



## Turkish Studies

International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 12/29, p. 413-425

DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.12660>  
ISSN: 1308-2140, ANKARA-TURKEY

---

### Article Info/Makale Bilgisi

Referees/Hakemler: Yrd. Doç. Dr. Ercan YÜKSEKYILDIZ –  
Yrd. Doç. Dr. Umut YILDIRIM – Yrd. Doç. Dr. Ünal ÖZDEMİR

---

*This article was checked by iThenticate.*

## TÜRKİYE'DEKİ YAT LİMANLARININ GÜVENLİK ZAFİYETLERİ

Orkun Burak ÖZTÜRK\* - İdris TURNA\*\*

### ÖZET

Deniz ticaretinin önemli kollarından birisi de deniz turizmine bağlı marınacılık faaliyetleridir. Dünya turizminde önemli bir yere sahip olan Akdeniz' in doğu bölgesinde bulunan Türkiye, Ege ve Akdeniz kıyı şeridi ile marınacılık ekseninde işlek bir uğrak yeri haline gelmiştir. Marınacılık sektöründe rol alan yatlar ve marınalar terörizm, kaçakçılık gibi yasadışı faaliyetler kapsamında, ülke sınır güvenliği açısından belirli riskler taşımaktadır.

Çalışmada Marmara, Ege ve Akdeniz bölgesinde faaliyet gösteren 13 adet marınanın güvenlik seviyelerinin ortaya konulması ve ülke güvenliği için bir zafiyet doğurup doğurmadığının tespiti amaçlanmaktadır. Bu bağlamda öncelikle marina ve güvenlik kavramları genel olarak açıklanmış, denizyolu taşımacılığı sektörünün temel güvenlik esaslarını içeren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS CODE) hakkında bilgilere yer verilmiştir. Çalışmamızın araştırma bölümünde marina yöneticilerine marınaların güvenlik durumuna ilişkin yüz yüze görüşme yöntemi ile açık uçlu sorular sorulmuştur.

Sonuç olarak, araştırmaya tabi marınalarda Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodunun uygulanmadığı, giriş çıkış kontrollerinin ve tekne arama prosedürleri gibi güvenlik tedbirlerinin alınmadığı görülmüş, birçok açıdan güvenlik zafiyeti sorunun olduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda çalışmanın sonunda, marina güvenliği hususunda zafiyeti giderecek bir takım öneriler sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik, Güvenlik, Marina, ISPS, Marina Güvenliği

---

\* Öğr. Gör. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği,  
El-mek: [orkunburak.ozturk@erdogan.edu.tr](mailto:orkunburak.ozturk@erdogan.edu.tr)

\*\* Öğr. Gör. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği,  
El-mek: [idris.turna@erdogan.edu.tr](mailto:idris.turna@erdogan.edu.tr)

---

## SECURITY VULNERABILITIES OF MARINAS IN TURKEY

### ABSTRACT

One of the important branches of maritime trade is yachting related to marine tourism activities. Turkey which is located in the Eastern Mediterranean is an important point of the world tourism, has become a frequently traveled destination together with Aegean and Mediterranean coastline within the context of yachting. Yachts and marinas carry significant risks with regards to security of national borders in the scope of illegal activities such as terrorism, smuggling.

The aim of the study is to determine the security levels of 13 marinas operating in the Marmara, Aegean and Mediterranean regions and to determine whether they have a vulnerability for national security. In this context the concept of marina and security are explained generally, informed in the sense of International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) that involved essential security units of maritime transportation sector. In the research section of our study, open-ended questions were asked to marina directors by means of a face-to-face interview about the security situation of marinas.

Consequently it concluded that ISPS Code and security precautions such as inbound-outbound controls and vessel stowaway search procedures are not implemented and have been found to be a security vulnerability in terms of a lot of fields. Accordingly at the end of the the study, some suggestions have tried to find out related security issues of marinas.

### STRUCTURED ABSTRACT

It is important that yachters and their visitors feel secure to be able to take advantage of the services of yachts and yacht harbours. Security issues that may arise in the marinas are illegal activities such as theft, sabotage, unauthorized access, murder and smuggling.

Our aim is to reach the conclusion whether the main yacht harbours in maritime activities in our country do not constitute a security vulnerabilities in terms of national security or not and to determine what is missing for this purpose.

Two of the major touristic destinations in the world are the Mediterranean and the Caribbean Islands. According to the information obtained, there are 380 marinas in Italy, 96 marinas in Spain, 50 marinas in Croatia. In Turkey, 42 marinas have licensed by government and the mooring capacity reached to 18500 levels in in licenced marinas and total mooring capacity with un-licenced marinas is 28361 since the end of 2016 (DTO, 2016 and UDHB, 2017).

According to TDK (Turkish Language Society), security means the execution of the legal order in society life, the possibility that people can live without fear, and safety. In situations where the source of the danger is consciously created by the human being, the word security is preferred

for the avoidance of danger and threats that can be created by humans (Nas, 2012). Especially after September 11, the importance of maritime security in the direction of terrorism and illegal activities in the sea led by the US rapidly increased. The International Maritime Organization (IMO) has adopted a disciplinary mechanism called ISPS Code on the safety of maritime trade activities. The vessels and ports to which the ISPS Code is applied are as follows:

- Passenger ships, including high-speed passenger craft,
- Cargo ships, including high-speed crafts, of 500 gross tonnage and upwards,
- Mobile offshore drilling units,
- Port facilities serving such ship engaged on international voyages.

In our country, there is no clear regulation on marina security in the related regulations. The aim of our research is to get an idea of the security levels of marinas that have an important place in the maritime tourism of our country and to determine security vulnerabilities. In this direction, a total of 13 marinas, which are Kalamis, Marinturk, Viaport, Güzelce, Ataköy, West Istanbul, Çeşme, Alaçatı, Sığacık, Altinyunus, Kuşadası, Finike and Kaş located in the provinces of İstanbul, İzmir, Aydın and Antalya, were identified. Face to face interview method was used to collect data.

In this study, important determination was made about the security levels in marinas in the Marmara, Aegean and Mediterranean regions. 13 marinas operating in the Marmara, Aegean and Mediterranean regions of Turkey are experiencing many deficiencies in terms of maritime security measures. For example, there is no action plan or precautions taken against smuggling or terrorist activities. It is stated that a search for moored vessels is not under the authority of marinas. Otherwise, it is seen, all marinas are provided with security measures by private organizations. It is concluded that the responsibilities of the measures to be taken in this situation are over the private security companies rather than the marina operators.

The importance of marinas should be emphasized in the provision of maritime security, which is an important component of national security. In accordance with the provisions of the ISPS Code, port facilities that provide services to passenger ships, including high-speed passenger crafts that make international voyages, and to cargo vessels, including high-speed crafts of 500 gross tonnage and upwards, must comply with ISPS rules. In this direction, the marina is not subject to the ISPS for these provisions. However, the security of marinas needs to be sharply and more clearly defined in the laws and regulations. While determining these rules, the International Ship and Port Security Code may be taken and some criteria may be put into effect for the marinas.

On the other hand, it has come to the conclusion that existing marine measures have been inadequate against the intention of being transported from marine to land by an explosive device and its illegal construction. In the same way, it is a separate security vulnerability that there are no precautions like top searches for some illegal situations such

as duty free goods, drug smuggling and so on. Furthermore, there is no doubt that there is a clear lack of security in the process of having passport control by the security officer (police) or the directorate of the settlement where the marina is located rather than the marina at the exit of the marina. In order to prevent this situation, the entrance and exit control can be provided with face control. As another detection is that marinas do not have the authority to search yachts, such an authorization can be added to the contract made with the yacht owners to remove this situation. In addition, it appears that this system does not exist in the marinas against the presence of AIS system in the survey conducted. It is possible to access the identification information of the yachts that come with this system. In addition, the survey shows that AIS system exists in yachts, but it does not appear to exist in marinas. It is possible to access the identification information of the yachts visited to marinas with this system.

After conducting a survey to different marinas and reaching other security vulnerabilities, maritime security organizations should set new standards and take measures against these vulnerabilities. Awareness must be established that the issue of research is at an important place for national and international security. Comparison should be made with respect to the national legislation and practices of other countries, especially those coasted to the Mediterranean.

**Keywords:** Maritime, Security, Marina, ISPS, Marina Security

## 1. GİRİŞ

Günümüzde, kullanılan taşımacılık şekillerinden en büyük paya sahip olan deniz yolu taşımacılığıdır. Deniz yolu taşımacılığının güvenliği bu faaliyette rol alan tüm paydaşlar için önem arz etmektedir. Bu doğrultuda gerek devletler, gerekse ilgili kurum ve organizasyonlar tarafından denizyolu taşımacılığı ekseninde bir takım uyulması zorunlu güvenlik kuralları ortaya koyulmaktadır.

Deniz ticareti, ülkeler arası taşımacılık faaliyetlerinin yanında deniz turizmi olarak da karşımıza çıkmaktadır. Deniz turizmi deniz ticaretinde ekonomik açıdan önemli bir gelir kaynağı yaratmaktadır. Şüphesiz ki, deniz turizminin bir parçası olan yatçılık, insanların deniz ve doğa özelemlerinin giderek artmasıyla, ekonomik refah düzeyinin yükselmesiyle ve teknolojik gelişmelerle hızla artış göstermiş ve böylece marinalara olan ihtiyacın artmasına ve marinaların gelişmesinde etkili bir rol oynamıştır. Ülkemiz, Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları için bir köprü görevinde olan coğrafi konumu, turizme yönelik olan kıyı tesisleri, tarihi ve kültürel varlıklarının yanında sahip olduğu güzide koylarında yer alan yat limanları bir başka deyişle marinaları ile yatçılık sektörü için ana cazibe noktalarından biri haline gelmiştir.

Yatçıların ve ziyaretçilerin yat limanlarının hizmetlerinden faydalanabilmelerinde kendilerini güvende hissetmeleri önemlidir. Yat limanlarının sundukları hizmetler güvenlik ekseninde gerçekleşmelidir. Marinalarda meydana gelebilecek güvenlik sorunları hırsızlık, sabotaj, izinsiz girişler, adam yaralama, cinayet ve kaçakçılık gibi yasadışı faaliyetlerdir.

Çalışmamızda yatçılık sektörü paydaşları için önem arz eden güvenlik olgusunun, devletlerin ve uluslararası kuruluşların belirlediği denizde güvenlik kurallarıyla olan ilişkisi araştırılmaktadır. Bu bağlamda çalışmada, ülkemizde marinaların faaliyetlerinde bulunan başlıca yat limanlarının, ülke güvenliği açısından bir güvenlik zafiyeti oluşturup oluşturmadıkları kanısına varılması ve bu amaçla

eksiklerin neler olduğunun tespitine varılması amaçlanmaktadır. Literatürde, ülkemizde bu hususta yapılmış bir çalışma gözükmemektedir.

## 2. GENEL BİLGİLER

### 2.1. Marina ve Marinacılık

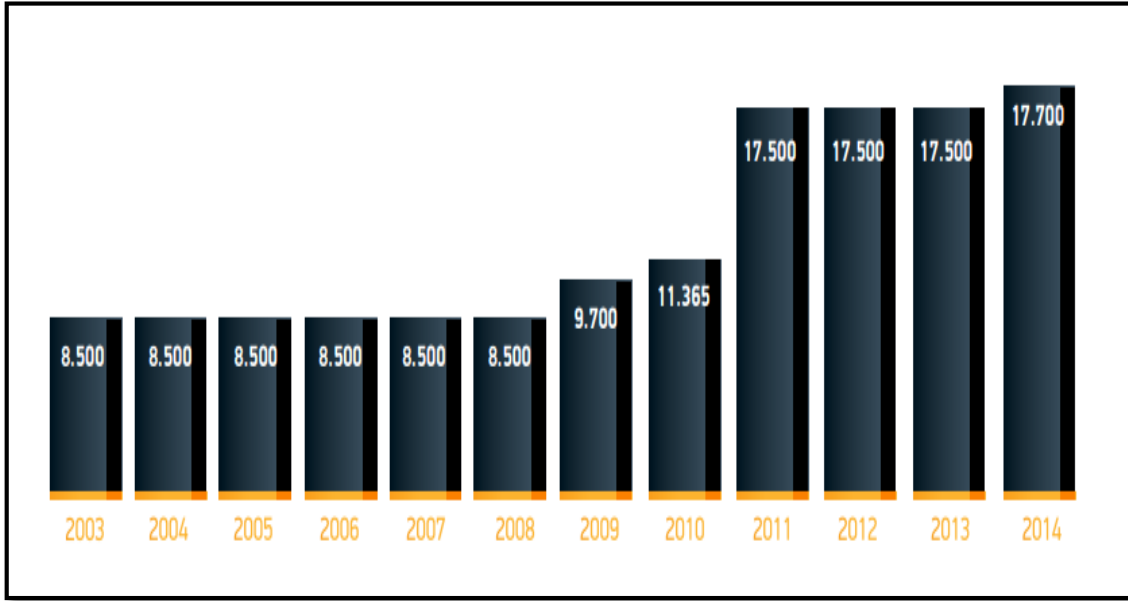
Yatçılığın artan potansiyeli ile yat limanları ihtiyaç haline gelmiştir. İnsanlar deniz araçlarını güvenli bir şekilde kullanmak için korunaklı yerlere, marinalara ihtiyaç duymaktadırlar. İlk ‘‘marina’’ teriminin tanımı 1928 yılında bu tesisi tanımlamak için Amerika’da ‘‘The National Association of Engine and Boat Manufacturers’’ tarafından yapılmıştır ve İtalyancadan gelen bir kelime olan ‘‘marina’’ küçük liman anlamına gelmektedir (Tobiasson ve Kollmeyer, 1991). Marinalar sadece yatlar için korunaklı bir liman olmakla kalmayıp, yatlara su, elektrik, telefon, uydu yayınları gibi hizmetlerin yanında içinde mağaza, restoran, bar ve sporla ilgili faaliyetlerinde bulunduğu tesislerdir. Marinalar yat ve yatçılıkla bir bütün halindedir, marinacılığın tarihini ele alırken de yat ve yatçılıkla ayrı tutmak pek mümkün gözükmemektedir. Bu bağlamda ilk yelkenli tekne Nil nehrinde M.Ö. 4000’li yıllarda Firavunlar tarafından zevk amaçlı gezintilerde kullanılmıştır. Vikingler de, özel teknelerini aynı amaçla kullanmışlardır. Kaynaklara göre 14. yy. da Felemenkler küçük ve hızlı teknelerini korsan ve kaçakçıları yakalamakta kullanmışlar ve bunlara ‘‘Avcı’’ anlamına gelen ‘‘Jaght’’ ismini vermişlerdir. Daha sonra Amsterdam zenginleri büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri bu teknelere ‘‘Jaghtschippen’’, ‘‘Avcı gemisi’’ demişlerdir. Avcılar işini bitirip geri dönerken limana ilk varma isteği yarışları ortaya çıkarmış ve zamanla yarış zevki başlayarak yatçılık bir spor olarak gelişmiştir (Durukan, 2004). 1660 yılında Felemenk vatandaşları İngiltere kralına bir yat hediye etmişler ve İngiltere’ye gelen Marry isimli bu tekneden sonra Felemenkçe söyleyiş ‘‘jaght’’, ‘‘yacht’’ a dönüşmüştür (Özer, 1990). 1940’larda 2.Dünya Savaşından sonra gelişen teknolojinin gelişmesine dair bakış açısı, yatçılığın hızla tırmanması sonucunu doğurmuştur. Ahşap, beton, çelik, alüminyum ve sentetik gibi malzemelerin kullanımında teknolojik gelişmeler uygun maliyetlerle yatların seri üretimi için temel oluşturmuştur (Tobiasson ve Kollmeyer, 1991). 1950’lerde Avrupa’da başlayan yat turizmi ve yat limanı işletmeciliği faaliyetlerinin kaynağı Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’dir. Tarihsel süreç içerisinde sahil şeritlerinin eğlence, dinlenme ve hobi amaçlı olarak kullanılmaya başlaması ile 1970’li yıllarda yat limanı işletmeciliği ‘‘marinacılık’’ II. kuşağa geçiş yapmıştır. 1990’lı yıllarda ise müşteri merkezli anlayışın yaygınlaşması ile III. kuşak marinacılık başlamıştır (Bourne, 1993).

Türkiye’de ise marinacılık 1970 yılında Turban Turizm A.Ş. ile başlamıştır. İlk faaliyete geçen marinalar, Kuşadası, Bodrum ve Kemer’de olup, 1974 yılında ilk özel sektör marinası olan Çeşme Altınyunus Marina açılmıştır. Marina kavramı ise ülkemizde 2009 tarihli Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 5. Maddesinde ‘‘Deniz turizmi tesisleri; deniz araçlarına navigasyon, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt yapıya sahip ve tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan, gerekli donanım, tesisat ve üst yapı ile yeterli kara, deniz alanı ve kara ulaşım bağlantılarına sahip alanlardır’’ şeklinde ele alınmaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere yönetmelik marinaları deniz turizm tesisinin bir dalı olarak görmektedir. Bu yönetmeliğin 9. maddesine göre *yat limanları; deniz turizmi niteliklerine sahip olan, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip olan deniz turizmi tesisleridir.* (T.C.Resmi Gazete, 2009).

Dünyada önemli turistik seyir alanlarından ikisi Akdeniz ile Karayip Adaları’dır. Her iki yerde yelkenler için uygun rüzgârlar, uygun iklim şartları, doğal ve kültürel açıdan zenginlikler

vardır. İki yerde arasındaki mesafe ve mevsim farklılığından dolayı birbirine rakip değildir. Akdeniz kıyılarında kirlilik miktarının artması, Batı Akdeniz'deki marina ücretlerinde astronomik bir artış olması bazı yatçılar için caydırıcı bir hale gelmiştir ve sonuç olarak yatçılar son yıllarda hem ekonomik hem de ulaşılabilir ve güzel olan Doğu Akdeniz'de yeni kıyılar bulmayı başarmışlardır. (Kalemderoğlu, 2007). Dünya genelinde 2016 itibarı ile 19.000 adet marina bulunmakta olup bunun 5.000 adedi Avrupa'da faaliyet göstermektedir. Akdeniz ülkelerindeki marina sayısında da son zamanlarda dikkat çekici bir artış vardır. Marina sayısı İtalya'da 380, İspanya'da 96, Hırvatistan'da 50 adet olarak göze çarpmaktadır (DTO, 2016).

Türkiye'de ise Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın verileri ülkemizde yıllara göre bağlama kapasiteleri Şekil 1'de verilmektedir.



Şekil-1: Ülkemizde yıllara göre bağlama kapasiteleri

Şekil 1'de görüldüğü üzere ülkemizin 2003 yılındaki bağlama kapasitesi 8500 olup, 2010 yılında 11365'e ulaşmıştır. 2011 yılında büyük bir artış gösterip 17500 bağlama kapasitesine gelmiş ve 2014 yılında 17700 seviyelerine ulaşmıştır. Son açıklamalara göre ülkemizde bulunan marinaların bağlama kapasitesi 18500'ü geçmiştir (UDHB, 2017).

## 2.2. Güvenlik Kavramı

Güvenlik kavramı ilk insanın varoluşundan itibaren hayatımıza girmiş ve günümüze gelene kadar çeşitli evrelerden geçmiştir. Dolayısıyla tarihin hangi dönemine bakılırsa bakılsın güvenlik kavramı bir süreç içerisinde değerlendirilmektedir. Zaman ve koşullara göre gelişen olaylar bu kavramın içeriğini zenginleştirmiştir (Dedeoğlu, 2008). Günlük hayatta ifadelerimizde sıklıkla yer bulan ve uluslararası ilişkilerde de yaygın bir kullanım alanı olan güvenlik kavramının yaygın kullanımına karşılık, üzerinde uzlaşılan bir tanımı yapılabilmemiş değildir. Güvenlik, günümüzde çok boyutlu karakter kazanmış bir kavramdır (Özşahin ve Kaymaz, 2015). Kavramın tanımına yönelik yapılan açıklamalar muğlaktır ve bu muğlaklığın temel nedeni de söz konusu alanda yapılan çalışmaların yetersizliği değil, aksine güvenliğin türetilmiş bir kavram olmasından kaynaklanmaktadır. Söz konusu türetilme, kişilerin ve toplumların kendi siyasi ve ideolojik düşüncelerinin bir ürünüdür (Bilgin, 2010). TDK'ya göre güvenlik; toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet demektir. Cambridge

Academic Content sözlüğünde güvenlik, özgürlükleri tehdit eden kötü değişim olarak tanımlanmaktadır. Tehlikenin kaynağını insanın bilinçli olarak oluşturduğu durumlarda, insanın oluşturabileceği tehdit ve tehlikelerden uzak durma durumu için güvenlik sözcüğü tercih edilmektedir (Nas, 2012).

Denizcilikte güvenlik kavramı ise denizde meydana gelebilecek bir birey veya grubun kasıtlı bir planı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditlerini içerir. Deniz güvenliği; kaçırma, sabotaj, haydutluk, hırsızlık ve terörist saldırılara karşı gemi, liman tesisleri, deniz kurumları ve diğer deniz teşkilat yahut tesis sahipleri, işleticileri ve idarecileri tarafından alınan önlemler olarak tanımlanabilir (Turan, vd., 2015). Deniz güvenliği önlemleri, deniz alanında sivil ve askerî kurumlar tarafından kanunları uygulamak, vatandaşların güvenliğini sağlamak, ulusal ve uluslararası toplumun çıkarlarını korumak amacıyla yasa dışı veya tehlike oluşturan tehditlerle mücadele etmeye ve riskleri ortadan kaldırmaya yönelik tedbirlerdir. Örneğin deniz haydutlarının önlenmesine yönelik alınacak tedbirleri bu tarz güvenlik tedbirlerindedir (Nas, 2012). Denizlere ilişkin güvenlik algılamaları uluslararası konjonktür ve karşılaşılan tehditler ile şekillenmiştir. Özellikle 11 Eylül sonrasında ABD liderliğinde denizde terör ve yasa dışı faaliyetler ekseninde deniz haydutluğu ile mücadele küresel düzeyde önem kazanmıştır (Boyer, 2007). Bu mücadelenin akabinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), aldığı kararlar ile deniz ticareti faaliyetlerinde güvenlik konusunda standartlar ve bir disiplin mekanizması getirmiştir. Bu standartlar temel olarak aşağıdaki gibi sıralanabilir:

**a.** Deniz güvenliği inisiyatifleri öncelikle Denizde Durumsal Farkındalığa (DDF) ihtiyaç duymuş, bu kapsamda gemilere Otomatik Tanımlama Sistemi [OTS (Automatic Identification System (AIS))] ve Uzak Mesafe Tanımlama ve Takip [Long Range Identification and Tracking (LRIT)] sistemlerinin takılmasına yönelik IMO standartları getirilerek dünya denizlerinde dolaşan gemilerin mevki ve kimlik bilgilerinin tespit edilmesi hedeflenmiştir.

**b.** Kitle İmha Silahları (KİS) ve bu silahların yapımında kullanılan malzemeleri içerdiğinden endişe duyulan kargonun taşınmasının önlenmesini ve bu konuda iş birliği ve koordinasyonu hedefleyen KİS Yayılmasının Önlenmesi Girişimi (Proliferation Security Initiative (PSI)) başlatılmıştır.

**c.** ABD limanlarına gidecek olan konteynerlerin terörist faaliyetlerde kullanılmasını önlemek amacıyla, gemilere yüklenmeden önce yükleme limanında gözlenmesi ve taranmasını içeren Konteyner Güvenliği Girişimi [Container Security Initiative (CSI)] başlatılmıştır.

**ç.** Özellikle açık denizlerde gerçekleştirilebilecek terörist faaliyetlere ve kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılmasına karşı deniz hukuku açısından daha etkili önlemler alınmasına temel teşkil edebilecek Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme imzalanmıştır.

**d.** Deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik ISPS Kod oluşturularak dünya deniz ticaretine güvenlik alanında bir disiplin getirilmiştir.

### **2.2.1. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu-ISPS Code**

ISPS Kod, IMO'nun deniz güvenlik komitesi ve deniz güvenlik çalışma grubunun, yolcuların, gemi adamlarının ve geminin güvenliğini tehdit eden terörist hareketlerin önlenmesine yönelik güvenlik tehditlerini tespit etmek değerlendirmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen bu güvenlik tehditlerini önleyici tedbirler almak amacı ile 2004 Temmuz tarihinden itibaren yürürlüğe girmiş ve halen uygulanmakta olan bir sözleşmedir (Açıkgöz, 2007). ISPS Kod' da; hükümetler, liman otoriteleri ve denizcilik şirketlerinin güvenlik ile alakalı

gereksinimleri Bölüm A’da olup, bu gereksinimlerin nasıl karşılanacağı hakkındaki bir seri rehberlik hususları ise Bölüm B’de bulunmaktadır. Bölüm A uygulanması zorunlu yükümlülükler; Bölüm B ise A bölümü ile ilgili kılavuzdur. ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik (security) kavramı getirilmiş, IMO tarafından, gemiler ile birlikte liman tesisleri de dâhil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanılmıştır. Akit devletlerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası yükümlülüklerini düzenleyen ve SOLAS 74’e Bölüm 11-2 olarak eklenen antlaşma hükümleri, esas olarak, uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan liman tesisleri ile bu tesisleri kullanan ve uluslararası sefer yapan belirli standartlardaki gemilere uygulanacak hükümler olarak kabul edilmiştir (Şahin, 2011). ISPS Kod’un hedefleri şu şekilde belirtilmiştir (ISPS, 2002).

- Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici önlemler almak amacıyla anlaşmaya taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek,

- Denizde güvenliği temin etmek için; Anlaşmaya taraf devletler, Devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrilerine ait görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek,

- Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini temin etmek,

- Değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacı ile güvenlik değerlendirmeleri için bir metot sağlamak,

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

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

- Güvenlik tehditleri ile ilgili bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi ve ilgili taraf devletler ile bu bilgilerin alışverişi,

- Gemiler ve liman tesisleri için iletişim protokollerinin hazırlanmasının zorunlu kılınması,

- Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi,

- İzinsiz silahların, yanıcı malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi,

- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik olaylarına karşılık alarm vermeyi sağlayan araçların sağlanması,

- Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasını zorunlu kılmak,

- Güvenlik planları ve işlemlerine aşinalığı sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların zorunlu kılınması.

ISPS Kod’un uygulanacağı gemiler ve limanlar ise aşağıdaki gibidir:

- Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dâhil yolcu gemileri,

- 500 groston ve üstü yüksek-hızlı tekneler dâhil yük gemileri,

- Seyyar açık deniz sondaj üniteleri,

- Uluslararası sefer yapan bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri.



### 2.3. Marinalarda Güvenlik

Marinalar daha öncede belirttiğimiz gibi Deniz Turizmi Yönetmeliği'ne göre bir çeşit deniz turizmi tesisidir. Yönetmeliğin deniz turizmi tesisi, tanımında da geçtiği gibi deniz turizmi tesisleri, deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama imkânı sağlaması gerekmektedir. Bu bağlamda yükümlülük deniz turizmi işletmesindedir. Yine aynı yönetmeliğin 20/1 maddesinde Deniz turizmi tesisi işletmelerinde güvenlik, düzen, temizlik ve çalışan personel arasındaki koordinasyon işletme müdürü tarafından sağlandığı belirtilmiştir. Ayrıca 20/Ç maddesinde; deniz turizmi tesislerinde huzur, güven ve düzeni bozanları uyarmak ve herhangi bir sorun olması durumunda ilgili mercileri bilgilendirmek yine deniz turizmi işletmesi müdürünün görevidir. Bu noktada Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde marinalarında dahil olduğu deniz turizmi tesislerinde güvenlik önlemlerinin nasıl olması gerektiği hakkında belirli standartların olmadığı görülebilmektedir.

07.10.2004 tarihli 25606 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanan Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliğin 7. Maddesine göre özel güvenlik, kişiler tarafından özel güvenlik görevlisi istihdam edilerek; kurum veya kuruluş bünyesinde özel güvenlik birimi kurularak veya özel güvenlik şirketlerinden hizmet satın alınmak suretiyle sağlanabilir. Özel güvenlik hizmetinin ne şekilde sağlanacağı kişi veya kuruluşlar tarafından belirlenir ve bu konuda deniz turizmi işletmesi müdürünün kararı önemlidir. Ayrıca marinaları denizlere açılan bir liman olarak ele alırsak, Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmeliğe göre limanlarda alınacak güvenlik tedbirleri Madde 30'da, limanlarda her türlü güvenlik tertip ve tedbirleri ilgili mevzuat ile vali tarafından verilecek emir ve talimatlara göre görevlendirilen mülki idare amiri tarafından alınır. Mülki idare amiri bu tedbirleri, kolluk kuvvetleri ve özel güvenlik birimleri ile alır ve aldırır. Güvenlik için gerekli teknik ve elektronik cihazlar, Emniyet Genel Müdürlüğünün görüşü alınarak limanı işleten kurum ve kuruluş tarafından temin edilir. Mülki idare amiri yolcu ve eşya naklinin güvenlik içinde yapılması için gerekli tedbirleri alır, aldırır ve denetler; gördüğü eksiklik ve aksaklıkları ilgili kuruluşlara bildirir ve en kısa zamanda giderir diye belirtilmiştir. Limanlarda güvenlik makamları Madde 31'e göre de, limanlarda, karada alınacak güvenlik tedbirleri polis, jandarma, gümrük muhafaza ve özel güvenlik personeli; denizde alınacak tedbirler ise Sahil Güvenlik Komutanlığı, deniz polisi ve gümrük muhafaza idaresi aracılığı ile alınır. Özetle ülkemizde deniz güvenliğine ilişkin yasal düzenlemeler aşağıdaki gibidir:

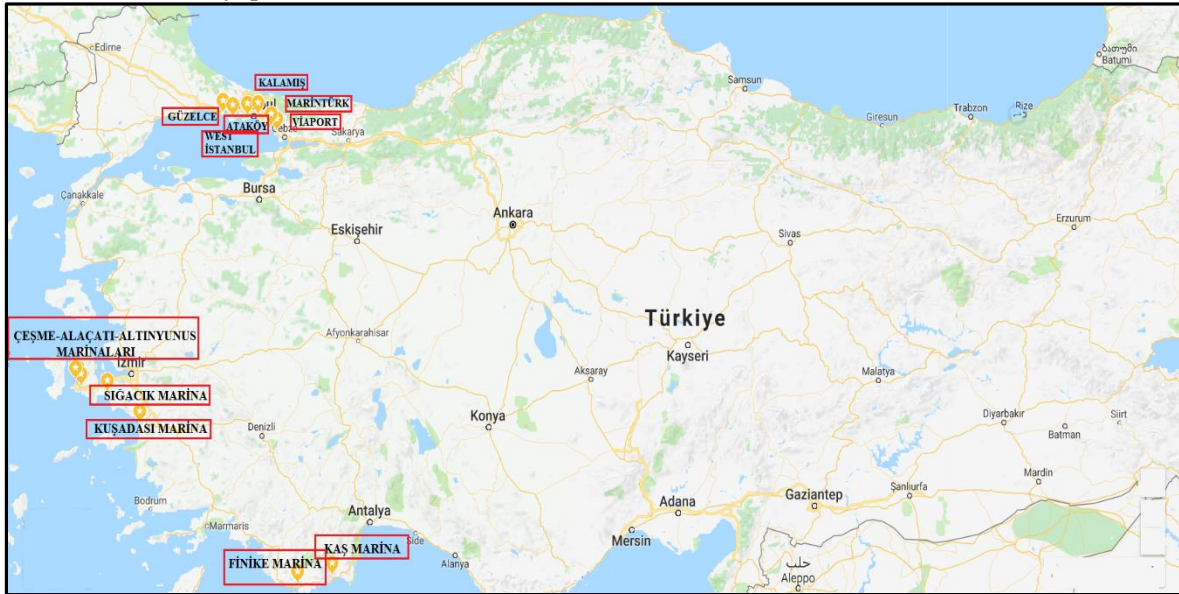
- Limanlar Kanunu,
- Sahil Güvenlik Kanunu,
- Özel Güvenlik Kanunu,
- Denizde Can ve Mal Emniyeti Kanunu,
- Gümrük Kanunu,
- Denizcilik Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,
- Deniz ve Kıyılarında Görülecek Başboş Mayın, Patlayıcı Madde ve Şüpheli Cisimlerin Yok Edilmesi Hakkında Kanun,
- Serbest Bölge Kanunu,
- Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu,
- Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik,

- Liman Tüzükleri, Yönetmelikleri Talimatları

### 3. MARİNALARDA GÜVENLİK ARAŞTIRMASI

Güvenlik, turizm faaliyetlerinin gerçekleşebilmesi için en temel unsurlarından biridir. Araştırmamızın amacı, ülkemiz deniz turizminde de önemli bir yere sahip olan marinaların güvenlik seviyeleri hakkında bir fikir edinmek ve güvenlik zafiyetlerini tespit etmektir. Araştırmamızın ana kütlesi Türkiye’de faaliyet gösteren 42 adet yat limanıdır. Bu doğrultuda örneklem İstanbul, İzmir, Aydın ve Antalya illerinde bulunan Kalamış, Marintürk, Viaport, Güzelce, Ataköy, West İstanbul, Çeşme, Alaçatı, Sığacık, Altinyunus, Kuşadası, Finike, Kaş olmak üzere toplam 13 adet marina olarak belirlenmiştir. Veriler marina yöneticileri ile Nisan 2017- Kasım 2017 dönemlerinde yüz yüze görüşme sonucu elde edilmiştir.

Araştırma yapılan marinaların konumları Şekil-2’ de verilmektedir.



Şekil-2: Araştırma yapılan marinalar

Marina yöneticileri ile yüz yüze görüşmede sorulan sorular Tablo 1’de verilmektedir.

Tablo-1: Marina ve Güvenliğine Yönelik Sorular

1	Marinada herhangi bir ülke bayrağı ayrımcılığı yapılıyor mu?
2	Marinada ISPS sertifikası mevcut mu?
3	Marinada Tekne Otomatik Kimlik Sistemi (AIS) var mı?
4	Marinada VTS (Gemi Trafik Hizmeti) var mı?
5	Marinada güvenlik planı mevcut mu?
6	Marinada kaçakçılık ile ilgili bir önlem giriş çıkışlarda alınıyor mu?
7	Marinada terör saldırılarını önleme gibi bir önlem var mı?
8	Marinaya gelen yatlardaki bulunan kişilerin pasaport kontrolü nasıl yapılıyor?
9	Marina tekne arama prosedürü nasıl gerçekleştirilmektedir?

Tablo-1 verilen 9 adet soruya verilen cevaplar neticesinde araştırma yapılan marinaların güvenlik seviyeleri hususunda değerlendirilmiştir.

#### 4. BULGULAR

Araştırmada yüz yüze görüşme neticesinde elde edilen veriler Tablo-2’ de verilmektedir. Sorular

**Tablo-2: Marinaların Güvenlik Durumu İncelemesi**

Soru	Kalamış	Marintürk	Viaport	Güzelce	Ataköy	West İstanbul	Çeşme	Alaçatı	Sığacık	Altınyunus	Kuşadası	Finike	Kaş
ISPS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Güvenlik Hizmeti	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel
AIS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
VTS	✓	X	✓	X	✓	X	X	X	X	X	X	X	X
Güvenlik Planı	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	X	X	X	✓	✓	✓
Kaçakçılık Önlemi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Terör Önlemi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pasaport Kontrol	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tekne Arama	X	X	X	X	X	✓	X	X	X	X	X	X	X

Tablo-2’de verilen sorular sütununda yüz yüze görüşme sırasında sorulan soruların kısaltılmış halidir. Türkiye’nin Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerinde faaliyet gösteren 13 adet marınada, deniz güvenlik tedbirleri açısından birçok eksikliklerin bulunduğu göze çarpmaktadır. Marinaların tamamı ISPS’e tabi değildir. Güvenlik hizmetleri dışarıdan özel kuruluşlarca verilmektedir. AIS hizmeti söz konusu marinalarda bulunmamakta olup, VTS hizmeti ise sadece Kalamış, Viaport ve Ataköy marinalarında kuruludur. Ayrıca tesis için oluşturulan güvenlik planı dahi bazı marinalarda bulunmamaktadır. Bunun yanında, marinaların kaçakçılık ya da terör faaliyetlerine yönelik bir eylem planı ya da alınan bir tedbir oluşturulmamıştır. Bağlı bulunan teknelere yönelik bir aramanın da marinaların yetkisinde olmadığı ifade edilmiştir.

#### 5.SONUÇ

Yapılan bu çalışmada Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerinde bulunan marinalarda güvenlik seviyeleri hakkında önemli bir tespit sağlanmıştır. Görüldüğü üzere marinaların tamamı güvenlik tedbirlerini özel kuruluşlarca sağlamaktadırlar. Bu doğrultuda alınacak tedbirlerin sorumluluğu marina işletmecisinden çok özel güvenlik firmalarının üzerinde olduğu sonucuna varılmaktadır.

Ulusal güvenliğin önemli parçalarından olan deniz güvenliğinin sağlanması konusunda marinalarında önemi vurgulanmalıdır. ISPS Kod hükümleri gereği, uluslararası sefer yapan yüksek hızlı yolcu tekneleri dâhil yolcu gemilerine ve 500 groston ve üstü yüksek hızlı tekneler dâhil yük gemilerine hizmet veren liman tesisleri ISPS kurallarına riayet etmek durumundadır. Bu doğrultuda, marinalar bu hükümler gereği ISPS’ e tabi değildir. Ancak marinaların güvenliği konusu kanun ve yönetmeliklerde daha keskin ve daha net bir şekilde ortaya konması gerekmektedir. Bu kurallar belirlenirken Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kod temel alınıp bu doğrultuda bazı ölçütler marinalar için yürürlüğe sokulabilir.

Öte yandan, marinaya gelen bir yatta patlayıcı taşınması ve bunun farklı illegal yapılarca ülke topraklarına sokulmak istenmesine karşı marinalardaki mevcut önlemlerin yetersiz olduğu kanısına varılmıştır. Aynı şekilde gümrüksüz mal, uyuşturucu kaçakçılığı vb. yasal olmayan durumların gerçekleştirilmek istenmesi durumunda üst arama gibi önlemlerin olmaması ayrı bir güvenlik zafiyetidir. Ayrıca pasaport kontrolünün marina çıkışında değil de marinanın bulunduğu yerleşim yerinin emniyet amirliği ya da müdürlüğü tarafından yapılması, marinayı ziyaret eden yattaki şahısın, marina çıkışından itibaren kendi imkânı ile pasaport kontrolünü yaptırması sürecinde şüphesiz ki açık bir güvenlik eksikliği bulunmaktadır. Bu durumun önlenmesi için ilgili marina da yüz kontrolü şeklinde giriş ve çıkış kontrolü sağlanabilir. Bir başka tespit, marinaların yatları araması gibi bir yetkilerin olmadığından, bu durumu ortadan kaldırmak için gelen yat sahipleri ile yapılan sözleşmeye böyle bir yetki maddesi eklenebilir. İlâveten, yapılan araştırmada yatlarda AIS sisteminin mevcut olmasına karşı, marinalarda bu sistemin mevcut olmadığı gözükmektedir. Bu sistemin tedarik edilerek gelen yatların kimlik bilgilerine ulaşılması sağlanabilir.

Araştırma, farklı marinalara uygulanıp diğer güvenlik zafiyetlerinin belirlenmesi sonucunda, deniz güvenliğine ilişkin kuruluşlar, yeni standartlar ortaya koyup bu zafiyetlere karşı önlem almalıdır. Araştırma konusunun ulusal ve uluslararası güvenlik için önemli bir yerde olduğu noktasında farkındalık oluşturulmalıdır. Özellikle Akdeniz'e kıyısı olan diğer ülkelerin ulusal mevzuatları ve uygulamaları hususunda karşılaştırma yapılmalıdır.

#### KAYNAKÇA

- Açıkgöz, R., (2007). Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğin Sağlanması Modeli, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Bilgin, P., (2010). Güvenlik Çalışmalarında Yeni Açılımlar: Yeni Güvenlik Çalışmaları, Stratejik Araştırma ve Etüt Merkezi Dergisi, Vol 8(14) Ocak 2010, p. 69-96, ISSN: 1303-698X.
- Bourne, S., (1993). The Issues Facing Marina Management in Today's Market, 1993, Icomia Kütüphanesi, www.icomia.org, (Erişim Tarihi: 24.04.2016)
- Boyer, A., (2007). Naval Response to a Changed Security Environment: Maritime Security in the Mediterranean, Naval war college review, Vol. 60-3, p. 73-100 .
- Dedeoğlu, M.G., (2004). Deniz Güvenliği: ISPS Kod Uygulaması, Karşılaşılan Sorunlar ve Değerlendirmeler, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24-25 Aralık 2004.
- Durukan, Ç., (2004). Ege Bölgesindeki Yat Bağlama Tesislerinin Müşteri Yönlü Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, Türkiye.
- DTO, (2016). Deniz Ticaret Odası 2016 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2017.
- ISPS, (2012). Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu ve SOLAS Değişiklikleri. [http://www.trabzonlimanbaskanligi.gov.tr/dosyalar/isps\\_kod.pdf](http://www.trabzonlimanbaskanligi.gov.tr/dosyalar/isps_kod.pdf)(Erişim Tarihi 30.11.2017).
- Kalemdaroğlu, A.E., (2007). World Yacht Tourism, Active/Adventure: Fair winds-sailing holidays, July- August 2007. <http://www.turism-review.com> (Erişim Tarihi: 10.09.2007).
- <http://www.journalofmarinetourism.com/wp-content/uploads/2016/03/Journal-of-marine-tourism-issue-I-volume-II.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2017).
- Nas, S., (2012). Emniyet ve Güvenlik Sözcüklerine Üzerine Bir Çalışma. Denizcilik Dergisi, Eylül-Ekim 2012.

- Özer, M., (1990). Türkiye'de Yat Turizmi, Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/53125> (Erişim Tarihi: 21.10.2017).
- Özşahin E., Kaymaz Ç.K., (2015). Sınır Güvenliği Açısından Stratejik Bir Risk Duyarlılık Analizi: Hatay-Suriye Sınırı (Türkiye), *Turkish Studies-International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 10/6 Spring 2015, p. 745-762, DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.8244>, ISSN: 1308-2140, Ankara-Turkey.
- Şahin, E., (2011). Deniz Alanlarında Güvenlik Uygulamalarındaki Gelişmeler, *Deniz Haydutluğunun İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Tobiasson, B. ve Kollmeyer, R., (1991). *Historical Aspects. 9-10. Marinas And Small Craft Harbors. 1991*, Springer Science Business Media New York, ISBN-13: 978-1475709452.
- T.C. Resmi Gazete, (2009). Deniz Turizmi Yönetmeliği, 24.07.2009, 27298, s. 3-8, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/07/20090724-6.htm> (Erişim Tarihi: 23.10.2017).
- Turan, vd., (2015). Akdeniz'de Deniz Güvenliği ve Nato-Maritime Security In Mediterranean and Nato, <https://www.academia.edu/15261181/> (Erişim Tarihi: 13.09.2017).
- Tütüncü, A.N., (2004). Denizde Güvenliğin Artırılması ile İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler ve Türk Boğazlarından Geçişin Bu Çerçeve Değerlendirilmesi. *Deniz Hukuku Sempozyumu*, Ankara, Türkiye, 21-22 Haziran 2004, ss.60-70.
- UDHB, (2017). <http://www.udhb.gov.tr/haber-676-%606-buyuk-geminin-yanasabilecegi-kruzaziyer-liman-projesini-baslatiyoruz%60.html> (Erişim Tarihi: 31.11.2017).