



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

Özgür Köksal TOHUMCU¹, Hüseyin KAZAN²

Öz

Bugün dünya deniz ticaret hacmi 9 milyar tona ve parasal değer bakımından 9 trilyon \$'lık bir büyüklüğe ulaşmıştır. Deniz yoluyla taşınan ticari malların güvenli bir şekilde alıcılarına ulaştırılması ticari gemilerin ve ticari limanların güvenliğinin sağlanması ile mümkündür. Bu kapsamda oluşturulan gemi ve liman tesisi güvenlik kodu (ISPS Kod) uluslararası taşımacılık yapan gemilerin ve bu gemilere hizmet veren limanların güvenliğinin sağlanması hususunda kriterler belirlemiştir. Ayrıca ülkemizde ISPS Koda tabi limanlarda Acil Durum Planları ile Koruma ve Güvenlik Planları da hazırlanmaktadır. Hazırlanan planların birbiri ile entegrasyonunun sağlanmaması ve devlet kurumlarının bu konuda denetim eksikliği bulunması nedeniyle limanların güvenliğine yönelik zafiyetler ortaya çıkmaktadır. Çalışmada "Limanlardaki güvenlik zafiyetlerinin giderilmesi için neler yapılmalıdır?", "Muhtemel tehditlere karşı önceden alınması öngörülen tedbirleri içeren güvenlik planları", "Limanların risk analizinin metodoloji kapsamındaki yetersizliği", "Devlet kurumlarının denetim yönteminden kaynaklanan eksiklikler" ve "Bu konuda neler yapılması gerektiği?" başlıkları çerçevesinde uluslararası deniz limanlarının güvenliğinin sağlanması hususunda hazırlanan güvenlik planlarının etkinliğinin artırılması için neler yapılması gerektiği ortaya konulmaya çalışılmaktadır. Betimsel analiz yöntemi kullanılarak hazırlanan çalışmada, idare, denetim ve liman işletmelerinden kaynaklanan eksiklerin olduğu bunun da güvenlik zafiyetine yol açabileceği sonucuna varılmıştır. Bu bağlamda yapılması gereken düzenlemeler detaylı açıklanarak hem limanların güvenliğinin artırılması hem de literatüre katkı yapılması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, ISPS Kod, Liman Tesisi Güvenlik Planı, İdare Denetimleri.

Jel Kodu: L99, R41

¹ İstanbul Aydın Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler ve Terörizm Araştırmaları Yüksek Lisans Bölümü, ozgurtohumcu@stu.aydin.edu.tr, ORCID : 0000-0003-2586-3892

² İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, kazan.hsyn@gmail.com., ORCID : 0000-0002-1458-2860

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)

Abstract

Today, the world trade volume reached 9 billion tons and 9 billion dollars in volume. The safe transportation of commercial goods transported by sea is possible by ensuring the safety of commercial vessels and commercial ports. In this context, the criteria of ensuring the security of the international transportation vessels and the ports serving these ships were established by the ship and port facility security code (ISPS code). In addition, Emergency Plans and Protection and Security Plans are prepared in the ports which are subject to ISPS code in our country. The weaknesses of the security of the ports arise because of the integration of the prepared plans and the lack of supervision of the state institutions. In the study, the following topics "What should be done to eliminate the security weaknesses in ports?", "Safety plans that include the measures to be taken in advance against possible measures", "The lack of methodology in the risk analysis of ports", "Deficiencies arising from the control method of state institutions" and "what should be done about this?", "what should be done in order to increase the effectiveness of the security plans?" were tried to be revealed in the context of ensuring the security of international maritime ports. In the study, which was prepared by using descriptive analysis method, it was concluded that there are deficiencies caused by ADMINISTRATION, inspection and port operations and this may lead to security weakness. In this context, it is aimed to both increase the security of ports and contribute to the literature by explaining the regulations required in detail.

Keywords: Maritime trade, ISPS code, Port Facility Security Plan, Administration Audits.

Jel Code: L99, R41

Giriş

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

Dünya ticaretinin %80'inin deniz yoluyla gerçekleştiği düşünüldüğünde deniz güvenliğinin önemi daha çok artmaktadır. Deniz limanlarında oluşabilecek tehlike ve tehditlere karşı, ticari limanların ve gemilerin güvenliğinin sağlanması ve bu kapsamda hazırlanan güvenlik planları arasında entegre bir yapının oluşturulması önem arz etmektedir. Deniz güvenliği konusundaki yaptırımların artırılması ve bunların ulusal

manada güvenlik politikası hâline getirilmesi gerekmektedir.

Türkiye’de faaliyet gösteren deniz limanlarında 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında Acil Durum Planı, 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamında Koruma ve Güvenlik Planı ile ISPS Kod Kapsamında Liman Tesisi Güvenlik Planı hazırlanmaktadır. Belirtilen güvenlik planları farklı Bakanlıkların sorumluluğunda yürütülmektedir. Güvenlik planları farklı bakanlıklar tarafından yayımlanan örnek formatlar çerçevesinde ilgili limanlar tarafından hazırlanarak onaya sunulmaktadır. Birçok güvenlik planı olması ve her birinin birbirinden farklı formatlarda hazırlanması uygulama aşamasında güvenlik zafiyetlerine neden olmaktadır.

ISPS Kod Uygulamalarına ilişkin mevzuat ve yerel otoriteler tarafından gerçekleştirilen denetimler analiz edildiğinde ise ISPS Kod kapsamındaki idare denetimleri ve 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun kapsamındaki denetimlerin farklı bakanlıklar tarafından yürütüldüğü ve denetimlerde, limanlardaki güvenlik tedbirlerinin yeterliliği ve geçerliliği yerine kanuni usul ve prosedürlerin yerine getirilip getirilmediğinin incelendiği görülmektedir. Bu durumun da ülke ekonomisi açısından hayati önem taşıyan deniz limanlarının güvenliğini zafiyete uğratacağı değerlendirilmektedir. Türkiye’de, ISPS Kod, 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve İş yerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik entegrasyonunun sağlanmamış olması ve bu konuda çözüm önerileri üzerinde durulması önem arz etmektedir.

Deniz Haydutluğu ve Deniz Terörizmi

Deniz güvenliğinin yanında en önemli bir diğer olgu da terörizmdir. Terörizm, sistemli bir biçimde siyasal amaçlar adına, örgütlü ve sürekli terör içeren ve terör olgusunu da içine alan bir kavramdır.³ 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.⁴ Bu saldırıları da kara, hava ve denizden gerçekleştirmişlerdir.

³ Sertaç Başeren, *Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele*, Cilt: 1, No:4, Ankara, 1994, s. 164.

⁴ Hüseyin Kazan, *Türkiye’de 1980 Sonrası Bölücü Terör Faaliyetleri ve Basında Yer Alış Biçimi*, Doktora Tezi, İstanbul, 2015.

Dünyadaki terör saldırıları incelendiğinde karada gerçekleşen terör hadiselerinin denizde gerçekleşenlere kıyasla daha fazla olduğu görülmektedir. 2003 yılında 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.⁵ 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.⁶

Uluslararası Denizcilik Bürosunun 2017 yılı 2. çeyreğinde yayımladığı rapora göre; 2016 yılının ilk altı aylık döneminde IMB Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezine (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 saldırıda bulunduğu görülmektedir. 2017 yılı içerisinde toplamda 63 denizci esir alınmış, 41 denizci gemilerinden kaçırılmış, mürettebattan üç kişi yaralanmış ve iki kişi öldürülmüştür.⁷ 2018 yılında ise IMB Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezine (IMB Piracy Reporting Centre) toplam 174 olay bildirilmiştir. Bu rakam 2017 yılında denizde gerçekleşen olaylara göre karşılaştırıldığında deniz haydutluğundan bir artış olduğunu göstermektedir.⁸ Bu artışın ülke ekonomilerine maliyeti milyarlarca doları bulmaktadır.

⁵ "Maritime Terrorism: How Real is the Threat?", <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2012/09/MSR-Viewpoint-02-Maritime-Terrorism-How-Real-is-the-Threat.pdf> (Erişim: 17.10.2018).

⁶ Cenk Özgen, *Rota Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği*, Gece Kitaplığı, İstanbul, 2015.

⁷ Deniz Ticaret Odası, *Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICC) - Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)'nun 2017 Yılı 2. Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu*, İstanbul, 2017.

⁸ "Piracy & Armed Robbery News & Figures", <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> (Erişim: 17.03.2019).

Gemilerin ve Limanların Güvenliğinin Sağlanması Hususundaki Düzenlemeler

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.⁹

Türkiye’de de deniz haydutluğuna yönelik çıkarılan özel bir kanun bulunmamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf olmamıştır. Ancak Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Sözleşme’ye 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 hâlinde, 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.¹⁰

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

Ulusal Kanunlar

Türkiye’de 618 Sayılı Limanlar Kanunu ve 31.10.2012 tarih, 28453 Sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan Limanlar Yönetmeliği ile liman faaliyetleri düzenlenmiştir.¹¹ Ayrıca Türkiye’de Deniz Limanlarının 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulanmasına ilişkin

⁹ “Deniz Haydutluğu: Somali Örneği”,

http://acm.klu.edu.tr/dosyalar/birimler/acm/dosyalar/dosya_ve_belgeler/18273850.pdf (Erişim: 28.10.2018).

¹⁰ Kerem Batır, *Yirmi birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, Usak Yayınları, Ankara, 2011. s.80-81.

¹¹ “Limanlar Yönetmeliği”,

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.16726&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> (Erişim: 06.05.2018).

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.

Uluslararası Sözleşmeler

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

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 Sahanlığı 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.¹²

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

¹² “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”,
<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim: 05.04.2018).

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 Resmî Gazete’de 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 Devletleri’nde yapılan terörist saldırıları sonrasında SUA Protokolü’nde değişiklik yapılmıştır.¹³ 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. Protokol’de eklemeler yapılan suçlara “özel kasıt” ifadesi ilave edilmiş olup, bu ifade ile “terör” kastı belirtilmiştir.

SOLAS 74 Sözleşmesi

Uluslararası alanda ticari gemilerdeki emniyet kurallarını düzenleyen en önemli sözleşme SOLAS sözleşmesidir. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) “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 hâlinde yürürlüğe girişi sağlayan bir usuldür. Bu sayede

¹³ “Türkiye Büyük Millet Meclisi”, <http://www.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1308.pdf> (Erişim: 08.04.2018).

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” denilmektedir¹⁴

SOLAS 74 Sözleşmesi'ne 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 Resmî Gazetede yayımlanmıştır.

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

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 Sözleşmesi'ne ilave edilmesi hususunda karar alınmıştır.

Bu maksatla 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı,

¹⁴ “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı”, <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx> (Erişim: 08.04.2018)

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.

Limanların Korunmasına Yönelik Hazırlanan 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.

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 personelinin 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 periyodlarla 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.¹⁵

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. 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 personeli tarafından uygulanarak güvenlik tedbirleri sürdürülmektedir.

Sabotajlara Karşı Koruma Planı

Sabotajlara karşı koruma planında 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.

Acil Durum Planı

6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle Kanun'da belirtilen istisnai kurum ve kuruluşlar hariç tüm işyerleri iş sağlığı ve güvenliği (İSG) çalışmaları yapmakla yükümlü tutulmuşlardır. Kanun'un ikincil mevzuatı olarak yürürlüğe giren yönetmeliklerden birisi olan İş

¹⁵ “Genelgeler ve Duyurular”, <http://www.didgm.gov.tr> (Erişim: 02.06.2018)

Yerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik’le acil durum planı hazırlanması da, söz konusu işyerleri için zorunlu hâle gelmiştir.¹⁶

İş Yerlerinde 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 çalışmalarını 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. 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.

ISPS Kod Kapsamında Hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi (LTGD)

Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi (LTGD), Liman Tesisi Güvenlik Planını (LTGP) geliştirme ve güncelleme işleminin zorunlu ve ayrılmaz bir parçasıdır.¹⁷ ISPS Kod da LTGD’yi yapma zorunluluğu yetkili otorite olan devlet kuruluşuna verilmiş olup yetkili otorite, bu yetkisini başka kuruluşlara devredebileceğini belirtmiştir. 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

¹⁶ “Acil Durum Planı Hazırlama Rehberi”, <https://www.csgb.gov.tr/media/5435/acil-durum-plan%C4%B1-haz%C4%B1rlama-rehberi.pdf> (Erişim: 03.06.2018)

¹⁷ “Mevzuat, Genelge, Talimat, Duyurular”, <http://www.didgm.gov.tr/> (Erişim: 31.05.2018)

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 belirlenmekte ve alınan güvenlik tedbirlerinin yeterliliği değerlendirilmektedir. Bu belirtilen alanlara yönelik muhtemel tehditler belirlenmekte ve bu tehditlerin olma ihtimalleri derecelendirilmektedir. LTGD'ler "GİZLİ" gizlilik dereceli evraklar olduğundan dolayı ilgisiz kişilerin eline geçmemesi yönünde gerekli tedbirler alınması gerekmektedir. Ayrıca hazırlanan ve yetkili otorite (idare) tarafından onaylanan LTGD'ler "Kontrollü Kopya" olarak iki suret hazırlanmaktadır. Birinci Kontrollü Kopya yetkili otoritede (idare), 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.

ISPS Kod Kapsamında Hazırlanan Liman Tesisi Güvenlik Planı (LTGP)

Liman tesisi güvenlik planı, her liman tesisi için, gemi/liman ara yüzüne uygun olarak, liman tesisi güvenliği değerlendirmesine göre geliştirilmekte ve sürdürülmektedir. Plan, kodun bu bölümünde tanımlandığı üzere, üç güvenlik seviyesi için kurallar koymaktadır.¹⁸

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 karşılaması durumunda beş yıllığına onaylanmaktadır. LTGP ISPS Kod Bölüm B'de belirtilen tavsiyeleri karşılamak zorundadır.

LTGP'ler de tıpkı LTGD'ler gibi "GİZLİ" gizlilik dereceli evraklar

¹⁸ "Mevzuat, Genelge, Talimat, Duyurular", <http://www.didgm.gov.tr/> (Erişim: 31.05.2018)

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” idarede, 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.

ISPS Koda Tabi Limanlarda Hazırlanan Güvenlik Planlarının Entegre Edilmemesinden Kaynaklanan Güvenlik Zafiyetleri

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 durum limanlardaki güvenlik uygulamalarında zafiyete neden olmaktadır.

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.¹⁹

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.²⁰

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

¹⁹ “Özel Güvenlik Hizmetleri Birleştirilmiş Genelgesi”,

<http://www.ozelguvenlik.pol.tr/SiteAssets/Sayfalar/MEVZUAT/ÖZEL%20GÜVENLİK%20HİZMETLERİNİN%20BİRLEŞTİRİLMİŞ%20GENELGESİ.pdf> (Erişim: 30.06.2018).

²⁰ “Emniyet Genel Müdürlüğü Özel Güvenlik Daire Başkanlığı”,

<http://sinavsonuc.ozelguvenlik.pol.tr/Teskilat/GenelTeskilatIstatistik.aspx> (Erişim: 27.05.2018).

suret olarak hazırlanmakta olup, bir sureti ilgili Emniyet Müdürlüğünde, bir sureti ilgili liman tesisinde ve bir sureti de ilgili güvenlik şirketi/biriminde muhafaza edilmektedir. İlgisiz kişilerin eline geçmemesi hususunda gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Türkiye'deki limanlarda yapılan incelemelerde; liman işletmelerinin dökme yük, genel kargo ve akaryakıt elleçlemesine 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 otoritelere (jandarma/emniyet) bildirilmiştir. Ayrıca ISPS Kod kapsamında LTGD ve LTGP hazırlanmış ve idare tarafından onaylanmıştır.

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 yönelik alınması öngörülen tedbirler kapsamında Koruma ve Güvenlik Planlarında 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 personelinin kimlik belgelerinin geçerliliği, görev yapan güvenlik personeli için mali sorumluluk sigortalarının yapılıp 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.²¹

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 dâhil 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 “GİZLİ” 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.

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 Millî 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

²¹ “5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik”.

kapsamında yapılan iş yurdu, eğitim, güvenlik ve meslek edindirme faaliyetleri²² 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 rehberde göre acil durum planları aşağıdaki hususlar çerçevesinde hazırlanmaktadır.²³

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.

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 Rehberi’nde yangın, patlama, ilkyardım, doğal afetler ve tahliye

²² “Mevzuat Bilgi Sistemi”,

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.16726&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> (Erişim: 18.10.2018).

²³ “İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik”,

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.18493&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> (Erişim: 03.06.2018).

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.

Türkiye’deki ISPS Koda Tabi Limanlarda Yerel Otoriteler Tarafından Gerçekleştirilen Denetimler ve Denetimlerden Kaynaklanan Aksaklıklar

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.

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 Sertifikası'nın düzenleme tarihinden itibaren birer yıllık periyotlar hâlinde iki (2) ay öncesi veya iki (2) ay sonrası içinde kalan dönemde gerçekleştirilmektedir.²⁴

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

²⁴ "ISPS Kod Uygulamaları Kapsamında Periyodik Denetim Esasları", <http://www.didgm.gov.tr/> (Erişim: 10.06.2018).

takdirde, uygunsuzluk ortadan kaldırılmaya kadar bakanlık tarafından Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası geçici olarak askıya alınmakta ve liman tesisi uluslararası trafiğe kapatılmaktadır.

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 değerlendirilmektedir. 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 idare 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.

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.²⁵

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.

5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun Kapsamında İcra 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 bulunmamaktadır. ISPS Koda tabi limanlarda Emniyet/Jandarma Özel Güvenlik Şube Müdürlükleri tarafından gerçekleştirilen denetimlerde Birleştirilmiş Genelgede yayınlanan "Özel Güvenlik Hizmeti Alan Yer Denetleme Formu" kullanılmaktadır. Denetim formunda limanın güvenliğinin etkinliğinden daha fazla yasal süreler içerisinde gerekli

²⁵ "özel güvenlik hizmetlerine dair kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmelik", <http://sinavsonuc.ozelguvenlik.pol.tr/Mobiles/5188y.htm> (Erişim: 10.06.2018).

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 personeli tarafından yürütülüyor olması ve Jandarma/Emniyet güçlerinin, idare 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.

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. 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.²⁶

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Tarafından Yürütülen Acil Durum Planlarındaki Denetimlerden Kaynaklanan Eksiklikler

İşveren; çalışma ortamında kullanılan malzemeleri ve iş ekipmanı ile

²⁶ “6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu İş Yerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik”.

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.

ISPS Kod Türkiye Uygulamaları ve Tespit Edilen Aksaklıklar

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 Resmî Gazete’de 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 idarenin (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) faaliyetlerinin belirlenen kurumlar tarafından takip edilebilmesi ve ISPS Kodun yeterli ölçüde uygulanmasına yönelik idare tarafından belirlenen konularda ilgili diğer kurumların tavsiyelerde bulunması amacıyla idare tarafından gerekli görülen hallerde, idarenin başkanlığında; Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı temsilcilerinin katılımından oluşan toplantılar yapılmaktadır.²⁷

ISPS Kod uygulamaları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Türkiye’de ISPS Koda tabi toplam 183 liman bulunmaktadır. 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 yetkilendirilmiştir.

ISPS Kod ile birlikte uluslararası deniz limanlarında entegre güvenlik sistemi uygulamaya konulmuştur. Kod ve yönetmelik ile birlikte güvenlik

²⁷ “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği”.

standartları ortaya konularak hazırlanan risk analizleri ve güvenlik planlarıyla alınan güvenlik tedbirleri sürdürülmüştür. Liman tesislerinde görevli personelin 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 hangi limanlar olduğu bu çalışmada isim olarak belirtilmemiştir. Yapılan incelemelerde;

Liman Tesisi Güvenlik Planındaki 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 görülmüştür.

Liman tesisinin tahliyesine ilişkin prosedürler İş Sağlığı Güvenliği Müdürlüğü/Çevre Müdürlüğü gibi departmanlar tarafından yayımlanan Acil Durum Müdahale Planı’na göre yürütülecek şekilde belirlenmiştir. Ancak Liman Tesisi Güvenlik Planı’ndaki ilgili prosedürler de doğrudan bu konuya atıfta bulunulmadığı görülmektedir. Bu durumun da acil durumdaki tahliyeler esnasında uygulanacak hareket tarzlarının etkili yürütülememesine neden olacağı değerlendirilmiştir.

ISPS Kod kapsamında hazırlanan liman tesisi güvenlik planındaki yangın önleme 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 imkânının 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 önleme 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 personelin 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 dâhil 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.

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, idarenin 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 irtibatla 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 kurulması 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 hâllerde 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.

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, dolum-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.²⁸

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.

²⁸ Cenk Özgen, *Rota Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği*, Gece Kitaplığı, İstanbul, 2015.s.315.

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 yansiyacak 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.²⁹

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 tespiti 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 gerçekleştirilecek 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 hâle getirilmesi deniz tarafından gelecek muhtemel saldırıların engellenmesi açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Teknelere saldırı eylemlerinde tekneleri etkisiz hâle getirerek ve

²⁹ Taha Talip Türkistanlı, Barış Kuleyin, *Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri*, Cinius Yayınları, İstanbul, 2017. s.5.

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.³⁰ Güvenlik bariyerleri mevcut yapılara monte edilebilmektedir. Koruma sistemi 60 metreye kadar uzanmaktadır. Korozyona dayanıklı olan bu tip bariyerler 2005 yılından beri İran Körfezi'nde kullanılmaktadır.³¹

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 hâline 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 Örgütü'nün 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 amacıyla 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 hâline getirilmesi gerekmektedir.

³⁰ "HALO Maritime Defence System", <https://www.copybook.com/companies/halo-maritime-defense-systems> (Erişim: 10.06.2018).

³¹ Murat Selçuk Solmaz, *Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Code Uygulamalarının Liman Güvenliği Açısından Etkinliğinin Değerlendirilmesi ve Türkiye Uygulamaları*, Doktora Tezi, İstanbul, 2012.s.61.

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.

Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarının (RSO) Kadro Yapısındaki Eksikliklerden Kaynaklanan Zafiyetler

Tanınmış güvenlik kuruluşları olarak faaliyet gösteren RSO'lar idareden 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 idare tarafından yetkinliği onaylanmış güvenlik uzmanlarını kadrolarında bulundurmaktadırlar. Ayrıca gemi liman arayüzü hakkında bilgi sahibi olup bu sürece yönelik muhtemel riskleri ortaya çıkarabilecek personelle 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.³²

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.

³² Deniz Ülke Arıboğan, *Duvar*, İnkılap Kitapevi, İstanbul, 2018. s.100.

Örneğin, Alman Hava Kuvvetleri 1939'daki seviyesine Nikolaus Ritter adlı bir ajanın Amerikan hava sanayinden yaptığı teknoloji casusluğu sayesinde ulaşabilmiştir. 2. Dünya Savaşı öncesinde Almanya dışında değişik ülkelerde çalışan 2500 Alman mühendis yaptıkları teknoloji casusluğu ile Almanya'nın hızlı teknolojik ilerlemeler gerçekleştirmesini sağlamışlardır.³³

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 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 idarenin RSO'lar da belirlediği yeterlilik kriterlerine İSG Uzmanı, Siber Güvenlik Uzmanı ve Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı kadrolarını dâhil etmemesi nedeniyle limanlardaki güvenlik planlarının bu hususlarda entegrasyonunun sağlanamamasından kaynaklanan güvenlik zafiyetleri bulunduğu değerlendirilmektedir.

³³ Ümit Özdağ, *İstihbarat Teorisi*, Kripto Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 2016. s.107.

SONUÇ VE ÖNERİLER

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.

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.

“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, Askerî 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. Yönetmelik’e 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 Bakanlığının 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 denetlemektedir. 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 hâle 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 personel tarafından ikinci bir iş olarak yapılıyor olması Kodun 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 personeli güvenlik konularında bilgi sahibi olduğu, ancak gemi liman ara yüzündeki 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 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.

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 hâline 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 su üstü ve su altı 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 BOTAS, 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 Kanun'da 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 hâline getirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde bu tür limanlara yönelik denizden yapılacak saldırılara karşı ülke ekonomisini sarsacak ve yüksek oranlı can kayıpları yaşatacak terör saldırılarına maruz kalılabileceği 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 çıkmaktadır³⁴.

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 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 tanımış 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.

³⁴ Dünya Bülteni; Kontroller azaldı silah kaçakçılığı kolaylaştı. Bknz: <https://www.dunyabulteni.net/genel/kontroller-azaldi-silah-kacakciligi-kolaylasti-h194939.html>

Limana tesisi güvenlik değerlendirmesi hazırlayan RSO'lar hazırladıkları değerlendirmeyi yetkili otorite olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına onaya sunmak zorundadır. Değerlendirme Kodun B bölümündeki kılavuzu dikkate alınarak hazırlanmaktadır. Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri limanın bulunduğu konumu ve yapısı itibariyle değişen tehditler dikkate alınarak periyodik olarak gözden geçirilmek zorundadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan liman tesisi güvenlik değerlendirmesi formatında hazırlanması gerekmektedir.³⁵

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 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.ř., TEPE Güvenlik ve ATEM Güvenlik tarafından hazırlanan taslak Güvenlik Değerlendirmesi üzerinde ortak bir çalışma yapmıştır. Çalışma Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına onay için sunulurken 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.

³⁵ Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi Formu. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin 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 Bakanlığının 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 kullandığı görülmüştür. Özel güvenlik kanunu kapsamında yürütölen denetimlerde limanda görev yapan özel güvenlik görevlilerinin kanunda belirtilen hizmetleri denetlenmektedir.³⁶ ISPS Kod kapsamındaki

³⁶ 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>

denetimlerde de liman tesislerinde özel güvenlik görevlilerinin içinde olduğu liman güvenlik uygulamaları denetlenmektedir.³⁷

Devlet kurumlarının entegrasyonunun sağlanması sonucu iki ayrı bakanlık tarafından yapılan denetimler limanın güvenliğine yönelik tek denetim hâline 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 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 güvenliğin de dâhil edilebilmesi ve liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin bu siber tehditleri de kapsayacak şekilde yürütülmesi, bu tür tehditlerden kaynaklanacak güvenlik zafiyetlerinin asgari seviyeye indirilmesini sağlayacaktır.

³⁷ Periyodik Denetim Değerlendirme Formu. Bknz: <http://www.didgm.gov.tr/>

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Arıboğan, Deniz Ülke, Duvar, İnkılap Kitapevi, İstanbul, 2018.
- Başeren, Sertaç, Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele, Avrasya Dosyası, Cilt 1, No: 4, 1994, Ankara.
- Batır, Kerem, Yirmi birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, Usak Yayınları, Ankara, 2011.
- Kazan, Hüseyin, Türkiye’de 1980 Sonrası Bölücü Terör Faaliyetleri ve Basında Yer Alış Biçimi, Doktora Tezi, İstanbul, 2015.
- Odası, Deniz Ticaret, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICC) - Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)'nun 2017 Yılı 2. Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, İstanbul, 2017.
- Özgen, Cenk, Rota Deniz Kuvvetleri ve Enerji Güvenliği, Gece Kitaplığı, İstanbul, 2015.
- Özdağ, Ümit, İstihbarat Teorisi, Kripto Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 2016.
- Solmaz, Murat Selçuk, Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Code Uygulamalarının Liman Güvenliği Açısından Etkinliğinin Değerlendirilmesi ve Türkiye Uygulamaları, Doktora Tezi, İstanbul, 2012.
- Transportation, U. S. Deperment, Port Security: A National Planning Guide, 1997.
- Türkistanlı, Taha Talip ve KULEYİN, Barış, Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri, Cinius Yayınları, İstanbul, 2017.

İnternet

- “Maritime Terrorism: How Real is the Threat?”, <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2012/09/MSR-Viewpoint-02-Maritime-Terrorism-How-Real-is-the-Threat.pdf> (Erişim: 17.10.2018).
- “Piracy & Armed Robbery News & Figures”, <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> (Erişim: 17.03.2019).

- “Deniz Haydutluğu: Somali Örneği”,
http://acm.klu.edu.tr/dosyalar/birimler/acm/dosyalar/dosya_ve_belgeler/18273850.pdf (Erişim: 28.10.2018).
- “Limanlar Yönetmeliği”,
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.16726&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch>
(Erişim: 06.05.2018).
- “Emniyet Genel Müdürlüğü Özel Güvenlik Daire Başkanlığı”,
<http://sinavsonuc.ozelguvenlik.pol.tr/Teskilat/GenelTeskilatIstatistik.aspx> (Erişim: 27.05.2018).
- “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”,
<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim: 05.04.2018).
- “Türkiye Büyük Millet Meclisi”,
<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1308.pdf> (Erişim: 08.04.2018).
- “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı”,
<http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx> (Erişim: 08.04.2018).
- “Genelgeler ve Duyurular”,
<http://www.didgm.gov.tr> (Erişim: 02.06.2018).
- “6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu”,
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6331.pdf> (Erişim: 30.06.2018).
- “Acil Durum Planı Hazırlama Rehberi”,
<https://www.csgb.gov.tr/media/5435/acil-durum-plan%C4%B1-haz%C4%B1rlama-rehberi.pdf> (Erişim: 03.06.2018).
- “Mevzuat, Genelge, Talimat, Duyurular”,
<http://www.didgm.gov.tr/> (Erişim: 31.05.2018).
- “Özel Güvenlik Hizmetleri Birleştirilmiş Genelgesi”,
<http://www.ozelguvenlik.pol.tr/SiteAssets/Sayfalar/MEVZUAT/ÖZEL%20GÜVENLİK%20HİZMETLERİNİN%20BİRLEŞTİRİLMİŞ%20GENELGESİ.pdf> (Erişim: 30.06.2018).
- “Emniyet Genel Müdürlüğü Özel Güvenlik Daire Başkanlığı”,
<http://sinavsonuc.ozelguvenlik.pol.tr/Teskilat/GenelTeskilatIstatistik.aspx> (Erişim: 27.05.2018).
- “Mevzuat Bilgi Sistemi”,
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.16726&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> (Erişim: 18.10.2018).

- “İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik”,
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.18493&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> (Erişim: 03.06.2018).
- “ISPS Kod Uygulamaları Kapsamında Periyodik Denetim Esasları”,
<http://www.didgm.gov.tr/> (Erişim: 10.06.2018).
- “Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik”,
<http://sinavsonuc.ozelguvenlik.pol.tr/Mobiles/5188y.htm> (Erişim: 10.06.2018).
- “HALO Maritime Defence System”,
<https://www.copybook.com/companies/halo-maritime-defense-systems> (Erişim: 10.06.2018).

EXTENDED SUMMARY

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)

The ISPS Code, which increased the security measures in maritime transport, was adopted at the international conference in 2002 and came into force in 2004 by the States Parties to the agreement. The security measures that had been implemented in the framework of the SOLAS 74 treaty were implemented as security measures with the ISPS Code.

The fact that most of the world trade is carried out by sea has caused many measures to increase the security of maritime trade and maritime transport. While increasing security measures, the mobility of maritime trade and maritime transport should not be restricted. The maximum level of security measures should be ensured during maritime trade, but the mobility of maritime trade should not be prevented. The security measures taken and to be taken should not be applied in a way to interrupt or stop the commercial activities and a balance should be taken in this direction

It is stated that the security measures taken in ISPS Code should be carried out in this direction. In this context, it is stated that ISPS Code Security measures and operations in port facility shall be applied to the passengers, ship, ship personnel and visitors, goods and services in such a way as to require the least intervention or cause a minimum delay.

In addition, it is necessary to review the topics and adequacy in the safety assessments prepared in terms of risk analysis at the ports by expert teams. In the security evaluations prepared within the scope of sea, ship and port security, it is important to establish a scoring system based on threat-based and threat scenarios and to determine the risks to be taken in the light of these scenarios.

The port employees who are the implementers of the safety plans to be prepared in the light of an inclusive and effective safety assessment need to be prepared with training and exercises.

In particular, the exercises in LNG, LPG and Fuel ports should not be performed by the relevant Port Facility Security Officer or RSO officials, but by the Ministry of Transport and Infrastructure itself under the supervision of the relevant representatives of other government agencies. In this way, effective implementation of security plans and awareness of employees will be ensured.

Within the scope of the ISPS Code, a port facility security officer must be appointed for each port facility. It is also stated in the ISPS Code that the person appointed as port facility security officer can be appointed as port facility security officer for one or more port facilities.

This situation occurs as a lack of code and the security weakness results from this deficiency. The assignment of the port facility security officers responsible for the implementation of the security plans of the ports to be responsible for several ports will cause the existing security measures to be weakened. In addition, the port facility security officer who has more responsibilities in increasing the security level does not have the opportunity to implement the measures that should be taken in the changing the level of the security of several ports at the same time. In this case, security vulnerabilities to ports will increase.

When the port facilities serving on a 24-hour basis are examined, it is observed that at least one port facility security officer was not present. This situation is considered to cause a separate security weakness. At least one port facility security supervisor is required to be provided on a 24-hour basis in ports operating on a 24-hour basis. Security measures continue for 24 hours during the period of port operations. During the 24-hour period of port security, port facility security officers should also be in charge.

It is important that the port facility security officers work on a 24/7 basis and that the port operations are to be in place as long as the port operations continue. In this context, a regulation should be introduced by the Ministry of Transport and Infrastructure for the employment of the relevant port facility security officers in this way.

The port facility security officers assigned at ports in Turkey are generally seen as a responsible authority or the officers in charge of port security and port operations.

The fact that an important task such as the security of the port facility is being performed as a second job by the personnel working in other posts at the port causes weaknesses in fulfilling the requirements of the Code. The fact that an employee responsible for port operations is also assigned as port facility security officer is a weakness as it does not have sufficient knowledge in the security activities at the port. The same situation also arises in the appointment of employees responsible for security practices at the port as a second duty as port facility security officer. It is clear that these personnel are familiar with the physical, electronic and personnel safety issues at the port, but do not have any knowledge of the security measures and port operations to be taken in the activities on the ship port interface.

For this purpose, for minimizing the identified security weakness, it is considered the port facility security officers cannot do any other work by a directive of the Ministry of Transport and Infrastructure.

Port facility security officers are appointed with the approval of the Ministry of Transport and Infrastructure. When the qualifications sought by the Ministry in the port facility, security officer are examined;

- To have ISPS Code training certificate for port facilities,
- To have at least a higher education certificate (graduation certificate from associate, bachelor or higher programs),
- To have a service certificate for at least 2 years at a security institution or at a port facility or for a maritime service or shipyard serving for at least 2 years who have graduated from the maritime related bachelor degree education institutions,
- To have a certificate confirming that they have enough knowledge of English to be able to provide verbal and written contact to ISPS Code application with foreign flagged ships coming to port facilities,

When the qualifications sought in the persons responsible for the security of the port facilities are examined, it is seen whether they have security knowledge and experience is not actually sought. It is stated that being a bachelor of maritime is sufficient. It is the greatest security weakness that the persons, who are responsible for the security of the ports of strategic importance in terms of country's economy and security, do not have security experiences.

Considering the activities carried out by the Port Facility Security Officers and the criteria sought;

- The fact that they are responsible for the implementation of all safety practices specified in the Safety Plan but no security experience that the port facility security officer must have is sought in the criteria reveals the fact that they are not familiar with security practices. In order to be able to perform immediate response in the possible emergency situations in the ports, trainings to be given to the employees can only be carried out on the documents as the port facility security officers do not have control over their own subjects.
- Port facility security supervisors can receive their certificate at the end of their 3-day training period. When the content of these trainings is examined, it is seen that the aims, objectives, requirements and application of ISPS Code are explained.

- The fact that training, practise and exercise services are not obliged to be given by RSOs, the specialized staff, and these services are performed by security personnel who do not have any security experience cause weakness in the security of harbors.

When the security measures taken in LNG, LPG and Fuel ports are examined, it is seen that there is a security weakness in the submarine and underwater approach areas of such ports. It was determined that no protective measures were taken against the scenario of the bomb-loaded boats to the ports and the vessels in the ports. It is important to take necessary physical security measures for such attacks at strategically important LNG port facilities like BOTAS, TUPRAS and all LPG and fuel harbors.

In order to prevent potential suicide attacks on ships or port facilities with explosive-laden speedboats, the sea entry points of the ports must be controlled very well. In addition, private patrols and maritime patrols and underwater exploration teams should be established. In this respect, as there is no determinant in the Law on Private Security Services numbered 5188, the legal regulations should be prepared in order to ensure that the sea patrols and underwater searches are carried out with special security. Ensuring the employment of marine patrols and underwater search teams in ports of strategic importance will enable effective security measures to be implemented and immediately intervene in possible events, thus minimizing the risks arising from this gap.

Apart from fuel oil, LNG, LPG ports, human trafficking, drug smuggling, arms smuggling, etc. it is known that the transfer of many illegal activities is done through containers. In a study conducted by the Peace Research Institute den Sipri. In central Stockholm, it was determined that only 2 percent of the containers loaded on ships were checked worldwide. It is one of the results that the leakage material can be delivered to many parts of the world with uncontrolled containers.

The losses due to cargo theft are estimated to be billions of dollars in the US alone. It is thought that this fund expenditure will provide savings when considering spending on funds for a security program to be implemented in ports and taking into account the damage caused by theft. The damage caused by the loss of the work due to the security measures that are inadequate by the Port Operations is much larger. In this context, the security measures taken at the land side of the ports are considered to be

insufficient.³⁸

The ports facility security assessment subject to ISPS code is being prepared for 5 years. Port facility security assessment is an integral part of the port facility security plan which ensures that it is up-to-date. The ISPS Code also states that the port facility safety assessment should be carried out by the State Party. The State Party may delegate this authority to a recognized security institution. In Turkey, the authority to make the port facility security assessment for all ports within the Ministry of Transportation and Infrastructure devolution agreement, gives the authorities responsibility for the implementation of the ISPS Code 3 security companies.

OYAK Defense and Security Systems Inc., TEPE Defense and Security Systems Inc. and ATEM Security companies are authorized as authorized RSO to prepare and submit port facility safety assessment for all ports. Besides these RSOs, there are 9 RSOs operating in Turkey which have their own port authority. RSOs preparing a port facility safety assessment must submit their evaluation to the competent authority, the Ministry of Transport and Infrastructure. The evaluation is based on the guidelines in section B of the Code. Port facility security assessments have to be reviewed periodically considering the changing position of the port and its location. The port facility issued by the Ministry of Transport and Infrastructure needs to be prepared in the form of a safety assessment.

When the format published by the Ministry is examined, the measures to protect the important infrastructure and values for the port are considered with the following topics: What are the possible values and possible threats to the infrastructure and what are the realization possibilities? What are the measures taken against these threats and their adequacy? What are the weaknesses in the infrastructure and activities including the weaknesses caused by human and risk analysis? When the draft template of the port facility security assessment is examined, it is seen that the identification of the possible risks to the port is scored and the risk group is determined in this way. However, as a result of the identification of the critical infrastructure facilities of the port, it is necessary to reveal the possible threats to the port in the light of the scenarios. Determining the risk as a result of the scoring of these threat scenarios will enable a more realistic threat analysis.

The scoring of the threat scenarios and determining the risk will determine the adequacy of the security measures taken. In addition, the

³⁸ U. S. Department of Transportation, *Port Security: A National Planning Guide*, 1997. s.14.

security assessment of the port facility security assessment should be reviewed in accordance with the risk scenarios and the validity of the threat scenarios should be tested and the safety assessment should be maintained. In this regard, the delegation of authority to the field RSO for all ports in Turkey OYAK Defense and Security Systems, Inc., TOP draft prepared by the Safety and Security Review ATEM is made on a joint study. The study was submitted to the Ministry of Transport and Infrastructure for approval and planned to be implemented in all ports subject to ISPS Code. The draft safety assessment, in which RSOs are working together, is set out in accordance with the provisions of the Law No. 5188 and measures to be taken under cyber security. The draft evaluation was established by integrating the criteria for MSC 89-INF.13, ISO / PAS 20858 and ISO 27001 standards and 5188 numbered private security services

In addition, it was observed that the Ministry of Interior and the Ministry of Transport and Infrastructure used separate forms in their inspections at ports. In the audits carried out under the private security law, the services of the private security officers working in the port are audited. In the scope of ISPS Code audits, port security applications are also supervised by private security officers in port facilities.

As a result of ensuring the integration of state institutions, the inspections carried out by two ministries need to be transformed into the control only for the security of the port. One-stop supervision of the security of the port will increase the operability of the measures taken and ensure the integration of the security plans. The form of the inspection of the Private Security Services Law No. 5188 and the ISPS Code implementations together with the forms used by the relevant institutions should be checked on a single form.