

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



**ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD)
ÇERÇEVESİNDE LİMANLARDA HAZIRLANAN DİĞER GÜVENLİK
PLANLARI İLE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANININ ENTEGRASYONU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Özgür Köksal TOHUMCU

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Uluslararası İlişkiler ve Terörizm Araştırmaları Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin KAZAN

Ocak, 2019

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



**ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD)
ÇERÇEVESİNDE LİMANLARDA HAZIRLANAN DİĞER GÜVENLİK
PLANLARI İLE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANININ ENTEGRASYONU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Özgür Köksal TOHUMCU
(Y1612.305005)

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Uluslararası İlişkiler ve Terörizm Araştırmaları Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin KAZAN

Ocak, 2019

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ



YÜKSEK LİSANS TEZ ONAY FORMU

Enstitümüz Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Uluslararası İlişkiler Ve Terorizm Araştırmaları Tezli Yüksek Lisans Programı Y1612.305005 numaralı öğrencisi **Özgür Köksal TOHUMCU**'ın "ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU ÇERÇEVESİNDE LİMANLARDA HAZIRLANAN DİĞER GÜVENLİK PLANLARI İLE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANININ ENTEGRASYONU" adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 09.01.2019 tarih ve 2019/1 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile Tezli Yüksek Lisans tezi 31.01.2019 tarihinde kabul edilmiştir.

	<u>Unvan</u>	<u>Adı Soyadı</u>	<u>Üniversite</u>	<u>İmza</u>
Danışman	Dr. Öğr. Üyesi	Hüseyin KAZAN	İstanbul Aydın Üniversitesi	
Asıl Üye	Prof. Dr.	Barış ÖZDAL	Bursa Uludağ Üniversitesi	
Asıl Üye	Prof. Dr.	Ragıp Kutay KARACA	İstanbul Aydın Üniversitesi	
Yedek Üye	Dr. Öğr. Üyesi	Çağrı ERKUL	Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi	
Yedek Üye	Dr. Öğr. Üyesi	Şevket AYZAZ	İstanbul Aydın Üniversitesi	

ONAY

Prof. Dr. Ragıp Kutay KARACA
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD) ÇERÇEVESİNDE LİMANLARDA HAZIRLANAN DİĞER GÜVENLİK PLANLARI İLE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANININ ENTEGRASYONU” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografya da gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim. (31/01/2019)

Ocak, 2019

Özgür Köksal TOHUMCU

ÖNSÖZ

11 Eylül 2001'de ABD'de gerçekleşen terör saldırıları sonucunda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından denizlerde meydana gelebilecek muhtemel saldırıların önlenmesi amacıyla gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirlerin alınması amacıyla görüşmeler yapılmış ve bu görüşmeler neticesinde ISPS Kod (International Ship and Port Facility Security Code) kabul edilerek 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ülkemizde de ISPS Kod 01 Aralık 2003 tarihinde yayımlanan ISPS Kod Uygulama Talimatı ve daha sonra 20 Mart 2007 tarihinde 26468 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği ile hayata geçirilmiştir. ISPS Kod ile denizcilik sektörü güvenlik (security) kavramıyla tanışmış olup, bahse konu kod ile gemilerle birlikte liman güvenliğine yönelik de yeni düzenlemeler getirilmiştir.

ISPS Kod; uluslararası sefer yapan gemiler ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerinin muhtemel tehditlere karşı sistemli bir şekilde güvenliğinin sağlanmasını ortaya koyan Güvenlik Kodudur. Tez konusu olarak ISPS Kodun seçilmesinin nedeni; ülkemizdeki deniz limanlarında hazırlanan Güvenlik Planlarının birbiri ile entegrasyonunun sağlanmamış olmasından kaynaklanan güvenlik zafiyetlerini ortaya koymaktır. Deniz limanlarının güvenliğinin sağlanmasında yetkili otorite olan devlet kurumlarının çalışmaları incelenerek sistemdeki aksayan yönler belirlenecektir.

Özellikle ülkemizde ISPS Kodun uygulandığı limanlardaki güvenlik uygulamalarının 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulanmasına ilişkin Yönetmelik ile entegrasyonu incelenerek meydana gelen aksaklıklar ortaya konulacaktır. Buna paralel olarak muhtemel saldırı sonucu tahribatın, can ve mal kaybının çok yüksek derecelere ulaşacağı LNG Limanlarına yönelik denizden gelecek muhtemel saldırılarda ülkemizde alınan güvenlik tedbirlerinin yeterliliği incelenerek LNG Limanlarındaki güvenlik zafiyetleri ortaya konulacaktır.

Ayrıca bu çalışmada LNG Limanlarındaki ISPS Kod uygulamalarının yeterlilik seviyesi ele alınarak güvenlik uygulamalarındaki eksikliklerin tespit edilmesi, mevcut politikaların geliştirilmesi ve eksik görülen hususlarda yeni politikaların üretilmesi amaçlanmaktadır.

Tezimin hazırlanmasında değerli yardımlarını esirgemeyen başta tez danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Hüseyin KAZAN hocama, verimli bir şekilde geçen derslerinden faydalandığım değerli hocalarım; Prof. Dr. Mehmet Ulvi SARAN, Dr. Öğretim Görevlisi Filiz KATMAN, Hazine ve Maliye Bakan Yardımcısı Dr. Nurettin NEBATİ ve Deniz Harp Okulu ile Milli Savunma Üniversitesi kütüphanelerinde çalışma fırsatı bulmamı sağlayan kıymetli büyüğüm Emekli Albay Afıyet GÖZEL'e, tez hazırlama sürecinde sürekli bana destek olan kıymetli kardeşim Mustafa YILDIZ'a ve her zaman yanımda olarak değerli desteğini hiçbir zaman esirgemeyen eşim Canan TOHUMCU'ya sonsuz şükranlarımı sunuyorum.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	iii
KISALTMALAR	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	x
ÖZET.....	xi
SUNMARY	xiii
1. GİRİŞ.....	1
2. DENİZ TİCARETİNİN ÖNEMİ.....	5
2.1. Deniz Taşımacılığı.....	8
2.1.1. Layner taşımacılığı.....	9
2.1.2. Tramp taşımacılığı.....	11
2.2. Gemi Türleri	12
2.2.1. Kuru yük gemileri	13
2.2.2. Sıvı yük gemileri	14
2.2.3. Açık deniz gemileri	16
2.2.4. Yolcu gemileri.....	17
2.3. Deniz Ticaret Filosu.....	18
2.3.1. Toplam elleçleme istatistikleri	26
2.3.2. Taşımacılıkta ihracat rakamları	27
3. DENİZ HAYDUTLUĞU VE DENİZ TERÖRİZMİ.....	29
3.1. Denizde Gerçekleşen Terör Saldırıları	32
3.1.1. Achille lauro yolcu gemisinin kaçırılması	33
3.1.2. Avrasya feribotunun kaçırılması	33
3.1.3. USS Cole saldırısı	34
3.1.4. Fransız Limburg tankerine saldırı	34
3.1.5. Superferry 14 feribotuna yapılan saldırı	35
3.1.6. Al-Basra ve Khor Al-Amaya petrol terminallerine yapılan saldırılar	36
3.1.7. Seabourne Spirit gemisine yapılan saldırı.....	36
3.1.8. Kartepe deniz otobüsünün kaçırılması	36
3.2. Deniz Haydutluğu Maliyetleri	37
3.2.1. Fidyeye maliyeti	37
3.2.2. Sigorta maliyetleri	38
3.2.3. Güzergâh değiştirme maliyeti	39
3.2.4. Güvenlik maliyetleri.....	40
3.3. Gemilere ve Limanlara Yönelik Saldırı Yöntemleri.....	40
3.3.1. Patlayıcı madde yüklü sürat tekneleri ile yapılan saldırılar	40
3.3.2. Sualtından dalgıç vasıtasıyla gemi karinalarına patlayıcı konularak yapılan saldırılar	41

3.3.3.	Gemilere ve liman tesislerine sokulan patlayıcılarla yapılan saldırılar	41
3.3.4.	Gemilerin kaçırılmasına yönelik korsan saldırılar	42
4.	GEMİLERİN VE LİMANLARIN GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI HUSUSUNDAKİ DÜZENLEMELER	43
4.1.	Ulusal Kanunlar	44
4.1.1.	Özel güvenlik hizmetlerine dair kanunlar	44
4.1.1.1.	2495 sayılı bazı kurum ve kuruluşların korunması ve güvenliklerinin sağlanması hakkında kanun	45
4.1.1.2.	5188 sayılı özel güvenlik hizmetlerine dair kanun	45
4.2.	Uluslararası Sözleşmeler.....	46
4.2.1.	Cenevre açık deniz sözleşmesi ve birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesi.....	46
4.2.2.	Denizde seyir güvenliğine karşı yasa dışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşme (SUA Sözleşmesi).....	47
4.2.3.	SOLAS 74 sözleşmesi	49
4.2.4.	ISPS Kod	51
4.2.4.1.	ISPS Kodun amaçları.....	52
4.2.4.2.	ISPS Kodu oluşturan bölümler	53
4.2.4.3.	ISPS Koda tabi gemi ve liman tesisleri.....	53
4.2.4.4.	Eğitim, talim ve tatbikatlar	54
4.2.4.5.	Limn Tesislerinde Üç Ayda Bir Verilmesi Gereken Talim (yilda 4 defa) Konuları	55
4.2.4.6.	Limn tesislerinde her yıl verilmesi gereken ISPS Kod eğitim konuları (Yilda 1 defa)	56
4.2.4.7.	Yilda 1 (bir) kez icra edilecek tatbikatlar	58
4.2.4.8.	Tanınmış güvenlik kuruluşları RSO (Recognized Security Organization)	58
5.	LİMANLARIN KORUNMASINA YÖNELİK HAZIRLANAN GÜVENLİK PLANLARI.....	62
5.1.	Rotterdam Limanı Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Planı Uygulaması	62
5.2.	Türkiye'deki Limanlarda Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Planları	64
5.3.	Koruma ve Güvenlik Planı	64
5.3.1.	Yangınlara karşı alınan tedbirler	65
5.3.2.	Doğalgaz kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzları	65
5.3.3.	Elektrik kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzları	65
5.3.4.	Deprem ve doğal afetlerde alınacak önlemler ve hareket tarzları	65
5.3.5.	Sabotajlara karşı alınacak önlemler	65
5.3.6.	Hırsızlık eylemlerine karşı alınacak önlemler ve hareket tarzları	65
5.3.7.	Toplu eylemler karşısında uygulanacak hareket tarzları	66
5.3.8.	Hava ve deniz limanlarında meydana gelebilecek olaylara karşı alınacak önlemler ve olay sonrası uygulanacak hareket tarzları.....	66
5.4.	Sabotajlara Karşı Koruma Planı	66

5.5. Acil Durum Planı;	67
5.6. LTGD (Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi).....	68
5.7. LTGP (Liman Tesisi Güvenlik Planı).....	69
6. ISPS KODA TABİ LİMANLARDA HAZIRLANAN GÜVENLİK PLANLARININ ENTEGRE EDİLMEMESİNDEN KAYNAKLANAN GÜVENLİK ZAFİYETLERİ	72
6.1. 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamında Hazırlanan Koruma ve Güvenlik Planlarının ISPS Kod Kapsamında Hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Planlarına (LTGP) Entegre Edilmemesinden Kaynaklanan Güvenlik Zafiyetleri	72
6.2. İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik Kapsamında Hazırlanan Acil Durum Planı'nın ISPS Kod Kapsamında Hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Planı'na (LTGP) Entegre Edilmemesinden Kaynaklanan Zafiyetler	77
7. TÜRKİYE'DEKİ ISPS KODA TABİ LİMANLARDA YEREL OTORİTELER TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN DENETİMLER VE DENETİMLERDEN KAYNAKLANAN AKSAKLIKLAR	82
7.1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tarafından Yürütülen ISPS Kod Kapsamındaki Denetimler	82
7.1.1. ISPS Kod kapsamında icra edilen denetimlerden kaynaklanan eksiklikler	84
7.2. İçişleri Bakanlığı Tarafından Yürütülen 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamındaki Denetimler	84
7.2.1. 5188 Sayılı özel güvenlik hizmetlerine dair kanun kapsamında icra edilen denetimlerden kaynaklanan eksiklikler	85
7.3. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Tarafından Yürütülen İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik Kapsamındaki Denetimler	86
7.3.1. Aile, çalışma ve sosyal hizmetler bakanlığı tarafından yürütülen acil durum planlarındaki denetimlerden kaynaklanan eksiklikler	87
8. ISPS KOD TÜRKİYE UYGULAMALARI VE TESPİT EDİLEN AKSAKLIKLAR.....	88
8.1. ISPS Kod Daimi İzleme Komitesinin Yapısından Kaynaklanan Zafiyetler ..	91
8.2. LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarındaki Güvenlik Zafiyetleri	92
8.3. Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarının (RSO) Kadro Yapısındaki Eksikliklerden Kaynaklanan Zafiyetler	96
9. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	99
10. EKLER:	114
10.1 EK-1: LİMAN TESİSLERİ LİSTESİ.....	114
10.2 EK-2: LİMAN TESİSİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ	124
10.3 EK-3: LİMAN TESİSLERİ DENETLEME FORMU	161

KISALTMALAR

RSO	: Tanınmış Güvenlik Kuruluşu,
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri,
BM	: Birleşmiş Milletler,
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü,
MSC	: Deniz Güvenlik Komitesi,
SOLAS 74	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi,
ISPS Kod	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu,
IMDC Kod	: Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Güvenlik Kodu
SUA Sözleşmesi	: Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme,
LTGP	: Liman Tesisi Güvenlik Planı,
LTGD	: Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi,
PFSO	: Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu,
IMB	: Uluslararası Denizcilik Bürosu,
IMB Piracy Reporting Centre	: Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi,
BDI	: Kuru Yük Gemileri Maliyet Endeksi,
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret Geliştirme Konferansı,
İHA	: İnsansız Hava Aracı,
SİHA	: Silahlı İnsansız Hava Aracı.

SEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1 : Avrupa Kara ve Deniz Ticaret Yolları-XV.yy	6
Şekil 2.2 : Uluslararası Deniz Ticaret Hacminin Gelişimi (milyon ton)	9
Şekil 2.3 : Dökme Yük Gemi Kategorileri	13
Şekil 2.4 : Sıvı Yük Gemi Kategorileri	15
Şekil 2.5 : Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Gemisi (LPG)	16
Şekil 2.6 : Sıvılaştırılmış Doğalgaz Gemisi (LNG)	16
Şekil 2.7 : Açık Deniz Gemileri, Mobil Deniz Sondaj Birimleri	17
Şekil 2.8 : Yolcu Gemileri	17
Şekil 2.9 : 2017-2018 Ülkelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu	19
Şekil 2.10 : 2017 Yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu	21
Şekil 2.11 : Türk Deniz Ticaret Filosu (1000GT ve üzeri)	22
Şekil 2.12 : Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	23
Şekil 2.13 : Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	23
Şekil 2.14 : Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000GT ve üzeri)	24
Şekil 2.15 : Türk Deniz Ticaret Filomuzda Gemi Tipleri	24
Şekil 2.16 : Dünya Deniz Taşımacılığının Gelişimi	25
Şekil 2.17 : Global Denizyolu Ticareti	25
Şekil 2.18 : Toplam Elleçleme İstatistiği	26
Şekil 2.19 : Türkiye'nin Denizyolu Elleçleme İstatistikleri	27
Şekil 2.20 : 2017 Yılı Yollara Göre İhracat Rakamları	28
Şekil 3.21 : Doğu Afrika Ülkeleri	32
Şekil 3.22 : Deniz Güzergâhı	39
Şekil 8.23 : Deniz ve İçsular Düzenleme Teşkilat Şeması	89
Şekil 8.24 : Maritime Defence System	94

ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 6.1 : ISPS Koda Tabi Limanların Karşılaşacağı Risklerin Koruma Planında Belirtilen Tedbirlerle Karşılaştırılması	75
Çizelge 6.2 : Felaket Tipleri	79
Çizelge 6.3 : ISPS Koda Tabi Limanların Karşılaşacağı Risklerin Acil Durum 80 Planlarındaki Felaket Tipleriyle Karşılaştırılması	80

ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD) ÇERÇEVESİNDE LİMANLARDA HAZIRLANAN DİĞER GÜVENLİK PLANLARI İLE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANININ ENTEGRASYONU

ÖZET

Deniz taşımacılığı; hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Dünya ticaretinin yaklaşık %80'inin denizyolu ile gerçekleştiriliyor olması, uluslararası ticarete denizyolu taşımacılığının ne derece önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bugün dünya deniz ticaret hacmi 9 milyar tona ve parasal değer bakımından 9 trilyon \$'lık bir büyüklüğe ulaşmıştır.

Ticari şirketlerin varlıklarını sürdürebilmeleri ve rekabet gücünü artırabilmeleri amacıyla üretilen malın en ucuz ve en güvenilir şekilde tüketiciye ulaştırılması gerekmektedir. Tonlarca yükün aynı anda gemilerle taşınması, en ucuz taşıma yöntemidir. Bu nedenle dünya ticaretinde en çok deniz taşımacılığı tercih edilmektedir. Deniz taşımacılığının tercih edilmesinin bir diğer nedeni ise dünyanın üçte ikisinin okyanuslar ve denizlerle çevrili olmasından kaynaklanmaktadır. Ticari yükün kıtalararası taşınabilmesinde denizler ve okyanuslar fiziki engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Fiziksel engelin aşılması için yükün havayolu veya deniz yoluyla taşınması gerekmektedir. Havayolunun denizyoluna göre daha pahalı olması nedeniyle denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinin en çok tercih edilmesini zorunlu kılmaktadır.

Deniz yoluyla taşınan ticari malların güvenli bir şekilde alıcılarına ulaştırılması denizlerin güvenliğinin sağlanabilmesi ile mümkündür. Yenedünya düzeninin ekonomik sistemler üzerine inşa edildiği günümüzde, ülkelerin ticareti hayati önem taşımaktadır. Bu nedenle deniz yoluyla gerçekleştirilen ticaretin aksamaması ülkelerin çok büyük ekonomik zararlara uğramasına neden olabilmektedir.

Betimsel tarama yöntemi ile yapılan bu araştırma, deniz güvenliğinin başlangıç noktası olan limanlarda ki ISPS Kod uygulamalarının Türkiye'deki etkinliğinin değerlendirmesini kapsamaktadır. Araştırmada öncelikle deniz ticaretinin önemi ve deniz yoluyla taşımacılık sistemlerinin ne şekilde olduğu, bu taşımacılık sistemlerinin hangi tür gemilerle sağlandığı açıklanarak gemi türlerinden sadece ISPS Koda tabi gemiler ele alınmıştır. Ayrıca dünyadaki ve Türkiye'deki deniz ticaret filolarının durumu incelenerek deniz taşımacılığının önemi ortaya konulmuştur.

Araştırmanın ikinci bölümünde tarihsel süreç kapsamında denizde gerçekleşen terör saldırıları incelenmiş ve saldırı yöntemleri ortaya konulmuştur. Ayrıca denizde gerçekleşen terör ve korsan saldırıların dünya ekonomisine zararının boyutları incelenerek deniz ticaretinin korunmasının önemi belirlenmiştir.

Üçüncü bölümde deniz ticaretinin sekteye uğramaması için dünyada alınan tedbirler, uluslararası anlaşmalar ve Türkiye'deki ulusal kanunlar incelenerek kavramsal çerçeve ortaya konulmuştur. Daha sonraki bölümde Türkiye'de limanlarda deniz ticaretinin korunmasına yönelik hazırlanan güvenlik planları ve içerikleri incelenerek güvenlik

planlarının birbirinden bağımsız hazırlanması nedeniyle ortaya çıkan güvenlik zafiyetleri tespit edilmiştir. Ayrıca liman işletmeciliği konusunda dünyanın en iyi limanı kabul edilen, Hollanda'nın ve Avrupa'nın en büyük limanı olan Rotterdam Limanındaki Güvenlik Planlarının ve Risk Değerlendirmelerinin hazırlanma yöntemleri incelenerek Türkiye'deki uygulamalarla karşılaştırılması yapılmıştır.

ISPS Koda tabi limanların güvenliğinin sağlanması hususunda Türkiye'deki devlet kuruluşları tarafından icra edilen denetimler incelenmiş ve devlet kuruluşlarının denetimlerindeki eksikliklerinden kaynaklanan güvenlik zafiyetleri ortaya konulmuştur.

Ayrıca muhtemel saldırı neticesinde can ve mal kaybının çok yüksek seviyelere ulaşabileceği LNG limanlarında ki ISPS Kod faaliyetleri incelenerek özellikle deniz tarafından yapılması muhtemel saldırılara karşı ortaya çıkan güvenlik zafiyetleri belirlenmiş ve alınması öngörülen güvenlik tedbirlerinin neler olacağı belirtilmiştir. Araştırmanın son bölümünde ise mevcut politikaların geliştirilmesi ve eksik görülen hususlarda yeni politikaların üretilmesi ortaya konulmuştur. Çalışmada hipotezler doğrulanarak Türkiyede'ki limanlarda güvenlik zafiyetlerinin üst düzeyde olduğu ve liman güvenlik planının entegrasyonunun sağlanmamış olmasından kaynaklanan aksaklıklar bulunduğu ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Deniz Ticareti, ISPS Kod, Liman Tesisi Güvenlik Planı, LNG Limanı.*

**INTEGRATION OF THE PORT FACILITY SECURITY PLAN WITH OTHER
SECURITY PLANS PREPARED IN PORTS WITHIN THE FRAMEWORK OF
THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE
(ISPS CODE)**

SUNMARY

Sea transport; It is the most preferred transportation type in the world due to the fact that it is 14 times cheaper than the airway and 7 times cheaper than the railway. The fact that approximately 80% of the world trade is carried out by seaway clearly shows the importance of maritime transport in international trade. Today, the world sea trade volume has reached 9 billion tons and the monetary value has reached to \$ 9 trillion.

In order for the commercial companies to sustain their assets and increase their competitiveness, the goods produced must be delivered to the consumers in the cheapest and most reliable way. Carrying tons of cargo at the same time is the cheapest transportation method. For this reason, sea transportation is preferred in world trade. Another reason why sea transportation is preferred is that two thirds of the world is surrounded by oceans and seas. Seas and oceans are the physical obstacles to the intercontinental transport of the commercial cargo. In order to overcome the physical obstacle, the cargo must be transported by air or by sea. As the airline is more expensive than maritime transportation, maritime transport necessitates the world trade to be the most preferred.

The safe transportation of the goods transported by sea to their buyers is possible only with the security of the seas. Today, when the new world order is built on economic systems, trade of countries is of vital importance. Therefore, the disruption of trade by sea may cause countries to suffer enormous economic losses.

The research with descriptive scanning method this research, which is the starting point of maritime security in ports ISPS Code implementation that includes an assessment of the events in Turkey. In this research, the importance of maritime trade and the ways of transportation by sea were explained, and the types of these transportation systems were provided by ships and only ships subject to ISPS were considered. In addition to examining the situation in Turkey and the world merchant fleet has revealed the importance of sea transport.

In the second part of the study, the terrorist attacks in the sea under the historical process were examined and the methods of attack were revealed. In addition, the extent of the damage to the world economy of terror and pirate attacks in the sea was examined and the importance of the protection of maritime trade was determined.

In the third part, measures taken in the world to prevent maritime trade from being interrupted, international agreements and conceptual framework was demonstrated by examining the national laws in Turkey. In the next section, examined the contents of the security plan for the protection of maritime trade in the four ports in Turkey and safety

vulnerabilities arising from the independent preparation of security plans have been identified.

Inspections were carried out by state institutions in Turkey for ensuring the security of the ports subject to ISPS code were examined and the security weaknesses resulting from the deficiencies of the state institutions have been disclosed.

Moreover, as a result of possible attack, the ISPS Code activities in LNG ports , where the loss of life and property may reach very high levels, have been examined and the security weaknesses against the possible attacks by the sea have been determined and the security measures to be taken are determined. In the last part of the study, the development of existing policies and the production of new policies on the issues that are deemed to have been revealed. It is verified with the study hypothesis that the harbors in Turkey are at a high level of security flaws and revealed the lack of integration of the port security plan.

Keywords: *Maritime Trade, ISPS Code, Port Facility Security Plan, LNG Port.*

1. GİRİŞ

Ticaret olgusu, yaşantımızın her alanında karşımıza çıkmaktadır. Deniz ticareti ise daha spesifik bir alanı işgal etmektedir. İşleyişin dzenli ve sağlıklı olması adına burada da bazı kural ve kaideler söz konusu olmaktadır. Deniz ticareti denildiğinde öncelikle deniz güvenliğinin sağlanması gerekmektedir. Her ulti deniz güvenliği ile ilgili çeşitli önlemlere başvurmakla birlikte olumlu veya olumsuz sonuçlarla karşı karşıya kalmaktadır.

Deniz güvenliğinin yanı sıra, önemli bir diğer olgu da terörizmdir. Terörizm, sistemli bir biçimde siyasal amaçlar adına, örgütlü ve sürekli terör iğer ve terör olgusunu da içine alan bir kavramdır (Başeren, 1994:164). Ayrıca, birçok kavramı da bünyesinde barındırmakta ve gelişigüzel olmayan faaliyetler bütününden oluşmaktadır.

Terörizmin varlığı için, sistemli olarak şiddet iğer siyasal faaliyetlerin olması gereklidir. Bu noktada, normal işleyen ekonomik ve siyasal sistemi güçsüzleştirerek, gücü elinde toplamak, süreci kendi çıkarları adına güçsüzleştirmek ve sindirmek suretiyle dezavantajlı olarak algılanmasını sağlamak öne çıkmaktadır (Then and Loosemore, 2006: 157).

Terörizmin birçok olumsuz yansımasından söz etmek mümkündür. Ancak ulti ekonomileri üzerindeki etkisi ise oldukça ağır olmaktadır. Ülkenin hem siyasal hem de ekonomik çerçevede gücünü yitirmesine ve kontrolünü kaybetmesine neden olan terörizm, üzerinde önemle durulması gereken bir konudur.

Çalışmanın amacı; deniz ticareti ve deniz güvenliği kapsamında şekillenmektedir. Dünya ticaretinin büyük bir kısmının deniz yoluyla gerçekteğiği düşünüldüğünde deniz güvenliğinin önemi daha çok artmaktadır. Deniz limanlarında oluşabilecek tehlike ve tehditlere karşın, deniz güvenliğinin sağlanması ve güvenlik planları arasında entegrasyonel yapının oluşturulması önem arz etmektedir. Deniz güvenliği konusundaki

yaptırımların arttırılması ve bunların ulusal manada güvenlik politikası haline getirilmesi gerekmektedir.

Çalışmanın içeriğini ise; deniz ticaretinin dünya genelindeki önemi kapsamında deniz güvenliğinin sağlanmasına bağlı olduğu görüşü etrafında şekillendirmek mümkündür. Geçmişte denizde yaşanmış olan terör olayları kıstasında alınması gereken önlemler ve ortaya çıkabilecek sorunlar tasnif edilmektedir. Ayrıca, uluslararası deniz ticaretinin ekonomik açıdan getirisi ve dünya üzerindeki ekonomilere etkileri de analiz edilmektedir.

Bunların yanı sıra, deniz güvenliğine ilişkin uluslararası anlaşmalar üzerinde de durulmaktadır. Bunlar arasında;

- ISPS Kod ve liman tesisi güvenlik planı,
- Deniz limanlarında hazırlanan diğer güvenlik planları,
- Özel güvenlik teşkilatı ve ISPS Kod uygulamaları,
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974),
- Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Güvenlik Kodu (IMDG Kod),
- Denizlerin Gemilerden Kirletilmesinin Önlenmesine Yönelik Uluslararası Sözleşme ve MARPOL 78 Protokolü (MARPOL 1973/78),
- Devlet Kurumlarının Uygulamaları,

şeklinde tasnif edilmekte ve irdelenmektedir.

Çalışmanın temelinde Türkiye'deki ISPS Koda tabi limanlarda uygulamadan doğan aksaklıklar nedeniyle ortaya çıkan güvenlik zafiyetleri yer almaktadır. Bu noktada; Türkiye'deki ISPS Kod uygulamaları üzerinde ağırlıklı olarak durulmaktadır. ISPS Kod Uygulamalarına ilişkin mevzuat, uygulama ve yerel otoriteler tarafından gerçekleştirilen denetimler analiz edilerek ISPS Kod kapsamındaki İdare denetimleri ve 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamındaki denetimler ayrıntılı biçimde incelenmektedir.

Deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak geliştirilmiş olan görüşlerden faydalanılmakta ve planların entegrasyonunun ne denli önem teşkil ettiği üzerinde durulmaktadır.

Deniz limanlarına ait güvenliğin denetlenmesi ve bu işlemin öneminin yanında Türkiye'de bu alandaki idari yapılanma hakkındaki görüş ve öneriler incelenmektedir. Gerek yerel yönetimler tarafından ve gerekse merkezi yönetim tarafından alınan önlemler ve yaşanan eksiklikler irdelenmektedir.

Türkiye'de deniz limanlarında hazırlanan güvenliğe ilişkin plan ve alt yapıların incelenmesi ve planların birbirinden bağımsız olmasından kaynaklanan neticelerin değerlendirilmesi ön plana çıkmaktadır. Bu alanda Türkiye'de ISPS Kod bağlamında yedi adet tez çalışması yapılmıştır. Denizcilik sektöründe güvenlik ve emniyet uygulamaları ISPS-ISM kod (Demirtabak, 2005), ISPS kod uygulama sürecindeki uygunsuzlukların toplam kalite yönetimi ve bilişsel haritalama yöntemi kullanılarak kıyaslamalı analizi (Öztürk, 2014), Deniz güvenliği kapsamında ISPS Code uygulamalarının liman güvenliği açısından etkinliğinin değerlendirilmesi ve Türkiye uygulamaları (Solmaz, 2012), ISPS kod uygulamasının Türkiye limanlarına etkilerinin analitik incelenmesi (Acar, 2005), Uluslararası gemi ve liman emniyet kodu (ISPS code)'nun gelişimi ve uygulama süreci (Çelikoğlu, 2005), Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik kodu (international ship and port facility security code-ISPS kod: Problemler ve çözüm önerileri (Yılmaz, 2005), Dünya deniz ticaret filosunda uluslararası gemi ve liman tesisleri güvenliği (ISPS) kodu uygulama süreci analizi (Gürel, 2005) çalışmaları ISPS Kod bağlamında yapılan çalışmalar olmakla birlikte güvenlik bağlamında ele alınan tez (Solmaz, 2012) çalışmasıdır. Bununla birlikte limanlardaki güvenlik planlarının entegrasyonunun sağlanmamış olması ve devlet kurumlarının denetiminden kaynaklanan eksikler nedeniyle ortaya çıkan güvenlik zafiyetlerine yönelik bir çalışma bulunmamaktadır. Tez çalışması bu yönüyle özgün değer taşımaktadır.

Çalışmada ISPS Kod ile 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun'un entegrasyonunun sağlanmamış olması ve bu konudaki çözüm önerileri üzerinde durulmaktadır. Son olarak ise, ISPS Kodun Türkiye'de uygulanmasına yönelik denetim eksikliğinin tespiti ve yapılabilecekler analiz edilmektedir.

Tüm bunların yanı sıra, LNG, LPG ve Akaryakıt limanlarına yönelik muhtemel saldırıların önlenmesi için yeterli seviyede güvenlik tedbirlerinin uygulanması

açısından zorunlulukların artırılmasının ve bu zorunlulukların ulusal güvenlik politikası haline getirilmesinin ispatlanması bu çalışmada amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda aşağıdaki hipotezlere cevap aranmaktadır.

- Hipotez 1 : Türkiye’de Deniz Limanlarında hazırlanan Güvenlik Planları
Birbirinden bağımsız hazırlandığı için güvenlik zafiyeti bulunmaktadır.
- Hipotez 2 : ISPS Kod ile 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun
Entegrasyonu sağlanmamıştır.
- Hipotez 3 : ISPS Kodun Türkiye’de uygulanmasına yönelik denetim eksikliği
bulunmaktadır.

2. DENİZ TİCARETİNİN ÖNEMİ

Tarih boyunca devletler, uzak bölgelere deniz yoluyla savaş gücünü taşıma kabiliyetinden dolayı deniz kuvvetlerine her zaman ayrı bir önem vermiştir. “Stratejik hava harbiyle taş üstünde taş bırakılmayan Alman şehirleri ve Nagasaki ile Hiroşima’ya atılan atom bombaları düşmanın yok edilmesi için göklerin sınırsızlığını kullanan bir savaş stratejisinin ifadesidir. Atom bombası gibi üst seviyede öldürücü bir silahın kullanılması tamamiyle ada konumuna sahip ve çok büyük uzaklıklardan askeri operasyonlar yapabilen denizci devletlerin durumuna uygundur (Dimer, 2015:57).

Devletlerin savaş gücü haricinde ekonomik yönden de deniz yollarına hakim olma isteği tarih boyunca devam etmektedir. “Dünya toplam 510.072.000 kilometrekare yüzölçümüne sahiptir. Toplam alanın 361.132.000 kilometrekaresi sularla, 148.940.000 kilometrekaresi kara parçalarıyla çevrilidir. Dünyanın toplam %70,9’u sular ve %29,1’i karalardan oluşmaktadır” (CIA, 2018). Dünyanın 3/2’sinin denizler ve okyanuslarla çevrili olması insanoğlunun tarih boyunca denizyoluyla taşımacılık yapmasını zorunlu hale getirmiştir. Ticaret ise insanoğlunun hayatında her zaman önemli bir yere sahip olmuştur.

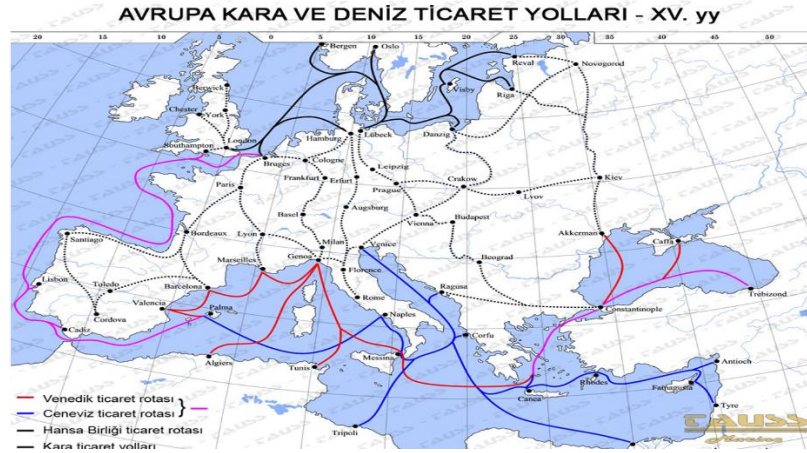
“Batı felsefesinin kurucu filozoflarından Aristo, Atina’nın özelliklerini incelerken bir devletin gelişmesi için muhtemel dış saldırılara karşı doğal engellerle korunan bir coğrafyada kurulması ve denizaşırı ticaretin getirilerinden istifade etmek için de iyi bir limana yakın bulunması gerektiği görüşündedir” (Özgen, 2015:83). Küreselleşen dünyada üretilen malın hasarsız ve en ucuz şekliyle uzak pazarlara sunulması üretilen malın fiyatı ve kalitesiyle birlikte önemli bir durum haline gelmiştir. Üretilen malın ucuz fiyatla kısa sürede piyasaya taşınması rekabet edilebilirlik açısından önem arz etmektedir. Bu durum özellikle dış ticarete önemli bir boyut kazanmıştır.

“Denizin bütün bilinen ve bilinmeyen tehlikelerine karşın, su yoluyla yolculuk ve ticaret her zaman için karadan daha kolay ve ucuz olmuştur” (Mahan, 2013:38). Deniz Hâkimiyeti Kuramının sahibi olan Amerikalı Amiral Alfred Thayer Mahan (1840 – 1914), bir devletin gelişmesi ve güçlenmesi için ekonomik açıdan

zenginleşmesi gerektiği ve bunun ise ihtiyaçtan fazla mal üretip ihracat rakamlarını artırarak sağlanabileceğini savunmuştur. Mahan'a göre ihracat yolunun deniz ticaret filoları ile gerçekleştirilebileceği ve bu nedenle deniz ticaretinin ve deniz ticaret yollarına yönelik güvenliğin sağlanmasının çok önemli olduğu belirtilmiştir.

“Dünya tarihi denizcilik gücüne yatırım yapan devletlerin hızla geliştikleri ve uluslararası alanda etkin birer aktör konumuna geldikleri örneklerle doludur. Bu bağlamda bir devletin denizcilik gücü, denize ve denizciliğe ait potansiyel ve yarı potansiyel güçlerin ulusal menfaatler doğrultusunda işler hale getirilmesi suretiyle oluşmakta; bunlara yenilerinin eklenmesiyle de gelişmektedir” (Özgen, 2015:177). Dünya deniz ticareti incelendiğinde tarih boyunca denizlerde belli rotaların oluştuğu ve ticaret yollarının da bu rotalar üzerinden yürütüldüğü görülmektedir. Deniz ticaret yollarının sürekli olarak açık ve güvenilir tutulması ise ticari faaliyetlerin devamı açısından hayati önem taşımaktadır.

Şekil 2.1: Avrupa Kara ve Deniz Ticaret Yolları-XV.yy



Kaynak: Deniz Ticaret Odası (2018).

http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf

Zaman içerisinde teknolojik gelişmelerle birlikte taşımacılıkta da zaman ve maliyet gibi hususların maksimum seviyeye ulaştırılması çabaları ortaya çıkmış ve bu kapsamda kombine taşımacılık gündeme gelmiştir. Üretilen bir malın taşımacılığı kara, hava, deniz ve demiryolu ile yapılmaktadır. Bu ulaşım vasıtalarından minimum iki tanesiyle yürütülen taşıma şekli kombine taşımacılık olarak adlandırılmaktadır.

Karayolu taşımacılığı ile kapıdan kapıya sevkiyat sağlanabilmekteyken, mesafenin uzaması ve tek seferde taşınan yükün miktarının sınırlı olması maliyetin artmasına neden olmaktadır. Demiryolu taşımacılığında ise özellikle uzun mesafeli taşımalarda maliyet düşük olup, güvenli bir taşıma şeklidir. Demiryolu taşımacılığında tek seferde taşınan yükün miktarı karayolundan yirmialtı adet TIR eksiltebilmektedir. Bu durum çevreye daha az zarar verilmesine ve trafik sıkışıklığının azaltılmasına fayda sağlamaktadır. Ancak demiryolu taşımacılığı alt yapısının oluşturulması çok büyük maliyetler gerektirmektedir. Bu kapsamda demiryolu taşımacılığı ve işletmeciliği de dünyadaki ülkelerde devlet eli ile sağlanmaktadır.

Hava yolu taşımacılığı yüksek maliyet gerektiren bir taşımacılık şeklidir. Dünyada ticari malların aynı anda en yüksek taşıma kapasitesine sahip gemilerle taşınması en ucuz ve en çok tercih edilen taşıma şeklidir.

“Deniz yolu taşımacılığı demiryolu kadar büyük altyapı harcaması gerektirmese de sermaye yoğun bir sektördür. Deniz yoluyla taşımacılık; havayoluna göre on dört kat, karayoluna göre yedi kat, demiryoluna göre ise üç buçuk kat daha ucuza gerçekleşmektedir” (Kayserilioğlu, 2004:5).

“Deniz taşımacılığının ülke ekonomisine katkıları incelendiğinde ise; ulusal ambarlar ve gemi işletmecilerinin yurt dışında elde ettikleri navlun¹ gelirleri, yurtdışına deniz sigortacılığı hizmeti sunan ulusal sigorta şirketlerinin gelirleri, ulusal limanlara yabancı gemilerin ödedikleri liman hizmet gelirleri, ulusal gemi sahiplerinin gemilerini kiralayan yabancı denizcilik şirketlerinin ödedikleri kira gelirleri ve ulusal tersanelerin yabancı gemilerden elde ettikleri inşa, bakım, onarım vs gelirleri” (Şendur, 2015:7) olduğu görülmektedir. Deniz taşımacılığı özellikle yurt dışından elde edilen gelirler kapsamında ülkelerin ekonomilerine önemli katkı sağlamaktadır.

Küresel ekonomide ihraç ve ithal edilen ticari malın deniz yoluyla taşınması zorunluluğu deniz yolları güvenliğinin sağlanması gerekliliğine neden olmuştur.

¹ Navlun; bir yerden başka yere ulaştırmak için gemiye alınan eşyanın bütünü. Bknz: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5bc4846b68cac3.15949498

Deniz yolları güvenliğini etkin şekilde sağlanabilmesi için deniz taşımacılığının ne şekilde yürütüldüğü ve hangi tür gemilerle sağlandığının ortaya konulması gerekmektedir.

2.1. Deniz Taşımacılığı

“Deniz yolu taşımacılığı, insanların ve malların denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir. Deniz yolu taşımacılığının, tarihi çok eskilere dayanmaktadır. M.Ö. 3200’de deniz taşımacılığının ilk örnekleri olarak belirtilen, Mısırlıların kullandıkları sahil botlarından bu güne deniz yolu taşımacılığı, teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişmiş ve her dönemde ticaretin en önemli unsuru olmuştur” (Rodrigue, 2011).

Her yıl yayımlanan BM (Birleşmiş Milletler) ticaret geliştirme konferansında deniz taşımacılığı; petrol ve gaz taşımacılığı, temel dökme kuru yükler ve diğer kuru yük taşımacılığı olarak gruplandırılmaktadır. BM tarafından yayımlanan raporlara göre deniz yolu taşımacılığının gruplandırma ölçeğinde ilerleyişi her geçen gün artmaktadır. Toplam elleçleme² istatistiğine göre uluslararası deniz ticaretinde taşınan yük oranı 1970 yılında 2,600,000 ton iken bu rakam 2016 yılında 10,300,000 tona ulaşmıştır (UNCTAD, 2017:5). 2009 yılında yaşanan küresel kriz haricinde yıllara göre taşıma rakamları sürekli artış göstermiştir.

² Elleçleme; gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder. Bknz: <http://lojistikedairhersey.blogspot.com/2014/01/elleçleme-nedir.html>

Şekil 2.2: Uluslararası Deniz Ticaret Hacminin Gelişimi (Milyon ton)

Year	Oil and gas	Main bulks ^a	Dry cargo other than main bulks	Total (all cargoes)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 785
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 829	2 923	3 762	9 514
2014	2 825	2 985	4 033	9 843
2015	2 932	3 121	3 971	10 023
2016	3 055	3 172	4 059	10 287

Kaynak: UNCTAD Review of Maritime Transport 2017

“2008 yılına kadar yukarı doğru yatay seyreden dünya ekonomik büyümesi ABD’de büyük bir yatırım bankası olan LehmanBrothers’ın batmasının tetiklediği küresel krizle birlikte hızlı bir düşüş yaşamış, 2009 yılında negatif büyümeler ortaya çıkmıştır” (D.T. 2012:3). Dünya ekonomisini etkileyen bu durum deniz taşımacılığını da etkisi altına almıştır. 2008 yılında toplam taşınan yük miktarı 8.229 milyon ton olup, bu rakam dünyada yaşanan küresel krizle birlikte 2009 yılında 7.858 milyon tona düşmüştür. 2010 yılı itibariyle dünyada küresel ölçekli alınan ekonomik tedbirlerin de etkisiyle deniz taşımacılığı 8.409 milyon tona ulaşmış ve daha sonraki yıllarda toplam taşıma hacmini artırarak devam etmiştir.

Deniz taşımacılığı kuru yük taşımacılığı ve sıvı yük taşımacılığı olarak iki grupta yürütülmektedir. Denizcilik işletmeleri deniz taşımacılığı faaliyetini layner ya da tramp şeklinde hizmet kalemi olarak sunmaktadır.

2.1.1. Layner taşımacılığı

Sürekli olarak düzenli ve belli bir tarife doğrultusunda yürütülen taşıma yöntemidir. Bu taşımacılığa göre gemiler sefer ve hizmetlerini belli bir tarife doğrultusunda gerçekleştirmektedirler. Gemilerin limanlara uğrama planı belli bir programla belirlendiği için firmalar taşıma hizmetini almadan önce bu konuda bilgi sahibi olmaktadır.

“Layner gemileri genellikle bir gemiyi tamamen doldurmayacak kadar küçük miktarlardaki karışık yükleri taşımaktadır. Layner gemiler, hizmetin niteliği gereği dizayn özellikleri farklı ve tramp taşımacılık yapan gemilere göre hız olarak büyük üstünlüğü bulunmaktadır. Layner taşımacılıkta hizmetin sürekliliği, gemilerin ambarları tam dolmasa da daha önce yapılmış programa uymak ve gemilerin seferlerini yapmayı zorunlu kılmaktadır” (Akten, Albayrak, 1988:12).

Düzenli hat taşımacılığı, geniş organizasyon yapısı gerektirdiğinden dolayı işletme maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Layner gemileri son teknoloji ile üretilmiş aynı zamanda donanımları da son teknoloji ile gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla üretim maliyetleri de yüksek olmaktadır.

Düzenli hat taşımacılığında, taşınan yüklerin değerinin yüksek olması Layner taşımacılığındaki navlunların da yüksek olmasına neden olmaktadır. Düzenli hat taşımacılığında geminin dolması herhangi bir kriter sayılmamakla birlikte gemi tam dolmamış olsa bile zamanı gelince hareket etmektedir. Yük hareketliliğinin yoğun olduğu dönemlerde gemiler tam yükle seferini yapabilmekte olup, yük hareketliliğinin yoğun olmadığı dönemlerde gemiler eksik yükle de hareket edebilmektedir.

Aynı hat üzerinde Layner taşımacılığı hizmeti veren birden fazla taşımacılık şirketinin, rekabet oranını indirmek, piyasadaki rekabetten kaynaklanacak riskleri minimize ederek piyasa şartlarını lehine çevirmek, bu hat üzerindeki düzeni sağlamak ve bunlardan daha önemlisi taşıma ücretlerini istedikleri seviyede tutmak için bir araya gelmek suretiyle yasal veya gayri yasal anlaşma sağlayarak kurdukları birlikteliklere konferans adı verilmektedir. Konferans adı verilen bu birlikler düzenli hat taşımacılığının bir özelliği olup, navlun oranları konferans tarafından tespit edilen oranlara göre belirlenmektedir.

Düzenli hat taşımacılığı yapan denizcilik firmaları herhangi bir konferansa üye olmak zorunda değildir. Konferansa üye denizcilik firmaları arasında rekabet; taşıma hizmetinin kalitesi, daha modern gemiler kullanılması ve sefer süresini kısaltmaktır. Konferansa üye denizcilik firmalarının asıl rekabeti kendi aralarında değil, konferansa üye olmadan aynı hatta çalışan denizcilik firmalarıdır. Konferansa üye olmayan denizcilik firmaları cazip tekliflerle konferansa dâhil

edilmeye çalışılmakta olup navlun rekabeti konferansın istemediği bir durum olarak ortaya çıkmaktadır.

Layner taşımacılık kendi içinde Konvansiyonel Laynercilik ve Modern Laynercilik olarak iki gruba ayrılmaktadır. Bu ayırım gemilerin liman tesisinde bekleme süresiyle açık sularda kalma sürecinin mukayesesi ile yapılmaktadır.

Gemilerin liman tesislerinde bekleme süresi açık sularda kalma süresinden fazla ise Konvansiyonel Laynercilik, açık sularda kalma süresi limanda kalma süresinden daha fazla ise Modern Laynercilik olarak tanımlanmaktadır. Bu taşımacılıkta ana unsur gemi olup, inisiyatifin gemilerde olması daha fazla kâr elde edilmesini sağlamaktadır. Sürecin limanlara geçmesi durumunda armatörler için kârlılığın azalması açısından risk faktörü ortaya çıkmaktadır. Layner taşımacılıkta birinci öncelik sefer tarifelerini uygulamak olup, yükün olup olmamasına bakılmaksızın hizmet, tarife kapsamında belirlenmiş liman tesislerine götürülerek yapılmaktadır.

Modern Laynercilik de ise, taşımacılık hizmetindeki birim maliyetleri düşürme yönteminden hareket edilmiş ve bu kapsamda kurallar ortaya konulmuştur. Buradaki temel düşünce, gemilerin liman tesislerinde bekleme süresini azaltarak, seyir esnasında geçirdiği sürenin payını artırmak temeline dayanmaktadır.

Geminin açık sularda kalma süresi uzun olduğu takdirde denizdeki güvenliğinin sağlanması ön plana çıkarken, limanda kalma süresinin uzun olması halinde ise limandaki güvenliğinin sağlanması önem arz etmektedir. Her iki durumda da deniz ve limanların güvenliği deniz ticareti açısından en önemli unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.1.2. Tramp taşımacılığı

Diğer bir taşımacılık şekli olan Tramp taşımacılık tarifersiz taşımacılık olarak adlandırılmaktadır. Gemiler uluslararası alanda nerede yük olursa o limana gitmek suretiyle yükü taşımaktadırlar. Tramp taşımacılıkta gemiler belirli bir program dâhilinde ve belirli limanlar arasında yük taşımayıp, bu taşımacılık türünde, yüklerin bulunduğu yeri aramak ve istenilen bölgelere ulaştırma bulunmaktadır. Tramp taşımacılıkta, düzensiz olan gemilerin aynı limanlar arasında yük taşımaması ve navlun ücreti olarak

belirli tarifelerinin olmamasıdır, oysa düzenli taşımacılık, deniz işletmeciliği açısından profesyonel organizasyon yapısı gerektirmektedir.

“Tramp taşımacılıkta temel felsefe, hizmet değil yükür. Yani gemiler ambarları tam dolmadan sefere çıkmazlar. Tramp taşımacılıkta yükler, homojen halde bulunan dökme yüklerdir. Farklı yük türlerinin, geminin farklı ambarlarında taşınması mümkün olabildiği halde, maliyetin düşük seviyelerde tutulabilmesi amacıyla, gemi tamamen aynı tür yükle ve tam olarak doldurulmak istenmektedir. Bu taşımacılığın doğal yapısı olarak, geminin yaptığı seferlerin beklenen bir tekrarı yoktur, bu nedenle gemiler düzenli olarak belirli limanlar arasında seferler yapmaz, yük nerde ise gemi oraya gitmektedir” (Akten, Albayrak, 1988:20).

“Tramp taşımaları laynerciliğın tersine tüm yüklemeyi amaçlamaktadır, bu ise en ucuz taşımanın genellikle geminin aynı tür yükle ve tüm sığasıyla yüklenmesi durumunda yapılabileceği ilkesinde yatmaktadır” (Kayserilioğlu, 2004:10). Tramp taşımalarında kullanılan gemilerin daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip büyüklüğe ulaşmasıyla birlikte verimlilik artmakta ve birim taşıma maliyetleri düşürülmektedir.

“Tramp taşımacılıkta kömür, hububat, maden cevheri, şeker, gübre gibi çeşitli dökme yükler taşınmaktadır ve yüklerin büyük bir kısmını mevsimsel yükler oluşturmaktadır. Bu nedenle yükleri taşıyacak gemilerin bu tür taşımalara uygun olmaları gerekmektedir” (Pekdemir, 1991:49). Tramp sefer taşımacılığında taşıma ücreti değişkenlik göstermektedir. Bunun en önemli nedeni, yoğun rekabetin yaşanmasından kaynaklanmaktadır. Zaman zaman navlun piyasalarının esnek ve değişken yapısı nedeniyle gemilerin yük bulamadığı dönemler de olmaktadır.

Deniz taşımacılığında taşımacılık yöntemlerinin haricinde gemi türleri de önem arz etmektedir. Deniz Ticaretinin güvenliği açısından taşımacılık yöntemleri ve gemi türlerinin bilinmesi, ortaya konulacak olan güvenlik riskleri açısından sağlıklı analiz yapılmasını sağlayacaktır.

2.2. Gemi Türleri

Gemiler taşıdıkları yük ve yürüttükleri hizmetler kapsamında değişiklikler göstermektedirler. Birçok gemi türü olmakla birlikte bu bölümde uluslararası

taşımacılık yapan ISPS Koda tabi gemiler ele alınmaktadır. Bu kapsamda kuru yük gemileri, sıvı yük gemileri (Petrol Tankerleri, LNG/LPG Tankerleri, Kimyasal Tankerler vb), açık deniz gemileri, mobil sondaj birimleri ve yolcu gemileri ele alınan gemi türleridir.

2.2.1. Kuru yük gemileri

Sıvı olmayan yükleri taşıyan gemiler bu kategori içerisinde bulunmaktadır. Bu tür gemiler genel yük, taşıt, konteyner, ahşap, tahıl gibi kuru dökme yükler vb yükleri taşımaktadırlar. Kuru yük taşımacılığında tahıl dökme yükler, ambalajlı ve ambalajsız yükler, kömür, bakır, maden cevheri, alüminyum, kum, tuz, çakıl ve sandık içerisine alınmış yükler taşınmaktadır.

Kuru yük taşımacılığı yapan gemilerin gemicilik maliyetleri günlük olarak yayınlayan ve merkezi Londra’da bulunan Baltic Exchange tarafından belirlenmektedir. Bu maliyet verileri Baltic Dry Index (BDI) adında ekonomik veri olarak yayınlanmaktadır. Baltik Dry Endekste 26 ayrı deniz nakliye hattı temel alınmakta olup, brokerlere çeşitli tip, okyanus geçen gemilerin kuru yük taşımada belirlenen fiyatlar toplanarak günlük ortalama fiyatlar yayınlanmaktadır. Dökme yük gemileri 6 büyüklük kategorisine ayrılmaktadırlar.

Şekil 2.3: Dökme Yük Gemi Kategorileri



Kaynak: Türk Armatörler Birliği (2018). <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/>,

2.2.2. Sıvı yük gemileri

“Sıvı yük gemileri sıvı halde olan yükleri taşıyan gemilerdir. Muhtemel yükler arasında ham petrol, benzin gibi petrol ürünleri, nebati yağ, asitler, kimyasal maddeler, ortam sıcaklığı ve atmosferik basınç altındaki gazlar ve benzerleri dâhil yükleri taşımaktadır. Bu tür yükler farklı tür sıvı yük gemilerinde taşınmaktadırlar” (Birliği, 2018).

Sıvı yükler grubunu oluşturan petrol ve petrol ürünleri, temiz ve kirli yükler olarak iki gruba ayrılmaktadır. Temiz yükleri petrol ve gaz yağı oluşturmaktadır. Kirli yükler sınıflandırması içine, ham petrol, asfalt ve bazı gazlar girmektedir. Temiz yüklerin taşınması için özel korumalı tanklar gerekmektedir. Kirli yükler ise, kolay taşınabilse de çevre kirliliği açısından çok tehlikelidir (Şendur, 2015:19).

Sıvı yük gemileri arasında petrol üretim merkezlerinden ham petrolü rafinerilere taşıyan ve rafinerilerden işlenmiş petrol türevlerini tüketim merkezlerine taşıyan tankerler de bulunmaktadır. Tankerlerin taşıma kapasiteleri yıllara göre gelişmeler göstermiştir. Petrol ve petrol türevi ürünler kara tankerleri, demiryolu tankları ve boru hatlarıyla da taşınmakta olup, en önemli taşıma kapasitesi denizyolu ile sağlanmaktadır. Ayrıca petrol ve petrol türevlerinin uluslararası taşıma yolu yüksek oranda denizyolu ile yapılmaktadır. Bu nedenle petrol ticareti yapanlar için sıvı yük taşımacılığı çok önemlidir.

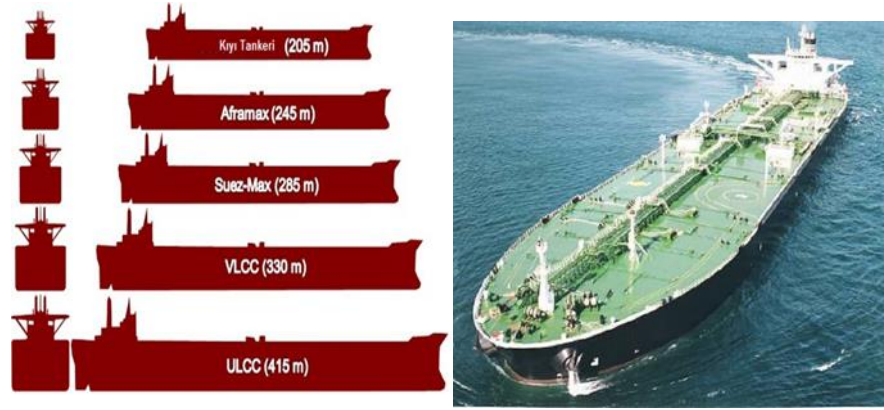
Günümüzde sıvı yük taşımacılığı piyasasında oluşan navlun oranları için referans amacıyla, Worldscale Association Ltd. ve Worldscale Associations Inc. tarafından yayınlanan Worldscale oranları kullanılmaktadır. Sıvı yük taşımacılığında kullanılan gemi türleri şu şekilde sıralanmaktadır;

2.2.2.1. Petrol Tankerleri; Günümüzde kullanım ağı geniş olan petrol tankerlerinin taşıma kapasitesi 500.000 Dead Weight Tonaj (DWT)³

³ DWT (Dead Weight Tonaj): Geminin yük taşıma kapasitesinin bir ölçüsü olup; kargo, yakıt, mürettebat, kumanya vs. oluşur. Deplasman Tonajı ile Dead Weight arasında kalan ağırlık (geminin tekne, makine ve sabit donanım ağırlıkları) Light Ship (Boş gemi) Ağırlığı olarak adlandırılır. Bknz: <https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiayc3A5YjeAhUGjqQKHco-C8UQFjABegQIBhAE&url=http%3A%2F%2Fwww.yildiz.edu.tr%2F~fcelik%2Fdiersler%2Fdizayn%2FDers%2520Notlari%2F3.%2520Temel%2520tanimler.pdf&usq=AOvVaw1ad7t88M19XT0pDPJGQxPg>

sınırının üstüne çıkmış ve büyük gelişme göstermiştir. Bu tankerler petrol ve ham petrol gibi yan petrol ürünlerinin değişik limanlar arasında taşınmasını sağlamaktadır. Petrol tankerleri ham petrol tankerleri ve petrol ürünleri tankerleri olarak iki genel gruba ayrılmaktadır. Günümüzde tam yüklendiğinde 17.000 adet karayolu tankerinin taşıyabileceği ham petrolü tek seferde taşıyabilen tankerler üretilmektedir. Ham petrol taşıyan tankerler, petrol ürünleri taşıyan tankerlere göre daha büyük tonajlıdır. Değişik petrol türevlerini aynı anda taşıyan tankerler, ham petrol taşıyıcılarına göre yük bulmada daha avantajlı olmaktadır.

Şekil 2.4: Sıvı Yük Gemi Kategorileri



Kaynak: Türk Armatörler Birliği (2018). <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/>

2.2.2.2. LNG/LPG Tankerleri; Sıvılaştırılmış petrol ve doğalgaz taşımak için bu kategoriye uygun özel tankerler üretilmektedir. LNG ve LPG tankerlerinin inşa uzmanlık alanları diğer tankerlerinkinden tamamen farklılık göstermektedir.

LPG gemileri mevcut atmosfer basıncı altında -47° ile -50° arasında, sıvılaştırılmış petrol taşıma kapasitesine sahip olmakla birlikte LPG gemilerinin taşıma kapasiteleri 5.000m^3 ile 100.000m^3 arasında değişiklik göstermektedir. LNG gemileri ise -163° ye kadar

soğutularak 40.000m³ ile 140.000m³ arasında yük taşıma kapasitesi bulunmaktadır.

Şekil 2.5: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Gemisi (LPG)



Kaynak: Türk Armatörler Birliği (2018). <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/>

Şekil 2.6: Sıvılaştırılmış Doğalgaz Gemisi (LNG)



Kaynak: 7 Deniz (2018), <http://www.7deniz.net/haber/45153/ikinci-Ing-gemisi-geliyor.html>,

2.2.2.3. Kimyasal Tankerler; Kimyasal sıvı yükleri taşımak için üretilmiş ve buna uygun tankları ve boru devreleri olan özel tankerlerdir. Kimyasal tankerler, diğer gemilere nazaran taşınan yüklerin emniyetli şekilde taşınması için birçok tedbiri üzerinde bulundurmaktadır. Özellikle bu gemiler inşa aşamasında emniyet tedbirlerinin daha fazla olmasına yönelik farklılık göstermektedir.

2.2.3. Açık deniz gemileri

Petrol ve gaz rezervlerini aramak ve kuyuları sondalamak, üretim yapmak adına kuyularda sondalama çalışması için platform oluşturmak ve bu kuyularda üretim

bittiğinde mevcut olan deniz platformlarını sökmek gibi birçok amaca hizmet eden farklı yapılarda açık deniz kurulumları mevcuttur.

Şekil 2.7: Açık Deniz Gemileri, Mobil Deniz Sondaj Birimleri



Kaynak: Türk Armatörler Birliği (2018), <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/>,

2.2.4. Yolcu gemileri

Yolcu gemileri turistik geziler için kullanılmaktadır. Özellikle tatil için yürütülen seyahatlere yönelik içinde dinlenme amaçlı birçok tesisler barındıran gemilerle bu hizmetler yürütülmektedir. Son zamanlarda yolculuklar uçaklarla yapılmakta olup, klasik yolcu gemilerinin sayıları her geçen gün azalmıştır. Teknoloji ve konforla donatılmış olan seyahat gemileri lüks tatil yapmak isteyen kişilere hizmet vermektedir.

Şekil 2.8: Yolcu Gemileri



Kaynak: Türk Armatörler Birliği (2018). <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/>

Ülkelerin turizm gelirlerini baltalamak için uluslararası seferle iştigal eden yolcu gemileri ve ülke ekonomilerini sekteye uğratmak için ticari faaliyetlerde bulunan kuru yük ve sıvı yük gemileri terör saldırılarına karşı hassasiyet göstermektedir. Deniz ticaretinin muhtemel bir terör saldırısına maruz kalarak aksaklığa uğramaması için deniz ticaret yolları, bu yollarda uluslararası sefer yapan gemiler ve bu gemilerin yanaştığı liman tesislerinin güvenli hale getirilmesi gerekmektedir. Deniz yollarının ve deniz taşımacılığının güvenli hale getirilmesi sonrası deniz ticaret filolarının güçlendirilmesi ve genişletilmesi dünya ekonomisinin gelişmesine olumlu etki yapmaktadır.

2.3. Deniz Ticaret Filosu

“Tarihte dünya su yolu taşımacılığı, bölgelere göre farklı gelişmeler izlemiştir. Mısır, Yunanistan, Roma, Bizans, İskandinav denizciliği öne çıkmış olup, dönemin öncülerinin su yolu taşımacılığında gerçekleştirdikleri gelişimleri kısaca şöyle özetleyebiliriz: İyi denizci olan Fenikeli ve Kartacalılar Akdeniz dışına çıkmışlardır. Mısır ise M.Ö 3000 yıllarında ağaç gemi yapımına başlamıştır. Yine aynı şekilde ilk yelkenli gemiyi kullananların da Mısırlılar olduğu bilinmektedir. Romalılar’ın kimi ticaret gemilerinin ise çok büyük boyutlara ulaştığı sanılmaktadır” (Kol, 2010:6).

Tarihten günümüze dünyada deniz ticareti her geçen gün artmakta olup, buna göre ülkelerin de deniz ticaret filolarında sürekli artışlar meydana gelmektedir. Deniz Ticaret Odasının 2018 yılı raporuna göre; “2018 yılının ilk aylarında dünya ticaret filosunun (300 GT ve üzeri) toplam tonajı 1,83 milyar DWT olmuştur. Dünya ticaret filosu, 2010-2018 yılları arasında DWT bazında yaklaşık %50 oranında büyüklüğe ulaşmışken, yıllık filo artışı; 2010 yılındaki %9,3 pik seviyesinden bir azalışla 2017 yılında %3,4'e gerilemiştir. 2018 yılı itibariyle dünya ticaret filosunun %63'ü on yıldan daha genç, sadece %3'ü 25 yaşından büyüktür (DWT bazında). Dünya ticaret filosunun yaş ortalaması 17,1'dir. Yunanistan, Japonya ve

Çin, kapasite bazında dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülke olmaya devam etmektedir. Dünya tonajının yaklaşık %46'sını kontrol etmektedirler” (Deniz Ticaret Odası, 2017:13).

Şekil 2.9: 2017-2018 Ükelere Göre Dünya Deniz Filosu

Tablo (6): Ükelere Göre Dünya Filosu 2017-2018

DWT Sıra	Bayrak	1 OCAK 2017			1 OCAK 2018			Toplan DWT içindeki %	Yıllık Değişim %			
		Gemi Adedi	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	Gemi Adedi	1000 GT			1000 DWT	1000 TEU	
2018	2017											
1	(1)	Panama	6.480	216.522	333.363	3.214	6.395	212.134	326.118	3.132	17.8	-2.2
2	(3)	Marhal Adaları	2.892	127.950	208.563	1.179	3.117	140.951	229.735	1.282	12.5	10.2
3	(2)	Liberya	3.126	136.331	213.934	3.896	3.160	139.109	218.893	3.798	11.9	2.3
4	(4)	Hong Kong(sar) Singapur	2.420	106.744	172.420	2.702	2.462	112.401	180.585	2.932	9.8	4.7
5	(5)	Malta	2.016	65.654	98.669	1.419	2.036	71.445	107.748	1.519	5.9	9.2
6	(6)	Çin	3.008	47.904	74.918	686	3.224	51.855	80.288	856	4.4	7.2
7	(7)	Yunanistan	963	42.262	74.493	52	946	41.129	72.201	44	3.9	-3.1
8	(9)	Bahamalar	1.160	53.644	68.057	199	1.133	52.571	64.788	177	3.5	-4.8
9	(10)	Birleşik Krallık	757	29.002	38.896	843	767	30.671	41.854	816	2.3	7.6
10	(11)	Japonya	2.620	23.262	33.782	63	2.640	25.429	36.792	84	2.0	8.9
11	(12)	G.K.R.Y	797	20.864	33.000	438	811	21.544	34.112	446	1.9	3.4
12	(19)	Portekiz	352	10.417	13.712	644	474	14.793	19.349	945	1.1	41.1
13	(14)	Endonezya	2.915	12.189	17.131	184	3.069	13.658	19.161	213	1.0	11.8
14	(13)	Norveç	788	15.088	19.063	57	799	14.990	18.867	60	1.0	-1.1
15	(15)	Danimarka	460	15.002	16.940	984	480	16.778	18.715	1.180	1.0	10.5
16	(16)	Hindistan	850	9.596	16.451	44	878	10.284	17.608	50	1.0	7.0
17	(17)	İtalya	710	15.498	15.347	128	701	15.313	14.489	127	0.8	-5.6
18	(18)	Kore	1.045	9.859	14.654	101	1.028	9.674	13.920	107	0.8	-5.0
19	(38)	Suudi Arabistan	102	2.451	3.619	8	137	7.592	13.451	8	0.7	271.7
20	(20)	Almanya	266	9.501	10.316	760	265	9.011	9.803	721	0.5	-5.0
21	(22)	Bermuda	140	10.432	8.999	25	140	10.306	8.653	39	0.5	-3.8
22	(21)	Antigua& Barbuda A.B.D.	921	7.781	10.089	555	810	6.505	8.505	450	0.5	-15.7
23	(24)	Belçika	342	7.032	7.963	236	363	7.333	8.220	232	0.4	3.2
24	(25)	Rusya	76	4.781	7.755	1	83	5.025	8.200	1	0.4	5.7
25	(26)	Türkiye	1.441	5.960	7.580	89	1.486	6.388	7.999	100	0.4	5.5
26	(23)	Somali	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-100.0
27	143	Toplam	52.183	118.269	1.772.435	22.327	53.045	1.224.375	1.833.549	23.102	100.0	3.4

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2017 Deniz Sektörü Raporu

http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf

Türkiye’de Münakalat Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı) ilk olarak 1867 yılında kurulmuştur. Münakalat Vekâleti ile birlikte liman başkanlıkları da kurulmuş olup, gemi adamları sicili oluşturularak gemilerin denetimleri gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Yapılan bu işlemler ile ticari denizcilik faaliyetleri askeri denizcilik faaliyetlerinden ayrılmıştır. Türkiye, dünyada PSC⁴ denetimini ilk uygulayan ülkeler arasında bulunmakta olup, Türk deniz ticaret filosu da yıllar içerisinde büyüyerek kendini geliştirmiştir.

⁴ PSC: Ülkelerin limanlarına gelen Yabancı Bayraklı gemilere uluslararası konvansiyonlar gereklerine uygunluklarına yönelik yapılan denetimlerdir. Bknz: http://www.aliagadenizcilik.gov.tr/gemi_sss.aspx

Türkiye, 1179 gemi ve 10.9 milyon DWT ile 1996 yılında tarihinin en büyük taşıma kapasitesine ulaşmış ve dünyada 16. en büyük tonajlı deniz ticaret filosu sıralamasına girmiştir. Zaman içerisinde dünya sıralamasında gerileme yaşayan Türk deniz ticaret filosu, 2003 yılında 7,6 milyon DWT taşıma yapmış ve 1152 gemiye sahip olarak tonaj bakımından dünyada % 0,8 paya sahip olmuştur. Bu durum Türkiye'nin 16. sıradan 20. sıraya gerilemesine neden olmuştur. 2005 yılı istatistik rakamları incelendiğinde ise, Türk deniz ticareti sıralamada biraz daha altlara inerek, dünya sıralamasında 24'üncülüğe kadar gerilemiştir (A.L. 2018). Denizcilik sektörü Türkiye'de yoğun bir eğitim ve denetim faaliyetleri içerisine girmiş ve bunun sonucunda Paris Memorandumu (Paris MoU)⁵ Liman Devleti denetimlerinde gemilerimiz 2006 yılında kara listeden gri listeye geçmiştir. 2008 yılı itibariyle de beyaz listede işlem görmeye başlamıştır.

Dünya genelinde deniz ticaret filosu sıralamasında 2013 yılında Türkiye 13. sıradayken 2017 yılında 15. sıraya gerilemiştir. Türkiye'de ulusal bayraklı gemi sayısı 525 adet olup, yabancı bayraklı gemi sayısı 1022 adet'tir.

⁵ Paris MoU: Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı, gemilerin emniyetli yönetimi, denizlerde can ve mal güvenliği, deniz kirliliği gibi birçok alanda uluslararası kurallara uygunluğu denetleyen dünyanın ilk ve en önemli liman devleti kontrolü rejimlerinden biri olarak kabul görüyor. Bknz: <http://www.turkloydu.org/tr-tr/haberler-ve-etkinlikler/haberler/2017/turk-loydu-paris-mou-listesindeki-yerini-9-luga-y.aspx>

Şekil 2.11: Türk Deniz Ticaret Filosu (1000 GT ve üzeri)

Gemi Tipleri	TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU (1000 GT ve üzeri)								
	Adet			DWT			GT		
	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam	MGS	TUGS	Toplam
KURU YÜK GEMİSİ	11	180	191	52.735	978.412	1.031.147	34.106	644.130	678.236
DÖKME YÜK GEMİSİ	11	70	81	456.118	3.457.058	3.913.176	262.689	1.974.941	2.237.630
KONTEYNER	10	41	51	263.540	712.954	976.494	209.810	563.914	773.724
KURUYÜK-KONTEYNER	1	16	17	2.356	120.967	123.323	1.720	83.949	85.669
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	1	56	57	1.638	463.289	464.927	1.082	301.329	302.411
LPG TANKERİ	0	7	7	0	39.389	39.389	0	37.227	37.227
ASFALT TANKERİ	1	2	3	2.770	39.896	42.666	1.900	31.348	33.248
RO-RO GEMİSİ	0	23	23	0	232.089	232.089	0	554.159	554.159
RO-RO FERRY-YOLCU	2	10	12	0	25.197	25.197	10.681	43.742	54.423
FERİBOT	1	33	34	2.314	24.428	26.742	1.596	77.561	79.157
TREN FERİSİ	6	0	6	1.660	0	1.660	9.835	0	9.835
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	3	5	8	3.761	1.226	4.987	17.189	10.865	28.054
BALIKÇI GEMİLERİ	0	1	1	0	569	569	0	1.407	1.407
BİLİMSSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	4	4	0	5.990	5.990	0	20.173	20.173
ŞEHİR HATLARI	0	1	1	0	0	0	0	1.043	1.043
ŞEHİR HATLARI ARABALI	0	7	7	0	3.536	3.536	0	8.624	8.624
ROMORKOR	1	1	2	0	979	979	1.565	1.221	2.786
HİZMET GEMİLERİ	31	6	37	24.051	7.970	32.021	279.328	19.248	298.576
DİĞER	1	0	1	0	0	0	1.333	0	1.333
PETROL TANKERİ	2	17	19	7.069	1.128.250	1.135.319	3.797	594.154	597.951
TREN FERRY/RO-RO	0	1	1	0	6.266	6.266	0	15.195	15.195
DENİZ ARAÇLARI	2	2	4	0	0	0	78.832	5.662	84.494
Toplam:	84	483	567	818.012	7.248.465	8.066.477	915.463	4.989.892	5.905.355

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:14-15)

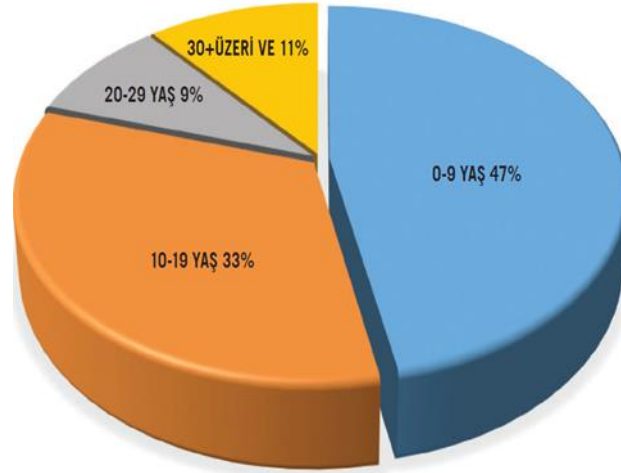
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü rakamlarına göre Milli Gemi Siciline (MGS) kayıtlı toplam gemi sayısı 84 adet olup, Türkiye Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) kayıtlı toplam gemi sayısı 483 adettir. Türkiye'nin MGS ve TUGS gemilerinin sayısı toplamda 567 adettir.

Şekil 2.12: Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılım										
Tonaj Grupları	0-9 YAŞ		10-19 YAŞ		20-29 YAŞ		30+ ÜZERİ		TOPLAM	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
150-1499	26	3.188	13	5.047	16	3.983	41	7.294	96	19.511
1500-5999	21	85.989	51	206.179	46	169.421	104	343.163	222	804.752
6000-9999	17	123.364	20	158.146	17	135.286	21	152.066	75	568.863
10000-34999	42	768.802	35	666.108	12	180.275	19	392.710	108	2.007.895
35000-52999	3	122.135	15	677.754	4	178.731	0	0	22	978.620
53000-79999	23	1.379.613	5	285.809	1	72.171	0	0	29	1.737.593
80000-119999	6	515.059	0	0	0	0	0	0	6	515.059
120000+	5	789.203	4	644.981	0	0	0	0	9	1.434.184
Genel Toplam:	143	3.787.353	143	2.644.024	96	739.867	185	895.233	567	8.066.477

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:16)

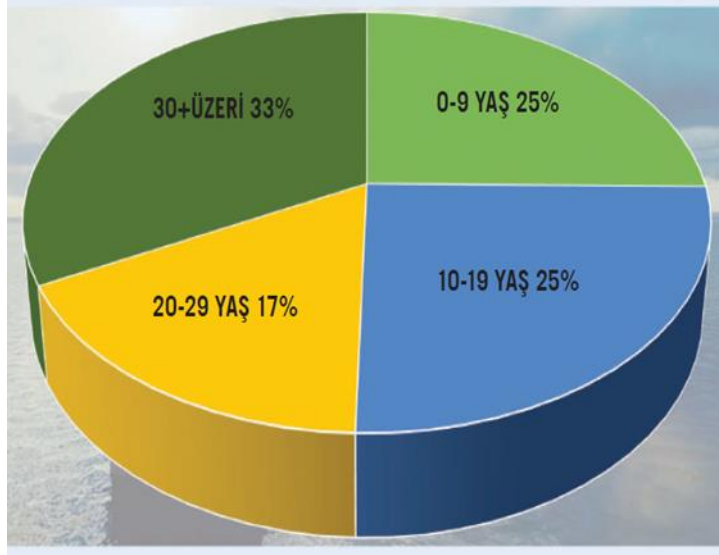
Şekil 2.13: Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:16)

Yayınlanan veriler incelendiğinde Türkiye’deki deniz ticaret filosunun % 47’sinin 0-9 yaş grubunda olduğu, % 33’ünün 10-19 yaş grubunda olduğu, % 9’unun 20-29 yaş grubunda olduğu ve % 11’inin 30 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.

**Şekil 2.14: Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (1000 GT ve üzeri)
(Gemi Sayısı %)**



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:17)

Türk deniz ticaret filosunun 1000GRT ve üzerindeki tonajına göre yaş grupları incelendiğinde ise ticaret gemilerinin % 25'ini 0-9 yaş grubunda olduğu, % 25'inin 10-19 yaş grubunda olduğu, % 17'sinin 20-29 yaş grubunda olduğu ve % 33'ünün ise 30 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.

Şekil 2.15: Türk Deniz Ticaret Filomuzda gemi tipleri dikkate alındığında

Yaş Ortalaması En Düşük (Genç) Gemilerimiz	
Gemi Cinsi	Yaş Ortalaması
Konteyner	13,89
Dökme Yük Gemileri	14,18
Ro-Ro Gemisi	15,26
Kimyevi Madde Tankeri	15,59
Petrol Tankeri	17,28

Yaş Ortalaması En Yüksek (Yaşlı) Gemilerimiz	
Kuruyük Gemileri	Yaş Ortalaması
Yolcu/yolcu Yük	25,47
Ro-Ro Ferry Yolcu	24,93
Ro-Ro Gemisi	24,47
LPG	21,76
Feribot	20,26

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:17)

Dünya ticaretinde taşımacılık faaliyetleri 2008-2017 yılları arasında %84 oranında denizyolu taşımacılığıyla yürütülmüştür. Bu da deniz taşımacılığının dünya ekonomisi üzerindeki değerinin her geçen gün artırdığını göstermektedir.

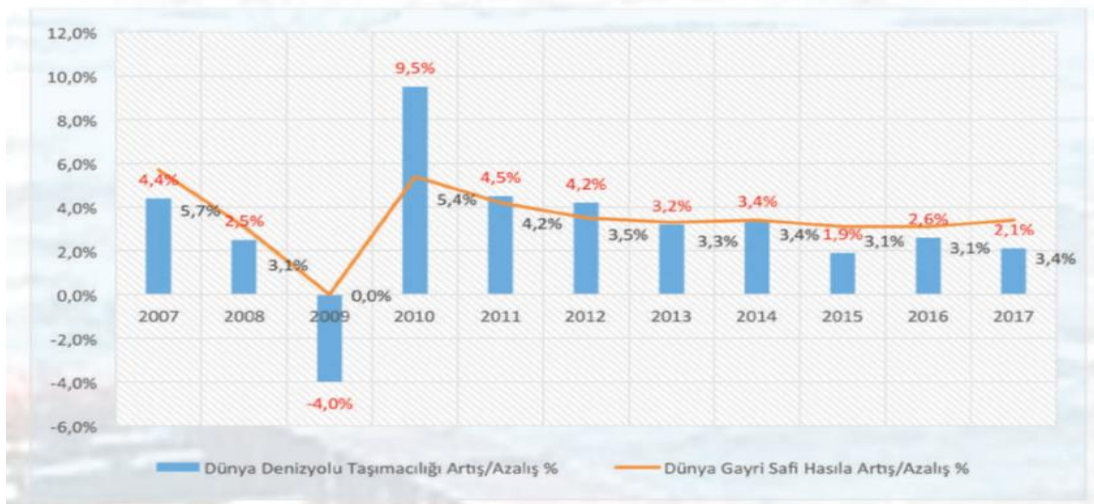
Şekil 2.16: Dünya Deniz Taşımacılığının Gelişimi

Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	79,00%
2009	9,56	-12%	8,29	87,00%
2010	10,82	13%	9,07	85,00%
2011	11,54	7%	9,47	83,00%
2012	11,83	3%	9,88	84,00%
2013	12,19	3%	10,21	84,00%
2014	12,58	3%	10,54	84,00%
2015	12,88	3%	10,77	84,00%
2016	13,18	4%	11,10	84,00%
2017(*)	13,55	3%	11,34	84,00%
(*) Öngörülen				

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:3)

2009 yılında yaşanan ekonomik krizde tüm ulaşım yolları ile yapılan uluslararası yük taşımacılığı %12 oranında azalmıştır. Ancak toplam uluslararası yük taşımacılığı içinde deniz yoluyla yapılan taşımacılık oranının 2008 yılında %79'dan 2009 yılında %87'ye yükseldiği görülmektedir. Bu durum ise dünya ticaret hacminde deniz taşımacılığının artarak yükselen bir değer olmaya devam ettiğinin göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Şekil 2.17: Global Denizyolu Ticareti



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2017:5)

2.3.1. Toplam elleçleme istatistikleri

Türkiye’deki limanlarda elleçlenen yük miktarı her geçen gün artış göstermektedir. 2005 yılında Türkiye’de toplam 213.025.594 ton yük elleçlenmişken bu rakam 2016 yılında 430.201.162 tona ulaşmıştır. Toplam elleçlenen yükün %50’si ithalat ürünlerinde gerçekleşmiştir.

“2016 yılında dünya deniz ticaretinin % 84’ü, Türkiye’nin dış ticaretinin ise yaklaşık % 87’si denizyoluyla taşınmıştır. 1980 yılında denizyolu ile taşınan 22,9 milyon ton olan dış ticaret yüklerimiz 2016 yılında 311,6 milyon tona yükselmiştir. Global ekonomik krizin olduğu dönemlerde yaşanan ithalat ve ihracatta meydana gelen daralmaların denizyolu taşımacılığına etkileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır” (Deniz Ticareti, 2017:8).

Şekil 2.18: Toplam Elleçleme İstatistiği

Yıl	Yükleme*	Boşaltma**	Transit	Toplam Elleçleme
2005	69.114.453	138.261.923	5.649.218	213.025.594
2006	77.987.641	154.762.530	11.251.754	244.001.925
2007	85.354.516	171.657.360	34.561.755	291.573.631
2008	92.168.601	171.688.299	50.752.817	314.609.716
2009	92.076.130	159.347.990	58.012.596	309.436.705
2010	102.494.306	182.018.851	64.122.710	348.635.867
2011	103.033.885	195.933.688	64.379.150	363.346.723
2012	114.176.944	216.524.857	56.724.431	387.426.232
2013	115.630.332	215.643.211	53.657.215	384.930.758
2014	113.522.539	220.525.259	49.072.821	383.120.619
2015	118.047.006	234.904.592	63.085.097	416.036.695
2016	121.055.111	242.182.744	66.963.307	430.201.162

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2016), Deniz Ticareti 2016 İstatistiği Raporu

Şekil 2.19: Türkiye'nin Denizyolu Elleçleme İstatistikleri

Yıl	Toplam Dış Ticaret	Dış Ticaret Taşımacılığında Türk Bayraklı Gemi Payı	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Transit Yükleme	Transit Boşaltma	Toplam Transit	Toplam Elleçleme	Transit Elleçlemenin Toplam Elleçleme İçindeki % si
1997	98.944.428	29	18.627.490	23.088.422	11.071.924	3.627.510	14.899.434	155.359.774	9,46%
1998	104.076.233	33	17.179.749	21.529.461	13.036.175	7.257	13.043.432	155.828.875	8,37%
1999	110.901.420	29	17.428.975	21.229.016	20.835.816	28.807	20.864.623	170.424.034	12,24%
2000	118.113.190	31	16.309.585	20.840.570	30.761.285	8.721	30.770.006	186.033.351	16,54%
2001	113.414.358	31	13.647.629	12.633.778	28.718.044	5.700	28.723.744	168.419.509	17,05%
2002	132.832.579	33	14.032.368	14.746.662	23.435.730	-	23.435.730	185.047.339	12,66%
2003	149.485.514	29	14.319.652	14.884.389	-	-	11.217.198	189.906.753	5,91%
2004	176.161.939	24	14.922.573	14.958.778	-	-	5.798.984	211.842.274	2,74%
2005	180.663.331	24	14.145.672	13.922.865	-	-	5.649.218	214.381.086	2,64%
2006	202.718.284	21	15.470.667	15.133.337	-	-	11.251.754	244.574.042	4,60%
2007	222.059.619	17	17.723.114	18.005.809	-	-	34.561.755	292.350.297	11,82%
2008	224.776.283	14	18.923.148	20.136.037	50.044.510	708.307	50.752.817	314.603.062	16,13%
2009	213.632.353	14	18.305.867	19.485.900	57.735.381	277.205	58.012.586	309.436.706	16,75%
2010	246.570.931	16	18.560.918	19.430.123	58.767.061	5.355.649	64.122.710	348.684.682	18,39%
2011	255.330.999	17	21.257.193	22.387.290	58.603.055	5.776.206	64.379.261	363.354.743	17,72%
2012	283.782.414	14	22.869.458	24.049.929	50.767.011	5.957.420	56.724.431	367.426.232	14,64%
2013	277.335.605	12	26.076.342	27.861.596	46.930.435	6.726.780	53.657.215	384.930.758	13,94%
2014	283.316.220	12	24.977.747	25.753.831	44.237.363	4.835.458	49.072.821	383.120.619	12,81%
2015	300.478.930	12	25.894.384	26.578.284	58.597.204	4.487.893	63.085.097	416.036.695	15,16%
2016(*)	311.676.224		26.632.828	27.306.313	61.580.435	5.556.852	67.137.287	432.752.653	15,51%

2016 (*) 2016 Kasım sonu miktarları bir önceki yılın aynı dönemi dikkate alınarak yaklaşık % 10 arttırılarak yaklaşık miktarlar kullanılmıştır.

Kaynak: Deniz Ticaret Odası (IMEAK) (2017:9)

“Transit taşımacılığının 2008 yılından itibaren tekrar yükselişe geçerek 2016 yılında toplam elleçleme içerisindeki payının % 15'lere yükseldiği görülmektedir” (Deniz Ticareti, 2017:9). Dünya ticaretinin %80 oranında deniz yoluyla taşınması ülkelerin ihracat rakamlarına da olumlu yönde katkı sağlamaktadır.

2.3.2. Taşımacılıkta ihracat rakamları

Taşımacılık işlemlerinde denizyolu taşımacılık rakamları Türkiye’de her geçen gün artmaktadır. 2017 yılı ocak ayında 6.592.381\$ olan deniz yolu taşımacılığı aynı yılın Aralık ayında 8.614.770\$’a ulaşmıştır. Deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık faaliyetlerine göre yüksek oranda seyir izlemektedir.

Şekil 2.20: 2017 Yılı Yollara Göre İhracat Rakamları

Yollara göre ihracat, 2000-2018

Exports by mode of transport, 2000-2018

(Değer: Bin ABD \$ / Value: Thousand US \$)

Yıl Year	Ay	Toplam Total	Denizyolu Sea	Demiryolu Rail	Karayolu Road	Havayolu Air	Diğer Other Month
2017 ^(a)	Toplam	157 006 438	91 321 857	684 592	45 816 501	16 991 679	2 191 809 Total
	Ocak	11 248 530	6 592 381	66 101	3 348 524	1 165 332	76 192 January
	Şubat	12 090 196	6 951 060	71 158	3 595 234	1 371 122	101 621 February
	Mart	14 471 406	8 407 534	77 124	4 152 062	1 693 356	141 331 March
	Nisan	12 860 357	7 378 071	41 084	3 655 133	1 647 364	138 705 April
	Mayıs	13 583 001	7 725 213	50 767	3 811 418	1 464 390	531 214 May
	Haziran	13 125 849	7 410 253	51 698	3 734 752	1 480 391	448 755 June
	Temmuz	12 612 605	7 039 248	43 514	3 648 767	1 816 779	64 298 July
	Ağustos	13 248 865	7 247 062	58 294	4 094 956	1 655 113	193 441 August
	Eylül	11 810 626	6 938 351	46 037	3 557 408	1 185 186	83 644 September
	Ekim	13 913 855	8 407 785	59 323	4 100 104	1 228 283	118 360 October
	Kasım	14 190 415	8 610 128	62 736	4 128 428	1 256 560	132 563 November
	Aralık	13 850 731	8 614 770	56 755	3 989 715	1 027 804	161 687 December

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (2018). Yollara Göre İhracat TÜİK,
http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=621,

3. DENİZ HAYDUTLUĞU VE DENİZ TERÖRİZMİ

“Modern terör Fransız Devrimi’yle birlikte başlatılsa da aslında terör çok daha eski neredeyse insanlık tarihi kadar gerilere götürülecek bir süreçtir. Şiddetin olduğu her yerde terör ve terörizm de dönemin mevcut siyasi ve ekonomik şartlarına göre kendisini göstermiştir. Kimi zaman siyasi otoritenin baskıcı uygulamalarına karşı, kimi zaman dinsel sebeplerle, kimi zaman da fakirlik ve yoksulluğun tetiklediği sosyal patlamalarla ayaklanan halk içindeki radikal gruplar şiddetin dozunu artırıp bir çeşit terör uygulamaları yapmışlardır” (Kazan, 2015:13).

“Dünyada terörün tanımı birçok kurum ve kuruluşlar tarafından yapılmış olmakla birlikte üye devletlerin anlaşamamasından dolayı BM’de ortak bir tanım ortaya konulamamıştır. Tanımları farklı olsa da ülkeler terörün “şiddet içerikli ve sürekli olduğu, belli bir amacı gerçekleştirmek için bireyler ve kitleler üzerinde baskı ve korku uyandırdığı” tanımında mutabık oldukları görülmektedir. Terörizm nasıl tanımlanırsa tanımlansın her zaman toplumların istikrarına ve sıradan insanların barışına meydan okumuştur” (Martin,G:27).

Bu baskı ve korku yaratma faaliyetlerini icra ederken terör örgütleri masum insanların haricinde ülkelerin ekonomilerini de hedef almaktadırlar. Türkiye’de de Atatürk Havalimanında 29 Haziran 2016 günü terör saldırısı düzenlenerek ülke ekonomisi hedef alınmıştır.

Saldırıda 3 IŞID militanı Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminaline gelerek çevreye ateş açmış daha sonra üzerindeki bombayı patlatarak 42 kişinin ölümüne, 238 kişinin yaralanmasına neden olmuştur.⁶ Yapılan saldırıda Türkiye turizmi hedef alınmış olup, “2015 yılında ki 31.464.700\$ olan turizm geliri saldırının olduğu 2016 yılında 22.107.400\$ gerilemiştir” (Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü. 2018).

Dünyadaki terör saldırıları incelendiğinde karada gerçekleşen terör hadiselerinin denizde gerçekleşenlere kıyasla daha fazla olduğu görülmektedir. 2003 yılında

⁶ NTV Haber: Atatürk Havalimanı'nda canlı bomba saldırısı: 42 can kaybı, 238 yaralı. Bknz: <https://www.ntv.com.tr/turkiye/ataturk-havalimaninda-canli-bomba-saldirisi-42-can-kaybi-238-yarali,VC-EiJrUx0SaUR6CqWHJFQ>

Aegis Araştırma ve İstihbarat Veri Tabanı (Aegis Research and Intelligence Database) tarafından yapılan bir araştırmada dünyada denizde gerçekleştirilen terör hadiselerinin sayısının karada gerçekleştirilenlere kıyasla az olduğu sonucuna varılmıştır. Daha geniş kapsamlı bir çalışma yapan RAND Şirketi (RAND Corporation) ise 1968-2007 yılları arasında dünyada 40.126 terör olayı gerçekleştiği ve bunun sadece 136'sının (% 0.34) denizde cereyan ettiğini tespit etmiştir (Nincic, 2012:2). Bu durum denizin kendine has özelliklerinin karadakilere farklı uzmanlık gerektirdiği sonucunu ortaya koymaktadır.

Bu çerçevede ABD'nin 2009 yılında açıkladığı terör örgütleri listesinde 44 örgütün ismi yer almakta olup, bunlardan sadece 10 tanesinin denizde eylem gerçekleştirme kapasitesinin olduğu ya da en azından geçmişteki eylemlerinde böyle bir kapasitelerinin var olduğunu gösterdikleri not düşülmektedir (Özgen, 2015:332).

Deniz terörizminin başlangıcı ise tarihte deniz korsanlığı ile başlamaktadır. Antik çağda Trakyalılar (Thracians) Ege denizinde ki ticaret gemilerine saldırarak ilk deniz haydutluğu eylemlerini ortaya koymuştur. Zaman içerisinde devletler rakip devletlerin ticaret gemilerine saldıran korsanları görmezden gelmiş ve hatta bu anlamda destek bile vermişlerdir.

“İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533-1603), İspanyolların deniz ticaretini engellemek üzere hükümet izniyle korsanlık yapma yetki belgesini İngiliz korsanlarına düzenli bir şekilde vermiştir. Bu şekilde korsanlar yarı resmi bir statü kazanmış ve Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi sayılmışlardır” (Evin, Kasım 2012:121). 18. Yüzyılın sonlarına doğru korsanların aldıkları yarı resmi statüyü kötüye kullanmaları ve deniz ticaretini sekteye uğratarak ülkelere zarar vermeye başlamaları neticesinde devletler korsanlara verdikleri desteklerini çekmeye başlamışlardır.

“Yirmibirinci yüzyılın sonlarına doğru denizde şiddet olaylarına yeni bir kategori daha ilave edilmiştir. Deniz terörizmi olarak ifade edilen bu kavram ayrılıkçı silahlı grupların eylemlerini denize taşımaları neticesinde korsanlık ve haydutluk eylemlerinin yanı sıra terör eylemleri de uluslararası hukukun gündemine girmiştir. Deniz terörünün başlangıç noktası olarak Filistin Kurtuluş Örgütü'nce 1985 yılında gerçekleştirilen Achille Lauro yolcu gemisinin kaçırılması ve 400 yolcusunun 3

gün süre ile rehin tutulması olayıdır. Bu olaydan sonra devletler gemilerin seyir güvenliğinin sağlanması için bir dizi tedbirler almak yoluna gitmişlerdir. “Denizde Şiddet” başlığı altında toplanabilecek bu eylemler tarihte kalmış gibi görünse de günümüzde halen dünyanın bazı bölgelerinde karşılaşılabilen eylemler olarak varlıklarını sürdürmektedirler. Geçmişin tahta bacaklı, tek gözlü masal kahramanları olan korsanların yerini küçük ve hızlı botlarla saldıran, teknolojinin imkânlarından faydalanan haydutlar ve teröristler almışlardır” (Batır, 2011: 8).

Deniz Korsanlığı uluslararası antlaşmalarda ilk kez 1856 yılında imzalanan Paris Deklarasyonu ile yasaklanmıştır. İlerleyen zamanlarda terör örgütleri denizlerde de silahlı eylemler içerisine girmişlerdir. Bu durum denizcilik faaliyetlerinin, deniz haydutluğu ve deniz korsanlığı tanımlarının haricinde deniz terörizmi ile de tanışmasına neden olmuştur. Günümüzde de deniz haydutluğu olayları Uluslararası Denizcilik Bürosu ICC-IMB (International Chamber of Commerce – International Maritime Bureau) tarafından takip edilmekte ve rapor olarak yayımlanmaktadır. Bu raporlar incelendiğinde dünya ülkelerinde alınan önlemler neticesinde deniz haydutluğu hususunda saldırılarda düşme olduğu gözlemlenmektedir.

Terör, dünyada masum insanlarla birlikte ülkelerin ekonomilerini de hedef almaktadırlar. Özellikle deniz taşımacılığının ticaretteki öneminin her geçen gün artması terör örgütlerinin ve geçim kaynağını korsan faaliyetlerden sağlayan deniz haydutlarının da hedefi olmasına neden olmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Bürosu’nun 2017 yılı 2. çeyreğinde yayımladığı rapora göre; “2016 yılının ilk altı aylık döneminde IMB Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi’ne (IMB Piracy Reporting Centre) toplam 97 olay bildirilmiştir. 2017 yılının ilk altı aylık döneminde ise 87 olay bildirilmiştir. Son beş yıl baz alındığında deniz haydutluğu olaylarının azaldığı görülmektedir. Olaylar incelendiğinde haydutların 63 gemiye çıktığı, 12’sine ateş ettiği, 4’ünü kaçırdığı ve 8 gemiye saldırı da bulunduğu görülmektedir. 2017 yılı içerisinde toplamda 63 denizci esir alınmış, 41 denizci gemilerinden kaçırılmış, mürettebattan üç kişi yaralanmış ve iki kişi öldürülmüştür” (Deniz Ticaret Odası, 2017).

Şekil 3.21: Doğu Afrika Ülkeleri



Kaynak: Oceans Beyond Piracy (2016). The State of Maritime Piracy 2016 Assessing The Economic and Human Cost, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary>,

Deniz haydutluğunun küresel ekonomiye etkileri incelendiğinde OBP (Oceans Beyond Piracy) verilerine göre Batı Hint Okyanusu'ndaki korsanlığa karşı alınan tedbirler için yapılan operasyonların toplam maliyeti yaklaşık 1,5 milyar dolar seviyesine çıktığı görülmektedir (Piracy, 2018).

Deniz haydutluğu ve deniz terörizminden kaynaklanan maliyetler ülkelerin deniz güvenlik tedbirlerini artırmasına neden olmuştur. Deniz ticaretinin sekteye uğratılması, ülke ekonomilerinin zarar görmesi ve haydutların maddi menfaat kazanmalarına yönelik dünya da geçmişte birçok olaylar meydana gelmiştir.

3.1. Denizde Gerçekleşen Terör Saldırıları

2018 yılında ABD Dışişleri Bakanlığı tarafından 66 tane terör örgütü listesi yayımlanmıştır (State, D). Bu terör örgütlerinden denizde terör eylemi gerçekleştirme kapasitesine göre ilk sırada Tamil Kaplanları bulunmaktadır. Sri Lanka'nın kuzeyinde bağımsız bir Hindu Tamil devleti kurmak için mücadele veren örgütün denizdeki eylemlerinden sorumlu kolu Deniz Kaplanları (Sea Tigers) olarak adlandırılmaktadır (Özgen, 2015:333). Deniz Kaplanları yaptığı saldırılarla Sri Lanka Donanmasındaki botlara çok sayıda zayıat vermiştir.

Deniz terörü gerçekleştirilmesi konusunda yetenekleri bulunan diğer örgüt Ebu Sayyaf örgütüdür. Uzun yıllardır sadece Filipinlerde değil Güneydoğu Asya'nın diğer bölgelerinde de eylemler gerçekleştiren örgüt, etkin bir deniz saldırı doktrinine sahiptir (Özgen, 2015:334). Ebu Sayyaf örgütünü destekleyenlerin güçlü denizcilik geleneklerine sahip olduğu bilinmektedir.

USS Cole Amerikan Muhribine Yemen’de saldırı düzenleyen diğere bir örgüt El-Kaide’dir. El-Kaide örgütünün ABD’deki ikiz kuleler saldırısı sonrası denizde de saldırı yeteneği kazanmaya çalıştığı USS Cole saldırısından anlaşılmaktadır.

Yukarıda belirtilen terör örgütlerinin haricinde de dünyada birçok örgüt denizde terör olayı gerçekleştirmiştir. Tezin bu bölümünde terörün saldırı yöntemlerini ortaya koymak için benzer olanlar hariç saldırı yöntemi farklı olan terör olayları incelenecektir.

3.1.1. Achille lauro yolcu gemisinin kaçırılması

Achille Lauro 11 günlük Mısır ve İsrail yolculuğu için 748 yolcusu ve 450 mürettebatı ile Cenova Limanı’ndan 03 Ekim 1985’te ayrılmış ve 07 Ekim’de Mısır’ın İskenderiye Limanı’na varmıştır. 651 yolcu Piramitlere gitmek üzere gemiden ayrılmış, yolcuların gemiden ayrılmasından sonra Filistin Kurtuluş Cephesi’ne mensup 4 silahlı kişi gemiyi ele geçirmiştir. Ellerindeki silahlar ile personeli korkutmuşlar, geri kalan 97 yolcuyu bir araya toplamışlar ve kaptana gemiyi limandan hareket ettirmesini söylemişlerdir (Solmaz, 2012:52).

Gemiyi kaçırılanlar İsrail’in tutukladığı 50 Filistinlinin serbest bırakılmasını talep etmişlerdir. Uzun süren müzakereler neticesinde eylemciler gemiyi serbest bırakması yönünde ikna edilmişlerdir. Mısır hükümeti, teröristlerin güvenli geçiş karşılığında gemiden ayrılmalarını sağlamış, ancak onları taşıyan uçak, Amerikan savaş uçakları tarafından ele geçirilmiştir. Uçak İtalya’ya inmeye zorlanmıştır. Bu olay 1985 yılında uluslararası terörizmin en yüksek profilli eylemlerinden biri olarak kayıtlara geçmiştir (Seanmunger, 2015).⁷

3.1.2. Avrasya feribotunun kaçırılması

Trabzon’dan Rusya’nın Soçi kentine 16 Ocak 1996’da hareket eden Avrasya Feribotu 9 Çeçen eylemci tarafından kaçırılmıştır. Gemideki 33 Türk olmak üzere toplam 177 yolcu ile 55 mürettebat rehin alınmıştır. Gemide bulunan liman emniyet

⁷ Star-crossed voyager: The sad career of the MS Achille Lauro. Bknz: <https://seanmunger.com/2015/10/07/star-crossed-voyager-the-sad-career-of-the-ms-achille-lauro/>

amiri eylemciler tarafından ayağından vurulmuş olup, gemi İstanbul'a hareket etmeye başlamıştır.

Çeçen eylemcilerin lideri Muhammed Tokcan, Rus askerleri tarafından kuşatma altında bulundurulmuş 250 Çeçen savaşçının serbest bırakılması için eylemi gerçekleştirdiklerini ve Çeçen savaşçıların serbest bırakılmaması halinde gemiyi İstanbul Boğazı'nda havaya uçuracaklarını belirtmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda eylemciler İstanbul'da eylemlerini sonlandırmak üzere ikna edilmiştir. 19 Ocak 1996 günü kaçırılan feribot İstanbul Boğazı'nın Karadeniz çıkışına getirilmiştir. Yapılan müzakere sonucunda eylemciler saat 17.00'de güvenlik güçlerine teslim olmuştur. Yolcuların arasına karışarak saklanan beş eylemci güvenlik güçleri tarafından yakalanmıştır.⁸

3.1.3. USS Cole saldırısı

“Uzun süre Yemen’de konaklayan Amerikan gemilerine yönelik eylem plânlayan El Kaide militanları 3 Ocak 2000’de Aden limanında bulunan USS Sullivan gemisine intihar saldırısı girişiminde bulundumuşlardır. Ancak, hazırladıkları sürat teknesi patlayıcıların ağırlığı nedeniyle battığından eylem başarısızlıkla sonuçlanmıştır” (Wordpres, 2018).

Batan tekne El-Kaide militanları tarafından denizden çıkarılarak gövdesi güçlendirilmiş ve tekrardan hazır hale getirilmiştir. 12 Ekim 2000 tarihinde Yemen’in Aden Limanında akaryakıt ikmali yapan USS Cole gemisi 225 kg. patlayıcı yüklü tekne ile patlatılmıştır. Amerikan muhribinde 6 x 12 m. ebadında bir delik açılmış ve 17 Amerikan denizeci hayatını kaybetmiş, 38 denizeci yaralanmıştır.⁹

3.1.4. Fransız Limburg tankerine saldırı

“Fransız süper tankeri Limburg 06 Ekim 2002 tarihinde Yemen’in Mina Al Dabah petrol limanından 1,5 milyon varil ham petrol aldıktan sonra Malezya’ya gitmek üzere demir alarak yola çıkmıştır. Bir süre sonra gemi kaptanı ve gemi zabiti

⁸ Hürriyet; Gemiye Girdik. Bknz: <http://www.gecmisgazete.com/haber/gemiye-girdik>

⁹ El Kaide'nin USS Cole Saldırısı. Bknz: <https://www.mepanews.com/el-kaidenin-uss-cole-saldirisi-20683h.htm>

kendilerine süratle yaklaşmakta olan bir tekne görmüşlerdir. Tekne süratle gelerek, Limburg'un iskele tarafına çarpmış ve infilak etmiştir. Patlamanın şiddeti ile çift cidarlı olarak inşa edilen gemide 6-8 metre genişliğinde bir delik açılmıştır. Patlama ile birlikte birkaç personel yaralanmıştır. Kaptan gemiyi terk emri vermiş, gemiyi terk esnasında bir gemi personeli boğularak hayatını kaybetmiştir. Yangın birkaç saat içinde söndürülmüş, çift cidarlı olması sebebiyle tanker batmamıştır” (Solmaz, 2012:40).

Saldırı sonrası Yemen’li yetkililer gemiye yönelik bir terör saldırısı gerçekleşmediğini, patlamanın gemideki tanklardan birinin infilak etmesi sonucu ortaya çıktığını ifade etmiştir. Oysaki saldırı El-Kaide’nin USS Cole Muhribine saldırı şekline benzemektedir. Saldırı sonrası Yemen’e giden gemilerde sigorta maliyetleri artmış, gemi trafiğinde güzergâh değişikliği olduğundan en büyük ekonomik zararı Yemen görmüştür.¹⁰

3.1.5. Superferry 14 feribotuna yapılan saldırı

Filipinlerde 27 Şubat 2004 tarihinde gerçekleşmiştir. Saldırıda 116 kişi hayatını kaybetmiştir. 900 yolcu ile Manila Limanından hareket eden feribotta bir saat sonra patlama meydana gelmiştir. Patlamanın etkisiyle 63 kişi hayatını kaybetmiştir. Daha sonra çıkan yangın neticesinde 53 kişi daha yaşamını yitirmiştir. Denizde en çok hayatını kaybeden insanın olduğu saldırı olarak tarihe geçmiştir. Olay başlangıçta kaza sanılmış olup, yapılan araştırmalar neticesinde gemide patlayıcı izine rastlanılmıştır.

Ayrıca Redendo Cain Dellosa isimli şahıs, 8 libre TNT’den oluşan bombayı bir televizyonun içine yerleştirerek gemiye soktuğunu ve Abu Sayyaf Grubu adına bu saldırıyı gerçekleştirdiğini açıklamıştır. Dellosa bombayı kasten insanların televizyon seyrettiği yere koyarak kurban sayısını artırmaya çalıştığını da söylemiştir. Bu saldırıyı gerçekleştirme sebebi olarak, Abu Sayyaf Grubu’nun Superferry 14 gemisinin sahibi olan şirketten istediği paranın kendisine verilmemesi olduğuna inanılmaktadır (Solmaz, 2012:48).

¹⁰ Hürriyet: Petrol Tankerine Terörist Saldırı. Bknz: <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/petrol-tankerine-terorist-saldiri-38419523>

3.1.6. Al-Basra ve Khor Al-Amaya petrol terminallerine yapılan saldırılar

“Deniz Terörizmi açısından liman tesisleri, özellikle gaz ve petrol terminalleri yüksek değerli hedeflerdir. 24 Nisan 2004 tarihinde Cihat ve Birlik Grubu’na (Jamaat Al-Tawhid) mensup intihar bombacıları tarafından kullanılan iki sürat botu ve genellikle Arapların kullandığı tip bir tekne (dhow) ile Irak’ın petrol terminalleri (AL-Basra Oil Terminal (ABOT)) ve Khor Al-Amaya Oil Terminal’ine (KAAOT) saldırı düzenlenmiştir. Zodyak tipi iki sürat botu iç güvenlik bölgesine gizlice girmiş ve yüksek süratle terminale yaklaşmıştır” (Solmaz, 2012:41).

Saldırı da limandaki iki büyük tanker hedef alınmıştır. Tankerlerden bir tanesi çarpmadan makineli tüfek atışıyla infilak ettirilmiş olup, teröristler diğer tankere çarpmayı başarmıştır.

3.1.7. Seabourne Spirit gemisine yapılan saldırı

“Bir kruvaziyer gemi olan Seabourne Spirit’e 05 Kasım 2005 tarihinde Somali kıyılarından yaklaşık 100 mil açıkta uzun menzilli silahlar ile ateş açılmıştır. Saldırı iki adet 25 fitlik fiberglas teknede bulunan, en az iki adet RPG-7 ve AK-47 atışları ile baraj oluşturarak gemiyi durdurmak isteyen deniz haydutları tarafından yapılmıştır. Genellikle gemi kaçırma konusunda başarılı olan Somalili deniz haydutlarının çabaları kaptanın ve gemi personelinin daha önceden belirlenmiş akıllıca hareketleri ve dirençleri sayesinde başarılı olamamıştır” (Solmaz, 2012:47).

3.1.8. Kartepe deniz otobüsünün kaçırılması

11 Kasım 2011 günü Kartepe isimli deniz otobüsü İzmit İskelesinden hareket etmiş olup, üzerinde bomba olduğunu söyleyen silahlı bir terörist tarafından yolcularıyla birlikte kaçırılmıştır. Terörist kaptan köşküne girerek geminin rotasını Gölcük’ten Yalova yönüne çevirmesini istemiştir.

Deniz otobüsünün yakıtının bitmesi neticesinde Ambarlı açıklarında SAT (Sualtı Taarruz) Komandoları tarafından yapılan bir operasyonla ölü olarak ele geçirilmiş,

diğer yolcular herhangi bir zarar görmemiştir. Teröristin üzerinde yapılan armalarda 450 gram A-4 tipi patlayıcı olduğu tespit edilmiştir.¹¹

3.2. Deniz Haydutluğu Maliyetleri

“Deniz haydutluğunun en yoğun olarak görüldüğü 2010 yılında yapılan hesaplamada haydutluğun küresel ekonomiye maliyetinin yıllık yedi ile on iki milyar ABD Doları arasında olduğu tahmin edilmiştir. Bu maliyet içinde talep edilen fidyeler olduğu kadar sigorta primi artışları ve güvenlik harcamaları da önemli bir yer tutmaktadır” (Türkistanlı, 2017:iii).

Deniz ticaretini sekteye uğratan maliyetler fidye maliyeti, sigorta maliyeti, güzergâh değiştirme maliyeti ve güvenlik maliyetleri olarak dört başlık altında incelenecektir.

3.2.1. Fidye maliyeti

Deniz haydutluğu maliyetlerinin önemli bir kalemini fidye maliyetleri oluşturmaktadır. Fidye olayları genellikle Somalili haydutlar tarafından gerçekleştirilmekte olup, başka deniz haydutlarının genelde yük veya gemi çaldığı görülmektedir. Güney Kore’ye ait petrol tankeri olan Samho Dream’in bırakılması için Somalili deniz haydutlarına 9,5 milyon dolar ödenmesi, Suudi Arabistan’a ait Al-Nisr Al-Saudi gemisi için 14 mürettebatın serbest bırakılması karşılığında Suudi sigorta şirketinin 20 milyon dolar ödemesi ve yine büyük Yunan tankeri MV Maran Centaurus’un Suudi Arabistan’dan ABD’ye ham petrol taşıyan gemi için ödenen 7 milyon dolar geçmişte yaşanan fidye tutarlarını gösteren örneklerden sadece birkaç tanesidir.

“Güneydoğu Asya’da 2000’li yıllarda talep edilen fidye miktarları 200 bin dolar olarak gözlemlenirken, Batı Hint Okyanusu’nda rakam, milyon dolarla ifade edilmektedir” (Türkistanlı, 2017:66).

¹¹ Hürriyet: Kaçırılan Gemiye Operasyon. Bknz: <https://www.sabah.com.tr/gundem/2011/11/12/kartepede-hareketlilik>

3.2.2. Sigorta maliyetleri

Deniz haydutluğu olaylarının artması üzerine sigorta şirketleri primlerini artırma yoluna gitmek zorunda kalmıştır. Bu durum da deniz taşımacılığındaki maliyetlerin artmasına neden olmuştur. Sigorta şirketleri deniz taşımacılığındaki risk faktörlerini dört başlık altında uygulamışlardır. Bu riskler; savaş riski sigortası, kaçırma ve rehin alma riski sigortası, yük sigortası ve tekne sigortasıdır.

3.2.2.1. Savaş riski sigortası

“Aden Körfezi'nin savaş bölgesi kategorisinde yer aldığı 2008 yılından beri savaş riski sigortası üç yüz kat artmış olup 2010 yılında her bir seyir için gemi başına 500 ABD Doları olan maliyet 150.000 ABD Doları'na çıkmıştır” (Ece, 2018).

Savaş Riski Sigortası, savaş riski olan bölgelerden geçen gemilere yapılmaktadır. Sigortacılık alanında Aden Körfezi savaş riski olan bölge olarak tanımlanmıştır.

“Fransız Limburg Tankerine 06 Ekim 2002'de bomba yüklü tekneyle saldırı düzenlenmiştir. Bu olaydan doğacak sonuçları önlemek için yapılan çabalardan ve olaydan birkaç saat sonra ham petrol fiyatları söylentiler ile birlikte %1,3 oranında artmıştır. Saldırıda sadece birkaç kişinin ölmesine karşın Yemen limanlarına yapılan seferlerin sigorta primleri 24 saat içerisinde %300 oranında artmış, Yemen Limanlarındaki faaliyetler %50 oranında azalmıştır” (Solmaz, 2012:40).

3.2.2.2. Kaçırma ve rehin alma sigortası

“Kaçırma ve Rehin Alma Sigortası gemi mürettebatının rehin alınması olaylarını kapsamaktadır. Kaçırma ve rehin alma primlerinin 2008 ve 2009'da on katı arttığı belirtilmektedir” (Ece, 2018).

3.2.2.3. Yük sigortası

Gemi ile taşınan yükleri kapsayan sigortadır. Deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelere gönderilen gemilerin yük sigortalarında da otomatik olarak artış olduğu gözlemlenmektedir.

3.2.2.4. Gemi sigortası

Gemi Sigortası geminin batması, alabora olması, karaya oturması vb. etkenlerden zarar görmesine karşılık yapılan sigortadır. Deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerde bu tür hadiselerin meydana gelme ihtimalinin yüksek olması nedeniyle deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelere giden gemilerin gemi sigorta ücretlerinde de yükselişler meydana gelmektedir.

3.2.3. Güzergâh değiştirme maliyeti

Güzergâh değiştirme maliyeti deniz taşımacılığında maliyetlerin önemli ölçüde artmasına neden olan bir diğer faktördür. Gemiler Somali deniz haydutlarının saldırıları nedeniyle Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika'daki Ümit Burnu'nu kullanmasından dolayı ulaşım maliyetinin artmasına neden olmaktadır.

Şekil 3.22: Deniz Güzergâhı



Kaynak: Dünyadaki Önemli Boğazlar ve Kanalları Görerek Öğrenin - YKS-TYT Coğrafya, <https://www.youtube.com/watch?v=YU5BG-C8uU>,

“Avrupa'nın en büyük donatıcı AP Moller-Maersk 83 tankerini, Odfjell shipping group 90 tankerini yeni güzergâha yönlendirmiştir. Bu nedenle son birkaç yıldır Süveyş Kanalı gelirleri yaklaşık %20 düşmüştür. Deniz haydutluğu saldırıları nedeniyle söz konusu riskli bölgelerden geçen gemi trafiği %10 azalmıştır” (Ece, 2018).

3.2.4. Güvenlik maliyetleri

Gemi sahipleri yüksek riskli bölgelerden geçen gemileri için silahlı özel güvenlik görevlileri bulundurmamak zorunda kalmıştır. Özel Güvenlik Görevlisi bulundurmayan gemiler için sigorta primleri daha yüksek maliyetlere neden olmaktadır.

“Gemilerde koruyucu ekipman ve silahlı adam bulundurmanın denizcilik sektörüne toplam maliyeti yıllık 360 milyon ABD Doları ile 2,5 milyar ABD Doları arasında olduğu görülmüştür” (Ece, 2018).

3.3. Gemilere ve Limanlara Yönelik Saldırı Yöntemleri

Geçmişte denizde gemilere ve limanlara yönelik saldırılar incelendiğinde terör örgütlerinin birçok saldırı yöntemi kullandığı görülmektedir. Gemilere ve limanlara yönelik etkili bir güvenlik planı ve güvenlik anlayışı oluşturulabilmesi için bu saldırı yöntemlerinin iyi analiz edilmesi gerekmektedir.

Geçmişteki saldırılar incelendiğinde teröristlerin patlayıcı madde yüklü teknelerle intihar saldırıları düzenlediği, dalgıç vasıtasıyla su altından gemi karinalarına patlayıcı madde bırakılarak saldırılar düzenlediği, patlayıcı maddeleri gemilere ve limanlara izinsiz sokarak saldırılar düzenlediği ve gemilerin kaçırılmasına yönelik eylemler gerçekleştirdikleri görülmektedir.

3.3.1. Patlayıcı madde yüklü sürat tekneleri ile yapılan saldırılar

Bu tür saldırılara örnek olarak USS Cole Amerikan Muhribine yapılan saldırı, Limburg Tankerine yapılan saldırı, Al-Basra ve Khor Al-Amaya Petrol Terminallerine yapılan saldırılar örnek olarak gösterilebilir.

“Terör örgütlerinin denizlerdeki hedef listelerinin başında kritik enerji altyapıları gelmektedir. Şüphesiz tankerlerin ve kıyıdaki dolum-boşaltım terminallerinin hedef alınmasında taşınan yükün yanıcı-patlayıcı özelliğine sahip olması önemli bir etkidir. Bu noktada Tom Clancy gibi uzmanların LNG tankerlerini “yüzen bombalar” olarak nitelendirmeleri anlamlıdır” (Özgen, 2015:336).

Teröristler bu tür saldırı yöntemi ile intihar saldırısı düzenlemekte olup, bomba yüklü sürat tekneleri ile hedef gemiye ve limana süratle yanaşıp bindikleri tekneyi çarptırmak veya yaklaşınca patlatmak suretiyle saldırıyı gerçekleştirmektedir. Bu saldırı şeklinin özellikle LNG ve LPG Terminallerine gerçekleştirilmesinin önlenemez bir faciayla sonuçlanacağı değerlendirilebilir.

“Kap içinden atmosfere sıvı gaz çıkar çıkmaz, buharlaşması için gereken ısıyı havadan alarak buharlaşıp ortamı serinletmiş olur. LNG sızıntısı sonucunda; oluşacak gazın yangın çıkartması, LNG sızıntısı ile temas eden gemi yapısında çatlakların oluşması ve gemi personelinin LNG ya da gaz bulutuyla kontak kurması gibi tehlikeler ortaya çıkmaktadır” (Erensoy, 2008:19).

3.3.2. Sualtından dalgıç vasıtasıyla gemi karinalarına patlayıcı konularak yapılan saldırılar

Teröristler su altından gemiye yanaşarak patlayıcıyı veya limpet mayınlarını gemi karinalarına yerleştirmek suretiyle gerçekleştirilen saldırı yöntemidir. 1975 yılında Santisima Trinidad muhribine yapılan saldırı bu saldırıya örnek olarak gösterilebilir. Saldırıda Santisima Trinidad Muhribi henüz tersanede inşa edilirken dalgıçlar vasıtasıyla geminin teknesine 170 kg patlayıcı yerleştirilerek patlatılmıştır.

Ayrıca 1995 yılında Sri Lanka Donanmasına ait gemilerin karinalarına sualtından dalgıç vasıtasıyla limpet mayınları yerleştirilerek patlatılmıştır. Bu tür saldırı yöntemine uygun olan bir diğer örnektir.

3.3.3. Gemilere ve liman tesislerine sokulan patlayıcılarla yapılan saldırılar

Denizlerdeki en çok insanın öldüğü terörist saldırı olarak kayda geçen Superferry 14 feribotuna yapılan saldırı bu tür saldırılara örnek olarak gösterilebilir. Saldırıda patlayıcı televizyon içerisine gizlenerek gemi hareket etmeden önce gemiye yerleştirilmiştir.

Bu tür saldırılara bir diğer örnek olarak 1974 yılında Singapur limanında gerçekleştirilen Laju olayı gösterilebilmektedir. Teröristler silah ve patlayıcı dolu bir tekne ile Shell Petrol rafinerisinin bulunduğu bölgeyi havaya uçurmaya

alışarak Güney Kore'nin petrol hattını kesintiye uğratmayı hedeflemiştir. Saldırılarını gerçekleştirmeden fark edilmiş ve olay bölgesinden kaçmışlardır.

3.3.4. Gemilerin kaçırılmasına yönelik korsan saldırılar

Bu tür saldırılarda terörist gruplar gemiye sızarak veya seyir halindeki gemiye çıkarak fidiye veya ses getirmek maksadıyla gemiyi rehin almaktadırlar. Avrasya Feribotunun kaçırılması, Kartepe Deniz Otobsnn kaçırılması ve fidiye amacıyla Somali açıklarında ticari gemilerin kaçırılması olayları örnek olarak gösterilebilir.

4. GEMİLERİN VE LİMANLARIN GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI HUSUSUNDAKİ DÜZENLEMELER

Deniz hukukunun tarihsel gelişimine ilişkin olarak üç temel aşamanın belirleyici olduğunu söyleyebiliriz. Bunlar; gemilerin ve denizciliğin gelişimi, deniz taşımacılığı ve deniz ticaretindeki gelişmelere bağlı olarak ilgili kural ve kanunların ortaya çıkması gelişimi ve deniz alanları üzerindeki devletlerin menfaatlerinin getirdiği gelişmelerdir (Güngören, 2006:3).

Dünyada deniz haydutluğu ve terör eylemlerinin deniz ticaretini hedef alması neticesinde BM nezdinde ülkeler de tedbir almak için çeşitli kurallar oluşturmuşlardır.

“Dünyada bu tür uluslararası sözleşmeler ülkeler nezdinde kabul edilmesine rağmen kendi iç hukukunda deniz haydutluğu suçunu kanuna bağlamayan pek çok ülke de bulunmaktadır” (Aydoğdu, 2018:6).

Türkiye’de de deniz haydutluğuna yönelik çıkarılan özel bir kanun bulunmamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olmamıştır. Ancak Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Sözleşmeye taraftır. Bu nedenle deniz haydutluğu eylemlerine karşı iç hukukunda düzenleme yapma yükümlülüğü bulunmaktadır.

“Deniz haydutluğu eylemlerine karışanların yargılanmaları ve cezalandırılmaları 2004 yılında kabul edilen yeni Ceza Kanunu’nun 13/1. Maddesi evrensel yargı yetkisi prensibine tabi olan suçları saymaktadır. Buna göre belirtilen suçların vatandaş veya yabancı tarafından, yabancı ülkede işlenmesi halinde, Türk kanunları uygulanabilecektir. Belirtilen suçlar içinde deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (TCK m. 223/2, 3) veya bu araçlara karşı işlenen zarar verme suçları (TCK m.152) da bulunmaktadır” (Batır, 2011:80-81).

Deniz ticaretinin ve deniz yolunun güvenliği hususunda uluslararası alanda imzalanan sözleşmeler haricinde Türkiye’de özellikle limanların güvenliğinin sağlanmasına yönelik kanun ve yönetmelikler de bulunmaktadır. Bu bölümde deniz

ticaretinin güvenliği açısından hazırlanan uluslararası anlaşmalar ve yasal mevzuatlar iki başlık altında incelenecektir.

4.1. Ulusal Kanunlar

Türkiye’de 618 Sayılı Limanlar Kanunu ve 31.10.2012 tarih, 28453 Sayılı Resmi Gazete de yayınlanan Limanlar Yönetmeliği ile liman faaliyetleri düzenlenmiştir. Limanlar Yönetmeliğinin amacı; “liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemektir” (Mezuat, 2012).

Ayrıca Türkiye’de Deniz Limanlarının 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulanmasına ilişkin Yönetmelik kapsamında güvenliği sağlanmaktadır. Bunun haricinde stratejik öneme haiz bazı limanlar da Özel Güvenlik Bölgesi ilan edilmiştir. Bu maksatla bu tür limanlar 2565 Sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu kapsamında faaliyet göstermektedirler.

4.1.1. Özel güvenlik hizmetlerine dair kanunlar

Toplum düzenini sağlamak bütün devletler için birinci önceliktir. Toplum içerisinde suç işleme oranının artması, terör örgütlerinin kendi propagandasını yapmak için ülkelerin ekonomisini hedef alması vb. durumlar güvenlik ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu nedenlerden dolayı devletler ihtiyaç duyulan güvenlik tedbirlerini karşılamak mecburiyetinde olmakla birlikte, vatandaşların güvenlik endişelerini minimum seviyeye indirmekle mükelleftir.

Devletler bu tür gereksinimlerin karşılanmasında birtakım sorunlar yaşamakta olup, güvenliği tehdit eden faaliyetlere karşı müdahalelerde ortaya çıkan gecikmeler, giderilmesi zorlaşan ağır yaralar ve zararlarla sonuçlanmaktadır. Tüm

bu durumlardan dolayı sosyal refah seviyesi yüksek ülkelerde kişilerin ve kurumların güvenliklerinin özel kuruluşlar tarafından yürütülmesi için özel güvenlik şirketlerinden hizmet alınmasının yolu açılmıştır.

Türkiye’de de Özel Güvenlik Hizmetleri; iki aşamalı olarak uygulanmaya başlanmıştır. Öncelikle 2495 Sayılı Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun’la yürütülen Özel Güvenlik Hizmetleri 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun’la başka bir düzenleme ile ayrı bir şekle dönüştürülmüştür.

4.1.1.1. 2495 sayılı bazı kurum ve kuruluşların korunması ve güvenliklerinin sağlanması hakkında kanun

Özel güvenlik hizmetleri 1960’lı yıllarda sanayileşme alanında atılımların yapıldığı dönemde barajların korunması bağlamında gündeme gelmiştir. 2495 Sayılı Yasa 12 Eylül döneminde “Bazı Kurum ve Kuruluşların Korunması ve Güvenliklerinin Sağlanması Hakkında Kanun” olarak 22.07.1981 tarihinde onaylanmıştır. Bu yasa ile stratejik öneme haiz tesislerde özel güvenlik hizmeti verilmesinin önü açılmıştır. Özellikle 1980 ihtilali öncesi Türkiye’de terör olayları ve banka soygunlarının artması bu tür kuruluşların kendi güvenliklerini sağlamasının gerekliliği konusunda gündeme gelmiştir.

Türkiye’de de ilk olarak 2495 sayılı Kanunla stratejik ve önemli olan tesislerin kendi güvenliğini sağlamalarına imkân tanınarak özel güvenlik teşkilatlarının kurulmasında yasal bir zemin oluşturulmuştur.

4.1.1.2. 5188 sayılı özel güvenlik hizmetlerine dair kanun

9 Ocak 1996 tarihinde İstanbul’da yaşanan Sabancı suikastı, İngiliz Konsoloslugu saldırısı, HSBC Bankası patlaması ve Sinagog patlamaları ile gerçekleştirilen terör saldırıları Özel Güvenliğin yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur. Bu maksatla özel güvenliğin düzenlenmesine yönelik “5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun”, 10.06.2004 tarihinde T.B.M.M.’de (Türkiye Büyük Millet Meclisi) kabul edilerek 26 Haziran 2004 Tarih ve 25504 sayılı Resmi Gazetede yayınlamak suretiyle yürürlüğe girmiştir. 5188 Sayılı Kanunun kabul edilmesi ile birlikte 2495 sayılı kanun yürürlükten kaldırılmıştır.

Özel Güvenlik Kanunu ile Özel Güvenlik Görevlilerine 120 saat silahlı, 100 saat silahsız temel eğitim şartı getirilmiş ve bu eğitimin geçerlilik süresi beş yıl olarak belirlenmiştir. Her beş yılın sonunda 60 saat silahlı, 50 saat silahsız yenileme eğitimi alma zorunluluğu getirilerek özel güvenlik görevlilerinin sürekli olarak kendi alanında eğitilmiş ve donanımlı olması hedeflenmiştir.

5188 sayılı Kanunla birlikte kendi bünyesinde özel güvenlik teşkilatı kurmak isteyen kurum ve kuruluşlar için “özel güvenlik birimi” kurma olanağı sağlanmıştır. Ayrıca özel güvenlik şirketlerinden hizmet satın almak isteyen kurum ve kuruluşlara da kanunla birlikte imkân tanınmıştır.

“Günümüzde Türkiye’de toplam 270.845 özel güvenlik görevlisi bulunmaktadır” (Özel Güvenlik Daire Başkanlığı, 2018). Uluslararası Deniz Limanlarında da bu yasaya tabi özel güvenlik görevlileri görev yapmaktadır. ISPS Koda tabi limanlarda görev yapan özel güvenlik görevlileri 5188 Sayılı Kanun’da belirtilen eğitimler haricinde ISPS Koda belirtilen eğitim, talim ve tatbikatlara da katılarak eğitim almaktadırlar.

4.2. Uluslararası Sözleşmeler

Ülkeler ekonominin can damarı olan deniz ticaretini kolaylaştırmak ve güvenli hale getirmek için uluslararası düzeyde bazı anlaşmalar yoluna gitmek zorunda kalmıştır. Bu anlaşmalar sonucunda uluslararası deniz hukuku'nun uygulanması ortaya çıkmıştır. Bu bölümde deniz ticaretinin güvenli hale getirilmesi için ortaya konulan uluslararası anlaşmalar incelenecektir.

4.2.1. Cenevre açık deniz sözleşmesi ve birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesi

Deniz hukuku sözleşmesi ilk olarak 1930 yılında karasularının genişliği konusunda Lahey’de gündeme gelmiştir. Daha sonra BM nezdinde 1947 yılında Uluslararası Hukuk Komisyonu oluşturulmuş ve “açık denizler”, “bitişik bölge”, “kıta sahanlığı” ve “karasuları” ile ilgili konular olarak birinci öncelik açık denizlere verilmiştir.

“Daha sonra 1958 yılında BM Genel Kurulu Uluslararası Hukuk Komisyonu Cenevre’de toplanmış olup, 1. Deniz Hukuku Konferansında yapılan görüşmelerde “Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi”, “Kıta Sahanelığı Sözleşmesi”, “Açık Deniz Sözleşmesi” ile “Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunmasına Dair Sözleşme” olarak dört adet deniz hukuku sözleşmesi kabul edilmiştir. Deniz haydutluğu BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin 101. maddesinde tanımlanmıştır. Bu tanıma göre Deniz Haydutluğu; bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından yasa dışı olarak şiddet, alıkoyma veya yağma fiili gerçekleştirmesi haydutluğu olarak tanımlanmıştır. Aynı sözleşmenin diğer bir maddesinde açık denizde, bir gemiye, uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı işlenen yasa dışı şiddet, alıkoyma veya yağma fiilini de deniz haydutluğu kategorisine eklemiştir. Ayrıca hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet, alıkoyma, yağma fiili de haydutluk olarak tanımlanmıştır. Sözleşme ayrıca yukarıda belirtilen fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bu eylemlerin işlenmesini kolaylaştıran her türlü fiili de haydutluk olarak tanımlamıştır” (UNIC-Ankara, 2001).

“Bu tanıma göre uluslararası hukuk açısından bir fiilin deniz haydutluğu sayılabilmesi için bazı şartlar gerekmektedir. Öncelikle bu fiil bir şiddet, alıkoyma ve yağma fiili olmalı, açık denizlerde veya bir devletin yargı yetkisi dışındaki bir yerde ve özel amaçlarla gerçekleştirilmelidir. Suç teşkil eden fiilin, özel bir geminin mürettebatı ve yolcuları ya da mürettebatı isyan etmiş veya devletin üzerinde artık kontrol icra edemediği bir devlet gemisi kullanılarak diğer bir gemiye karşı gerçekleştirilmesi gerekmektedir” (Evin, 2012:130).

4.2.2. Denizde seyir güvenliğine karşı yasa dışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşme (SUA Sözleşmesi)

Dünya denizciliğinin belirlenmiş kurallar çerçevesinde yürütülmesini sağlamak ve uluslararası alanda düzenlemeleri yürütmek amacıyla Birleşmiş Milletler nezdinde 1948 yılında “Uluslararası Denizcilik Örgütü” (IMO) kurulmuştur.

Birleşmiş Milletlere bağlı kuruluş olan IMO tarafından gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı İşlenen Yasa Dışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılması Hakkında Sözleşme” (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation/SUA Sözleşmesi) ve “Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol” (SUA Protokolü) 10 Mart 1988 günü imza altına alınmış olup, uluslararası alanda 1 Mart 1992 günü yürürlüğe girmiştir. Türkiye’de ise 27.09.1990 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 3662 Sayılı “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun”la uygulamaya konularak, 06 Ocak 1998 tarih ve 1998/10501 sayılı Bakanlar Kurulu kararı sonucu onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye Cumhuriyeti bu protokolün 16. maddesinin 1. paragrafına yönelik çekincelerini belirterek sözleşmeyi imzalamıştır. Sözleşme, deniz haydutluğuna karşı deniz ticaretinin aksamasını önlemek ve gemilerin güvenli seyri için, yasa dışı eylemlerin önlenmesine yönelik hükümleri içermektedir.

“11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletlerinde yapılan terörist saldırıları sonrasında, özellikle açık denizlerde gerçekleştirilebilecek terörist faaliyetlerin takip ve kontrol edilmesi, kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılması ve kullanılması halinde ortaya çıkabilecek sonuçların ağırlığı dikkate alınarak uluslararası deniz hukuku açısından daha etkili önlemler alınmasına temel sağlamak amacıyla SUA Protokolünde değişiklik yapılması ihtiyacı duyulmuştur” (TBMM, 2018).

“Bu kapsamda Londra’da bulunan IMO Merkezinde 10 - 14 Ekim 2005 tarihlerinde gerçekleştirilen diplomatik konferansta “Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol” tadil edilerek suç kavramına eklemeler yapılmış ve yeni suç tipleri ihdas edilmiştir” (SUA 2005). Protokol’de eklemeler yapılan suçlara “özel kasıt” ifadesi ilave edilmiş olup, bu ifade ile “terör” kasıtı belirtilmiştir.

“SUA 2005 Protokolü'ndeki suç tipleri genel olarak; geminin seyir güvenliğinin tehditle tehlikeye sokulması; işlenen fiilin toplumu yıldırım, hükümet veya uluslararası örgütü zorlamak; BKN (Biyolojik-Kimyasal-Nükleer) silahı kullanarak ölüm, yaralanma ve zarara sebebiyet vermek; petrol, sıvılaştırılmış gaz ya da zararlı maddeyi kullanarak ölüm, yaralanma ve zarara sebebiyet vermek; BKN silahının tasarlanmasına, üretilmesine veya dağıtılmasına önemli ölçüde katkıda bulunan teçhizat, malzeme, yazılım, teknolojinin taşınması; terörist faaliyetlerle bir suçlunun gemide bilerek taşınması; terörist faaliyetlerle örgüt kurma, yönetme, terörist faaliyetleri pekiştirmek, bu faaliyetlere katkıda bulunmak şeklinde sayılmaktadır” (Kartodlu, 2018).

4.2.3. SOLAS 74 sözleşmesi

Uluslararası alanda ticari gemilerdeki emniyet kurallarını düzenleyen en önemli sözleşme SOLAS sözleşmesidir. Sözleşme “Titanic” gemi kazasının yaşanması sonrası gündeme gelmiş ve 1914 yılında kabul edilmiştir. Sözleşmeye 1929, 1948 ve 1960 yıllarında yeni düzenlemeler getirilerek kabul edilmiştir.

“1974 Sözleşmesinin en önemli özelliklerinden birisi “zımni” (tacit) kabul yöntemini içermesidir. Bu usul sayesinde sözleşme hükümleri, belli bir sayıda taraf devlet itiraz etmediği takdirde belirlenmiş bir tarihte uluslararası alanda yürürlüğe girebilmektedir. Yani zımni kabul, değişikliğe itiraz edilmemesi halinde yürürlüğe girişi sağlayan bir usuldür. Bu sayede SOLAS 74 Sözleşmesi denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak her yıl 1 veya 2 kez güncellenebilmektedir. Sözleşmenin günümüzde yürürlükte olan şekline “değiştirildiği şekli ile SOLAS 74 Sözleşmesi” denilmektedir” (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018).

SOLAS 74 sözleşmesine 162 ülke taraf olmuştur. Bu sayı dünya denizcilik filosunun %99’undan fazlasını temsil etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti 25 Mayıs 1980 günü Bakanlar Kurulunun aldığı kararla sözleşmeye taraf olmuş ve karar 16985 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Ticari gemilerin inşa aşamasında uygulaması gereken emniyet standartları SOLAS Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Sözleşmeye taraf olan devletler bu standartların yerine getirilmesinden sorumlu olup, yeterliliklerin yerine getirilmesi ile gemiler

sertifikalandırılmaktadır. Gemilerin denetimi SOLAS sözleşmesi kapsamında üretim yılındaki hükümler geçerli olacak şekilde ilgili devletler tarafından yapılmaktadır.

SOLAS 74 Sözleşmesinin EK'i 12 teknik bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler;

- 1. Bölüm: Genel hükümleri,
- 2/1. Bölüm: Gemi inşa, iç bölmeler ve gemi dengesi, makineler ve elektrik sistemlerini,
- 2/2. Bölüm: Yangına karşı koruma, yangın söndürme ve yangın alarm sistemini,
- 3. Bölüm: Can kurtarma teçhizatlarını ve buna yönelik düzenlemeleri,
- 4. Bölüm: Telsizle ilgili muhabere sistemlerini,
- 5. Bölüm: Seyir esnasında yürütülecek emniyet yöntemlerini,
- 6. Bölüm: Yük taşıma ile ilgili hususları,
- 7. Bölüm: Tehlikeli madde taşımacılığını,
- 8. Bölüm: Nükleer gemileri,
- 9. Bölüm: Gemilerin güvenli işletilmesi hususundaki yöntemleri,
- 10. Bölüm: Süratli teknelerde emniyet önlemlerini,
- 11/1. Bölüm: Denizde emniyet artırıcı önlemleri,
- 11/2. Bölüm: Deniz güvenliğini arttırıcı özel önlemler (ISPS Kod),
- Dökme yük gemileri için ilave emniyet önlemleri.¹²

içermektedir. Denizcilik alanında alınan tedbirler SOLAS Sözleşmesinde belirtilen emniyet kriterlerini karşılayacak şekilde yürütülmekte olup, güvenlik tehditleri açısından alınması gereken tedbirler ISPS Kod ile yürürlüğe girmiştir.

¹² Detaylar için bkz: <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx>

4.2.4. ISPS Kod

Amerika’da 11 Eylül 2001’de gerçekleşen terör saldırısı sonrası aynı yılın kasım ayında Türkiye’nin de üye olduğu IMO’nun 22. Genel Kurulunda bu konu gündeme alınmıştır. Yapılan görüşmelerde havadan gelen terör saldırısının denizden gelme ihtimaline karşı tedbirler alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle denizden gerçekleşecek muhtemel terör eylemlerine karşı alınması öngörülen tedbirler hususunda yeni bir düzenleme getirilmesi teklif edilmiştir.

Denizden gelebilecek muhtemel terör eylemlerine karşı alınacak tedbirlere yönelik çalışma yapması amacıyla IMO’nun alt kurulu olan Deniz Güvenlik Komitesi (Maritime Safety Committee) görevlendirilmiştir. Bu konuda Deniz Güvenlik Komitesi denizden gerçekleşecek muhtemel terör saldırılarına karşı alınacak tedbirlerin neler olabileceği hususunda yoğun çalışmalar yapmıştır.

Deniz Güvenlik Komitesi, yaptığı çalışmalar sonucunda gemilerde ve gemilere hizmet veren liman tesislerinde alınacak güvenlik önlemlerinin belirlenmesi, hayata geçirilmesi ve bir standart çerçevesinde sürdürülmesi amacıyla ISPS Kod’u (International Ship and Port Security Code) oluşturmuştur. Deniz Güvenlik Komitesi tarafından ortaya konulan yeni güvenlik tedbirlerinin zorunlu olması ve zaman geçirmeksizin uygulamaya konulabilmesi amacıyla ISPS Kodun SOLAS 74 Sözleşmesine ilave edilmesi hususunda karar alınmıştır.

Bu maksatla 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı, toplantı yapmıştır. Toplantıda denizden gelecek muhtemel terör saldırılarının önlenmesine dair tedbirlerin SOLAS 74 sözleşmesinin 11/2. bölümüne 01 Temmuz 2004 tarihinden itibaren “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kodu” olarak eklenmesi kararı alınmıştır.

ISPS Kodun yürürlüğe girmesi sonucu denizcilik sektörü güvenlik (security) kavramı ile tanışmıştır. Gerçekleştirilen düzenleme ile gemilerin beraberinde limanlarda da güvenliğe yönelik uygulamalar yapılmaya başlanmıştır. Anlaşmaya taraf ülkelerin deniz güvenliğine dair uluslararası zorunluluklarını sağlayan ve SOLAS 74’te 11-2 bölümü olarak ilave edilen hükümler çerçevesinde uluslararası

deniz taşımacılığı yapan limanlar ile bu limanları kullanan gemilere uygulanacak standartlar hüküm olarak kabul edilmiştir.

4.2.4.1. ISPS Kodun amaçları

Güvenlik tehditleriyle ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve akit devletlerle bu tür bilgi alış-verişinin sağlanmasını amaçlamaktadır. Burada konvansiyona taraf olan devletlerin, hükümet kuruluşlarının, yerel birimlerin ve liman işletmelerinin entegrasyonunu sağlayan uluslararası bir yapı tesis etmeyi amaçlamaktadır.

Gemi ve limanlar arasındaki muhabere sistemlerine yönelik işbirliğinin devamı ile limanların ve gemilerin güvenliğini tesis ederken görev ve sorumlulukların ortaya konulmasını sağlamaktır.

Gemilere, limanlara ve bu iki kategoriye ait yasaklı bölgelere izinsiz girişin önlenmesi amaçlanmaktadır. Tüm bu hususların haricinde gemi ve liman arasındaki muhabereye yönelik irtibatın düzenli olarak yürütülmesi hedeflenmektedir.

Liman ve gemilere yönelik; silah, yangına neden olacak malzeme veya patlayıcının izinsiz sokulmasının önlenmesidir. Liman Tesisi Güvenlik Planının, Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi esas alınarak hazırlanmasını ve uygulanmasını sağlamaktır.

Gemiler ve Liman Tesislerinde görevli personelin eğitim, talim ve tatbikatlarla bilgi seviyelerini artırmak ve olası bir olay anında zaman geçirmeksizin müdahale yöntemlerini ortaya koymak amaçlanmaktadır.

Değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olmak ve yeterli seviyede güvenlik planı ve güvenlik planındaki prosedürlere hakim olmak amacıyla, liman tesisi güvenlik değerlendirmesine yönelik bir metodolojinin oluşturulması amaçlanmaktadır.

Gemi ve liman güvenliğine yönelik denizlerde etkili güvenlik yönteminin tesis edilmesi ve yeterli güvenlik tedbirlerinin alınabilmesi için gerekli ortamı sağlamaktır.

4.2.4.2. ISPS Kodu oluşturan bölümler

ISPS Kod A ve B bölümleri olarak iki bölüme ayrılmıştır. A Bölümünde SOLAS-74 Bölüm XI-2 maddelerine yönelik zorunlu gereklilikler bulunmakta olup, B bölümünde ise SOLAS-74 bölüm XI-2 ve ISPS Kod bölüm A hükümleri ile ilgili klavuz niteliği taşımaktadır. “Bölüm A” ve “Bölüm B” aynı alt konu başlıklarını ihtiva etmekte olup; bölüm A ile ortaya konulan güvenlik zorunluluklarının yerine getirilmesine ilişkin hususlar bölüm B’de detaylandırılmıştır (Yıldız, 2005:40). ISPS Kod bölüm A, Türkiye’de zorunlu olarak uygulanmakta olup, bölüm B tavsiye niteliğinde uygulanmaktadır.

4.2.4.3. ISPS Koda tabi gemi ve liman tesisleri

Uluslararası sefer yapan; 500 groston ve üzerindeki yüksek hızlı tekneler dâhil tüm yük gemileri, yüksek hızlı yolcu tekneleri dâhil tüm yolcu gemileri, mobil deniz sondaj birimleri ve bu gemilere hizmet veren limanlar ISPS Koda tabi olmak zorundadır.

ISPS Koda tabi olan gemiler ilgili eğitimleri almış İdare (ülkelerin yetkili otoriteleri, Türkiye’de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkili otoritedir) tarafından onaylanmış en az bir gemi güvenlik zabiti gemide bulundurmak zorundadır. Gemi güvenlik zabiti kaptana karşı sorumlu olmakla birlikte, ayrıca gemi güvenlik planının aktif olarak yürütülmesi ve uygulanmasını sağlamak üzere gemi güvenliğinden sorumlu en yetkili kişidir. Gemi güvenlik zabiti geminin yanaştığı limanlardaki liman tesisi güvenlik sorumluları ile ilişkilerden de sorumlu olarak görev yapmaktadır.

ISPS koda tabi liman tesisleri de ilgili eğitimleri almış İdare tarafından onaylanmış en az bir LTGS limanda bulundurmak zorundadır. LTGS’de liman tesisi güvenlik planının geliştirilmesinden, uygulanmasından ve yürütülmesinden sorumlu olan kişidir.

ISPS koda tabi gemiler ve limanlar gemi/liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve gemi/liman tesisi güvenlik planı hazırlayarak İdare’nin onayını almak zorundadır. Güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planları İdare tarafından onaylanan gemiler ve liman tesislerine yine İdare tarafından 5 yıl süreli ISPS kod uygunluk belgesi

verilerek ISPS Kod kapsamında hazırlanan güvenlik planlarının uygulanması sağlanmaktadır.

Gemiler ve limanlar için hazırlanan güvenlik planları sürekli olarak güncel muhafaza edilmek zorunda olup liman tesisleri ve gemilerdeki uygulamalar güvenlik planlarındaki prosedürlerde anlatılmaktadır. Bu prosedürler tüm güvenlik seviyelerindeki hareket tarzlarını ayrı ayrı olarak belirtmek durumundadır. Güvenlik planlarında hazırlanan prosedürlerde 3 güvenlik seviyesine göre hareket tarzları bulunmaktadır.

Güvenlik Seviyesi 1: Gemilerin ve limanların mevcut güvenlik uygulamalarının olduğu seviyedir. Bu seviyede limanlara veya gemilere yönelik muhtemel tehdit tehlikesi olmamakla birlikte asgari güvenlik seviyesini ifade etmektedir.

Güvenlik Seviyesi 2: Gemiler ya da limanlara yönelik artan güvenlik tehdidi olması durumunda güvenlik seviyesi 1'de alınan tedbirlere ilave olacak güvenlik tedbirlerini ifade etmektedir.

Güvenlik Seviyesi 3: Gemiler ve limanlara yönelik kesin olarak risk tespit edilememiş olsa bile güvenlik riskinin yüksek olduğu dönemlerde en üst düzeyde alınan güvenlik tedbirlerini ifade etmektedir.

Güvenlik seviyesi yetkili otorite (İdare) tarafından belirlenmekte olup, gemiler ve limanların güvenlik seviyesini artırma veya düşürme yetkisi bulunmamaktadır.

4.2.4.4. Eğitim, talim ve tatbikatlar

Liman tesislerinin ve gemilerin ISPS koda uygun olarak hazırlanmış ve İdare'ce onaylanmış liman tesisi güvenlik planlarının (LTGP) uygulanmasına yönelik olarak ISPS Kod kapsamında her yıl düzenli olarak eğitim, talim ve tatbikat icra etmesi gerekmektedir. Tez çalışması limanların güvenliğine yönelik hazırlandığından dolayı liman tesislerinde icra edilmesi gereken eğitim, talim ve tatbikatlar ele alınacaktır.

Bu kapsamda ISPS koda tabi liman tesislerinde üç ayda bir yılda toplam dört kez olmak üzere ISPS kod talimi, yılda bir kez olmak üzere ISPS kod eğitimi ve yılda

bir kez veya tatbikatlar arasında 18 aydan fazla ara olmamak kaydı ile ISPS kod tatbikatı icra edilmesi gerekmektedir.

Eğitim, talimler ve tatbikat faaliyetleri liman tesisi güvenlik sorumlusu veya yetkili RSO (Recognized Security Organization) tarafından icra edilebilmektedir.

4.2.4.5. Liman Tesislerinde Üç Ayda Bir Verilmesi Gereken Talim (yılda 4 defa) Konuları

I. Periyod Talimler

- Kişi araması,
- Araç araması (standart, detay),
- Baskı altında hareket (nüfuz kullanımı vb.),
- Toplumsal hareketler, kalabalık yönetimi,
- Yükün veya gemi kumanyasının karıştırılması.

II. Periyod Talimler

- Bomba şüpheli paket araması,
- Tesise izinsiz giriş,
- Olay yeri ve delillerin korunması,
- İletişim araçlarında kesinti,
- Yetersiz talimin tekrarı.

III. Periyod Talimler

- Tesis içerisinde yangın,
- Tesiste enerji kesilmesi, emercensi besleme,
- Komşu tesislerde olağan üstü durumlarda hareket tarzı,
- Geminin veya personelinin ele geçirilmesi,

- Güvenlik botu kullanımı.

IV. Periyod Talimler

- Güvenlik ekipmanı kullanımı (X – Ray, El dedektörü, CCTV vb.),
- Rapor, tutanak tutulması,
- Eşkal tespiti,
- Olağanüstü durumlarda trafiğin yönetimi,
- Deniz alanlarının gözetlenmesi, şüpheli hareketler,
- Yetersiz talimin tekrarı.

4.2.4.6. Liman tesislerinde her yıl verilmesi gereken ISPS Kod eğitim konuları (Yılda 1 defa)

Limn Tesisi Güvenlik Görevlileri Tarafından Alınması Gereken Eğitimler

- Mevcut güvenlik tehditleri ve paternleriyle ilgili bilgi,
- Silahların, tehlikeli madde ve cihazların tanınması ve aranması,
- Güvenliği tehdit eden kişilerin tipik ve davranışsal özelliklerinin tanınması,
- Güvenlik önlemlerini engellemek için kullanılan teknikler,
- Topluluk yönetimi ve kontrol teknikleri,
- Güvenlik ile ilgili iletişim,
- Güvenlik ekipman ve sistemleri yönetimi,
- Güvenlik ekipman ve sistemlerinin deneme, ayarlama ve denizde bakımı,
- Denetleme, kontrol ve gözlemlemeye dayalı metotlar,

- Kişilerin, kişisel eşyaların, bagajların, yükün fiziksel arama metotları,
- Değişik güvenlik seviyelerin anlamı ve birbirini takip eden gereklilikleri.

Belirli Güvenlik Görevleri Olan Liman Tesisi Personelinin Alması Gereken Eğitimler

- Mevcut güvenlik tehditleri ve paternleriyle ilgili bilgi,
- Silahların, tehlikeli madde ve cihazların tanınması ve aranması,
- Güvenliği tehdit eden kişilerin tipik ve davranışsal özelliklerinin tanınması,
- Güvenlik önlemlerini engellemek için kullanılan teknikler,
- Topluluk yönetimi ve kontrol teknikleri,
- Güvenlik ile ilgili iletişim,
- Güvenlik ekipman ve sistemleri yönetimi,
- Güvenlik ekipman ve sistemlerinin deneme, ayarlama ve denizde bakımı,
- Denetleme, kontrol ve gözlemlemeye dayalı metotlar,
- Kişilerin, kişisel eşyaların, bagajların, yükün fiziksel arama metotları,

Tüm Liman Tesisi Personeline Verilecek Eğitimler

- Değişik güvenlik seviyelerin anlamı ve birbirini takip eden gereklilikleri,
- Silahların, tehlikeli madde ve cihazların tanınması ve aranması,
- Güvenliği tehdit eden kişilerin tipik ve davranışsal özelliklerinin tanınması,

- Güvenlik önlemlerini engellemek için kullanılan teknikler.

4.2.4.7. Yılda 1 (bir) kez icra edilecek tatbikatlar

Her takvim yılında bir defa veya tatbikatlar arası 18 aydan daha uzun süre olmadan yapılması zorunlu olan tatbikat tam kapsamlı ve canlı olarak veya masa üstü simülasyonu – seminer şeklinde icra ettirilecek ve tatbikata LTGP’de belirtilen makamların katılması için gerekli olan koordinasyon LTGS ile birlikte planlanmaktadır. İcra edilecek tatbikat ile güvenlik planında yer alan hususlar, iletişim, koordinasyon, kaynak elverişliliği ve tatbikata katılan personelin vereceği cevaplar test edilmektedir.

4.2.4.8. Tanınmış güvenlik kuruluşları RSO (Recognized Security Organization)

İdare kendi adına liman tesislerine ve gemilere yönelik tanınmış güvenlik kuruluşlarına (RSO) yetkilerini devredebilmektedirler. RSO’ların, ISPS Kodun B Bölümündeki 4.5. maddesindeki yeterliliklere sahip olması halinde bu yetki devrini alabilmektedir. Ayrıca aranan standartları sağlamak için RSO’lar en az aşağıdaki uzman personelleri kadrolarında bulundurmaları zorundadır.

- (a) Liman tesisine yönelik güvenlik tehditleri hususunda tecrübe sahibi, güvenlikle alakalı bir kurumda en az 10 yıl çalışmış ve en az lisans mezunu bir personel,
- (b) Ticari faaliyet gösteren limanlarda en az iki yıl yönetici seviyesinde görev yapmış ve en az yüksek okul mezunu bir personel veya 2005 yılından sonra liman başkanlıklarında liman başkanı ile üniversitelerin denizcilikle ilgili bölümlerinden mezun olmuş denizcilik uzmanı, gemi sörvey uzmanı ve mühendis unvanı ile en az 2 yıl süreyle görev yapmış olan personel bu göreve atanabilir,
- (c) Gemi/liman operasyonlarını da içeren ve bu operasyonlarda ortaya çıkacak muhtemel güvenlik tehditlerini analiz etme yeteneğine sahip, lisans mezunu bir personel ((a) ve (b) maddelerindeki personeller, birlikte icra edebilir,

- (d) RSO organizasyon şemasındaki personellerin güvenilirliğini izlemek ve ISPS kod faaliyetlerini koordineli olarak icra etmek amacıyla bakanlığın devrettiği yetkilerin icrasını sağlamak, gemi ve liman faaliyetleri ile olası tehditleri ve liman tesisi güvenliğine yönelik konularda genel bilgi sahibi olacak lisans mezunu bir yönetici/koordinatör (bu görevinin haricinde RSO kapsamında başka görevlerde görevlendirilemez),
- (e) Güvenlik açısından tehlikeli sayılabilecek malzemelerin yetkisiz kişiler tarafından ulaşımını önleyecek güvenlik tedbirlerini koruma yeteneğine sahip bir personel ((a) maddesindeki personel tarafından da icra edilebilir),
- (f) ISPS Kod kapsamında gemi ve liman faaliyetlerine yönelik ulusal ve uluslararası hukuki düzenlemeleri bilen bir hukukçu (kuruluşun bünyesindeki hukukçular tarafından icra edebilir veya faaliyetin gerektirdiği hallerde danışman firmadan hizmet satın alınabilir),
- (g) Güvenliğe yönelik muhtemel tehditler ve bu tehditlerin seyrine yönelik değerlendirme yapma kabiliyetine sahip bir personel ((a) maddesindeki personel tarafından da yürütülebilir),
- (h) Silahlar, tehlikeli maddeleri tanıyabilme ve ortaya çıkarabilme konularında tecrübe sahibi bir personel ((a) maddesindeki personelin silah, tehlikeli madde ve aletleri tanıma yeteneği varsa ayrıca istihdama gerek yoktur),
- (i) Güvenlik tedbirlerini tehdit edecek muhtemel kişilerin davranış özellikleri ile davranış biçimlerini belirleyebilme konusunda tecrübeli ve ilgili güvenlik personellerine temel eğitim verebilecek bir personel (Faaliyetin gerektirdiği hallerde danışman firmadan hizmet satın alınabilir),
- (j) Güvenlik önlemlerinden kurtulma yöntemlerine yönelik kullanılan teknikler hakkında bilgi sahibi bir personel ((a) maddesindeki personel tarafından yerine getirilebilir),
- (k) Elektronik güvenlik kapsamında izleme, cihaz ve sistemler ile bu cihazların aktif olarak çalıştırılması hususunda eğitilmiş bir personel (Elektronik Güvenlik Sistemlerine yönelik eğitim almışsa yukarıdaki maddelerde

görevlendirilmiş bir personel((d), (f), (i) maddeleri hariç) tarafından icra edilebilir),¹³

RSO'lar yukarıda belirtilen uzmanlığa sahip personelleri istihdam etmeleri halinde aşağıda belirtilen hususları İDARE adına yapmaya yetkili kılınmıştır.

- ISPS Kod Kapsamında İDARE tarafından yapılacak denetimlere iştirak etmek: Liman Tesislerinin idare tarafından yapılacak yıllık periyodik denetimleri esnasında liman tesisinde bulunarak denetimin ISPS Kod kriterlerine uygun verilmesine yardımcı olmaktadır.
- LTGD (Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi)'nin Hazırlanması: Liman tesisi faaliyetleri, gece – gündüz şartlarında içeriden ve/veya dışarıdan keşif yapılarak incelenmekte ve liman işletmesi ile birlikte koordine edilerek LTGD hazırlanmaktadır. Hazırlanan LTGD yerinde kontrolü için limanın bağlı bulunduğu liman başkanlığına iletilmekte ve yerinde kontrolünü müteakip İdare'ye onay için gönderilmektedir. İdare tarafından onaylanan güvenlik değerlendirme neticesinde LTGP'nin hazırlanmasına başlanılmaktadır.
- LTGP (Liman Tesisi Güvenlik Planı)'nın Hazırlanması: Liman tesisi güvenlik değerlendirme esas alınarak hazırlanan güvenlik planı yerinde denetimi için limanın bağlı bulunduğu liman başkanlığına gönderilmektedir. İlgili liman başkanlığının uygun bulması halinde onay için İdare'ye gönderilerek plan onayı alınmaktadır.
- Liman Tesisi Uygunluk Beyanının Alınması: Liman tesisi güvenlik değerlendirme ve liman tesisi güvenlik planı'nın bakanlık tarafından onaylanmasını müteakip beş yıl süreyle geçerli olacak şekilde liman tesisi uygunluk beyanı alınmakta ve ilgili liman tesisinin ISPS kod kriterlerine uygunluğu tescil edilmektedir.

¹³ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Limanlara Yönelik RSO olma kriterleri. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

- Liman Tesisi Güvenlik Planı (LTGP)'nda Revizyon Yapılması: Liman sahasında meydana gelen değişikliklerde ve/veya gerekli görüldüğünde LTGP'de küçük ve orta çaplı değişiklik yapılması gerektiğinde RSO revizyonları hazırlayarak İdare'nin onayına sunmaktadır.

5. LİMANLARIN KORUNMASINA YÖNELİK HAZIRLANAN GÜVENLİK PLANLARI

Bu bölümde öncelikle Avrupa'nın ve Hollanda'nın en büyük limanı olan Rotterdam Limanındaki uygulamalar anlatılacak olup, akabinde Türkiye'deki uygulamalar incelenecektir.

5.1. Rotterdam Limanı Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Planı Uygulaması

Hollanda ve Avrupa'nın en büyük limanı Rotterdam Limanıdır. Limanda; beş petrol rafinerisi, 43 kimya ve petrokimya şirketi, üç endüstriyel gaz üreticisi, altı ham petrol terminali, 19 petrol ve kimyasallar için tank depolama ve dağıtım terminali, dört yenilebilir yağ terminali ve dört yenilebilir yağ rafinerisi ve 1500 km boru hattı mevcuttur (Solmaz, 2012:110).

Rotterdam limanında 134 Liman Tesisi mevcut olup, her bir limana ait ayrı ayrı liman tesisi güvenlik planı bulunmaktadır. Güvenlik planlarının etkin şekilde hazırlanması için "liman tesisleri güvenlik aracı" (Port Facility Security Toolkit) oluşturulmuştur.

Rotterdam limanında kullanılan sistem, ISPS koda uygun olarak liman tesislerinin risk değerlendirmesini yapmakta ve bu risk değerlendirmesine göre ortaya konulan eylem planı sonucu liman tesisi güvenlik planı oluşturmasını sağlamaktadır (Link, 2003).

Liman tesisi güvenlik sorumluları internet üzerinden siteye kendisine tanımlı kullanıcı adı ve şifre ile giriş yapabilmektedir. Sitede etkili bir risk analizi yapılabilmesi için sorular cevaplanmakta ve yapılması gereken düzenlemeler verilen cevaplar üzerinden eylem planına dönüştürülmektedir. Verilen cevaplar üzerinde eksik kalan hususlar olduğu takdirde site tarafından uygunluk verilmemekte olup, eksikliğin giderilmesi halinde hazırlanan liman tesisi güvenlik planı onaylanmak üzere hazır hale getirilmektedir.

Liman tesisi güvenlik planı hazırlandıktan sonra doğruluğu ve terörist saldırılara karşı yeterliliği yetkili otorite tarafından yerinde kontrol edilmektedir. Ayrıca

liman tesisinde gerekleŒecek bir deęiŒiklik durumunda deęiŒiklik bilgileri tekrar programa iŒlenerek planın güncelliği her zaman sağlanabilmektedir.

Programın içerisinde bulunan tehdit ve risk analiz matrisi (Threat and Risk Analysis Matrix (TRAM)) liman tesisinin özel risklerini detaylandırmak için kullanılmaktadır. TRAM, 17 senaryo içermektedir. İlk yapılması gereken liman tesisi için en çok risk yaratabilecek senaryonun seçilmesidir. Senaryo seçildikten sonra ekrana çıkan sorulara cevaplar verilmekte ve o senaryo için limanın bir risk değerlendirmesi yapılmaktadır (Solmaz, 2012:118).

Rotterdam limanında uygulanan sistem ile ISPS kod standartları eksiksiz ortaya konulmakta ve güvenlik planı hazırlanarak aksaklık olmadan sistemin yürütülmesi sağlanmaktadır. Ortaya konulan standartlar çerçevesinde yetkili otorite tarafından da planın uygunluğu kolaylıkla denetlenebilmektedir.

Liman tesislerinin denetlenmesi ve kontrolü denetleme grubu (Audit Team) tarafından yapılmaktadır. Denetleme grubu liman tesislerinin ISPS koda uygun olup olmadığını denetlemektedir. Bir ayda yaklaŒık 30 habersiz denetleme ile liman tesisleri denetlenmektedir. Her bir denetlemede tesise 1 ile 10 arası not verilmektedir. Denetlemelerin sıklığını bir yıl içerisinde aldığı notların ortalaması belirlemektedir. Eğer liman tesisinin bir yıl içerisinde aldığı notların ortalaması yedi ve daha üzeri ise yılda 1,5 (iki yılda üç) denetleme yapılmasına karar verilmektedir. Altı (dâhil) ile yedi arasında ise tesis yılda dört denetleme, altı'dan kk ise yılda altı denetleme görmektedir. Denetleme grubu ayrıca büyük tatbikatları da planlamakta ve gözlemlemektedir. Büyük çaplı tatbikatlar bir yıl içinde en az bir defa olmak ve iki tatbikat arasında 18 aydan daha fazla bir süre olmamak kaydıyla planlanmaktadır. Bu tatbikata gemi güvenlik görevlileri, Œirket güvenlik görevlileri ve liman otoriteleri katılmaktadır. Tatbikatlarda muhabere, koordinasyon ve acil kaynakların kullanım usulleri denenmektedir. Tatbikatlar uygulamalı veya bilgisayar destekli olarak planlanabilmektedir (Solmaz, 2012:119).

5.2. Türkiye'deki Limanlarda Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Planları

Türkiye'de ISPS kod kapsamındaki deniz limanlarında tehlikeli yüklerin elleçlenmesi ve depolanmasına yönelik tedbirler, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik tedbirler vb. olmak üzere birçok yasal yükümlülük çerçevesinde hazırlanan ve uygulanan planlar bulunmaktadır. Bu kapsamda sadece deniz limanlarının güvenliğinin (security) sağlanmasına yönelik yapılan uygulamalar ve hazırlanan güvenlik planları ele alınacaktır.

5.3. Koruma ve Güvenlik Planı

Koruma ve güvenlik planları; Özel güvenlik kanunu kapsamında liman tesisinin bulunduğu il valiliğinden alınmış özel güvenlik izin belgesine sahip işletmeler tarafından hazırlanmakta olup, il emniyet müdürlüğü özel güvenlik şube müdürlüğü tarafından onaylanmaktadır.

ISPS koda tabi olan liman tesislerinde görev yapacak özel güvenlik personellerinin sayısının belirlenmesi amacıyla liman başkanlıkları tarafından sorumluluk sahasındaki liman tesislerinin bilgilerinin mülki idare amirinin başkanlığında toplanan il özel güvenlik komisyonuna verilmesi ve görev yapacak özel güvenlik personeli sayısının belirlenmesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 18.09.2009 tarihli genelgesi ile tüm liman başkanlıklarına bildirilmiştir.

Liman başkanlıkları; sorumluluk sahası içinde kalan ISPS Koda tabi ve özel güvenlik personeli istihdam edilmesi gereken liman tesislerinin listesini belli periyotlarla toplanan il güvenlik komisyonuna sunmak ve bu komisyonda hangi kıyı tesisinde asgari kaç özel güvenlik görevlisi istihdam edilmesi gerektiği tespitinin yapılmasını sağlamak ve müteakiben bu kararın takibatını yapmaktadır (Denizcilik Müsteşarlığı, 2018).

Özel güvenlik izin belgesine sahip olan liman tesisleri özel güvenlik kanununun 12. maddesi ve özel güvenlik hizmetleri birleştirilmiş genelgesi 22. maddesi kapsamında güvenlik planı hazırlamaktadır. Hazırlanan koruma ve güvenlik planları aşağıdaki hususları kapsamaktadır;

5.3.1. Yangınlara karşı alınan tedbirler

07.10.2004 tarih ve 25606 sayılı resmi gazete’de yayımlanan “Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulamasına İlişkin Yönetmelik” ve 19/12/2007 tarih ve 26735 nolu resmi gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik” kapsamında hazırlanmakta ve acil durum ekipleri oluşturulmaktadır.

5.3.2. Doğalgaz kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzları

Liman tesisi içerisinde doğalgaz tesisatı varsa ve tesisatın kullanım araçlarında muhtemel kaçak ve arızalara karşı neler yapılacağı belirtilmektedir.

5.3.3. Elektrik kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzları

Liman tesislerinde olası elektrik kaçağı durumunda hangi kurumlarla irtibat kurulacağı belirtilmektedir.

5.3.4. Deprem ve doğal afetlerde alınacak önlemler ve hareket tarzları

07/10/2004 tarih ve 25606 sayılı resmi gazete’de yayımlanan “Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulamasına İlişkin Yönetmelik” kapsamında görev yapacak personeller ve görevleri belirtilmektedir.

5.3.5. Sabotajlara karşı alınacak önlemler

16/10/1988 tarih ve 88/13543 sayılı “Sabotajlara Karşı Koruma Yönetmeliği” kapsamında hazırlanmış “Sabotajlara Karşı Koruma Planı” dâhilinde belirtilmektedir.

5.3.6. Hırsızlık eylemlerine karşı alınacak önlemler ve hareket tarzları

Liman tesisinde alınmış olan fiziki, elektronik ve personelli güvenlik kapsamındaki tedbirler değerlendirilerek belirtilmektedir.

5.3.7. Toplu eylemler karşısında uygulanacak hareket tarzları

Kamu düzeni ve güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek, kişilerin can ve mal güvenliğine tehdit içerecek nitelikteki toplumsal hareket ve eylemlere karşı gerekli tedbirlerin alınma yöntemleri belirtilmektedir.

5.3.8. Hava ve deniz limanlarında meydana gelebilecek olaylara karşı alınacak önlemler ve olay sonrası uygulanacak hareket tarzları

İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından 19/04/2005 tarih ve 2005/42 sayılı genelge ile 14/8/1997 tarih ve 23080 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik” hükümleri doğrultusunda hazırlanmaktadır.

Tüm bu hususlar çerçevesinde hazırlanan koruma ve güvenlik planları liman tesisindeki özel güvenlik personelleri tarafından uygulanarak güvenlik tedbirleri sürdürülmektedir.

5.4. Sabotajlara Karşı Koruma Planı

Ülke ekonomisine, devletin savaş gücüne önemli ölçüde katkısı bulunan, kısmen veya tamamen yıkılmaları, hasara uğratılmaları veya geçici bir süre için dahi olsa çalışmadan alıkonmaları, ülke güvenliği ve ekonomisi ile toplum hayatı bakımından olumsuz etkiler yaratacak harp silah ve vasıtalarını, sınai, ticari ve zirai kurum ve kuruluşları, bunlara ait fabrika, atölye ve işyerleri, baraj, enerji santrali, enerji nakil hatları, rafineri, petrol ve gaz boru hatları, terminal, pompa istasyonu, kömür, petrol ve maden işletmeleri, nakil depolama-yükleme tesisleri sağlık hizmetlerine katkısı bulunan tesisler ile tarihi ve milli eserler, radyo, televizyon, telsiz verici istasyonları, her nev'i ulaştırma ve haberleşme yapı ve tesisleri ile eğitim ve öğretim yapıları, ören yerleri, sitler, müzeler, kütüphaneler ve turistik tesislerle benzeri kuruluşları ve bu kuruluşlara ait personel, tesis, araç, gereç, malzeme ve dokümanı ve inşaatı devam eden önemli tesisleri vb. barışta, olağanüstü hal, sıkıyönetim, seferberlik, savaş ve savaş sonrası hallerde içeriden ve dışarıdan yapılabilecek her türlü sabotaja karşı koruma konusunda alınması

gereken tedbirler ile bu tedbirlerin uygulama şekillerini göstermektedir (Başbakanlık Mevzuat Bilgi Sistemi, 2018).

Sabotajlara karşı koruma planı'nda hazırlık bakımından sabotaj yapmaya müsait yerler belirlenerek, bu yerlere ilgisiz kişilerin girmesini engelleyen tedbirler, giriş-çıkış kontrollerinin hangi sıklıkta ve ne şekilde yapıldığı, kimliğini ispat edemeyen kişilere karşı ne tür tedbirler alındığı ve komşu tesis ve binalardan korunan bölgeye uzaktan etkili olunabilme hususları incelenerek tedbirler ortaya konulmaktadır.

Ayrıca teknik açıdan alınan tedbirler, teknik ve koruma ekibinin yeterliliği, patlayıcı-parlayıcı-yanıcı maddelere karşı alınan tedbirler, nükleer-biyolojik-kimyasal saldırılara karşı alınan tedbirler belirtilmektedir.

Koruma bakımından ise, koruma ekibinin yeterliliği ve sayısı, koruma ekibinin güvenlik araştırmalarının yapılması, güvenlik noktalarının yerleri ve işlevi, giriş noktaları ve giriş-çıkış kontrolleri, fiziki ve elektronik güvenlik sistemleri açısından alınan tedbirler, çevre aydınlatmalarının durumu ve ikaz-alarm sistemlerinin durumu belirtilmektedir. Ayrıca alınmış olan tüm tedbirler çerçevesinde sabotaj ihbarının alındığı veya habersiz sabotaj ihtimallerine karşı alınan tedbirlerin yeterliliği incelenerek belirtilmektedir.

5.5. Acil Durum Planı;

6331 sayılı iş sağlığı ve güvenliği kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle kanunda belirtilen istisnai kurum ve kuruluşlar hariç tüm işyerleri iş sağlığı ve güvenliği (İSG) çalışmaları yapmakla yükümlü tutulmuşlardır. Kanunun ikincil mevzuatı olarak yürürlüğe giren yönetmeliklerden birisi olan işyerlerinde acil durumlar hakkında yönetmelikle acil durum planı hazırlanması da, söz konusu işyerleri için zorunlu hale gelmiştir (İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü, 2018:5).

İşyerlerinde acil durumlar hakkında yönetmelik kapsamında hazırlanan acil durum planları, ortaya çıkabilecek muhtemel acil durum olaylarına karşı ortaya konulacak hareket ve eylem tarzları dâhil bilgi ve uygulamaya yönelik hareket tarzının ortaya konulduğu plandır.

Acil durum planı hazırlanırken çalışmaları yürütecek sorumlular belirlenmektedir. Acil durum planı hazırlanan tesiste risk değerlendirmesi yapılmakta olup, eksiklikleri içeren raporlar hazırlanmakta ve ilgili işveren yetkilisine sunulmaktadır. Acil durum ekipmanlarının temin edilmesi amacıyla ilgili birimlerle ortak çalışma yapılarak, acil durumlarda görevlendirilen ekiplerin eğitim almaları sağlanmaktadır. Ayrıca yılda bir kere olmak üzere tatbikatlar planlanmakta ve tatbikatlarda uygulanacak senaryolar oluşturulmaktadır.

Acil durum planı hazırlanırken ilgili tesislerin muhtemel riskleri belirlenmektedir. Muhtemel riskler neticesinde ortaya çıkacak muhtemel acil durumlar ortaya konulmaktadır. Bu acil durumlar belirlenirken aşağıdaki hususlar dikkate alınmaktadır:

- Yapılan risk analizinin ve tehdit değerlendirmesinin sonuçları,
- Yangın, tehlikeli kimyasal maddelerden kaynaklanacak muhtemel yayılım ve patlama tehlikesi,
- İlk yardım ve tesisin tahliye edilmesini gerektirecek olaylar,
- Doğal afetlerin ortaya çıkma olasılığı,
- Sabotaj olasılığı,

Acil durum planları hazırlanırken tespit edilen muhtemel risklere karşı önleyici ve sınırlandırıcı tedbirler ayrı ayrı olarak belirtilmektedir. Önleyici tedbir kapsamında olay olmadan önce alınması öngörülen tedbirler planda belirtilmekte olup, sınırlandırıcı tedbirler kapsamında ise olay olduktan sonra yayılmasını, büyümesini veya daha büyük tahribat yaratmadan müdahale edilmesini ortaya koyan tedbirleri içermektedir. Acil durum planlarında önleyici ve sınırlandırıcı tedbirler yangın, patlama, deprem, sabotaj vb. durumlar için ayrı ayrı olarak ortaya konularak uygulanmaktadır.

5.6. LTGD (Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi)

LTGD, LTGP'yi geliştirme ve güncelleme işleminin zorunlu ve ayrılmaz bir parçasıdır ((IMO), 2018:22). ISPS Kod da LTGD'yi yapma zorunluluğu yetkili otorite olan devlet kuruluşuna verilmiş olup, yetkili otorite bu yetkisini başka

kuruluşlara devredebileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda Türkiye’de ISPS Kodun uygulanmasından sorumlu yetkili otorite Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olup, yetki devri sözleşmesiyle bakanlık LTGD hazırlama yetkisi başta olmak üzere ISPS Kod faaliyetlerinin icrasında birçok yetkisini tanınmış güvenlik kuruluşlarına (RSO) devretmiştir.

RSO’lar tarafından hazırlanan LTGD’ler yetkili otorite tarafından yerinde denetlenerek ISPS Kodun belirlediği kriterleri karşılaması durumunda 5 yıl süreli olarak onaylanmaktadır. LTGD’ler ISPS Kodun B bölümündeki tavsiyeleri karşılayıp karşılamadığı yönünde yetkili otorite tarafından denetlenmektedir.

LTGD’lerde liman tesisinin kritik alt yapısı dâhil tüm stratejik öneme haiz bölümleri belirlenmeli ve alınan güvenlik tedbirlerinin yeterliliği değerlendirilmelidir. Bu belirtilen alanlara yönelik muhtemel tehditler belirlenmeli ve bu tehditlerin olma ihtimalleri derecelendirilmelidir. LTGD’ler “Gizli” gizlilik dereceli evraklar olduğundan dolayı ilgisiz kişilerin eline geçmemesi yönünde gerekli tedbirler alınması gerekmektedir. Ayrıca hazırlanan ve yetkili otorite (İdare) tarafından onaylanan LTGD’ler “kontrollü kopya” olarak iki suret hazırlanmaktadır. Birinci Kontrollü Kopya yetkili otoritede (İdare), ikinci kontrollü kopya liman tesisinde muhafaza edilmektedir.

İdare tarafından yapılacak olan onay denetiminde ilgili RSO LTGD’nin 3. kopya çıktısını alarak denetim tarihinden en az 1 gün önce ilgili Liman Başkanlığına teslim etmektedir. Liman Başkanlığı tarafından denetim tamamlanarak onayı alınan LTGD’nin 3. denetim kopyası beş yıl sonra imha edilmek üzere ilgili Liman Başkanlığınca muhafaza edilmektedir.

5.7. LTGP (Liman Tesisi Güvenlik Planı)

Liman tesisi güvenlik planı, her liman tesisi için, gemi/liman ara yüzüne uygun olarak, liman tesisi güvenliği değerlendirmesine göre geliştirilmeli ve sürdürülmelidir. Plan, kodun bu bölümünde tanımlandığı üzere, üç güvenlik seviyesi için kurallar koymalıdır (IMO, 2018:23).

LTGP’de LTGD gibi RSO’lar tarafından hazırlanabilmektedir. Ancak ISPS Kod, LTGP’nin Liman Tesisi Güvenlik Sorumluları (LTGS) tarafından da hazırlanabileceği hususunda yetki vermiştir. Hazırlanan planlar LTGD onayında olduğu gibi İdare tarafından yerinde denetimi yapılarak ISPS Kodda belirtilen kriterleri karşılması durumunda beş yıllığına onaylanmaktadır. LTGP ISPS Kod Bölüm B’de belirtilen tavsiyeleri karşılamak zorundadır. Bu tavsiyeler;

- Kişilere, gemilere ve limanlara karşı kullanılması muhtemel silahlar ve tehlikeli maddelerin girişinin engellenmesine yönelik tedbirler,
- Gemiler ve limanlar açısından belirlenmiş kritik alt yapı tesisleri dâhil sınırlı alanlara ilgisiz kişilerin girişinin engellenmesine yönelik tedbirler,
- Gemi/liman ara yüzündeki işlemlere yönelik meydana gelebilecek muhtemel tehditlerin engellenmesine yönelik tedbirler,
- Güvenlik tehditleri olduğu zamanlarda liman sahasının veya geminin tahliye işlemlerinin gerçekleştirilmesine yönelik tedbirler,
- Güvenlik göreviyle görevlendirilmiş diğer personellerin sorumluluklarına yönelik tedbirler,
- Güvenlik olaylarının raporlanmasına yönelik ortaya konulan tedbirler,
- Yükün ve yük elleçleme vasıtalarının güvenliğinin sağlanmasına yönelik tedbirler,
- LTGP’ler sürekli canlı ve güncel tutulması gereken dökümanlardır. Bu maksatla planın sürekli gözden geçirilerek güncel tutulmasına yönelik uygulamalar,
- Gemi personelinin karaya çıkışı veya gemiye katılması hususundaki uygulamalar, ayrı ayrı belirtmek zorundadır.

LTGP’ler de tıpkı LTGD’ler gibi “Gizli” gizlilik dereceli evraklar olduğundan dolayı ilgisiz kişilerin eline geçmemesi yönünde gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir. Ayrıca hazırlanan ve İdare tarafından onaylanan LTGP “kontrollü kopya” olarak iki suret hazırlanmaktadır. Birinci “kontrollü kopya” İdare’de, ikinci “kontrollü kopya” liman tesisinde muhafaza edilmektedir.

İdare tarafından yapılacak olan onay denetiminde ilgili RSO LTGP'nin 3. kopya çıktısını alarak denetim tarihinden en az 1 gün önce ilgili Liman Başkanlığına teslim etmektedir. Liman Başkanlığı tarafından denetim tamamlanarak onayı alınan LTGP'nin 3. denetim kopyası beş yıl sonra imha edilmek üzere ilgili Liman Başkanlığınca muhafaza edilmektedir.

6. ISPS KODA TABİ LİMANLARDA HAZIRLANAN GÜVENLİK PLANLARININ ENTEGRE EDİLMEMESİNDEN KAYNAKLANAN GÜVENLİK ZAFİYETLERİ

ISPS Kod kapsamındaki limanlarda ulusal kanunlar çerçevesinde muhtemel tehdit ve tehlikelere karşı; 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve İş Yerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik kapsamında “Acil Durum Eylem Planı” hazırlanmaktadır.

Ayrıca Özel Güvenlik Kanunu ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik kapsamında “Koruma ve Güvenlik Planı” hazırlanmaktadır. Ulusal kanunların haricinde Liman Tesislerinde ISPS Kod kapsamında “Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi” (LTGD) ve “Liman Tesisi Güvenlik Planı” (LTGP) hazırlanmaktadır.

Türkiye’de Acil Durum Planları; Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı sorumluluğunda, Koruma ve Güvenlik Planları; İçişleri Bakanlığı sorumluluğunda ve Liman Tesisi Güvenlik Planları ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumluluğunda yürütülmektedir.

Güvenlik Planlarının birbirinden bağımsız kurumların kontrolünde ve denetiminde hazırlanması nedeniyle planların birbiri ile entegrasyonu sağlanamamaktadır. Bu durumunun limanlardaki güvenlik uygulamalarında zafiyetin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

6.1. 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamında Hazırlanan Koruma ve Güvenlik Planlarının ISPS Kod Kapsamında Hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Planlarına (LTGP) Entegre Edilmemesinden Kaynaklanan Güvenlik Zafiyetleri

Türkiye’de ISPS Koda tabi uluslararası deniz limanlarında Özel Güvenlik Hizmetleri, Özel Güvenlik Kanunu ve Kanun’un Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik kapsamında yürütülmektedir. ISPS Koda tabi limanların 5188 Sayılı Kanun kapsamında Koruma ve Güvenlik Planı hazırlama sorumluluğu bulunmaktadır.

Özel güvenlik birimleri veya özel güvenlik şirketleri, bu yönetmelik kapsamında güvenlik hizmeti verecekleri tesis ve alanlara ilişkin koruma ve güvenlik planlarının bir örneğini otuz gün içerisinde valiliğe vermektedir. Valilik, koruma ve güvenlik planlarında değişiklik yapılmasını veya plandaki yetersizliklerin otuz gün içerisinde giderilmesini isteyebilmektedir (TBMM, 2018).

Hazırlanan Koruma ve Güvenlik Planları aşağıda belirtilen hususları içerecek şekilde hazırlanarak valiliklere sunulmaktadır.

- Tesis veya alanların yerleşim planı.
- Yangınlara karşı alınacak önlemler ve yangın sonrası uygulanacak hareket tarzı.
- Doğalgaz kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzı.
- Elektrik kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzı.
- Hırsızlık eylemlerine karşı alınacak önlemler ve hareket tarzı.
- Deprem ve doğal afetlerde alınacak önlemler ve hareket tarzı.
- Sabotajlara karşı alınacak önlemler, sabotaj sonrası eylemcilerin kaçış yollarında alınacak önlemler ve ilgili mercilere verilecek bilgiler.
- Toplu eylemler karşısında uygulanacak hareket tarzı.
- Hava ve deniz limanlarında meydana gelebilecek olaylara karşı alınacak önlemler ve olay sonrası uygulanacak hareket tarzı.
- Kurum, kuruluş, tesis ve alanların cadde, sokak ve diğer yollarla bağlantılarının krokisi.
- İlgili kurum, kuruluş ve genel kollukla irtibat kurma usulleri.

Valilikçe, koruma ve güvenlik planında değişiklik yapılması veya plandaki görülen yetersizliklerin otuz gün içerisinde giderilmesi istenebilmektedir. Çok şubeli kurum ve kuruluşlar için şubelerde veya merkezden de hazırlanabilecek koruma ve güvenlik planları şubelerin bulunduğu il valiliklerine bildirilmektedir. Ancak mahallin ve işyerinin özelliğine göre, alınması gereken

ilave tedbirler varsa, bunların plana dâhil edilmesi istenmektedir (Emniyet Genel Müdürlüğü, 2018).

Koruma ve güvenlik planları, hizmet satın alınan özel güvenlik şirketleri veya limanın kendi bünyesinde oluşturulan güvenlik birimi tarafından hazırlanmaktadır. Hazırlanan koruma ve güvenlik planları üç suret olarak hazırlanmakta olup, bir sureti ilgili emniyet müdürlüğü'nde, bir sureti ilgili liman tesisinde ve bir sureti de ilgili güvenlik şirketi/biriminde muhafaza edilmektedir. İlgisiz kişilerin eline geçmemesi hususunda gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Gemilere ve limanlara yönelik geçmişte yaşanan terör saldırıları ve saldırı yöntemleri ile limanlarda ortaya çıkabilecek muhtemel güvenlik tehditleri incelendiğinde ISPS Koda tabi limanlarda vuku bulacak muhtemel olaylar ve koruma planında belirtilen olaylara müdahale yöntemleri incelenmiş ve alınan tedbirler aşağıdaki çizelgelerde karşılaştırılmıştır.

Türkiye'deki limanlarda yapılan incelemelerde dökme yükler, genel kargolar ve akaryakıt tankerlerinin elleçlenmesine yönelik işletme iznine sahip oldukları ve bu kapsamda faaliyet gösterdikleri görülmüştür. Özellikle akaryakıt tankerlerinin elleçlenmesi nedeniyle muhtemel saldırı ve sabotaj eylemlerine karşı risk oluşturan liman tesislerinde 5188 sayılı yasa kapsamında koruma ve güvenlik planları hazırlanmış ve hazırlanan planlar bağlı buldukları yetkili otoriteler (jandarma/emniyet) tarafından uygun bulunmuştur. Ayrıca ISPS Kod kapsamında LTGD ve LTGP hazırlanmış ve idare tarafından onaylanmıştır.

Entegre güvenlik yönetim sistemi açısından inceleme yapılan limanlarda liman tesisi güvenlik sorumlusu olarak görevlendirilen personellerin aynı zamanda güvenlik birimi/şirketine bağlı yönetici pozisyonundaki (amir/şef/müdür) personeller olduğu görülmektedir.

Çizelge: 6.1: ISPS Koda Tabi Limanların Karşılaşacağı Risklerin Koruma Planında Belirtilen Tedbirlerle Karşılaştırılması

Liman Tesislerinde Karşılaşılabilecek Durumlar ve Limanlara Yönelik Terörist Saldırı Yöntemleri	Koruma ve Güvenlik Planında Belirtilen Tehditler ve Alınması Öngörülen Tedbirler						
	Yangın	Doğalgaz Kaçağı ve Yangını	Hırsızlık	Deprem ve Doğal Afetler	Sabotaj	Toplumsal Hareketler	İlgili Kurumlarla İrtibat Usulleri
Patlayıcı madde yüklü sürat tekneleri ile yapılan saldırılar	X	--	--	--	X	--	--
Sualtıdan dalgıç vasıtasıyla gemi karinalarına patlayıcı konularak yapılan saldırılar	X	--	--	--	X	--	--
Gemilere ve liman tesislerine sokulan patlayıcılarla yapılan saldırılar	X	--	--	--	X	--	--
Gemilerin kaçırılmasına yönelik Korsan Saldırıları	--	--	X	--	--	--	--
Liman veya Gemi Bünyesinde Yangın	X	--	--	--	X	--	--
Doğal Felaketler	--	--	--	X	--	--	--
Kaçakçılık	--	--	--	--	--	--	--

Limanlara yönelik geçmişte yaşanan terörist saldırı yöntemleri ve limanlarda vuku bulacak muhtemel olaylar incelendiğinde hazırlanan koruma ve güvenlik planlarının muhtemel saldırılar sonucu ortaya çıkacak yangına müdahale yöntemlerini ve sabotaj ihtimallerine yönelik alınması öngörülen tedbirleri içerdiği görülmektedir. Bu tür saldırı yöntemlerini engellemeye yönelik

herhangi bir tedbir belirtilmemektedir. Ayrıca liman tesislerinden gemi kaçırılması veya geminin ele geçirilmesi eylemlerine karşı alınması öngörülen tedbirler belirtilmemekte olup, sadece muhtemel hırsızlık eylemlerine karşı alınması öngörülen tedbirler belirtilmektedir.

ISPS Koda tabi limanlar için hazırlanan koruma ve güvenlik planlarındaki tehdit değerlendirmesi ve risk analizinin liman tesisinin muhtemel saldırı ve sabotaj ihtimaline karşı yeterliliği herhangi bir kurum tarafından incelenmemekte ve denetlenmemektedir. Emniyet ve Jandarma'ya bağlı özel güvenlik şube müdürlükleri tarafından limanlarda icra edilen denetimlerde özel güvenlik faaliyet izninin ve güvenlik personellerinin kimlik belgelerinin geçerliliği, görev yapan güvenlik personelleri için mali sorumluluk sigortalarının yapıp yapılmadığı, üçüncü kişilere sunulan güvenlik hizmetine yönelik sözleşmenin usulüne uygun düzenlenip düzenlenmediği ile bu sözleşmelerin zamanında valiliğe bildirilip bildirilmediği, özel güvenlik izninde belirtilen görev alanına uyulup uyulmadığı, silah ve teçhizatın ruhsatlı olup olmadığı ve bunların usulüne uygun korunup korunmadığı, kayıt ve defterlerin usulüne uygun tutulup tutulmadığı, eğitim hizmetlerinin yönetmelik hükümlerine uygun yürütülüp yürütülmediği, kanun ve yönetmeliğin diğer hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığı ve amacı dışında faaliyet gösterilip gösterilmediği denetlenmektedir.

Ayrıca koruma ve güvenlik planlarında deniz tarafından (su üstü/su altı) gerçekleştirilecek muhtemel saldırılara karşı alınması öngörülen tedbirlere yönelik herhangi bir içerik bulunmamaktadır. Özellikle deniz tarafından gerçekleştirilecek muhtemel saldırıların özel güvenlik tarafından engellenmesi hususunda caydırıcılık ve önleyicilik faaliyetlerine yönelik 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun kapsamında açıklayıcı herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Denizden devriye botlarıyla gerçekleştirilecek hizmetler ile seviye artışlarında gemi karinaları dahil sualtı kontrollerinin özel güvenlik marifetiyle yürütülmesi hususunda yasal bir düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu konuda özel güvenlik alanı ilan edilen bölgelerdeki limanlarda Özel Güvenlik Komisyon kararı alınarak özel güvenlik marifetiyle deniz devriyeleri uygulanabilmekte olup denizden gelecek muhtemel tehlikelere

karşı tedbir amacıyla 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun kapsamında bir düzenlemenin ISPS Koda tabi tüm limanları kapsayacak şekilde genişletilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Liman tesisi güvenlik planları “gizli” gizlilik dereceli dokümanlar olması nedeniyle liman tesislerine hizmet veren özel güvenlik şirketleri tarafından incelenememektedir. Bu kapsamda koruma ve güvenlik planları liman tesisi güvenlik planı ile benzer başlıkları kapsıyor olmasına rağmen bağımsız olarak hazırlandığından dolayı birbiri ile entegrasyonu sağlanamamaktadır.

Birbiri ile entegrasyonu sağlanmayan güvenlik planları nedeniyle acil durumlarda müdahale yöntemleri farklılık göstermekte ve liman tesislerine yönelik güvenlik zafiyeti oluşmasına neden olmaktadır.

6.2. İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik Kapsamında Hazırlanan Acil Durum Planı'nın ISPS Kod Kapsamında Hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Planı'na (LTGP) Entegre Edilmemesinden Kaynaklanan Zafiyetler

6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kamu ve özel sektöre ait bütün işler ve işyerlerine faaliyet konularına bakılmaksızın Acil Durum Planı hazırlanması yükümlülüğü getirmektedir.

Fabrika, bakım merkezi, dikim evi ve benzeri işyerlerindeki hariç Türk Silahlı Kuvvetleri, Genel Kolluk Kuvvetleri ve Milli İstihbarat Teşkilatı Başkanlığının faaliyetleri, afet ve acil durum birimlerinin müdahale faaliyetleri, ev hizmetleri, çalışan istihdam etmeksizin kendi nam ve hesabına mal ve hizmet üretimi yapanlar, hükümlü ve tutuklulara yönelik infaz hizmetleri sırasında, iyileştirme kapsamında yapılan iş yurdu, eğitim, güvenlik ve meslek edindirme faaliyetleri (Başbakanlık Mevzuat Bilgi Sistemi, 2018) kapsam dışında tutmuştur.

ISPS Koda tabi deniz limanları 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında Acil Durum Planları hazırlamak zorundadır. ‘Acil Durum Planları’ İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik kapsamında hazırlanmaktadır. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı acil durum planlarının hazırlanmasına yönelik “Acil Durum

Hazırlama Rehberi” yayımlamıştır. Hazırlanan rehbere göre acil durum planları aşağıdaki hususlar çerçevesinde hazırlanmaktadır.

- İşyerinin unvanı, adresi ve işverenin adı,
- Hazırlayanların adı, soyadı ve unvanı,
- Hazırlandığı tarih ve geçerlilik tarihi,
- Belirlenen acil durumlar,
- Alınan önleyici ve sınırlandırıcı tedbirler,
- Acil durum müdahale ve tahliye yöntemleri,
- Acil durumlar için belirlenmiş “güvenli yer”,
- İşyerine en yakın hastane bilgileri (ismi, harita gösterimi vs.),

Aşağıdaki unsurları içeren işyerini veya işyerinin bölümlerini gösteren kroki:

- Yangın söndürme amaçlı kullanılacaklar da dâhil olmak üzere acil durum ekipmanlarının bulunduğu yerler,
- İlk yardım malzemelerinin bulunduğu yerler,
- Kaçış yolları, toplanma yerleri ve bulunması halinde uyarı sistemlerinin de yer aldığı tahliye planı,
- Görevlendirilen çalışanların ve varsa yedeklerinin adı, soyadı, unvanı, sorumluluk alanı ve iletişim bilgileri,
- İlk yardım, acil tıbbi müdahale, kurtarma ve yangınla mücadele konularında işyeri dışındaki kuruluşların irtibat numaraları (İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü, 2018:32),

Acil durum planının tüm sayfaları kim tarafından hazırlanmışsa ilgili personel tarafından paraflanıp acil durumda mücadele görevi olan ekiplerin kolaylıkla ulaşabileceği şekilde ilgili tesiste muhafaza edilmektedir. Acil durum planı kapsamında hazırlanan krokiler görev yapılan tesis ve bina içinde tüm çalışanların ve ziyaretçilerin kolayca görebileceği yerlerde asılı olarak muhafaza edilmektedir.

Acil durum planları tehlike sınıfına göre; çok tehlikeli sınıftaki işyerlerinde iki ay, tehlikeli sınıftaki işyerlerinde dört ay ve az tehlikeli işyerlerinde altı ayda bir gözden geçirilerek yenilenmektedir. Acil durum planları kapsamında her yıl düzenli olarak patlama, yangın, tehlikeli ve kimyasal madde yayılımı, doğal afet, gıda zehirlenmesi,

ilk yardım gerektirecek kaza/olay veya başka senaryolara dayalı tatbikat icra edilmektedir.

Acil durum planları hazırlanırken meydana gelebilecek olaylar doğal sebebe dayalı olaylar (deprem, sel, fırtına vb.) ve insan unsurlu olaylar (yangın, patlama, terörizm, sabotaj vb.) olarak iki başlık altında incelenmektedir. Doğal sebebe dayalı olaylar insan etkenli olmamakla birlikte önlenmesi en zor olan felaketlerdir. İnsan unsurlu olaylar ise kasıtlı ve kazara olaylar olmak üzere iki başlık altında incelenmektedir.

Çizelge 6.2: Felaket Tipleri

Doğal afetler	İnsan kaynaklı	Kasıtlı	Kaza
Kasırga	Nükleer Kazalar	Terörizm	Trafik Kazaları
Hortum	Tehlikeli Madde Kazası	Grev	Tren Kazaları
Deprem	Patlamalar	Sabotaj	Havayolu Kazaları
Kar Fırtınası		Bombalama	Endüstriyel Kazalar
Buz Fırtınası		Ayaklanma	
Sel			

Kaynak: Mersin Liman Başkanlığı Acil Durum Eylem Planı Denizcilik Uzmanlık Tezi – (2014:7)

Çizelge 6.2’de felaket tipleri kategorilere ayrılmıştır. Bu liste tamamen kapsayıcı değildir ve başka felaketlerde toplumların her zaman karşısına çıkabilir. Bu sebepten dolayı toplumların felaket planları sürekli olarak her an için güncellenerek takip edilmek zorundadır (Taçyıldız, 2014:8).

Çizelge 6.3: ISPS Koda Tabi Limanların Karşılaşacağı Risklerin Acil Durum Planlarındaki Felaket Tipleriyle Karşılaştırılması

	Doğal Afetler (Kasırğa, Hortum, Deprem, Fırtına, Sel)	İnsan Kaynaklı (Nükleer Kazalar, Tehlikeli Madde Kazası, Patlamalar)	Kasıtlı İnsan Kaynaklı (Terör, Grev, Sabotaj, Bombalı, İsyen)	Kaza İnsan Kaynaklı (Trafik Kazası, Tren Kazası, Endüstriyel Kazalar)
Limn Tesislerinde Karşılaşılabilecek Durumlar ve Limanlara Yönelik Terörist Saldırı Yöntemleri				
Patlayıcı madde yüklü sürat tekneleri ile yapılan saldırılar	--	--	X	--
Sualtıdan dalgıç vasıtasıyla gemi karınlarına patlayıcı konularak yapılan saldırılar	--	--	X	--
Gemilere ve liman tesislerine sokulan patlayıcılarla yapılan saldırılar	--	--	X	--
Gemilerin kaçırılmasına yönelik Korsan Saldırıları	--	--	X	--
Limn Sahasında Gemi çatışması/batması	--	--	--	--
Limn veya Gemi Bünyesinde Yangın	--	--	X	--
Doğal Felaketler	X	--	--	--
Tehlikeli Madde Yayılması	--	X	--	--
Petrol Türevlerinden Kaynaklanan Çevre Kirliliği	--	X	--	--
Endüstriyel Kazalar	--	--	--	X
Kaçakçılık	--	--	--	--

Acil Durum Planları, meydana gelebilecek muhtemel doğal olaylar ve insan unsurlu (kasıtlı/kaza) olaylara karşı alınması öngörülen birçok tedbirleri karşılamaktadır. Ancak acil durum planları ISPS Koda tabi liman tesislerinde meydana gelebilecek muhtemel güvenlik olayları ve terör hadiselerine karşı yeterli ölçüde tedbirleri içermemektedir. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından yayımlanan Acil Durum Hazırlama Rehberinde yangın, patlama, ilkyardım, doğal afetler ve tahliye gerektirecek olay/kazalar, sabotaj, gıda zehirlenmesi ve tehlikeli kimyasal madde yayılımına yönelik önleyici ve sınırlayıcı tedbirlerin ortaya konulması tavsiye edilmektedir.

Ayrıca ISPS Koda tabi limanlar için hazırlanan Acil Durum Planlarındaki tehdit değerlendirmesi ve risk analizinin liman tesisinin muhtemel saldırı ve sabotaj ihtimaline

karşı yeterliliği herhangi bir kurum tarafından incelenmemekte ve denetlenmemekte olup sorumluluk işverene bırakılmıştır. Bu durum acil durumların belirlenmesinde etkili risk analizi hazırlanıp olayın meydana gelmesi sonucu ortaya konulacak tedbirlerin yeterliliği hususunda güvenlik zafiyeti yaratmaktadır.

Acil durum planlarının içeriği incelendiğinde yangın, sabotaj, tahliye vb. durumların liman tesisi güvenlik planını kapsadığı görülmektedir. Birbiri ile bağımsız olarak hazırlanan güvenlik planları aynı senaryolar için farklı uygulama yöntemlerinin ortaya konulmasına sebep olabilmektedir. Ayrıca acil durum planları kapsamında her yıl icra edilen tatbikatların ISPS Kod kapsamında icra edilen tatbikatlardan bağımsız olarak yürütülmesine yine aynı uygulamalar sonucu olaylara farklı müdahale yöntemlerini ortaya koyduğundan dolayı liman tesisine yönelik güvenlik zafiyetine neden olduğu görülmektedir.

Güvenlik Planlarının birbiri ile entegrasyonu ve uygulamaya yönelik icra edilen eğitim, talim ve tatbikatların bir bütünlük içerisinde yürütülmemesi güvenlik açısından zafiyetlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

7. TÜRKİYE'DEKİ ISPS KODA TABİ LİMANLARDA YEREL OTORİTELER TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN DENETİMLER VE DENETİMLERDEN KAYNAKLANAN AKSAKLIKLAR

ISPS Koda tabi deniz limanlarında alınan güvenlik tedbirlerinin uygulama aşaması ile ilgili kanun, yönetmelik ve uluslararası kodlar kapsamında yürütülmesi İdare olarak devlet kuruluşları tarafından denetlenmektedir. Uluslararası deniz limanlarında ISPS Kodun uygulanmasından sorumlu yetkili otorite Türkiye'de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olup, yine limanlardaki özel güvenlik uygulamalarının icrasından sorumlu olarak yetkili otorite İçişleri Bakanlığı olarak belirlenmiştir.

Ayrıca deniz limanlarının İş Sağlığı ve Güvenliği açısından 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'na tabi olması nedeniyle liman tesislerinde hazırlanan Acil Durum Eylem Planlarının uygulanışından sorumlu otorite olarak Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı belirlenmiştir.

Bahse konu tüm Bakanlıklar kendi sorumluluğundaki faaliyetleri taşra teşkilatları vasıtası ile denetleyerek belirlenen standartların yerine getirilmesi faaliyetlerini yürütmektedirler.

7.1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tarafından Yürütülen ISPS Kod Kapsamındaki Denetimler

ISPS Koda tabi tüm liman tesislerinin hazırlamış oldukları LTGD ve LTGP yetkili otorite olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından onaylanmaktadır. Güvenlik Planı onaylanan liman tesisine beş yıl süreli olarak Liman Tesisi Uygunluk Beyanı Sertifikası düzenlenmektedir.

Liman tesislerinin yıllık periyodik denetimleri; beş yıllığına düzenlenen Liman Tesisi Güvenlik Sertifikasının düzenleme tarihinden itibaren birer yıllık periyotlar halinde iki (2) ay öncesi veya iki (2) ay sonrası içinde kalan dönemde gerçekleştirilmektedir (Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2018).

ISPS Koda tabi liman tesislerinin her yıl denetlenmesinin amacı; gündelik uygulamalarda ISPS Kod kriterlerinin limanlarda ne ölçüde uygulandığını ve yeterlilik seviyesini görmektir. ISPS Kodun Türkiye’de uygulanmasından sorumlu yetkili otorite olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, taşra teşkilatı olan liman başkanlıkları tarafından bu yetkisini kullanmaktadır.

Liman tesislerinin denetim tarihleri bakanlık internet sitesinde yayımlanmış olup, denetim tarihlerinin takibi ilgili liman işletmelerinin sorumluluğundadır. Liman başkanlıkları, gerekli gördüğü zamanlarda ISPS Kod gereklerinin günlük uygulamalarda ilgili liman tesislerince ne ölçüde uygulandığını habersiz olarak da denetleme yetkisine sahiptir.

Periyodik denetim, bakanlık internet sitesinde yayımlanan (<http://www.didgm.gov.tr/>) “Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi Formu” çerçevesinde ISPS Kod kriterlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmektedir. Güvenlik Değerlendirmesi Formu, ISPS Kod kapsamında limanda gerçekleştirilen faaliyetler paralelinde uygulaması ve uygulanabilirliği denetlenerek liman başkanlıkları tarafından hazırlanmaktadır. Liman başkanlıkları denetim esnasında gerekli gördüğü hallerde limanın operasyonlarını aksatmayacak şekilde güvenliğe yönelik bir talimin icrasını da isteyebilmektedir.

Liman tesisinin denetimi sonucu ISPS Koda uygun olmayan ve güvenlik zafiyeti yaratacak şekilde eksikliklerin tespit edilmesi durumunda, vize onayı yapılmayarak durum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bildirilmektedir. Bakanlık tarafından altı aya kadar eksikliğin giderilmesi için süre verilmektedir.

Bakanlık tarafından verilen süre neticesinde zorunlu bir neden olmaksızın uygunsuzluğun giderilmemiş olduğu tespit edildiği takdirde, uygunsuzluk ortadan kaldırılıncaya kadar bakanlık tarafından Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası geçici olarak askıya alınmakta ve liman tesisi uluslararası trafiğe kapatılmaktadır.

7.1.1. ISPS Kod kapsamında icra edilen denetimlerden kaynaklanan eksiklikler

Liman başkanlıklarında görevli uzman personeller denizci kökenli olmalarından dolayı güvenlik kodunun yerine getirilmesi gereken hususlar da güvenlik açısından yeterli bilgiye sahip olmadıkları görülmektedir. Bu maksatla yetkili otorite olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı başta güvenlik değerlendirmesi hazırlama yetkisi olmak üzere birçok yetkisini yetki devri sözleşmesiyle aranan niteliklere sahip Özel Güvenlik Şirketlerine devretmiştir.

Milli ekonomiye önemli ölçüde katkı sağlayan deniz taşımacılığının güvenlik denetimlerinin uzman ekipler tarafından yürütülmesi önem arz etmektedir. ISPS Koda tabi limanlarda her yıl İdare tarafından gerçekleştirilen denetimlerde bakanlık internet sitesinde yayınlanan “Periyodik Denetim Değerlendirme Formu” kullanılmaktadır. Denetim formunda limanın güvenliğinin etkinliğinden daha fazla Güvenlik Planındaki Prosedürlerin güncelliği denetlenmektedir.

Ayrıca güvenlik kodu olan ISPS Kodun ulusal kanunlar nezdinde yürütülen 5188 sayılı kanunla entegre edilmemesi ülkemizdeki limanlarda yaşanan güvenlik zafiyetinin en önemli göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu kapsamda Türkiye’de ISPS Kodun gerekliliklerinin yerine getirilmesi hususundaki denetimlerde Emniyet/Jandarma birimlerine ait Özel Güvenlik Şube personellerinin de olması, ayrıca Sahil Güvenlik Komutanlığından bir temsilcinin de denetim heyetinde bulunması tespit edilen zafiyetlerin asgari seviyeye indirilmesi açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

7.2. İçişleri Bakanlığı Tarafından Yürütülen 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamındaki Denetimler

Uluslararası deniz limanlarında faaliyet gösteren güvenlik görevlileri özel güvenlik kanunu ve kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmelik ile özel güvenlik hizmetleri birleştirilmiş genelgesi kapsamında denetlenmektedir.

Uluslararası anlaşmalara ve kodlara tabi olması nedeniyle ISPS Koda tabi deniz limanlarında yürütülen özel güvenlik hizmetleri ayrıca sivil hava meydanları, limanlar ve sınır kapılarında güvenliğin sağlanması, görev ve hizmetlerin

yürütülmesi hakkında yönetmelik kapsamında denetlenmektedir. Denetim İçişleri Bakanlığı sorumluluğunda Polis ve Jandarma aracılığıyla sürdürülmektedir.

Denetim sırasında, faaliyet izninin ve personelin çalışma izinlerinin geçerli olup olmadığı; özel güvenlik görevlileri için mali sorumluluk sigortasının yaptırılıp yaptırılmadığı; üçüncü kişilere verilen koruma ve güvenlik hizmetlerine ilişkin sözleşmelerin usulüne uygun düzenlenip düzenlenmediği ve bu sözleşmelerin zamanında valiliğe bildirilip bildirilmediği; görev alanına uyulup uyulmadığı; silah ve teçhizatın ruhsatlı olup olmadığı ve bunların usulüne uygun korunup korunmadığı; kayıt ve defterlerin usulüne uygun tutulup tutulmadığı; eğitim hizmetlerinin bu yönetmelik hükümlerine uygun yürütülüp yürütülmediği, kanun ve bu yönetmeliğin diğer hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığı ve amaç dışında faaliyet gösterilip gösterilmediği incelenmektedir (TBMM, 2018).

Denetim esnasında özel güvenlik birleştirilmiş genelgesi'nde yayımlanan "Denetim Formu" kullanılmaktadır. Denetimde herhangi bir eksikliğin tespit edilmemesi durumunda formdan bir suret denetlenen limana teslim edilmektedir. Denetimde eksiklik tespit edilmesi durumunda ilgili liman işletmesine veya hizmet satın aldığı özel güvenlik şirketine yazılı şekilde bildirilerek eksikliğin giderilmesi için en az yedi gün süre verilmektedir. Verilen süre sonunda eksiklikler giderilmediği takdirde özel güvenlik kanununun 19 uncu ve 20 nci maddelerinde belirtilen cezai işlem uygulanmaktadır.

7.2.1. 5188 Sayılı özel güvenlik hizmetlerine dair kanun kapsamında icra edilen denetimlerden kaynaklanan eksiklikler

ISPS Koda tabi deniz limanlarında yürütülen özel güvenlik hizmetleri 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun kapsamında yürütülmektedir. Denetimler liman tesisinin bağlı bulunduğu Jandarma/Emniyet özel güvenlik şube müdürlükleri tarafından yerine getirilmekte olup, denetimlerde sadece 5188 sayılı yasa kapsamında yerine getirilmesi gereken hususlar incelenmektedir. Limanların güvenlik tedbirleri ve güvenlik planlarının uygulama yöntemlerine yönelik herhangi bir denetim bulunmaktadır. ISPS Koda tabi limanlarda Emniyet/Jandarma Özel Güvenlik Şube

Müdürlükleri tarafından gerçekleştirilen denetimlerde Birleştirilmiş Genelgede yayınlanan “Özel Güvenlik Hizmeti Alan Yer Denetleme Formu” kullanılmaktadır¹⁴. Denetim formunda limanın güvenliğinin etkinliğinden daha fazla yasal süreler içerisinde gerekli bildirimlerin yapıp yapılmadığı kontrol edilmektedir.

Bu durumun ülke ekonomisi açısından önemli bir yeri olan ve deniz taşımacılığının kalbi olarak nitelendirilebilecek liman tesislerinde güvenlik zafiyetine neden olduğu değerlendirilmektedir.

Ayrıca güvenlik uygulamalarının standartını belirleyen ISPS Kod faaliyetlerinin limanlarda görevli özel güvenlik personelleri tarafından yürütülüyor olması ve Jandarma/Emniyet güçlerinin İdare denetimlerinde bulunmaması farklı bir güvenlik zafiyeti olarak karşımıza çıkmaktadır. ISPS Kod kapsamında icra edilen denetimlerde Jandarma/Emniyet güçlerinin de bulunarak alınan tedbirlerin her yıl yerinde incelenmesi muhtemel risklerin asgari seviyeye indirilmesi açısından uygun olacaktır.

7.3. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Tarafından Yürütülen İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik Kapsamındaki Denetimler

ISPS Koda tabi olan limanlar “6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu” kapsamında belirtilen işyerleri arasında yer almaktadır. Bu kapsamda işyerlerinde acil durumlar hakkında yönetmelik kapsamında tüm limanlar acil durum planlarını hazırlamaları gerekmektedir.

Limanların “Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik” kapsamında yerine getirmesi gereken yükümlülükleri bulunmaktadır. Bu yükümlülükler çerçevesinde acil durum planlarını hazırlamakta ve acil durum tatbikatlarının yapılmasını sağlamaktadırlar. Aynı zamanda limanların taşıdığı tehlikeler ve işin niteliği ölçüsünde önleme, koruma ve tahliye konularında uygun donanıma sahip ve bu konularda eğitilmiş yeterli sayıda personel görevlendirilmesi gerekmektedir.

¹⁴ 5188 Sayılı Kanun Birleştirilmiş Genelgesi. Bknz:

<http://www.ozelguvenlik.pol.tr/SiteAssets/Sayfalar/MEVZUAT/%C3%96ZEL%20G%C3%9CVENL%C4%B0K%20H%C4%B0ZMETLER%C4%B0N%C4%B0N%20B%C4%B0RLE%C5%9ET%C4%B0R%C4%B0LM%C4%B0%C5%9E%20GENELGES%C4%B0.pdf>

Ayrıca acil durum planlarının hazırlanması ve uygulanması işverenin sorumluluğunda yürütülmektedir.

Limanlarda ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı acil durum planları kısmen veya tamamen işverenin sorumluluğunda yenilenmektedir. Yönetmelikte acil durum planları; tehlike sınıfına göre çok tehlikeli, tehlikeli ve az tehlikeli kategorilere ayrılarak işyerlerinde sırasıyla en geç iki, dört ve altı yılda bir yenilenmesi istenmektedir.

7.3.1. Aile, çalışma ve sosyal hizmetler bakanlığı tarafından yürütülen acil durum planlarındaki denetimlerden kaynaklanan eksiklikler

İşveren; çalışma ortamında kullanılan malzemeleri ve iş ekipmanı ile çevre şartlarını dikkate alarak meydana gelebilecek muhtemel acil durumları önceden değerlendirmek, çalışanların ve çalışma çevresinin olumsuz etkilerini önleyecek ve sınırlandıracak tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu maksatla işverenler, Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik kapsamında Acil Durum Planlarını hazırlamak ve uygulamakla mükelleftir.

6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu çerçevesinde hazırlanan Acil Durum Planlarının tüm sorumluluğu işverende olup, yetkili otorite olan Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından düzenli olarak herhangi bir periyodik denetim faaliyeti icra edilmemektedir. Bu durumda Acil Durum Planlarının diğer güvenlik planlarıyla entegrasyonunun sağlanamaması hususunda zafiyet oluşturmaktadır.

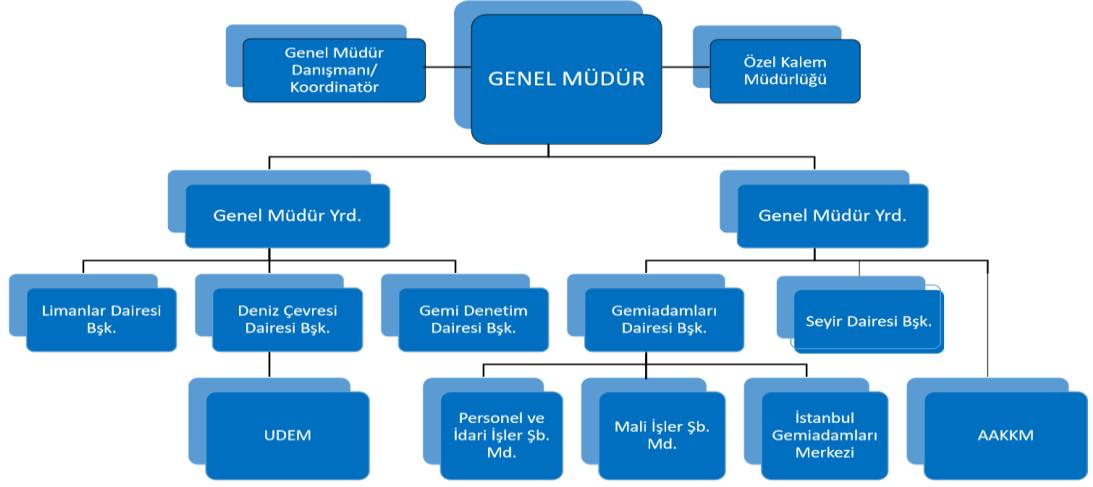
8. ISPS KOD TÜRKİYE UYGULAMALARI VE TESPİT EDİLEN AKSAKLIKLAR

Türkiye’de ISPS Kod uygulamaları mevzuat yönünden 01.12.2003 tarihinde yürürlüğe giren “ISPS Kod Uygulama Talimatı” ile uygulanmaya başlanmıştır. Daha sonra 20.03.2007 tarih ve 26468 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği” ile yürütülmüştür.

ISPS Kodun Türkiye’de uygulanmasına yönelik diğer kurumların katkısının sağlanması Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği madde 6’da düzenlenmiştir. Yönetmelikte İdare’nin (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) faaliyetlerinin belirlenen kurumlar tarafından takip edilebilmesi ve ISPS Kodun yeterli ölçüde uygulanmasına yönelik “İdare tarafından belirlenen konularda ilgili diğer kurumların tavsiyelerde bulunması amacıyla İdare tarafından gerekli görülen hallerde, İdarenin başkanlığında; Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı temsilcilerinin katılımından oluşan toplantılar yapılmaktadır”.

Türkiye’de ISPS Kod uygulamaları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

Şekil 8.23: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Teşkilat Şeması



Kaynak: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Teşkilat Şeması

(<http://www.didgm.gov.tr/>)

Türkiye’de ISPS Koda tabi toplam 183 liman bulunmaktadır.¹⁵ ISPS Kod faaliyetlerinin icrasına yönelik Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetki devri sözleşmesiyle kendi limanlarına yönelik 9 RSO, tüm limanlara yönelik olmak üzere Türkiye’de toplam 12 RSO yetkilendirilmiştir¹⁶.

ISPS Kod ile birlikte uluslararası deniz limanlarında entegre güvenlik sistemi uygulamaya konulmuştur. Kod ve yönetmelik ile birlikte güvenlik standartları ortaya konularak hazırlanan risk analizleri ve güvenlik planlarıyla alınan güvenlik tedbirleri sürdürülmüştür. Liman tesislerinde görevli personellerin her yıl düzenli olarak eğitim, talim ve tatbikatlarla bilgi seviyeleri artırılmış ve acil durumlarda hareket tarzları ortaya konularak durumsal farkındalıkları artırılmaya çalışılmıştır.

Türkiye’de Akdeniz ve Marmara bölgesinde faaliyet gösteren ISPS Koda tabi 4 limandaki uygulamalar yerinde görülmüştür. Koruma ve Güvenlik Planları, Acil Durum Planları, Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmeleri ve Liman Tesisi Güvenlik Planları incelenmiştir. Güvenlik zafiyetlerinin ortaya konulduğu incelemede limanların herhangi bir terör saldırısına maruz kalmaması açısından

¹⁵ ISPS Koda Tabi Güvenlik Liman Tesisleri Listesi. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

¹⁶ Liman Tesislerine Yönelik Yetkilendirilmiş RSO’lar Listesi. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

hangi limanlar olduğu bu çalışmada isim olarak belirtilmemiştir. Yapılan incelemelerde;

Liman Tesisi Güvenlik Planların'daki Uygulama Prosedürleri ile diğer planlarda (Acil Durum Planı, Koruma ve Güvenlik Planı, Acil Tahliye Planı) farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Özellikle ISPS Kod kapsamındaki acil durumların raporlanmasına yönelik prosedürler ve bu prosedürlerin sorumlularının belirlenmemiş olduğu grlmştir.

Liman tesisinin tahliyesine ilişkin prosedürler İş Sağlığı Güvenliği Müdürlüğü/evre Müdürlüğü gibi departmanlar tarafından yayımlanan Acil Durum Müdahale Planına göre yürütülecek şekilde belirlenmiştir. Ancak Liman Tesisi Güvenlik Planlarındaki ilgili prosedürler de doğrudan bu konuya atıfta bulunulmadığı görülmektedir. Bu durumun da acil durumlardaki tahliyeler esnasında uygulanacak hareket tarzlarının etkili yrtlememesine neden olacağı değerlendirilmiştir.

ISPS Kod kapsamında hazırlanan liman tesisi güvenlik planındaki yangın nleme söndürme prosedürlerinde liman sahaları birkaç bölgeye ayrılarak sorumluluklar bu bölgelerdeki yetkililere verilmiş olup, acil durum planlarında sorumluluklar bölge ayrımı yapılmaksızın acil durum liderlerine verilmiştir. Bu durum yangın anında görev dağılımı yapılmış etkili bir müdahale imknının sağlanmadığını ortaya koymaktadır.

Liman tesisi güvenlik planlarında sabotajlara karşı korunma prosedürü genel bir bilgi olarak yansıtılmış olup, acil durum eylem planlarında sabotaj öncesi alınacak tedbirler olarak ifade edilmiştir. Liman tesisi güvenlik planındaki prosedür, koruma ve güvenlik planındaki sabotajlara karşı eylem bölümü ve acil durum planındaki ilgili bölümün birbiriyle entegre olmadığı ve aynı tesis için farklı uygulamalardan bahsedildiği görülmektedir.

Liman tesisi için farklı departmanlar tarafından hazırlanan koruma ve güvenlik planı, liman tesisi güvenlik planı, acil durum planı, yangın nleme ve söndürme planı vb. planların içeriğinde sabotajlara karşı hareket tarzı, tahliye işlemleri,

yangınlara karşı hareket tarzı, ekiplere verilen görevler vb. başlıkların ortak olduğu ancak her planda müdahaleye yönelik farklılıklar bulunduğu görülmüştür.

Acil durum planlarındaki koruma ekibinin tehlikeli maddelerde muhtemel olarak karşılaşılabileceği akıntı/sızıntı durumunda etrafa yayılmaması için tedbir almaya yönelik görevi olduğu belirtilmiştir. Ancak yapılan incelemelerde tehlikeli maddelerin depolandığı alanlarda görev yapan özel güvenlik personellerine tehlikeli yüklerle ilgili herhangi bir eğitim verilmemiş olduğu ve akıntı/sızıntı durumunda ne yapacağını bilmeyen eğitim almamış personellerin sahalarda görevlendirilmiş olduğu görülmüştür.

Ayrıca mevcut planlarda belirlenen koruma ekibi, kurtarma ekibi, ilkyardım ekibi, söndürme ekibi vb. ekiplerde görevlendirilen personellerin 7 gün 24 saat esasına göre liman tesislerinde bulunacak şekilde yedekli olarak belirlenmediği görülmüştür. Acil durum ekiplerinde görevli personellerin mesaide olmadığı zamanlarda göz önünde bulundurularak yedek personeller görevlendirilmesi sağlanarak muhtemel tehditlere karşı tedbir alınması gerekmektedir.

Limanlarda yapılan incelemelerde planlar arasındaki farklılıkların ortaya çıkmasının en temel nedeninin sorumlulukların farklı bakanlıklar tarafından yürütülüyor olmasından kaynaklandığı görülmektedir. ISPS Kod faaliyetleri dahil olmak üzere stratejik öneme haiz tüm limanlarda ki güvenlik uygulamalarının ve yasal yükümlülüklerin devlet kurumları arasında entegrasyon sağlanacak şekilde yürütülmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca güvenlik planlarındaki entegrasyonun sağlanmamasının haricinde gerek devlet kurumlarının eksik yapılması ve gerekse limanların maliyet etkin çalışmalarından kaynaklanan daha birçok güvenlik zafiyeti olduğu tespit edilmiştir. Bu bölümde tespit edilen aksaklıklar ayrı ayrı olarak incelenecektir.

8.1. ISPS Kod Daimi İzleme Komitesinin Yapısından Kaynaklanan Zafiyetler

ISPS Kodun Türkiye’de uygulanmasına yönelik diğer devlet kurumlarıyla koordinasyon uluslararası gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği madde 6’da belirtilmiş olup, İdare’nin gerekli gördüğü hallerde

yönetmelikte belirtilen kurumların (Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı) temsilcilerinin katılımıyla toplantı yapılacağı hükme bağlanmıştır.

Türkiye’de yaşanan gelişmeler ve terör örgütlerinin varlığı deniz taşımacılığının ve deniz limanlarının güvenliğinin stratejik öneme haiz olduğunu göstermektedir. Deniz taşımacılığı ve deniz ticaretinin güvenliğinin etkin şekilde yürütülebilmesi için devlet kurumlarının sürekli irtibatta olması önem arz etmektedir.

Bu maksatla ISPS Kodun Türkiye’de uygulanması, alınan güvenlik tedbirlerinin yeterliliği ve muhtemel terör saldırılarına karşı etkili tedbirlerin sağlanabilmesi için yukarıda belirtilen devlet kurumu temsilcilerinin sadece İdare’nin talebi ile değil her ay düzenli olarak toplanıp denizlerin ve gemilerin güvenliğinin başlangıç noktası olan özellikle limanların güvenliği hususunda etkili bir koordinasyon mekanizması kurması gerekmektedir.

Özellikle muhtemel saldırıların önceden belirlenmesi, karşı tedbirlerin etkili ve hızlı bir şekilde alınması amacıyla komisyona MİT yetkililerinin de dâhil edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Özellikle sahadaki durumun uygulayıcısı ve takipçisi olan RSO yetkililerinin de bu toplantılara davet edilmesi mevcut durumun tespiti ve alınması öngörülen tedbirlerin en kısa sürede alınması yönünde hızlı reaksiyon ortaya konulmasını sağlayacaktır.

Ayrıca bu toplantılara gerekli hallerde Türkiye’de stratejik öneme haiz LNG, LPG ve Akaryakıt limanlarının Liman Tesisi Güvenlik Sorumluları da davet edilerek güvenlik uygulamalarına yönelik etkili bir mekanizma oluşturulması liman güvenliği açısından uygun olacaktır.

8.2. LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarındaki Güvenlik Zafiyetleri

Türkiye’de Akaryakıt, LNG ve LPG işletme izni alan toplam 76 adet liman tesisi bulunmaktadır. Bu limanların diğer yüklere yönelik işletme izinleri de mevcut olup,

sadece akaryakıt limanı işletme izni olan 33 liman tesisi, LNG işletme izni olan 3 liman tesisi ve LPG işletme izni olan 11 liman tesisi bulunmaktadır.

Denizde kritik enerji altyapıları; kıyıdaki rafinerileri; LNG tesisleri, depolama tesisleri, dolun-boşaltım terminalleri, boru hatları ve açık deniz platformlarıdır. Ayrıca enerji taşımada kullanılan tankerler de kritik enerji altyapıları arasında sayılmaktadır. Bugün sıralanan tesis ve platformlara yönelik başlıca tehditleri deniz haydutluğu, deniz terörizmi ve savaşlar oluşturmaktadır (Özgen, 2015: 315).

Özellikle muhtemel bir terör saldırısı sonucu felaketlerin yaşanacağı değerlendirilen LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarında karasal güvenlik tedbirleri açısından alınan tedbirlerin deniz tarafından gelecek muhtemel saldırılara karşı alınan tedbirlerden daha yüksek olduğu görülmektedir. Denizde kritik enerji altyapılarına yönelik saldırıların bir diğer riskli faktörü deniz kirliliği olarak karşımıza çıkmaktadır.

Büyük tankerlere karşı gerçekleştirilecek olan deniz güvenliği tehditleri sonucu yaşanacak olası petrol sızıntısı da büyük bir kirlilik oluşturacak ve deniz çevresine zarar verecektir. Yaşanabilecek bu kaza sonrası sızıntının gerçekleştiği bölgedeki turizm, balıkçılık gibi faaliyetler de etkilenecektir. Öte yandan deniz yoluyla gerçekleştirilen silah ve uyuşturucu kaçakçılığının etkileri karaya da yansıtacak ve sosyal yapıya zarar verecektir. Kaçakçılık faaliyetlerinden sağlanan kar ise suç örgütlerinin faaliyetlerini daha kolay gerçekleştirmesine imkân sağlayacaktır. Deniz güvenliği, ülkelerin iç güvenliklerine, sosyal ve ekonomik yapılarına zarar verebilecek çok boyutlu bir yapı olarak değerlendirilmelidir (Türkistanlı, Kuleyin, 2017:5).

Bu maksatla denizde kritik enerji altyapılarının korunmasına yönelik ilave tedbirler alınması ve bu tedbirlerin ulusal güvenlik politikası haline dönüştürülmesi gerekmektedir. Özellikle bu tür tesislerde deniz tarafından gelecek saldırılara karşı alınan tedbirlerin tespitte yönelik olduğu ve saldırıyı engelleyici herhangi bir özelliğinin bulunmadığı görülmektedir. Bu maksatla deniz tarafından su üstü ve sualtından gelecek muhtemel tehditlere karşı elektronik güvenlik tedbirlerinin fiziki güvenlik tedbirleriyle desteklenmesi gerekmektedir.

Deniz tarafından gerçekleşecek muhtemel tehditlerin engellenmesi için denizde kritik altyapı tesislerinin deniz tarafındaki girişinin çok iyi şekilde kontrol edilmesi gerekmektedir. Liman içerisinde küçük teknelerin izinsiz dolaşmalarına müsaade edilmemelidir. Özellikle balıkçılık ve midyecilik amacıyla faaliyet gösteren küçük teknelerin liman sahalarına izinsiz girişleri güvenlik zafiyetine neden olmaktadır. Bu konuda Sahil Güvenlik Komutanlığının müdahaleleri de yetersiz kalmaktadır. Bomba yüklü sürat botları ile gemilere veya limanlara yönelik saldırı yöntemleri incelendiğinde hedef alınan gemi veya liman tesisine çarptırılarak veya bunların yakınında patlatılarak icra edildiği görülmektedir.

Su üstünden yapılacak muhtemel saldırıların önüne geçmek için bu tür limanların deniz tarafından fiziki engellerle mevcut güvenlik tedbirlerinin desteklenmesi önem arz etmektedir. Bu konuda dünyada uygulanmakta olan su üstü bariyerlerinin bu tür limanlarda zorunlu hale getirilmesi deniz tarafından gelecek muhtemel saldırıların engellenmesi açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Teknelerle saldırı eylemlerinde tekneleri etkisiz hale getirerek ve hayati öneme sahip deniz varlıklarını koruyan Denizcilik Savunma Sistemleri, gizli saldırıları önleyen, tekneleri etkili bir şekilde durduran ve stratejik deniz varlıklarının korunmasını sağlayan teknolojiye sahiptir (Halo Maritime Defence Systems. 2018).

Şekil 8.24: Maritime Defence System



Kaynak: HALO Maritime Defence System. <https://www.copybook.com/companies/halo-maritime-defense-systems>

Güvenlik bariyerleri mevcut yapılara monte edilebilmektedir. Koruma sistemi 60 metreye kadar uzanmaktadır. Korozyona dayanıklı olan bu tip bariyerler 2005 yılından beri İran Körfezinde kullanılmaktadır (Solmaz. 2012: 61).

Ayrıca sualtından dalgıç vasıtasıyla gemilere ve liman tesislerine yönelik saldırıların önlenmesi için saldırının önceden tespit edilebilmesini sağlayan sonar sistemleri kurulması önem arz etmektedir. Bu tür saldırıların önlenmesine yönelik alınması öngörülen tedbirlerin LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarında zorunluluk haline getirilmesinin, tespit edilen güvenlik zafiyetlerinin asgari seviyeye indirilmesi açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte saldırı yöntemlerinde de farklılıklar olduğu görülmektedir. Denizde kritik enerji altyapılarının korunmasına yönelik karadan ve denizden saldırı yöntemlerine dair güvenlik tedbirleri uygulanırken artık günümüzde saldırı yöntemlerinin havadan da yapılabileceği görülmüştür.

İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü'nün 01/12/2017 tarihli ve 9480 sayılı yazısında Türkiye'de faaliyet gösteren Bölücü Terör Örgütünün SİHA/İHA'lara yönelik eylem geliştirme gayretleri içerisinde olduğu ve Mavic Pro Phantom 4 model Drone'ları kullanmaya başladığı, bu kapsamda (6-8) adet 60 havan mühimmatı taşıyabilen daha büyük Drone'lar temin ettiği, Drone'ları gece şartlarında da kullanabilmek maksadıyla termal kameralar taktığı, örgüte sözde takım seviyesinde eylem maksatlı Drone dağıtacağı ve kullanacak teröristlere IRAK'ın kuzeyinde eğitim verdiği kolluk kuvvetlerine bildirilmiştir.

Aynı yazıda BOTAŞ Tesislerine de saldırı hazırlığı olduğu belirtilmektedir. Geçmişteki saldırı yöntemleri ve alınan istihbarat raporları incelendiğinde akaryakıt limanları, LNG ve LPG limanlarının su üstü ve sualtı yaklaşım alanları ile havadan gelecek muhtemel saldırılara karşı tedbir alınmasının önem arz ettiğini ortaya koymaktadır. Özellikle denizde kritik enerji altyapılarının bulunduğu limanlarda drone savar sistemlerinin kurulmasının zorunluluk haline getirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarında ISPS Kod kapsamında icra edilen Tatbikatların sadece RSO'lar veya liman tesisi güvenlik sorumluları tarafından değil, ilgili kolluk kuvvetlerinin de katılımıyla İdare tarafından yaptırılmasının bu tür

limanlarda etkili bir güvenlik sistemi kurulması açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

8.3. Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarının (RSO) Kadro Yapısındaki Eksikliklerden Kaynaklanan Zafiyetler

Tanınmış güvenlik kuruluşları olarak faaliyet gösteren RSO'lar İdare'den aldıkları yetki devri ile ISPS Kod faaliyetlerinin yürütülmesine yönelik çalışmalar yapmaktadırlar. Yetki devri alan RSO'lar bünyelerinde çeşitli güvenlik tehditlerini ve alınması öngörülen tedbirleri ortaya koyabilen İdare tarafından yetkinliği onaylanmış güvenlik uzmanlarını kadrolarında bulundurmaktadırlar. Ayrıca gemi liman arayüzü hakkında bilgi sahibi olup bu sürece yönelik muhtemel riskleri ortaya çıkarabilecek personellerle Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi ve Liman Tesisi Güvenlik Planı hazırlamaktadırlar.

Özellikle ISPS Koda tabi liman tesislerinde hazırlanan Güvenlik Planlarının entegrasyonunun sağlanmamış olmasından kaynaklanan güvenlik zafiyetlerinin önüne geçmek için Acil Durum Planlarıyla Liman Tesisi Güvenlik Planlarının entegrasyonunu sağlamaya yönelik RSO'ların kadrosuna İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Uzmanı dâhil edilmesi gerekmektedir. Alınacak bu tedbir ile Acil Durum Planlarının Liman Tesisi Güvenlik Planlarıyla entegre edilmesi hedeflenmiş olup, bu şekilde entegre güvenlik sisteminin limanlarda hayata geçirilmesi sağlanmış olacaktır.

Ayrıca dünyada teknolojinin gelişmesiyle birlikte saldırı yöntemlerinde de değişiklikler ortaya çıkmıştır. Günümüzde ABD'de gerçekleşen seçimlere siber saldırı düzenlenerek seçimlere müdahale edildiği konusu dile getirilmektedir. "Rusya'nın devlet eliyle yetiştirdiği hackerların ABD başkanlık seçimleri ile ilgili operasyonları, DHS (Department of Homeland Security) ve FBI tarafından tespit edilmiştir. Hazırlanan rapora göre Rusların "Fancy Bear" olarak da bilinen APT 28 ve "Cozy Bear" olarak tanınan APT 29 adlı hacker grupları, 2015

yılından beri içine sızdıkları Demokrat Parti kampanyasını baltalamışlardır”¹⁷ (Arıboğan, 2018:100).

Siber teknoloji dünyada istihbarat örgütleri tarafından da kullanılmaktadır. Teknolojik hırsızlık vasıtasıyla şirketler ve devletler birbirlerine karşı üstünlük yarışına girmişlerdir. Bu süreç geçmişten günümüze teknolojinin gelişmesine entegre olarak devam etmektedir. “Örneğin, Alman Hava Kuvvetleri 1939’daki seviyesine Nikolaus Ritter adlı bir ajanın Amerikan hava sanayinden yaptığı teknoloji casusluğu sayesinde ulaşabilmiştir.”¹⁸ 2. Dünya savaşı öncesinde Almanya dışında değişik ülkelerde çalışan 2500 Alman mühendis yaptıkları teknoloji casusluğu ile Almanya’nın hızlı teknolojik ilerlemeler gerçekleştirmesini sağlamışlardır”¹⁹ (Özdağ, 2016: 107).

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte ortaya çıkan siber tehditlere karşı limanların da siber saldırı tehditlerini mevcut risklere ilave ederek bu tür saldırılara karşı güvenlik tedbirleri alınmasına yönelik hususlarda çalışma yapması gerekmektedir. Özellikle siber saldırılara karşı tehditlerin ve alınan tedbirlerin incelenmesi ve zafiyetlerin belirlenerek alınması öngörülen tedbirlerin ortaya konulması açısından RSO’ların bünyesinde siber güvenlik uzmanları bulunmamaktadır. Ayrıca bu kapsamda Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi standartlarının belirlendiği ISO 27001 kalite belgesine sahip olmak da RSO şirketleri tarafından zorunlu olmadığından dolayı bu belgeye sahip tüm limanlara hizmet verme yetkisine sahip RSO bulunmamaktadır.

LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarında ve bu konuda faaliyet izni almış diğer limanlarda tehlikeli yük elleçleme operasyonları gerçekleştirilmektedir. Tehlikeli yük operasyonları elleçleyen limanlar bu nedenle IMDG Kod kapsamında faaliyet göstermektedir. IMDG Kod kapsamında da Tehlikeli Madde Rehberi ve diğer planlar hazırlanmakta olup, bu planların Güvenlik Planlarıyla entegrasyonunun sağlanması amacıyla RSO kadrolarına Tehlikeli Madde

¹⁷ Aralık 2016 tarihinde yayınlanan 13 sayfalık raporun tam metni için bkz: https://www.us-cert.gov/sites/default/files/publications/JAR16-20296A_GRIZZLY%20STEPPE-2016-1229.pdf

¹⁸ Bknz: E.Volkman, a.g.e., s.109-111

¹⁹ Bknz: Kurt Riess, Topyekün Casusluk, s:164

Güvenlik Danışmanı uzman kadrosu bulunmamaktadır. Tehlikeli yük operasyonlarının herhangi bir güvenlik zafiyeti yaratmaması ve limanlarda alınan diğer güvenlik önlemleriyle entegrasyonunun sağlanmasına yönelik bu konuda uzman bir personelin RSO kadrosunda bulunmaması güvenlik zafiyeti olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tüm bu gelişmeler çerçevesinde İdare'nin RSO'lar da belirlediği yeterlilik kriterlerine İSG Uzmanı, Siber Güvenlik Uzmanı ve Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı kadrolarını dahil etmemesi nedeniyle limanlardaki güvenlik planlarının bu hususlarda entegrasyonunun sağlanamamasından kaynaklanan güvenlik zafiyetleri bulunmaktadır.

9. SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz taşımacılığında güvenlik tedbirlerinin artırılmasını sağlayan ISPS Kod, 2002 yılında uluslararası konferansta kabul edilmiş ve 2004 yılında anlaşmaya taraf olan devletlerce yürürlüğe girmiştir. Daha önce SOLAS 74 antlaşması çerçevesinde yürütülen emniyet tedbirleri ISPS Kod ile güvenlik tedbirleri olarak hayata geçirilmiştir.

Dünya ticaretinin deniz yoluyla yürütülüyor olması deniz ticareti ve deniz taşımacılığının güvenliğini artırma yönünde birçok tedbir alınmasına neden olmuştur. Güvenlik tedbirlerinin artırılması sağlanırken deniz ticareti ve deniz taşımacılığının hareket kabiliyeti kısıtlanmamalıdır. Deniz ticareti yürütülürken güvenlik tedbirlerinin maksimum seviyede uygulanması sağlanmalı, ancak deniz ticaretinin hareket kabiliyeti engellenmemelidir. Alınan ve alınacak güvenlik tedbirleri ticari faaliyetleri sekteye uğratacak veya durduracak şekilde uygulanmayarak bu doğrultuda bir denge gözetilmelidir.

ISPS Kod'da da alınan güvenlik tedbirlerinin bu doğrultuda yürütülmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu kapsamda ISPS Kod'da "Liman tesisindeki güvenlik önlemleri ve işlemleri; yolcular, gemi, gemi personeli ve ziyaretçiler, mallar ve hizmetler için, en az müdahale gerektirecek veya onlarda en az gecikmeye neden olacak şekilde uygulanacaktır" ifadesi yer almaktadır.

Deniz güvenliğinin sadece ilgili şirketler ve kurumların ayrı ayrı yaptığı faaliyetlerle değil, ilgili tüm şirket ve kurumların birbiri ile entegre olacak şekilde yürütülmesini önemli kılmaktadır. Özellikle deniz ve gemi güvenliğinin başlangıç noktası olan liman tesislerinde ki güvenlik planlarının ilgili Bakanlıklar ve liman işletmeleri tarafından entegre olacak şekilde hazırlanması gerekmektedir. Bu planların entegre edilmemiş olması bir güvenlik zafiyeti olarak ortaya çıkmaktadır.

ISPS Kod kapsamında liman güvenliği ile ilgili hususlar, Uluslararası Denizcilik Örgütü başkanlığında ISPS Koda tabi devlet otoriteleri sorumluluğunda yürütülmektedir. Türkiye'de ISPS Kodun uygulanmasına yönelik yetkili otorite Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak belirlenmiştir. Türkiye'de ISPS Koda tabi toplam 183 Liman Tesisi (2 liman işletme izni alamadığından iptal edilmiş) bulunmaktadır. Liman Tesisleri listesi EK-1'de sunulmuştur.

“Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Sağlanması hususunda ilgili mevzuatlar incelendiğinde; Limanlar Kanunu, Sahil Güvenlik Kanunu, Özel Güvenlik Kanunu, Denizde Can ve Mal Emniyeti Kanunu, Gümrük Kanunu, Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında KHK, Deniz ve Kıyılarında Görülecek Başboş Mayın, Patlayıcı Madde ve Şüpheli Cisimlerin Yok Edilmesi Hakkında Kanun, Serbest Bölge Kanunu, Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu, Sivil hava meydanları, limanlar ve sınır kapılarında güvenliğin sağlanması görev ve hizmetlerin yürütülmesi hakkında yönetmelik, Liman tüzükleri, yönetmelikler ve talimatlar olduğu görülmektedir” (Karamete, 2010:83).

ISPS Kodun Türkiye’de uygulanmasına yönelik diğer devlet kurumlarıyla entegre bir sistem kurulması Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği’nde belirtilmiştir. Yönetmeliğe göre yetkili otorite olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gerekli gördüğü zamanlarda Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı temsilcilerinin katılımı ile toplantılar yapacağı ifade edilmektedir.

Deniz ticaretinin güvenliği sağlanırken ilgili devlet kurumlarının entegre bir şekilde güvenlik konularında görüşmesi sadece Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın gerekli gördüğü zamanlarda yapılması Türkiye’deki uygulamalarda meydana gelen zafiyet olarak ortaya çıkmaktadır.

İlgili devlet kurumlarının deniz ticaretinin güvenliği ve ISPS Kod faaliyetlerinin yürütülmesinin takibi açısından her ay toplanması bu tür güvenlik zafiyetlerinin ortadan kaldırılmasını sağlayacaktır. ISPS Kodun uygulanmasına yönelik koordinasyon sağlanan devlet kurumlarına yetkili RSO’ların da katılmaması uygulamadan doğan aksaklık olarak değerlendirilmektedir.

ISPS Kodun uygulandığı sahalarda limanları en iyi bilen, çevreden kaynaklanan tehditleri yaşayan ve sahadaki uygulayıcısı olan RSO temsilcilerinin de bu toplantılarda tespit ettikleri aksaklıklar hakkında kurula rapor sunması alınan tedbirlerin uygulanabilirliği açısından önem arz etmektedir.

Ayrıca ISPS Kod'un limanlardaki uygulama şekilleri her yıl düzenli olarak ilgili Liman Başkanlıkları tarafından yürütülmektedir. Türkiye'deki tüm limanların güvenliği 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun kapsamında yürütülmektedir.

Yasa kapsamındaki personeli güvenlik hizmetleri de ilgili Jandarma ve Emniyet Müdürlükleri tarafından denetlenmektedir. Devlet kurumlarının limanlardaki güvenliğe yönelik denetimlerini birbirinden bağımsız olarak yerine getirmesi ayrı bir güvenlik zafiyeti olarak ortaya çıkmaktadır.

ISPS Kod kapsamında icra edilen denetimler güvenlik planındaki prosedürlerin güncelliğini kontrol ederken, özel güvenlik görevlilerinin denetimleri yasal süreçlerde yapılması gereken kanuni zorunlulukların zamanında yapılıp yapılmadığını denetlenmektedir. Güvenlik konusundaki denetimlerde devlet kurumlarının entegre olması ve ISPS Kod da dâhil tüm hususları inceleyecek şekilde limanların güvenliğine yönelik bir denetim mekanizması oluşturulması gerekmektedir.

Ayrıca limanlarda risk analizi açısından hazırlanan güvenlik değerlendirmelerindeki konu başlıklarının ve yeterliliğinin uzman ekipler tarafından tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir. Deniz, gemi ve liman güvenliği kapsamında hazırlanan güvenlik değerlendirmelerinde tehdit odaklı ve tehdit senaryolarına dayalı puanlama sistemi oluşturulması ve alınması gereken tedbirlerin bu senaryolar ışığında belirlenmesi muhtemel risklerin belirlenmesinde önem arz etmektedir.

Kapsayıcı ve etkili bir güvenlik değerlendirmesi ışığında hazırlanacak olan güvenlik planlarının uygulayıcısı olan liman çalışanlarının eğitim, talim ve tatbikatlar ile hazır hale getirilmesi gerekmektedir.

Özellikle LNG, LPG ve Akaryakıt limanlarındaki tatbikatların ilgili Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu veya RSO yetkilileri tarafından değil, diğer devlet kurumlarının ilgili temsilcileri nezaretinde bizzat Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından icra edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde güvenlik planlarının etkili bir şekilde uygulanması ve çalışanların farkındalığının artırılması sağlanmış olacaktır.

ISPS Kod kapsamında her bir liman tesisi için bir liman tesisi güvenlik sorumlusu atanması gerekmektedir. Ayrıca ISPS Kod'da liman tesisi güvenlik sorumlusu olarak

atanan kişinin bir veya birden fazla liman tesisleri için de, liman tesisi güvenlik sorumlusu olarak atanabileceği belirtilmektedir.

Bu durum da kodun eksikliği ve bu eksiklikten kaynaklanan güvenlik zafiyeti olarak ortaya çıkmaktadır. Limanların güvenlik planlarının uygulanmasından sorumlu olan liman tesisi güvenlik sorumlularının birkaç limandan sorumlu olacak şekilde görevlendirilmesi mevcut güvenlik tedbirlerinin zafiyete uğramasına neden olacaktır. Ayrıca güvenlik seviyesi artışlarında sorumlulukları daha fazla olan liman tesisi güvenlik sorumlusunun aynı anda birkaç limanın güvenliğindeki seviye değişikliklerinde alması gereken tedbirleri etkili şekilde uygulayabilme imkânı bulunmamaktadır. Bu durumda limanlara yönelik güvenlik zafiyetinin artmasına neden olacaktır.

24 saat esasına göre hizmet veren liman tesisleri incelendiğinde en az bir liman tesisi güvenlik sorumlusu bulundurulmadığı görülmektedir. Bu durumun da ayrı bir güvenlik zafiyetine neden olduğu değerlendirilmektedir. 24 saat esasına göre hizmet veren limanlarda 24 saat esasına göre en az bir liman tesisi güvenlik sorumlusu bulundurulması gerekmektedir. Liman operasyonlarının devam ettiği süre içerisinde güvenlik tedbirleri 24 saat devam etmektedir. Liman güvenliğinin 24 saat devam ettiği süre içerisinde liman tesisi güvenlik sorumlularının da görevinin başında olması gerekmektedir.

Liman tesisi güvenlik sorumlularının 7 gün 24 saat esasına göre görev yapması ve liman operasyonları devam ettiği sürece görevinin başında bulunması önem arz etmektedir. Bu kapsamda ilgili liman tesisi güvenlik sorumlularının da bu şekilde istihdam edilmesine yönelik Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından bir düzenleme getirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'deki limanlarda görevlendirilen liman tesisi güvenlik sorumlularının genellikle liman operasyonlarından sorumlu bir yetkili olduğu veya liman güvenliğinden sorumlu bir yetkili olduğu görülmektedir.

Liman tesisi güvenlik sorumluluğu gibi önemli bir görevin limanda başka görevlerde çalışan personeller tarafından ikinci bir iş olarak yapılıyor olması Kod'un gerekliliklerinin yerine getirilmesinde zafiyetlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Liman operasyonlarından sorumlu olan bir çalışanın aynı zamanda liman tesisi güvenlik sorumlusu olarak görevlendirilmesi limandaki güvenlik faaliyetleri kapsamında yeterli bilgiye sahip olmadığından zafiyet olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı durum limandaki güvenlik uygulamalarından sorumlu olan çalışanları ikinci bir görev olarak liman tesisi güvenlik sorumlusu olarak görevlendirilmesinde de ortaya çıkmaktadır. Bu personelin limandaki fiziki, elektronik ve personelli güvenlik konularında bilgi sahibi olduğu, ancak gemi liman arayüzündeki faaliyetlerde alınması gereken güvenlik tedbirlerinden ve liman operasyonlarına yönelik bilgi sahibi olmadığı görülmektedir.

Bu maksatla liman tesisi güvenlik sorumlularının başka bir iş yapamayacağına dair bir talimatın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayınlanmasının tespit edilen güvenlik zafiyetinin asgari seviyeye indirilmesi açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Liman tesisi güvenlik sorumluları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı onayı ile atanmaktadır. Bakanlık tarafından liman tesisi güvenlik sorumlusunda aranan nitelikler incelendiğinde;

- Liman tesislerine yönelik ISPS Kod eğitim sertifikasına sahip olmak,
- En az yükseköğrenim belgesine sahip olmak (ön lisans, lisans veya daha üst programlardan mezuniyet belgesi),
- Güvenlikle ilgili bir kurumda ya da bir liman tesisinde en az 2 yıl çalıştığına veya denizcilik ile ilgili lisans düzeyinde eğitim veren öğretim kurumlarından mezun olup en az 2 yıl bilfiil deniz hizmeti veya tersane görevi yaptığına dair hizmet belgesine sahip olmak,
- Liman tesislerine gelecek yabancı bayraklı gemilerle, ISPS Kod uygulamasına yönelik olarak sözlü ve yazılı irtibat sağlayabilecek düzeyde İngilizce bildiğinin teyit edildiğine ilişkin belgeye sahip olmak²⁰,

Liman tesislerinin güvenliğinden sorumlu olan kişilerde aranan nitelikler incelendiğinde güvenlik bilgisi ve tecrübesi olmasının esasen aranmadığı görülmektedir. Denizcilik ile ilgili lisans mezunu olmanın da yeterli olduğu belirtilmektedir.

²⁰ Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu (PFSO) Atama Kriterleri. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

Ülke ekonomisi ve güvenliği açısından stratejik öneme haiz limanların güvenliğinden sorumlu kişilerin güvenlik tecrübelerinin olmamaları en büyük güvenlik zafiyeti olarak karşımıza çıkmaktadır.

Liman Tesisi Güvenlik Sorumlularının yürüttüğü faaliyetler ve aranan kriterler incelendiğinde;

- Güvenlik Planında belirtilen tüm güvenlik uygulamalarının gerçekleştirilmesinden sorumlu oldukları ancak, liman tesisi güvenlik sorumlusunda aranan kriterler içerisinde herhangi bir güvenlik tecrübesinin kesin olarak aranmaması güvenlik uygulamalarına vakıf olmamaları durumunu ortaya çıkarmaktadır.
- Liman tesisi güvenlik sorumluları yetkili eğitim kurumlarından aldıkları 3 günlük eğitim sonunda liman tesisi güvenlik sorumlusu sertifikasına sahip olabilmektedirler. Bu eğitimlerin içeriği incelendiğinde sadece ISPS Kodun amaçları, hedefleri, gereklilikleri ve uygulamasının anlatıldığı görülmektedir. Limanlarda gerçekleşecek muhtemel acil durumlarda anında müdahalenin gerçekleştirilebilmesi için çalışanlara verilmesi gereken eğitimler, liman tesisi güvenlik sorumlularının kendi konularına hakim olmamaları nedeniyle sadece evrak üzerinde gerçekleştirilebilmektedir.
- Eğitim, talim ve tatbikat hizmetlerinin uzman kadroları bünyesinde bulunduran RSO'lar tarafından verilmesinin zorunluluk haline getirilmemiş olması ve bu hizmetlerin güvenlik tecrübesi olmayan liman tesisi güvenlik sorumluları tarafından icra edilmesi limanların güvenliğinin sağlanmasında zafiyete neden olmaktadır.

Özellikle LNG, LPG ve Akaryakıt limanlarında alınan güvenlik tedbirleri incelendiğinde ise bu tür limanların deniz tarafından suüstü ve sualtı yaklaşım alanlarında güvenlik zafiyeti olduğu görülmektedir.

Bomba yüklü teknelerin limanlara ve limanlardaki gemilere intihar saldırısı düzenlemesi senaryosuna karşı herhangi bir koruyucu tedbir alınmadığı tespit edilmiştir. Türkiye'de BOTAŞ, TÜPRAŞ gibi stratejik öneme haiz liman tesisleri başta olmak üzere tüm LNG, LPG ve Akaryakıt Limanlarının bu tür saldırı senaryolarına dayalı fiziki güvenlik tedbirleri de alması önem arz etmektedir.

Patlayıcı madde yüklü sürat botlarıyla gemilere veya liman tesislerine yapılacak muhtemel intihar saldırılarını engellemek için limanların deniz giriş noktalarının çok iyi şekilde kontrol altına alınması gerekmektedir.

Ayrıca muhtemel olaylara karşı özel güvenlik bünyesinde deniz devriyeleri ve sualtı arama ekipleri oluşturulması gerekmektedir. Bu konuda 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunda belirleyici bir madde bulunmadığından dolayı deniz devriyeleri ve sualtı aramalarının özel güvenlik marifetiyle yapılabilmesi için yasal mevzuat hazırlanarak bu boşluğun kapatılması gerekmektedir.

Deniz devriyeleri ve sualtı arama timlerinin stratejik öneme haiz limanlarda istihdamının sağlanması etkin güvenlik tedbirlerinin uygulanması ve muhtemel olaylara anında müdahale edilmesini sağlayarak bu boşluktan dolayı meydana gelecek risklerinin asgari seviyeye indirilmesini sağlayacaktır.

Bu tür limanlarda deniz bariyerleri ve sualtı sonar sistemleri konuşlandırılmasının ulusal güvenlik politikası haline getirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde bu tür limanlara yönelik denizden yapılacak saldırılara karşı ülke ekonomisini sarsacak ve yüksek oranlı can kayıpları yaşatacak terör saldırılarına maruz kalınabileceği değerlendirilmektedir.

Akaryakıt, LNG, LPG limanlarının haricinde terör saldırılarında kullanılan malzemeler başta olmak üzere insan kaçakçılığı, uyuşturucu madde kaçakçılığı, silah kaçakçılığı vb. birçok yasa dışı faaliyetlerin transferinin konteynerler vasıtasıyla yapıldığı bilinmektedir. Merkezi Stockholm'de bulunan Barış Araştırma Enstitüsü "Sipri" tarafından yapılan bir araştırmada, dünya genelinde mühürlü olarak gemilere yüklenen konteynerlerden sadece yüzde 2'sinin kontrol edildiği belirlenmiştir. Kontrolleri yapılmayan konteynerlerle kaçak malzemenin dünyanın birçok yerine ulaştırılabildiği tespit edilen sonuçlardan bir diğeri olarak karşımıza çıkmaktadır²¹.

Kargo hırsızlığından kaynaklanan kayıpların yalnızca ABD'de milyarlarca dolar olduğu tahmin edilmektedir. Limanlarda uygulanacak bir güvenlik programı için fon harcaması yapmak gerekse de hırsızlıktan kaynaklanan zararlar göz önünde bulundurulduğunda bu fon harcamasının tasarruf sağlayacağı düşünülmektedir. Liman İşletmelerinin yetersiz

²¹ Dünya Bülteni; Kontroller azaldı silah kaçakçılığı kolaylaştı. Bknz: <https://www.dunyabulteni.net/genel/kontroller-azaldi-silah-kacakciligi-kolaylasti-h194939.html>

kaldığı güvenlik tedbirleri nedeniyle iş kaybından kaynaklanan zarar daha büyük ölçülerde olmaktadır (U. S. Department of Transportation. 1997:14). Bu kapsamda limanların kara tarafında alınan güvenlik tedbirleri incelendiğinde ise özellikle konteyner limanlarında alınan güvenlik tedbirlerinin yeterli seviyede olmadığı değerlendirilmektedir.

ISPS Koda tabi limanlarda 5 yıl süreli liman tesisi güvenlik değerlendirmesi hazırlanmaktadır. Liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, liman tesisi güvenlik planını geliştiren ve güncel kalmasını sağlayan ayrılmaz bir parçadır. ISPS Kod da liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, taraf devlet tarafından yapılmasını belirtmektedir. Taraf devlet bu yetkisini tanınmış bir güvenlik kuruluşuna devredebilmektedir. Türkiye’de ISPS Kodun uygulanmasında sorumlu otorite olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetki devri sözleşmesiyle tüm limanlara yönelik liman tesisi güvenlik değerlendirmesi yapma yetkisini 3 güvenlik şirketine vermiştir.

OYAK Savunma ve Güvenlik Sistemleri A.Ş., TEPE Savunma ve Güvenlik Sistemleri A.Ş. ve ATEM Güvenlik şirketleri yetkili RSO olarak tüm limanlara yönelik liman tesisi güvenlik değerlendirmesi hazırlama ve onaya sunma yetkisine sahiptir. Bu RSO’ların haricinde kendi limanlarına yönelik yetki sahibi olarak dokuz RSO daha Türkiye’de faaliyet göstermektedir.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmesi hazırlayan RSO’lar hazırladıkları değerlendirmeyi yetkili otorite olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na onaya sunmak zorundadır. Değerlendirme Kod’un B bölümündeki kılavuzu dikkate alınarak hazırlanmaktadır. Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri limanın bulunduğu konumu ve yapısı itibarıyla değişen tehditler dikkate alınarak periyodik olarak gözden geçirilmek zorundadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan liman tesisi güvenlik değerlendirmesi formatında hazırlanması gerekmektedir.²²

Bakanlık tarafından yayımlanan format incelendiğinde limana yönelik önemli altyapı ve değerlerin korunmasına yönelik tedbirler, önemli değerler ve altyapıya karşı muhtemel tehditlerin neler olduğu ve gerçekleşebilme ihtimalleri, bu tehditlere karşı alınan önlemlerin neler olduğu ve yeterliliği, insandan kaynaklanan zafiyetler de dâhil

²² Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi Formu. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

altyapıda ve faaliyetlerdeki zayıflıkların neler olduğu tanımlanmakta ve risk analizi yapılmaktadır. Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin taslak şablonu incelendiğinde limana yönelik muhtemel risklerin tanımlanması puanlanmakta ve risk grubunun bu şekilde tespit edildiği görülmektedir.

Oysaki limana ait kritik alt yapı tesislerinin tanımlanmasının neticesinde limana yönelik muhtemel tehditlerin hangi senaryolar ışığında gerçekleştirilebileceğinin ortaya konulması gerekmektedir. Ortaya konulacak bu tehdit senaryolarının puanlanması sonucu riskin belirlenmesi daha gerçekçi bir tehdit analizinin yapılmasını sağlayacaktır.

Tehdit senaryolarının puanlanarak riskin ortaya konulması alınan güvenlik tedbirlerinin yeterliliğini de belirleyecektir. Ayrıca liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin risk senaryolarına göre değerlendirme de belirtilen aralıklarla gözden geçirilerek ve tehdit senaryolarının geçerliliği test edilerek güvenlik değerlendirmesinin güncelliğinin sürdürülmesi gerekmektedir. Bu konuda Türkiye’de tüm limanlara yönelik yetki devri alan RSO’lar olan OYAK Savunma ve Güvenlik Sistemleri A.Ş., TEPE Güvenlik ve ATEM Güvenlik tarafından hazırlanan taslak Güvenlik Değerlendirmesi üzerinde ortak bir çalışma yapmıştır. Çalışma Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na onay için sunulmuş ISPS Koda tabi tüm limanlarda uygulanması planlanmıştır. RSO’ların ortak çalıştığı güvenlik değerlendirmesi taslağı 5188 Sayılı yasa kapsamında belirtilen hususlar ve siber güvenlik kapsamında alınması öngörülen tedbirlerle birlikte ortaya konulmuştur. Değerlendirme taslağı MSC 89-INF.13, ISO/PAS 20858 ve ISO 27001 standartlarında belirtilen kriterler ve 5188 sayılı özel güvenlik hizmetlerine dair kanun entegre edilerek oluşturulmuştur. Örnek Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi EK-2’de sunulmuştur.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmesi’nin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından onaylanmasını müteakip değerlendirmenin ayrılmaz bir parçası olan liman tesisi güvenlik planları hazırlanmakta ve Bakanlık onayına sunulmaktadır. Liman tesisi güvenlik planı yetkili kuruluş olan RSO’lar tarafından hazırlanabilmekte olup, liman tesisi güvenlik sorumluları tarafından da hazırlanabilmektedir.

Türkiye’de faaliyet gösteren limanlarda ayrıca Koruma ve Güvenlik Planı ile Acil Durum Planları da hazırlanmaktadır. Bu planların haricinde tehlikeli yüklerin elleçlendiği limanlarda tehlikeli yüklere ilişkin planlar da hazırlanmaktadır.

Bu çalışmada ISPS Koda tabi tüm limanlarda hazırlanan liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, liman tesisi güvenlik planı, koruma ve güvenlik planı ile acil durum planları incelenmiş ve planların ilgili bakanlıkların kontrolünde hazırlanmasından dolayı birbirinden bağımsız olarak hazırlandığı tespit edilmiştir.

Oysaki güvenlik planlarının birbiri ile entegrasyonunun sağlanması ve ilgilileri tarafından uygulamaya konulması alınan güvenlik tedbirlerinin uygulanabilirliği açısından önem arz etmektedir. Bu maksatla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın İçişleri Bakanlığı ile Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı kadrolarındaki uzman personellerden faydalanarak ISPS Kod ve Güvenlik/Emniyet tedbirleri kapsamında ortak bir çalışma kurulu oluşturması ve planları bu kurul vasıtasıyla denetleyerek onaylaması gerekmektedir. Bu şekilde oluşturulacak olan denetim mekanizması limanlarda güvenlik planlarının birbirinden bağımsız hazırlanmasından kaynaklanan güvenlik zafiyetlerinin asgari seviyeye indirilmesini sağlayacaktır. Ayrıca devlet kurumları arasında gerçekleştirilen entegrasyon ISPS Kod faaliyetleri ile diğer güvenlik uygulamalarının entegrasyonunun işlerliğini de artıracaktır.

Yapılan incelemelerde İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının limanlarda gerçekleştirdikleri denetimlerde ayrı formlar kullanıldığı görülmüştür. Özel güvenlik kanunu kapsamında yürütülen denetimlerde limanda görev yapan özel güvenlik görevlilerinin kanunda belirtilen hizmetleri denetlenmektedir.²³ ISPS Kod kapsamındaki denetimlerde de liman tesislerinde özel güvenlik görevlilerinin içinde olduğu liman güvenlik uygulamaları denetlenmektedir.²⁴

Devlet kurumlarının entegrasyonunun sağlanması sonucu iki ayrı bakanlık tarafından yapılan denetimler limanın güvenliğine yönelik tek denetim haline getirilmesi gerekmektedir. Liman güvenliğinin tek elden denetlenmesi alınan tedbirlerin işlerliğini artırarak güvenlik planlarının da entegrasyonunu da sağlayacaktır. 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve ISPS Kod uygulamalarının birlikte

²³ Özel Güvenlik Hizmetleri Birleştirilmiş Genelgesi. Bknz:

<http://www.ozelguvenlik.pol.tr/SiteAssets/Sayfalar/MEVZUAT/%C3%96ZEL%20G%C3%9CVENL%C4%B0K%20H%C4%B0ZMETLER%C4%B0N%C4%B0N%20B%C4%B0RLE%C5%9ET%C4%B0R%C4%B0LM%C4%B0C5%9E%20GENELGES%C4%B0.pdf>

²⁴ Periyodik Denetim Değerlendirme Formu. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

denetlenmesine dair form, ilgili kurumların kullandığı form örnekleriyle birleştirilmiş, ilave kriterler eklenerek örnek olarak EK-3'te sunulmuştur.

Ayrıca tanınmış güvenlik kuruluşu olan RSO'ların devlet kurumları arasındaki entegrasyona uyum sağlaması açısından organizasyon şemasına iş güvenliği uzmanı dâhil etmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. İş güvenliği uzmanlarının dâhil edilmesi ile limanlardaki acil durum planlarının güncelliği, diğer güvenlik planlarıyla entegrasyonu sağlanarak etkili bir güvenlik planı ortaya konulabilecektir. Ayrıca teknolojik gelişmeler çerçevesinde güvenlik tehditlerine siber güvenliğinde dâhil edilebilmesi ve liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin bu siber tehditleri de kapsayacak şekilde yürütülmesi, bu tür tehditlerden kaynaklanacak güvenlik zafiyetlerinin asgari seviyeye indirilmesini sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- Akten, N, Albayrak.M.A.** (1988). *Deniz Taşımacılığı Klavuzu*. İstanbul: Ekim Matbaası.
- Arıboğan, D. Ü.** (2018). *Duvar*. İstanbul: İnkılap Kitapevi.
- Batır, K.** (2011). *Yirmi birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*. Ankara: Usak Yayınları.
- Başeren, S.,** (1994). *Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele*, Avrasya Dosyası, Cilt 1, No: 4, Ankara.
- Dıner, D.** (2015). *Yüzyılı Anlamak*. İstanbul. İletişim Yayınları.
- Evin, B.** (Kasım 2012). *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü*. Güvenlik Bilimleri Dergisi.
- Erensoy, M.** (2008). *Türkiye’de Deniz Yoluyla LNG Taşımacılığının Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Güngören, B. O.** (2006). *Türkiye’nin Deniz Yetki Alanları Üzerine Bir İnceleme*. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- International Maritime Organization,** (2004). *Measures to Enhance Maritime Security: Facilitation Aspects*, ISO/PAS 20858.
- Kayserilioğlu, E.** (2004). *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi.
- Kazan, H.** (2015). *Türkiye’de 1980 Sonrası Bölücü Terör Faaliyetleri ve Basında Yer Alış Biçimi*. Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Karamete, A.** (2010). *Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye’ye Entegrasyonu*. Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Polis Akademisi, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.
- Kol, B.** (2010). *Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Mahan A.T.** (2013). *Deniz Harbi Üzerine*. İstanbul: Doruk Yayımcılık.
- Martin, G.** (2017). *Terörizm Kavramlar ve Kuramlar*. Ankara: Adres Yayınları. Çeviri: İhsan ÇAPÇIOĞLU, Bahadır METİN
- Müdürlüğü, D. T.** (2016). *Deniz Ticareti 2016 İstatistikleri*. Ankara: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.
- Odası, D. T.** (2017). *Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikleri*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası.
- Odası, D. T.** (2018). *2017 Deniz Sektörü Raporu*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası.
- Odası, D. T.** (2017). *Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICC) - Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)’nun 2017 Yılı 2. Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu*. İstanbul: Deniz Ticaret Odası.
- Özgen C.** (2015). *Rota Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği*. Gece Kitaplığı.
- Özdağ. Ü.** (2016). *İstihbarat Teorisi*. Ankara: Kripto Basım Yayım Dağıtım.
- Pekdemir, I.M.** (1991). *Denizyolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyon*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi. İşletme Fakültesi.

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

Şendur, T. (2015). *Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığı, Türkiye’de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Taçyıldız, İ. (2014). *Mersin Liman Başkanlığı Acil Durum Eylem Planı*. Denizcilik Uzmanlık Tezi. Mersin: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İskenderun Liman Başkanlığı.

Transportation D,U,S. (1997). *Port Security: A National Planning Guide*. U. S. Deperment of Transportation.

Then, S, K. and Loosemore, M. (2006). *Terrorism Prevention, Preparedness, and Response in Built Facilities, Facilities, Vol., 24*.

Türkistanlı, T,T. Kuleyin, B. (2017). *Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri*. İstanbul: Cinius Yayınları.

Yıldız, U. (2005). *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Port Facility Security Code-ISPS Kod) Problemler ve Çözüm Önerileri*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.

İnternet Kaynakları

Aydoğdu, B. (2018, Ekim 18). *Deniz Haydutluğu: Somali Örneği*. Kırklareli Üniversitesi, Afrika Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi.
http://acm.klu.edu.tr/dosyalar/birimler/acm/dosyalar/dosya_ve_belgeler/18273850.pdf adresinden alındı

Birliği, T. A. (2018, Nisan 29). *Kuru Yük Gemileri*. Türk Armatörler Birliği:
<http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/> adresinden alındı

Başkanlığı, A. L. (2018, Ekim 16). *PSC Liman Devleti Kontrolü*. Aliğa Liman Başkanlığı:
http://www.aliagadenizcilik.gov.tr/gemi_sss.aspx adresinden alındı

Bülteni, D. (2018, Kasım 24). *Kontroller azaldı, silah kaçakçılığı kolaylaştı*. Dünya Bülteni:
<https://www.dunyabulteni.net/genel/kontroller-azaldi-silah-kacakciligi-kolaylasti-h194939.html> adresinden alındı

Başkanlığı, Ö. G. (2018, Mayıs 27). *Emniyet Genel Müdürlüğü Özel Güvenlik Daire Başkanlığı*. Özel Güvenlik:
<http://sinavsonuc.ozelguvenlik.pol.tr/Teskilat/GenelTeskilatIstatistik.aspx> adresinden alındı

CIA-The World Fact Book, (2018, Ekim 15). *World Geography. Review of Maritime Transport*: <https://www.cia.gov/librarypublications/the-world-factbook/geos/xx.html> adresinden alındı

Deniz, 7. (2018, Nisan 29). *İkinci LNG Gemisi Geliyor*. 7 Deniz Dergisi:
<http://www.7deniz.net/haber/45153/ikinci-lng-gemisi-geliyor.html> adresinden alındı

Ece, D. J. (2018, Mayıs 06). *Deniz Haydutluğunun Ekonomik Maliyeti*. Deniz Haber:
<http://www.denizhaber.com/deniz-haydutlugunun-ekonomik-maliyeti-makale,100639.html> adresinden alındı

(IMO), U. D. (2018, Mayıs 31). *Mevzuat, Genelge, Talimat, Duyurular*. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü: <http://www.didgm.gov.tr/> adresinden alındı

- Kartodlu, C.** (2018, NİSAN 08). *Deniz Haber Ajansı*. Deniz Haber: <https://groups.google.com/forum/#!msg/denizdeguvenlikegitmenleri/fWG5GyDOuy0/yyKFvZ2gLO0J> adresinden alındı
- Kurumu, T. İ.** (2018, Nisan 15). *Yollara Göre İhracat TÜİK*. Türkiye İstatistik Kurumu Web Sitesi: http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=621 adresinden alındı
- Link, M.** (2018, Ekim 28). *AON Launches Port Facility Security Toolkit*: <https://www.marinelink.com/news/launches-facility324747> adresinden alındı.
- Müdürlüğü, D. İ. D.** (2018, Haziran 10). *ISPS Kod Uygulamaları Kapsamında Periyodik Denetim Esasları*. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü: <http://www.didgm.gov.tr/> adresinden alındı
- Müdürlüğü, İ. S.** (2018, Haziran 03). *Acil Durum Planı Hazırlama Rehberi*. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı. İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü: <https://www.csgb.gov.tr/media/5435/acil-durum-plan%C4%B1-haz%C4%B1rlama-rehberi.pdf> adresinden alındı
- Müdürlüğü, M. G.** (2018, Haziran 03). *Sabotajlara Karşı Koruma Yönetmeliği*. Başbakanlık Mevzuat Bilgi Sistemi: <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=3.5.8813543&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0> adresinden alındı
- Müsteşarlığı, D.** (2018, Haziran 02). *Genelgeler ve Duyurular*. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü: <http://www.didgm.gov.tr/> adresinden alındı
- Müdürlüğü, Y. İ.** (2018, Ekim 16). *Turizm Gelirleri*. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Web Sitesi: <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR-201116/turizm-gelirleri-ve-giderleri.html> adresinden alındı
- Meclisi, T. B. M.** (2018, NİSAN 08). *Türkiye Büyük Millet Meclisi*. tbmm.gov.tr: <http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1308.pdf> adresinden alındı
- Nincic, D.** (2018, Ekim 17). *Maritime Terrorism: How Real is the Threat?, Maritime Security Review*, <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2012/09/MSR-Viewpoint-02-Maritime-Terrorism-How-Real-is-the-Threat.pdf> adresinden alındı
- Piracy, O. B.** (2018, Mayıs 06). *The State of Maritime Piracy 2016 Assessing The Economic and Human Cost*. oceansbeyondpiracy.org: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary> adresinden alındı
- Rodrigue, J.P.,** (2018, Ekim 15). *The Geography of Transport systems*. Hofstra University, Department of Global Studies and Geography: https://transportgeography.org/?page_id=1762 adresinden alındı
- Sistemi B.** (2018, Haziran 30). *6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu*. Başbakanlık Mevzuat Bilgi Sistemi: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6331.pdf> adresinden alındı
- Sistemi, M, B.** (2018, Ekim 18). *Mevzuat Bilgi Sistemi*: <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.16726&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> adresinden alındı
- Seanmunger,** (2018, Ekim 17). *Star-crossed voyager: The sad career of the MS Achille Lauro*. seanmunger.org: <https://seanmunger.com/2015/10/07/star-crossed-voyager-the-sad-career-of-the-ms-achille-lauro/> adresinden alındı

State, D. (2018, Ekim 17). *Designated Foreign Terrorist Organizations*. U.S. Department of State. <https://www.state.gov/r/pa/ei/> <https://www.state.gov/j/ct/rls/other/des/123085.htm> adresinden alındı

Systems, H,M,D. (2018, Kasım 21). *Naval Security, Ship Protection and Sea Barrier Technology*: <https://www.copybook.com/companies/halo-maritime-defense-systems> adresinden alındı

TBMM. (2018, Haziran 30). *Özel Güvenlik Hizmetleri Birleştirilmiş Genelgesi*. Özel Güvenlik Daire Başkanlığı: <http://www.ozelguvenlik.pol.tr/SiteAssets/Sayfalar/MEVZUAT/ÖZEL%20GÜVENLİK%20HİZMETLERİNİN%20BİRLEŞTİRİLMİŞ%20GENELGESİ.pdf> adresinden alındı

UNCTAD-New York and Geneva, 2017. (2018, Ekim 15). *Review of Maritime Transport*. <https://unctad.org/>: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf adresinden alındı

UNIC-Ankara, B. E. (2001, NİSAN 05). *Birleşmiş Mülletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*. denizmevzuat.udhb.gov.tr: <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> adresinden alındı

Ulaştırma, D. v. (2018, Nisan 08). *Mevzuat Bilgi Sistemi*. UDHB Mevzuat Bilgi Sistemi: <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx#> adresinden alındı

Wordpres. (2018, Mayıs 27). *2000/Yemen'de ABD Gemisi USS Cole Saldırısı* . Terör Takvimi: <https://terortakvimi.wordpress.com/2000/10/12/2000yemende-abd-gemisi-uss-cole-saldirisi/> adresinden alındı

10. EKLER:

10.1 EK-1: LİMAN TESİSLERİ LİSTESİ

ÜLKE LİMAN KODU ve IMO(GISI) Numaraları	LİMAN TESİSİ:	FAALİYET DETAYI:	İŞLETİCİ KURULUŞ:	ADRESİ:
2917001 (TRCKZ-0006)	ÇANAKKALE AKÇANSA LİMAN TESİSİ	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	AKÇANSA Çimento Sanayii ve Tic. A.Ş.	P.K.8 17600 Ezine/ÇANAKKALE
0234002 (TRIST-0012)	AKÇANSA LİMANI (AMBARLI)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, RO RO, Kimyasal Tanker, Asfalt Tankeri	AKÇANSA Çimento Sanayii ve Tic. A.Ş.	Marmara Mahallesi Ambarlı Liman Tesisleri Liman Cad. No:45 34524 Beylikdüzü / İSTANBUL
0907003 (TRALA-0001)	ALİDAŞ LİMANI (ALANYA)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	ALİDAŞ Alanya Liman İşletmeciliği A.Ş.	Çarşı Mah. İskele Mevkii 07400 Alanya / ANTALYA
2748005 (TRMRM-0001)	MARMARİS LİMANI (MUĞLA)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo	MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Günnücek Yolu Marmaris Limanı 48700 Marmaris/MUĞLA
2941006 (TRIZT-0010)	DİLER LİMAN İŞLETMESİ (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi,	DİLER DEMİRÇELİK ENDÜSTRİ ve TİC. A.Ş.	Hacı Akif Mah. Tayyar Yıldırım Cad. No:26 41800 Hereke/KÖRFEZ
2734007 (TRIST-0020)	GİSAŞ RIHTIMI (TUZLA)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	GİSAŞ GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş.	Tersaneler Cad. No:24/81700 İçmeler/TUZLA / İSTANBUL
0941008 (TRIZT-0023)	SOLVENTAŞ LİMANI (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker	SOLVENTAŞ TEKNİK DEPOLAMA A.Ş.	Tavşanlı Eynarca Mevkii 41455 Dilovası/GEZBE/ KOCAELİ
2931009 (TRISK-0007)	YAZICI LİMAN TESİSİ (İSKENDERUN)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner Gemisi	YAZICI DEMİR ÇELİK SAN. Ve TUR. TİC. A.Ş.	Organize Sanayi Bölgesi Sarıseki / İSKENDERUN
0941010 (TRIZT-0015)	KROMAN LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	KROMAN ÇELİK SAN. A.Ş.	Osmangazi Mah. Aşıroğlu Cad. No:175 Çayırova / GEZBE / KOCAELİ
0909011 (TRKUS-0002)	KUŞADASI LİMAN TESİSİ (AYDIN)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	EGE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Kuşadası Yolcu Limanı Güvercinada Cad. No:19 09400 Kuşadası/AYDIN
0941012 (TRIZT-0011)	FORD OTOSAN YENİKÖY İŞLKELESİ (KOCAELİ)	Car-Carrier (Araba Gemisi), Genel Kargo, Dökme Yük	FORD OTOMOTİV SANAYİ A.Ş.	İzmit Gölçük Yolu 14.Km. İhsaniye/Gölçük - KOCAELİ
2977013 (TRYLA-0001)	AKSA LİMAN TESİSİ (YALOVA)	Kimyasal Tanker, Dökme Yük, Genel Kargo	AKSA AKRİLİK KİMYA SANAYİ A.Ş.	Denizçalı Köyü Karamürsel Yolu 13.km PK 115 YALOVA
2741014 (TRIZT-0016)	ASLAN ÇİMENTO LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi	ASLAN ÇİMENTO A.Ş.	Darıca Taşlıman Mevkii Cami Mah. 41700 Gebze / KOCAELİ
2135015 (TRCES-0002)	ULUSOY ÇEŞME LİMANI	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo	ULUSOY ÇEŞME LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.	Atadağ Cad. No:2 35930 Çeşme / İZMİR
2241016 (TRIZT-0024)	TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİSİ (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri, Kimyasal Tanker	TÜRKİYE PETROL RAFİNERİLERİ A.Ş.	Tüpraş Rafineri Müdürlüğü / İzmit - KOCAELİ
0955018 (TRSSX-0003)	AYGAZ SAMSUN TERMİNALİ	LPG Tankeri	AYGAZ A.Ş.	Samsun Dolum Tesisleri Kirazlı Mevkii SAMSUN
0933019 (TRMER-0012)	OPET MERSİN TERMİNALİ (MERSİN)	Akaryakıt Tankeri	OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş.	Mersin Terminal Müdürlüğü Karaduvar Mah. 1029 Sk. No:113 33001 Mersin / İÇEL
0931020 (TRISK-0006)	İSKENDERUN TANK SAHASI VE DOLUM TERMİNALİ (İSKENDERUN)	Kimyasal Tanker	ADVANSASA POLYESTER SANAYİ A.Ş.	İskenderun Hammadde Dolum Tesisleri Akçay Mevkii / İSKENDERUN
0831021 (TRDYL-0005)	PETGAZ LPG DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ (HATAY)	LPG Tankeri	PET GAZ A.Ş.	Yeşilköy Kasabası Höyük Mevkii Dört Yol / HATAY
0931022 (TRDYL-0003)	AYGAZ DÖRTYOL TERMİNALİ	LPG Tankeri	AYGAZ A.Ş.	DÖRTYOL DOLUM TESİSİ Yeşilçaylı

				Köyü Kırıkköprü Mevkii P.K. 48 Dörtöl / HATAY
0934023 (TRIST-0008)	AYGAZ AMBARLI DOLUM TESİSİ (AMBARLI)	LPG Tankeri	AYGAZ A.Ş.	AYGAZ A.Ş. Yakuplu Mah. Genç Osman Cad. Beylikdüzü/İSTANBUL
0933024 (TRMER-0005)	ALPET MERSİN DOLUM TESİSİ	Akaryakıt Tankeri	ALTINBAŞ PETROL VE TİCARET A.Ş.	Yeni Mahalle 1040 Sk. No.10 Soda Sanayi Karşısı MERSİN
0234026 (TRAMB-0001)	MARPORT KONTEYNER TERMİNALİ (AMBARLI)	Genel Kargo, Dökme Yük, Konteyner	MARPORT LİMAN İŞLETMELERİ TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	Marmara Mahallesi Limanlar Yolu Cad. No:53 34526 Beylikdüzü / İSTANBUL
0234027 (TRIST-0014)	KUMPORT TERMİNALİ (AMBARLI)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner	KUMPORT LİMAN HİZMETLERİ VE LOJİSTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	Ambarlı Liman Tesisleri Liman Cad. No:43 34524 Beylikdüzü / İSTANBUL
0234028 (TRIST-0015)	MARDAŞ TERMİNALİ (AMBARLI)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	MARDAŞ MARMARA DENİZ İŞLETMECİLİĞİ TİCARET A.Ş.	Angurya Çiftliği Mevkii Yakuplu - Büyükçekmece / İSTANBUL
2907030 (TRAYT-0005)	PORT AKDENİZ ANTALYA LİMAN TESİSİ	Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Genel Kargo, Dökme Yük Gemisi, Konteyner	ORTADOĞU ANTALYA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Ortadoğu Antalya Liman İşletmeleri Müdürlüğü Büyükliman - Konyaaltı/ANTALYA
0934031 (TRZEY-0001)	ZEYPORT LİMANI (İSTANBUL)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	ZEYPORT ZEYTİNBURNU LİMAN İŞLETMELERİ SAN. VE TİC. A.Ş.	Sahil Kennedy Cad. ZEYPORT Zeytinburnu / İSTANBUL
0859033 (TRTEK-0003)	MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSİ (TEKİRDAĞ)	Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Kimyasal Tanker, Konteyner Gemisi	MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Bahçalevler Mah. Limanyolu Cad. No:19/A M. Ereğlisi / TEKİRDAĞ
0835034 (TRALI-0029)	LİMAN İŞLETMELERİ VE NAKLİYECİLİK (EGE ÇELİK) LİMAN TESİSİ (İZMİR)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	LİMAN İŞLETMELERİ VE NAKLİYECİLİK SANAYİ A.Ş.	Yeni Foça Yolu 3.Km. Çakmaklı Köyü Mevkii Nemrut Körfezi PK.75 Aliağa / İZMİR
0941035 (TRIZT-0022)	SHELL DERİNCE TERMİNALİ (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker	THE SHELL COMPANY OF TURKEY LTD.	Shell Derince Terminali PK. 45 İzmit / KOCAELİ
0833037 (TRMER-0006)	ATAŞ MERSİN TESİSİ (MERSİN)	Akaryakıt Tankeri	ATAŞ ANADOLU TASFİYEHANESİ A.Ş.	Karaduvar Mevkii PK.37 33001 MERSİN
2716038 (TRGEM-0005)	MKS MARMARA BORU HATTI VE ŞAMANDIRA SİSTEMİ (GEMLİK)	Kimyasal Tanker	MKS MARMARA ENTEĞRE KİMYA SANAYİ A.Ş.	PK. 12 Gemlik / BURSA
0907041 (TRAYT-0045)	ÇEKİSAN ANTALYA TERMİNALİ (Alanya-ANTALYA)	Akaryakıt Tankeri	ÇEKİSAN DEPOLAMA HİZMETLERİ LTD. ŞTİ.	Liman Mh. 60. Sk. No:25 Konyaaltı / ANTALYA
0907042 (TRAYT-0015)	SHELLTURCAS ANTALYA TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	SHELL & TURCAS PETROL A.Ş.	Liman Mah. 60. Sk. No:23 07070 Konyaaltı / ANTALYA
0916044 (TRGEM-0001)	BORUSAN LİMANI (GEMLİK)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro	BORUSAN LOJİSTİK DAĞITIM DEPOLAMA TAŞIMACILIK VE TİC. A.Ş.	Gemsaj Mevkii Ata Mah. 125. Sk. No:03 16601 Gemlik /BURSA
0916043 (TRGEM-0006)	GEMPORT LİMANI (GEMLİK)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro, Sıvılaştırılmış Gaz(Amonyak ve Türevleri)Tankerleri	GEMPORT GEMLİK LİMAN VE DEPOLAMA İŞLETMELERİ A.Ş.	Ata Mah. Liman Cad. No:12 Gemlik / BURSA
0941045 (TRIZT-0003)	ÇAYIROVA CAM SANAYİ LİMAN TESİSİ (GEBZE)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	ÇAYIROVA CAM SANAYİ A.Ş.	Fatih Tren İstasyonu Mevkii Çayırova-Gebze / KOCAELİ
0948046 (TRBXN-0001)	BODRUM YAT LİMANI	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	MUĞLA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Çarşı Mah. Kale Cad. Mendirek Mevkii No:1/24 Bodrum/MUĞLA

0835047 (TRIZM-0005)	BATILIMAN LİMAN İŞLETMESİ (ALİAĞA)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	BATILIMAN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Çakmaklı Köyü Nemrut Caddesi No: 13 PK 71 Aliğa / İZMİR
2935049 (TRDIK-0001)	DİKİLİ LİMANI (İZMİR)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri(Asfalt), Kimyasal Tanker (Bitkisel Yağ)	DİKİLİ LİMAN VE TURİZM İŞLETMELERİ TİCARET A.Ş.	Dikili /İZMİR
2935053 (TRALI-0033)	İDÇ NEMRUT LİMANI (İZMİR)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	İDÇ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Çakmaklı Köyü Kendirci Mevkii Aliğa / İZMİR
0941054 (TRIZT-0008)	ALTINTEL LİMAN TESİSİ (GEBZE)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri,	ALTINTEL MELAMİN SANAYİ A.Ş.	Fatih Mah. Fabrikalar Cad. No:24 Dilovası Gebze / KOCAELİ
0841055 (TRIZT-0012)	GÜBRETAŞ YARIMCA LİMANI	Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker	GÜBRETAŞ GÜBRE FABRİKALARI T.A.Ş.	Hayat Sk. No:24 Körfez / KOCAELİ
0941056 (TRIZT-0001)	AKTAŞ TANK TERMİNALİ (İZMİR)	Kimyasal Tanker	AK-TAŞ DIŞ TİCARET A.Ş.	Cumhuriyet Mah. Muammer Dereli Sk. Plaj Yolu İzmit / KOCAELİ
1317057 (TRCKZ-0002)	İÇDAŞ-1 LİMANI (ÇANAKKALE)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM SANAYİ A.Ş.	Değirmencik Köyü Köyaltı Mevki PK.20 Biga / ÇANAKKALE
0941058 (TRIZT-0018)	PETLINE PLATFORMU VE BORU HATTI (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker	PETLINE PETROL ÜRÜNLERİ TİCARET A.Ş.	Körfez Dolun Tesisi Güney Mah. Cumhuriyet Cad. 3. Sanayi Sitesi No:72 Körfez / KOCAELİ
0952059 (TRUNY-0001))	ÜNYE LİMANI	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	ORDU BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Cevizlidere Mevkii Ünye / ORDU
0941060 (TRDIL-0001)	ÇOLAKOĞLU METALURJİ LİMAN TESİSİ (Diliskelesi-KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	ÇOLAKOĞLU METALURJİ A.Ş.	41455 Diliskelesi - Gebze KOCAELİ
0816062 (TRGEM-0003)	BP GEMLİK DOLUM TESİSLERİ (GEMLİK)	Akaryakıt Tankeri	BP PETROLLERİ A.Ş.	BP Gemlik Dolun Tesisleri Küçükçukur Mevkii 16600 Gemlik / BURSA
0941063 (TRDRC-0004)	KORUMA KLOR ALKALİ LİMANI (DERİNCE)	Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo	KORUMA KLOR ALKALİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	Çınarlıdere Mevkii Derince İzmit / KOCAELİ
0941064 (TRIZT-0028)	TOTAL OIL TÜRKİYE DOLFEN TESİSLERİ (GEBZE)	Akaryakıt Tankeri	TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş.	Liman Tepe Mevkii Tavşanlı Köyü Gebze / KOCAELİ
2959065 (TRTEK-0002)	BUTANGAZ TRAKYA DEPOLAMATERMİNALİ (MARMARA EREĞLİSİ)	LPG Tankeri	BUTANGAZ A.Ş.	LPG Dolun ve Depolama Terminali Hendekli Tarla Mevkii Sultan Köy 59740 Marmara Ereğlisi/TEKİRDAĞ
0941067 (TRIZT-0027)	EVYAPPORT KIRAZLIYALI LİMANI (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro	EVYAP DENİZ İŞLETMECİLİĞİ LOJİSTİK VE İNŞ. A.Ş.	Kirazlıyalı Mah. 19 Mayıs Cad. No:1 Körfez/KOCAELİ
2441069 (TRIZT-0019)	POLİPORT LİMANI (KOCAELİ))	Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri	POLİPORT KİMYA SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım Liman Cad. No:7 Dilovası Gebze/KOCAELİ
2235070 (TRALI-0004)	TÜPRAŞ ALİAĞA TERMİNALİ (İZMİR)	Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, LPG Tankeri	TÜRKİYE PETROL RAFİNERİLERİ A.Ş.	TÜPRAŞ Rafineri Müdürlüğü Aliğa 35800 / İZMİR
0935072 (TRALI-0001)	EGE GÜBRE LİMAN TESİSİ (ALİAĞA)	Dökme Yük Gemisi, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Genel Kargo	EGE GÜBRE SANAYİ A.Ş.	25. Cadde NO:2 Çakmaklı köyü Aliğa / İZMİR
2935073 (TRALI-0002)	HABAŞ NEMRUT LİMANI (ALİAĞA)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	HABAŞ SANAYİ VE TIBBİ GAZLAR İST. END. A.Ş.	Nemrut Cad. No:19 Çakmaklı Köyü- Aliğa / İZMİR
2931075 (TRISK-0002)	GÜBRETAŞ İSKENDERUN LİMANI	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri	GÜBRETAŞ GÜBRE FABRİKALARI T.A.Ş.	Sarıseki Beldesi 12 Eylül Caddesi No:1 Sariseki- İskenderun / HATAY

2901076 (TRCEY-0004)	BOTAŞ CEYHAN LİMANI (ADANA)	Akaryakıt Tankeri	BOTAŞ BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş.	BOTAŞ Ceyhan Petrol İşletmeleri Müdürlüğü PK. 73 Ceyhan / ADANA
2931077 (TRDYL-0004)	BOTAŞ DÖRTYOL LİMANI (HATAY)	Akaryakıt Tankeri, LNG	BOTAŞ BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş.	BOTAŞ Dört Yol Petrol İşletmeleri Müdürlüğü PK. 5 Dört Yol / HATAY
2959078 (TRTEK-0001)	BOTAŞ LNG TERMİNALİ İSKELESİ (TEKİRDAĞ)	LNG Tankeri	BOTAŞ BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş.	PK. 17-59740 Marmara Ereğlisi / TEKİRDAĞ
2741079 (TRHER-0002)	NUH ÇİMENTO LİMAN TESİSİ (Hereke-KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	NUH ÇİMENTO SANAYİ A.Ş.	Akyar Mevkii 41800 Hereke - Körfez / KOCAELİ
0848081 (TRBXN-0003)	D-MARİN LİMAN TESİSİ (BODRUM)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	DOĞUŞ TURGUTREİS MARİNA LİMAN İŞLETMECİLİĞİ TURİZM VE TİCARET A.Ş.	Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:26 Turgutreis 48960 Bodrum / MUĞLA
0941084 (TRIZT-0020)	ROTA LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro	ROTA LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ A.Ş.	Atatürk Cad. Esin Sk. No:3 Yazgan İş Merkezi Kat:7 Kozyatağı / İSTANBUL
0908085 (TRHOP-0001)	HOPA LİMANI (ARTVİN)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri	PARK DENİZCİLİK VE HOPA LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Ortahopa Mah. Liman Cad. PK.5 08600 Hopa ARTVİN
0941086 (TRIZT-0017)	LİMAŞ LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri, Kötayner	LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	Sepetlipınar Mah. Yazlık Yol Altı Mevkii Yeniköy / KOCAELİ
2910087 (TRBDM-007)	ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI (BANDIRMA)	Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner, Kimyasal Tanker	ÇELEBİ BANDIRMA ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	Mehmet Akif Ersoy Cad. Bandırma / BALIKESİR
1834088 (TRHAY-0001)	HAYDARPAŞA LİMANI (İSTANBUL)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner	TCDD	TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi Müdürlüğü Harem / İSTANBUL
1835089 (TRIZM-0008)	ALSANCAK LİMANI (İZMİR)	Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker,	TCDD	TCDD Liman İşletme Müdürlüğü Atatürk Cad. No:95 Alsancak / İZMİR
0955090 (TRSSX-0008)	SAMSUNPORT LİMANI (SAMSUN)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Ro- Ro	SAMSUN ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ	Liman Mah. Rıhtım Cad. 55100 İlkadım/SAMSUN
0941091 (TRDRC-0001)	SAFİ DERİNCE LİMANI (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro,	SAFİ DerinceUluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.	Deniz Mh. D100 Karayolu Altı Derince/KOCAELİ
0931092 (TRISK-0009)	LİMAKPORT İSKENDERUN LİMANI (HATAY)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro	LİMAK İSKENDERUN ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	LimakPort İskenderun Liman Tesisi İskenderun / HATAY
0933093 (TRMER-0004)	M.I.P. MERSİN LİMANI (MERSİN)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Bitkisel Yağ, Konteyner, Ro-Ro, Yolcu Gemisi, Feribot, Akaryakıt Tankeri (BİTÜM), Kimyasal Tanker	MERSİN ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	Yeni Mah. 101. Cad. 5307 Sk. No:5 Akdeniz /MERSİN
0959094 (TRTEK-0005)	TEKİRDAĞ LİMANI (TEKİRDAĞ)	Feribot, Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker	TDİ A.Ş.	Barbaros Yolu Üzeri Liman/TEKİRDAĞ
2917095 (TRCKZ - 0004)	KARABİGA BELEDİYESİ LİMANI (ÇANAKKALE)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	KARABİGA BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Yalı Mah. Cumhuriyet Cad. Karabiga-Biga ÇANAKKALE
0955096 (TRSSX-0005)	SADAŞ SAMSUN TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	SAMSUN AKARYAKIT DEPOLAMA A.Ş.	Örnek Sanayi Sitesi Petrol Sk. No:16 Kırızlık Mevkii Kutlu Kent SAMSUN

0931100 (TRDYL-0001)	İPRAGAZ DÖRTYOL STOKLAMA TERMİNALİ (HATAY)	LPG Tankeri	İPRAGAZ A.Ş.	Dört Yol Stoklama Terminali Yeşilçaylı Köyü Kırıkköprü Mevkii Dört Yol / HATAY
0941101 (TRIZT-0004)	HABAŞ LPG TERMİNALİ (HABAŞ Tütünçiftlik Terminali) (KOCAELİ)	LPG Tankeri, Akaryakıt Tankeri	HABAŞ PETROL ÜRÜNLERİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	Barbaros Mah. Sumbül Sk. Ağa Deresi Körfez / KOCAELİ
2835102 (TRALI-0031)	PETKİM LİMANI (ALİAĞA)	Kimyasal Tanker, LPG Tankeri, Genel Kargo, Dökme Yük, Akaryakıt Tankeri, Ro-Ro, Konteyner	PETKİM PETROKİMYA HOLDİNG A.Ş.	P.K. 12 35801 Aliğa / İZMİR
2907103 (TRAYT-0003)	POAŞ ANTALYA TERMİNALİ LİMAN TESİSİ (ANTALYA)	Akaryakıt Tanker	PETROL OFİSİ A.Ş.	Antalya Terminal Müdürlüğü Liman Mah. Liman Cad. No:7 Konyaaltı/ANTALYA
2931105 (TRISK-0004)	PETROL OFİSİ İSKENDERUN TERMİNALİ	Akaryakıt Tanker	PETROL OFİSİ A.Ş.	Güzelçay Mah. Petrol Ofisi Lojmanları No:7 İSKENDERUN
2955106 (TRSSX-0002)	POAŞ SAMSUN TERMİNALİ (SAMSUN)	Akaryakıt Tankeri	PETROL OFİSİ A.Ş.	Kirazlık Mah. Atatürk Bulvarı No:1 Tekkeköy/SAMSUN
2935107 (TRALI-0036)	SOCAR TURKEY AKARYAKIT DEPOLAMA ALİAĞA TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	SOCAR TURKEY AKARYAKIT DEPOLAMA A.Ş.	Siteler Mah. Kardeşlik Cad. No:10 Aliğa / İZMİR
2934108 (TRIST-0006)	POAŞ HARAMİDERE TERMİNALİ (AMBARLI)	Akaryakıt Tankeri	PETROL OFİSİ A.Ş.	Ambarlı Mh. Etibank Tesisler Yolu No:1/7 34315 Avcılar / İSTANBUL
2961109 (TRZX-0001)	POAŞ TRABZON TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	PETROL OFİSİ A.Ş.	Yalınca Mah. Rize (Merkez) Cad. No:233 Ortahisar / TRABZON
2941111 (TRDRC-0002)	POAŞ DERİNCE TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	PETROL OFİSİ A.Ş.	Deniz Mah. Petrol Cad. No:39 41001 Derince / KOCAELİ
2731112 (TRIDM-0001)	İSDEMİR LİMAN TESİSİ (İSKENDERUN)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri	İSDEMİR İSKENDERUN DEMİR VE ÇELİK A.Ş.	31318 İskenderun / HATAY
2935113 (TRALI-0003)	TOTAL-OIL ALİAĞA TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş.	Atatürk Mah. Karaağaç Cad. No:9 Aliğa / İZMİR
2361114 (TRZX-0002)	TRABZON LİMAN TESİSİ (TRABZON)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	TRABZON LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.	İskenderpaşa Mah. İskele Cad. 61100 TRABZON
2931115 (TRDYL-0006)	RUBİS PETROL TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	RUBİS TERMİNAL PETROL TİCARET VE SANAYİ A.Ş.	Dört Yol Terminali Yeşilhöyük Mevkii Dört Yol/HATAY
0833116 (TRMER-0008)	MERSİN SERBEST BÖLGE RIHTIMI (MESBAŞ)	Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, LPG Tankeri	MESBAŞ-MERSİN SERBEST BÖLGE KURUCUSU VE İŞLETİCİSİ A.Ş.	Karaduvar Mahallesi Serbest Bölge Meydanı No:1 Akdeniz/MERSİN
0910117 (TRBDM-0005)	BAGFAŞ LİMANI (BANDIRMA)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker	BAGFAŞ GÜBRE FABRİKALARI A.Ş.	Bandırma-Erdek Yolu 10.km Bandırma / BALIKESİR
0831118 (2931118) (TRISK-0003)	ORHAN EKİNCİ İSKELESİ (İSKENDERUN)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	EKMAR DENİZCİLİK VE GEMİ ACENTALIĞI A.Ş.	Organize Sanayi Bölgesi PK.162 31200 Sarıseki- İskenderun / HATAY
0948119 (TRFET-0001)	FETHİYE BELEDİYESİ LİMAN TESİSİ (FETHİYE)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri,	MUĞLA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	Fethiye / MUĞLA
0941120 (TRDIL-0004)	EFESANPORT LİMAN TESİSİ (GEBZE)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Petrol Ürün Tankeri (Asfalt Yükü Taşıyan)	EFESAN DEMİR SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	Dilovası Organize Sanayi Bölgesi 1. Kısım D-1006 Sk. No:8 Dilovası – KOCAELİ
2901121 (TRCEY-0005)	TOROS TARIM CEYHAN TERMİNALİ	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker	TOROS TARIM SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	PK.83 01920 Ceyhan / ADANA
2701122 (TRCEY-0002)	SUGÖZÜ ENERJİ SANTRALİ TAHLİYE İSKELESİ (Ceyhan)	Dökme Yük Gemisi	İSKENDERUN ENERJİ ÜRETİM VE TİCARET A.Ş.	İşken-Sugözü Termik Santrali PK.31 Yumurtalık / ADANA

2941123 (TRIZT-0013)	İGSAŞ LİMANI (KOCAELİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker (Amonyak ve Melas), LPG, Tanker(Bitkisel ve Hayvansal Yağ)	İSTANBUL GÜBRE SANAYİ A.Ş.	Güney Mh. Petrol Cad. No:27 41784 Körfez/KOCAELİ
2941125 (TRIZT-0025)	TURKUAZ-İZGİN TERMİNALİ (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker	TURKUAZ PETROL ÜRÜNLERİ A.Ş. Ve İZGİN DEPOLAMA SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	Atalar Mah. Çaykoz Mevkii Körfez/KOCAELİ
0974127 (TRBTN-0001)	BARTIN LİMANI (BARTIN)	Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker,	BARTIN BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	BARTIN
0952128 (TRFAS-0001)	FATSA İSKELESİ (ORDU)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	ORDU BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Fatsa Balıkçı Barınağı / ORDU
0933129 (TRTAS-0001)	SEKA TAŞUCU LİMANI (TDİ TAŞUCU LİMANI) (MERSİN)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Hızlı-Kargo Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	SÜMER HOLDİNG A.Ş. TAŞUCU KAĞIT SANAYİ İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ (TDİ TAŞUCU LİMAN İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ)	Taşucu Mah. 33909 Silifke / MERSİN
2928130 (TRGIR-0002)	ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN TESİSİ (GİRESUN LİMAN TESİSİ (GİRESUNPORT))	Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Konteyner	ÇAKIROĞLU GİRESUN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. (GİRESUNPORT LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.)	Sultan Selim Mah. Mustafa Kemal Paşa Bulvarı No:9 GİRESUN
0933132 (TRTAS-0002)	MERSİN BÜYÜKŞEHİR TAŞUCU BALIKÇI BARINAĞI, FERİBOT VE YAT YANAŞMA İSKELESİ (MERSİN)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo	MERSİN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Reşadiye Mah. Taşucu / MERSİN
0953133 (TRRIZ-0001)	RİZE LİMANI (RİZE)	Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Yolcu Gemisi, Konteyner	RİPORT RİZE LİMAN İŞLETMESİ YATIRIM A.Ş.	Fener Mahallesi Menderes Bulvarı 53100 RİZE
0834134 (TRIST-0011)	KARAKÖY-SALIPAZARI LİMANI (İSTANBUL PORT) (İSTANBUL)	Yolcu/Hızlı Yolcu Gemileri	SALIPAZARI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ VE YATIRIMLARI A.Ş.	Kemankeş Mah. Kemankeş Cad. Merkez Han No:34 Karaköy / İSTANBUL
0916137 (TRGEM-0004)	GEMLİK GÜBRE LİMAN TESİSİ (GEMLİK)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, LPG Tankeri (Amonyak ve türevleri için)	GEMLİK GÜBRE SANAYİ A.Ş.	Hisar-tepe Mah. Kocaçukur Mevkii 16601 Gemlik / BURSA
0810138 (2910138) (TRCKZ-0001)	AYVALIK BELEDİYE İSKELESİ (ÇANAKKALE)	Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	AYVALIK BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Vehbibey Mah. Gazinocular Cad. No:1 Ayvalık / BALIKESİR
2867139 (TRZON-0002)	TTK ZONGULDAK LİMANI (ZONGULDAK)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Yolcu Gemisi	TTK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (TTK LİMAN VE DEMİRYOLU İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ)	Yayla Mah. Bağlı Cad. İhsan SOYAK Sk. 67090 ZONGULDAK
0931140 (TRDYL-0002)	MİLANGAZ DÖRTYOL TERMİNALİ	LPG Tankeri	MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SAN. A.Ş.	Dört Yol / HATAY
0941141 (TRIZT-0031)	MİLANGAZ KÖRFEZ LPG TERMİNALİ	LPG Tankeri	MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SAN. A.Ş.	Tüpraş Yolu Körfez / KOCAELİ
2767145 (TRERE-0001)	ERDEMİR LİMANI (KDZ. EREĞLİ)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker	EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FABRİKALARI T.A.Ş.	Uzunkum No:7 67330 Kdz. Ereğli / ZONGULDAK
0910147 (TRMRA-0001)	SARAYLAR LİMANI (MARMARA ADASI)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	BALIKESİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI	Saraylar - Marmara / BALIKESİR
2937148 (TRINE-0001)	İNEBOLU LİMANI (İNEBOLU)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker (Metanol)	ETİBAKIR A.Ş.	Camikebir Mah. Zaferyolu Cad. No:1 İnebolu / KASTAMONU
0967149 (TRZON-0003)	KARADENİZ EREĞLİ BOZHANE LİMANI (ZONGULDAK)	Genel Kargo	KDZ. EREĞLİ BELEDİYE BAŞKANLIĞI	Karadeniz Ereğli / ZONGULDAK

0933150 (TRMER-0003)	ENERJİ MERSİN TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	ENERJİ PETROL ÜRÜNLERİ PAZARLAMA A.Ş.	AdanaHoğlu Beldesi Şih İbrahim Ziyaret Yolu 33311 AdanaHoğlu / MERSİN
0948156 (TRMRM-0003)	DATÇA LİMAN TESİSİ (MUĞLA)	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	SS DATÇA MERKEZ SU ÜRÜNLERİ KOOPERATİFİ	İskele Mah. Balıkçı Barnağı Datça/MUĞLA
2955157 (TRSSX-0004)	TOROS TARIM SAMSUN LİMANI	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker	TOROS TARIM SANAYİ VE TİCARETA.Ş.	Tekke Köy 55120 SAMSUN
2859158 (TRTEK-0004)	TMO TEKİRDAĞ İSKELESİ	Dökme Yük Gemisi, Nebati Yağ Tankeri	TMO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	Eski Barbaros Yolu TEKİRDAĞ
0934161 (TRIST-0021)	UN RO-RO PENDİK TERMİNALİ (İSTANBUL)	Ro-Ro	UN RO-RO İŞLETMELERİ A.Ş.	Tersane Komutanlığı Yanı Güzelyalı Pendik / İSTANBUL
0933166 (TRMER-0001)	AKPET AKARYAKIT MERSİN TERMİNALİ (MERSİN)	Akaryakıt Tankeri	AKPET AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş.	Abdullah Şahutoğlu Mah. Kervanyolu Sk. No:26 Akdeniz / MERSİN
2917167 TRCKZ-0003)	ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI	Yolcu Gemisi, Hızlı Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker	ÇANAKKALE LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.	Cumhuriyet Mah. Sahil Yolu Cad. 17110 Kepez / ÇANAKKALE
0933168 (TRMER-0002)	NERGİS MERSİN TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	NERGİS PETROL MAD. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.	Soda Sanayi Kromsan Fabrikası Karşısı Kazanlı Mersin / İÇEL
0955170 (TRSSX-0001)	MİLANGAZ SAMSUN TERMİNALİ	LPG Tankeri	MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SAN. A.Ş.	Cumhuriyet Mah. Sanayi Sokak Tekkeköy / SAMSUN
2901171 (TRCEY-0003)	BTC HAYDAR ALİYEY DENİZ TERMİNALİ (CEYHAN)	Akaryakıt Tankeri	BOTAŞ INTERNATIONAL LTD.	Gölovası Mevkii Ceyhan / ADANA
0955172 (TRSSX-0006)	YEŞİLYURT LİMANI (SAMSUN)	Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner	YEŞİLYURT DEMİR ÇELİK ENDÜSTRİSİ VE LİMAN İŞLETMELERİ LTD. ŞTİ.	Organize Sanayi Bölgesi Kutlukent / Tekkeköy SAMSUN
2931174 (TRHAT-0002)	YENİYURT PETROL TERMİNALİ (HATAY)	Akaryakıt Tankeri, LNG	YENİYURT PETROL TERMİNAL A.Ş.	Yeni yurt Beldesi Aşağı Burnaz Mah. Cerrahoğlu Yolu No:1 Erzin / HATAY
0928175 (TRGIR-0003)	KARADENİZ LPG DEPOLAMA VE DENİZ TERMİNALİ (GİRESUN)	LPG Tankeri	KARADENİZ LPG DEPOLAMA VE DENİZ TERMİNALİ TİCARET A.Ş.	Eski Doğanent Yolu 2. Km Tirebolu/Giresun
0959176 (TRTEK-0006)	OPET MARMARA EREĞLİSİ TERMİNALİ (TEKİRDAĞ)	Akaryakıt Tankeri	OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş.	Sultanköy Mh. Ereğli Cad. No:78 Marmara Ereğlisi/TEKİRDAĞ
0955177 (TRSSX-0012)	ALPET AKARYAKIT TESİSİ (SAMSUN)	Akaryakıt Tankeri	ALTINBAŞ PETROL VE TİCARET A.Ş.	Kirazlık Mah. Çayçiçeği Sk. Tekkeköy / SAMSUN
2948178 (TRGUL-0002)	YENİ GÜLLÜK LİMANI (MUĞLA)	Dökme yük, Genel Kargo	GÜLLÜK MANDALYA TURİZM VE LİMAN HİZ. A.Ş.	Yeni Mah. Manastır Cad. 75. Sk. Güllük - Milas/MUĞLA
2935179 (TRFOC-0001)	FOÇA BELEDİYESİ YOLCU LİMAN TESİSİ (İZMİR)	Yolcu, Hızlı Yolcu	FOÇA BELEDİYE BAŞKANLIĞI	Foça / İZMİR
2935181 (TRALI-0005)	EGE GAZ LNG TERMİNALİ (ALİAĞA)	LNG Tankeri	EGE GAZ A.Ş.	Atatürk Mah. Karaağaç Cad. No:8 Aliğa / İZMİR
0935184 (TRALI-0006)	ALPET TÜRKİYE A.Ş. ALİAĞA TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	ALTINBAŞ PETROL VE TİCARET A.Ş.	Arapçiftliği Mevkii Gemi Söküm Karşısı Aliğa / İZMİR
0928185 (TRGIR-0004)	OPET GİRESUN-ESPIYE TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	OPET PETROLÇÜLÜK A.Ş.	Karadere Mah. Kızılcay Mevkii Espiy / GİRESUN
0916187 (TRGEM-0012)	RODAPORT LİMAN TESİSİ (GEMLİK)	Dökme Yük, Genel Kargo ve Konteyner	RODA LİMAN DEPOLAMA VE LOJİSTİK İŞLETMELERİ A.Ş.	Ata Mah. 146 Sk. No:5 Gemlik / BURSA
0941188 (TRIZT-0037)	YILPORT LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner	YILPORT KONTEYNER TERMİNALİ VE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	İçmeler Mevkii Dilovası 41455 Gebze / KOCAELİ

2959189 (TRTEK-0007)	MARMARA TERMİNALİ LİMAN TESİSİ (MARMARA EREĞLİSİ)	Akaryakıt Tankeri	MARMARA DEPOCULUK HİZMETLERİ A.Ş.	Sultanköy Mah. Maltepe Sk. No:66 Marmara Ereğlisi / TEKİRDAĞ
0948190 (TRBXN-0006)	BODRUM YOLCU LİMANI (MUĞLA)	Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri, Ro-Ro	BODRUM YOLCU LİMANI İŞLETMELERİ A.Ş.	İçmeler Kumbahçe Mah. Mantarburnu Mevkii Bodrum / MUĞLA
0941192 (TRIZT-0047)	AUTOPORT LİMANI (İZMİT)	Ro-Ro, Genel Kargo, Konteyner	AUTOPORT LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.	Sepetlipınar Mah. Arpalık Cad. No:100 Başiskele/KOCAELİ
2948193 (TRBXN-0008)	PALMARİNA BODRUM MARİNA (BODRUM)	Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri	BODRUM YALIKAVAK YAT LİMANI TİCARET A.Ş.	Çökertme Caddesi Yalıkavak / BODRUM
0941195 (TRIZT-0051)	OPAY KÖRFEZ DOLUM TESİSİ (KOCAELİ)	Akaryakıt Tankeri	OPAY AKARYAKIT DAĞITIM LTD. ŞTİ	Bulgurlu Mah. Sarıgazi Cad. No:47 Üsküdar / İSTANBUL
2935196 (TRALI-0011)	NEMPORT İSKELESİ (ALİAĞA)	Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro	NEMPORT LİMAN İŞL. VE ÖZEL ANTREPO NAKLIYE TİC.A.Ş.	Siteler Mah. Petrol Ofisi Cad. No:12 Aliağa / İZMİR
2834197 (TRIST-0074)	SARAYBURNU RIHTIMI (İSTANBUL)	Yolcu / Hızlı Yolcu Gemisi	TDİ A.Ş. İSTANBUL LİMAN İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ	Cankurtaran Mah. Sarayburnu Mevkii Eminönü- Fatih/İSTANBUL
0959198 (TRMAR-0001)	ARGAZ LPG AKARYAKIT DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ (MARMARA EREĞLİSİ)	LPG Tankeri, Akaryakıt Tankeri	ARGAZ LPG DOLUM VE TEVZİİ İNŞ. SAN. VE TİC. A.Ş.	Ekşielma Cad. No:33 Sultanköy Beldesi M. Ereğlisi / TEKİRDAĞ
0955199 (TRSSX-0032)	AKPET AKARYAKIT SAMSUN TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri	AKPET AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş.	AKPET DEPOLAMA VE DOLUM TESİSLERİ Sanayi Mah. Selyeri Mevkii Şeker Sk. No:372 Tekkeköy / SAMSUN
2933200 (TRMER-0052)	EUROİL KAZANLI MERSİN TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri	CANASLAN PETROLÇÜLÜK SANAYİ A.Ş.	Yenimahalle Mersin Cad. No:119 Kazanlı / MERSİN
0933201 (TRMER-0053)	SAVKA MERSİN TERMİNALİ	Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker	SAVKA PLAT. VE BORU HAT. İNŞ. İŞL. NAK. AKARYAKIT İÇ VE DIŞ TİC. A.Ş.	Çankaya Mh. İsmet İNÖNÜ Bul. 101. Cd. Canatan İş Mrk. No:9/17 MERSİN
2933202 (TRİSK-0029)	MMK METALURJİ İSKELESİ (İSKENDERUN)	Konteyner, Ro-Ro, Dökme Yük, Genel Kargo	MMK METALURJİ San. Tic. Ve Lim. İşl. A.Ş.	Özerli mah. Alparslan Türkeş Bulvarı No:346 Dört Yol/HATAY
2909203 (TRADN-0004)	D-MARİN DİDİM MARİNA	Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri	Doğuş Didim Marina İşletmeleri Turizm ve tic. A. Ş.	Didim Marina Kocaharıp- Karakuyu Mevkii Didim/Aydın
2967204 (TRZON-0009)	EREN LİMANI	Genel Kargo, Dökme Yük	Eren Enerji Elektrik Üretim A.Ş.	Büyükağz mevkii Muslu/ZONGULDAK
0931205 (TRISK-0033)	ASSAN LİMANI (İSKENDERUN)	Konteyner, Ro-RO, Dökme Yük, Genel Kargo	ASSAN Liman İşletme A. Ş.	İskenderun Organize Sanayi İSKENDERUN
0907207 (TRAYT-0022)	AKDENİZ AKARYAKIT DEPOLAMA TERMİNALİ (ANTALYA)	Akaryakıt Tankeri	AKDENİZ AKARYAKIT DEPOLAMA NAKLİYAT VE TİC. A.Ş.	Liman Mah. Akdeniz Blv. 64. Sok. Konyaaltı- ANTALYA
0934209 (TRIST-0084)	THY OPET YEŞİLKÖY TERMİNALİ (İSTANBUL)	Akaryakıt Tankeri	THY OPET HAVACILIK YAKITLARI A.Ş.	Atatürk Hava Limanı Yeşilköy Yolu Üzeri TASİŞ Gümrük Karşısı Bakırköy/İSTANBUL
0935210 (TRCES-0007)	SİĞACIK YAT LİMANI (TEOS MARİNA) (İZMİR)	Yolcu, Hızlı Yolcu	TEOS MARİNA İŞLETME VE TİCARET A.Ş.	Sığacık Mah. Akkum Cad. No:2 Sığacık-Seferihisar / İZMİR
1317211 (TRCKZ-0022)	İÇDAŞ-2 LİMAN TESİSİ (BEKİRLİKÖYÜ- ÇANAKKALE)	Dökme Yük	İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM SANAYİ A.Ş.	Bekirli Köyü Köyaltı Mevkii PK-20 Biga / ÇANAKKALE
0907212 (TRKAS-0001)	KAŞ BELEDİYESİ LİMAN TESİSİ (ANTALYA)	Yolcu, Hızlı Yolcu	KAŞ BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	Atatürk Cad. No:18 Kaş 07580 ANTALYA
0961213 (TRTZX-0013)	AYTEMİZ TRABZON TERMİNALİ	Petrol/Ürün Tankeri, Sıvılaştırılmış Gaz (LPG)	AYTEMİZ AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş.	Söğütluçeşme Cad. No:89Yeşilyalı Beldesi Arsin/TRABZON
0810214 (TRBZI-0001)	TUNA MADENCİLİK İSKELESİ	Genel Kargo, Dökme Yük	TUNA MADENCİLİK NAKLİYAT OTOMOTİV TİC.LTD.ŞTİ.	Marmara Adası Çınarlı Köyü Badalan Mevkii BALIKESİR

0935215 (TRALI-0024)	NEMRUT PLATFORMU (ALIAĞA)	LPG	NEMRUT LİMAN VE BORU HATLARI İŞLETMECİLİĞİ NAK. İÇ VE DIŞ TİC. LTD. ŞTİ. (MİLANGAZ LPG DAĞITIM TİC. VE SANAYİ A.Ş.)	Nemrut Körfezi Çakmaklı Köyü Aliağa/İZMİR
0801216 (TRYUM-0001)	SANKO LİMAN TESİSİ (Yumurtaalık)	Genel Kargo, Dökme Yük	SANKO Petrokimya Mam. San. Ve Tic. A.Ş.	Gölovası Köyü Sahil Kesimi Yumurtaalık / ADANA
0933217 (TRTAS-0010)	YEŞİLOVACIK LİMANI (TAŞUCU)	Genel Kargo, Dökme Yük	Yeşilovacık Liman İşletmeleri A.Ş.	Yeşilovacık Mh. Silifke / MERSİN
0959219 (TRTEK-0039)	ASYAPORT LİMANI (TEKİRDAĞ)	Konteyner	ASYAPORT Liman A.Ş.	Barbaros Mh. Denizciler Sk. No:12 Süleymanpaşa / TEKİRDAĞ
2910220 (TRMRA-0004)	Marmara Adası ERS İskelesi (BALIKESİR)	Genel Kargo, Dökme Yük	ERS İnşaat Müh. Asfalt Beton Taşımacılık San. Ve Tic. Ltd. Şti.	Çınarlı Mah. Badalan Mevkii Marmara Adası / BALIKESİR
0941221 (TRYAR-0002)	DP WORLD YARIMCA KONTEYNER TERMİNALİ	Konteyner	DP WORLD Yarımca Liman İşletmeleri A.Ş.	Marmara Mah. Mehmet Akif Ersoy Caddesi No:168 Yarımca-Körfez KOCAELİ
2917222 (TRKRB-0001)	CENAL KARABIĞA İSKELESİ	Genel Kargo, Dökme Yük	Cenal Elektrik Üretim A.Ş.	Zeytinlik Mah. 278. Sk. No:1 Karabiğa Biga/ÇANAKKALE
0934223 (TRAMB-0002)	AMBARLI DEPOLAMA VE DOLUM TERMİNALİ (TP Ambarlı)	Akaryakıt Tankeri	TP Petrol Dağıtım A.Ş.	Yakuplu Mah. Genç Osman Caddesi No:1/1 Beylikdüzü / İSTANBUL
0935224 (TRALI-0034)	APM Aliağa Terminali	Konteyner, Genel Kargo, Dökme Yük	APM Terminalleri Liman İşletmeciliği A.Ş.	Siteler Mah. Necmettin Giritlioğlu Cad. 6/12 Aliağa / İZMİR
0907225 (TRALA-0006)	Aytemiz Akaryakıt Alanya Dolum Tesisi	Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri	AYTEMİZ AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş.	Alanya Depolama ve Liman Tesisi Uğrak Mah. Merkez Sk. 5/1 Alanya / ANTALYA
2935226 (TRALI-0035)	Etki Limanı (Aliağa)	LNG Tankeri	ETKİ LİMAN İŞLETMELERİ DOĞALGAZ İTHALAT İHRACAT VE TİCARET A.Ş.	Kızılburun Mevkii Çakmaklı Köyü 35800 Aliağa / İZMİR
2954227 (TRKRS-0001)	Karasu Limanı	Feribot Yolcu Gemisi, Genel Kargo, Dökme Yük, Ro-Ro, Konteyner	İC İÇTAŞ SAKARYA KARASU LİMANI YATIRIM VE İŞLETME A.Ş.	Yalı Mah. Batı Karadeniz Cad. No:244 Karasu / SAKARYA
2957228 (TRSIC-0003)	SİNOP LİMANI	Genel Kargo, Dökme Yük, Yolcu Gemisi, Ro-Ro	SİPORT LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.	Meydankapı Mah. İskele Cad. Merkez/SİNOP
2907229 (TRAYT-0004)	ASBAŞ RIHTIMI LİMAN TESİSİ (ANTALYA)	Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo	ASBAŞ SERBEST BÖLGE KURUCUSU VE İŞLETİCİSİ A.Ş.	Antalya Serbest Bölgesi Liman Mah. No:44 Konyaaltı/ANTALYA
0977230 (TRYLA-0002)	YALOVA Ro-Ro TERMİNALİ	Ro-Ro	YALOVA Ro-Ro TERMİNALİ A.Ş.	Merkez mah. Yalova- Kocaeli Caddesi No:4/1- 4/2 Taşköprü-Çiftlikköy / YALOVA
2941231 (TRDIL-0005)	BELDE PORT LİMAN TESİSİ	Dökme Yük, Konteyner	MED LOJİSTİK A.Ş.	Dil İskelesi Mah. Liman Cad. No:13 Dilovası/KOCAELİ
2901232 (TRCEY-0006)	SÖNMEZ ÇİMENTO LİMAN TESİSİ	Dökme Yük, Genel Kargo	SÖNMEZ ÇİMENTO YAPI VE MADENCİLİK SAN. TİC. A.Ş.	Adana Yumurtaalık Serbest Bölgesi Sarımaçı SB Mahallesi 2. Bulvar 5. Cadde No:5/01 01920 Ceyhan/ADANA
2917233 (TRBZC-0002)	GESTAŞ BOZCAADA A.V. İSKELESİ LİMAN TESİSİ	Yolcu, Hızlı Yolcu	GESTAŞ Deniz Ulaşım Turizm Tic. A.Ş.	Alaybey Mah. Bozcaada Arabalı Vapur İskelesi
0931234 (TRHAT-0003)	ATAKAŞ LİMAN TESİSİ (İskenderun)	Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner	ATAKAŞ Liman İşletmeciliği ve Tic. A.Ş.	2. OSB Azganlık Mah. 21. Sk. No:9 Azganlık / HATAY
2917235 (TRCKZ-0023)	GESTAŞ Küçükkuyu Balıkçı Barınağı Yanışma Yeri	Yolcu, Hızlı Yolcu, Deniz Otobüsü	GESTAŞ Deniz Ulaşım Turizm Tic. A.Ş.	Küçükkuyu Balıkçı Barınağı Yeni Rihtım Küçükkuyu- Ayvacı/ÇANAKKALE
0935236 (TRALI-0037)	STAR RAFİNERİ LİMAN TESİSİ (Aliağa)	Akaryakıt Tankeri	STAR RAFİNERİ A.Ş.	Atatürk Mah. Aygaz Cad. Aliağa/İZMİR

2931237 (TRISK-0034)	TOSYALI Liman Tesisi (İskenderun)	Genel Kargo, Dökme Yük	TOSYALI Demir Çelik Sanayi A.Ş.	Organize Sanayi Bölgesi Necatî Özsoy Cad. İskenderun 31200 Sarıseki-İskenderun / HATAY
2941238 (TRIZT-0059)	Karayolları İkmal Müdürlüğü Tavşancıl Asfalt İşkelesi (Kocaeli)	Asfalt	Karayolları Genel Müdürlüğü	Yahya Kaptan Mah. D-100 Karayolu No:2 Tavşancıl - Dilovası / KOCAELİ
2934239 (TRIST-0085)	İstanbul Yeni Havalimanı Akaryakıt İkmal Terminali	Akaryakıt Tankeri	İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş.	Tayakadın Mah. Ulubatlı Hasan Cad. No:255 Arnavutköy / İSTANBUL

10.2 EK-2: LİMAN TESİSİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ

<p><i>VARSA</i></p> <p><i>TESİSE AİT</i></p> <p><i>VEYA</i></p> <p><i>TEMSİLEN</i></p>
--

(TESİS İSMİ)

LİMAN TESİSİ

GÜVENLİK

DEĞERLENDİRMESİ

Kontrol:

ONAY

ID:

İÇİNDEKİLER

<u>BÖLÜM-1 LİMAN TESİSİ BİLGİLERİ</u>	128
<u>1.1. Liman Tesisi Risk Analizi:</u>	129
<u>1.2. Güvenlik Politikası:</u>	129
<u>1.3. Tesis Güvenlik Organizasyon Yapısı ve Şeması:</u>	129
<u>1.4. Liman Tesisi Faaliyet Alanı:</u>	129
<u>1.5. Yük Elleçleme Kapasitesi:</u>	129
<u>1.6. İthalat ve İhracat Ülkeleri:</u>	129
<u>1.7. Aynı Anda Hizmet Verdiği Gemi Sayısı:</u>	129
<u>1.8. Depolama Alanları ve Kapasitesi (Gümrüklü Alan, Tehlikeli Maddelerin Depolandığı Alan vb):</u>	129
<u>1.9. Liman Tesisi Giriş Kapıları ve Alınan Güvenlik Tedbirleri:</u>	129
<u>1.10. Liman Tesisinde İlan Edilmiş Sınırlı Alanlar ve Kontrolü:</u>	129
<u>1.10.1. Liman Tesisi Güvenlik Seviyesi Artışlarında İlan Edilecek Geçici Sınırlı Alanlar ve Kontrolü:</u>	129
<u>1.10.2.Sınırlı Alanlara Giriş Kartlarının Tanımlanması:</u>	129
<u>1.10.3.Sınırlı Alan Çevre Çit ve Tabelalar:</u>	129
<u>1.10.4.Sınırlı Alan Giriş Noktaları:</u>	129
<u>1.11. Çevre Aydınlatmaları:</u>	129
<u>1.12. CCTV Kamera Sistemleri:</u>	129
<u>1.13. Alarm Sistemleri:</u>	129
<u>1.13.1. Yangın Alarm Sistemi:</u>	129
<u>1.13.2. Hırsız Alarm Sistemi:</u>	129
<u>1.13.3. Anons Sistemi:</u>	129
<u>1.14. Zaruri Hizmetler:</u>	129
<u>1.14.1. Yakıt İkmali:</u>	129
<u>1.14.2. Tatlı Su İkmali:</u>	129
<u>1.14.3. Kumanya Hizmetleri:</u>	129
<u>1.14.4. Klavuz, Römökör ve Palamar Hizmetleri:</u>	129
<u>1.15. Acil Durum Planları:</u>	129
<u>1.15.1. Koruma ve Güvenlik Planı:</u>	129
<u>1.15.2. Acil Durum Planı:</u>	129
<u>1.16. Klaslama:</u>	129

BÖLÜM-2 LİMAN TESİSİ GÜVENLİK UYGULAMALARI:..... 130

<u>2.1. Liman Tesisi Çevresel Faktörler:.....</u>	130
<u>2.2. Özel Güvenlik Hizmeti:.....</u>	130
<u>2.2.1. Güvenlik Teçhizatları:.....</u>	130
<u>2.2.2. Nöbet Noktaları:.....</u>	130
<u>2.2.3. Devriye Güzergâhı:.....</u>	130
<u>2.2.4. Vardiya Düzeni:.....</u>	130
<u>2.2.5. 5188 Sayılı Yasa Kapsamında Yerine Getirilmesi Gereken Yasal Yükümlülükler:.....</u>	130
<u>2.2.6. Özel Güvenlik Komisyonu Personel Sayısı:.....</u>	130
<u>2.3. Siber Güvenlik Uygulamaları:.....</u>	130
<u>2.3.1. Yetkili ve Yetkisiz Cihaz Envanteri- Inventory of Authorized & Unauthorized Devices:.....</u>	130
<u>2.3.2. Yetkili ve Yetkisiz Yazılım Envanteri- Inventory of Authorized & Unauthorized Software:.....</u>	130
<u>2.3.3. Uç noktalarda donanımsal ve yazılımsal kontrol- Inventory of Authorized & Unauthorized Devices:.....</u>	130
<u>2.3.4. Güvenlik açıklarının bulunması, kontrolü ve aksiyon alınması - Continuous Vulnerability Assessment & Remediation:.....</u>	130
<u>2.3.5. Kimlik, Erişim ve Yetki Kontrolü - Controlled Use of Administrative Privileges:.....</u>	130
<u>2.3.6. Email ve Web tarayıcı koruması - Email and Web Browser Protections:.....</u>	130
<u>2.3.7. Zararlı yazılım (Malware) defans politikası – Malware Defense:.....</u>	130
<u>2.3.8. Veri yedekleme - Data Recovery Capability:.....</u>	130
<u>2.3.9. Ağ cihazlarının güvenli ve sürekli konfigürasyon politikası - Secure Configurations for Network Devices:.....</u>	130
<u>2.3.10. Çevresel Güvenlik - Boundary Defense:.....</u>	130
<u>2.3.11. Güvenli Erişim Kontrolü - Controlled Access Base on the Need to Know:.....</u>	130
<u>2.3.12. Kablous Ağ Erişim Kontrolü - Wireless Access Control:.....</u>	130
<u>2.4. Eğitim, Talim ve Tatbikatlar:.....</u>	130
<u>2.4.1. ISPS Kod Eğitimleri:.....</u>	130
<u>2.4.2. ISPS Kod Talimleri:.....</u>	130
<u>2.4.3. ISPS Kod Tatbikatları:.....</u>	130
<u>2.4.4. Acil Durum Tatbikatları:.....</u>	130
<u>2.4.5. 5188 Sayılı Yasa Kapsamındaki Eğitimler:.....</u>	130

BÖLÜM-3 : LİMAN TESİSİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ FORMU(MSC). 131

<u>BÖLÜM-4 RİSK DEĞERLENDİRMESİ</u>	150
<u>3.1. Tehdit Senaryoları</u>	150
<u>3.2. Hassasiyet Kategorileri</u>	151
<u>3.3. Hassasiyet Kategorileri Değerlendirme Kriteri</u>	151
<u>3.3.1. Hassasiyet Kategorileri Puanlaması</u>	152
<u>3.4. Etki</u>	152
<u>3.5. Risk Skoru</u>	153
<u>3.6. Hassasiyet(Güvenlik Acığı) ve Sonuç(Etki) raporu</u>	153
<u>3.7. Eylem Önceliği</u>	154
<u>3.8. Hafifletme Stratejilerinin Belirlenmesi ve Uygulama Yöntemleri</u>	154
<u>3.9. Risk Değerlendirmesi</u>	154
<u>BÖLÜM-5 TEHDİT SENARYOLARINA DAYALI RİSK DEĞERLENDİRMESİ</u>	155
<u>4.1. Senaryo 1: Denizden veya karadan patlayıcı yüklü araç/tekne ile intihar saldırısı</u>	155
<u>4.2. Senaryo 2 : Canlı Bomba ile yaya olarak intihar saldırısı</u>	156
<u>BÖLÜM-6 HAFİFLETME STRATEJİSİ</u>	157
<u>BÖLÜM-7 HAFİFLETME STRATEJİSİ GELİŞTİRME</u>	159
<u>BÖLÜM-8 TESİS FOTOĞRAFLARI</u>	160
<u>BÖLÜM-9 LİMAN TESİSİ YERLEŞİM PLANI</u>	160

BÖLÜM-1 LİMAN TESİSİ BİLGİLERİ

İşletme izni sahibi kuruluş adı:

Adres:

Telefon:

Faks:

E-mail:@.....

Web :

Liman Koordinatları : **00° 00'.0 N 000° 00'.00 E**

Maksimum Draft:

Referanslar:

1. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kodu)
2. Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi Yerinde Survey Formu
3. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi Modeli

- 1.1.** Liman Tesisi Risk Analizi;
- 1.2.** Güvenlik Politikası;
- 1.3.** Tesis Güvenlik Organizasyon Yapısı ve Şeması;
- 1.4.** Liman Tesisi Faaliyet Alanı;
- 1.5.** Yük Elleçleme Kapasitesi;
- 1.6.** İthalat ve İhracat Ülkeleri;
- 1.7.** Aynı Anda Hizmet Verdiği Gemi Sayısı;
- 1.8.** Depolama Alanları ve Kapasitesi (Gümrüklü Alan, Tehlikeli Maddelerin Depolandığı Alan vb);
- 1.9.** Liman Tesisi Giriş Kapıları ve Alınan Güvenlik Tedbirleri;
- 1.10.** Liman Tesisinde İlan Edilmiş Sınırlı Alanlar ve Kontrolü:
 - 1.10.1.** Liman Tesisi Güvenlik Seviyesi Artışlarında İlan Edilecek Geçici Sınırlı Alanlar ve Kontrolü;
 - 1.10.2.** Sınırlı Alanlara Giriş Kartlarının Tanımlanması;
 - 1.10.3.** Sınırlı Alan Çevre Çit ve Tabelalar;
 - 1.10.4.** Sınırlı Alan Giriş Noktaları;
- 1.11.** Çevre Aydınlatmaları;
- 1.12.** CCTV Kamera Sistemleri;
- 1.13.** Alarm Sistemleri:
 - 1.13.1.** Yangın Alarm Sistemi;
 - 1.13.2.** Hırsız Alarm Sistemi;
 - 1.13.3.** Anons Sistemi;
- 1.14.** Zaruri Hizmetler:
 - 1.14.1.** Yakıt İkmali;
 - 1.14.2.** Tatlı Su İkmali;
 - 1.14.3.** Kumanya Hizmetleri;
 - 1.14.4.** Klavuz, Römökör ve Palamar Hizmetleri;
- 1.15.** Acil Durum Planları:
 - 1.15.1.** Koruma ve Güvenlik Planı;
 - 1.15.2.** Acil Durum Planı;
- 1.16.** Klaslama;

BÖLÜM-2 LİMAN TESİSİ GÜVENLİK UYGULAMALARI:

- 2.1.** Liman Tesisi Çevresel Faktörler:
- 2.2.** Özel Güvenlik Hizmeti:
 - 2.2.1.** Güvenlik Teçhizatları;
 - 2.2.2.** Nöbet Noktaları;
 - 2.2.3.** Devriye Güzergâhı;
 - 2.2.4.** Vardiya Düzeni;
 - 2.2.5.** 5188 Sayılı Yasa Kapsamında Yerine Getirilmesi Gereken Yasal Yükümlülükler;
 - 2.2.6.** Özel Güvenlik Komisyonu Personel Sayısı;
- 2.3.** Siber Güvenlik Uygulamaları:
 - 2.3.1.** Yetkili ve Yetkisiz Cihaz Envanteri- Inventory of Authorized & Unauthorized Devices;
 - 2.3.2.** Yetkili ve Yetkisiz Yazılım Envanteri- Inventory of Authorized & Unauthorized Software;
 - 2.3.3.** Uç noktalarda donanımsal ve yazılımsal kontrol- Inventory of Authorized & Unauthorized Devices;
 - 2.3.4.** Güvenlik açıklarının bulunması, kontrolü ve aksiyon alınması - Continuous Vulnerability Assessment & Remediation;
 - 2.3.5.** Kimlik, Erişim ve Yetki Kontrolü - Controlled Use of Administrative Privileges;
 - 2.3.6.** Email ve Web tarayıcı koruması - Email and Web Browser Protections;
 - 2.3.7.** Zararlı yazılım (Malware) defans politikası – Malware Defense;
 - 2.3.8.** Veri yedekleme - Data Recovery Capability;
 - 2.3.9.** Ağ cihazlarının güvenli ve sürekli konfigürasyon politikası - Secure Configurations for Network Devices;
 - 2.3.10.** Çevresel Güvenlik - Boundary Defense;
 - 2.3.11.** Güvenli Erişim Kontrolü - Controlled Access Base on the Need to Know;
 - 2.3.12.** Kablous Ağ Erişim Kontrolü - Wireless Access Control;
- 2.4.** Eğitim, Talim ve Tatbikatlar;
 - 2.4.1.** ISPS Kod Eğitimleri;
 - 2.4.2.** ISPS Kod Talimleri;
 - 2.4.3.** ISPS Kod Tatbikatları;
 - 2.4.4.** Acil Durum Tatbikatları;
 - 2.4.5.** 5188 Sayılı Yasa Kapsamındaki Eğitimler;

BÖLÜM-3 : LİMAN TESİSİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ FORMU(MSC).

(Daha önce LTGS'si onaylanmış liman tesisleri için doldurulması zorunludur. (MSC 79/WP.7/Add.1 ANNEX 4))

VOLUNTARY SELF-ASSESSMENT TOOL FOR PORT FACILITY SECURITY

LİMAN TESİSİNİN GÜVENLİĞİNE MAHSUS BAĞIMSIZ ÖZEL DEĞERLENDİRME ÇİZELGESİ

The following tool *can* be used to examine the status of ISPS Code implementation. This tool will help to identify any aspects of the ISPS Code that the port facility / port facility security officer (PFSO) or SOLAS Contracting Government can address to enhance the ISPS Code implementation process. SOLAS regulation XI-2/10 and ISPS Code section A/14.2 establish mandatory requirements for the ISPS Code implementation at a port facility. Therefore, the heading of each subsection is taken directly from ISPS Code section A/14.2.

When using this tool, the person conducting the voluntary self-assessment should consider

SOLAS chapter XI-2, ISPS Code part A, and part B as applicable in accordance with national

legislation and as guidance.

The following section should be completed prior to completing the tool. It can be used by the PFSO, RSO or others and will help to establish an overview of the port facility's operations.

Aşağıdaki çizelge, ISPS Kodunun yürütülmesinin (icrasının) durumunu test etmek için kullanılabilir. Bu çizelge, ISPS kodun herhangi bir durumunu tanımlamaya yardım edecektir. Liman tesisi / Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu (LTGS) veya SOLAS'ı imzalamış Hükümetler; ISPS kodunun yürütülmesi işlemlerini genişletmeyi söyleyebilirler, SOLAS Kural XI-2/10 ve ISPS Kod Bölüm A/14.2, bir liman tesisinde ISPS kodunun icrası için mecburi gereklilikleri tanımlar. Bu yüzden her alt bölümün başlığı doğrudan ISPS Kod Bölüm A/14.2'den alınmıştır.

Bu çizelgeyi kullanırken, bağımsız olarak özel değerlendirmeye önderlik edecek kişi SOLAS Bölüm XI-2, ISPS Kod Kısım A ve ulusal mevzuata göre uygulanabildiği kadarıyla bir rehber olarak Kısım B'yi göz önünde bulundurmalıdır.

Çizelgeyi bitirmeden önce aşağıdaki kısım tamamlanmalıdır. Bu çizelge LTGS, RSO veya diğerleri tarafından kullanılabilir ve bu çizelge liman tesisi operasyonlarının gözden geçirilmesine yardımcı olacaktır.

i) PORT FACILITY OVERVIEW:

Liman Tesisine Genel Bakış

NAME OF PORT FACILITY <i>Liman tesisinin ismi</i>	
NAME OF OPERATOR/AUTHORITY <i>İşleten operatörün/yetkilinin ismi</i>	
NAME OF PORT ,IF APPLICABLE <i>(Eğer varsa) Limanın tesisinin ismi</i>	
NAME OF PFSO <i>LTGS ismi</i>	
AVERAGE NUMBER OF SOLAS VESSELS HANDLED PER ANNUM <i>Yıllık ortalama gemi elleçleme sayısı</i>	

ii) PARTICULAR CHARACTERISTICS OF THE PORT FACILITY ; If Any ,Including The Vessel Traffic, Which May Increase The Likelihood Of Being The Target Of Security Incident.

LİMAN TESİSİNE MAHSUS ÖZELLİKLER; Tekne trafiği de dahil eğer aşağıdakilerden herhangi biri var ise, güvenlik tehdidinin hedefi olma olasılığını arttırabilir.

PASSENGER SHIPS <i>Yolcu Gemisi</i>	<input type="checkbox"/>	OTHER DANGEROUS GOODS <i>Diğer Tehlikeli Mallar</i>	<input type="checkbox"/>
RO-RO/CONTAINER TERMINAL <i>Ro-ro/Konteyner Gemisi</i>	<input type="checkbox"/>	NEAR MILITARY INSTALLATIONS <i>Askeri Tesislere Yakınlık</i>	<input type="checkbox"/>
EXPLOSIVES <i>Patlayıcılar</i>	<input type="checkbox"/>	MILITARY VESSELS <i>Askeri Gemi</i>	<input type="checkbox"/>
OIL/GAS REFINERY/TERMINAL <i>Petrol veya Gaz Rafinerisi veya Terminali</i>	<input type="checkbox"/>	EMBERGATION OF MILITARY PERSONNEL OR CARGO <i>Askeri personelin veya malzemenin gemiye yüklenmesi</i>	<input type="checkbox"/>
LPG,LNG OR PETROL STORAGE <i>LPG, LNG veya Petrol Deposu</i>	<input type="checkbox"/>	OTHER (DESCRIBE) <i>Bunların Dışında (Tanımlayınız)</i>	<input type="checkbox"/>

Guidance for using the voluntary self-assessment tool for port facility security:

Liman tesisinin güvenliğine mahsus bağımsız özel değerlendirme çizelgesinin kullanılması kılavuzu;

- Ensure that one of the boxes is ticked for each question.
Her bir soru için kutulardan sadece bir tanesinin işaretlendiğinden emin olunuz.
- If you ticked 'yes', but the measures/procedures are not documented in the PFSP, please enter a short description of them in the comments box.
Eğer "Evet"i işaretlediyseniz ve önlemler/işlemler LTGP'nda metne yazılmamış ise, lütfen yorum kısmına kısaca bir açıklama yazınız.
- If you tick the 'no' response against Part A questions, please describe the reason in the comments box.
Kısım A sorularına karşılık "Hayır"ı işaretlediyseniz, lütfen yorum kısmında nedenini açıklayınız.
- If you ticked .other. against Part B questions, please enter a short description in the comment box. Other. could include instances where alternative agreements or equivalent arrangements have been implemented.
Kısım B sorularına karşılık "Diğer"i işaretlediyseniz, lütfen yorum kısmına da kısaca bir açıklama yazınız. "Diğer" seçeneği, alternatif anlaşmaları veya yerine geçmiş eşdeğer mukavelelerdeki örnekleri içerebilir.
- Please tick .other. if the question is not applicable and add n/a in the comment box.
Eğer soru uygulanabilir değil ise lütfen "diğer-other"i işaretleyiniz ve yorum kısmına N/A yazınız.
- If alternative measures/procedures from those listed in the ISPS Code are used, please enter a short description in the comments box.
Eğer ISPS Kodunda sıralanmış olanlardan farklı önlemler/işlemler kullanılmış ise lütfen yorum kısmına kısa bir açıklama yazınız.
- If work to implement the measures outlined in Part B or any alternative solutions is still in progress, a work schedule should be entered into the comment box.
Kısım B'de özetlenmiş önlemlerin veya farklı herhangi bir çözümün iyileştirilme çalışmaları halen devam ediyor ise yorum kısmına bir çalışma takvimi girilmelidir.
- If there is not enough space in the comment box, assessors should continue the answer on a separate page. The relevant question number should be added in these circumstances as a reference aid.
Eğer yorum kısmında yeterli boşluk yok ise, denetçi boş bir kağıtta cevaba devam etmelidir. Bu durumda başvuruya yardımcı olmak için ilgili sorunun numarası yazılmalıdır.
- Recommendation. boxes should be used to record any identified deficiencies and how these could be mitigated.
Herhangi bir eksikliğin tanımlanması ve bu eksikliklerin nasıl düzeltilebileceğini kaydetmek için Öneriler kısmı kullanılmalıdır.
- The .Outcome of Voluntary Self-Assessment. box should be used to provide a brief record of the assessment process, and along with the comments in the Recommendation. boxes, form the basis for future security planning. A schedule for the implementation of recommendations should be included.
Değerlendirme işleminin kısa bir kaydını yapmak ve Öneriler kısmındaki yorumlara devam etmek ve gelecekteki güvenlik planlarına zemin hazırlamak için Bağımsız Özel Değerlendirmenin Sonuçları Kısmı kullanılmalıdır.

1. ENSURING THE PERFORMANCE OF PORT FACILITY SECURITY DUTIES (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.1. AND A/14.3.)

LİMAN TESİSİ GÜVENLİK GÖREVLERİNİN ETKİNLİĞİNİN SAĞLANMASI

PART A

DESCRIPTION TANIMLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
1.1. Does the port facility.s means of ensuring the performance of all security duties meet the requirements set out in the PFSP for Security level 1 and 2 ? (ISPS Code section A/14.2.1) <i>Liman tesisine ait bütün güvenlik görevlerinin etkinliğini sağlama vasıtaları, Güvenlik Seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenen ihtiyaçları karşılamaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.2 Has the port facility established measures to prevent weapons or any other dangerous substances and devices intended for use against persons, ships, or the port, from entering the facility? (ISPS Code section A/16.3.1) <i>Liman tesisi, tesise girişten itibaren kişi, gemi veya limana karşı kullanılmak üzere niyetlenen silahlar veya herhangi diğer tehlikeli materyal ve cihazların girişinin önlenmesine yönelik önlemleri sağlamış mı?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.3 Has the port facility established evacuation procedures in case of security threats or breaches of security? (ISPS Code section A/16.3.5) <i>Güvenlik ihlali veya güvenlik tehditlerine karşı liman tesisi tahliye işlemlerini oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.4 Has the port facility established procedures for response to an activation of a ship security alert system? (ISPS Code section A/16.3.14) <i>Liman tesisi bir gemi güvenlik alarm sisteminin aktif hale gelmesi durumuyla ilgili sorumluluklara ait prosedürleri tesis etti mi?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - ORGANIZATION OF PORT FACILITY SECURITY DUTIES (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.8)

LİMAN TESİSİ GÜVENLİK GÖREVLERİNİN DÜZENLENMESİ

1.5 Has the port facility established the role and structure of the Security organization? (ISPS Code paragraph B/16.8.1) <i>Güvenlik biriminin görevini ve yapısını, liman tesisi oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION TANIMLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
1.6 Has the port facility established the duties and responsibilities for personnel with security roles? (ISPS Code paragraph B/16.8.2) <i>Liman tesisi, personelin güvenlik rolleri ile birlikte görev ve sorumluluklarını belirlemiş midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.7 Has the port facility established the training requirements for personnel with security roles? (ISPS Code sections A18.1, A/18.2, A/18.3 and paragraph B/16.8.2) <i>Liman tesisi, personelin güvenlik rolleri ile birlikte eğitim ihtiyaçlarını belirlemiştir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.8 Has the port facility established the performance measures needed to assess the individual effectiveness of personnel with security roles? (ISPS Code paragraph B/16.8.2) <i>Liman tesisi, güvenlik rollerinin yanında personelin kişisel etkinliğini değerlendirmek için gereken performans (etkinlik) ölçümlerini oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.9 Has the port facility established their security organization.s link with other national or local authorities with security responsibilities? (ISPS Code paragraph B/16.8.3) <i>Liman tesisi kendi güvenlik organizasyonu ile güvenlik sorumluluklarına göre diğer ulusal ve yerel otoritelerle bağlantısını tesis etmiş mi?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.10 Has the port facility established procedures and practices to protect security-sensitive information held in paper or electronic format? (ISPS Code paragraph B/16.8.6) <i>Liman tesisi, kağıt kopyada veya elektronik ortamda bulunan hassas güvenlik bilgilerinin korunması için işlemler ve uygulamalar oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.11 Has the port facility established procedures to assess the continuing effectiveness of security measures and procedures? (ISPS Code paragraph B/16.8.7) <i>Liman tesisi, güvenlik önlemlerinin ve işlemlerinin etkinliğinin sürekliliğinin değerlendirilmesine yönelik işlemleri oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION TANIMLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
1.12 Has the port facility established procedures to assess Security equipment, to include identification of, and response to, equipment failure or malfunction? (ISPS Code paragraph B/16.8.7) <i>Liman tesisi, güvenlik cihazlarının değerlendirilmesi için cihaz arızasının tanımlanması veya yanlış çalışmasına karşılık yapılacak işlemleri oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.13 Has the port facility established procedures governing submission and assessment of reports relating to possible breaches of security or security concerns? (ISPS Code paragraph B/16.8.8) <i>Liman tesisi, olası güvenlik ihlalleri veya güvenlik sorunları ile ilgili raporların sunulması ve değerlendirilmesi işlemlerini oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.14 Has the port facility established procedures to maintain and update records of dangerous goods and hazardous substances, including their location within the port facility? (ISPS Code paragraph B/16.8.11) <i>Liman tesisi tehlikeli maddelerin ve zararlı kimyasalların muhafazası ve liman tesisindeki yerleri de dahil kayıtlarının güncellenmesi işlemlerini oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.15 Has the port facility established a means of alerting and obtaining the services of waterside patrols and search teams, to include bomb and underwater specialists? (ISPS Code paragraph B/16.8.12) <i>Liman tesisi, bomba ve sualtı uzmanlarının da dahil olduğu arama takımları ve kıyı devriye hizmetlerini temin etmek ve harekete geçirmek için bir yöntem oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.16 Has the port facility established procedures for assisting, when requested, Ship Security Officers in confirming the identity of those seeking to board the ship? (ISPS Code paragraph B/16.8.13) <i>Gemiye binmek isteyenlerin araştırılırken kimlikleri teyit etmekte olan GGZ'ne gerektiğinde yardımcı olacak işlemleri liman tesisi oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

1.17 Has the port facility established the procedures for facilitating shore leave for ship.s crew members or personnel changes? (ISPS Code paragraph B/16.8.14) <i>Liman tesisi gemi mürettebatının karaya çıkışını veya personel değişimlerini kolaylaştıran işlemleri oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
1.18 Has the port facility established the procedures for facilitating visitor access to the ship, to include representatives of seafarers. welfare and labour organizations? (ISPS Code paragraph B/16.8.14) <i>Liman tesisi gemi adamlarının, sağlıkçıların ve işçi kuruluşlarının temsilcilerinin de dahil olduğu ziyaretçilerin gemiye erişimlerini kolaylaştıran işlemleri oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2. CONTROLLING ACCESS TO THE PORT FACILITY (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.2, A/14.2.1 AND A/14.3)

LİMAN TESİSİNE GİRİŞİN KONTROLÜ

PART –A

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
2.1 Does the port facility.s means of controlling access to the port facility meet the requirements set out in the PFSP for security level 1 and 2? <i>Liman tesisine girişin kontrolü hususunda Güvenlik Seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenen ihtiyaçları liman tesisi karşılamaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - ESTABLISH FACILITY SECURITY MEASURES (ISPS CODE PARAGRAPHS B/16.10 AND B/16.19.1)

TESİSİN GÜVENLİK ÖNLEMLERİNİN OLUŞTURULMASI

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
2.2 Has the port facility identified the appropriate location(s) where security measures can be applied to restrict or prohibit access. These should include all access points identified in the PFSP at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraphs B/16.11, B/16.19.1) <i>Girişi kısıtlamak veya yasaklamak için liman tesisi, güvenlik önlemlerinin uygulanabileceği uygun yerleri belirlemiştir? Bunlar güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş tüm giriş noktalarını içermelidir.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.3 Does the port facility specify the type of restrictions or prohibitions, and the means of enforcement to be applied at all access points identified in the PFSP at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraphs B/16.11 B/16.19.2, B/16.19.3) <i>Güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş tüm giriş noktalarında uygulanabilecek yasakların veya sınırlamaların ve zorlayıcı vasıtaların tipini liman tesisi belirlemiştir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
2.4 Has the port facility established measures to increase the frequency of searches of people, personal effects, and vehicles at security level 2? (ISPS Code paragraph B/16.19.4) <i>Liman tesisi, güvenlik seviyesi 2'de kişilerin, kişisel eşyaların ve araçların arama sıklığını artırmak için önlemler oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.5 Has the port facility established measures to deny access to visitors who are unable to provide verifiable justification for seeking access to the port facility at security level 2 (ISPS Code paragraph B/16.19.5) <i>Liman tesisi, güvenlik seviyesi 2'de liman tesisine girmek için kimliğini ispatlayamayan ziyaretçilerin girişlerinin geri çevrilmesi için önlemler oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - ESTABLISH SECURITY MEASURES FOR INDIVIDUALS (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.12)

BİREYSEL GÜVENLİK ÖNLEMLERİNİN OLUŞTURULMASI

2.6 Has the port facility established the means of identification required to access and remain unchallenged within the port facility? (ISPS Code paragraph B/16.12) <i>Giriş için gereken tanıtım kartları ve tesiste kimlik sorulmaksızın kalınmasının vasıtalarını liman tesisi oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.7 Does the port facility have the means to differentiate the identification of permanent, temporary, and visiting individuals? (ISPS Code paragraph B/16.12) <i>Liman tesisi, şahısların sürekli, geçici veya ziyaret amaçlı tanımlanması imkanına sahip midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.8 Does the port facility have the means to verify the identity and legitimacy of passenger boarding passes, tickets, etc? (ISPS Code paragraph B/16.12) <i>Yolcu biniş kartları, biletleri vs tanımlanmasının ve geçerliliğinin ispatlanmasının vasıtalarına liman tesisi sahipmidir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
2.9 Has the port facility established provisions to ensure that the identification systems are regularly updated? (ISPS Code paragraph B/16.12) <i>Liman tesisi, kimlik sistemlerini düzenli olarak güncellemeyi sağlayacak hazırlıkları oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.10 Has the port facility established provisions to facilitate disciplinary action against those whom abuse the identification system procedures? (ISPS Code paragraph B/16.12) <i>Liman tesisi, kimlik sistemi işlemlerini suistimal edenlere karşı disiplin eylemleri uygulama hazırlıkları oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.11 Has the port facility created procedures to deny access and report all individuals who are unwilling or unable to establish their identity or purpose for visit to the PFSO and to the national or local authorities? (ISPS Code paragraph B/16.13) <i>Liman tesisi, kimliğini kanıtlamaya istekli olmayan veya kanıtlayamayan veya ziyaret nedenlerini doğrulayamayan bütün şahısların girişlerinin geri çevrilmesi ve LTGS'na ve ulusal veya yerel yetkililere raporlanması için işlemler yaratmış mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - SEARCH LOCATIONS (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.14)
ARAMA BÖLGELERİ

2.12 Has the port facility identified a location(s) for searches of persons, personal effects, and vehicles that facilitates continuous operation, regardless of prevailing weather conditions? (ISPS Code paragraph B/16.14) <i>Liman tesisi, kişilerin, kişisel eşyaların ve araçların hava koşullarından etkilenmeksizin sürekli olarak aranmasına imkan verecek şekilde bir alan belirlemiştir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.13 Does the port facility have procedures established to directly transfer persons, personal effects, or vehicles subjected to search to the restricted holding, embarkation, or vehicle loading area? (ISPS Code paragraph B/16.14) <i>Liman tesisi, aramadan geçmiş hem kişilerin, hem kişisel eşyaların hem de araçların; kısıtlanmışların tutulduğu alana, gemiye sevk edilenlerin bulunduğu alana veya araç yükleme alanına doğrudan ilerlemesini sağlayacak işlemlere sahip midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.14 Has the port facility established separate locations for embarking and disembarking passengers, ship.s personnel, and their effects to ensure that unchecked persons do not come in contact with checked persons? (ISPS Code paragraph B/16.15) <i>Kontrol edilmeyen kişilerin kontrol edilmiş kişilerle temas etmediğinden emin olmak için gemiye binen ve gemiden inen yolcular, gemi mürettebatı ve onların eşyaları için liman tesisi ayrı ayrı yerler oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.15 Does the PFSP establish the frequency of application of all Access controls? (ISPS Code paragraph B/16.16) <i>LTGP'nda bütün giriş kontrollerinin uygulama sıklığı belirlenmiş midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - ESTABLISH CONTROL POINTS (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.17)

KONTROL NOKTALARININ OLUŞTURULMASI

2.16 Does the PFSP establish control points for restricted areas bounded by fencing or other barriers to a standard which is approved by the national government? (ISPS Code paragraph B/16.17.1) <i>Ulusal hükümet tarafından onaylanmış bir standarttaki çit veya diğer bariyerler ile çevrilmiş kısıtlı alanlar için LTGP'nda kontrol noktaları oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

2.17 Does the PFSP establish the identification of and procedures to control access points not in regular use which should be permanently closed and locked? (ISPS Code paragraph B/16.17.7) <i>Sürekli olarak kapalı ve kilitleli bulundurulması gereken, düzenli olarak kullanılmayan giriş noktalarının LTGP'nda tanımlanması ve kontrol işlemleri oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

3. MONITORING OF THE PORT FACILITY, INCLUDING ANCHORING AND BERTHING AREA(S) (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.3 AND A/14.3)

DEMİRLEME VE YANAŞMA ALANLARI DA DAHİL LİMAN TESİSİNİN İZLENMESİ

PART –A

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
3.1 Does the facility's means of monitoring the port facility, including berthing and anchorage area(s) meet the requirements set out in the PFSP for security level 1 and 2? <i>Yanaşma ve demirleme alanları dahil tesisin tamamını izleme araçları, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş gereklilikleri karşılamaktadır mı?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - SCOPE OF SECURITY MONITORING (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.49)

GÜVENLİK GÖZETLEMESİNİN KAPSAMI

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
3.2 Does the port facility have the capability to continuously monitor on land and water the port facility and its nearby approaches? (ISPS Code paragraph B/16.49) <i>Yaklaşma suları da dahil tesisin tamamının kara ve deniz tarafının sürekli olarak izlenmesi olanağına Liman tesisi sahiptir mi?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

3.3 Which of the following means are employed to monitor the port facility and nearby approaches? (ISPS Code paragraph B/16.49) <i>Liman tesisi ve yaklaşma sularının izlenmesine yönelik aşağıdaki hangi araçlar kullanılmaktadır?</i>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A. Patrols by security guards (<i>Güvenlik görevlilerinin devriyeleri</i>)	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Patrols by security vehicles (<i>Güvenlik araçlarının devriyeleri</i>)	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Patrols by watercraft (<i>bot ile devriye</i>)	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Automatic intrusion-detection devices (<i>otomatik arama /algılama cihazları</i>)	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Surveillance equipment (<i>gözetleme ekipmanları</i>)			
COMMENT (YORUM)			

3.4 If automatic intrusion-detection devices are employed, do they activate an audible and/or visual alarm(s) at a location(s) that is continuously monitored? (ISPS Code paragraph B/16.50) <i>Eğer otomatik arama-algılama cihazları kullanılıyorsa, devamlı gözetlemenin olduğu alanlarda sesli ve görsel alarmlar çalışır durumdadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

3.5 Does the PFSP establish procedures and equipment needed at each security level? (ISPS Code paragraph B/16.51) <i>Liman tesisi, her güvenlik seviyesinde gerekli işlemleri ve cihazları sağlamış mıdır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
3.6 Has the port facility established measures to increase the Security measures at security level 1 and 2 (ISPS Code paragraphs B/16.51, B/16.53.1, B/16.53.2 and B/16.53.3) <i>Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de güvenlik önlemlerinin artırılması için liman tesisi gerekli tedbirleri almış mıdır?</i>			
A. Increase intensity and coverage of lighting and surveillance equipment (<i>Aydınlatma ve gözetleme cihazlarının yoğunluğunun ve kapsama alanının artırılması</i>)	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Increase frequency of foot, vehicle & waterborne patrols (<i>Yaya, araç ve deniz devriyesi sıklığının artırılması</i>)	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Assign additional personnel (<i>ek personel ataması</i>)	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Surveillance (<i>dikkatli gözetleme</i>)	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

3.7 Does the PFSP establish procedures and equipment necessary to ensure that monitoring equipment will be able to perform continually, including consideration of the possible effects of weather or power disruptions? (ISPS Code paragraph B/16.51) <i>Olası hava koşullarını veya elektrik kesintilerini de dikkate alarak, gözetleme cihazlarının kesintisiz çalışabilmesini sağlamak için gerekli işlemler ve donanım LTGP'nda oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - ILLUMINATION AT PORT FACILITY (ISPS CODE SECTION A/14.3 AND PARAGRAPH B/16.49.1)

LİMAN TESİSİNİN AYDINLATILMASI

3.8 Does the port facility have adequate illumination, to allow for detection of unauthorized persons at or approaching access points, the perimeter, restricted areas and ships, at all times including the night hours and periods of limited visibility? (ISPS Code paragraph B/16.49.1) <i>Gece saatleri ve yetersiz görüş mesafesi olduğu zamanlar da dahil bütün gün sürekli olarak; giriş noktasına, kısıtlı alanlara ve gemilere yetkisiz kişilerin yaklaşımının saptanmasına olanak verecek şekilde liman tesisi uygun bir aydınlatmaya sahipmidir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4. MONITORING OF RESTRICTED AREAS (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.4 AND A/14.3)

SINIRLI ALANLARIN İZLENMESİ

PART –A

DESCRIPTION <i>AÇIKLAMA</i>	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
4.1 Does the port facility's means of limiting and monitoring access to restricted areas meet the requirements of the PFSP for security level 1 and 2? (ISPS Code sections A/14.2.4 and A/14.3) <i>Liman tesisinin sınırlı alanları için girişi kısıtlama ve izleme vasıtaları, Güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'ndeki gereklilikleri karşılamaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - ESTABLISHMENT OF RESTRICTED AREAS (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.21)

SINIRLI ALANLARIN KURULMASI

DESCRIPTION <i>AÇIKLAMA</i>	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
4.2 Are restricted areas identified within the port facility? (ISPS Code paragraph B/16.21) <i>Liman tesisi içinde sınırlı alanlar belirlenmiştir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.3 Which of the following elements are identified for restricted areas in the PFSP? (ISPS Code paragraph B/16.21) <i>Aşağıdaki seçeneklerden hangileri, LTGP'nda sınırlı alanlar olarak tanımlanmıştır?</i>			
A. Extent of area (<i>Alanın kapsamı</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Times of application (<i>uygulama zamanı</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Security measures to control access to areas (<i>Alanlara girişi kontrol etmek için güvenlik önlemleri</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Security measures to control activities within areas (<i>Alan içindeki faaliyetleri kontrol etmek için güvenlik önlemleri</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Measures to ensure restricted areas are swept before and after establishment (<i>Sınırlı alanların oluşturulmasından önce ve oluşturulduktan sonra, arandığından emin olmak için önlemler</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - SECURITY MEASURES (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.22)**GÜVENLİK ÖNLEMLERİ**

4.4 Are restricted areas clearly marked, indicating that access to the area is restricted and that unauthorized presence constitutes a breach of security? (ISPS Code paragraph B/16.23) <i>Bu alanlara girişin kısıtlandığı ve yetkisiz şekilde burada bulunmanın bir güvenlik ihlali olacağını gösterecek şekilde sınırlı alanlar açıkça işaretlenmişmidir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.5 Are measures established to control access by individuals to restricted areas? (ISPS Code paragraph B/16.22.1) <i>Sınırlı alanlara kişilerin girişlerini kontrol etmek için önlemler oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.6 Does the port facility have the means to ensure that passengers do not have unsupervised access to restricted areas? (ISPS Code paragraph B/16.12) <i>Liman tesisi, yolcuların refakatsiz olarak sınırlı alanlara girişini önlemeyi sağlayacak araçlara sahip midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
4.7 Are measures established to control the entry, parking, loading, and unloading of vehicles? (ISPS Code paragraph B/16.22.2) <i>Araçların girişini, park etmesini, yüklenmesini veya boşaltılmasını kontrol edecek önlemler oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.8 Are measures established to control movement and storage of cargo and ship.s stores? (ISPS Code paragraph B/16.22.3) <i>Yük ve gemi kumanyasının yer değiştirmesi ve depolanmasını kontrol etmek için önlemler oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.9 Are measures established to control unaccompanied baggage or personal effects? (ISPS Code paragraph B/16.22.4) <i>Sahipsiz bagaj ve kişisel eşyaların kontrolü için önlemler oluşturulmuş mudur.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.10 If automatic intrusion-detection devices are installed, do they alert a control centre capable of responding to the alarm? (ISPS Code paragraph B/16.24) <i>Eğer otomatik zorla giriş tespit aygıtları kurulmuş ise, bu aygıt alarmla harekete geçme olanağına sahip bir kontrol merkezine uyarı vermektedir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.11 Which of the following security measures are utilized to control access to restricted areas? (ISPS Code paragraph B/16.27) <i>Aşağıdaki güvenlik önlemlerinin hangisinden sınırlı alanlara girişi kontrol etmek için yararlanılmaktadır?</i>			
A. Permanent or temporary barriers to surround restricted area <i>Sınırlı alanları çevrelemek için daimi veya geçici bariyerler</i>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Access points controlled by security guards when in use <i>Faaliyette olduğunda güvenlik görevlilerince kontrol edilen giriş noktaları</i>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Access points that can be locked or barred when not in use <i>Faaliyette olmadığında kilitlenebilen veya kapatılabilen giriş noktaları</i>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Use of passes to indicate a person's authorization for access <i>Giriş için kişisel bir yetki gösteren geçiş kartlarının kullanımı</i>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Marking of vehicles that are allowed access <i>Geçişine izin verilmiş araçların işaretlenmesi</i>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F. Use of guards and patrols <i>Nöbetçilerin ve devriyelerin kullanımı</i>	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G. Use of automatic intrusion-detection devices or surveillance equipment and systems <i>Otomatik zorla giriş tespiti aygıtlarının veya gözetleme cihaz ve sistemlerinin kullanılması</i>	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H. Control of vessel movement in vicinity of ships using port facility <i>Liman tesisini kullanmakta olan gemilerin civarındaki tekne hareketlerinin kontrolü</i>	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
4.12 Has the port facility established measures to enhance the security of restricted areas for security level 2? (ISPS Code paragraph B/16.28) <i>Güvenlik seviyesi 2' de sınırlı alanların emniyetini sağlamak için liman tesisi önlemler oluşturmuş mudur?</i>			
A. Enhance barriers <i>Bariyerlerin artırılması</i>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Reduce access points <i>Giriş noktalarının azaltılması</i>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Enhance control of access points <i>Giriş noktalarının kontrolünün artırılması</i>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Restrict parking <i>Park etmenin kısıtlanması</i>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Control movement within <i>İçeride hareketlerin kontrolü</i>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F. Continuously monitoring <i>Sürekli izleme</i>	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G. Enhance frequency of patrols <i>Devriyelerin sıklığının artırılması</i>	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H. Limiting access to spaces adjacent to ship <i>Gemilere bitişik alanlara girişin sınırlanması</i>	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

4.13 Has the port facility established measures to enhance the effectiveness of barriers, reduce access points, and enhance access control for restricted areas at security level 2 (ISPS Code paragraph B/16.28) <i>Güvenlik seviyesi 2' de bariyerlerin etkinliğinin artırılması, giriş noktalarının azaltılması ve sınırlı alanlara giriş kontrolünün artırılması tedbirlerini liman tesisi oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

5. SUPERVISING THE HANDLING OF CARGO (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.5 AND A/14.3)

YÜKLERİN ELLEÇLENMESİNE NEZARET ETME

PART –A

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
5.1 Does the port facility's means of supervising the handling of cargo meet the requirements identified in the PFSP for security level 1 and 2? <i>Liman tesisinin yük elleçlemeye nezaret vasıtaları, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş ihtiyaçları karşılamaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - PREVENT TAMPERING (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.30.1)

KARIŞTIRMANIN ÖNLENMESİ

5.2 Are measures employed to routinely monitor the integrity of cargo, including the checking of seals, upon entry to the port facility and whilst stored in the port facility at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraph B/16.32.1) <i>Güvenlik Seviyesi 1 ve 2 için; liman tesisine girişte ve liman tesisi içinde depolandığında mühürlerin kontrolü de dahil yükün bütünlüğünün düzenli olarak izlenmesi önlemleri kullanılmaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
5.3 Are measures employed to routinely monitor cargo transport units prior to and during cargo handling operations? (ISPS Code paragraph B/16.32.1) <i>Yük elleçleme operasyonu öncesinde ve esnasında yük taşıma ünitelerinin düzenli olarak izlenmesine yönelik önlemler kullanılmaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

5.4 Which of the following means are employed to conduct cargo checking? (ISPS Code paragraph B/16.33) <i>Aşağıdaki vasıtalarından hangisi yükün kontrolünü yapmak için kullanılmaktadır?</i>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A. Visual exam (<i>görsel test</i>)	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Physical exam (<i>fiziki test</i>)	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Scanning or detection equipment (<i>tarama veya algılama ekipmanları</i>)	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Other mechanical means (<i>Diğer mekanik araçlar</i>)	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Dogs (<i>köpekler</i>)			
COMMENT (YORUM)			

5.5 Are restricted areas designated to perform inspections of cargo transport units if a container seal appears to have been compromised? (ISPS Code paragraph B/16.32.4) <i>Eğer bir konteynerin mührü sağlam gibi görünüyorsa, yük taşıma ünitelerinin denetimini yapacak şekilde sınırlı alanlar tasarlanmıştır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

5.6 Has the port facility established measures to intensity checks to ensure that only documented cargo enters the facility, and if necessary, is only stored on a temporary basis at security level 2? (ISPS Code paragraph B/16.35.2) <i>Güvenlik seviyesi 2 'de sadece belgeleri tamamlanmış yükün tesise girmesini ve eğer gerekli ise sadece geçici olarak depolanmasını sağlamak için liman tesisi sıkı kontrol önlemleri oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

5.7 Has the port facility established measures to intensify vehicle searches, the frequency and detail of examining cargo seals, and other tampering prevention methods at security level 2? (ISPS Code paragraph B/16.35.3) <i>Güvenlik seviyesi 2 'de araçların sıkı kontrolü, yük mühürlerinin muayenesinin sıklığı ve ayrıntısı ve diğer karıştırmayı önleme yöntemlerini sağlamak için liman tesisi gerekli tedbirleri almış mıdır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - PREVENTING THE ACCEPTANCE OF UNAUTHORIZED CARGO (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.30.2)

GEÇERSİZ YÜKLERİN KABULUNE ENGEL OLUNMASI

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
5.8 Are cargo delivery orders or equivalent cargo documentation verified before acceptance? (ISPS Code paragraph B/16.32.2) <i>Yükün kabulünden önce sevk irsaliyesinin veya eşdeğerde başka yük evrakının doğruluğu kontrol edilmiş midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

5.9 Are procedures utilized to randomly or selectively search vehicles at facility access points? (ISPS Code paragraph B/16.32.3) <i>Tesise giriş noktalarında, araçları rastgele veya seçerek arayacak işlemler uygulanıyormu?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - INVENTORY CONTROL (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.31)

ENVANTER KONTROLÜ

5.10 Are inventory control procedures employed at facility access points? (ISPS Code paragraph B/16.31) <i>Tesise giriş noktalarında envanter (giriş/çıkış defteri) kontrol işlemleri oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

5.11 Are means of identification used to determine whether cargo inside the port facility awaiting loading has been either checked and accepted or temporarily stored in a restricted area? (ISPS Code paragraph B/16.31) <i>Liman tesisi içerisinde yüklenmek için bekleyen yükün kontrol edilip kabul edildiği veya sınırlı alana geçici olarak stoklandığını belirlemek için tanımlama vasıtaları kullanılıyormu?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6. SUPERVISING THE HANDLING OF SHIPS STORES (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.6 AND A/14.3)

GEMİ KUMANYASININ ELLEÇLENMESİNE NEZARET ETME

PART –A

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
6.1 Does the port facility.s means of supervising the handling of ship.s stores meet the requirements identified in the PFSP at security level 1 and 2? (ISPS Code section A/14.2.6) <i>Liman tesisine ait gemi kumanyasının elleçlenmesine nezaret etme vasıtaları, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'ndaki tanımlama gerekliliklerini karşılamaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B - SHIPS STORES SECURITY MEASURES (ISPS CODE PARAGRAPH B/16.38)

GEMİ KUMANYASI GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
6.2 Are ship.s stores examined to ensure package integrity at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraphs B/16.38.1 and B/16.42.1) <i>Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de paketlerin bütünlüğünüden emin olmak için gemi kumanyası incelenmektedir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			
6.3 Are procedures established to ensure that no ship.s stores are accepted into the port facility without checking at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraphs B/16.38.2 and B/16.42.2) <i>Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de kontrol edilmemiş hiçbir gemi kumanyasının liman tesisine kabul edilmemesini sağlayacak işlemler oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6.4 Which of the following means are employed to inspect ship.s stores? (ISPS Code paragraph B/16.41) <i>Aşağıdaki yöntemlerden hangileri, gemi kumanyasının gözetimi için kullanılmaktadır?</i>			
A. Visual exam (<i>görsel test</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Physical exam (<i>fiziki test</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Scanning or detection equipment (<i>tarama veya algılama ekipmanları</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Other mechanical means (<i>Diğer mekanik araçlar</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Dogs (<i>köpekler</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6.5 Are procedures established to prevent the tampering of ship.s stores? (ISPS Code paragraph B/16.38.3) <i>Gemi kumanyasının karıştırılmasını önleyecek işlemler oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6.6 Are ship.s stores deliveries preceded with an advanced notification of load composition, driver information, and vehicle registration? (ISPS Code paragraph B/16.40.2) <i>Yükün içeriğinin, sürücü bilgilerinin ve araç ruhsatının önceden bildirilmesiyle gemi kumanyasının teslimatı yapılıyor mu?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6.7 Are unscheduled deliveries of ship.s stores declined access to the port facility? (ISPS Code paragraph B/16.38.4) <i>Planlanmamış gemi kumanyası teslimatları, liman tesisine girişte red edilmektedir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
6.8 Are there procedures in place to prevent ships. stores being accepted unless ordered? Are manifests and order documentation validated prior to allowing then into the port facility at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraph B/16.38.4) <i>Sipariş edilmemiş gemi kumanyasının kabulünü önlemek için işlemler var mıdır? Seviye 1 ve 2'de limana girişine izin vermeden önce bildirim ve sevk irsaliyesi doğrulanıyor mu? (teyit ediliyor mu).</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6.9 Are searches of vehicles delivering ship.s stores performed prior to entry into the port facility? (ISPS Code paragraph B/16.38.5) <i>Gemi kumanyasının teslimat aracının aranması, liman tesisine girmeden önce yapılmaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			
6.10 Are escorts provided for ship.s stores delivery vehicles within the port facility at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraphs B/16.38.6 and B/16.42.4) <i>Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de liman tesisi içindeki gemi kumanyası teslimat araçları için eskort (refakat aracı) sağlanmaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

6.11 Does the port facility increase the use of scanning/detection equipment mechanical devices, or dogs at security level 2? (ISPS Code paragraph B/16.14.2) <i>Güvenlik seviyesi 2'de tarama/algılama cihazlarının, mekanik cihazların veya köpeklerin kullanımı liman tesisi tarafından artırılmaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

7. ENSURING SECURITY COMMUNICATION IS READILY AVAILABLE (ISPS CODE SECTIONS A/14.2.7 AND A/14.3)

GÜVENLİK İLETİŞİMİNİN KOLAYLIKLA KULLANILABİLMESİNİN SAĞLANMASI

PART –A

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
7.1 Do the port facility.s communication equipment and procedures meet the requirements identified in the PFSP at security level 1 and 2? (ISPS Code section A/14.2.7) <i>Liman tesisinin iletişim cihazları ve işlemleri, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda tanımlanmış ihtiyaçları karşılamaktadır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

**PART B - EFFECTIVENESS OF COMMUNICATION EQUIPMENT AND PROCEDURES
(ISPS CODE)**

PARAGRAPH B/16.8.4)

İLETİŞİM CİHAZLARININ ve İŞLEMLERİNİN ETKİNLİĞİ

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
7.2 Is the port facility equipped with auxiliary communication systems for both internal and external communications that are readily available regardless of security level, weather conditions or power disruptions at security level 1 and 2? (ISPS Code paragraph B/16.8.4) <i>Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de, güvenlik seviyesine, hava durumuna veya elektrik kesilmesine bakılmaksızın, hem dahili ve hem de harici haberleşmelerde kolaylıkla kullanılabilen şekilde, liman tesisi yedek haberleşme sistemleri ile donatılmıştır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

7.3 Are security personnel trained on communication equipment to ensure efficiency? (ISPS Code paragraph B/16.8.4) <i>Güvenlik görevlileri, iletişim cihazlarını etkin şekilde kullanmaları için eğitilmişlerdir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

7.4 Are telephone numbers for key personnel accurate and routinely validated? (ISPS Code paragraph B/16.8.4) <i>Önemli kişilerin telefon numaraları doğrudur ve düzenli olarak doğrulanıyor?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

7.5 Are procedures in place to ensure that port facility communication systems and equipment are serviced and maintained? (ISPS Code paragraph B/16.8.4) <i>Liman tesisi iletişim sistemlerinin ve cihazlarının yerinde bakım ve onarımının yapılması için işlemler mevcut mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

7.6 Has the port facility established procedures and means for the PFSO to effectively disseminate changes in the security level at the port facility or with a vessel interfacing with the port? (ISPS Code paragraph B/16.8.4) <i>Liman tesisinin veya limandaki bir teknenin güvenlik seviyesindeki değişimleri LTGS'nun etkili şekilde yayımlaması için, gerekli işlemleri ve vasıtaları liman tesisi oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

**PART B - PROTECTION OF COMMUNICATION EQUIPMENT AND FACILITIES
(ISPS CODE PARAGRAPH B/16.8.5)**

İLETİŞİM CİHAZLARININ ve TESİSLERİNİN KORUNMASI

7.7 Are security procedures established to protect radio, telecommunication equipment and infrastructure, and computer systems? (ISPS Code paragraph B/16.8.5) <i>Telsiz, iletişim cihazları ve altyapısı ve bilgisayar sistemlerinin korunması için emniyet işlemleri oluşturulmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
7.8 Are entry control procedures established to restrict access of communication facilities and infrastructure? (ISPS Code paragraph B/16.8.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>İletişim tesislerine ve alt yapısına sınırlı erişim için giriş kontrol işlemleri oluşturulmuş mudur?</i>			
COMMENT (YORUM)			

8. TRAINING, DRILLS AND EXERCISES (ISPS CODE SECTION A/18)

EĞİTİM, TALİMLER VE TATBİKATLAR

PART –A

8.1 Has the PFSO and appropriate port facility security personnel received sufficient training to perform their assigned duties as identified in the PFSP? (ISPS Code sections A/18.1 and A/18.2) <i>LTGS ve liman tesisi güvenlik görevlileri, LTGP'nda tanımlandığı şekilde kendileri ile ilgili görevleri yapacak yeterli eğitimleri almışlardır mı?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

8.2 Has the port facility implemented drills and exercises? (ISPS Code sections A/18.3 and A/18.4) <i>Liman tesisi talim ve tatbikatları icra etmiş midir?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

PART B . TRAINING, DRILLS, AND EXERCISES ON PORT FACILITY SECURITY (PARAGRAPHS B/18.1, B/18.2, B/18.3, AND B/18.6)

LİMAN TESİSİ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ EĞİTİM, TALİM VE TATBİKATLAR

8.3 Are the PFSO, personnel with security duties and all other port facility personnel familiar with the relevant provisions of the PFSP and have they received the appropriate levels of training? (paragraphs B/18.1, B/18.2 and B/18.3) <i>8.3 LTGS, güvenlikle ilgili görevi olan personel ve diğer bütün liman tesisi personeli; LTGP'nda kendilerine verilmiş sorumlulukları anlamışlardır ve uygun seviyede eğitim almışlardır mı?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

8.4 Are security drills conducted at least every three months and Security exercises conducted at least once each calendar year with no more than 18 months between the exercises? (ISPS Code paragraphs B/18.5 and B/18.6) <i>8.4 Güvenlik talimleri en azından üç ayda bir yapılmış ve tatbikatlar arasında 18 aydan daha uzun süre olmaksızın her takvim yılında en az bir kere güvenlik tatbikatı yapılmış mıdır?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

9. MISCELLANEOUS

MUHTELİF

DESCRIPTION AÇIKLAMA	YES EVET	NO HAYIR	OTHER DİĞER
9.1 Has the port facility established procedures and adopted measures with respect to ships operating at a higher security level than the port facility? (ISPS Code paragraphs B/18.5 and B/18.6) <i>Liman tesisinden daha yüksek güvenlik seviyesindeki gemilerin operasyonları ile ilgili önlemlerin uyarlanması ve işlemlerini liman tesisi oluşturmuş mudur?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

9.2 Has the port facility established procedures and adopted measures which can be applied when: <i>Aşağıdaki hususların uygulanabildiği durumlarda, liman tesisi gerekli işlemleri oluşturmuş ve önlemleri uyarlamışlardır mı?</i>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	-----------------------------------	--------------------------	--------------------------

<p>A. it is interfacing with a ship which has been at a port of a State which is not a Contracting Government <i>Koda tabi olmayan bir ülkenin gemisi limanda iken</i></p> <p>B. it is interfacing with a ship to which the ISPS Code does not apply <i>ISPS kodu uygulamayan bir geminin olması durumunda</i></p>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COMMENT (YORUM)			

RECOMMENDATIONS

ÖNERİLER

OUTCOME OF VOLUNTARY SELF-ASSESSMENT <i>BAĞIMSIZ ÖZEL DEĞERLENDİRMENİN SONUÇLARI</i>
<p>This section should be used to record the findings of the voluntary self-assessment and any other issues arising. These findings could be raised with port facility staff or be used as the basis to seek guidance from the Designated Authority, as appropriate.</p> <p><i>Bu bölüm, bağımsız özel değerlendirmeden ve diğer kaynaklardan ortaya çıkarılan sorunların kaydedilmesi için kullanılmalıdır. Tespit edilen bu sorunlar, liman tesisi görevlilerinden derlenebilir. Ayrıca bunlar DA (yetkili otorite) tarafından araştırma rehberine esas olmak üzere uygun olduğunda kullanılabilir.</i></p>

Signature Of Assessor

Denetçinin İmzası

.....

Date Of Completion

Tamamlandığı tarih

.....

BÖLÜM-4 RİSK DEĞERLENDİRMESİ

5.1. Tehdit Senaryoları;

Sıra No	Liman Tesisi Tehdit Senaryoları
1	Denizden veya karadan patlayıcı yüklü araç/tekne ile intihar saldırısı
2	Canlı Bomba ile yaya olarak intihar saldırısı
3	Gemiyi ele geçirme
4	Sualtıdan dalgıç vasıtasıyla patlayıcı madde ile saldırı
5	Gemiyi silah olarak kullanmak suretiyle limana çarpma yöntemiyle saldırı
6	Uzaktan ateş açarak veya roket atarak saldırı
7	Kaçak yollarla silah, uyuşturucu ve patlayıcıların ülke içine veya dışına kaçırılması
8	Kaçak yollarla insanların ülke içine veya dışına kaçırılması
9	Liman operasyonlarını sekteye uğratmak ve yasadışı faaliyetleri kolaylaştırmak amacıyla tesise veya geminin bilgisayar sistemlerine uzaktan erişmek suretiyle saldırı
10	Sabotaj
11	Yükü veya kumanyayı karıştırmak
12	Tehlikeli madde veya çevre kirliliği olayı yaratmak

Risk Skalası;

3 = Yüksek Seviyeli Tehdit

2 = Orta Seviyeli Tehdit

1 = Düşük Seviyeli Tehdit

Kategori	Tanım
Ölüm ve Yaralanma	Can kaybı ve yaralanmaların büyük çoğunluğu bir saldırı senaryosunun sonucu olarak meydana gelir.
Ekonomik Etki	Bir saldırı senaryosunun potansiyel ekonomik etkisidir.
Çevresel Etki	Bir saldırı senaryosunun potansiyel çevresel etkisidir.
Toplum Güvenliği/Savunma Etkisi	Savunma Bölümüne ait hedefleri de kapsayan farklı hedefler için düzenlenmiş ve toplum güvenliği/savunması üzerindeki potansiyel etkileri içeren senaryo
Sembolik Etki	Ülkenin ekonomik, siyasi sistem, askeri ve toplumsal refahının sembolleriyile yakından ilişkili hedef potansiyelidir.

Verilen senaryolara göre her bir hedefin yaratacağı sonuç belirlenmelidir, ancak sonuçta hedef/senaryo kombinasyonu yüksek, orta ve düşük olarak sınıflandırılmalıdır.

5.2. Hassasiyet Kategorileri;

Kategori	Tanımlama
Kullanıma Hazırlık (Mevcut olma)	Bir saldırının planlamasına olanak verecek şekilde bir hedefin mevcudiyeti veya mevcudiyetinin tahmin edilebilmesi
Erişilebilirlik (Hedefe ulaşma)	Saldırı senaryosunda hedefe erişilebilirlik. Organik güvenlik olmaksızın tehdidi caydıracak fiziksel ve coğrafi engellerle ilgilidir.
Organik Güvenlik	Güvenlik personelinin saldırıyı caydırma yeteneği. Güvenlik planları, iletişim kapasitesi, güvenlik kuvveti, zorla girmeyi tespit sistemleri ve saldırıyı önleyici yasa gücünü içerirler.
Hedefin Yapısı /saldırılara direnci	Hedefin yapısı ve materyali nedeniyle saldırılara karşı dayanıklı olması

Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi belirli bir senaryo için her hassasiyet unsurunu tartışmalı ve aynı zamanda, yüksek, orta ve düşük nitelikli her hedef/senaryo kombinasyonu için ayrı ayrı saptanan nota ilişkin tartışmayı da özetlemelidir. Başlangıç hassasiyet değerlendirmesi, yürürlükte olan stratejileri içerse bile, hassasiyeti azaltan yeni stratejileri hesaba katmaksızın yapılmalıdır.

Gelecek için, yürürlükteki organik güvenlik bileşenleri kayda geçirilmelidir. Stratejiler olmaksızın hassasiyet değerlendirmesi, senaryoyla iştirakli daha hassas bir referans notu sağlayacaktır. Başlangıç değerlendirmesi yapıldıktan sonra, düşünülen yeni senaryolarla bir karşılaştırma yapılabilir.

5.3. Hassasiyet Kategorileri Değerlendirme Kriteri;

Kategori	Kullanıma Hazırlık (Mevcut Olma)	Erişilebilirlik (Hedefe Ulaşma)	Organik Güvenlik	Hedef yapısı /tipi
4	Her zaman kullanılabilir. (Örneğin, Sürekli kullanılabilir veya belirli bir programa göre günlük olarak kullanılabilir.	Caydırma yok (Örneğin, Hedefe sınırsız erişim, sınırsız dâhili hareket)	Caydırma kabiliyeti yok (Örneğin, Plan, koruma kuvveti, veya dış kolluk kuvvetleri ile acil durum iletişimi yok), zamanında önleme mümkün değil, tespit kabiliyeti yok	Saldırı niyeti kolayca gerçekleştirilir (Örneğin, kolayca hasar verilebilir veya imha edilebilir)
3	Çoğunlukla kullanılabilir (Örneğin, Ayda pek çok kez mevcuttur; varış zamanları 1 hafta – 2 ay önceden	İyi caydırma (Örneğin, tek sağlam bariyer; hedefin 100 m yakınına sınırsız erişim)	İyi caydırma kabiliyeti (Örneğin, minimal güvenlik planı, biraz iletişim, hedefe göre sınırlı oranda koruma kuvveti; zamanında	İyi saldırıya dayanma kabiliyeti (Örneğin, basit tasarım fakat nispeten sağlam yapı)

	belirlenebilir; öngörülebilir kalkış zamanları)		önleme için dış kanuni uygulamalar mevcut değil, sınırlı tespit sistemleri)	
1-2	Nadiren kullanılabilir. (Örneğin, belirli bir program yok ve belirli bir günde mevcut olması pek muhtemel değil; yılda bir kez veya daha az geri ve varış yaygın olarak bilinmez)	Mükemmel caydırma (saldırmayı caydırması beklenir; erişim hedefin 500 m yakını ile sınırlı; birden fazla fiziksel/coğrafi bariyer)	Mükemmel caydırma kabiliyeti(saldırmayı caydırması beklenir; görünür veya belirgin olmayan ilave unsurları temsil eden gizli güvenlik unsurları)	Saldırıya dayanması beklenir (Örneğin, hedefin karmaşık tasarımı ve sağlam yapısı saldırının başarı şansını en aza indirir.)
Hassasiyet Kategorisi Hesaplama: (Kullanıma Hazırlık + Erişilebilirlik + Organik Güvenlik + Hedef Yapısı/Tipi = Sonuç/4)				

5.3.1. Hassasiyet Kategorileri Puanlaması;

Her potansiyel hedefin her bir tehdit durumuna göre güvenlik açığı olabilir ve aşağıda belirtilen şekilde değerlendirilmelidir:

4 = Güvenlik önlemleri mevcut değildir/ mevcut güvenlik önlemleri etkili değildir (hedef örneğin hedefe izinsiz erişim, hedef izlenmez; personel eğitimsiz; hedefe kolaylıkla zarar verilir),

3 = Minimal güvenlik önlemleri (örneğin, sınırlı alanlar açıkça tanımlanmış değil; erişim kontrol prosedürleri yetersizliği; arasıra izlenmesi; hiçbir resmi güvenlik eğitim programı olmaması; hedef belirli hasar türlerine duyarlı),

2 = Yeterli güvenlik önlemleri (örneğin sınırlı alanlar açıkça tanımlanmış ve erişim kontrol edilmekte; resmi güvenlik eğitim programı mevcut; yeterli izleme ve tehdit farkındalığı; hedef kolayca zarar görmez),

1 = Tamamen etkili güvenlik önlemleri (örneğin, Yeterli güvenlik önlemlerine ilave olarak , derhal gerekli gibi yüksek güvenlik düzeyine çıkma yeteneğine sahip; hedef hasarı zor veya bazı fonksiyonların zarar görmesini engellemek için yeterli önlemler vardır).

5.4. Etki;

Potansiyel hedef ve liman üzerinde potansiyel her olayın etkisini (sonucu) değerlendirmek ve bunu ortaya çıkarmaktır. Belirli bir liman için hedefin özel "etkilerini" ve önceliklerini ulusal güvenlik profilini ve gereksinimlerini karşılamak için idare ile koordine edilebilir.

5 = Emniyet ve güvenlik için zararlı(can kaybı, ciddi yaralanmalara neden olabilir ve /ya da kamu sağlığı ve güvenliği için yaygın tehlike yaratması muhtemel)

4 = Kamu güvenliği ve / veya ulusal prestij için zararlı (önemli çevresel hasar ve / veya yerel kamu sağlığı ve güvenliği tehlikeye atmasına neden olabilir)

3 = Çevre ve / veya liman ekonomik fonksiyonu için zararlı (sürekli ticaretin kaybolması ve / veya önemli ekonomik kayıplara ve / veya ulusal itibarına zarar olasılığı)

2 = Varlıklara, altyapı, hizmet ve kargo güvenliğine zararlı (bireysel bir varlığın, altyapı veya kuruluşun sınırlı bozulmasına neden olabilir)

1 = Müşteri / Liman güvenine zararlı.

5.5. Risk Skoru;

Skor tehdit X güvenlik açığı X etki den oluşur.

En yüksek puan senaryosu;

Tehdit - Yüksek	3
Güvenlik Açığı – Güvenlik önlemi yok	4
Etki – Potansiyel hayat / yaralanma kaybı	5
Risk skoru	60

En düşük puan senaryosu;

Tehdit - Düşük	1
Güvenlik Açığı - Tam uyumlu	1
Etki - Az	1
Risk skoru	1

5.6. Hassasiyet(Güvenlik Açığı) ve Sonuç(Etki) raporu;

		Hassasiyet Skoru		
		1-2	3	4
Sonuç	4-5	Ele Alma	Hafifletme	Hafifletme
	2-3	Belgeleme	Ele Alma	Hafifletme
	1	Belgeleme	Belgeleme	Ele Alma

5.7. Eylem Önceliği;

"Hafifletme", bu hedef / senaryo kombinasyonu için riski azaltmak için hafifletme stratejilerinin geliştirilmesi gerektiği anlamına gelir. Bir güvenlik planında, değerlendirilen senaryo, değerlendirme sonuçları ve hafifletme önlemleri bulunmalıdır. Her 6 ayda bir kontrol edilmesi gerekir.

"Ele Alma", hedef / senaryo kombinasyonunun dikkate alınması ve azaltma stratejilerinin her bir durum için geliştirilmesi gerektiği anlamına gelir. Liman Güvenlik Planı, değerlendirilen senaryonun, değerlendirme sonuçlarının ve hafifletici önlemlerin seçilme nedeninin veya seçilmemesinin nedenlerini içermelidir. Her yılda bir kontrol edilmesi gerekir.

"Belgeleme", hedef / senaryo kombinasyonunun şu anda bir azaltma önlemine ihtiyacı olmadığı ve bu nedenle belgelenmesi gerektiği anlamına gelir. Güvenlik planı, değerlendirilen senaryo ve değerlendirme sonuçlarını içermelidir. Bu, güvenlik değerlendirmesinin son basımından bu yana temel varsayımların değişip değişmediğini bilmek için güvenlik planının daha sonraki revizyonlarında yararlı olacaktır. Her 3 yılda bir kontrol edilmesi gerekir.

5.8. Hafifletme Stratejilerinin Belirlenmesi ve Uygulama Yöntemleri;

Bu değerlendirmelerin gerçek değeri, sonuçları ve zayıf noktaları azaltmak için hafifletme stratejileri uygulandığında gerçekleşir. Arzulanan hedef / senaryo kombinasyonlarıyla ilişkili toplam riski azaltmaktır. Genel olarak, hafifletme stratejilerini düşündüğünüzde sonuçların veya tehditlerin azaltılması için güvenlik açıklarının azaltılması genellikle daha kolaydır.

5.9. Risk Değerlendirmesi;

Bu Risk Değerlendirmesi aşağıdaki şartları ve koşulları dikkate alarak hazırlanmıştır;

- Altyapı / üstyapı ve elektronik güvenlik açısından ISO 20858 standart senaryoları uygulanmaktadır.
- ISPS Kod Genel Metodolojisi risk değerlendirme takip edilmektedir.
- Liman güvenlik danışmanlığı ekibinin tecrübesi, endişeleri ve varsayımları uygulanır.
- PFSO ve temsilcilerinin geribildirimleri saha araştırması faaliyetleri sırasında alınmaktadır.
- Çalışmakta olan mevcut limanın organik güvenlik önlemleri, saha araştırması faaliyetleri sırasında gözlemlenmektedir.
- Açık kaynaklardan toplanan gözlemlere ve verilere dayanarak, ülkenin güvenlik riski seviyesi genel olarak "düşük" olarak kabul edilmektedir.

BÖLÜM-5 TEHDİT SENARYOLARINA DAYALI RİSK DEĞERLENDİRMESİ

4.1. Senaryo 1: Denizden veya karadan patlayıcı yüklü araç/tekne ile intihar saldırısı

Muhtemel Hedef Alınacak Bölge: XXXXXXXXXXXX

Senaryo No	Güvenlik Tehdit Senaryosu	Tehdit	Hassasiyet Kategorisi	Zafiyetin Etkisi	Risk	Eylem
1	Denizden veya karadan patlayıcı yüklü araç/tekne ile intihar saldırısı	1	3	5	15	Hafifletme

Tehdit: 1 (düşük)

Etki : 5

5 = Emniyet ve güvenlik için zararlı (can kaybı, ciddi yaralanmalara neden olabilir ve /ya da kamu sağlığı ve güvenliği için yaygın tehlike yaratması muhtemel)	5
---	---

Hassasiyet

	Her zaman kullanılabilir (4)	Genellikle kullanılabilir (3)	Nadiren kullanılabilir (1-2)	Skor
Kullanılabilirlik	4	0	0	4
	Caydırıcılık yok (4)	İyi caydırıcılık (3)	Mükemmel caydırıcılık (1-2)	
Erişebilirlik	0	3	0	3
	Caydırıcılık yok (4)	İyi caydırıcılık (3)	Mükemmel caydırıcılık (1-2)	
Organik Güvenlik	0	3	0	3
	Saldırı niyeti kolayca gerçekleştirilir (4)	İyi saldırıya dayanma kabiliyeti (3)	Saldırıya dayanması beklenir (1-2)	
Hedefin Zorluğu	0	0	2	2
Hassasiyet Skoru	3			

Eylem

		HASSASİYET		
		1	2-3	4
ETKİ	4-5	Ele Alma	Hafifletme	Hafifletme
	2-3	Belgeleme	Ele Alma	Hafifletme
	1	Belgeleme	Belgeleme	Ele Alma

“Hafifletme”, bu hedef / senaryo kombinasyonu için riski azaltmak için hafifletme stratejilerinin geliştirilmesi gerektiği anlamına gelir. Bir güvenlik planında, değerlendirilen senaryo, değerlendirme sonuçları ve hafifletme önlemleri bulunmalıdır. Her 6 ayda bir kontrol edilmesi gerekir.

4.1. Senaryo 2 : Canlı Bomba ile yaya olarak intihar saldırısı

Muhtemel Hedef Alınacak Bölge: XXXXXXXXXXXX

Senaryo No	Güvenlik Tehdit Senaryosu	Tehdit	Hassasiyet	Etki	Risk	Eylem
2	Canlı Bomba ile yaya olarak intihar saldırısı	1	3	5	15	Hafifletme

Tehdit: 1 (düşük)

Etki : 5

5 = Emniyet ve güvenlik için zararlı (can kaybı, ciddi yaralanmalara neden olabilir ve /ya da kamu sağlığı ve güvenliği için yaygın tehlike yaratması muhtemel)	5
---	---

Hassasiyet

	Her zaman kullanılabilir (4)	Genellikle kullanılabilir (3)	Nadiren kullanılabilir (1-2)	Skor
Kullanılabilirlik	4	0	0	4
	Caydırıcılık yok (4)	İyi caydırıcılık (3)	Mükemmel caydırıcılık (1-2)	
Erişebilirlik	0	3	0	3
	Caydırıcılık yok (4)	İyi caydırıcılık (3)	Mükemmel caydırıcılık (1-2)	
Organik Güvenlik	0	3	0	3
	Saldırı niyeti kolayca gerçekleştirilir (4)	İyi saldırıya dayanma kabiliyeti (3)	Saldırıya dayanması beklenir (1-2)	
Hedefin Zorluğu	0	0	2	2
Hassasiyet Skoru	3			

Eylem

		HASSASİYET		
		1	2-3	4
ETKİ	4-5	Ele Alma	Hafifletme	Hafifletme
	2-3	Belgeleme	Ele Alma	Hafifletme
	1	Belgeleme	Belgeleme	Ele Alma

“Hafifletme”, bu hedef / senaryo kombinasyonu için riski azaltmak için hafifletme stratejilerinin geliştirilmesi gerektiği anlamına gelir. Bir güvenlik planında, değerlendirilen senaryo, değerlendirme sonuçları ve hafifletme önlemleri bulunmalıdır. Her 6 ayda bir kontrol edilmesi gerekir.

BÖLÜM-6 HAFİFLETME STRATEJİSİ:

Muhtemel Hedef Alınacak Bölge: XXXXXXXX

Risk Analizine Esas Değerlendirme

SENARYO 1 den 12'ye kadar				
STRATEJİ	AÇIKLAMA			
Gözlem	Canlı gözetim veya elektronik gözetim sistemleri tanımlanacak			
Giriş Kontrol	Elektronik giriş kartları, turnike, kapı tipi metal dedektör vb tedbirler tanımlanacaktır.			
Plan, Politika, Prosedür	ISPS Kod Planı, Koruma ve Güvenlik Planı, Acil Müdahale Planları tanımlanacaktır.			
Komuta Kontrol, Muhabere, Koordinasyon	Telsiz sistemi, Güvenlik Kontrol Merkezi, CCTV Merkezi ve liman operasyon merkezleri, liman anons sistemleri ile ilgili muhabere sistemleri tanımlanacaktır.			
Güvenlik Önlemleri	Mesai saatleri ve mesai sonrası alınan güvenlik önlemleri tanımlanacaktır. Ayrıca güvenlik görevlilerinin sayısı, vardiya düzeni, güvenlik personelinin kullandığı teçhizat ve diğer güvenlik tedbirleri tanımlanacaktır.			
HASSASİYET	AÇIKLAMA			
Kullanılabilirlik				
Erişebilirlik				
Organik Güvenlik				
Hedefin Zorluğu				
Kullanılabilirlik	Her zaman kullanılabilir.(4)	Çoğunlukla kullanılabilir (3)	Nadiren kullanılabilir (1-2)	SKOR
	4			4
Erişebilirlik	Caydırma yok (4)	İyi caydırma (3)	Mükemmel caydırma (1-2)	

		3		3
Organik Güvenlik	Caydırma kabiliyeti yok (4)	İyi caydırma kabiliyeti (3)	Mükemmel caydırma kabiliyeti (1-2)	
			2	2
Hedefin Zorluğu	Saldırı niyeti kolayca gerçekleştirilir (4)	İyi saldırıya dayanma kabiliyeti (3)	Saldırıya dayanması beklenir (1-2)	
	4			4
HASSASİYET SKORU				3
<p>4 = Güvenlik önlemleri mevcut değildir/ mevcut güvenlik önlemleri etkili değildir 3 = Minimal güvenlik önlemleri</p> <p>2 = Yeterli güvenlik önlemleri 1 = Tamamen etkili güvenlik önlemleri</p>				
TEHDİT	AÇIKLAMA			PUAN
DÜŞÜK				
3 = yüksek; 2 = orta; 1 = düşük.				
ETKİ	AÇIKLAMA			PUAN
EMNİYET VE GÜVENLİK İÇİN ZARARLI	Senaryonun gerçekleşmesi neticesinde etkinin sonuçları ve azaltılıp azaltılmayacağına yönelik tedbirler tanımlanacaktır.			
<p>5 = Emniyet ve güvenlik için zararlı / 4 = Kamu güvenliği ve / veya ulusal prestij için zararlı / 3 = Çevre ve / veya liman ekonomik fonksiyonu için zararlı / 2 = Varlıklara, altyapı, hizmet ve kargo güvenliğine zararlı / 1 = Müşteri / Liman güvenine zararlı</p>				
RİSK SKORU = ...X...X..... =				*(Risk Skoru 1 ila 60 arasındır.)
GÖZDEN GEÇİRME SÜRECİ: Ne kadar sürede gözden geçirilmesi gerektiği tanımlanacaktır.				
		HASSASİYET		
		1	2-3	4
ETKİ	4-5	Ele Alma	Hafifletme	Hafifletme
	2-3	Belgeleme	Ele Alma	Hafifletme
	1	Belgeleme	Belgeleme	Ele Alma
<p>6 ay = Hafifletme Yıllık = Ele Alma 3 Yıl = Belgeleme</p>				

BÖLÜM-7 HAFİFLETME STRATEJİSİ GELİŞTİRME

HAFİFLETME STRATEJİLERİNİ ETKİLEYEN SENARYO 1 den 12'ye kadar														
HAFİFLETME STRATEJİSİ														
GÖZLEM	GİRİŞ KONTROL	PLAN, POLİTİKA, PROSEDÜR			KOMUTA KONTROL, MUHABERE, KOORDİNASYON				GÜVENLİK ÖNLEMLERİ					
Canlı ve elektronik gözetim sistemleri tanımlanacak	Canlı ve elektronik control sistemleri tanımlanacak	Acil Tahliye Planları tanımlanacak			Acil Tahliye Planları tanımlanacak				Muhtemel saldırılara karşı giydirilmeli					
HAFİFLETME STRATEJİSİ FAYDA ANALİZİ														
(EVET: E. / KISMEN: /KIS. / HAYIR : H.)														
STRATEJİ	ETKİ			UYGUNLUK			TEHDİT DERECESİ				KAYNAK			
	E.	KIS.	H.	E.	KIS.	H.	DÜŞÜK	ORTA	YÜKSEK	HAYIR	MEVCUT	MEVCUT DEĞİL	PLANLA NACAK	ASIRI MALİYE T
ANONS SİSTEMİ														
YAPILARIN SALDIRILARA KARŞI GIYDIRILMESİ														
.....														
.....														
.....														
.....														
.....														
GÜVENLİK RİSK DEĞERLENDİRMESİ														
EYLEM														
HASSASİYET														
4 = Güvenlik önlemleri mevcut değildir/ mevcut güvenlik önlemleri etkili değildir														
3 = Minimal güvenlik önlemleri														
2 = Yeterli güvenlik önlemleri														
1 = Tamamen etkili güvenlik önlemleri														
Kullanılabilirlik	Her zaman kullanılabilir.(4)			Çoğunlukla kullanılabilir (3)			Nadiren kullanılabilir (1-2)				SKOR			
Erişebilirlik	Caydırma yok (4)			İyi caydırma (3)			Mükemmel caydırma (1-2)							
Organik Güvenlik	Caydırma kabiliyeti yok (4)			İyi caydırma kabiliyeti (3)			Mükemmel caydırma kabiliyeti (1-2)							

Hedefin Zorluğu	Saldırı niyeti kolayca gerçekleştirilir (4)	İyi saldırıya dayanma kabiliyeti (3)	Saldırıya dayanması beklenir (1-2)	
HASSASİYET SKORU				
ETKİ (SONUÇ)				
5 = Emniyet ve güvenlik için zararlı / 4 = Kamu güvenliği ve / veya ulusal prestij için zararlı / 3 = Çevre ve / veya liman ekonomik fonksiyonu için zararlı / 2 = Varlıklara, altyapı, hizmet ve kargo güvenliğine zararlı / 1 = Müşteri / Liman güvenine zararlı				
HAFİFLETME SONUCU		HASSASİYET		
		1	2-3	4
ETKİ	4-5	Ele Alma	Hafifletme	Hafifletme
	2-3	Belgeleme	Ele Alma	Hafifletme
	1	Belgeleme	Belgeleme	Ele Alma

Hafifletme", hedef/senaryo kombinasyonu, riski azaltmak için hafifletme stratejilerinin geliştirilmesi gerektiği anlamına gelir. Bir güvenlik planında, değerlendirilen senaryo, değerlendirme sonuçları ve hafifletme önlemleri bulunmalıdır. Ne kadar sürede bir kontrol edilmesi gerektiği belirtilmelidir.

Notlar

Hafifletme stratejisine yönelik ilave bilgiler belirtilmelidir.

BÖLÜM-8 TESİS FOTOĞRAFLARI

Giriş kapıları, Sınırlı alanlar, Çevre çitleri (genel görüntü), rıhtım, iskele, dolfin içeren tesis görüntüleri yer almalıdır.

BÖLÜM-9 LİMAN TESİSİ YERLEŞİM PLANI

- A4 veya A3 sayfaya sığacak şekilde hazırlanmış tesis yerleşim planı aşağıdaki bilgileri içermelidir.

- 1) Liman tesisi deniz yaklaşım (varsa demir yerlerini)
- 2) Liman tesis alanı (tüm verilerin tek bir plan üzerinde gösterilmesi karışıklık yaratıyorsa birden fazla sayfaya uygun şekilde döküm yapılabilir)
 - a) İdari binalar,
 - b) Rıhtım, iskele, şamandıralar ve boru hatları,
 - c) Depo, antrepo, yolcu salonu, açık depolama sahaları, yollar,
 - d) Tesis giriş kapıları,
 - e) Tesis aydınlatması,
 - f) CCTV kamera mevkileri ve tarama sektörleri,
 - g) Sınırlı alanlar,
 - h) Kontrol noktaları.

Silahsız Özel Güvenlik Sayısı				
Hafif Ateşli Silah (Kısa Namlu)				
Av Tüfeği				
Hafif Ateşli Silah (Uzun Namlu)				
Kimyasal Gaz				
Görev Hayvanı				
Sualtı Ekibi				
Deniz Devriye Hizmeti				
S.NO	DENETLEME KONUSU	DURUM		AÇIKLAMA
		Evet	Hayır	
<u>5188 Sayılı Yasa Kapsamındaki Hizmetler:</u>				
1	Özel Güvenlik İzin Belgesi var mı?			
2	Hizmet veren Güvenlik Şirketinin Faaliyet İzni var mı?			
3	Özel Güvenlik Görevlilerinin Çalışma İzni (Geçerli Kimlik Kartı) var mı?			
4	Özel Güvenlik Malî Sorumluluk Sigortası yaptırılmış mı?			
5	Özel Güvenlik Kimlik Kartının başkasına kullanıldığına ilişkin tespit mevcut mu?			
6	Hizmet Sözleşmesi, hizmetin başladığı gün mesai saati bitimine kadar ilgili Valiliğe bildirilmiş mi?			
7	(Varsa) Mülki İdare Amirince istenen ilave tedbirler alınmış mı?			
8	Göreviyle bağlantılı olarak bir suç işlendiği öğrenildiğinde, suç ile ilgili yetkili genel kolluğa bilgi verilmekte midir?			
9	Denetimde istenilen bilgi ve belgeler tesiste hazır olarak mevcuttur?			
10	(Varsa) Önceden tespit edilip giderilmesi istenilen eksiklikler giderilmiş mi?			
11	Bakanlıkça onaylanmış üniforma ile üniformayı tamamlayan unsurlar ve teçhizat kullanılmaktadır.			

12	Özel Güvenlik Görevlileri görevinin dışında çalıştırılmakta mıdır?			
13	Göreve başlayan Özel Güvenlik Görevlisi (15) gün içerisinde Valiliğe bildirilmiş mi?			
14	Herhangi bir sebeple görevinden ayrılan Özel Güvenlik Görevlisi (15) gün içerisinde Valiliğe bildirilmiştir.			
15	(Varsa) Ateşli silahın, Kanuna aykırı ve görev alanı dışında kullanıldığına ilişkin tespit bulunmakta mıdır?			
16	Üniforma ile Toplantı ve Gösteri Yürüyüşüne katılan Özel Güvenlik Görevlisi mevcut mu?			
17	Grev yasağının ihlaline ilişkin tespit mevcut mu?			
18	Hizmet verilen yerlere ilişkin, Özel Güvenlik Komisyon Kararı örneği var mı?			
19	Komisyon Kararında belirtilen güvenlik personeli sayısı ile görev yapan güvenlik personeli sayısı arasında fark var mı?			
20	Komisyon kararında belirtilen güvenlik personeli sayısından az güvenlik personeli çalıştırılması güvenlik zafiyetine neden oluyor mu? (oluyorsa ilave bir raporla gerekçelerini belirtin)			
21	İzin Belgesinin aslı mevcut mu?			
22	Hizmet alan yer, Özel Güvenlik İzin Belgesinde belirtilen adreste faaliyet göstermekte midir?			
23	(Varsa) Görevin/işyerinin özelliği nedeniyle, sivil kıyafetle görev yapılmasına komisyon tarafından izin verilmiş mi?			
24	(varsa) Güvenlik Sorumlusu belirlenmiş mi?			
25	Özel Güvenlik Mali Sorumluluk Sigortası (15) gün içerisinde Valiliğe verilmiş mi?			
26	Özel Güvenlik Görevlisi yer değişimleri, (kurum/kuruluşlar arası, ayrı izin belgesine sahip birimler arasındaki değişiklikler) (15) gün içerisinde Valiliğe bildirilmiş mi?			
27	Koruma ve Güvenlik Planlarının bir örneği (30) gün içerisinde Valiliğe verilmiş mi?			
28	Koruma ve Güvenlik Planı güncel mi? Güncelleme tarihi nedir?			

29	(Varsa) Silahlardan sorumlu personel görevlendirilmesi yapılmış mı?			
30	(Varsa) (5) yılda bir ve silahtan sorumlu kişilerin değiştirilmesi durumunda silah taşıma ve bulundurma belgeleri değiştirilmiş mi?			
31	(Varsa) Silahlar için, Özel Güvenlik Silah Taşıma/Bulundurma Belgesi düzenlenmiş mi?			
32	(Varsa) Silahlar, Yöneticiler tarafından onaylı Devir Teslim ve Rapor Defteri ile teslim edilmiş mi?			
33	(Varsa) Silahlı görev yapan Özel Güvenlik Görevlisine, yılda en az (25) fişek üzerinden hizmet içi eğitim atışı yaptırılmış mı?			
34	(Varsa) Sarf Tutanakları ve Atış Takip Defteri; atış, poligon sorumlusu, yönetici ve sağlık görevlisi tarafından düzenlenmiş mi?			
35	(Varsa) Herhangi bir nedenle özel güvenlik biriminden çıkartılan silahlar için Silah Nakil Belgesi alınmış mı?			
36	(Varsa) Silahlar ile fişek ve tesisatları mevzuata uygun koşullarda muhafaza edilmekte midir?			
37	(Varsa) Silahlar ile fişekler usule uygun ve kullanılmaya elverişli şekilde taşınmakta mıdır?			
38	Özel Güvenlik Görevlisi, Çalışma İzin Belgelerinin sureti (Geçerli Kimlik Kartı) bir (1) ay içerisinde ilgili kurum ya da kuruluşa bildirilmiş mi?			
39	Özel Güvenlik Görevlisi Kimlik Kartı, görev alanı ve süresi içerisinde görülebilecek şekilde yakaya takıyor mu?			
40	Görev alanına riayet ediliyor mu?			
41	Zor kullanma ve yakalama olayları en seri vasıtayla yetkili genel kolluğa bildirilmekte, yakalanan kişi ve zapt edilen eşya genel kolluğa teslim edilmekte midir?			
42	(Varsa) Güvenlik araçlarında ışıklı ve sesli uyarı işaretlerine ilişkin tespit bulunmakta mıdır?			
43	Değiştirilmesi gereken güvenlik tedbiri tespit edildi mi? (varsayırsa ayrı bir raporla belirtin)			

ISPS Kod Kapsamındaki Hizmetler;				
45	Liman tesisine ait bütün güvenlik görevlerinin etkinliğini sağlama vasıtaları, Güvenlik Seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenen ihtiyaçları karşılamakta mıdır?			
46	Liman tesisi, tesise girişten itibaren kişi, gemi veya limana karşı kullanılmak üzere niyetlenen silahlar veya herhangi diğer tehlikeli materyal ve cihazların girişinin önlenmesine yönelik önlemleri sağlamış mı?			
47	Güvenlik ihlali veya güvenlik tehditlerine karşı liman tesisi tahliye işlemlerini oluşturmuş mudur?			
48	Güvenlik ihlalleri kayıt altına alınıp ilgili kolluk kuvvetlerine ve liman başkanlığına bildiriliyor mu?			
49	Liman tesisi bir gemi güvenlik alarm sisteminin aktif hale gelmesi durumuyla ilgili sorumluluklara ait prosedürleri tesis etti mi?			
50	Güvenlik biriminin görevini ve yapısını, liman tesisi oluşturmuş mu?			
51	Liman tesisi, personelin güvenlik rolleri ile birlikte görev ve sorumluluklarını belirlemiş mi?			
52	Liman tesisi, personelin güvenlik rolleri ile birlikte eğitim ihtiyaçlarını belirlemiş mi?			
53	Liman tesisi, güvenlik rollerinin yanında personelin kişisel etkinliğini değerlendirmek için gereken performans (etkinlik) ölçümlerini oluşturmuş mu?			
54	Liman tesisi kendi güvenlik organizasyonu ile güvenlik sorumluluklarına göre diğer ulusal ve yerel otoritelerle bağlantısını tesis etmiş mi?			
55	Liman tesisi, kağıt kopyada veya elektronik ortamda bulunan hassas güvenlik bilgilerinin korunması için işlemler ve uygulamalar oluşturmuş mu?			
56	Liman tesisi, güvenlik önlemlerinin ve işlemlerinin etkinliğinin sürekliliğinin değerlendirilmesine yönelik işlemleri oluşturmuş mu?			

57	Limn tesisi, güvenlik cihazlarının değerlendirilmesi için cihaz arızasının tanımlanması veya yanlış çalışmasına karşılık yapılacak işlemleri oluşturmuş mu?			
58	Limn tesisi, olası güvenlik ihlalleri veya güvenlik sorunları ile ilgili raporların sunulması ve değerlendirilmesi işlemlerini oluşturmuş mu?			
59	Limn tesisi tehlikeli maddelerin ve zararlı kimyasalların muhafazası ve limn tesisindeki yerleri de dahil kayıtlarının güncellenmesi işlemlerini oluşturmuş mu?			
60	Limn tesisi, bomba ve sualtı uzmanlarının da dahil olduğu arama takımları ve kıyı devriye hizmetlerini temin etmek ve harekete geçirmek için bir yöntem oluşturmuş mu?			
61	Gemiye binmek isteyenlerin araştırılırken kimlikleri teyit etmekte olan GGZ'ne gerektiğinde yardımcı olacak işlemleri limn tesisi oluşturmuş mu?			
62	Limn tesisi gemi mürettebatının karaya çıkışını veya personel değişimlerini kolaylaştıran işlemleri oluşturmuş mu?			
63	Limn tesisi gemi adamlarının, sağlıkçıların ve işçi kuruluşlarının temsilcilerinin de dahil olduğu ziyaretçilerin gemiye erişimlerini kolaylaştıran işlemleri oluşturmuş mu?			
64	Limn tesisine girişin kontrolü hususunda Güvenlik Seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenen ihtiyaçları limn tesisi karşılamakta mı?			
65	Girişi kısıtlamak veya yasaklamak için limn tesisi, güvenlik önlemlerinin uygulanabileceği uygun yerleri belirlemiş mi? (Bunlar güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş tüm giriş noktalarını içermelidir)			
66	Güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş tüm giriş noktalarında uygulanabilecek yasakların veya sınırlamaların ve zorlayıcı vasıtaların tipini limn tesisi belirlemiş mi?			
67	Limn tesisi, güvenlik seviyesi 2'de kişilerin, kişisel eşyaların ve araçların aranma sıklığını arttırmak için önlemler oluşturmuş mu?			
68	Limn tesisi, güvenlik seviyesi 2'de limn tesisine girmek için kimliğini ispatlayamayan ziyaretçilerin girişlerinin geri çevrilmesi için önlemler oluşturmuş mu?			

69	Giriş için gereken tanıtım kartları ve tesiste kimlik sorulmaksızın kalınmasının vasıtalarını liman tesisi oluşturmuş mu?			
70	Liman tesisi, şahısların sürekli, geçici veya ziyaret amaçlı tanımlanması imkanına sahip mi?			
71	Yolcu biniş kartları, biletleri vs tanımlanmasının ve geçerliliğinin ispatlanmasının vasıtalarına liman tesisi sahip mi?			
72	Liman tesisi, kimlik sistemlerini düzenli olarak güncellemeyi sağlayacak hazırlıkları oluşturmuş mu?			
73	Liman tesisi, kimlik sistemi işlemlerini suistimal edenlere karşı disiplin eylemleri uygulama hazırlıkları oluşturmuş mu?			
74	Liman tesisi, kimliğini kanıtlamaya istekli olmayan veya kanıtlayamayan veya ziyaret nedenlerini doğrulayamayan bütün şahısların girişlerinin geri çevrilmesi ve LTGS'na ve ulusal veya yerel yetkililere raporlanması için işlemler yaratmış mı?			
75	Liman tesisi, kişilerin, kişisel eşyaların ve araçların hava koşullarından etkilenmeksizin sürekli olarak aranmasına imkan verecek şekilde bir alan belirlemiş mi?			
76	Liman tesisi, aramadan geçmiş hem kişilerin, hem kişisel eşyaların hem de araçların; kısıtlanmışların tutulduğu alana, gemiye sevk edilenlerin bulunduğu alana veya araç yükleme alanına doğrudan ilerlemesini sağlayacak işlemlere sahip mi?			
77	Kontrol edilmeyen kişilerin kontrol edilmiş kişilerle temas etmediğinden emin olmak için gemiye binen ve gemiden inen yolcular, gemi mürettebatı ve onların eşyaları için liman tesisi ayrı ayrı yerler oluşturmuş mu?			
78	LTGP'nda bütün giriş kontrollerinin uygulama sıklığı belirlenmiş mi?			
79	Ulusal hükümet tarafından onaylanmış bir standarttaki çit veya diğer bariyerler ile çevrilmiş kısıtlı alanlar için LTGP'nda kontrol noktaları oluşturulmuş mu?			
80	Sürekli olarak kapalı ve kilitli bulundurulması gereken, düzenli olarak kullanılmayan giriş noktalarının LTGP'nda tanımlanması ve kontrol işlemleri oluşturulmuş mu?			

81	Yanaşma ve demirleme alanları dahil tesisin tamamını izleme araçları, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda belirlenmiş gereklilikleri karşılamakta mı?			
82	Yaklaşma suları da dahil tesisin tamamının kara ve deniz tarafının sürekli olarak izlenmesi olanağına Liman tesisi sahip mi?			
83	<p>Liman tesisi ve yaklaşma sularının izlenmesine yönelik aşağıdaki hangi araçlar kullanılmaktadır?</p> <p>A. Güvenlik görevlilerinin devriyeleri</p> <p>B. Güvenlik araçlarının devriyeleri</p> <p>C. bot ile devriye</p> <p>D. otomatik arama /algılama cihazları</p> <p>E. gözetleme ekipmanları</p>			
84	Eğer otomatik arama-algılama cihazları kullanılıyorsa, devamlı gözetlemenin olduğu alanlarda sesli ve görsel alarmlar çalışır durumda mı?			
85	Liman tesisi, her güvenlik seviyesinde gerekli işlemleri ve cihazları sağlamış mı?			
86	<p>Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de güvenlik önlemlerinin artırılması için liman tesisi gerekli tedbirleri almış mı?</p> <p>A. Aydınlatma ve gözetleme cihazlarının yoğunluğunun ve kapsama alanının artırılması</p> <p>B. Yaya, araç ve deniz devriyesi sıklığının artırılması</p> <p>C. ek personel ataması</p> <p>D. dikkatli gözetleme</p>			
87	Olası hava koşullarını veya elektrik kesintilerini de dikkate alarak, gözetleme cihazlarının kesintisiz çalışabilmesini sağlamak için gerekli işlemler ve donanım LTGP'nda oluşturulmuş mu?			
88	Gece saatleri ve yetersiz görüş mesafesi olduğu zamanlar da dahil bütün gün sürekli olarak; giriş noktasına, kısıtlı alanlara ve gemilere yetkisiz kişilerin yaklaşımının saptanmasına olanak verecek şekilde liman tesisi uygun bir aydınlatmaya sahip mi?			
89	Liman tesisinin sınırlı alanları için girişi kısıtlama ve izleme vasıtaları, Güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'ndaki gereklilikleri karşılamakta mı?			

90	Limn tesisi içinde sınırlı alanlar belirlenmiş mi?			
91	Aşağıdaki seçeneklerden hangileri, LTGP'nda sınırlı alanlar olarak tanımlanmıştır? A. Alanın kapsamı B. uygulama zamanı C. Alanlara girişi kontrol etmek için güvenlik nlemleri D. Alan içindeki faaliyetleri kontrol etmek için güvenlik nlemleri E. Sınırlı alanların oluşturulmasından önce ve oluşturulduktan sonra, arandığından emin olmak için nlemler			
92	Bu alanlara girişin kısıtlandığı ve yetkisiz şekilde burada bulunmanın bir güvenlik ihlali olacağını gösterecek şekilde sınırlı alanlar açıkça işaretlenmiş mi?			
93	Sınırlı alanlara kişilerin girişlerini kontrol etmek için önlemler oluşturulmuş mu?			
94	Limn tesisi, yolcuların refakatsiz olarak sınırlı alanlara girişini önlemeyi sağlayacak araçlara sahip mi?			
95	Araçların girişini, park etmesini, yüklenmesini veya boşaltılmasını kontrol edecek önlemler oluşturulmuş mu?			
96	Yük ve gemi kumanyasının yer değiştirmesi ve depolanmasını kontrol etmek için önlemler oluşturulmuş mu?			
97	Sahipsiz bagaj ve kişisel eşyaların kontrolü için önlemler oluşturulmuş mu?			
98	Eğer otomatik zorla giriş tespit aygıtları kurulmuş ise, bu aygıt alarımla harekete geçme olanağına sahip bir kontrol merkezine uyarı vermekte mi?			
99	Aşağıdaki güvenlik önlemlerinin hangisinden sınırlı alanlara girişi kontrol etmek için yararlanılmaktadır? A. Sınırlı alanları vrelemek için daimi veya geçici bariyerler B. Faaliyette olduğunda güvenlik görevlilerince kontrol edilen giriş noktaları C. Faaliyette olmadığında kilitlenebilen veya kapatılabilen giriş noktaları D. Giriş için kişisel bir yetki gösteren geçiş kartlarının kullanımı			

	<p>E. Geçişine izin verilmiş araçların işaretlenmesi</p> <p>F. Nöbetçilerin ve devriyelerin kullanımı</p> <p>G. Otomatik zorla giriş tespit aygıtlarının veya gözetleme cihaz ve sistemlerinin kullanılması</p> <p>H. Liman tesisini kullanmakta olan gemilerin civarındaki tekne hareketlerinin kontrolü</p>			
100	<p>Güvenlik seviyesi 2’de sınırlı alanların emniyetini sağlamak için liman tesisi önlemler oluşturmuş mu?</p> <p>A. Bariyerlerin artırılması</p> <p>B. Giriş noktalarının azaltılması</p> <p>C. Giriş noktalarının kontrolünün artırılması</p> <p>D. Park etmenin kısıtlanması</p> <p>E. İçeride hareketlerin kontrolü</p> <p>F. Sürekli izleme</p> <p>G. Devriyelerin sıklığının artırılması</p> <p>H. Gemilere bitişik alanlara girişin sınırlanması</p>			
101	<p>Güvenlik seviyesi 2’de bariyerlerin etkinliğinin artırılması, giriş noktalarının azaltılması ve sınırlı alanlara giriş kontrolünün artırılması tedbirlerini liman tesisi oluşturmuş mu?</p>			
102	<p>Liman tesisinin yük elleçlemeye nezaret vasıtaları, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP’nda belirlenmiş ihtiyaçları karşılamakta mı?</p>			
103	<p>Güvenlik Seviyesi 1 ve 2 için; liman tesisine girişte ve liman tesisi içinde depolandığında mühürlerin kontrolü de dahil yükün bütünlüğünün düzenli olarak izlenmesi önlemleri kullanılmakta mı?</p>			
104	<p>Yük elleçleme operasyonu öncesinde ve esnasında yük taşıma ünitelerinin düzenli olarak izlenmesine yönelik önlemler kullanılmakta mı?</p>			
105	<p>Aşağıdaki vasıtalarından hangisi yükün kontrolünü yapmak için kullanılmaktadır?</p> <p>A. görsel test</p> <p>B. fiziki test</p> <p>C. tarama veya algılama ekipmanları</p> <p>D. Diğer mekanik araçlar</p>			

	E. köpekler			
106	Eğer bir konteynerin mührü sağlam gibi görünüyorsa, yük taşıma ünitelerinin denetimini yapacak şekilde sınırlı alanlar tasarlanmış mı?			
107	Güvenlik seviyesi 2’de sadece belgeleri tamamlanmış yükün tesise girmesini ve eğer gerekli ise sadece geçici olarak depolanmasını sağlamak için liman tesisi sıkı kontrol önlemleri oluşturmuş mu?			
108	Güvenlik seviyesi 2’de araçların sıkı kontrolü, yük mühürlerinin muayenesinin sıklığı ve ayrıntısı ve diğer karıştırmayı önleme yöntemlerini sağlamak için liman tesisi gerekli tedbirleri almış mı?			
109	Yükün kabulünden önce sevk irsaliyesinin veya eşdeğerde başka yük evrakının doğruluğu kontrol edilmiş mi?			
110	Tesise giriş noktalarında, araçları rastgele veya seçerek arayacak işlemler uygulanıyor mu?			
111	Tesis giriş noktalarında envanter (giriş/çıkış defteri) kontrol işlemleri oluşturulmuş mu?			
112	Liman tesisi içerisinde yüklenmek için bekleyen yükün kontrol edilip kabul edildiği veya sınırlı alana geçici olarak stoklandığını belirlemek için tanımlama vasıtaları kullanılıyor mu?			
113	Liman tesisine ait gemi kumanyasının elleçlenmesine nezaret etme vasıtaları, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP’ndaki tanımlama gerekliliklerini karşılamakta mı?			
114	Güvenlik seviyesi 1 ve 2’de paketlerin bütünlüğünden emin olmak için gemi kumanyası incelenmekte mi?			
115	Güvenlik seviyesi 1 ve 2’de kontrol edilmemiş hiçbir gemi kumanyasının liman tesisine kabul edilmemesini sağlayacak işlemler oluşturulmuş mu?			
116	Aşağıdaki yöntemlerden hangileri, gemi kumanyasının gözetimi için kullanılmaktadır? A. görsel test B. fiziki test C. tarama veya algılama ekipmanları			

	D. Diğer mekanik araçlar E. köpekler			
117	Gemi kumanyasının karıştırılmasını önleyecek işlemler oluşturulmuş mu?			
118	Yükün içeriğinin, sürücü bilgilerinin ve araç ruhsatının önceden bildirilmesiyle gemi kumanyasının teslimatı yapılıyor mu?			
119	Planlanmamış gemi kumanyası teslimatları, liman tesisine girişte reddedilmekte mi?			
120	Sipariş edilmemiş gemi kumanyasının kabulünü önlemek için işlemler var mı? Seviye 1 ve 2'de limana girişine izin vermeden önce bildirim ve sevk irsaliyesi doğrulanıyor mu?			
121	Gemi kumanyasının teslimat aracının aranması, liman tesisine girmeden önce yapılmakta mı?			
122	Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de liman tesisi içindeki gemi kumanyası teslimat araçları için eskort (refakat aracı) sağlanmakta mı?			
123	Güvenlik seviyesi 2'de tarama/algılama cihazlarının, mekanik cihazların veya köpeklerin kullanımı liman tesisi tarafından artırılmakta mı?			
124	Liman tesisinin iletişim cihazları ve işlemleri, güvenlik seviyesi 1 ve 2 için LTGP'nda tanımlanmış ihtiyaçları karşılamakta mı?			
125	Güvenlik seviyesi 1 ve 2'de, güvenlik seviyesine, hava durumuna veya elektrik kesilmesine bakılmaksızın, hem dahili ve hem de harici haberleşmelerde kolaylıkla kullanılacak şekilde, liman tesisi yedek haberleşme sistemleri ile donatılmış mı?			
126	Güvenlik görevlileri, iletişim cihazlarını etkin şekilde kullanmaları için eğitilmişler mi?			
127	Önemli kişiler ve kurumların telefon numaraları doğru mu ve düzenli olarak gözden geçiriliyor mu?			
128	Liman tesisi iletişim sistemlerinin ve cihazlarının yerinde bakım ve onarımının yapılması için işlemler mevcut mu?			
129	Liman tesisinin veya limandaki bir teknenin güvenlik seviyesindeki değişimleri LTGS'nun etkili şekilde yayımlaması için, gerekli işlemleri ve vasıtaları liman tesisi oluşturmuş mu?			

130	Telsiz, iletişim cihazları ve altyapısı ve bilgisayar sistemlerinin korunması için emniyet işlemleri oluşturulmuş mu?			
131	İletişim tesislerine ve alt yapısına sınırlı erişim için giriş kontrol işlemleri oluşturulmuş mu?			
132	Liman tesisi eğitim, talim ve tatbikatları icra etmiş mi?			
133	LTGS, güvenlikle ilgili görevi olan personel ve diğer bütün liman tesisi personeli; LTGP'nda kendilerine verilmiş sorumlulukları anlamışlar mı ve uygun seviyede eğitim almışlar mı?			
134	Güvenlik talimleri en azından üç ayda bir yapılmış mı ve tatbikatlar arasında 18 aydan daha uzun süre olmaksızın her takvim yılında en az bir kere güvenlik tatbikatı yapılmış mı?			
135	Liman tesisinden daha yüksek güvenlik seviyesindeki gemilerin operasyonları ile ilgili önlemlerin uyarlanması ve işlemlerini liman tesisi oluşturmuş mu?			
136	Aşağıdaki hususların uygulanabildiği durumlarda, liman tesisi gerekli işlemleri oluşturmuş ve önlemleri uyarlamışlar mı? A. Koda tabi olmayan bir ülkenin gemisi limanda iken B. ISPS kodu uygulamayan bir geminin olması durumunda			
137	Tesis sınırları ve sınır alanlar yeterli ışık ile aydınlatılıyor mu?			
138	Lambalardan gelen aydınlatma bölgeleri aşağı doğru ve nöbetçilerden uzak biçimde tutuluyor mu?			
139	Güvenlik görevlilerinin devriye esnasında kısmen karanlıkta kalmasını sağlayacak şekilde tesis çevresini koruyucu dışa dönük aydınlatma var mı?			
140	Kapı kontrol noktaları için uygun aydınlatma sağlanıyor mu?			
141	Araç park alanları için uygun aydınlatma sağlanıyor mu?			
142	Sınırlı Alanlar için uygun aydınlatma sağlanıyor mu?			
143	Tesiste koruyucu aydınlatma sistemi için güvenilir bir enerji kaynağı bulunuyor mu?			
144	Koruyucu Aydınlatma Sistemine ait güç beslemesi korunuyor mu?			
145	Tesiste koruyucu aydınlatma için güvenilir bir yardımcı (acil durum) güç kaynağı var mı?			
146	Yedek ya da acil durum korucuyu aydınlatma hususunda imkânlar mevcut mu?			

147	Yedek ya da acil durum teçhizatı ayda en az bir kez test ediliyor mu?			
148	Acil durum destek enerji beslemesi otomatik olarak devreye giriyor			
149	Jeneratör sistemi Tesis aydınlatması için yeterli mi?			
<u>Tespit Edilen Eksiklikler:</u>				
<u>Tavsiye Edilen Hususlar:</u>				

LTGS

Güvenlik Amiri/Müdürü

Liman İşletme Müdürü

İmza

İmza

İmza

Özel Güvenlik Şube

Sahil Güvenlik Komutanlığı

Liman Başkanlığı

İmza

İmza

İmza

Tarih

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

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Özgür Köksal TOHUMCU
Doğum Tarihi : 30.01.1979
Mesleği : RSO Koordinatörü



EĞİTİM

Anadolu Üniversitesi	Ön Lisans	Adalet (Açıköğretim)
Anadolu Üniversitesi	Lisans	Kamu Yönetimi
İstanbul Aydın Üniversitesi	Yüksek Lisans	Uluslararası İlişkiler ve Terörizm Araştırmaları

İŞ TECRÜBESİ

2001 – 2010 : OYAK SGS A.Ş. Güvenlik Sistemleri İstanbul Bölge Şefi
2010 – 2014 : RSO Saha Uzmanı
2014 – 2016 : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı RSO İrtibat Sorumlusu
2016-.... : RSO Koordinatörü – LTGS Yetiştirme Uzman Öğreticisi

SERTİFİKALAR

5188 Sayılı Yasa Kapsamında Özel Güvenlik Sertifikası (Silahlı),
Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu Sertifikası,
LTGS Yetiştirme Uzman Öğreticisi,
Temel İlk Yardımcı Sertifikası,
Güvenlik Farkındalık Eğitimi,
Güvenli Sürüş Eğitimi.

KATILDIĞI KURSLAR VE SEMİNERLER:

Milli Savunma Üniversitesi	İstihbaratta Eski Oyun Yeni Dinamikler Rusya'nın Başkanlık Seçimine Müdahalesi Soruşturması,
Milli Savunma Üniversitesi	Yapay Zeka Çağından Strateji, Güç ve Savaş,
Milli Savunma Üniversitesi	Ağ Tabanlı Harpte İstihbarat Yaklaşımları,
Milli Savunma Üniversitesi	Dünyada ve TÜRKİYE'de Dış Askeri İstihbarat Sisteminin Gelişimi,
Haliç Üniversitesi	Human Security İn Difficult Times,
Vuslat Platformu	Yeni Dünya Düzeni ve Geleceğin Haritası.