Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezine, 1 Adet "Sabit Dünya Yörüngeli Uydulara

³⁴ Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü (IMSO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imso.org/>> (14.12.2009)

³⁵ Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov – Search And Rescue Satellite Aided Tracking - Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi

Ait Yer İstasyonu” (Geostationary Earth Orbit Local User Terminal - GEOLUT) ve 2 Adet “Alçak İrtifa Dünya Yörüngeli Uydulara Ait Yer İstasyonu” (Low Earth Orbit Local User Terminal -LEOLUT) ünitesi Esenboğa havalimanına kurulmuştur. 4 Adet “Kurtarma Koordine Merkezi” (Rescue Coordination Center-(RCC)) ünitesi ise Denizcilik Müsteşarlığı AAKKM’ ye, Sahil Güvenlik Komutanlığına, Atatürk Hava Limanına, Esenboğa Havalimanına kurulmuştur. Sistem 17 Ocak 2006 tarihi itibarı ile tam operasyonel kabiliyetine geçmiş olup 1 Haziran 2006 tarihi itibarı ile İran-İrak ve Afganistan'ı sahalarını da uhdesine katmıştır.³⁶

Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT), ilgili EPIRB cihazlarıyla donatılmış gemilerin herhangi bir tehlikeye maruz kaldıklarında ilgili birimlerle irtibata geçerek yardım isteme, ilgili birimlerce yerinin tespit edilmesi gibi arama kurtarma faaliyetleri için elzem ihtiyaçların karşılanması adına tüm dünyayı kapsayan bir alternatif oluşturması münasebetiyle deniz emniyeti çalışmalarına büyük katkılar sağlamaktadır.

4. Türkiye'nin Denizlerde Emniyete İlişkin Bazı Düzenlemeleri

4.1. Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Düzenlemeler

Türkiye, IMO'ya 25.03.1958 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi'ni onaylayarak ve Resmi Gazete'de yayımlayarak üye olmuştur. Hâlihazırda IMO ile olan ilişkileri ana olarak Denizcilik Müsteşarlığı ve müsteşarlığın başkanlığında toplanan Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu yürütmektedir. Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu, denizcilik ve deniz taşımacılığının teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin olarak uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenerek gelişme ve/veya değişikliklerin zamanında denizcilik sektörüne yansıtılabilmesini, bilgi akışını sağlamak suretiyle bir veri tabanı oluşturulmasını ve uluslararası platformlarda ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunmasını temin etmek amacıyla 21/06/1996 tarihinde kurulmuştur.

Komisyon üyelerini; Dışişleri Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Telekomünikasyon Kurumu, İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı), Genel Kurmay Başkanlığı,

³⁶ Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.cospas-sarsat.org/>> (23.12.2009)

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Türk Telekom A.Ş., Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odaları ile Mersin Deniz Ticaret Odası ve YÖK Denizcilik Yüksekokullarının birer temsilcileri oluşturmaktadır. Komisyon, uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenmesinden ve bu hususların Dışişleri Bakanlığı ile eş güdüm halinde sevk ve idaresinden sorumludur.³⁷

Türkiye'nin taraf olduğu IMO sözleşmeleri ve resmi gazetede yayımlanmak suretiyle yürürlüğe giriş tarihleri şöyledir:

- Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi (IMO 1948), 25/03/1958
- IMO konvansiyonu 1993 Değişiklikleri, 01/02/2001
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974), 25/05/1980
- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LOADLINES 1966), 28/06/1968
- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi 88 Protokolü (LOADLINES 88 Protokolü), 04/09/2007
- Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 1969), 18/07/1982
- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi (COLREG 1972), 29/04/1978
- Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78), 20/04/1989
- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR 1979), 22/01/1986
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78) ve Petrol ile Deniz Kirletilmesinin Önlenmesi Kuralları MARPOL 73/78 Ek I, 24.06.1990 Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirletilmesinin Kontrolü (MARPOL 73/78 Ek II), 24/06/1990
- Gemilerden Atılan Çöplerle Denizlerin Kirletilmesinin Önlenmesi Kuralları (MARPOL 73/78 Ek V), 24/06/1990
- Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (LLMC 1976), 04/06/1980

³⁷ Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, Md. 1-5.

- Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1988), 26/01/1998
- Kıta Sahanelığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokol 1988), 26/01/1998
- Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1976), 16/11/1989
- INMARSAT Operasyonel Değişiklikler (OA 1976), 16/11/1989
- Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 92), 24/07/2001
- Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme (FUND 1992), 18/07/2001
- Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme (OPRC 1990), 18/09/2003.

Görüldüğü üzere, Türkiye deniz emniyeti ve güvenliğinde yapılmış olan başlıca uluslararası sözleşmelerin tamamına üyedir. Türkiye'nin bu sözleşmeleri resmi gazetesinde yayınlama tarihleri dikkate alındığında Türkiye'nin sözleşmelerin yürürlüğe girişlerini genel olarak güncel bir biçimde takip ettiği göze çarpmaktadır. Türkiye, günümüzde Denizcilik Müsteşarlığı'nın çalışmaları ile bu tür uluslararası sözleşme çalışma ve girişimlerini yakından takip etmekte ve ulusal çıkarları doğrultusunda bu sözleşmelere taraf olmaktadır.

4.2. Denizlerde Can ve Mal Emniyeti Hakkında Kanun

Türkiye denizlerde can emniyetini temelde 10/06/1946 tarihli 4922 numaralı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile düzenlemektedir. Bu kanun takip eden yıllarda birçok değişikliğe ve güncellemeye tabi tutulmuştur. Bu kanunda yapılan en son değişiklik 16/07/2008 tarihli 5790 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile gerçekleşmiştir.

Türkiye SOLAS'a taraf olup SOLAS hükümlerini 25.05.1980 tarihli Resmi Gazete ile yayınlamıştır. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun genel olarak SOLAS hükümlerine işaret etmekle birlikte, SOLAS'ın bölümlerinde düzenlenmiş detaylar bahse konu Kanun'a dayandırılarak hazırlanan muhtelif yönetmelik, tüzük, yönerge ve

tebliğlerle hükümlere bağlanmıştır. Örneğin, SOLAS'ın 7. bölümünün konusu olan tehlikeli yüklerin taşınması hususuna 4922 sayılı kanunun 12. maddesinin işaret ettiği 08/10/1952 tarihli 8227 sayılı Resmi Gazete ile yayınlanan Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük değinmiştir. Bu tüzük daha sonra zamanla yayınlanan Radyoaktif Maddenin Güvenli Taşınması Yönetmeliği gibi daha dar konulu muhtelif yönetmelikler ile desteklenmiştir.

Gemilerin dokümantasyonu ve sörveyi (bölüm I), yangın emniyeti (bölüm II), can kurtarma teçhizatları (bölüm III), tehlikeli yükler (bölüm VII) konularında teknik hükümler sunan SOLAS'ın ilgili bölümlerini, 17/11/2009 tarihinde 27409 sayılı resmi gazete ile yayınlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği maddeleri karşılamaktadır. Bahse konu yönetmelik; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasları belirlemek üzere hazırlanmıştır. Yönetmelik, 4922 sayılı kanunun 2'nci, 3'üncü, 4'üncü, 5'inci, 6'ncı ve 11'inci maddelerine dayandırılmıştır.³⁸ Bahse konu yönetmelik oldukça detaylı ve hacimli olup 12 bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölüm yönetmeliğin amaç, kapsam ve dayanağını belirtirken İkinci Bölüm gemilerin belgelendirilmesi (denize elverişlilik, su aracı uygunluk, yükleme sınırı belgeleri), sörveyler, yükleme sınırı, muafiyetler ve eşdeğer uygulamaları kapsamaktadır.

Üçüncü Bölüm, gemi inşa, denge yeterliliği, bölmeleme, stabilite, yolcu kapasitesi tespiti, makine ve elektrik donanımları konularını; Dördüncü Bölüm, yangından korunma, yangın ihbar ve yangın söndürme konularını; Beşinci Bölüm ise can kurtarma araçları ve donanımları konularını kapsar.

Altıncı Bölüm, telsiz haberleşmesi ile ilgili olup haberleşme teçhizatı; seyir teçhizatı, yayınlar, işaretler ve düzenlemeleri; gemideki telsiz istasyonu gereksinimleri; haberleşme teçhizatı bakım tutumu ile ilgili düzenlemeleri içerir. Yedinci Bölüm ise seyir güvenliği ile ilgili genel kurallar; manyetik pusula; çatışmayı önleme işaretleri; köprüüstü görüş mesafesi; kılavuz alma verme düzenlemeleri ile ilgili hükümleri kapsar.

Sekizinci Bölüm yük düzenlemeleri konusunu ayrıntılı olarak hükme bağlarken Dokuzuncu Bölüm deniz kirliliğini önleme konusunda düzenlemeler getirir. Yaşam ve

³⁸ Gemilerin Teknik Yönetmeliği, Md. 1, 3.

çalışma mahalleri konuları Onuncu Bölüm'de düzenlenmekle birlikte yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olanlarla ilgili ek emniyet gerekleri Onbirinci Bölüm'de düzenlenir. Onikinci Bölüm ise yürürlükten kaldırılan yönetmelikleri, geçiş dönemi hükümlerini, yürürlük ve yürütme ile ilgili hükümleri içerir³⁹.

Gemi teknik yönetmeliğine ilave olarak SOLAS'da geçen gemi teçhizatlarının teknik özellikleri ve gemilerin bu teçhizatlarla donatılmasını 23/10/2005 tarihinde 25975 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Gemi Teçhizatı Yönetmeliği düzenlemektedir. Yönetmeliğin öncelikli amacı İdare veya Tanınmış Kuruluş tarafından gemi emniyet belgeleri düzenlenen gemilerde kullanılacak olan yönetmeliğin Ek listesinde belirtilen teçhizatla ilgili sözleşmelerin ve diğer uluslararası düzenlemelerin etkin olarak uygulanmasını, bu konudaki ilâve tedbirlerin belirlenmesini ve bu suretle denizde can, mal, çevre ve seyir güvenliğinin, sağlanmasına ilişkin hükümler düzenlemektir. Bununla birlikte yönetmelik Türk mevzuatına ve Türkiye'nin taraf olduğu ikili veya çok taraflı anlaşmalara uygun olarak Türkiye ile diğer ilgili devletler arasında gemi teçhizatının serbest dolaşımının sağlanmasına yönelik hükümler de içerir.⁴⁰

Ayrıca, 23/8/2007 tarihinde 26622 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım-Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmeliği ile de denizde ve iç sularda seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin temini için gemi ve su araçlarının sahip olması gereken teknik nitelik ve yeterliklerinin belgelendirilmesinde ve inşa, tadilat ve bakım-onarımları esnasında yapılacak denetimlerde; İdare, tesis sahibi ile gemi sahibinin veya temsilcisinin uyacakları usul ve esaslar belirlenmiştir⁴¹. Gemi inşa hususlarında daha detaylı ve güncel hükümler ihtiva eden Gemi İnşa Yönetmeliği taslak halinde Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanmış olup, henüz resmi gazetede yayınlanmamıştır.⁴²

SOLAS'ın X. bölümünü oluşturan yüksek süratli tekneler için ekstra emniyet önlemlerine 30/01/2008 tarihinde 26772 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği değinmektedir. Bu yönetmelik hasarlı bir çarpışma durumunda Ro-Ro yolcu gemilerinin su üstünde kalabilirliğini

³⁹ Ibid, Md. 1-120.

⁴⁰ Gemi Teçhizatı Yönetmeliği.

⁴¹ Gemi ve Su Araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım-Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik, Md.1.

⁴² T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.denizcilik.gov.tr/>>.

arttıracak ve yolcular ile mürettebat için yüksek bir emniyet düzeyi sağlayacak olan özel denge gereklerini, bölgesel veya uluslararası çerçevede uygulanabilir bir şekilde belirlemekte; Türk limanlarına veya Türk limanlarından yapılan düzenli Ro-Ro yolcu gemisi ve yüksek hızlı yolcu teknesi seferlerinin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesini sağlayacak zorunlu denetimler sistemi koymaktadır.

Bunlara ilave olarak; tabii ve suni göller, baraj gölleri, nehirler ve dalyan kanallarında seyir, can ve mal emniyetinin teminini 21/10/2006 tarihinde 26326 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan İç Su Araçları Yönetmeliği denetlemektedir. Yönetmelik, iç su araçlarının tonilatolarının ölçüm, denetim ve muayene işlemlerini yapmak, iç su araçlarında çalışacak personele ait nitelikleri belirlemek, çevre emniyetine yönelik gerekli tedbirleri almak ve araç trafiğinin düzenlenmesi ve denetlenmesiyle ilgili usul ve esasları düzenleyen hükümleri içermektedir.

4.3. Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği

Türkiye’de arama kurtarma görevlerine ilişkin esaslar 07/01/1989 tarihli ve 20042 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ile ilk defa düzenlenmiştir. Bu Yönetmelik daha sonra birçok değişikliğe uğrayarak 2001 yılında son halini almıştır. Halihazırda arama kurtarma görevlerine ilişkin esaslar 20/09/2001 tarihli 2001/3275 sayılı Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği ile düzenlenmektedir. Yönetmelik; 1944 Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (4749 sayılı Chicago’da 07/12/1944 de Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun), 1979 Uluslararası Denizde Arama Kurtarma Sözleşmesi, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve yönetmelikte görev verilen birçok bakanlık ve kurumların kuruluş mevzuatlarına dayandırılarak hazırlanmıştır.⁴³

Bu Yönetmelik genel olarak kara, deniz, hava arama-kurtarma faaliyetlerinde doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu/görevli olan bakanlıklar ile kurum veya kuruluşların sorumluluklarını belirlemiştir. Yönetmeliğin 3. maddesi ile Denizcilik Müsteşarlığı’na bütün arama-kurtarma faaliyetlerini en üst düzeyde koordine etme; arama-kurtarma faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim konularını da içeren, Ulusal Arama Kurtarma Planı’nı ilgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile

⁴³ Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, Md. 3.

koordineli olarak hazırlama ve yayımlama; Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)'ni kurma ve uluslararası standartlarda, uygun, yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatarak, yirmidört saat etkinlikle görev yapılmasını sağlama görevi verilmiştir.

Bu yönetmeliğe istinaden 11/07/2002 tarihinde yayınlanan Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planını ile Arama Kurtarma Bölgesinde (AKB), kara ve adalar üzerindeki arama-kurtarma faaliyetlerinin koordinatörlüğü; uluslararası standartlarda, uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile Hava-AKKM'ni kurma ve Kara-AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra görevi Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne verilmiştir. AKB'de kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki arama-kurtarma faaliyetlerinin koordinatörlüğü, uluslararası standartlarda, uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile Deniz-AKKM'ni ve buna bağlı olarak dört adet Deniz-YAKKM'ni (Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin) kurma ve Deniz-AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra etme görevi Sahil Güvenlik Komutanlığına verilmiştir. Hava-AKKM'ye bağlı olarak iki adet Hava- YAKKM'ni kurma görevi ise (Ankara/Esenboğa FIC, İstanbul/Atatürk FIC) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne verilmiştir.⁴⁴

Arama Kurtarma Koordinasyon Planı ekinde belirtilen Arama Kurtarma Bölgesine⁴⁵ istinaden Deniz-AK sorumluluk sahası 8.484 km.lik sahil şeridi boyunca, toplam 377.714 km² lik bir alana ulaşmaktadır. Bu geniş sahanın etkin kapsanması amacıyla Sahil Güvenlik Komutanlığı (DzAKKM); Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin'de Sahil Güvenlik Bölge Komutanlıkları bünyesinde Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerini (YAKKM); Trabzon, Amasra, Çanakkale, Marmaris, Antalya ve İskenderun'da ise, Sahil Güvenlik Grup Komutanlıkları bünyesinde Arama Kurtarma Alt Merkezlerini (AKAMER) teşkil etmiştir.

AK Koordinasyon Planı madde 7.1.7. ile Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğüne de, Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizinde AKAMER kurma ve Deniz-AKBİR'leri oluşturma, kıyı emniyet cihaz ve tesisleri ile can kurtarma istasyonlarını ve can kurtarma botlarını, gerektiğinde römorkörlerini AKBİR olarak görevlendirerek, YAKKM'lerin isteklerini karşılama görevi verilmiştir.

⁴⁴ Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planına İlişkin Tebliğ, Md 7.

⁴⁵ Bu bölge bu yazının EK-1'inde sunulmuştur.

Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planı, Milli Savunma Bakanlığını, Jandarma Genel Komutanlığını, Emniyet Genel Müdürlüğünü, Sivil Savunma Genel Müdürlüğünü, Bayındırlık ve İskan Bakanlığını, Ulaştırma Bakanlığını, Orman Bakanlığını, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığını (Boru hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü), Çevre Bakanlığını, Gümrük Müsteşarlığını, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünü, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğünü (İl Özel İdareleri),⁴⁶ Türk Hava Kurumu Genel Müdürlüğünü, Kılavuzluk ve Römorkör Hizmeti veren Kuruluşları ve Liman İşletici Kuruluşları AKKM, Deniz ve Hava-AKKM ile valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden bünyesindeki kuruluşlara ait araç, gereç ve bunları kullanacak personelin arama-kurtarma faaliyetlerine katılımını hiçbir ücret talep etmeksizin sağlamakla görevlendirmiştir.⁴⁷

Bunlara ilave olarak Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planı bazı kurum ve kuruluşları görevlendirmektedir.

Dışişleri Bakanlığı, arama-kurtarma ile ilgili olarak uluslararası teşkilatlardan ve diğer ülke makamlarından Bakanlığa intikal eden bilgi ve belgeleri, arama-kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu ile ilgili makamlara iletme, arama-kurtarma çalışmalarının siyasi nitelikteki hususlarına ilişkin değerlendirmelerde bulunma ve Denizcilik Müsteşarlığı ile koordineli kararlar alma ile yetkili ve görevlidir.

Maliye Bakanlığı, arama-kurtarma faaliyetlerinin planlama ve icrası için ilgili kurum/kuruluşlarca belirlenen ihtiyaçların mevcut bütçe kaynaklarından karşılanmasına ilişkin esasları belirleme ile yetkili ve görevlidir. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü; arama-kurtarma faaliyetlerinin yürütüldüğü sahaya ait genel hava ve deniz durumu tahminlerini sağlama ve kritik arama-kurtarma faaliyetleri esnasında gerektiğinde YAKKM'lerinde bir meteoroloji uzmanı görevlendirme ile yetkili ve görevlidir.

Telekomünikasyon Kurumu, Uluslararası ve milli frekans planlamaları ile tespit edilen Arama Kurtarma frekanslarının ve ihtiyaç duyulması halinde diğer özel haberleşme frekanslarının ilgili kuruluşlar nezdinde enterferansa meydan verilmeksizin sağlıklı olarak kullanımını ve haberleşmenin yapılmasını temin etme ve denizde can ve mal emniyetini

⁴⁶ Ulusal Arama Kurtarma Planı'nın 8.18. maddesinde yer alan Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 5286 sayılı kanun ile kaldırılmış olup, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne tevdi edilen görevler İl Özel İdarelerine devredilmiştir.

⁴⁷ Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, Md. 7.

sağlamak için telsiz haberleşmesi kural ve yöntemlerini geliştirme, hazırlama ve yayımlama ile yetkili ve görevlidir.

Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü; sahil radyo istasyonlarının efektif kullanımını sağlayarak, Türk Arama Kurtarma sahasındaki gemi haberleşmesini idame ettirme ve AKB'lerin etkin haberleşmesi için, DSC ve telsiz istasyonlarının kurulması, işletilmesi ve acil durum muhaberelelerinin kaydı ve bu muhaberelelerin ilgili kurumlara iletilmesini sağlama ile yetkili ve görevlidir.

Sağlık Bakanlığı (Hudutlar ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü), arama-kurtarma faaliyetlerine ilişkin gerekli ilk yardım ve tıbbi ileri yaşamsal desteği sağlamaya yönelik teçhizat ve personel desteğini sağlama ve AAKKM/AKKM/YAKKM'leri ve valilikler tarafından yapılacak taleplere göre bu personelin arama-kurtarma faaliyetlerine katılımını sağlama, sağlık ile ilgili kamu ve özel kuruluşların konu ile ilgili faaliyetlerini düzenleme; İlk yardım, acil yardım ve tıbbi ileri yaşamsal desteği sağlamak maksadıyla, deniz ambulansı, ambulans helikopterleri ve diğer hasta nakil vasıtaları ile Arama Kurtarma Bölgeleri'nde yapılanma ve arama-kurtarma faaliyetlerine katılacak tüm personele ilk yardım ve tıbbi bakım eğitimi verme ve/veya verilmesini sağlama ile yetkili ve görevlidir.

Emniyet Genel Müdürlüğü'nü; Kıyı şeridinde veya iç sularda meydana gelebilecek kazalarda, kaybolan kazazedeleri ve cesetleri, balık adamlar tarafından dalış yapmak suretiyle arama ve YAKKM'nin veya Mülki Amirin görevlendirmesiyle jandarma bölgesinde, göl, gölet, baraj ve akarsulardaki her türlü arama-kurtarma faaliyetlerine iştirak etme ile yetkili ve görevlidir.

Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, (Türkiye Sualtı Sporları, Can Kurtarma, Paletli Yüzme ve Su Kayağı Federasyonu, Dağcılık federasyonu, Kayak Federasyonu); AAKKM, Deniz ve Hava AKKM istekleri doğrultusunda bünyesindeki sporcuların (dalgıç vs.) arama-kurtarma faaliyetlerine katılmasını sağlama ile yetkili ve görevlidir.⁴⁸

Bahse konu arama-kurtarma yönetmelik ve Koordinasyon Planı, sivil arama-kurtarma faaliyetlerini düzenlemekte olup, askeri arama-kurtarma faaliyetlerini kapsamamaktadır. Genelkurmay Başkanlığı, yayınlamış olduğu TSK Arama Kurtarma Yönergesi ve bağlısı Kuvvet Komutanlıklarının bünyelerinde yayımlanan arama-kurtarma

⁴⁸ Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planına İlişkin Tebliğ, Md. 8.

yönergeleri ile askeri arama-kurtarma faaliyetlerini düzenlemektedir⁴⁹. Sivil arama-kurtarma faaliyetleri kapsamında Genelkurmay Başkanlığı bağlısı Kuvvet Komutanlıkları ile AAKKM'nden gelen arama-kurtarma taleplerini değerlendirmekte, imkan ve kaynaklarını askeri görevlere mani olmamak kaydı ile arama-kurtarma faaliyetlerinin ihtiyaçları için kullanmaktadır.⁵⁰

AK yönetmeliği ve Ulusal Arama-Kurtarma Koordinasyon Planının görevlendirdiği yukarıda listelenen kurumlar dışında gönüllü sivil arama kurtarma kuruluşları da Deniz-AK faaliyetlerine destek olmaktadır. Bu kuruluşların arama-kurtarma faaliyetleri Sahil Güvenlik Komutanlığı (DzAKKM) bağlıları ile yaptıkları protokoller ile yasal bir zemine oturtulmuş olup, arama-kurtarma görevlerine yönelik sorumluluk ve yetki nihai olarak Sahil Güvenlik Komutanlığı'ndadır. Bu kuruluşlar Ulusal Medikal Kurtarma Ekipleri (UMKE), Denizciler Dayanışma Derneği (DAK-SAR) ve Bodrum Deniz Kurtarma Derneği'dir.

UMKE, Sağlık Bakanlığı'na bağlı olarak 81 ilde faaliyet göstermekte ve diğer kurtarma ekipleriyle birlikte çalışan, 112 Acil Servis Birimlerinin donanım olarak yetişemediği durumlarda yaralıya tıbbi müdahalede bulunan gönüllü sağlık çalışanlarından oluşmaktadır. UMKE deniz birimi Türkiye'de sadece Antalya'da teşkil edilmiştir. DAK-SAR, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı (YAKKM) koordinesinde, Kalamış Marina merkez olmak üzere 12 mil yarı çaplı bir saha içerisinde, yardım çağrılarına ve ihbarlara reaksiyon göstermek üzere kurulmuş olup 23 Mayıs 2003 tarihinde yapılan bir protokolle faaliyetlerine izin verilmiştir. Bodrum Deniz Kurtarma Derneği ise Bodrum bölgesinde faaliyet göstermek üzere güneyde Orak Adası, kuzeyde Karabakla Burnu sahilleri arasında kalan karasularımız dahilindeki arama-kurtarma ihtiyaçlarına yardımcı olmak üzere, Sahil Güvenlik Marmaris Grup Komutanlığı (AKAMER) koordinesinde 15 Kasım 2006 tarihinden itibaren yapılan bir protokol ile faaliyetlerine izin verilmiştir.⁵¹

Halihazırda Sahil Güvenlik Komutanlığı tüm yurt kıyıları boyunca 65 limanda konuşlu 94 adet 110-190 tonluk bot; bu botlara ilave olarak 44 kontrol bot, 10 KEGAK⁵²

⁴⁹ Askeri Arama Kurtarma Organizasyonu hakkında daha detaylı bilgi için bakınız; Açıkgöz, Akif. Türk Silahlı Kuvvetleri Arama Kurtarma Timlerinin Yerleşiminin Yeniden Düzenlenmesi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kara Harp Okulu Komutanlığı, Ankara 2004.

⁵⁰ Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planına İlişkin Tebliğ, Md. 8.

⁵¹ Sahil Güvenlik Komutanlığı Arama Kurtarma Yönergesi, s. 2-7.

⁵² Kıyı Emniyet Güvenlik ve Arama Kurtarma Timleri.

ve 30 SAGET⁵³ timleri; İzmir, Samsun ve Antalya Hava Komutanlıklarında daimi olarak ve Amasra, Trabzon, İstanbul, Çanakkale, Marmaris ve Mersin Helipedlerinde rotasyonel olarak konuşlu 14 helikopter; özel donanımlı 3 arama-kurtarma uçağı ile Arama Kurtarma Yönergesi doğrultusunda AKB'de arama kurtarma hizmeti vermektedir⁵⁴. 06 Ocak 2010'da 2002 tarihli eski yönergeyi yenileyen S.G.K.lığı arama-kurtarma yönergesi, IAMSAR Kılavuzlarına paralel olarak hazırlanmış olup arama-kurtarma sistemleri ve arama-kurtarma planlamaları hususlarında geniş hacimli istatistiki ve matematiksel formüller ihtiva eden bilgiler içermekte ve Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından icra edilen arama-kurtarma faaliyetlerinin her alanını düzenlemektedir.⁵⁵

Yukarıda sayılı platformlara ilave olarak Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın mevcut platformların artırılması ve yeni yüzer platformlar kazanılması yönünde proje ve ihaleleri bulunmaktadır. Bu projeler kurumun imkân ve kabiliyetlerini arttırarak arama-kurtarma görevlerindeki etkinliğini de arttıracaktır. Devlet imkânları ile arama kurtarma hizmetlerine ilave olarak SOLAS'ın V. Bölüm 10. kuralı ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 14.-17. maddeleri ile arama-kurtarma organizasyonu içerisinde olmayan ticari/özel gemi kaptanları da aldıkları herhangi bir yardım çağrısına cevap vererek gemisini ve personelini tehlikeye atmayacak şekilde müdahale etmekle mükellef kılınmıştır.

5. Türkiye'de Denizlerde Emniyetin Sağlanmasına İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Türkiye, kendi yetki ve/veya sorumluluğu altındaki deniz alanlarında emniyetin sağlanmasına yönelik olarak ilgili önemli uluslararası sözleşmelere taraf olmuş ve ilgili standartları benimsemiştir. Ayrıca bunların ulusal mevzuata aktarılması yönünde Denizlerde Can ve Mal Emniyeti Hakkında Kanun, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği gibi ulusal düzenlemeleri de hayata geçirmiştir. Öte yandan, bu kurların uygulanabilmesi için gerekli olan kurumsal yapıyı da oluşturmuştur.

Bu bağlamda faaliyet gösteren Milli Savunma Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, Bayındırlık ve

⁵³ Sahil Güvenlik ve Emniyet Timleri.

⁵⁴ Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.sgk.tsk.tr/index.asp>> (04.02.2010)

⁵⁵ Bu başlık altında incelenen kurumlar hakkında daha detaylı bilgi için bakınız; Çelimli, Zafer. Türk Deniz Arama Kurtarma Organizasyonu İçerisinde Yer Alan Kurumlar ile ABD Sahil Güvenlik Teşkilatının Karşılaştırılması (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul 2003.

İskan Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (Boru hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü), Çevre Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü (İl Özel İdareleri),⁵⁶ Türk Hava Kurumu Genel Müdürlüğü, Kılavuzluk ve Römorkör Hizmeti veren Kuruluşları ve Liman İşletici Kuruluşları AKKM, Deniz ve Hava-AKKM ile valilikler çeşitli sorumluluklar yüklenmişlerdir.

Bunlara ilave olarak Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planı bazı kurum ve kuruluşları görevlendirmektedir. Dışişleri bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Telekomünikasyon Kurumu, Emniyet Genel Müdürlüğü gibi kurumlar bu kapsamda görevleri olan kuruluşlardır.

Bununla birlikte ilgili kurların ve standartların etkin bir şekilde uygulanması, yetki ve görev paylaşımı ve kurumlar arası eşgüdüm konusunda yapılması gerekenler de bulunmaktadır. Bu meselelere ilişkin değerlendirme ve öneriler bir sonraki bölüm sonunda verilecektir.⁵⁷

⁵⁶ Ulusal Arama Kurtarma Planı'nın 8.18. maddesinde yer alan Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 5286 sayılı kanun ile kaldırılmış olup, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne tevdi edilen görevler İl Özel İdarelerine devredilmiştir.

⁵⁷ Bakınız; Üçüncü Bölüm, s. 97.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZLERDE GÜVENLİK ve İLİŞKİN DÜZENLEMELER

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) deniz alanlarını, iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge (MEB), kıta sahanlığı ve açık denizler olmak üzere bir takım kategorilere ayırmıştır. Her kategorideki alan için kıyı devletinin bu suları kullanma ve bu sularda ulusal kanunlarını uygulama yetkileri ayrı ayrı düzenlenmiştir. Kıyı devletinin bu alanlardaki hak ve yetkileri iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve açık denizler sıralamasında iç sularda en yüksek derecede olup açık denizlerde en alt derecede bulunmaktadır. Yine bu alanlardan bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge belirli istisnalar ve ek düzenlemeler dışında açık deniz olarak addedilmektedir. Bu bağlamda yer yüzü alanının ve dünya denizlerinin büyük bir bölümünü kaplayan açık denizlerdeki hak, yetki ve nizam tesisi hususlarının belirlenmesi büyük önem arz etmektedir. Dünya ticaretinin can damarı olan deniz taşımacılığının büyük oranda açık denizlerde yapıldığı göz önüne alındığında, açık denizlerde deniz güvenliğinin tesisinin önemi daha açık görülebilmektedir.

İkinci Bölümde denizlerde emniyet hususunda ele alındığı gibi denizlerde güvenlik kavramı da oldukça geniş bir içeriğe sahip olmakla beraber bu bölümde sırasıyla açık denizlerin hukuki statüsüne ve daha sonra denizlerde güvenliğin; uyuşturucu kaçakçılığıyla mücadele, göçmen kaçakçılığıyla mücadele, deniz haydutluğuyla mücadele ve genel liman ve gemi güvenlikleri konuları üzerinde durulacaktır. Bölümün sonunda ise bu konularla ilgili gelinen son durum değerlendirilecek ve Türkiye'deki deniz emniyet ve güvenliği tesisiyle görevli kurumların etkinliğinin artırılmasına yönelik öneriler getirilecektir.

1. Deniz Alanları ve Devletlerin Bu Alanlardaki Yetkileri

BMDHS deniz alanlarını tayin etmek üzere kıyılardan itibaren geçen "esas hat" çizgisini referans olarak almaktadır. Sözleşme'nin 3.-14. maddelerinde esas hat çizgisinin değişen kıyı şekli, medcezir vb. koşullarda ne şekilde belirleneceği izah edilmektedir. BMDHS'ne göre belirlenen esas hat ile kara devleti arasında kalan sular iç sular olarak kabul edilmektedir. İç sularda devlet kara parçasında sahip olduğu tüm yetkilere sahiptir.

Esas hattın 12 mil açığına kadar olan kısım ise karasuları olarak nitelendirilmektedir. Karasuları kıyı devletinin yapacağı ilana göre en fazla 12 mile kadar ilan edilebilmektedir¹. Karasuları da kıyı devletinin kara parçasının bir uzantısı olarak kabul edilmekte olup bu bölgede yegâne egemen kıyı devletidir². Ancak, denizlerde ulaşım serbestisinin temini için yabancı bayraklı gemilere de kıyı devletinin barış, huzur ve güvenliğini tehdit etmemek kaydıyla herhangi bir devletin karasularından geçiş hakkı tanınmıştır. Bu geçiş “zararsız geçiş” ifadesi ile tanımlanmakta olup, kıyı devletinin karasularındaki yetkilerine zararsız geçiş sebebiyle getirilen kısıtlamalar ve yükümlülükler ile yabancı bayraklı gemilerin bu sulardaki hak ve yükümlükleri BMDHS’in 17.-32. maddelerinde detaylı olarak izah edilmiştir³.

BMDHS’de denizlerde ulaşım serbestisinin temini için zararsız geçiş kavramına ilaveten “transit geçiş” kavramı geliştirilmiştir. Transit geçiş kavramı uluslararası sözleşmelerle geçiş usulü başka bir anlaşmaya dayanmayan açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar için geçerlidir. Transit geçiş ile yabancı bayraklı gemilere bu rejime tabi boğazlardan kıyı devletinin egemenliklerine, barış ve güvenliğine aykırı davranışlarda bulunmamak koşuluyla gecikmesiz ve kesintisiz geçiş hakkı tanınmıştır.⁴ Transit geçiş rejimi kıyı devletini bu geçişteki kontrolünü ve haklarını zararsız geçiş rejimine kıyasla daha fazla sınırlamaktadır.⁵

İlan edilmiş olan karasuları hattı dışındaki tüm deniz alanları açık deniz olarak kabul edilmekte olup tüm devletler müteakip alt başlıkta detaylı olarak incelen açık denizlerdeki serbestilerden faydalanabilmektedir. Ancak, kıyılarından itibaren belirli alanlarda kıyı devletinin lehine tüm devletlerin açık denizlerde sahip olduğu serbestilere belirli sınırlandırmalar getirilerek, kıyı devletine ilave haklar tanınmıştır. Bu bölgeler; bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı olarak adlandırılmaktadır.

¹ BMDHS, Md. 3.

² Karasularında devletlerin yargı yetkisinin için bakınız: Kuran, Selami. *Uluslar arası Deniz Hukuku*. s. 132-158.

³ İç sularda ve karasularında devletlerin yargı yetkisine getirilen sınırlamalar konusunda daha detaylı inceleme için bakınız: Baykal, Ferit Hakan. *Deniz Hukuku Çalışmaları*. s. 133- 187.

⁴ BMDHS, Kısım 3.

⁵ Transit ve zararsız geçişler hakkında detaylı bir inceleme için bakınız: Baykal, Ferit Hakan. *Deniz Hukuku Çalışmaları*. s. 230-264.

Esas hattın azami 24 mil açığına kadar kıyı devletleri “bitişik bölge” ilanı yapabilmektedir. Bitişik bölge ilanı ile kıyı devleti, ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek ve ikinci olarak ise bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak amacıyla bu bölgelerde gerekli kontrol ve denetimleri yapabilmektedir.⁶

Esas hattın azami 200 mil açığına kadar kıyı devletleri “Münhasır Ekonomik Bölge” (MEB) ilanı yapabilmektedir. MEB ilanı ile bu deniz alanlarındaki canlı kaynakların istihsal hakkı ve bu alanlarda suni ada ve tesis kurma hakkı sadece kıyı devletine tanınmaktadır. Diğer devletler bir ülkenin MEB’inde münhasırlaştırılan bu haklar haricindeki tüm açık deniz serbestilerine sahiptir.⁷

BMDHS, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısının bütünündeki deniz yatağı ve toprak altlarını kıta sahanlığı olarak tanımlamaktadır. Kıta sahanlığı sahildar devletin toprak kitlesinin su altındaki kıta yamacına kadar olan uzantı olması nedeniyle alan büyüklüğü bakımından topografik nedenlerden dolayı farklılıklar gösterir. Bu nedenle sahildar devletin toprak kitlesinin su altındaki uzantısı 200 milin altında ise kıta sahanlığı 200 mil olarak kabul edilmektedir. Su altındaki doğal uzantı 200 milden fazla ise BMDHS’in 76. maddesinde belirtilen esaslar çerçevesinde kıta sahanlığı mesafesi azami 350 mile kadar belirlenir. Kıta sahanlığının ilanına lüzum olmamakla birlikte kıyıları birbirine yakın iki devletin diğer deniz alanlarında da olduğu gibi kıta sahanlıkları arasındaki sınırları anlaşma yoluyla belirlemeleri gerekmektedir. Kıta sahanlığı kavramı, kıyı devletlerinin bu alanların deniz yatağı ve toprak altında bulunan doğal kaynakları⁸ araştırma ve işletme haklarını münhasırlaştırmaktadır. Diğer devletler bir ülkenin kıta sahanlığında özelleştirilen bu haklar haricindeki tüm açık deniz serbestilerine sahiptir.⁹

⁶ BMDHS, Md. 33.

⁷ Ibid, Kısım 5.

⁸ Doğal kaynaklar, deniz yatağı ve toprak altının madensel kaynaklarını ve diğer cansız kaynaklarını ve keza sedanter türden canlı organizmaları; yani hasata elverişli duruma geldikleri zaman, deniz yatağında veya bu yatağın altında ya hareketsiz bulunan veyahut da hareketleri deniz yatağı veya toprak altı ile sürekli temasa bağlı olan organizmaları içerir

⁹ Bu noktaya kadar literatürde mevcut deniz alanları konusunda temel bilgiler verilmiş olup bu deniz alanlarının kıyıdaş devletler arasında belirlenmesi konusuna değinilmemiştir. Deniz alanlarının sınırlandırılması ve paylaşılması konusunda detaylı bir inceleme için bakınız: Gökalp, İbrahim. *Milletlerarası Adalet Divanı'nın Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasına Dair Kararlarında Dikkate Aldığı İlkeler*. s.43-156

Açık denizler, devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz alanlarını tarif etmede kullanılan bir kavram olup, hem uluslararası sözleşmelerle hem de uluslararası teamüllerle tanınmıştır. Açık denizlerin hukuki rejimine ait temel ilkeler ilk olarak 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'nden¹⁰ biri olan Açık Deniz Sözleşmesi'nde (ADS) yazılı biçimde ifade edilmiştir. Müteakiben 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1958 ADS'ni esas alarak küçük değişikliklerle bu konudaki hükümleri tekrarlamıştır.

ADS, açık denizi “bir devletin karasularına ve iç sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir”¹¹ şeklinde tanımlamış olup, BMDHS, bu tanıma MEB ve kıta sahanlığı kavramlarını da dâhil ederek, açık deniz hükümlerinin uygulanacağı deniz alanına “Bu kısım (açık deniz) hükümleri, bir devletin MEB'ine, karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletin takımda sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır. Bu madde bütün devletlerin 58. madde gereğince MEB'de sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez”¹² şeklinde işaret etmiştir.

Açık denizler, denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizler serbestisi hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için şöyledir:

“Seyrüsefer serbestisi¹³, Uçma serbestisi, Kısım VI (Kıta sahanlığı) ya tabi olmak üzere sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi, Kısım VI (Kıta sahanlığı) ya tabi olmak üzere suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi, Bölüm 2 (Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idamesi) de belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi, Kısım VI (Kıta sahanlığı) ve XIII (Deniz Bilimsel Araştırması) e tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisidir.”¹⁴

Açık deniz serbestilerini düzenleyen 87. maddeyi takiben 88. maddede “açık denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır” ifadesi ile bu serbestilerin ancak barışçıl amaçlarla

¹⁰ 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri şunlardır: 1.Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi. 2. Kıta Sahanlığı Sözleşmesi. 3. Açık Deniz Sözleşmesi. 4. Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme.

¹¹ ADS, Md.1.

¹² BMDHS, Md. 86.

¹³ Bu konu hakkında derinleme bir inceleme için bakınız; Doğru, Sami. Uluslar arası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Kamu Hukuk Anabilim Dalı, Ankara 2008.

¹⁴ BMDHS, Md. 87.

kullanılabileceği belirtilmiştir. Bu serbestilerden deniz ulaştırması konusunda her devletin gemilerini açık denizde seyrüsefer ettirme özgürlüğü olduğu ayrıca belirtilmiştir.¹⁵ Aynı şekilde tüm devletlerin açık denizde balıkçılık yapma hakları mevcut olduğu belirtilmiş¹⁶ ancak, balıkçılığa ilişkin düzenleyici hükümler bölüm 2’de açıklanmıştır.¹⁷ Devletlerin açık denizdeki balıkçılık konusundaki uluslararası hukuktan doğan yükümlülükleri ayrıca belirtilmiştir.¹⁸

Açık denizdeki bilimsel araştırmalara ait serbestileri düzenleyen hükümler ise BMDHS’nin 238-241. maddelerinde açıklanmış olup araştırmaların barışçıl amaçlara hizmet etmesi, üçüncü devletlerin haklarını engelleyici nitelikte olmaması, çevrenin korunmasına ilişkin kurallara uygun olması gerekmektedir. Kablo ve boru döşeme ile suni yapılar konusundaki serbestiler kıta sahanlığında bu konuda getirilen düzenlemelere atıf yapılarak belirtilmiştir.

Açık denizler üzerindeki egemenlik hakları hususu 89. maddede “Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez” şeklinde düzenlenmiştir. Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukuki durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gereğine istinaden bu sularda da her devletin kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetsel ve yargısal yetkileri kabul edilmiştir.¹⁹

Açık denizlerde doğabilecek nizamsızlığı ve yetki boşluğunu gidermek amacıyla 94. madde her devleti “kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanmakla” mükellef kılmıştır. Bayrak devletlerinden kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutmaları istenmiş ve gemilerin denizde emniyetini sağlamak amacıyla, gemilerin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği, gemi mürettebatının oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi, denizcilik işaretlerinin ve deniz haberleşme vasıtalarının iyi bir şekilde kullanılması ve deniz çatışma kurallarına riayet edilmesi hususlarında tedbirler almakla ödevlendirilmiştir.²⁰

¹⁵ Ibid, Md. 90.

¹⁶ Ibid, Md. 116 .

¹⁷ Ibid, Md. 116-120.

¹⁸ Ibid, Md. 3-8.

¹⁹ Ibid, Md. 91 , 92 , 94.

²⁰ Ibid, Md. 94.

Açık denizde bir gemi münhasıran kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabidir.²¹ Bu konuda uluslararası suçların denetlenmesi hususlarında sadece bazı istisnai durumlarla diğer devletlere bir takım görev ve yetkiler verilmiştir. Harp gemileri ve ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen bağımsız kılınmıştır.²²

Bu bağlamda açık denizde, mutlak yargı bağımsızlığına sahip harp gemileri ve ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri haricindeki bir yabancı gemi, herhangi bir devletin bir savaş gemisi tarafından “geminin deniz haydutluğu yaptığı”, “geminin köle ticaretine karıştığı”, “savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine²³ sahip olduğu bir durumda”, “geminin izinsiz yayına hizmet ettiği”, “geminin tabiiyetsiz olduğu” veya “yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu” na dair ciddi şüpheler varsa durdurulup denetlenebilir.²⁴

Durdurulup denetleme eylemi “ziyaret hakkı” olarak tanımlanmakta olup ziyaret hakkı belge kontrolleri neticesinde şüpheler devam ederse, gemide daha etraflı incelemeye geçilebilmektedir. Ancak, şüpheler doğru çıkmazsa ve yanaşılacak gemi şüpheleri haklı çıkartacak bir hareket yapmamışsa harp gemisinin bayrak devleti, varsa geminin maruz kaldığı her türlü zarar ve kaybı tazmin etmekle mükelleftir.²⁵

Belirtilen bu yetkilere ilaveten bir kıyı devleti ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında ihlal edilen bir yasanın gereklerinin uygulanması amacıyla açık denizlere kaçan yabancı bayraklı gemileri kesintisiz takip ile izleyip açık denizde yakalama ve gerekli yasal işlemleri yapma konusunda yetkili kılınmıştır. Kesintisiz takip hakkı ifadesiyle tanımlanan bu uygulamanın yapılabilmesi için söz konusu ihlalin kıyı devletinin egemenlik alanı olarak tanımlanan iç sular, karasuları, takımda sularında veya *mutatis mutandis*²⁶ ile MEB

²¹ Ibid, Md. 92 / 1.

²² Ibid, Md. 95, 96.

²³ Bu maddenin 3. fıkrası izinsiz yayın yapan geminin a) Yayını yapan geminin bayrak devleti; b) Tesisin tescil edildiği devlet; c) İlgili kişinin vatandaşı olduğu devlet; d) Yayınların alınabildiği herhangi bir devlet; veya e) Yayınların yasal radyo iletişimini karıştırdığı herhangi bir devlet. mahkemeleri huzurunda yargılanabileceğini hükmeder.

²⁴ BMDHS, Md. 110.

²⁵ Devletin deniz ülkesi ve devletin açık denizlerde yetkileri konularında daha fazla bilgi için bakınız; Toluner, Sevin. *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi*. s. 55-346.

²⁶ Gerekli değişikliklerin tabiki.

ile kıta sahanlığındaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgelerinde yapılmış olması gerekmektedir²⁷.

Kıyı devleti kesintisiz takip hakkını kullanırken bazı koşullara riayet etmesi gerekmektedir. Kesintisiz takip ancak harp gemileri veya askeri uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilmektedir. Kesintisiz takip, ihlalin gerçekleştiği deniz alanından başlamalıdır ve izleme, takip edilecek yabancı gemiye görülebilir ya da işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra kesintisiz takibin başladığı kabul edilmelidir.²⁸ Takip kesintisiz olmalıdır.²⁹ Takip edilen gemi başka bir devletin karasularına girdiğinde veya kesintisiz takip herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında kesintisiz takip hakkı bitmektedir.³⁰

2. Denizlerde Güvenlik Sorunları

Çalışmamızın Birinci Bölümü'nde ele alındığı gibi, denizlerde güvenlik kavramı genel olarak denizlerde vuku bulabilecek bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditleri kapsamaktadır. Bu itibarla denizlerde güvenlik kavramı içerisine her türlü deniz haydutluğu ile birlikte, her türlü kaçakçılık faaliyetleri (göçmen, uyuşturucu, silah vb.) de girmektedir.

Her ne kadar günümüzde birbirlerine oldukça yakın manalar ifade etseler de, çalışmanın bu noktasında denizlerde korsancılık ve terör kavramları arasındaki farkları belirtmekte fayda vardır. Denizlerde terörizm, tarihi antik çağlara dayanan denizlerde korsancılık faaliyetlerinden doğmuştur. Korsan ve terörist eylemlerin tabiatı birbirlerine benzer olmakla birlikte her ikisinin amacı birbirinden oldukça farklıdır. Korsancılığın amacı kazanç elde etmek iken, terörizmin amacı işleyen sistemi sekteye uğratmak, huzursuzluk ve güvensizlik yaratmaktır. Diğer bir deyişle; korsancılık finansal kazanç hedeflerken, terörizm politik hedefler gütmektedir.³¹ Bu hedeflere paralel olarak, korsan saldırılar denetimi az olan deniz alanlarında finansal kazanç sağlanabileceği ticari ve özel gemilere karşı yapılmakta; terörist saldırılar ise seyirde, demirde veya limanda bulunan her

²⁷ BMDHS, Md. 111.

²⁸ Ibid, Md. 111/4.

²⁹ Ibid, Md. 111/1.

³⁰ Ibid, Md. 111/3 .

³¹ Chalk, Peter. "The Maritime Dimension of International Security" *RAND Project Air Force*, RAND Corporation. 2008. s. 31.

tür gemiye, liman ve sahil tesislerine karşı olabilmektedir.³² Bununla birlikte terör eylemleri için finansman sağlanması amacıyla terörist örgütlerin kimi zaman korsancılığa da yöneldiği değerlendirilmektedir³³. Amaç ve yöntemlerindeki farklılıklara rağmen korsancılık ve terörizme karşı müşterek güvenlik önlemleri alındığından çalışmanın ilerleyen bölümlerinde bu iki kavram ayrı ayrı ele alınmayacaktır.³⁴

Günümüzde özellikle deniz haydutluğu oldukça sık gündeme gelmekte olan bir güvenlik zafiyetidir. Denizlerde korsanlık (deniz haydutluğu) tarihi antik çağlara kadar dayanmakla birlikte özellikle 1980'lerden sonra güvenlik denetimlerinin sığ olduğu ticari açıdan stratejik suyollarında deniz haydutluğu faaliyetlerinde artış olmuştur.³⁵

Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Board (IMB)) tarafından 2009 yılı için hazırlanan deniz korsanlığı raporunda (piracy report) 2009 yılında toplam olarak 406 deniz haydutluğu vakası rapor edilmiştir. 2006 yılı içinde 239, 2007 yılı içinde 263, 2008 yılı içinde 293 ve son olarak 2009 yılı içinde 406 deniz haydutluğu vakasının rapor edildiği göz önüne alındığında son yıllardaki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki ciddi artış görülmektedir.³⁶

Bu rapora göre 2009 yılında deniz haydutları tarafından 153 gemiye çıkılmış, 49 gemi kaçırılmış (hijack), 84 gemiye saldırı teşebbüsünde bulunulmuş ve 120 gemiye ateş açılmıştır. Bu saldırılarda toplam 1052 gemiadamı rehin alınmış, 68 gemi adamı yaralanmış ve 8 gemiadamı öldürülmüştür.³⁷ Korsanların 2008 yılı içinde elde ettiği fidye miktarı 30 milyon doları aşarken,³⁸ günümüzde korsancılığın yıllık 13 ila 16 milyar dolar maddi zarara yol açtığı tahmin edilmektedir.³⁹

³² Mednikarov, Bojan; Kolev, Kiril. "Terrorism On The Sea, Piracy, And Maritime Security" *International Journal of Information & Security*, 2006. Vol.19; s. 105-106.

³³ Ibid, s. 106.

³⁴ Denizlerde terörizmin daha kapsamlı bir tanımı için bakınız; Stankiewicz, Wojciech. "International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century", *The American Behavioral Scientist*, Şubat 2005. Vol. 48, Issue 6; s.685 – 689.

³⁵ Son dönemlerde görülen deniz haydutluğu vakaları örnekleri için bakınız; Yavuz , Celalettin. "Somali'de Korsanlık – Denizde Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği", TÜRKSAM, 03.12.2008, <<http://www.turksam.org/tr/a1535.html>> (08.01.2010)

³⁶ IMB Piracy Reporting Center Official Website, International Maritime Board (IMB), <http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12> (08.01.2010)

³⁷ Ibid.

³⁸ Annati, Massimo. "Maritime Security against Terrorism and Piracy", *Military Technology*, 2009. Vol. 33, Issue 3, s. 32

³⁹ Kraska, James; Wilson, Brian, "Piracy Repression, Partnering and the Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*. Haziran 2009. Vol. 40, Issue 1; s. 45.

Bugün dünyada deniz haydutluğunun yoğun olarak görüldüğü yerler; Güneydoğu Asya’da Bangaldeş’in Chittagong demiryerleri ve civarı, Endonezya’nın Belawan, Tanjong Priok (Jakarta) bölgeleri, Malaka Boğazları, Singapur Boğazları; Afrika ve Kızıldeniz’de Lagos (Nijerya), Dar Es Salaam (Tanzanya) ve civarı, Aden Körfezi (Kızıl Deniz), Somali’nin özellikle Doğu ve Kuzey-Doğu kıyıları⁴⁰, Güney ve Merkez Amerika, Karayipler’de ise Brezilya’nın Santos bölgesi ve Peru’nu Callao bölgesidir.⁴¹

Görüldüğü üzere bugün gelinen yüksek ve modern medeniyet ve teknoloji seviyesine rağmen özellikle gayri safi milli hasılanın ve dolayısıyla gelir seviyesinin düşük olduğu ülke kıyıları açıklarında deniz haydutluğu eylemleri sıklıkla karşlanır olmuştur. Deniz haydutluğu ve denizlerde terörizm bugün denizcilik sektörünün çözmeye çalıştığı en önemli güvenlik zafiyetidir.

Bununla birlikte devletlerin ekonomik ve gümrük teşkilatını tehdit eden gümrüksüz her türlü malın kaçakçılığı; milletin ahlaki, sıhhi ve sosyal yapısını tehdit eden her türlü uyuşturucu kaçakçılığı; ülkenin sosyal yapısını tehdit eden göçmen kaçakçılığı gibi her türlü kaçakçılık faaliyetleri de denizci ülkeler için önemli güvenlik zafiyetleri oluşturmaktadır. Başlıca kaçakçılık sorunlarını insan kaçakçılığı ve uyuşturucu kaçakçılığı oluşturmakla beraber her türlü gümrüksüz ve denetimsiz mal kaçakçılığı, deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleştirilebilmesi, kaçak malların kolayca saklanabilmesi ve deniz alanlarının geniş alanlara sahip olmasından dolayı nispeten daha denetimsiz olması nedenleriyle yoğunlukla denizler yoluyla yapılmaktadır. Örneğin, 2009 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından Türkiye’ye kaçak yolla sokulmaya çalışılan 3.483.738 kg motorin, 194.650 paket sigara, 2.169 adet cep telefonu malzemesi, 5.949 kg çay yakalanmıştır⁴².

⁴⁰ Deniz haydutluğu faaliyetlerinin son dönemde özellikle yoğunluk gösterdiği Somali bölgesindeki gelişmeler için bakınız; Joyner, Christopher. “Navigating Troubled Waters: Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism. Georgetown Journal of International Affairs”, Washington: Summer 2009. Vol. 10, Iss. 2; p. 83; “Combating Piracy off Somalia” *Military Technology*, 2009. Vol. 33, Issue 3, p. 38-40.

⁴¹Jale, Nur Ece. “Korsanlık Olayları ve Denizde Güvenlik”, *Deniz Haber*, 2.11.2008, <<http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11>> (08.01.2010)

⁴² Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri.asp> (03.04.2010)

Yıllık 400-500 milyar doları bulduğu tahmin edilmekte olan dünya uyuşturucu pazarında⁴³, uyuşturucu kaçakçılığının büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. ABD genelinde el konan uyuşturucunun yarısından fazlasını denizlerde yakalayan Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı; 2008 yılında 10.057 kg esrar, 166.888 kg kokain ve 2009 yılında 32.311 kg esrar ve 160.055 kg kokaine el koymuş olup el konulan yıllık kokain miktarlarının piyasa değeri 12 milyar doları geçmektedir⁴⁴.

İnsan kaçakçılığı (yasadışı göç, insan ticareti) sektörünün ise yıllık 31,6 milyar dolara ulaştığı tahmin edilmektedir.⁴⁵ Amerikan kaynakları 2008 yılı itibariyle yıllık insan kaçakçılığının 800.000'e ulaştığını tahmin ederken,⁴⁶ ILO bu rakamın 2.44 milyona ulaştığını değerlendirmektedir.⁴⁷ Uyuşturucu kaçakçılığında olduğu gibi insan kaçakçılığında da denizler en çok tercih edilen yollar olmaktadır. Amerika'da Sahil Güvenlik Komutanlığı'nca 2008 yılında 4.802, 2009 yılında ise 3.467 yasadışı göçmen yakalanmıştır.⁴⁸

BM'nin 2006 yılında hazırlamış olduğu raporda Türkiye yasadışı göçte kaynak ülke olarak orta seviyede, transit ülke olarak yüksek seviyede ve hedef ülke olarak da çok yüksek seviyede risk faktörlerine sahip olduğu değerlendirilmiştir.⁴⁹ Türkiye'de Sahil Güvenlik Komutanlığı'nca 2008 yılında 7.570, 2009 yılında ise 3.677 yasadışı göçmen yakalanmıştır.⁵⁰

Görüldüğü üzere, geniş deniz alanlarının denetiminin zorluğu, yoğun ve büyük hacimli deniz nakliyatının kontrolünün güçlüğü her türlü kaçakçılık gayretinde çoğunlukla denizlerin kullanımına neden olmuştur. Denizci devletler; ekonomik ve gümrük teşkilatlarını tehdit eden gümrüksüz her türlü malın kaçakçılığı; milletin ahlaki, sıhhi ve sosyal yapısını tehdit eden her türlü uyuşturucu kaçakçılığı; ülkenin sosyal yapısını tehdit eden insan kaçakçılığı gibi her türlü kaçakçılığa karşı denizlerde denetimlerini arttırmaya ve bu hususta etkin bir devletlerarası koordinasyon oluşturmaya çalışmaktadır.

⁴³ *Economic and Social Consequences of Drug Abuse and Illicit Trafficking*, United Nations International Drug Control Programme, 1998. s. 3.

⁴⁴ Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <<http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/Drugs/stats.asp>> (03.04.2010)

⁴⁵ *Forced Labor Statistics*. ILO, A Global Alliance Against Forced Labor: 2005. s. 2.

⁴⁶ *Trafficking in Persons Report 2008*, U.S. Department of State, Washington 2008. s. 7.

⁴⁷ *General Report*, ILO 18th International conference on labor statistics, 2008. s. 10.

⁴⁸ Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <<http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/currentstats.asp>> (03.04.2010)

⁴⁹ *Trafficking in Persons: Global Patterns*, United Nations Office on Drugs and Crime, 2006. s. 18-20.

⁵⁰ Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri.asp> (03.04.2010)

3. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Uluslararası Düzenlemeler

3.1. Uyuşturucu ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı

Uyuşturucu maddelerin ve psikotrop⁵¹ maddelerin gayrimeşru trafiği hususunda BMDHS, bütün devletleri, açık denizde seyreden gemilerinin uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere işbirliğinde bulunmakla mükellef kılmıştır.⁵² Deniz yoluyla yapılan uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele hususunda hâlihazırdaki etkin uluslararası düzenleme Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi⁵³ dir. Uyuşturucu ve psikotropmadde kaçakçılığı ile uluslararası boyutta etkin bir mücadele sağlanması için devletler arasındaki işbirliğinin artırılmasını amaçlayan Sözleşme, 19 Aralık 1988 tarihinde BM gözetiminde imzaya açılmış ve Kasım 1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme; Türkiye tarafından 20 Aralık 1988 tarihinde imzalanmış ve 22 Kasım 1995 tarih ve 4136 sayılı Kanun ile onaylanarak, 25 Kasım 1995 tarihli ve 22474 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Sözleşme'nin "Deniz Yoluyla Kaçakçılık" başlığını taşıyan 17'inci maddesinin 3'üncü fıkrasında; "Uluslararası hukuka uygun olarak seyrüsefer serbestisinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin kaçakçılık yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilecek, kaydın doğrulanmasını talep edecek ve doğrulanması halinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir" ifadesine yer verilmiştir. Bu ifadeyle, açık denizlerde uyuşturucu ticareti yaptığından şüphelenilen bir gemi ile ilgili olarak alınacak önlemlerin bayrak devletinin iznine tabii olduğu yinelenmiştir.

Sözleşme'nin 17. maddesinin 4. fıkrasında "3. fıkraya veya aralarında yürürlükte bulunan anlaşmalara veya ayrıca akdettikleri anlaşma ve düzenlemelere uygun olarak, bayrak devleti talep eden devlete başka işlemler yanında, gemiye çıkılması, geminin aranması, kaçakçılığa ilişkin deliller bulunması halinde gemiye, gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması için izin verebilecektir" ifadesine yer

⁵¹ "Psikotrop madde", 1971 tarihli Psikotrop Maddeler Sözleşmesinin I, II, III ve IV numaralı cetvellerde yer alan doğal veya yapay herhangi bir madde veya doğal ürün demektir.

⁵² BMDHS, Md. 108.

⁵³ Birleşmiş Milletler (BM) örgütü hakkında daha detaylı bilgi için bakınız; Gönübol, Mehmet. *Uluslar arası Politika: İlkeler, Kavramlar, Kurumlar*, s. 510-531. ve Uçarol, Rıfat. *Siyasi Tarih (1789-2001)*, s. 814.

verilmiştir. Gemiye çıkılması, aranması ve uyuşturucu madde kaçakçılığının tespit edilmesi halinde yapılacaklar bayrak devletinin iznine bağlıdır.

Aynı maddenin 10'uncu fıkrası ise şüpheli gemiye müdahale etmeye yetkili kılınan vasıtaları tanımlamıştır. Buna göre; “Bu maddenin 4. fıkrasında belirtilen işlemler, sadece, askeri gemi veya askeri uçaklarla devlet hizmetinde olduğunu gösteren açık işaretler taşıyan, bu şekilde kolayca tanınabilecek ve usulüne uygun biçimde yetkili kılınmış diğer gemi veya uçaklar tarafından yerine getirilebilecektir.” ifadesi ile yetkili vasıtalar belirlenmiştir.

Sözleşme'nin 17'inci maddesinin 5'inci fıkrası; “Bu madde uyarınca işlem yapılması durumunda, ilgili taraflar denizde can güvenliği ile gemi ve yükünün güvenliğinin tehlikeye atılmaması ve bayrak devletinin veya ilgili diğer herhangi bir devletin ticari ve hukuki çıkarlarına zarar verilmemesi gerektiğini göz önünde tutacaklardır” ifadesi ile müdahaleyi gerçekleştiren devletin sorumluluğunu belirlemiştir. Ayrıca aynı maddenin 11'inci fıkrası ise, “Bu madde uyarınca yapılacak tüm işlemlerde, kıyı devletlerinin hak ve yükümlülükleriyle uluslararası deniz hukukuna uygun olarak kullanacakları kazai yetkilerin haleldar edilmemesi veya etkilenmemesi gereği göz önünde tutulacaktır” hükmü ile müdahaleyi gerçekleştirenlerin kıyı devletine karşı olan sorumluluğuna da vurgu yapılmıştır.

Görüldüğü üzere, Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, BMDHS'nin aynı konuda bayrak devleti haricindeki devletlere vermiş olduğu yetkilerde herhangi bir arttırım yapmamakla beraber, bu hususta devletler arasında işbirliği yapılmasını somut örneklerle izah ederek prensip haline getirmiştir.

3.2. Göçmen Kaçakçılığı

Deniz yoluyla yapılan göçmen kaçakçılığı ile mücadele hususunda halihazırdaki etkin uluslararası düzenleme Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'ne eklenen Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolü'dür. Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ve buna ek iki protokol 12-13 Aralık 2000 tarihinde İtalya'nın Palermo kentinde düzenlenen bir konferansla BM üyesi ülkelerin imzasına açılmış ve 13 Aralık 2000 tarihinde ülkemiz tarafından da imzalanmıştır.

Ek protokoller, “İnsan Kaçakçılığı, Özellikle Kadın ve Çocuk Kaçakçılığının Önlenmesine, Durdurulmasına ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokol”, “Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol” ve 28 Haziran 2002 tarihinde imzalanarak ilave edilen “Ateşli Silahlar, Parçaları ve Aksamları ile Mühimmatının Yasadışı Üretimine ve Kaçakçılığına Karşı Protokol” dır.

Türkiye, 04 Şubat 2003 tarihli ve 25014 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Sınırışan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun ile Sözleşme’yi onaylamıştır.

Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolü’nün 8’inci Maddesi “Deniz Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Alınacak Tedbirler” konusuna ayrılmıştır. Bu maddenin 1. fıkrasında;

“Kendi bayrağını taşıyan veya hiçbir bayrak veya kayıt işareti görülmeyen bir geminin, yasa dışı göç veya insan kaçakçılığı yaptığına dair makul bir şüphesi olan bir taraf, geminin bu amaçla kullanımına son vermek amacıyla diğer tarafların yardımını talep edebilecektir. Böyle bir talepte bulunulan taraflar imkanları ölçüsünde yardımda bulunacaklardır”

denilmiştir. 2. fıkrasında:

“Uluslararası hukuka uygun olarak seyrüsefer serbestisinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin yasa dışı göç veya insan kaçakçılığı yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilecek, kaydın doğrulanmasını ve doğrulanması halinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir. Bayrak devleti talep eden devlete başka işlemler yanında; Gemiye çıkılması, Geminin aranması, Yasa dışı göç ve insan kaçakçılığına dair ilişkin deliller bulunması halinde gemiye, gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması, için izin verebilecektir”

ifadelerine yer verilmiştir.

Dolayısı ile açık sularda yasa dışı göç veya insan kaçakçılığı yaptığından şüphelenilen bir gemiye ancak bayrak devletinin izni ile müdahale edilebilmektedir. Bu madde uyarınca herhangi bir işlem yapan tarafın, bu işlemin sonuçlarını ilgili bayrak

devletine gecikmeksizin bildirmesi ve taraf devletlerin kendilerine protokol kapsamında yapılacak taleplere de gecikmeksizin cevap vermeleri protokolda hükme bağlanmıştır.

Protokol'ün 8. maddesinin 7. fıkrası, yasa dışı göç veya insan kaçakçılığı yaptığından şüphelenilen tabiiyetsiz bir gemide, taraf bir devletin arama yapabileceğini ve şüphe doğrulanırsa kendi iç hukuku ve uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde gerekli tedbirleri alabileceğini belirtmiştir.

Sözleşme'nin 9. maddesinin 4. fıkrası ise, yasa dışı göç veya insan kaçakçılığı yaptığından şüphelenilen gemilere müdahale etmeye yetkili gemileri tanımlamaktadır. Bu maddede:

“Bu bölümde belirtilen denizde alınacak herhangi bir tedbir, sadece, askeri gemi veya askeri uçaklarla devlet hizmetinde olduğunu gösteren açık işaretler taşıyan, bu şekilde kolayca tanınabilecek ve usulüne uygun biçimde yetkili kılınmış diğer gemi veya uçaklar tarafından yerine getirilebilecektir”

ifadesine yer verilmiştir.

Protokol'ün “Koruyucu Hükümler” başlığı altındaki 9. maddesi ile müdahaleyi gerçekleştirenlerin hukuki sorumlulukları belirlenirken, müdahale edilen gemilerin ve ilgili devletlerin ticari, yargısal ve idari yetkileri korunmaya çalışılmıştır. Bu maddenin kapsamında, personelin emniyetinin sağlanması ve personele insani davranış kurallarına uygun davranılması, yükün ve aracın güvenliğinin sağlanması, bayrak ve ilgili devletlerin ticari ve hukuki çıkarlarına zarar verilmemesi hususları yer almaktadır. Ayrıca, alınan tedbirlere sebep olan şüphe doğrulanmazsa ve müdahale edilen gemi bu önlemlerin alınmasını gerektirecek şekilde davranmazsa tazminat talebinde bulunulabileceği, alınacak tedbirlerin kıyı devletlerinin sahip olduğu haklarına, yükümlülüklerine ve yargı yetkisine müdahale edemeyeceği ve bayrak devletlerinin gemi üzerinde sahip olduğu yargı yetkisi ile teknik ve sosyal konulardaki idari denetim hakkına müdahale edilemeyeceği hükme bağlanmıştır.

Protokol, BMDHS'nin aynı konuda bayrak devleti haricindeki devletlere vermiş olduğu yetkilerde herhangi bir artırım yapmamakla beraber; bu hususta devletler arasında işbirliği yapılmasını somut örneklerle izah ederek prensip haline getirmiştir.

3.3. Deniz Haydutluğu

Yukarıda ele alındığı gibi, deniz haydutluğu, deniz ticareti, seyir serbestisi ve gemi, mürettebat, yolcu ve yük güvenliklerini tehdit eden en önemli güvenlik problemidir. BMDHS, 101. maddesinde deniz haydutluğu fiillerini:

“Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:

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

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

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

Bu fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil”

şeklinde tanımlamaktadır.

Özellikle 1980’li yıllarda artan muhtelif kanun dışı faaliyetlerin gemi emniyeti, personel ve yolcu güvenliğini tehdit etmeye başlaması üzerine, Kasım 1985’de IMO’nun 14. Genel Kurulu’nda ABD tarafından getirilen IMO’nun “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemler” konusunda düzenleme getirmesi gerektiği önerisi genel kabul görmüştür. Bunun üzerine çalışmalara başlayan IMO’nun Deniz Emniyeti Komitesi, gemi, yolcu ve personeli yasa dışı eylemlerden korumak için alınması gereken tedbirleri içeren MSC/Circ.443 numaralı tebliği 1986 yılında yayınlamıştır. Bu tebliğ, yolcu ve personeli tehdit eden yasa dışı eylemleri önlemek için, hükümetlerin, liman idarelerinin, idarecilerin, gemi sahiplerinin, gemi süvarilerinin ve gemi personelinin uygun tedbirleri almalarını öngörmüştür.⁵⁴

Kasım 1986’da Avusturya, Mısır ve İtalya tarafından, IMO’nun “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemler” konusunda bir sözleşme hazırlamasına dair bir teklif sunulmuştur. Teklifin olumlu karşılanması sonucu Kasım 1986’da başlayan sözleşme çalışmaları neticesinde Roma’da yapılan uluslararası konferansta, 10 Mart 1988 tarihinde

⁵⁴ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>> (23.01.2010)

"Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi" (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA*) ve buna bağlı "Kıta Sahanelerinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Eylemlerin Önlenmesi Protokolü" (*Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf - SUA Protokol*) kabul edilmiş ve Sözleşme 1 Mart 1992'de yürürlüğe konmuştur⁵⁵.

Türkiye tarafından 1988 tarihinde akdedilen ve 26.11.1998 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmak suretiyle yürürlüğe konan bahse konu sözleşme, bir geminin idaresini yasa dışı kuvvet kullanarak ele geçirme, bir geminin seyir emniyetini tehlikeye atabilecek faaliyetler ve bu faaliyetlerin bir sonucu olarak bir kişinin ölümüne veya yaralanmasına sebep olma konularını kapsamaktadır.

11 Eylül 2001 terör saldırılarından hemen sonra Kasım 2001'de IMO, gemilerin emniyetini, yolcu ve görevli personelin güvenliğini tehdit eden faaliyetleri engellemek için önlemlerin ve yöntemlerin tekrar gözden geçirilmesini konu alan A.924(22) numaralı kararı kabul etmiştir. IMO Hukuk Komitesi SUA Sözleşmesi ve bağlı protokolün revizyonu sorumluluğunu üstlenmiştir.⁵⁶

10-14 Ekim 2005 tarihlerinde Londra'da toplanan Diplomatik Konferans'ta, SUA Sözleşmesi ve Protokolü güncellenmiş olup, bu güncellenme ve eklemeler SUA 2005 ve SUA 2005 Protokolü ifadesiyle tanımlanmıştır. 14 Ekim 2005'de kabul edilmiş olan SUA 2005 Protokolleri, 12 devletin şartsız onayından 90 gün sonra yürürlüğe girecektir. Halihazırda SUA 2005 10 devlet, SUA 2005 protokolü ise 8 devlet tarafından onaylanmıştır.⁵⁷

Yeni protokol eskisine göre suçların kapsamını gerek nitelik olarak genişletmiş gerekse yoruma açık bir hale getirerek gemilere müdahale imkanlarını genişletmeye çalışmıştır. Bu kapsamda: herhangi bir patlayıcı madde radyoaktif maddeler ve NBC silahlarının bir gemiye karşı kullanılması veya gemiden çıkarılması (nükleer silah yapımında kullanılma ihtimali olan malzeme veya ilgili teknolojik malzeme de dahil); yakıt, LNG, diğer tehlikeli maddelerin gemiden atılması sureti ile ciddi yaralama ve

⁵⁵ Hesse, Hartmut G.. "Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security" *International Journal of Marine & Coastal Law*. Eylül 2003. Vol. 18 Issue 3; s. 328.

⁵⁶ *International Conference Adopts Revised Treaties to Address Unlawful Acts at Sea*, Oil Spill Intelligence Report, Ekim 2005. Vol. 28, Issue 43; s. 1-2.

⁵⁷ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>> (23.01.2010)

ölümlere sebep olunması; bir geminin ölüm veya ciddi yaralanmalara sebep olacak şekilde kullanılması; terör eylemleri ve bağlantılı fiiller, kitle imha silahlarının yasa dışı yollardan deniz yolu ile nakli ve kullanılması; bu hususlar çerçevesinde bir geminin yükünün veya gemide bulunan herhangi bir personelin Sözleşme’de yer alan suçların işlenmesine karıştıkları ya da karışmak üzere oldukları hakkında makul sebepler bulunması SUA ile suç kapsamına alınmıştır.

Sözleşme’nin en önemli maddesi “Sürelî Gemiye Çıkma (*Boarding*) Yetkisi” ni içeren maddesidir. Bu maddeye göre; bazı şartların ortaya çıkması halinde taraf devletlerin bir ticari gemiye çıkmasına, yine ticari gemiyi, navlunu ve gemide bulunanları aramasına ve Sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediğini veya işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunanları sorgulamasına imkân ve yetki sağlanmaktadır. Bu kapsamda, Sözleşme’ye taraf ülkenin güvenlik birimleri veya yetkilendirilmiş resmi memurları, bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan ve herhangi bir ülkenin bayrağını çeken bir ticari gemiyle karşılaştıklarında, bu geminin yükünün veya gemide bulunan bir kimsenin Sözleşme kapsamında yer alan suçun işlenmesine karıştıkları veya karışmak üzere oldukları hakkında kabul edilebilir şüphelerin bulunması halinde gemiye çıkmayı (*boarding*) isteyebilmektedir. Bu madde ile ilgili herhangi bir tartışma açılmamış olup, madde üzerinde bütün devletlerce uzlaşî sağlanmıştır.

Böyle bir talebin yapılması halinde talepte bulunulan devlet, öncelikle geminin kendi tabiiyetinde olduğunu doğrulayacak, uygun tedbirlerin alınması ve gemiye çıkılması hususunda talepte bulunan devleti yetkilendirebilecek, kendi yetkili makamları vasıtasıyla araştırma ve gemiye çıkılması faaliyetlerini yürütebilecek, talepte bulunan devletle eşgüdümlü olarak araştırma ve gemiye çıkılması faaliyetlerini yürütebilecek ve gemiye çıkılması ve araştırma için yetki talebini reddedebilecektir.

Bununla birlikte sözleşme, bayrak devletinin IMO Genel Sekreterliği’ne yapabileceği bildirimle bağılı olarak, bayrak devletinin milliyetin bildirilmesi talebini aldığı teyit etmesini izleyen ilk 4 saatten sonra milliyeti teyit etmemesi halinde, protokolde tanımlanan suçların işlenip işlenmediğinin tespiti amacıyla, herhangi bir şart aranmaksızın talepte bulunan devlete gemiye çıkma ve arama izni tanımaktadır. Milliyet teyit edilmez ise belirtilen şarta bağılı olarak gemiye çıkılabilecek ve bu hususta kontrol edilecek gemi kaptanının rızasının alınması şartı aranmayacaktır.

Ayrıca, IMO Genel Sekreterliği'ne yapılacak bildirimle bayrak devleti, talep eden devletlere, protokolde tanımlanan suçların işlenip işlenmediğinin tespit edilmesi amacıyla, şart aranmaksızın gemiye çıkma ve arama izni verebilmektedir. Böylece, Sözleşme'de tanımlanan suç ve eylemlerin işlenmesi ihtimaline karşı harekete geçmek imkan ve olanakları arttırılmış olmaktadır.

Sözleşme'ye taraf olacak devletin, bayrağını taşıyan gemilerin kontrolü için diğer devletlere yetki vermesi üç yol ile olmaktadır. Taraf devletin hangi yolu kabul ettiğini IMO Genel Sekreterliği'ne bildirmesi ve iç hukukunda sözleşmeyi seçimi doğrultusunda kanunlaştırması öngörülmüştür. Bu seçenekler; bayrak devletinin talep eden devlete koşul aranmaksızın gemisine çıkma yetkisi vermesi, bayrak devletinin talep eden devlete kendisine haber verilmesini müteakip 4 saat içinde kendisinden müspet veya menfi bir cevap alınamaz ise talep eden devlete gemisine çıkma yetkisi vermesi, bayrak devletinin eski uygulamada olduğu şekilde her bir olay için kendisinden izin alınmasını istemesidir.

Bayrak devleti IMO Genel Sekreterliği'ne üç koşuldan hangisini tercih ettiğini ve kanunlaştırdığını, yetkili otoritesini ve irtibat noktalarını bildirmekle mükellef kılınmıştır.

Türkiye SUA Sözleşmesi'ne değişiklik çalışmaları içerisinde aktif rol almış, 11 Eylül terörist saldırıları sonrasında, Nisan 2002'de icra edilen "84'üncü Dönem Hukuk Komitesi Toplantısı" nda ABD ile birlikte SUA Sözleşmesi'ne değişiklik yapılması gerektiği konusunda komiteye yazılı öneri sunan ilk iki ülkeden birisi olmuştur.

10-14 Ekim 2005 tarihlerinde icra edilen diplomatik konferansın son günü protokol devletlerin imzasına açılmıştır. Temsil edilen 72 taraf devlet SUA Protokolüne, 68 taraf devlet ise Ek Protokole iştirak etmiştir. Türkiye her iki protokol değişikliğine iştirak etmiş olup rezervasyonları mevcut değildir.

SUA Sözleşmesi ile ilgili değişiklikleri kapsayan 2005 protokollerinin ulusal düzenlemelerle onaylanması amacıyla gerekli çalışmalar halihazırda yapılmakta olup, ilgili kuruluşlar tarafından hazırlanacak bir uygulama yasası ile iç hukukumuzda açık denizlerde müdahale açısından detaylı bir düzenleme yapılacağı öngörülmektedir.

SUA sözleşmelerine ilave olarak IMO Deniz Emniyeti Komitesi düzenli olarak ihtiyaca binaen denizlerde güvenliğin sağlanmasına yönelik tebliğler yayımlamaktadır. Son yıllarda sıkça vuku bulan korsancılık faaliyetlerine karşın Deniz Emniyeti Komitesi 26 Haziran 2009 tarihinde "Gemilere Karşı Korsancılık ve Silahlı Soygunlar" konulu

MSC.1/Circ.1333 numaralı tebliği yayınlamış olup bu tebliğle üye devletlere bu tarz yasadışı korsancılık faaliyetlerin önlenmesi adına tedbir önerileri getirmektedir. 23 Haziran 2009 tarihinde yayımlanan MSC.1/Circ.1334 numaralı tebliğ ise aynı konuda gemi donatanlarının, kaptanlarının ve mürettebatın korsancılık ve gemi soygunlarına karşın alabileceği önlemler izah etmektedir. Günümüzde özellikle Aden Körfezi'nde ve Somali açıklarında sıkça görülen korsancılık faaliyetlerine karşın ise 29 Eylül 2009 tarihinde MSC.1/Circ.1335 sayılı tebliğ yayımlanmış olup, bu tebliğ bu bölgelerde seyir yapan gemilerin alabilecekleri caydırıcı önlemleri değerlendirmektedir.

Türkiye'de ise Denizcilik Müsteşarlığı resmi internet sitesi altında "Deniz Haydutluğu Bilgi Bankası" kurulmuştur. Bu bölümde IMO'nun almış olduğu tavsiye kararları ve tebliğler neşredilmekte, ilave bilgiler, irtibat numaraları ve güncel durum bilgileri verilmektedir.

3.4. Liman ve Gemi Güvenliği

11 Eylül terör saldırılarından sonra gemilerin ve limanların benzeri terör saldırılarına maruz kalmasının önlenmesine yönelik gemilerde ve limanlarda alınacak tedbirler üzerinde birtakım düzenlemeler yapma ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç doğrultusunda 2001 Aralık ayında Londra'da gerçekleştirilen "Deniz Güvenliği" konulu diplomatik konferansta, gemi ve liman tesislerinde güvenliği tehdit eden eylemleri tespit etmek ve caydırmak için uluslararası kurallar getirilmesi ve bu alanda uluslararası işbirliği yapılmasını sağlayacak şekilde SOLAS'a yeni hükümler getirilmesi kabul edilmiştir. Bunun üzerine, IMO'nun Deniz Güvenliği Komitesi bünyesinde yürütülen çalışmaların sonucunda tespit edilen önlemlere ilişkin hazırlan "Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Tüzüğü" (*International Ship and Port Security Code-ISPS Code*) 9-13 Aralık 2002 tarihlerinde toplanan diplomatik konferansta kabul edilmiş, Temmuz 2004'de yürürlüğe girmiştir.⁵⁸

SOLAS'ın 11. Bölümü'nün 2. yarısını oluşturan ISPS Kodun hedefleri, öncelikle güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle iştiğal eden gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik açıklarına karşı önleyici tedbirler almak amacıyla SOLAS'a taraf olan devletler, hükümet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman sanayileri

⁵⁸ *Maritime Security Measures Are Under the Spotlight at IMO Safety Meeting*, Oil Spill Intelligence Report, Haziran 2004. Vol. 27, Issue 23; s. 1-2.

arasında işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmektir⁵⁹. Öte yandan denizde güvenliği temin etmek için SOLAS'a taraf olan devletler, hükümet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman sanayilerine ait görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede ayrı ayrı tesis etmek; güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve bilgi alışverişini temin etmek; değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olarak hareket edebilmek için yeterli ve düzgün plan ve prosedürlere sahip olabilmek maksadıyla, emniyet değerlendirmeleri için bir yöntem temin etmek ve denizde güvenliği tesis etmek üzere uygun ve yeterli tedbirlerin yerinde alınabilmesini sağlamak için güven ortamı temin etmektir.⁶⁰

ISPS Kodu, uluslararası seferlerle iştilal eden, yüksek-hızlı yolcu tekneleri de dâhil yolcu gemileri, 500 groston ve üstü yüksek hızlı tekneler de dâhil tüm yük gemileri, mobil deniz sondajı birimleri ve uluslararası seferlerle iştilal eden bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesislerini kapsamaktadır. ISPS Kodun uygulama kapsamına; savaş gemileri, yardımcı destek gemileri ya da taraf bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemiler girmemektedir.⁶¹

ISPS Kodu, A ve B olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. A Bölümü zorunlu olup, B bölümü ise kısmen zorunlu olmakla beraber tavsiye niteliğindedir. ISPS Kodun A bölümü genel olarak; tanımlar, taraf devletlerin sorumlulukları, güvenlik deklarasyonu, şirketin yükümlülükleri, gemi güvenliği, gemi güvenlik değerlendirmesi, gemi güvenlik planı, gemi güvenlik görevlisi, gemi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, şirket güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenliği, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, liman tesisi güvenlik planı, liman tesisi güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, kayıtlar ve sertifikalar konularını hükme bağlamaktadır. Kodun B bölümü ise bu konulardaki hükümleri detaylandırmakta, karşılanması gereken minimum standartları belirlemekte ve bu konulardaki hükümlerin uygulanması hususlarında bir rehber kılavuz görevini görmektedir.⁶²

⁵⁹ Kodun uygulanma süreci hakkında bakınız; Gürel, Evren. Dünya Deniz Ticaret Filosunda Uluslar arası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Kodu Uygulama Süreci Analizi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetim Anabilim Dalı, İzmir 2005.

⁶⁰ ISPS Kod, Md 1-2.

⁶¹ Ibid, Md 3.

⁶² *SOLAS Amendments and ISPS Code Enter Into Force*, Oil Spill Intelligence Report, Temmuz 2004, Vol. 23 Issue 7, s. 1-3.

ISPS Kod, genel olarak gemiler ve limanlar arasında etkin haberleşme vasıtaları tesis etmek; gemi ve liman tesisleri güvenlik planlarını belirlemek; bu planları uygulayacak nitelikli personel eğitmek ve planları talim ve tatbik ederek planların etkinliğini arttırmak; gemilere ve liman tesislerine izinsiz girişleri önlemek ve bu alanlara izinsiz tehlikeli madde (patlayıcı, silah vb.) sokulmasını önlemek; suretiyle gemi ve liman güvenliğini sağlamayı öngörmüştür.

ISPS Kodu'nun, uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri ve 500 gross ton ve üzeri tüm yük gemileri ile bu özellikteki gemilerin uğrak yaptığı uluslararası deniz ulaştırmasına açık liman tesisleri olmak üzere iki boyutu bulunmaktadır. Buna göre, ulusal idareler gemi ve limanların güvenlik planlarını hazırlayarak onaylatacak, güvenlik görevlilerini tespit edecek, alarm ve benzeri donanımlar tesis ederek, bütün bu tedbir ve tesislere ilişkin bilgileri IMO'ya bildireceklerdir. ISPS kodu kurallarına uyum sağlamayan limanlara gemilerin yanaşmaması, gemilerin navlun bulamaması, uğradıkları limanlarda tutulması söz konusu olmaktadır.⁶³

Türkiye, 174 liman tesisinde ISPS Kod tarafından öngörülen çalışmaları zamanında tamamlayarak IMO'ya bildirmiş, ayrıca "ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi"ni kurmuştur. Bununla birlikte, ISPS Kodun uygulanmasına yönelik olarak 20/03/2007 tarihli ve 26468 sayılı resmi gazete ile Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği'ni yayımlamıştır. Kodun uygulanması hususlarında yol göstermek amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı resmi internet sitesi altında "ISPS Kodu Uygulamaları" bölümü kurulmuştur. Türk Bayraklı gemilerin deniz alanlarına göre uygulaması gereken güvenlik seviye durumları bu bölümde ilan edilmektedir.

ISPS Kodu genel olarak liman ve gemi güvenliği ile ilgili hususlarda detaylı somut bir güvenlik kontrol mekanizması geliştirmiş olup, bu mekanizmanın işletilmesinde kıyı devletlerine, liman sorumlularına, gemi donatanı ve gemi adamlarına sorumluluk ve ödevler yükleyerek herhangi bir terör faaliyetine karşı liman ve gemi güvenliğinin sağlanması çalışmalarında koordinasyon ve etkinliği önemli derecede arttırmaktadır.

ISPS Kodu kapsamı içerisinde gemiler, limanlar ve güvenlik birimleri arasında iletişimin artırılması ve gemilerin denizlerde takibinin yapılabilmesi amaçlarıyla bir takım iletişim ve takip/izleme sistemleri geliştirilmiştir. Bu sistemler, Otomatik Tanımlama

⁶³ ISPS Kodunun denizcilik sektörü üzerindeki etkileri hakkında bakınız; Anastasakos, Agisilaos A; Goulielmos, Alexandros M. "Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports: An impact assessment of ISPS code", *Disaster Prevention and Management*. Bradford: 2005. Vol. 14, Iss. 4; pg. 462.

Sistemi (AIS), Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (LRIT) ve Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS) olup; bu sistemler müteakip alt başlıklarda incelenmiştir.

4. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Bazı Sistemler

4.1. Otomatik Tanımlama Sistemi

Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification System- AIS*), VHF deniz bandında çalışan bir verici sistemidir. AIS, gemi ile gemi ve sahillere yerleştirilecek AIS baz istasyonları vasıtasıyla da gemi ile sahil arasında gemilere ilişkin bilgilerin otomatik olarak karşılıklı iletişimini sağlar. AIS ile gemilerin, kimlik bilgileri (MMSI, IMO numaraları, gemi adı, çağrı kodu), tipi, uzunluğu, genişliği, tonajı gibi statik bilgileri; konum bilgisi, zaman, rota, hız, durum bilgisi, dönüş oranı gibi dinamik bilgileri; draftı, taşıdığı yük, kalkış limanı ve kalkış zamanı, varış limanı ve tahmini varış zamanı, yüksekliği, seyir başlangıç limanı, sefere başlama zamanı, demirleme konumu, demirleme nedeni gibi seyir bilgileri otomatik olarak aktarılır. Bu veriler diğer gemilerde veya sahilde bulunan elektronik harita gösterici sistemler üzerinde işlenerek civardaki tüm gemiler hakkında telsiz muhaberesi yapılmadan detaylı harekât resmini anlık olarak verebilmektedir⁶⁴.

Belirli tip gemilerin AIS ile donatılması ilkin IMO tarafından 6 Aralık 2000 tarihinde kabul edilen ve 1 Temmuz 2002'de yürürlüğe giren SOLAS'ın seyir emniyetini düzenleyen V. Bölümü'ne yapılan ekleme ile gündeme gelmiştir. Bu ekleme ile tedrici olarak belirli tip gemilerin AIS cihazlarıyla donatılması düzenlenmiştir. 11 Eylül terör saldırılarını müteakiben IMO tarafından 13 Aralık 2002'de yapılan Deniz Güvenliği Uluslararası Konferansı'nda deniz güvenliğini arttırmak için AIS ile donatılacak gemilerin kapsamı genişletilmiştir. 1 Temmuz 2004'te yürürlüğe giren son değişiklikler ile, uluslararası sefer yapan 300 GT veya üzerindeki tüm gemiler, uluslararası sefer yapmayan 500 GT veya üzerindeki tüm yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemileri AIS cihazı taşımakla yükümlüdürler.⁶⁵

⁶⁴ AIS bilgilerinin elektronik harita üzerine plotlanması suretiyle elde edilebilecek imkanlar için bakınız: Zhu, Jianjun; Ou, Ziqiang. "AIS Database Powered by GIS Technology for Maritime Safety and Security." *The Journal of Navigation*. Ekim 2008. Vol. 61, Iss. 4; s. 655-665.

⁶⁵ SOLAS-74, Bölüm V., Kural 19.

Türkiye’de Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) kullanımı ile ilgili ilk düzenleme 11/9/2007 tarihli ve 26640 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ ile yapılmış olup bu tebliğ genel olarak SOLAS kapsamına giren, uluslararası sefer yapmayan 500 GT veya üzeri tüm yük gemilerinin AIS cihazları ile donatılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bahse konu tebliğ yapılan 26779 sayılı Resmi Gazete ile 06/02/2008 tarihinde ve 27144 sayılı Resmi Gazete ile 17/02/2009 tarihinde değişikliklerle bu tebliğin kapsamı tedrici olarak arttırılmıştır.

Söz konusu tebliğ gereği 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren, özel tekneler hariç sefer bölgesine bakılmaksızın 15 metreden büyük tüm ticaret gemileri, 15 metreden büyük yat işletme belgesi olarak faaliyette bulunan yabancı bayraklı yatlar ve 15 metreden büyük balıkçı gemilerin, askeri gemiler hariç boyuna bakılmaksızın, kılavuz, römorkör, acente gemileri, tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ve arama kurtarma faaliyeti yürüten gemilerin ve Köyceğiz Gölü, Dalyan Kanalında çalışan gemiler ile denizde çalışan açık güverteli sandal tipi yolcu motorları hariç olmak üzere, sefer bölgesine bakılmaksızın 12’den fazla yolcu taşıyan tüm yolcu gemilerinin AIS cihazı ile donatılması zorunluluğu getirilmiştir.⁶⁶

IMO, SOLAS düzenlemesi ile sadece 500 GT veya üzeri tüm yük gemilerine, Uluslararası sefer yapan 300 GT veya üzerindeki tüm gemiler ve yolcu gemilerine AIS cihazı ile donatılma zorunluluğu getirilirken, Türkiye ulusal düzenlemeleri ile SOLAS’ın açıkta bıraktığı 500 GT’den küçük yük gemilerini, 15 metreden büyük her türlü ticari gemiyi de (balıkçı tekneleri, yatlar vb.) AIS ile donatmıştır.

Bu düzenlemelerde her tip ticari gemi için takılacak olan AIS cihazlarının teknik özellikleri de belirtilmiştir. Örneğin, ÖTV’siz yakıt kullanan deniz araçlarına yönelik kontaklız akıllı kart okuyuculu ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından cihaz imalatçısına özel izin ile sağlanacak bir algoritmaya göre, takıldığı deniz aracının kurulu makine gücü ile önceden kaydedilmiş olan ortalama yakıt tüketim bilgilerini ve dahili GPS alıcısından elde edeceği dinamik bilgileri kullanarak, belirli dönemler arasındaki yakıt tüketimini yaklaşık olarak hesaplama ve akıllı kart üzerine her yarım saatte bir düzenli olarak yazabilme özellikli AIS cihazları üretilmesi ve bahse konu deniz vasıtalarının bu tip AIS

⁶⁶ Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B Cs Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ, Md. 6.

cihazları ile donatılması hükmü getirilmiş ve bu hüküm ile ÖTV indirimli yakıtların usulsüz kullanımı denetlemelerine katkı sağlanması amaçlanmıştır.⁶⁷

Balıkçı gemilerine takılacak olan AIS cihazlarına ise balıkçı teknelerinin birbirlerini AIS üzerinden görememesi sadece diğer tip gemileri görebilmesi, AIS Kıyı İstasyonları ve balıkçı tekneleri dışındaki deniz araçlarında bulunan her tür AIS verici cihazlarının ise balıkçı teknelerine ait AIS bilgilerini normal şekilde görüp izleyebilmesi özellikleri eklenmesi hükmü getirilmiştir.⁶⁸ Bu hüküm ile su ürünleri istihsal gruplarının birbirlerini takip ederek serbest ve adil rekabet uygulamasına aykırı eylemler önlenmeye çalışılmıştır.

Yurt genelinde deniz trafiğini oluşturan deniz vasıtalarının büyük çoğunlukla 15 metreden büyük olduğu göz önüne alındığında, bu vasıtaları AIS cihazı ile donatan bu düzenlemeler ile deniz trafiğinin büyük resmi ilgili kurumlar tarafından sürekli takip edilebilecek ve deniz trafiğini oluşturan vasıtaların güncel bilgileri eş zamanlı olarak izlenebilecektir. Kazanılan bu imkân ve kabiliyet ile deniz trafiği daha etkin düzenlenebilecek, deniz kazaları önenebilecek ve deniz kazalarına daha süratli acil müdahale sağlanabilecek, arama ve kurtarma faaliyetlerine katkı sağlanabilecek ve dolayısıyla seyir emniyeti genel olarak arttırılabilecektir.

Bunun yanı sıra AIS sistemi ile denizde olan şüpheli hareketlerin daha etkin ve kolay takip edilebilmesi ve taciz altında bir deniz vasıtasının tek tuşla ilgililerden yardım isteyebilmesi olanaklarını sağlamak ile deniz güvenliğini de arttırmaktadır. İlâveten, bu düzenlemeler ÖTV'si indirilmiş yakıtların usulsüz kullanımı, yasadışı göç, denizden yapılan her türlü kaçakçılık, balıkçı gemilerinin yurt genelinde yasak yer ve zamanlarda su ürünleri istihsalı ve balıkçı gemilerinin yabancı kara sularında yaptıkları ihlaller ve avlanmaların daha sıkı bir şekilde denetlenmesini sağlayacaktır.

4.2. Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi

Denizlerde güvenliğin arttırılması için gemilerin uzak mesafeden tanımlanması ve izlenmesi sistemi geliştirilmesi hususunda ilk öneriler 2002 yılında düzenlenen SOLAS Konferansı sırasında gündeme gelmiştir. Konunun kapsamı nedeniyle, Konferans kabul ettiği iki kararla bu husustaki çalışmaların IMO tarafından başlatılmasını, ayrıca SOLAS'a taraf devletlerin uygulama açısından önlemleri gecikmeksizin almalarını öngörmüştür. Bu kararlar

⁶⁷ Ibid, Md. 8.

⁶⁸ Ibid, Md. 9.

üzerine, IMO Deniz Emniyeti Komitesi ve Seyrüseferin Güvenliği Alt-Komitesi ve Radyo İletişimi, Arama ve Kurtarma Alt Komitesi tarafından yürütülen çalışmalar sonucunda Mayıs 2006'da gerçekleştirilen 81. dönem Deniz Emniyeti Toplantısında, Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (*Long Range Identification and Tracking System-LRIT*) kurulumu, sistemin performans ve teknik özellikleri hususlarında kurallar getirilmiştir.⁶⁹

SOLAS'ın seyir emniyetini düzenleyen V. Bölümü'ne yapılan ekleme ile uluslararası seferlerle iştigal eden, yüksek-hızlı yolcu tekneleri de dâhil tüm yolcu gemileri, 300 groston ve üstü yüksek hızlı tekneler de dâhil tüm yük gemileri ve mobil deniz sondajı birimlerinin LRIT ile donatılması zorunluluğu getirilmiştir. LRIT esas olarak AIS'ten tamamen bağımsız olmakla beraber, AIS'e benzer bir yapıda olup, gemilerin tanımlanması ve izlenmesi açısından benzeri hizmetleri vermektedir. İki sistem arasındaki farklılık, AIS'in yer istasyonları vasıtasıyla VHF kanalından iletişim sağlaması ve bu nedenle menzilin sınırlı olması, LRIT'in ise iletişim vasıtası olarak INMARSAT uydu istasyonlarını kullanmak suretiyle tüm yerküreyi kapsamasıdır. İki sistem arasındaki diğer farklılık ise, AIS bilgileri umuma açıkken, LRIT bilgilerinin sadece yetkilendirilmiş istasyonlar tarafından görülebilecek olmasıdır. Bu düzenlemeye göre devletler, bayraklarını taşıyan gemileri dünyanın her yerinde izleyebilecek ve kıyılarından 1000 mil mesafe içindeki tüm yabancı gemileri görebilecektir. Bu bilgiler sadece SOLAS üyesi devletlere şifreli olarak iletilecektir. LRIT ile ilgili uygulamalar INMARSAT'ı denetleyen IMSO tarafından denetlenmekte ve takip edilmektedir.

LRIT'in sağladığı imkan ve kabiliyetler ile devletler bayraklarını taşıyan gemilerin güvenlik durumlarını sürekli izleyebilmekte ve kıyılarından 1000 mil mesafe içindeki tüm gemileri izleyerek deniz güvenlik alanlarını genişletmektedir. Bu sistem ile kıyı devletleri deniz güvenlik alanlarını genişletmek suretiyle kıyıları açıklarında oluşabilecek deniz güvenliğine aykırı olayları daha etkin izleyebilecek olup bu olaylara daha etkin müdahale edebilecekler. Aynı zamanda kıyı devletlerinin deniz vasıtalarıyla kıyılarına yöneltilebilecek herhangi bir terörist saldırının/tehdidin takip edilmesi, caydırılması ve önlenmesi çalışmalarına LRIT'in sunmuş olduğu uzun mesafeli tanımlama ve izleme kabiliyeti ciddi katkılar sağlamaktadır. Bunlara ilave olarak LRIT ile devletler bayraklarını taşıyan tüm gemileri dünyanın neresinde olurlarsa olsun izleyebilecek ve bu suretle bu bayraklarını

⁶⁹ *IMO Decisions on Implementation of LRIT*, Maritime Studies. Canberra: Nov/Dec 2007. s. 28.

taşıyan gemilerin güvenliğinin tehdit altında bulunduğunu düşündüğünde ilgili kıyı devleti nezdinde girişimlerde bulunabilecektir. Devletler bayraklarını taşıyan tüm gemileri dünyanın neresinde olurlarsa olsun LRIT ile izleyebilmek suretiyle bu gemilerin denizlerde güvenlik zafiyeti oluşturacak herhangi bir terör ya da kaçakçılık faaliyetine karışmalarını takip edebilecek ve denetleyebilecektir.

4.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi

SOLAS 74 Bölüm 11-2 Kural-6 gereği, 500 GRT ve üzeri gemilere 1 Temmuz 2004 tarihinden sonraki ilk telsiz sörveylerinden daha sonra olmamak üzere “Gemi Güvenlik Alarm Sistemi” (*Ship Security Alert System - SSAS*) ile donatılması öngörülmüştür. Deniz Güvenlik Komitesinin MSC/Circ.1072 sayılı tebliği ile gemi güvenlik alarm sisteminin hükümleri hususunda yol gösterilmiştir.

Gemi Güvenlik Alarmı, gemide güvenlikle ilgili bir durum olması halinde, söz konusu durumun kıyıdaki yetkili otoriteye direk olarak ulaştırılabilmesi amacıyla noktadan noktaya alarm gönderebilen bir sistemdir. Gemi Güvenlik Alarmı Sisteminin tesisi ile Gemi Güvenlik Alarmı çalıştırıldığında sadece idarenin belirlediği kıyıdaki yetkili makama; şirket bilgileri, gemi tanıtıcı bilgileri, geminin mevki ve gemi güvenliğinin tehlikede olduğunu bildirecektir.

Ayrıca, alarm diğer gemilere gönderilmeyecek sadece kıyıdaki yetkili otorite tarafından alınabilecek, sistem, gemide başka herhangi bir alarmı harekete geçirmeyecek, sistem, kıyıdaki yetkili otorite tarafından alınana veya kapatılana kadar alarm göndermeye devam edecek, alarm, köprü üstünden ve burası haricinde en az başka bir yerden daha olmak üzere toplam iki yerden aktif hale getirilebilecek, Sistem, yanlışlıkla veya dikkatsizlik nedeniyle kaza sonucu aktif hale getirilmesini önleyecek şekilde dizayn edilecek, bir idare, Gemi Güvenlik Alarm ihbarı alır almaz geminin o anda yakında bulunduğu devletlere vakit geçirmeksizin bildirimde bulunacaktır.

Görüldüğü üzere sadece gemilere herhangi bir güvenlik tehdidi yöneltilmiş olması durumuna mahsus olmak üzere geliştirilmiş olan gemi güvenlik alarm sistemi; tehdiye maruz kalan gemi ile ilgili yetkili güvenlik kurumları arasında hızlı, etkin ve gizli iletişim tesis etmek suretiyle güvenlik güçlerinin tehdiye müdahalesini etkinleştirerek ve tehditlere karşı bir caydırıcılık oluşturarak gemi güvenliğinin sağlanmasına ciddi katkılar sağlamaktadır.

5. Türkiye’de Denizlerde Güvenliğe İlişkin Düzenleme ve Kurumlar

5.1. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Düzenlemeler

Türkiye denizlerde uyuşturucu ve göçmen kaçakçılığı ile mücadele adına yapılmış olan başlıca uluslararası sözleşmelere taraf olmakla birlikte, halihazırda özellikle denizlerde yapılan muhtelif kaçakçılık faaliyetlerini konu alan detaylı bir ulusal düzenleme bulunmamaktadır.

İlgili kurumlar tarafından ulusal mevzuatta uyuşturucu kaçakçılığı, göçmen kaçakçılığı ve deniz haydutluğu ile mücadele halihazırda 26/09/2004 tarihli 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu ile sağlanmaktadır. Bu Kanun; uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma, deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme suçları; ve göçmen kaçakçılığı, insan ticareti gibi konularda genel hükümler içermektedir.⁷⁰ Bu günlerde ilgili kurumlarca yasa dışı göçle mücadele ve iltica konusunda yasa tasarısı hazırlanmakta olup, bu yasanın göçmen kaçakçılığı ile mücadele çalışmalarını destekleyici hükümler içereceği beklenmektedir. Bununla birlikte 21/03/2007 tarihli 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu kaçakçılık fiilleri ve yaptırımları ile kaçakçılığı önleme, izleme, araştırma usûl ve esaslarını genel olarak belirlemektedir. Bu Kanun 22. maddesinin 2. fıkrası olan:

“Kaçakçılığı önleme, izleme ve araştırmakla yükümlü olanlar, gümrük bölgesindeki her nevi deniz araçlarına yanaşıp yük ve belgelerini incelemeye yetkilidir. Görevlilerin yanaşmasına izin vermeyerek kaçan veya kaçmaya teşebbüs eden her nevi deniz araçlarına uluslararası deniz işaretlerine göre telsiz, flama, mors ve benzeri işaretlerle durması ihtar olunur. Bu ihtara uymayan deniz araçlarına uyarı mahiyetinde ateş edilir. Buna da uymayıp kaçmaya devam ettiği takdirde durmaya zorlayacak şekilde üzerine ateş edilir.”

hükmü ile kaçakçılıkla mücadelede yetkili kılınan deniz kolluk kuvvetine (Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Gümrük Teşkilatı) silah kullanma yetkisi vermektedir. Bu Kanun’un deniz taşıtları ile alakalı olan 7. maddesi, hukuken geçerli bir mazereti olmadığı halde, izinsiz olarak gümrük bölgesine girerek sahile veya bir başka gemiye yanaşan geminin kaptanı,

⁷⁰ Göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti hakkında daha detaylı bilgi için bakınız; Bülent Çiçekli, “Yasa Dışı Göç, İnsan Kaçakçılığı ve İnsan Ticareti ile Mücadele ve Türkiye”, Polis Bilimleri Dergisi Cilt 7 (1) 2005, s 43-47.

gemide yasak eşya ya da yükleme veya taşıma belgelerinde yer almayan eşya bulunması hallerinde, bu Kanundaki kaçakçılık suçuna ilişkin hükümlere göre cezalandırılır hükmünü öngörmektedir. Ayrıca yabancı ülkelerden geldiği halde geçerli neden olmaksızın, belgelerinin gösterdiği rota dışında Türkiye karasularında rastlanan gayrisafi ikiyüz tonilato hacminden aşağı taşıtların yüküne el konulacağını da öngörmektedir. Yükü bulunmadığı halde, yükü olmadığını veya başka bir limana çıkarıldığını veya avarya olduğunu kanıtlayamayan gemi kaptan veya acentesine, tonilato başına yüz Türk Lirası idari para cezası uygulanacaktır.

Türk Ceza Kanununun yer bakımından uygulamaları belirten 8. maddesi ile suçun Türk kara ve hava sahaları ile Türk karasularında, açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında, Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla, Türk deniz ve hava savaş araçlarında veya bu araçlarla, Türkiye'nin kıt'a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlendiğinde Türkiye'de işlenmiş sayıldığı belirtilmektedir.

Türkiye'nin 20/5/1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasuları Kanun ve Bakanlar Kurulu'nun 29/5/1982 tarih ve 8/4742 sayılı kararıyla karasularının Ege'de 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'de ise 12 mil olduğu,⁷¹ Türkiye'nin Karadeniz'e kıyısı olan tüm devletlerle ikili anlaşma yapmak suretiyle sadece Karadeniz'de 200 millik MEB ilan ettiği ve Ege, Akdeniz'de Türkiye'nin MEB ilan etmediği; Türkiye'nin hiçbir denizinde bitişik bölge ilanı olmadığı göz önüne alındığında bahse konu kanunun Türkiye'nin egemenlik haklarına sahip olduğu tüm deniz alanlarını kapsadığı görülmektedir.

Denizlerde güvenliğin sağlanması çalışmalarının ve özellikle denizlerde vuku bulabilecek terör ve deniz haydutluğu tehditleriyle mücadele çalışmalarının merkezini oluşturan SUA Sözleşmesi'ni karşılayacak bir ulusal düzenleme halihazırda mevcut değildir. Deniz güvenliği hususunda detaylı bir ulusal düzenlemenin olmayışı deniz güvenliğinin temini çalışmalarının yasal boşluklar nedeniyle etkisiz hale gelmesine ve yargı sürecinin de milli menfaatlere aykırı sonuçlar doğurmasına neden olacağı değerlendirilmektedir. Ancak SUA Sözleşmesi'nin ve ek SUA 2005 protokollerinin SOLAS'a kıyasla henüz yeni bir anlaşma olması nedeniyle bu sözleşmenin ulusallaşması çalışmalarının SOLAS'a kıyasla geride kalmasının makul olduğu düşünülebilir. Nitekim SUA Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin büyük çoğunluğunun sözleşmeyi henüz

⁷¹ Pazarıcı, Hüzeyin. *Uluslararası Hukuk*, s. 260.

ulusallaştıramamış olması, Türkiye'nin de bu Sözleşme'ye taraf olarak sözleşmenin ulusal mevzuatla onanması mükellefiyeti altına girmesi nedenlerinden dolayı SUA Sözleşmesi ve 2005 protokollerinin ulusal düzenlemelerle onaylanmasının yakın dönemde gerçekleşeceği ve bu hususta da Türkiye'nin uluslararası standartların gerisinde olmadığı belirtilebilir.

5.2. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Kurumlar

5.2.1. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihi XI. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Ulusal mevzuatta Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kuruluşunu, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenleyen bir kanun mevcut değildir. 211 sayılı İç Hizmetleri Kanunu'nun 35. maddesinde silahlı kuvvetlerin vazifesi, "Türk yurdunu ve anayasa ile tayin edilmiş olan Türkiye Cumhuriyeti'ni kollamak ve korumaktır" olarak belirtilmiştir. Genelkurmay Başkanı'nın görev ve yetkilerini düzenleyen 31 Temmuz 1970 gün ve 1324 sayılı kanun ise oldukça kısa bir metin olup, bu metinde kuvvetlerden sadece isim olarak bahsedilmiştir. Deniz Kuvvetlerine ulusal ve uluslararası teamüllerle tevdi edilen başlıca görev ülkenin denizden gelecek tehditlere karşı savunulması ile deniz alaka ve menfaatlerinin korunması ve kollanmasıdır. Deniz Kuvvetleri'nin resmi internet sitesinde listendiği biçimde kuvvetin görevleri:

Barış döneminde, ulusal çıkarların gerektirdiği denizlerde sancak ve varlık göstermek, gerektiğinde barışı desteklemek, insani yardım ve arama-kurtarma hareketına katılmak, terörizm, uyuşturucu madde ve diğer kaçakçılık faaliyetlerine karşı yapılan harekatta güvenlik güçleri, müttefik kuvvetler ve gerektiğinde hükümet dışı organizasyonlar ile işbirliğinde bulunmak, münhasır ekonomik bölge içerisinde ulusal çıkarların ve deniz çevresinin korunmasında Sahil Güvenlik Komutanlığı ile işbirliği yapmak, gibi görevlere sahiptir.⁷²

Kriz döneminde ve savaşta ise, yukarıdaki görevlere ilave olarak, stratejik caydırıcılık sağlamak, krizlerde uygulanacak askeri tedbirleri almak, deniz kontrolünü sağlamak, ittifak ve gerektiğinde koalisyon hareketına katılmaktır görevleri ile görevlendirilmiştir.⁷³

⁷² Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, < <http://www.dzkk.tsk.tr/> > (23.01.2010)

⁷³ Ibid.

Bu görevlerin ulusal mevzuatta somut dayanakları olmamakla birlikte bu görevler zamanla teamül haline gelerek Dz.K.K.lığı tarafından üstlenilmiştir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na münhasıran bir kuruluş kanunu ulusal mevzuatta olmamakla birlikte halihazırda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Anayasa, İç Hizmetleri Kanunu ve teamüllerin silahlı kuvvetlere tevdi etmiş olduğu ülkenin savunulması, korunması ve kollanması görevini silahlı kuvvetlerin bir parçası olarak Türkiye'nin egemenlik hakları olan denizlerinde korumaktadır.

Bu kapsamda Dz.K.K.lığı uluslararası hukuk ile teamülü deniz hukukundan da aldığı yetkilerle, denizlerdeki hükümlerle hakları ile deniz alaka ve menfaatlerinin korunması ve kollanması çerçevesinde savaşta, devletin deniz yetki alanlarında, açık denizlerde ve düşman karasularında güç kullanabilmekte, gerginlik ve kriz dönemlerinde ise, ortaya çıkabilecek belirsizlik durumlarında güç kullanmayı kontrol etmek maksadıyla, üst makamlarca serbest bırakılan angajman kuralları çerçevesinde hareket etmektedir.

Bugün Dz.K.K.lığı ülke dış politikaları ve NATO görevleri kapsamında özellikle Akdeniz, Ege ve Karadeniz havzasının genelinde yoğun olarak varlık göstermekte ve barışa destek amaçlı çeşitli görevler icra etmektedir. Bununla birlikte Dz.K.K.lığı ana görevi olan harbe hazırlık kapsamında yoğun seyir, faraziye eğitim ve tatbikatlar icra etmektedir.

5.2.2. Sahil Güvenlik Komutanlığı

2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununun 1. maddesi S.G.K.lığının görev ve yetki alanlarını "...Türkiye Cumhuriyeti'nin bütün sahillerinde, iç suları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale boğazlarında, liman ve körfezlerinde, karasularında, münhasır ekonomik bölgesi ile ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimi altında bulunan deniz alanları..." olarak nitelendirmiştir. Bu hüküm S.G.K.lığının açık denizlerde dahil olmak üzere Türkiye'nin egemenlik haklarına sahip olduğu tüm deniz alanlarında (iç sular, karasuyu, bitişik bölge, MEB) kolluk görevleri ve yetkileri olduğunu ifade etmektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın görevlerini belirten kanunun 4. maddesi ise S.G.K.lığını denizlerde güvenlik kavramıyla alakalı olarak, deniz yolu ile yapılan her türlü kaçakçılık eylemleri, 19/04/1926 tarih ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarda Karasuları Dahilinde İcrai Sanat ve Ticaret Hakkında

Kanuna muhalefet, 15/07/1950 tarih ve 5682 sayılı Pasaport Kanununa muhalefet, 15/07/1950 tarih ve 5683 sayılı Yabancıların Türkiye'de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanuna muhalefet, ve 10/06/1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna muhalefet suçlarıyla mücadele etmekle görevlendirmiştir.

Bu çerçevede, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın denizlerde yapılan her türlü kaçakçılık (uyuşturucu, göçmen, gümrüksüz mal) sonucu oluşan güvenlik zafiyetlerine müdahale ile yetkili kolluk kuvveti olduğu özellikle belirtilebilir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı halihazırda denizlerdeki tek kolluk kuvveti olması nedeniyle denizlerde vuku bulan 5237 sayılı Türk Ceza Kanununa muhalefet eylemlerine müdahale eden kolluk kuvveti işlevini de icra etmektedir. Yukarıda bahsedildiği üzere 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu denizler de dahil olmak üzere genel olarak can ve mal güvenliği tesisi ile ilgili hükümler içermekte ve deniz haydutluğu (korsanlık, terör) ile eşdeğer olan deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (madde 223, fıkra 2, 3) ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme (madde 152) suçları ile ilgili hükümler içermektedir. Bu itibarla, pratikte deniz haydutluğu (korsanlık, terör) gibi her nevi denizlerde oluşabilecek can ve mal güvenliğini tehdidiyle mücadele yetki ve sorumluluğunun Sahil Güvenlik Komutanlığı'nda bulunduğu düşünülebilir. Ancak, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın görevlerini belirten 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanununun 4. maddesinde 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun listelenmemiş olması teorik olarak S.G.K.lığını bu görevlerin ifasında yetkisiz kılmaktadır.

6. Türkiye'de Denizlerde Güvenliğin Sağlanmasına İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Denizlerde güvenliğin sağlanması çalışmalarının ve özellikle denizlerde vuku bulabilecek terör ve deniz haydutluğu tehditleriyle mücadele çalışmalarının merkezini oluşturan SUA Sözleşmesi'ni karşılayacak bir ulusal düzenleme halihazırda mevcut değildir. Deniz güvenliği hususunda detaylı bir ulusal düzenlemenin olmayışı deniz güvenliğinin temini çalışmalarının yasal boşluklar nedeniyle etkisiz hale gelmesine ve yargı sürecinin de milli menfaatlere aykırı sonuçlar doğurmasına neden olabilecektir. Ancak SUA Sözleşmesi'nin ve ek SUA 2005 protokollerinin SOLAS'a kıyasla henüz yeni bir anlaşma olması nedeniyle bu Sözleşme'nin ulusallaşması çalışmalarının SOLAS'a kıyasla geride kalmasının makul olduğu düşünülebilir. Nitekim SUA Sözleşmesi'ne taraf

olan devletlerin büyük çoğunluğunun Sözleşmeyi henüz ulusallaştıramamış olması, Türkiye'nin de bu Sözleşme'ye taraf olarak sözleşmenin ulusal mevzuatla onanması mükellefiyeti altına girmesi nedenlerinden dolayı SUA Sözleşmesi ve 2005 protokollerinin ulusal düzenlemelerle onaylanmasının yakın dönemde gerçekleşeceği ve bu hususta da Türkiye'nin uluslararası standartların gerisinde olmadığı belirtilebilir.

Türkiye'nin karasularının Ege Denizi'nde 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'de ise 12 mil olduğu, Türkiye'nin Karadeniz'e kıyısı olan tüm devletlerle ikili anlaşma yapmak suretiyle sadece Karadeniz'de 200 millik MEB ilan ettiği ve Ege, Akdeniz'de Türkiye'nin MEB ilan etmediği, Türkiye'nin hiçbir denizinde bitişik bölge ilanı olmadığı göz önüne alındığında Türkiye'nin etrafındaki denizlerde mümkün olandan daha az yetki ve haklara sahip olduğu görülmektedir. Türkiye tüm denizlerinde coğrafi yapının izin verdiği maksimum ölçüde bitişik bölge ilanı yapmak suretiyle çevre denizlerdeki etki alanını genişletebilecek ve özellikle Akdeniz'de MEB ilan etmek suretiyle de bu bölgedeki milli menfaatlerini daha etkin koruyabilecektir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı halihazırda denizlerdeki tek kolluk kuvveti olması nedeniyle denizlerde vuku bulan 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'na muhalefet eylemlerine müdahale eden kolluk kuvveti işlevini de icra etmektedir. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu denizler de dahil olmak üzere genel olarak can ve mal güvenliği tesisi ile ilgili hükümler içermekte ve deniz haydutluğu (korsanlık, terör) ile eşdeğer olan deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (madde 223, fıkra 2, 3) ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme (madde 152) suçları ile ilgili hükümler içermektedir. Bu itibarla, pratikte deniz haydutluğu (korsanlık, terör) gibi her nevi denizlerde oluşabilecek can ve mal güvenliğini tehdidiyle mücadele yetki ve sorumluluğu Sahil Güvenlik Komutanlığı'nda bulunmaktadır.

Bununla beraber, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın görevlerini belirten 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu'nun 4. maddesinde 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun listelenmemiş olması teorik olarak S.G.K.lığının bu görevlerin ifasında yetkisiz kılmaktadır. Bu yasal boşluk S.G.K.lığının bu alanda icra ettiği faaliyetleri ve yapmış olduğu yasal işlemleri etkisiz hale getirebilecek ve yargı sürecinde de milli menfaatlere aykırı sonuçlar doğmasına neden olabilecektir. Bu itibarla 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu'nun 4. maddesine yapılacak bir değişiklik ile bu maddenin denizlerde

vuku bulan 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'na muhalefet eylemlerini de kapsamının sağlanması ile bu yasal boşluk doldurulabilecektir.

1982 yılında Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinden çıkartılarak kurulan Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2005 yılına kadar tüm kadrosunu geçici olarak görevlendirilen Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Dz.K.K.'lığı) personeli ile doldurmuştur. 2003 yılında 2692 sayılı kuruluş kanununda yapılan değişikliklerle Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın beşinci kuvvet olarak Genel Kurmay Başkanlığı'na bağlanması ve kendi personelini yetiştirmesi öngörülmüştür. Sahil Güvenlik Komutanlığı 2005 yılından itibaren Deniz Harp Okulu ve Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulları'nda kontenjan belirleyerek öğrenci yetiştirmeye başlamış ve aynı yıl sahil güvenlik sınıfına geçiş yapan subay ve astsubaylarını 2005/2006 öğretim döneminde Sahil Güvenlik Eğitim Merkezi'nde açılan sınıf okullarında 1 yıllık oryantasyon eğitime tabi tutmuştur. Yine aynı yıl, Dz.K.K.'lığı ile kurulan koordinasyon neticesinde Dz.K.K.'lığı personelinin dilekçe ile Sahil Güvenlik sınıfına daimi geçişleri sağlanarak Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ara rütbelerdeki kadro ihtiyacı tamamlanılmaya çalışılmıştır. Henüz tam olarak personel kadrolarını dolduramayan Sahil Güvenlik Komutanlığı, bu geçiş dönemi içerisinde Dz.K.K.'lığından geçici olarak atanan personelle ara ve eksik kadrolarını tamamlamaktadır.

Önceki durumda Dz.K.K.'lığından geçici olarak atanan personelin bir kolluk kuvveti olan ve birçok kanunun tevdi ettiği adli, idari görevlere sahip olan Sahil Güvenlik Komutanlığı'na adaptasyonu oldukça zaman almakta, 1-2 yıl sonrasında sahil güvenlik görevleri ve nosyonunu öğrenen personelin Dz.K.K.'lığı bünyesine geri alınması ile personelden istenilen verim alınamamakta ve görev etkinliğinde devamlılık sağlanamamakta idi. Bu sorunlar 2005 yılı itibariyle sahil güvenlik sınıf personelin yetiştirilmeye başlanması ile giderilmeye başlanmış olup bu geçen kısa sürede dahi bu yenilik olumlu neticeler vermeye başlamıştır. Bu sürede görev etkinliğinde artış görülmüş; birçok sahil güvenlik yayını ve yönergesi güncellenmiş ve yayımlanmış, birçok modernizasyon projesi gündeme alınmıştır. Henüz yeni bir kolluk kuvveti olarak tanımlanabilecek olan Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın, zamanla yenilikçi ve yetişmiş çekirdek sahil güvenlik personelinin kadrolarını doldurması; gündemde ve yürütülmekte olan modernizasyon projelerinin hayata geçirilerek tamamlanması ile önümüzdeki yıllarda etkinliğini daha da arttıracaktır.

Türkiye’de mevcut kurumlar imkân, kabiliyet, personel ve projeleriyle birlikte incelendiğinde; Türkiye’de ciddi bir denizcilik oluşumu olduğu görülmektedir. Ancak, bu kurumlar arasındaki koordinasyon ve işbirliği eksikliği deniz alanlarında yetki ayırımına, ulusal mevzuatın uygulanma etkinliğinin düşmesi ve milli kaynakların verimli kullanılamayarak sarf edilmesine neden olmaktadır.

Bu olumsuzlukların giderilmesi ilgili kurumlar arasındaki iş bölümü, koordinasyon ve işbirliğini geliştirecek tedbirler alınmalıdır. Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın, birçok mevzuatın uygulanmasından ‘liman sınırları’ dışında sorumlu olduğu görülmektedir. Türkiye’nin egemenlik haklarına sahip deniz alanlarının % 3’ünden daha küçük bir alanını oluşturan ancak her gemi hareketinin de başlangıç ve bitiş noktasını teşkil eden liman sınırlarında ise bu mevzuatların uygulanmasından Liman Başkanlıkları sorumludur. Bu düzenleme aynı görevleri yapan iki farklı oluşumun milli kaynaklar kullanılarak tertip edilmesine neden olmakla beraber deniz alanları arasında yetki kargaşasına da yol açmaktadır. Yetki ayırımından doğan yasal boşluklar ise denizlerdeki milli menfaati olumsuz yönde etkilemektedir.

Yurt genelinde bulunan toplam 68 Liman Başkanlığı’nın yapısı incelendiğinde kadrosunun liman başkanı, denetmen ve kimi durumlarda ilave hizmetli ile genelde 2-3 kişiden oluştuğu, bu nedenle 24 saat hizmet vermede ve limanlardaki denetimlerde aksaklıklar yaşandığı, deniz araçlarının olmaması dolayısıyla liman sınırları ve demir yerlerinde denizden denetim yapılamadığı görülmektedir.

Yurt genelinde bulunan toplam 65 limanda konuşlu 94 Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları’nın ise her birinin ortalama 12 rütbeli personel ve ilave 6-13 er ile görev yaptığı, ana gemiye ilave olarak süratli kontrol bot, lastik bot ve kara araçlarıyla kontrol timleri tesis etmek suretiyle aynı anda birden fazla olaya müdahale edebildiği, gece gündüz nöbetçi çekirdek kadro bulundurmak suretiyle 24 saat esasına göre hizmet verdiği görülmektedir⁷⁴. Buna ilave olarak S.G.K.lığının yeni bot alım projeleriyle birlikte konuşlu bulunan limanların arttırılmasının planlanması⁷⁵ olumlu bir gelişmedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın denizlerdeki kontrollerinde yapmış olduğu yasal işlemler çoğunlukla 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna muhalefet

⁷⁴ Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.sgk.tsk.tr/index.asp>> (04.02.2010)

⁷⁵ Ibid.

suçları olup bu husus gemilerin liman çıkışlarında Liman Başkanlıkları tarafından titizlikle kontrol edilemediğini göstermektedir.

Bu hususlara istinaden, Denizcilik Müsteşarlığı'nın Taşra Teşkilatı'nın temelini oluşturan Liman Başkanlıkları ve Gemi Sörvey Kurulları'nın görevlerinin ilgili personel ve tesisleri ile birlikte Sahil Güvenlik Komutanlığı'na devredilmesi, gemi kontrollerinin ve ilgili kanunların uygulanmasının etkinliğini arttıracak ve milli kaynakların israfını engelleyecektir. S.G.K.lığı personeli ve araçlarıyla desteklenerek tekrar teşkilatlanacak Liman Başkanlıkları, limanlara geliş gidiş yapan gemilerin etkin olarak kontrol edilmesini sağlayabilecek ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna muhalefetleri, ilgili gemi denize çıkmadan önleyerek genel deniz emniyetini arttıracaktır.

Denizcilik Müsteşarlığı taşra teşkilatıyla, hazırladığı kanunların icrası görevini Sahil Güvenlik Komutanlığı'na devretmekle ulusal denizcilik politika, strateji ve ihtiyaçlarının belirlenmesi, uluslararası denizcilik platformlarında milli menfaatlerin savunulması ve ulusal denizcilik mevzuatının hazırlanması, güncellenmesi çalışmalarına yoğunlaşabilecektir.

Taşra teşkilatının devrine ilave olarak, Denizcilik Müsteşarlığı merkez teşkilatı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı karargahı arasında personel değişimi yapılarak, Sahil Güvenlik Komutanlığı karargahının belirli kadrolarında Denizcilik Müsteşarlığı personelinin görevlendirilmesi ve Denizcilik Müsteşarlığı merkez teşkilatının belirli kadrolarında Sahil Güvenlik Komutanlığı personelinin görevlendirilmesi suretiyle iki kurumun birbirlerini tanınması, müşterek hareket ve koordinenin daha etkin bir biçimde tesis edilmesi sağlanabilecektir. Değişim yapılan bu personel iki kurum arasındaki iletişim kanallarını genişleterek, işbirliğini etkinleştirmek suretiyle hizmet verimliliğini arttıracaktır.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın bir kuruluş kanununun olmayışı ve ulusal mevzuatta denizlerde emniyet ve güvenlik ile ilgili kanunlarda ve denizlerde kolluk görevleri gerektirecek kanunlarda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na görev tayin edilmemesi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın denizlerde kolluk yetkisinin bulunmaması sonucunu doğurmuştur.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde bulunan çok sayıdaki yüzer ve uçar unsurların harbe hazırlık eğitimi kapsamında icra etmiş oldukları teorik eğitim, tatbikat ve keşif karakol seyirleri süresince bu platformlarca ulusal kanunların uygulanabilirliğinin sağlanması denizlerdeki denetim ve kontrolün artmasına ve böylelikle ulusal mevzuatın daha etkin uygulanabilmesine neden olacaktır.

SUA sözleşmeleri kapsamında hazırlanmakta olan denizlerde terör ve deniz haydutluğu ile mücadele konusundaki düzenlemelerde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na da somut görevler ve yetkiler verilmesi denizlerdeki denetim sıklığını ve kapsamını arttıracak olup, yasal boşluklara mahal verilmesini engelleyecektir. Bununla beraber, belirli görevlere ve seyirlere çıkan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yüzer unsurlarında seyir süresince Sahil Güvenlik Komutanlığı'ndan bir kontrol timi ya da yasal işlem subayı bulundurulması/görevlendirilmesi ile bu platformların yasal olarak kolluk denetimi ve görevleri yapabilmelerine olanak sağlanmış olacaktır. Bu çerçevede Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yüzer unsurlarının yaptığı seyirlere ek bir işlev kazandırılmakla milli kaynakların daha etkin kullanımı sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte savaş zamanı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hareket komutasına girecek olan Sahil Güvenlik Komutanlığı personelinin bu ilave görevlendirme ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hareket tarzına ünsiyetinin artması sağlanabilecektir.

Buna benzer olarak, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ile Sahil Güvenlik Komutanlığı yüzer unsurları personeli arasında geçici olarak personel değişimi yapılması ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı personelinin ilgili kurum hareket tarzını tanınması ve iki kurum arasındaki iletişim kanallarını genişleterek, işbirliğini etkinleştirmek suretiyle hizmet verimliliği arttırılabilecektir.

SONUÇ

Son 150 yıl içerisinde hızla gelişen sanayileşme ve buna bağlı olarak artış gösteren üretim, liberalleşen ekonomiler, artan talep ve tüketim, gelişen üretim, iletişim ve ulaşım teknolojileri, ülkeler ve kıtalar arası ticareti de geliştirmiş, arttırmış ve bugün dünya ticaretinin yüzde 90'ı deniz taşımacılığıyla gerçekleşir olmuştur.

Ticari taşımacılığın yanı sıra, dünyada genel olarak artan refah seviyesi ve denizcilik de dâhil olmak üzere her alandaki teknolojik gelişmeler, deniz ulaşımını ve deniz turizmini de arttırmıştır. Yeryüzünün dörtte üçünü kaplayan denizlerde bulunan canlı ve cansız doğal kaynaklar gelişen teknoloji ile daha etkin ve kapsamlı çıkarılabilir olmuş ve bu da doğal kaynaklar bakımından da denizlerin önemini insanoğluna sürekli hissettirir olmuştur. Artan kültürel ve refah seviyesine istinaden sportif ve kültürel turistik aktivitelerde de denizcilik yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bahsi geçen tüm bu nedenler deniz güvenliği ve emniyeti hususlarının hissedilir önemini zamanla arttırmıştır.

Denizlerde emniyet kavramı denizlerde yapılan her türlü aktivitede can ve mal emniyetinin sağlanmasına ilişkin düzenlemeleri ve alınan tedbirleri kapsamaktadır. Bu düzenlemeler genel olarak, gemilerin emniyetli bir biçimde yüzmesi için inşasında, bakım-tutumunda, işletilmesinde uyulması gereken standart ve tekniklerin belirlenmesini; gemilerde bulunan can kurtarma teçhizatlarının (can salı, can simidi, can yeleği vb.) teknik standartlarının ve gemilerde bulundurulma seviyelerinin belirlenmesini; deniz kazalarında kazazedelerin kurtarılması amacıyla arama kurtarma organizasyon, sistem ve stratejilerinin kurulup geliştirilmesini; denizlerde emniyetin sağlanması hususunda denizlerdeki gemileri kullanan bireylerin (gemiadamları) eğitim seviyeleri, yeterlilikleri ve seyirler esnasında vardiya nöbetlerinin tutulma usul ve standartlarının belirlenmesini; denizde artan faaliyetlere paralel olarak artan trafiğin düzenlenmesi ve denizde karşılaşılan gemilerin çatışmalarını engellemek üzere bir nevi uluslararası 'deniz trafik kuralları' düzenlemeleri getirilmesini içermektedir.

Denizlerde güvenlik kavramı ise bir birey veya grubun isteği (kasti) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditleri kapsamaktadır. Bu itibarla; geleneksel olarak gemilere ve personeline karşı yasadışı saldırıları ifade eden deniz haydutluğuna karşı yapılan düzenlemeler ve alınan tedbirler ile birlikte her türlü kaçakçılık faaliyetlerinin

(göçmen, uyuşturucu, silah vb.) engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirler güvenlik kavramı ile ilişkilidir.

Denizcilik tarihi incelendiğinde insanoğlunun denizlerde emniyet ve güvenliğin sağlanması konusunda özellikle son asrın sunmuş olduğu medeni ve teknolojik imkanlar desteğiyle oldukça fazla mesafe katetmiş olduğu görülmektedir. Gelişen maddi ve teknolojik imkanlarla, üretilen gemiler sert tabiat şartlarına daha dayanıklı hale getirilmiş, gemi adamlarının bilgi ve beceri seviyeleri yükseltilmiş, gemi adamları daha modern ve etkin iletişim, seyir, makine ve yardımcı sistemlerle desteklenmiştir. Bununla birlikte deniz kazalarına müdahale etmek ve kazazedelerin kurtarmak amacıyla kıyı devletlerinin arama kurtarma görev ve hizmetleri geliştirilmiş ve yeryüzünün dörtte üçünü kaplayan denizlerde ülkelerin gerek arama kurtarma faaliyetleri için ve gerek güvenlik tesisi için denetimleri artmıştır.

Modern çağın getirdikleriyle birlikte bugün denizcilik, tarihinin en emniyetli ve güvenilir dönemine ulaşmış olsa da halen bu hususlarda katedilecek önemli mesafeler bulunmaktadır. Denizlerde mutlak emniyet ve güvenliğin tesisinin zorluğu, geniş deniz alanları ve zaman zaman görülen tabiatın karşı konulamaz gücü göz önüne alındığında, siyasal bilimlerde mutlak demokrasiye ulaşmanın zorluğuna benzemektedir. “Mutlak demokrasiye ulaşılamaz, ancak yaklaşılr” mantığı denizcilikte emniyet ve güvenliğin tesisi için de geçerlidir.

İnsanoğlu bu devasa alanları kaplayan denizlerden elde edebileceği çıkarları keşfettikçe ve denizlerden daha etkin faydalanabilmesine olanak tanıyacak teknolojileri geliştirdikçe denizlerin kullanımını artmaya devam edecektir. Denizlere bağlılığın ve denizlerin kullanımının artması denizlerde emniyet ve güvenliğin tesisi için yeni sistem ve teknolojilerin geliştirilmesini beraberinde getirecektir.

Günümüz dünyasında genel olarak denizlerde emniyet ve güvenlik hususları uluslararası platformda Birleşmiş Milletler’in bir alt kuruluşu olan IMO’nun yapmış olduğu muhtelif düzenlemelerle sağlanmaktadır.

Denizlerde emniyet ihtiyaçlarına paralel olarak ilkin IMO’nun inisiyatifi ile Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) hazırlanmış olup bu Sözleşme geniş muhteviyatına paralel olarak bugün deniz emniyeti çalışmalarının merkezini teşkil eder olmuştur. Deniz araçlarının aşırı yüklenerek emniyetsiz hale getirilmesini önlemek

amacıyla Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (*LOAD LINES 66*) ve gemi tonaj ölçümlerine bir standart getirilmesi maksadıyla da Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (*TONNAGE 69*) yine IMO tarafından yürürlüğe konmuştur. Denizlerde emniyetin sağlanması amacıyla denizlerdeki gemileri kullanan bireylerin eğitim seviyeleri ve yeterlilikleri; seyirler esnasında vardiya nöbetlerinin tutulma usulleri Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (*STCW 1978*) ile belirlenmiştir.

Denizde artan faaliyetlere paralel olarak artan trafiğin düzenlenmesi ve denizde karşılaşılan gemilerin çatışmalarını engellemek üzere bir nevi uluslararası 'deniz trafik kuralları', Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (*COLREGs 1972*) ile oluşturulmuştur. IMO tarafından hazırlanan Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (*SAR 79*); uluslararası arama kurtarma planı oluşturması, sahilgar üye devletleri ilgili arama kurtarma bölgelerinde kıyı gözetleme ve arama kurtarma hizmeti vermekle mükellef kılması ve arama kurtarma organizasyonları arasında işbirliği, eşgüdüm ve bilgi, teknik, teknoloji paylaşımını teşvik etmesi ile deniz kazalarında maruz kalanların emniyete alınması gibi önemli bir emniyet boşluğunu doldurmuştur.

Yukarıda belirtilen güvenlik ihtiyaçlarına paralel olarak ise IMO'nun başlıca olduğu BM'nin inisiyatifi ile uyuşturucu madde kaçakçılığı ve göçmen kaçakçılığının önlenmesi amacıyla taraf devletler arasında işbirliğinin artırılması maksadıyla Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ve Sınırışan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin eki olan Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolü hazırlanmıştır.

Denizlerde vuku bulabilecek can ve mala karşı her türlü deniz haydutluğuna karşı taraf devletlerin arasında işbirliğini arttırmak suretiyle etkin bir uluslararası mücadele ve caydırma mekanizması kurulması maksadıyla IMO tarafından Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi (*SUA*) hazırlanmıştır. Bununla birlikte gemilerin limanlardaki güvenliğinin artırılması ve genel olarak gemilerin müstakil güvenliklerinin artırılması maksadıyla IMO tarafından Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Tüzüğü (*ISPS Code*) yürürlüğe konmuştur.

1958 yılında kuruluşundan beri IMO'ya üye olan Türkiye, son on yıla kadar IMO içerisinde aktif rol almamıştır. Ancak 10 Ağustos 1993 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde bulunan Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün 'Denizcilik Müsteşarlığı' adı

altında yeniden yapılanarak kurulması ile Türkiye'nin denizcilik faaliyetlerinde bir artış başlamıştır. 21/06/1996 tarihinde Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu'nun kurulmasıyla denizcilikle ilgili ulusal kurum ve kuruluşların koordinasyonunun sağlanmasına yönelik önemli bir adım atılmıştır.

Bu çalışmalar neticesinde Türkiye, ilk kez IMO Genel Kurulu'nun 21. toplantısında 2000 ve 2001 yıllarında Konsey'in C Grubu üyeliğine seçilmiş ve sonradan 2008 ve 2009 iki yılı için de Konseyin C grubunda hizmet vermiştir. Bunun yanında 1997'de Akdeniz Memorandumu'na üye olmuş ve 2000'de Karadeniz Memorandumu'nun oluşturulmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Ulusal mevzuatın güncellenmesi ve üye olunan uluslararası anlaşmalara uyum sağlanması çalışmalarına hız verilmiştir. Ulusal mevzuat incelendiğinde mevcut kanunlara son 10 yıl içerisinde birçok güncelleme yapıldığı ve yeni bir çok yönetmeliğin yürürlüğe konduğu görülecektir.

Türkiye deniz emniyeti ve deniz güvenliği konularında yapılmış olan uluslararası anlaşmaların başlıcalarına taraf olmuş ve sözleşmelerin büyük kısmını ulusal yasa ve yönetmeliklerle yürürlüğe koymuştur. Bu husus, Denizcilik Müsteşarlığının merkezi teşkilatının yoğun çalışmalarının pozitif bir neticesidir. Henüz yeni bir kuruluş olarak tanımlanabilecek olan Denizcilik Müsteşarlığı'nın, zamanla uzman kadrolarının oluşturulması ve yenilikçi ve yetişmiş personelin bu kadrolarda görev almasıyla önümüzdeki yıllarda etkinliğini daha da arttıracacağı değerlendirilmektedir.

Denizlerde emniyetin sağlanması çalışmalarının merkezini oluşturan SOLAS Sözleşmesi'ne istinaden son yıllarda birçok ulusal mevzuat yürürlüğe konmuş olup, deniz emniyeti hususlarındaki ulusal düzenlemeler daha kapsamlı ve detaylı bir hal alarak etkinleştirilmiştir. Bu hususa istinaden mevcut ulusal mevzuat deniz emniyetinin sağlanması ihtiyaçlarını yüksek seviyede karşılamaktadır.

Türkiye'de uluslararası kurallar ve standartların ulusal mevzuatlara yansıtılması ve ilgili kurumların etkin olarak işleyişinin sağlanmasında önemli mesafeler kat edilmiş olmasına rağmen, bazı eksiklikler ve aksaklıklar yok değildir. Bu bağlamda özellikle ilgili kurumların yetki ve görevlerinin ayrıştırılması, belirginleştirilmesi ve bu kurumlar arasında eşgüdümün kurulması konularında yapılması gerekenler vardır.

KAYNAKÇA

KİTAP ve MAKALELER

Açıkgöz, Akif. Türk Silahlı Kuvvetleri Arama Kurtarma Timlerinin Yerleşiminin Yeniden Düzenlenmesi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kara Harp Okulu Komutanlığı, Ankara 2004.

Albrechtsen, Eirik. "Security vs Safety", NTNU - Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management, Ağustos 2003.

Allen, Craig H. "Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention", *San Diego International Law Journal*, Spring 2009. Vol. 10, Issue 2; p. 265-333.

Anastasakos, Agisilaos A; Goulielmos, Alexandros M. "Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports: An impact assessment of ISPS code", *Disaster Prevention and Management*, Bradford: 2005. Vol. 14, Iss. 4; pg. 462.

Annati, Massimo. "Maritime Security against Terrorism and Piracy", *Military Technology*, 2009. Vol. 33, Issue 3, p. 32-37.

Ayverdi, İlhan. *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Lugatı, İstanbul 2008.

Baykal, Ferit Hakan. *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa Basım Yayım, İstanbul 1998.

Bennet, C., "Health and Safety: Human Error- Preventing accidents at sea by improving the conditions for seafarers", *Tinig ng Marino Newspaper*, 2004.
<<http://www.ufs.ph/tinig/janfeb04/01020415.html>>

Blanco-Bazán, Agustín. "IMO – Historical Highlights in the Life of a UN Agency", *Journal of the History of International Law*, 2004, Vol. 6 Issue 2, p. 259-283.

Boisson, Philippe. *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*. Paris: Edition Bureau Veritas, 1999.

Chalk, Peter. "The Maritime Dimension of International Security", RAND Project Air Force, RAND Corporation. 2008.

Combating Piracy off Somalia, Military Technology, 2009. Vol. 33, Issue 3, p. 38-40.

- Çelimli, Zafer. Türk Deniz Arama Kurtarma Organizasyonu İçerisinde Yer Alan Kurumlar ile ABD Sahil Güvenlik Teşkilatının Karşılaştırılması (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul 2003.
- Çiçekli, Bülent. “Yasa Dışı Göç, İnsan Kaçakçılığı ve İnsan Ticareti ile Mücadele ve Türkiye”, *Polis Bilimleri Dergisi*, Cilt 7 (1) 2005, s 43-47.
- Doğru, Sami. Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Kamu Hukuk Anabilim Dalı, Ankara 2008.
- Ferhanoğlu, Ferhat. Türkiye'nin Çevre Denizlerde Seyir Güvenliği ve Kurtarma Yardım Konusundaki Yetki ve Yükümlülükleri (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi, Ankara 1991.
- Gökalp, İbrahim. *Milletlerarası Adalet Divanı'nın Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasına Dair Kararlarında Dikkate Aldığı İlkeler*, Beta Basım Yayın, İstanbul 2008.
- Gönlübol, Mehmet. *Uluslararası Politika: İlkeler, Kavramlar, Kurumlar*.Siyasal Kitabevi, Ankara 2000.
- Gürel, Evren. Dünya Deniz Ticaret Filosunda Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Kodu Uygulama Süreci Analizi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetim Anabilim Dalı, İzmir 2005.
- Hesse, Hartmut G.. “Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security”, *International Journal of Marine & Coastal Law*, Eylül 2003. Vol. 18 Issue 3; p. 327-340.
- Jale, Nur Ece. İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi, Ankara 2005.
- Jale, Nur Ece. “Korsanlık Olayları ve Denizde Güvenlik”, *Deniz Haber*, 2.11.2008, <<http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11>>
- Jale, Nur Ece. “Denizde Güvenlik”, *Deniz Haber*, 17.07.2007, <<http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11>>
- Joyner, Christopher. “Navigating Troubled Waters: Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism”, *Georgetown Journal of International Affairs*, Washington: Summer 2009. Vol. 10, Iss. 2; p. 83

- Kraska, James; Wilson, Brian, "Piracy Repression, Partnering and the Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Haziran 2009. Vol. 40, Issue 1; p. 43-59.
- Kuran, Selami. *Uluslararası Deniz Hukuku*, Türkmen Yayınevi, İstanbul 2009.
- Li, K. X., and J. Wonham. "Maritime Legislation: New Areas For Safety Of Life At Sea", *Maritime Policy & Management*, Eylül 2001. Vol. 28, Issue 3; p. 225-234.
- Mednikarov, Bojan; Kolev, Kiril. "Terrorism On The Sea, Piracy, And Maritime Security" *International Journal of Information & Security*, 2006. Vol.19; p. 102-114.
- Mitroussi,Kiriaki. "Quality in Shipping: IMO's Role and Problems of Implementation", *Disaster Prevention and Management*, Bradford: 2004. Vol. 13, Iss. 1; p. 50
- Özman, Aydoğan. *Deniz Hukuku I*, Turhan Kitabevi, Ankara 2006.
- Pazarcı, Hüzeyin. *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005.
- Stankiewicz, Wojciech. "International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century", *The American Behavioral Scientist*, Şubat 2005, Vol. 48, Issue 6; p. 683-699.
- Toluner, Sevin. *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi*, Beta Yayınları, İstanbul 1996.
- Turan, Sibel. "Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2004. Sayı 4 (1); s. 63-75.
- Uçarol, Rıfat. *Siyasi Tarih (1789-2001)*, Der Yayınları, İstanbul 2008.
- Yavuz, Celalettin. "Somali'de Korsanlık – Denizde Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği", TÜKSAM, 03.12.2008, <<http://www.turksam.org/tr/a1535.html>>
- Yavuz, Sedef. Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile ilgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması için gerekli Düzenlemeler (Uzmanlık Tezi), Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara 2003.
- Zheng, Haisha, "Maritime safety policy and risk management", Hong Kong Polytechnic University, Hong Kong 2008.
- Zhu, Jianjun; Ou, Ziqiang . "AIS Database Powered by GIS Technology for Maritime Safety and Security. " *The Journal of Navigation*, Ekim 2008, Vol. 61, Iss. 4, p. 655-665.

DÖKÜMANLAR

Danger at Sea – Working in the Fishing Sector, ILO Communication and Public Information, 2004.

Economic and Social Consequences of Drug Abuse and Illicit Trafficking, United Nations International Drug Control Programme, 1998.

Forced Labor Statistics, ILO, A Global Alliance Against Forced Labor: 2005.

General Report, ILO 18th International Conference on Labor Statistics, 2008.

IMO Decisions on Implementation of LRIT, Maritime Studies. Canberra: Nov/Dec 2007. p. 28

Maritime Security Measures Are Under the Spotlight at IMO Safety Meeting, Oil Spill. Haziran 2004. Vol. 27, Issue 23; p. 1-2.

Small Arms Survey 2002: Counting the Human Cost. Geneva: Graduate Institute of International Studies, Oxford University Press 2002.

SOLAS Amendments and ISPS Code Enter Into Force, Oil Spill Intelligence Report. Temmuz 2004. Vol. 23, Issue 7; p. 1-3.

Tourism Highlights: 2009 Edition, United Nations World Tourism Organization, 2009.

Trafficking in Persons: Global Patterns, United Nations Office on Drugs and Crime, 2006.

Trafficking in Persons Report 2008, U.S. Department of State, Washington 2008.

International Conference Adopts Revised Treaties to Address Unlawful Acts at Sea, Oil Spill Intelligence Report, Ekim 2005. Vol. 28, Issue 43; p. 1-2.

ULUSAL MEVZUAT

Arama Kurtarma Yönergesi, Sahil Güvenlik Komutanlığı, 06/01/2010.

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, KHK Tarihi: 10/08/1993, KHK No: 491

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 4922, Kanun Kabul Tarihi: 10/06/1946.

Denizde Can Ve Mal Koruma Hakkında Kanun Ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 5790, Kanun Kabul Tarihi: 16/07/2008.

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Karar Tarihi 12/12/1977, Karar No: 7/14561.

Gemiadamları Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 31/07/2002, Resmi Gazete Sayısı: 24832.

Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 22/04/2007, Resmi Gazete Sayısı: 26501.

Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütükleme Ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 30/01/1997, Resmi Gazete Sayısı: 22893.

Gemilerin Genel Denetimi Ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 10/11/2006, Resmi Gazete Sayısı: 26342.

Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 12/3/2009, Resmi Gazete Sayısı: 27167.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 17/11/2009, Resmi Gazete Sayısı: 27409.

Gemi Teçhizatı Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 23/10/2005, Resmi Gazete Sayısı: 25975.

Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına Ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik, Ulaştırma Bakanlığında: Resmi Gazete Tarihi : 17/02/2007, Resmi Gazete Sayısı : 26437

Gemi Ve Su Araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım-Onarımlarında Uygulanacak Usul Ve Esaslara Dair Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 23/8/2007, Resmi Gazete Sayısı: 26622.

Gezi Tekneleri Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 28/12/2006, Resmi Gazete Sayısı: 26390.

Gemi Sicili Nizamnamesi, Resmi Gazete Tarihi: 04/02/1957, Resmi Gazete Sayısı: 9526.

Gemi Adamlarının Yeterliği Ve Sayısı Hakkında Tüzük, Resmi Gazete Tarihi: 26/08/1986, Resmi Gazete Sayısı: 19203.

Gemilerde Yolcuların Sıhhi Emniyeti Hakkında Nizamname, Resmi Gazete Tarihi: 28/01/1943, Resmi Gazete Sayısı: 5316.

İç Su Araçları Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 21/10/2006, Resmi Gazete Sayısı: 26326

Karasuları Kanunu, Kanun Numarası : 2674, Kabul Tarihi: 20/5/1982

Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu, Kanun Numarası : 5607, Kabul Tarihi: 21/03/2007

Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri Ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi : 28/11/2006, Resmi Gazete Sayısı : 26360

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi : 26/03/2006, Resmi Gazete Sayısı : 26120

Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B Cs Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ, Resmi Gazete Tarihi : 11/9/2007, Resmi Gazete Sayısı : 26640

Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B Cs Cihazının Gemilere Donatılmasına Ve Özelliklerine Dair Tebliğde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tebliğ, Resmi Gazete Tarihi : 17/2/2009, Resmi Gazete Sayısı : 27144

Özel Teknelerin Donatımı Ve Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 02/03/2008, Resmi Gazete Sayısı: 26804.

Ro-Ro Yolcu Gemileri Ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 30/01/2008, Resmi Gazete Sayısı: 26772.

Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, Kanun Numarası : 92, Kabul Tarihi: 9/7/1982.

Sahil Güvenlik Komutanlığının İdari ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük, Bakanlar Kurulu Karar No: 85/9709, Karar Tarihi 16/07/1985.

Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü, Resmi Gazete Tarihi: 16/07/1966, Resmi Gazete Sayısı: 12350

Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü, Resmi Gazete Tarihi: 08/04/1966, Resmi Gazete Sayısı: 12269

Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük, Resmi Gazete Tarihi: 15/04/1948, Resmi Gazete Sayısı: 6884

Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük , Resmi Gazete Tarihi: 08/10/1952, Resmi Gazete Sayısı: 8227

Telsiz Operatör Yeterlikleri Ve Sınav Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 04/06/2004, Resmi Gazete Sayısı: 25482.

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, Bakanlar Kurulu Karar No : 2001/3275, Karar Tarihi: 20/09/2001.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Karar Tarihi : 08/10/1998, Karar No : 98/11860.

Türk Ceza Kanunu, Kanun Numarası : 5237, Kabul Tarihi: 26/09/2004

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 23/06/2000, Resmi Gazete Sayısı: 24088.

Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 01/10/2003, Resmi Gazete Sayısı: 25246.

Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planına İlişkin Tebliğ, Denizcilik Müsteşarlığı, Resmi Gazete Tarihi : 11/07/2002, Resmi Gazete Sayısı : 24812

Uluslararası Gemi Ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği, Ulaştırma Bakanlığından: Resmi Gazete Tarihi : 20/03/2007, Resmi Gazete Sayısı : 26468

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere Ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 27/10/2009, Resmi Gazete Sayısı: 27389

Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 21/06/1996, Resmi Gazete Sayısı: 22673.

Yolcu Gemilerinin Emniyetine Ve Gemideki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik (Mülga), Resmi Gazete Tarihi: 14/08/2006, Resmi Gazete Sayısı: 26259

Yolcu Gemilerinin Emniyetine Ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik , Resmi Gazete Tarihi : 12/12/2007, Resmi Gazete Sayısı : 26728

150 Gros Tonilatodan Küçük, Yolcu Veya Yük Taşıyan Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları Veya Yük Hadleri Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 03/05/1967, Resmi Gazete Sayısı: 12588

1988 Tarihli Uyuşturucu Ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi Ve Uyuşturucu Ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Resmi Gazete Tarihi: 25/11/1995, Resmi Gazete Sayısı: 22474.

ULUSLARARASI MEVZUAT

Açık Deniz Sözleşmesi (1958), Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982).

Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi (COLREG 1972).

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974).

Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR 1979).

Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78).

Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 1969).

Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1988).

Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokol 1988).

Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolü, 13 Aralık 2000.

Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi (IMO 1948).

Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu (IAMSAR Manual); Cilt 1, 2, 3; IMO, 2003.

Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1976).

Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, 19 Aralık 1988.

Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LOADLINES 1966).

Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi 88 Protokolü (LOADLINES 88 Protokolü).

İNTERNET SİTELERİ

Adalet Bakanlığı Uluslararası Hukuk ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi. <<http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/yeni/>>

Amerikan Çevre Koruma Örgütü Resmi İnternet Sitesi
<<http://www.epa.gov/oia/trade/transport.html>>

Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi <<http://www.uscg.mil/>>

Ana Arama Kurtama Koordinasyon Merkezi Resmi İnternet Sitesi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. <<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/sar.asp>>

Deniz Kazaları Araştırma Uzmanları Uluslararası Forumu (MAIIF),
<<http://www.maiif.org/>>

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.dzkk.tsk.tr/>>

Dünya Turizm Örgütü Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.unwto.org>>

IMB Piracy Reporting Center Official Website, International Maritime Board (IMB),
<http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12>

İrlanda Denizcilik Enstitüsü Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.marine.ie>>

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi,
<<http://www.coastalsafety.gov.tr/>>

Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.sgk.tsk.tr/index.asp>>.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet Sitesi.
<<http://www.denizcilik.gov.tr/>>

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.imo.org/>>.

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Resmi İnternet Sitesi <<http://www.ilo.org>>

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Türkiye Ofisi Resmi İnternet Sitesi,
<<http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/index.htm>>

Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü (IMSO) Resmi İnternet Sitesi,
<<http://www.imso.org/>>

Uluslararası Fener İdareleri Birliği (IALA) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.iala-aism.org/>>

Uluslararası Kurtarma-Yardııı Birliği (ISU) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.marine-salvage.com/>>

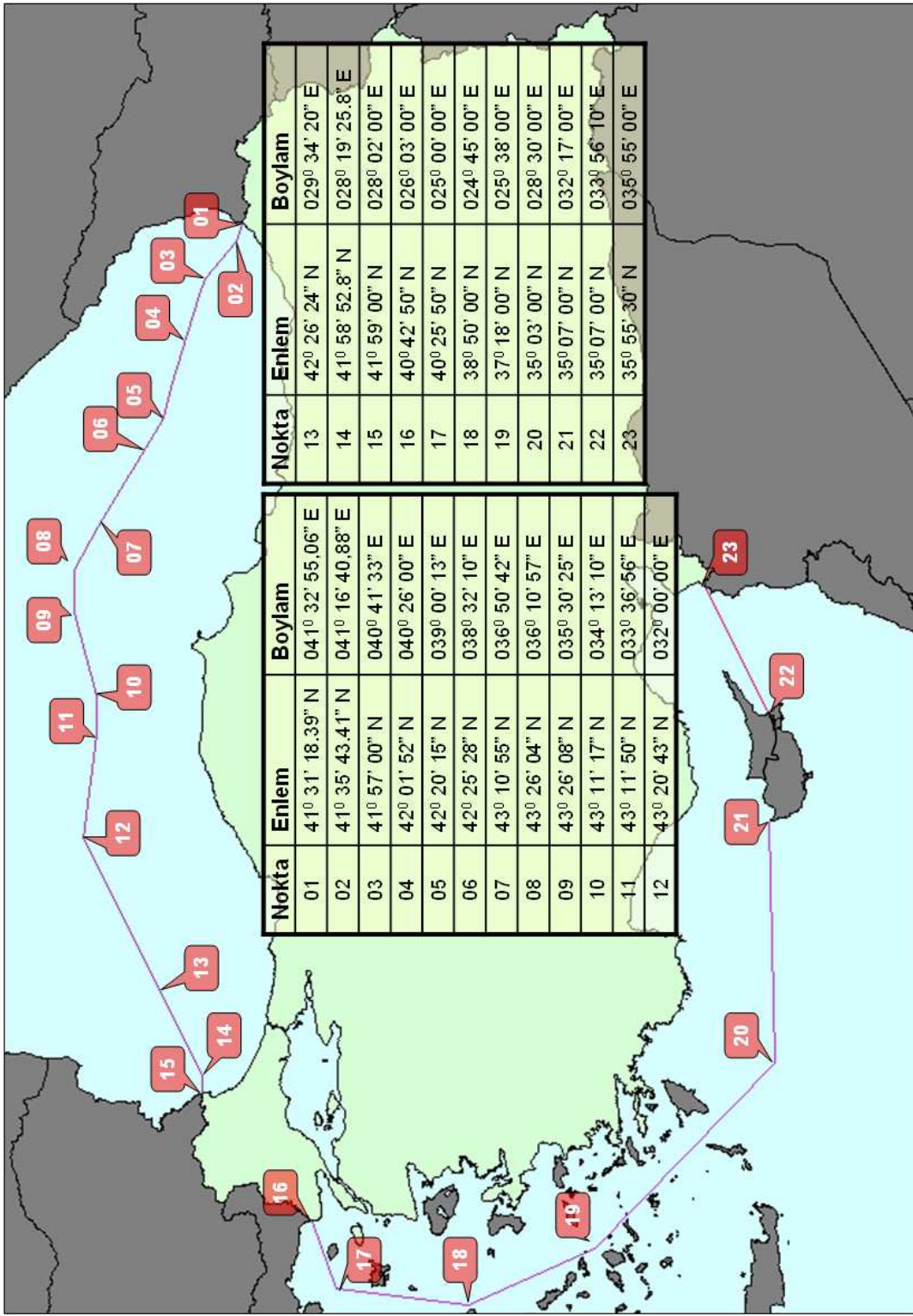
Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.itu.int/net/about/index.aspx>>

Uluslararası Denizcilik Kurtarma Federasyonu (IMRF) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.international-maritime-rescue.org/about.php>>

Uydu Yardııımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT) Resmi İnternet Sitesi, <<http://www.cospas-sarsat.org/>>

EK

TÜRK ARAMA KURTARMA BÖLGESİ



Kaynak: Ulusal Arama Kurtarma Koordinasyon Planı Eki