

Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları

Kenan ŞAHİN*

Özet

Bu çalışmada, deniz ve limanlarda görülen doğal ve insani tehditleri kontrol altına alarak, küresel ticaretin kolaylaştırılması, seyir özgürlüğünün sağlanması ve ekolojik dengenin sürdürülmesini içeren “deniz güvenliği” çerçevesinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından alınan hukuki tedbirler analiz edilmektedir. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra uluslararası çapta alınan bu tedbirler, küresel ağların oluşumunu destekleyecek şekilde denizlere belli bir güvence getirip nizam kazandırmıştır. Bununla birlikte yerel aktörler, denizlerdeki risk ve tehditler karşısında küresel ağlara bağlı olmak yerine, kendi başlarına daha kısıtlı tedbirlerle yetinmişlerdir. Bu bağlamda, deniz güvenliği tedbirlerinin uluslararası politikadaki güç dinamiklerden etkilendiği; bu tedbirlere aynı duyarlılığı göstermeyen aktörlerin küresel deniz güvenliğine katkılarının farklılaştığına dikkat çekilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Güvenliği, Denizlerdeki Risk ve Tehditler, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Legal Measures for Global Maritime Security: Conventions, Decisions, Protocols, Codes and Applications of International Maritime Organization

Abstract

In this study, the legal measures taken by the International Maritime Organization (IMO) within the framework of "maritime security", which include facilitating global trade by governing natural and humanitarian threats seen at sea and ports, ensuring freedom of navigation, and maintaining ecological balance, are analyzed. These measures, which were taken on an international level after WWII, brought a certain assurance and order to the seas in a way to support the formation of global networks. However, local actors settle for more limited measures against risks and threats at sea singularly, rather than depending on a global network. In this context, it is pointed out that maritime security measures are affected by the power dynamics in international politics, and that there is a variable amount of contribution to global maritime security by the actors who do not show the same sensitivity to these measures.

Keywords: Maritime Security, Risks and Threats at Sea, International Maritime Organization, International Maritime Conventions

Giriş

Önemli bir ulaşım ve ticari faaliyet alanı olan denizler, tarihin belli dönemlerinde siyasal amaçlarla kullanılarak küresel üstünlük mücadelelerinin parçası olmuştur. Denizler, bugün de geçerli olmak üzere devletlerin savunma, güvenlik ve dış politikasını etkileyen parametreler arasındadır. İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan Birleşmiş Milletler (BM) ile denizler de dâhil olmak üzere birçok yerde kolektif güvenlik tedbiri alınmasını önceleyen bir uluslararası düzen hedeflenmiştir. Nitekim denizlerdeki güvenlik düzenlemeleri büyük ölçüde BM özel uzmanlık kuruluşlarından Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization-IMO*) tarafından yerine getirilmeye başlanmıştır. Daha güvenli bir

* Dr. Öğr. Üyesi, Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Okulu, Beşeri ve Sosyal Bilimler Bölümü, Strateji ve Güvenlik Araştırmaları Anabilim Dalı, İstanbul, E-mektup: ksahin@dho.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-7404-6608

ortamda denizcilik faaliyetleri için IMO üyelerince oluşturulan kurallar devletlerarasında ticaret, güvenlik, iletişim ve ulaşım gibi alanlarda küresel ağların oluşturulmasına katkı sunacak biçimde tasarlanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası iş birliği ve iş bölümünü esas alan küresel ağların oluşum sürecinde deniz güvenliğine odaklanan bu çalışmada, denizler ile limanlarda güvenliği kuşatan risk ve tehditlerin azaltılabilmesi için IMO himayesinde alınan tedbirlerin rolü sorgulanmaktadır. Sorgulamayı yürütmek adına ilkin, deniz güvenliğinin ihtiva ettiği anlam üzerinden denizlerdeki risk ve tehditler kavramsal-kuramsal bir çerçevede irdelenmektedir. İkinci olarak, IMO'nun normları, teknik bilgi ve uygulamalarıyla üye devletleri deniz güvenliği üzerinden nasıl etkilediğine bakılmaktadır. Bu doğrultuda en başta ilgili yazın çerçevesinde deniz güvenliğinin anlamı berraklaştırılacak, daha sonra denizlerdeki tehditlerin neler olduğu üzerinde durularak alınan hukuki tedbirlere odaklanılacaktır. Devletlerin ortak çabalarıyla biçimlenen tedbirlerin, uluslararası politikanın temel güç dinamiklerinden bağımsız olmadığı, güç ve kapasiteleri farklılaşan yerel aktörlerin küresel deniz güvenliğine aynı düzeyde katkı sunmadığı vurgulanacaktır.

Deniz Güvenliği Çalışmalarının Arka Planı

Genellikle tehdit ve tehdit algısının olmaması üzerinden tanımlanan güvenlik, uluslararası ilişkilerin en önemli aktörlerinden biri kabul edilen devletlerin temel kaygılarından biridir. Bu nedenle söz konusu alanla ilgilenen disiplin yazınında güvenliğe ilişkin farklı bakış açıları ve kuramlar oluşmuştur. Bu çalışmalardan çok da uzak olmayan; ancak daha spesifik bir güvenlik sorununu ele alan deniz güvenliği çalışmaları için aynı ölçüde bir birikimden söz edilemez.¹ Analitik çerçeveler oluşturacak düzeyde kuramlar olmasa da son yıllarda denizlerdeki tehditlerin daha görünür hâle gelmesiyle küresel deniz güvenliği sorunlarına yönelik farkındalık artarken konu dışı siyaset, uluslararası ticaret, enerji ve hukuk üzerinden ilgi çekmeye başlamıştır. Buna ilaveten deniz güvenliğinin devletlerce daha fazla dikkate alınan güvenlik meseleleri arasına girmesiyle de uluslararası sularda tehditlere karşı mücadele için dış politika uzmanı, yapıcı ve uygulayıcıları ile denizcilik mesleğiyle uğraşanlara yön verebilecek çalışmalar çoğalmıştır.

Özellikle 11 Eylül sonrası deniz güvenliği sorunlarının artık görmezden gelinemez olmasının yanında artan hassasiyetle birlikte güvenlik çalışmalarında hatırı sayılır bir ilerleme yaşanmıştır. Ancak denizlerdeki risk ve tehditler çok farklı niteliklere sahip olup sürekli çeşitlendiğinden deniz haydutluğu, silahlı soygun ve terörizm gibi çok belirgin tehditler dışında denizlerdeki güvenlik sorunları yeterince analiz edilmemiştir. Dolayısıyla küresel deniz güvenliği standartları sağlayacak biçimde risk ve tehditlere karşı bütüncül bir yaklaşım henüz ortaya çıkmamıştır. Bununla birlikte İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan uluslararası düzen, hukuksal kurallar kadar siyasetin ve güç unsurlarının dikkate alınmasını gerektirmektedir. Bu çalışmada küresel deniz güvenliğine her iki perspektifi dikkate alan çerçeveden bakılacaktır. Çalışmada tarihsel düzlemde denizlerdeki risk ve tehditler ile bunlara yönelik eş zamanlı tedbirler analiz edilirken IMO'nun olgunlaşan kurallarına dair aktarımlar IMO metinlerine dayanarak ele alınmaktadır.

¹ Deniz güvenliği çalışmalarının tarihsel gelişimi açısından değerlendirilmesi hakkında bkz. Amirell, Stefan Eklöf, "Global Maritime Security Studies: The Rise of A Geopolitical Area of Policy and Research", Security Journal, Vol. 29, No. 2, 2016, s. 276-289; Otto, Lisa, "Introducing Maritime Security: The Sea as a Geostrategic Space", Otto, Lisa (Ed.), Global Challenges in Maritime Security: An Introduction, Springer Nature, 2020, s. 2-4.

Deniz Güvenliği Kavramı

Eski bir suç olan korsanlık dışında denizlerde barış ve güvenliği tehdit eden unsurların uluslararası bir sorun olarak değerlendirilmesi yakın dönemlerde başlamıştır. Mevcut yazında modern deniz güvenliği, genelde hukuki ve siyasi unsurları harmanlayan bir çerçevede ele alınmaktadır. Hukuki ve siyasi tanımlar birbirinden kopuk görünse de aslında birbirini tamamlar niteliktedir.² Hukuki bakış açısını referans alan bir çalışmada deniz güvenliğinin tek bir tanımının olmadığı vurgulanırken denizde “düzen” vurgusu öne çıkar.³ Deniz güvenliğinin geniş ve biraz şekilsiz bir alana odaklandığı tespit edilen deniz güvenliği yazınının, fiziksel güvenlik, emniyet önlemleri, liman güvenliği, terör gibi birçok alanı kapsadığı, söz konusu kavramınsa denizcilikteki yasadışı faaliyetlerin önlenmesi anlamına geldiğinden söz edilir.⁴ Başka bir deniz güvenliği tanımında ise gemilerin, yolcuların, mürettebatın, yüklerin, mülklerin ve çevrenin korunmasını sağlamak için toprak bütünlüğü ile egemenliğin, barışın ve düzenin korunmasının anlaşıldığı dile getirilir.⁵

Bunlarla birlikte nelerin risk ve tehdit oluşturduğuna dair farklı seçimler üzerinde duran çalışmaların, saydıkları tehditlerin yokluğunu deniz güvenliğini tanımlamak için kullandıkları Christian Bueger tarafından tespit edilir.⁶ Dolayısıyla denizlerdeki risk ve tehditleri azaltacak stratejiler önemlidir. Natalie Klein, çoğunlukla kimin ya da hangi bağlamda kullandığına bağlı olarak farklı anlamlara sahip olduğu düşünülen deniz güvenliğinin, devletlerin güvenlik çıkarılarının genişlemesiyle savunma perspektifleri ile geleneksel deniz gücü kavramlarından daha geniş bir tehdit yelpazesini içerdiğini söyler.⁷ Bu açıdan ona göre deniz güvenliği, herhangi bir devletin topraklarıyla birlikte deniz alanları, altyapısı, ekonomisi, çevresi ile toplumun denizden kaynaklanan zararlı eylemlerden sakınılmasını kapsar.⁸

Hukuki ve siyasi tanımlar yanında deniz güvenliği, kendisine benzetilen deniz emniyeti kavramı arasındaki farka dayanılarak da tanımlanmaktadır. Buna göre tehditler ile kasıtlı yasa dışı eylemlere karşı önleyici ve duyarlı tedbirlerin birleşimi olan deniz güvenliği (*security*); deniz alanını kazalara veya doğal tehlikelere, çevreye verilen zararlara, risklere veya kayıplara karşı koruyup sınırlandırmasını içeren deniz emniyetinden (*safety*) farklıdır.⁹ Dolayısıyla deniz güvenliği, deniz emniyetiyle yakından ilişkili olsa da ondan özellikle kasit faktörü üzerinden ayrılmaktadır.

Yazındaki tartışmalardan deniz güvenliğinin, denizler ile limanlara ilişkin devlet politikaların birçok alanına nüfuz ettiği, savunma unsuruyla birlikte tehditlerden sakınılmasıyla ilgili önleyici tedbirleri kapsadığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede deniz güvenliğinin devletlerin deniz alanlarındaki çıkarlarına yönelik tüm risk, tehdit ve sorunları

² Deniz güvenliğine yönelik farklı tanımlar için bk. Şahin, Kenan, “Deniz Güvenliği”, Güvenlik Yazıları Serisi, No. 52, (Ekim 2020). https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2020/10/DenizGuvenligi_KenanSahin_v.2.pdf, (14.01.2021).

³ Kraska, James ve Pedrozo, Raul, International Maritime Security Law, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2013, s.1.

⁴ Potgieter, Thean, “Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features”, Institute for Strategic Studies, Paper No. 236, August, 2012, s. 1.

⁵ Mallia, Patricia, Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security Through the Creation of a Cooperative Framework, Leiden, Boston, Brill-Martinus Nijhoff Publishers, 2010, s. 1.

⁶ Bueger, Christian, “What is Maritime Security?”, Marine Policy, Vol. 53, March, 2015, s.159.

⁷ Klein, Natalie, “Maritime Security and the Law of The Sea”, New York, Oxford University Press, 2011, s. 8.

⁸ Aynı yerde, s. 11.

⁹ Del Pozo, F., vd. “Maritime Surveillance in Support of CSDP.” The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board (26 April 2010), s. 45-46.

aşma yönetişimi¹⁰ olduğunu düşünmek makuldür. Söz konusu yönetim, denizler ve limanların belirli standartlar çerçevesinde düzeni ile ulus-ötesi boyuta sıçrayan çeşitli yasa dışı faaliyetleri önlenmeyi, dolayısıyla hem denizin çevresel açıdan korunmasını hem de deniz üzerinde yapılan ticaret, taşımacılık, ulaşım, enerji aktarımı gibi birçok sektördeki faaliyetlerin sağlıklı akışını sağlamayı kapsamaktadır.

Deniz ve Liman Ortamındaki Risk ve Tehditler

Ticaret, ulaşım-seyahat, yük taşıma ve besin varlıklarının avlanması üzerinden yoğun kullanılan denizler ve limanlarda birçok potansiyel tehlike bulunmaktadır. Ticaret, turizm, çevre, savunma gibi birçok unsuru etkileyen deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditler, 2008 yılında BM tarafından “(i) deniz haydutluğu ve silahlı soygun, (ii) gemilere, limanlara ve devletlerin çıkarlarına yönelen terör eylemleri, (iii) yasa dışı silah ve kitle imha silahı kaçakçılığı, (iv) yasa dışı uyuşturucu madde kaçakçılığı, (v) deniz yoluyla insan kaçakçılığı ve ticareti, (vi) yasa dışı bildirilmemiş ve düzensiz balıkçılık ile (vii) deniz çevresine kasıtlı zararlar” olarak belirlenmiştir.¹¹ Aradan geçen zaman içinde sayılan tehditler azalmadığı gibi bunlara eklenen daha birçok risk ve tehdit ortaya çıkmıştır. Üstelik, deniz araçlarının limanda veya seyir halinde bulunma durumlarına göre aynı anda birden fazla tehlike oluşabilmektedir.

Yakın dönemde Somali açıkları, Aden Körfezi, Malaga Boğazı, Gine Körfezi gibi yüksek riskli olarak nitelenen bölgeler (*high risk area*) ağırlıklı olarak “deniz haydutluğu” ve “gemilere karşı silahlı soygun” olarak nitelenen faaliyetlere maruz kalmıştır. IMO tarafından gemilere karşı silahlı soygun; bir devletin iç sularında, bir gemiye, gemide bulunan kişilere veya mülklere yönelik, özel amaçlarla işlenen yasa dışı şiddet, alıkoyma, herhangi bir tahrifat veya tehdit etme ile birlikte bu hareketleri teşvik etme ya da kasıtlı olarak kolaylaştırma eylemi olarak tarif edilmektedir.¹² Diğer taraftan, denizcilikte eski uygulamalardan olan korsanlık ile karıştırılan deniz haydutluğu ise bugün hâlâ devletlerce ortadan kaldırılması gereken suçlar arasındadır.¹³ Deniz haydutluğu, kısaca bir geminin mürettebat veya yolcuları tarafından başka bir gemiye yönelik olarak açık denizde özel amaçlarla gerçekleştirdikleri yasa dışı şiddet, alıkoyma veya yağma fiillerinin işlenmesidir. Bu durum ticaretin yoğun, devlet otoritesinin zayıf olduğu yerlerde bir grubun diğer gemilere, bu gemilerdeki yüklere ya da doğrudan insanlara saldırılarıyla ortaya çıkmaktadır.¹⁴

Genellikle yağma, el koyma, fidye talebi gibi maddi çıkar elde etmek amacıyla başvuru deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun eylemlerine benzeyen diğer bir tehdit, denizlerde yapılan terör faaliyetleridir. Aslında denizlerde terör eylemlerine

¹⁰ Bir tür düzen kurma işlemi olan “yönetişim” kavramı, bir topluluğun belli bir alanda yaptığı tercih ve uygulamaları nitelenebilir üzere kullanılmaktadır.

¹¹ “Oceans and the Law of the Sea”, Report of the Secretary-General (10 March 2008) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/266/26/PDF/N0826626.pdf?OpenElement>, s.18-33, (7.10.2020).

¹² 2 Aralık 2019 tarihinde alınan IMO A.1025 (26) sayılı karar: “Code of Practice for The Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/ piracyarmedrobbery/ guidance/documents/a.1025.pdf>, (17.06.2020).

¹³ 1856 Paris Deklarasyonu ile yasaklanan korsanlık, savaş sırasında “düşman” gemilerine karşı haksız fiil işlemek koşuluyla sadece ganimetlerden pay alma hakkı tanınan denizcileri niteler. Deniz haydutluğu ise barış ya da savaş zamanı fark etmeksizin açık denizlerde özel çıkarlar doğrultusunda herhangi bir gemiye, bu gemideki insanlara ve yüklere yapılan saldırıları kapsar (Karşılaştırma için bkz. Meray, Seha L., Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt 18, No. 3, Ankara 1963, s.106-107.

¹⁴ Topal, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 59, No. 1, Ankara 2010, s. 104.

başvurmak, karadaki eylemlerle kıyaslandığında daha zordur.¹⁵ Ancak bu zorluğa rağmen, limanda ya da seyir hâlinde bulunan kargo gemilerine, özel yatlarla, balıkçı teknelerine, sabit platformlara saldırı ve sabotajlar yaşanabilmektedir. Denizde su üstü ve altı operasyon yapabilme becerisine sahip “haydut” ya da “terörist” olarak nitelenen gruplar, özellikle deniz güvenliğindeki boşluklardan yararlanmaktadır. Deniz terörizmi¹⁶ olarak kavramsallaştırılan bu faaliyetler, arka planda karmaşık maddi çıkar ağlarının olduğu deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar ile iç içe geçerek birbirine bağlı olarak şiddet sarmalına neden olmaktadır.

Dinî, ideolojik ya da siyasi gündemlere sahip terör örgütleri, stratejik, siyasal ve ekonomik hedeflere ulaşmak için denizleri doğrudan ya da dolaylı olarak kullanabilmektedir.¹⁷ Nitekim, özerklik ve bağımsızlık gibi hedeflerle hareket eden isyancı grupların birçoğu, eylemlerini finanse etmek için kaçakçılık, sahtecilik, dolandırıcılık, kara para aklama, kargo hırsızlığı gibi organize suçlar işlemektedirler.¹⁸ Ticaret trafiği ve konteyner taşımacılığının yoğun yaşandığı liman ya da deniz yollarında bulunan deniz araçları ile enerji kaynaklarının deniz üzerinden aktarımındaki geçiş noktaları, sözü edilen grupların finansmanı açısından potansiyel hedeflerdir.

Öte yandan, kimyasal, biyolojik ve nükleer silahların deniz yoluyla taşınması yanında gizli silah ticaretinin deniz üzerinden gerçekleştirilmesinin yarattığı başka tehlikeler de vardır. Soğuk Savaş sırasında daha yoğun olarak başvurulan bu yöntemler, bugün de iç çatışmaların yaşandığı deniz geçiş alanlarında ciddi güvenlik tehditleri oluşturmaktadır. Bu tür silahların deniz üzerinden taşınması, yukarıda değinilen kötü niyetli devlet-dışı aktörlerin silahları ele geçirme riski taşımaktadır. Bunlarla birlikte sıvılaştırılmış doğal gaz, petrol, amonyum nitrat gibi maddeler taşıyan bir gemi, kendi başına bile yıkıcı kabiliyete sahip bir kitle imha silahına dönüşebilmektedir.¹⁹

Deniz haydutluğu, silahlı soygun ve deniz terörizmi gibi her zaman şiddet içermese de denizde düzensiz göç trafiği ve insan kaçakçılığı da denizleri tehlikeye açık hale getirmektedir. En başta, yasal olmayan yollardan geçenlerin tehlikeli seyirleri, can emniyeti açısından riskler oluşturmaktadır. Deniz yollarının karaya oranla kaçak geçişler bakımından denetiminin daha zor olması, insan kaçakçıları için oldukça caziptir. Benzer gruplarca uyuşturucu maddelerin denizden gizlice taşınması, uluslararası politikada risk oluşturan eylemler arasındadır. Nihayetinde deniz üzerinden gerçekleşen her türlü kaçakçılık ve

¹⁵ Murphy, Martin N., *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*, Routledge, 2013, s. 45.

¹⁶ Asya Pasifik Denizcilik Terörizmi Çalışma Grubu Güvenlik İş birliği Konseyi deniz terörizmini, turistik tatil köyleri, limanlar, kasabalar veya şehirler dâhil olmak üzere kıyı tesislerine veya yerleşim yerlerine karşı, deniz ortamında ya da limanlarda gemiler veya sabit platformlar kullanılarak deniz ortamında terörist eylemlerde bulunmak şeklinde tanımlanmaktadır. Aktaran Hong, Nong ve K.Y. Ng., Adolf, *The International Legal Instruments in Addressing Piracy and Maritime Terrorism: A Critical Review*, Research in Transportation Economics, Vol. 27, 2010, s. 52.

¹⁷ Denizlerdeki terörist eylemlerin bazıları yolcu taşıtlarına bazıları askerî hedeflere, bazıları da yolcu dışı ticari gemilere yönelmektedir. Örneğin Santa Maria (1961), Achille Lauro (1985), the City of Poros (1988), Our Lady of Mediatrix (2000), Super Ferry 14 (2004) saldırıları yolcuları hedef almıştır. USS Cole (2000) ve USS Ashland (2005) gibi askerî hedefler yönelen saldırılar yanında Coral Sea (1971), Greek Freighter Vory (1974), VLCC tanker Limburg (2002) gibi ticari ve nakliye gemilerine yönelik saldırı örnekleri bulunmaktadır. Bkz. Hansen, Hans Tino, “Distinctions in the Finer Shades of Gray: The “Four Circles Model” for Maritime Security Threat Assessment”, Herbert-Burns, Rupert, Bateman, Sam ve Lehr, Peter (Eds.), *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2008, s. 74.

¹⁸ Aynı yerde, s. 77.

¹⁹ Nincic, Donna J., “The Challenge of Maritime Terrorism: Threat Identification, WMD and Regime Response”, *Journal of Strategic Studies*, Vol. 28, No. 4, August, 2005, s. 619-644.

organize suç faaliyeti ekonomiden can güvenliğine, sosyal etkilerden asayişe varana kadar bir dizi sorun yaratabilmektedir.²⁰

Deniz ve limanlarda risk ve tehdidi artıran bir diğer unsur, birtakım ekonomik faaliyetler doğrultusunda kaynakların bilinçsiz tüketiminden ileri gelmektedir. Dünyadaki ekolojik denge ve biyolojik çeşitlilik üzerinde etki yaratan bu tasarruflar, genellikle denizin kirletilmesi ve denizdeki canlı varlıkların avlanması gibi faaliyetlerdir. Örneğin deniz araçlarının katı atıklarının denize bırakılmasıyla oluşan kirlilikten denizde yaşayan canlılar ciddi zarar görmektedir. Bunlara ek olarak denizlerdeki aşırı ve bilinçsiz avlanma, canlı çeşitliliğini, sayısını ve sürdürülebilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir.²¹

İklim değişikliği, kirlilik, doğa tahribatı gibi çevresel etkilerin yanında seyrüsefer yapan ya da limandaki deniz araçları arasında gerçekleşen kaza ya da savrulmalar denizlerde sıkça görülen tehlikelerdir. Nitekim ham petrol ve doğal gaz gibi tehlikeli maddeler ile zehirli atıkların deniz üzerinden taşınması sırasında oluşabilecek olumsuzluklar çevreye yönelik ciddi riskler barındırmaktadır.²² Kötü hava şartları, gelgitler gibi doğal tehditlerin yaratacağı koşullara oldukça açık olan denizlerde; fırtına, akıntı, şiddetli yağmur ve sis gibi meteorolojik olaylar denizi kullananların can ve mal emniyetlerini tehdit etmektedir.²³ Gemilerde doğal olmayan beslenme şartları ile yorucu çalışma ortamının yarattığı sıkıntılar da denizlerde çalışanların can emniyetini sürekli risk altında bırakmaktadır.

Son olarak henüz yeterince önem verilme de denizcilik alanındaki faaliyetleri hedef alan siber saldırılar da deniz güvenliğinde tehdit oluşturabilecek bir potansiyele sahiptir. Dünya ticaretinin büyük bir kısmı denizler üzerinden yapılırken uzay teknolojisi, elektronik ve bilgi sistemlerine olan bağımlılık giderek artmaktadır. Gelişen teknolojiyle birlikte gemilerin kapasiteleri artmış ve yükleri de çeşitlenmiştir. Deniz taşımacılığı, liman operasyonları ve dijital denizcilik işlemleri genellikle çevrim içi sistemler üzerinde yapılmaktadır. Bu sistemleri hedef alan saldırılar denizde risk ve tehdit oluşturabilecektir.²⁴ Devletlerarası uyuşmazlıkların ve rekabetin sıkça yaşandığı deniz ortamında konvansiyonel bir deniz savaşına girişmekten ziyade karşı tarafın elektronik ve bilgi sistemlerini hedef alan saldırılar, küresel deniz güvenliği açısından da ciddi bir tehlikedir.

²⁰ Denizlerde işlenen organize suçlar muhtelifdir. Christian Bueger ve Timoty Edmunds, denizde ulus-ötesi organize suç faaliyetlerinin bir uzantısı olarak mavi suç (*blue crime*) olarak kavramsallaştırdıkları suç tehditlerini ulaşma yönelik suçlar, suç zincirleri ve çevresel suçlar olmak üzere üç ana kategoride ele alırlar. Kabaca bunlardan birincisi malların dolaşımı ve uluslararası kargo taşımacılığını hedef alan etkileşimlerin olduğu; ikincisi yasadışı mallar yanında insan kaçakçılığı ve ticaretini kapsayan; üçüncüsüyse yasadışı madencilik, balıkçılık suçları ve kirlilik gibi çevreye verilen zararları işaret etmektedir. Bkz. Bueger, Christian ve Edmunds, Timothy, “Blue Crime: Conceptualising Transnational Organised Crime at Sea”, *Marine Policy*, Vol. 119, September 2020, s. 1-8.

²¹ Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing, <http://www.fao.org/iuu-fishing/en/>, (12.11.2020).

²² Sangun, M.K. ve Özdilek H.G., “Assessment of Sea Water Quality Around Sunken MV Ulla Ship on Iskenderun Bay, Hatay, Turkey”, *Asian Journal of Chemistry*, Vol.19, No.1, (2007), s. 621-626.

²³ Deniz ve limanlarda hava şartlarından kaynaklanan doğal tehditler ile bunlardan korunma yolları için bk. Benny, Daniel J., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts, and Ships*, CRC Press, London and New York, 2016, s. 40-41.

²⁴ Kapalidis, Polychronis, “Cybersecurity at Sea”, Lisa Otto (Ed.), *Global Challenges in Maritime Security*, Springer, Cham, (2020), s. 127-143.

Tablo 1. Denizlerdeki Güvenlik Risk ve Tehditleri

<ul style="list-style-type: none"> • Deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar • Deniz terörizmi • Organize suçlar ve kaçakçılık (<i>Uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı</i>) • Biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların deniz yoluyla taşınması • Düzensiz yasa dışı göçler ve insan ticareti • Denizlerdeki uyumsuzluk ve rekabetler • Denizdeki bilgi sistemlerine yönelik siber saldırılar 	<ul style="list-style-type: none"> • Doğal/Meteorolojik Etkiler (<i>İklim değişikliği, fırtına, akıntı, sis...</i>) • Deniz kazaları, savrulmalar, doğal afetler • Deniz kirliliği • Ekolojik dengeyi tehdit eden diğer girişimler: (<i>Düzensiz balıkçılık, doğal kaynakların tahribatı, enerji ve gıda güvenliğinin hedef alınması...</i>)
---	--

Kaynak: Eserin müellifi tarafından oluşturulmuştur.

Buraya kadar ana hatlarıyla ele alınan denizlerdeki potansiyel risk ile tehditler başlığı altında özetlenen Tablo 1’de görüldüğü üzere denizlerde ve limanlardaki meteorolojik şartlar, kaza ve savrulmalar, doğal afetler, çevresel tehdit unsurları gibi kısmen doğal; deniz haydutluğu, silahlı soygun, terörizm, organize suçlar, kaçakçılık, yasa dışı göç, kirlilik, düzensiz balıkçılık ve siber saldırılar gibi bizatihi insanların eylemlerinden kaynaklanan sorunlar deniz güvenliğini tehdit etmektedir. Konjonktüre bağlı gelişmeler doğrultusunda artan ya da azalan oranlarda gelişen risk ve tehditler, denizlerde emniyet ve güvenlik için alınacak tedbirleri büyük ölçüde tayin etmektedir. Böylece çoğu zaman devletlerin müsebbip olduğu tehditler nedeniyle deniz güvenliği, denize kıyısı olsun olmasın buna maruz kalan tüm devletlerin ortak sorunu hâline gelebilmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün Deniz Güvenliği Tedbirleri

Denizcilik alanında uluslararası kuralların belirlenmesi amacıyla İkinci Dünya Savaşı sonrası bir dizi deniz hukuku konferansı gerçekleştirilmiştir.²⁵ Konferanslar sonrası oy çokluğu ile kabul edilen 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, barış zamanlarında devletler arasında uyumsuzluğa neden olan sınırlar ile belli düzeyde deniz güvenliğini ilgilendiren konulara yasal düzenlemeler getirilmiştir. Her ne kadar deniz sınırları ve yetki alanlarının belirlenmesinde uygulamada aksaklıklar olsa da nispeten denizlere kıyıdaş devletlerin egemenliklerinin ihlal edilmemesini önceleyen bir süreç izlenmiştir. Bunlara paralel olarak deniz güvenliği yönetimi hususunda iş birliği ve iş bölümü içeren kurallar da yine BM’nin barış ve güvenliği ilgilendiren küresel ağırları neticesinde olgunlaşma imkânı bulmuştur.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) faaliyetlerine 1959 yılında başlamıştır. BM özel uzmanlık kuruluşları arasında yer alan IMO, denizcilikle ilgili teknik konularda hükümetler arası iş birliği için kurallar koymak, denizde güvenli bir ortam oluşturmak, seyrişer güvenliği ve deniz kirliliğiyle ilgili konularda standartların benimsenmesini teşvik etmek gibi görevler üstlenmiştir.²⁶ IMO’nun çalışmaları doğrultusunda öncelikle denizde can emniyetinin sağlanmasına yönelik 20’nci yüzyılın başlarında belirlenen kurallar güncellenmiştir. Böylece ilk metni *Titanic* kazasını takiben 1914’te kabul edilmişse de 1929, 1948, 1960 ve 1974 yıllarında yenilenen “Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi” (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*), IMO’nun ana

²⁵ BM deniz hukuku konferansları hakkında detaylı bilgi için bkz. Anlar, Güneş, Şule, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 56, Sayı 2, (2007), s. 5-10.

²⁶ www.imo.org, (16.01.2021).

sözleşmelerinden biri olmuştur. 1980 yılında yürürlüğe giren bu sözleşmeyle gemilerin inşası, teçhizatı ve işletiminde can emniyetiyle ilgili asgari standartlar belirlenmiştir.²⁷

Denizlerdeki çalışma ve yaşam alanlarının emniyeti üzerinde kurallar yerleşirken buna paralel seyrüsefer güvenliğine ilişkin önemler 1960'lı yıllarda gündeme gelmeye başlamıştır. Deniz trafiğinin düzenli ve kolay bir şekilde işlemesi için 1965 yılında “Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi” (*Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL*) imzalanmıştır. FAL sözleşmesiyle deniz araçlarının kalkış ve varışta bulunduracakları belgelerin neler olduğu ve limanlarda barınmalarını düzenleyen kurallar saptanmıştır.²⁸ Bunu takiben gemilerin yük taşıyabilme kapasitelerinin seyir güvenliğiyle ilgisi gözetilerek farklı iklim koşullarına göre yükleme sınırları 1966 yılında “Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi” (*International Convention on Load Lines-LL*) ile düzenlenmiştir. Bu sözleşme, denizde cana, mala ve çevreye yönelik tehlike oluşturabilecek yük ağırlıklarının azami sınırlarını belirlemiştir.²⁹ 1969 yılında oluşturulan “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi” (*International Convention on Tonnage Measurement of Ships-TONNAGE*) kabul edilirken yine deniz yoluyla taşınan malların ağırlıkları ve emniyetli seyir arasındaki ilişki göz önünde bulundurulmuştur.

Seyir güvenliği ve can emniyeti üzerindeki tehditlerin yanında denizde karşılaşılan olumsuz hadiseler, uluslararası topluluğun deniz güvenliğindeki tedbirlerin yetersizliklerini görmeleri açısından yol gösterici olmuştur. Örneğin 1967 yılında *Torrey Canyon* isimli petrol tankerinin İngiltere sahillerinde karaya oturması, ciddi bir deniz kirliliğine neden olmuştur.³⁰ Bu durum, deniz kazalarının önlenmesi, kazalarda kurtarma faaliyetleri ve çevrenin korunmasıyla ilgili yeni tedbirlerin alınmasını teşvik etmiştir. Bu doğrultuda 1972 yılında denizlerdeki kazalar ve çarpmaların sonucunu hafifletmek amacıyla “Denizde Çarpmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme” (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREG*) kabul edilmiştir. Sonraki yıllarda birkaç kez gözden geçirilen COLREG, hız limitleri, dar su yollarındaki geçişler, deniz trafiğinin işleyişi, gerekli işaretler gibi teknik konularda bir dizi kural belirlemiştir.³¹

1970'li yıllarda deniz güvenliği konusunda makro düzeyde sözleşmeler yapılmaya devam edilirken hem taşımacılık hem de denizlerdeki kirlilikle ilgili daha spesifik kurallar oluşturulmaya başlanmıştır.³² *Torrey Canyon* kazasıyla çevreye duyarlılığın hız kazandığı bir süreçte deniz taşımacılığı faaliyetlerinin neden olabileceği çevre kirliliğini önlemek

²⁷ SOLAS, Consolidated Edition 2020, IMO Publication, London, 2020.

²⁸ Çevik, Ümit, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Birsan Yayınevi, İstanbul, 2018, s.9.1-9.12.

²⁹ Aynı yerde, s. 6.1-6.9.

³⁰ *Torrey Canyon* kazası için bk. Burrows, Paul, Rowley, Charles ve Owen, David, “Torrey Canyon: A Case Study in Accidental Pollution”, *Scottish Journal of Political Economy*, Vol. 21, No. 3, (November 1974), s. 237-238.

³¹ Çevik, Ümit, a.g.e., s. 4.1-4.7.

³² “Özel Ticaret Yolcu Gemileri Anlaşması” (*Special Trade Passenger Ships Agreement-STP*, 1971) ile “Nükleer Malzemenin Denizde Taşınması Alanında Hukukî Sorumluluğa İlişkin Sözleşme” (*Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material-NUCLEAR*, 1971); “Güvenli Konteyner Uluslararası Sözleşmesi” (*International Convention for Safe Containers-CSC*); 1974'te “Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi” (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea-PAL, 1972); “Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü Sözleşmesi” (*Convention on the International Maritime Satellite Organization IMSO C*) ile “Atıkların ve Diğer Maddelerin Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme” (*Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter-LC*, 1976) ve “Torremolinos Balıkçı Gemilerin Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi” (*The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels-SFV*, 1977) yapılmıştır.

amacıyla 1973 yılında “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme” (*International Convention Port the Prevention of Pollution from Ships- MARPOL*) imzalanmıştır. Daha sonra 1978 ve 1997 Protokolleri ile güncellenen MARPOL hem kaza sonucu meydana gelen kirlilik hem de rutin işlemler dolayısıyla gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi engelleyip atıkları en aza indirmeye yönelik teknik düzenlemeleri hayata geçirmiştir. Bu çerçevede petrol, dökme zehirli sıvı maddeler, paketlenmiş olarak taşınan zehirli maddeler, gemi pis suları, gemilerden atılan çöpler, gemi baca gazlarından kaynaklanan hususlar gibi deniz kirliliğinin farklı yönlerini ele alan ek protokoller oluşturulmuştur.³³

Bunlarla birlikte daha önce de belirtildiği gibi *Torrey Canyon* kazası, deniz çevresinin korunmasının yanında deniz ortamında meydana gelebilecek kazalar ve kazalar sonrasında alınması gereken tedbirlerin devreye girmesini sağlamıştır. Bu kapsamda “Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi” (*International Convention on Maritime Search and Rescue-SAR*) 1979 yılında imzalanmış olsa da bu tarihten altı yıl sonra yürürlüğe girmiştir. Bundan sonra 1989 yılında imzalanan “Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi” (*International Convention on Salvage-SALVAGE*) çevresel hassasiyetleri dikkate alacak biçimde düzenlenmiştir.

Denizde emniyet ve güvenlik konusunda IMO tarafından alınan tedbirlerden bir diğeri ise, insani hataları en aza indirmek amacıyla denizde çalışanların eğitimleri ve uzmanlaşmaları hakkındadır. Bu kapsamda 7 Temmuz 1978 tarihinde Londra’da, Gemi Adamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesi hakkındaki konferansta “Denizciler için Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme” (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW*) kabul edilmiştir. Daha sonra 1995 ve 2010 Manila değişiklikleri ile gözden geçirilen ve IMO’nun SOLAS ve MARPOL ile birlikte ana sözleşmeleri arasına giren STCW, gemi adamlarının yeterliliklerini, istihdam koşullarını düzenleyen kuralların çerçevesini çizmiştir.³⁴ Bu sayede denizde çalışanların uzmanlık gerektiren konularda gerekli donanımına sahip olması sağlanmaya gayret edilmiştir.

Gemilerin, mürettebatın ve yolcuların güvenliğini tehdit eden yasa dışı eylemlere karşı alınması gereken tedbirler, 1980’li yıllardan itibaren IMO üyelerinin gündemine girmiştir. 7 Ekim 1985 tarihinde *The Achille Lauro* adlı İtalyan bandıralı yolcu gemisinin kaçırılması, deniz terörizmi ve haydutluk gibi yasa dışı faaliyetler ile bunların dışında kalan seyirferat güvenliğindeki yasal boşlukların doldurulması arayışını tetiklemiştir.³⁵ Bunun üzerine gelecekte yaşanabilecek benzer olayları önlemek amacıyla 10 Mart 1988’de Roma’da yapılan konferans sonrasında SUA Sözleşmesi olarak da bilinen “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme” (*The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*) hayata geçirilmiştir. 1992 yılında yürürlüğe giren SUA Sözleşmesi ile gemilere yönelik yasa dışı eylemlerde bulunan kişilere karşı kovuşturma yürütme ve cezai müeyyideler uygulama gibi hususlarda önlemler alınması hedeflenmiştir. Sözleşmede gemilerin zorla ele geçirilmesi, gemilerde bulunan kişilere karşı şiddet eylemlerine başvurulması, mürettebatın kaçırılması,

³³ MARPOL Consolidated Edition 2017, IMO Publication, London, 2017.

³⁴ Yapılan son değişiklikler için bk. Yabuki, Hideo, “The 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code and Changes in Maritime Education and Training”, *Journal of Maritime Researches*, Vol. 1, No. 1, (2011), s. 11–17.

³⁵ Bu doğrultuda ortaya çıkan öneriler ve sözleşme metninin oluşturulması hakkında bkz. Halberstam, Malvina, “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, *The American Journal of International Law*, Vol. 82, No. 2, (April, 1988), s. 291-309.

gemiye veya kargosuna zarar verilmesi ve gemilere muhtemel patlayıcıların yerleştirilmesi gibi eylemlere yönelik izlenmesi gereken yargılama usulleri düzenlenmiştir.³⁶

Soğuk Savaş sonrasında ise önceki tecrübelerden yararlanılarak IMO üyelerince deniz güvenliği tedbirlerinin belirlenmesi ve kuralların güncellenmesi devam etmiştir. Bu kapsamda örneğin SOLAS'ın IX. Bölümü uyarınca IMO Genel Kurulu'nun A741 (18) sayılı kararıyla Uluslararası Deniz Emniyeti Yönetim Kodu (*International Safety Management Code-ISM Kodu*) uygulamasına geçilmiştir. 1 Haziran 1998'de zorunlu hale getirilen ve 13 maddeden oluşan bu kurallar, gemilerin yönetimi ve işletilmesi ile deniz kirliliğinden kaynaklanan sorunlara çare getirmek amacıyla sunulmuştur. Buna göre uluslararası sularda yolcu gemileri, petrol ve kimyasal madde taşıyan tankerler, dökme yük gemileri, likit gazla çalışan tankerler ve yüksek hızlı 500 gros tonluk gemiler için "*Emniyet Yönetimi El Kitabı*" bulundurma ve ISM sertifikası alma zorunluluğu getirilmiştir.³⁷

2000 yılında Aden Limanı'nda bulunan USS Cole adlı Amerikan destroyerinin uğradığı tecavüz sonrasında gerçekleşen 11 Eylül 2001 saldırıları, tehditlerin sadece askerî güçlerden gelmediğini, müphem kaynaklardan da ortaya çıkabileceğini gösterdiğinden, bu durum deniz güvenliğine yeni bir boyut katmıştır. Devlet dışı aktörlerin yarattığı tehditlerle güvenlik alanında yaşanan bu dönüşüm, refleks olarak küresel denizcilik ulaşım ve taşıma ağını hedef alan saldırılara karşı tedbirleri artırmıştır. Ekim 2002'de Fransız bandıralı petrol tankeri Limburg'un USS Cole saldırısına benzer şekilde bombalanmasının ardından IMO tarafından Aralık 2002'de Londra'da yapılan toplantı sonrasında Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (*International Ship and Port Facility Security Code, ISPS*) uygulamasına geçilmesi kararlaştırılmıştır.³⁸ Zorunlu ve tavsiye niteliğinde olmak üzere iki bölümden oluşan ISPS Kodu, gemilerin ve liman tesislerinin güvenliği bakımından güvenlik seviyeleri ve ilgili tarafların sorumluluklarını belirlemeye yönelik bir uygulama olmuştur.

1 Temmuz 2004'te yürürlüğe giren ISPS Kodu uygulaması sonrasında IMO tarafından yürütülen çalışmalarla 1988 SUA Sözleşmesi'nin eksikliklerini tamamlamak amacıyla SUA 2005 Protokolü imzalanmıştır. Güncellemeyle deniz güvenliğine yönelik kuralların uygulama sahası genişletilerek yeni yasa dışı eylemlerde suç unsurları tanımlanarak belli koşullarda açık denizlerde gemilere müdahale konusu üzerinde durulmuştur.³⁹ Deniz güvenliği alanında 2000'li yıllarla birlikte terörizme karşı tedbirler sıklaştırılırken deniz ortamındaki çevresel tehditleri dikkate alan tedbirler ise ihmal edilmemiştir.⁴⁰ Bununla birlikte 2008 ilâ 2012 yılları arasında Batı Hint Okyanusu ve Aden

³⁶ Plant, Glen, "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 39, No. 1, (January, 1990), s. 27-56.

³⁷ Anderson, Phil, *The ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, Third Edition, Routledge, New York, 2015.

³⁸ SOLAS XI-2 bölüme eklenen ISPS Kod, güvenlikle ilgili tehditleri belirlemek üzere gemi güvenlik zabiti, şirket ve liman güvenlik sorumlularının bulundurulması gereksinimlerini içeren birçok düzenleme içermektedir. *Guide to Maritime Security & ISPS Code*, 2012 Edition, IMO Publication, London, 2012.

³⁹ Kızılsümer Özer, Deniz, Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 17, Sayı 2, (Nisan 2016), s. 50-58.

⁴⁰ Bu çerçevede gemilerden kaynaklı kirlilik üzerine bir dizi tedbir uygulamaya konmuştur. 2000 yılında "Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Neden Olduğu Kirlilik Olaylarına Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Protokolü" (*Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances-OPRC-HNS Protocol*); 2001 yılında "Gemilerde Zararlı Kirlilik Önleme Sistemlerinin Kontrolü Uluslararası Sözleşmesi" (*International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships-AFS*); 2004 yılında "Gemilerin Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ile Yönetimine İlişkin Uluslararası Sözleşme" (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, ve 2009 yılında "Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü için Hong Kong Uluslararası

Körfezi'nde yoğunlaşan deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri karşısında devletlerarasında stratejik iş birliği gerektiren deniz kuvvetleri ortak operasyonları yapılmıştır. Bu tip olayların bastırılmasında uyulması gereken davranış kurallarını belirleyen Cibuti Kodu gibi bölgesel tedbirler de devreye sokulmuştur.⁴¹ Tedbirlerin etkili olmasıyla birlikte söz konusu bölgede şiddet olayları nispeten azaltılırken tehdit daha çok Güneydoğu Asya ve Batı Afrika kıyılarına kaymıştır.⁴²

Buraya kadar ele alınan tedbirlere bakıldığında, IMO'nun çalışmalarının kimi zaman müzminleşen deniz güvenliği sorunlarına kimi zaman ise beklenmedik biçimde gelişen olaylara yöneldiği görülmektedir. Kuşkusuz daha birçok tedbir, uluslararası politikada yaşanan siyasal gelişmelerden etkilenmektedir. Yakın döneme bakıldığında Güneydoğu Asya ve Batı Afrika'da artan deniz haydutluğu, Akdeniz'deki göç krizi, uyuşturucu trafiğinin güzergâh değiştirmesi, Rusya, Hindistan ve Çin'in denizcilik alanındaki atılımlarıyla denizde artan rekabet, kirlilik ve deniz kaynaklarının kullanımında hükümetlerin farklı inisiyatif almaları gibi gelişmeler hukuki tedbirler açısından realpolitik unsurların dikkate alınmasını gerektirmektedir. Çünkü deniz güvenliğinde oluşan küresel hukuki tedbirleri, devletlerin güç ve çıkar eksenli politikalarından tamamen ayırmak mümkün gözükmemektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Güvenliğindeki Rolü

Yukarıda ortaya konulduğu üzere BM üyesi devletler, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortak sorun olarak gördükleri ve yasadışı olarak kodladıkları deniz güvenliği risk ve tehditlerini siyasi, askerî ve hukuki tedbirlerle azaltmaya çalışmışlardır. Bu minvalde IMO himayesinde limanlar ve deniz araçları için emniyet ve güvenlik kuralları oluşturulmuştur. Böylece denizlerin tehlikelerden uzak olması, uluslararası ticaretin sağlıklı biçimde işlemesi ve çevrenin korunması hedeflenmektedir. Elbette, IMO dışında Avrupa Birliği, Afrika Birliği, NATO, bazı küresel sivil toplum kuruluşları ve hatta bazı devletler de tedbirler almaktadırlar. Ancak IMO'nun devletlerin münhasıran yetkileri dışındaki deniz güvenliği sorunlarına karşı aldığı tedbirler, BM üyesi devletler tarafından geniş bir biçimde rıza gösterildiğinden daha kapsayıcıdır.

Okyanuslar, denizler ve limanlarda ortaya çıkan risk ve tehditlere karşı kullanılabilecek tek bir güvenlik tedbiri mevcut değildir. Uluslararası politikada kimi zaman örtülü kimi zaman da açık biçimde rekabet halinde bulunan devletlerin tek başlarına tehditlere karşı etkili tedbir almada yetersiz kalmaları ve maliyetleri üstlenmek istememeleri, denizler ve limanları saldırılara açık hâle getirmektedir. Böyle bir ortamda risk ve tehditler, uluslararası güvenliği ilgilendirdiği kadar herhangi bir ülkenin toprak güvenliğini de etkileyebilmektedir. Buna karşılık devletler, uzaktaki tehlikelerin vatanlarına erişmesini engelleyebilmek için diğer ülkelerin donanmaları ve sahil güvenlik güçleriyle uyumlu bir iş

Sözleşmesi" (*The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*) yapılmıştır. Sözleşmeler için bk. www.imo.org, (17.01.2021).

⁴¹ "The Djibouti Code of Conduct", <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>, (17.02.2021).

⁴² Uluslararası Denizcilik Bürosu (*International Maritime Bureau-IMB*) 2018 yılında yayınladığı raporda deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının 2017 itibarıyla son 22 yılın en düşük seviyesine eriştiğini göstermiştir. <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/maritime-piracy-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report/>, (15.01.2021). Buna karşılık, IMB'nin 2020 yılının ilk dokuz ayı için yayınladığı verilerde Batı Afrika kıyılarında deniz haydutluğu ve silahlı soygun bir önceki yıla göre yüzde 40 artışla yeniden tırmanışa geçmiştir. Rapora göre Gine Körfezi, dünyada deniz haydutluğu faaliyetinin merkez üssü olmaya devam etmektedir. <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/imb-piracy-report-2020/>, (15.01.2021).

birliği zemininde küresel stratejiler üretmeye gayret etmektedirler.⁴³ Dolayısıyla ulusal çıkarlarını gözetip kendi egemenlik alanlarını savunurlarken diğer devletlerle iş birliği yaparak küresel ölçekte güvenli ve istikrarlı bir deniz sahası inşa etmeyi hedefler. Devletler, yine siyasal bir amaç doğrultusunda büyük ölçüde istikrar ve ekonomik çıkarlar üzerinden de IMO mevzuatını dikkate almaktadırlar.

Küresel deniz güvenliğini hedef alan risk ve tehditler karşısında IMO, ana ve alt komiteler aracılığıyla üyelerine düzenleme, kapasite geliştirme ve rehberlik etme yollarıyla yardımcı olmaktadır. Her üye devlet, IMO himayesinde oluşturulan hukuki metinlerde belirtilen ilkeler doğrultusunda uygulamaları hayata geçirip uluslararası denetimi kabul etmektedir. IMO'nun üyeleri ile kurduğu bu ilişki, henüz bir egemenlik devrini içermese de devletlerin deniz güvenliği konusunda karar alma keyfiyetlerini olumsuz yönde etkileyecek mahiyettedir. Başka bir deyişle IMO'nun denizlerdeki teknik konuları kolektif biçimde düzenleyebilme kabiliyeti nedeniyle devletlerce yapılan yetki aktarımları egemen/bağımsız devletleri karar alıcıdan karar uygulayıcıya dönüştüren bir sonucu doğurabilmektedir. IMO, diğer BM özel uzmanlık kuruluşlarının sahip olduğu gibi belirli bir alandaki teknik bilgi ve becerisi üzerinden devletlerin deniz güvenliğindeki yetki, sorumluluk ve yaptırımlarını belirleyerek devletlerarasında küresel bir ağ oluşmasına katkı sunmaktadır.

Deniz güvenliği ve emniyetiyle ilgili konularda devletlerarasında iş birliğinin koordinasyonu konusunda bazı sorunlar yaşanmaktadır. En başta üye devletlerin ekonomik gelişmişlik düzeyleri, teknik yeterlilikleri, denizlerden istifade etme durumları ve dışarıyla olan irtibatları birbirinden farklıdır. Küresel deniz güvenliğinin sağlanmasında her ülke IMO'ya farklı düzeylerde katkı yapmaktadır. Diğer yandan denizlerde yasa dışı faaliyetlerde bulunan kimselerin yargılanmasında yeterli iş birliği yapmayan devletler, bölgesel düzeyde gelişen anlık tehditlere karşı bilgi paylaşımı konusunda da isteksizdirler. Devletlerin denizcilik kurumları arasındaki iletişimsizlik ve dışarıyla ilişkilerinde yaşadıkları dil sorunları devletlerin küresel deniz güvenliğine olumlu yönde katkı yapmalarına ket vurmaktadır. Bunlarla birlikte bazı devletlerin IMO'dan gelen kuralları kendi mevzuatlarına uyumlulaştırma biçim ve süreleri birbirinden farklılaşabilmektedir. Söz gelimi deniz güvenliği tedbirlerinin gevşek olduğu ülkelerde deniz haydutluğu, gemilere karşı silahlı soygun, deniz terörizmi, deniz üzerinden kaçakçılık ve organize suçlara karşı yaptırıma gitmek oldukça zordur. Üstelik, yönetim zafiyetleri olan, ekonomik olarak az gelişmiş, suç oranlarının yüksek ve bu suçlara karşı yaptırım gücünün yetersiz olduğu bölgeler risk ve tehdidin bizatihi kaynağı olabilmektedirler.

IMO mevzuatının belirlenmesinde yukarıda da değinildiği üzere normatif ilkelerin yanında realpolitik, siyasal gelişmeler ve bizatihi rekabet ve güç mücadelelerinin arka planda etkili olduğu görülmektedir. Bunların dışında mevzuatta düzenlenmeyen ya da eksik bırakılan deniz güvenliği tedbirleri için ortaya çıkan kuralların da yine devletlerin güç ve kapasitelerine göre biçimlenmesi söz konusudur. Deniz hukuku alanında oluşan teamüllere karşın bazı devletlerarasında deniz yetki alanları konusunda anlaşmazlıklar devam etmektedir. Bu durum iş birliğini engellediği gibi denizlerin güvenliği hususunda askerî tedbirleri öne çıkarmaktadır. İş birliği içeren deniz güvenliğinin miadını doldurduğu onun yerine daha çok askerî güce vurgu yapan deniz kontrolü, deniz gücü, bayrak gösterme gibi uygulamalar öne çıkmaktadır.

⁴³ Till, Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, Second Edition, Routledge, London and New York, 2009, s. 286.

Sonuç

Deniz haydutluğu, gemilere karşı silahlı soygun, deniz terörizmi, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı, biyolojik, kimyasal ve kitle imha silahların denizden taşınması, deniz kazaları, düzensiz balıkçılık, organize suçlar, siber saldırılar, çevresel ve doğal zorluklar denizcilik faaliyetlerinin tehlikeli ve riskli bir etkinlik sahasında gerçekleşmesine neden olmaktadır. Tek başlarına üstesinden gelmekte zorlanacakları çok boyutlu doğal ve insani tehditler, devletleri deniz güvenliğini küresel ölçekte diğer devletlerle birlikte sağlamaya yönlendirmektedir. BM'nin kurumsallaşma açısından önemli alanlarından biri olan genel deniz hukuku ilkelerinin yanında BM özel uzmanlık kuruluşlarından olan IMO öncülüğünde deniz güvenliğini sağlayan tedbirler alınmaktadır. Böylece deniz güvenliğini tehlikeye sokma potansiyeline sahip risk ve tehditleri yönetme ya da en azından kontrol altında tutmaya yönelik hukuki kurallar biçimlenmiştir.

Yukarıda vurgulandığı üzere IMO, günümüze kadar aldığı hukuki kararlar, belirlenen kodlar, oluşturulan protokol ve sözleşmeler doğrultusunda küresel deniz güvenliğini sağlayacak bir ağ oluşumunu desteklemiştir. Bu durum deniz emniyeti ve güvenliği alanında BM üyesi devletlerin yetkilerini ve karar alma süreçlerini etkilemiştir. Bu çerçevede egemen devletlerin deniz güvenliği hususunda kurallar koyup kararlar alabilen ve uygulayan durumları bir nebze aşınırken IMO mevzuatına daha bağlı hâle gelmişlerdir. Ancak denize kıyıdaş veya kıyıdaş olmayan tüm devletlerin uluslararası deniz güvenliğine katkılarının aynı düzeyde olmamasından kaynaklanan bir asimetri bulunmaktadır. Alınan hukuki tedbirlerin etkili olması büyük ölçüde uluslararası politikadaki temel güç dinamiklerine, tedbirleri alan devletlerin bilgi, birikim ve teknik kapasitelerine bağlıdır. Deniz güvenliğini etkileyen tehditlerin üstesinden gelebilmek amacıyla uluslararası sistemde çeşitli kurum ve kuruluşlar arasında eşgüdümün sağlanmasının yanında sivil ve askerî alanda iş birliğini içeren çok boyutlu bir yönetişime ihtiyaç duyulmaktadır. Şayet IMO'nun aldığı hukukî tedbirler küresel deniz güvenliği sorunlarına uluslararası siyasetten etkilenmeden çözüm üretebilir ve bunu yaparken taraflar arasında eşitsizliği giderecek biçimde bir politika izleyebilirse, söz konusu deniz güvenliği sorunları daha rahat bir şekilde aşılabılır.

KAYNAKÇA

- Anderson, Phil, *The ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, Third Edition, Routledge, New York, 2015.
- Anlar Güneş, Şule, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 56, Sayı 2.
- Amirell, Stefan Eklöf, “Global Maritime Security Studies: The Rise of A Geopolitical Area of Policy and Research”, *Security Journal*, Vol. 29, No. 2.
- Benny, Daniel J., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts, and Ships*, CRC Press, London and New York, 2016.
- Bueger, Christian, “What is Maritime Security?”, *Marine Policy*, Vol. 53.
- Bueger, Christian ve Edmunds, Timothy, “Blue Crime: Conceptualising Transnational Organised Crime at Sea”, *Marine Policy*, Vol. 119.
- Burrows, Paul, Rowley, Charles ve Owen, David, “Torrey Canyon: A Case Study in Accidental Pollution”, *Scottish Journal of Political Economy*, Vol. 21, No. 3.
- “Code of Practice for The Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”,
<http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>, (17.06.2020).
- Çevik, Ümit, *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, Birsen Yayınevi, İstanbul, 2018.
- Del Pozo, F., vd. “Maritime Surveillance in Support of CSDP.” *The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board* (26 April 2010).
- Guide to Maritime Security & ISPS Code*, 2012 Edition, IMO Publication, London, 2012.
- Halberstam, Malvina, “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, *The American Journal of International Law*, Vol. 82, No. 2.
- Hansen, Hans Tino, “Distinctions in the Finer Shades of Gray: The “Four Circles Model” for Maritime Security Threat Assessment”, *Herbert-Burns, Rupert, Bateman, Sam ve Lehr, Peter (Eds.), Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2008.
- Hong, Nong ve K.Y. Ng., Adolf, “The International Legal Instruments in Addressing Piracy and Maritime Terrorism: A Critical Review”, *Research in Transportation Economics*, Vol. 27.
- <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/maritime-piracy-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report/>, (15.01.2021).
- <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/imb-piracy-report-2020/>, (15.01.2021).
- “Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing”, <http://www.fao.org/iuu-fishing/en/>, (12.11.2020).
- Kapalidis, Polychronis, “Cybersecurity at Sea”, Lisa Otto (ed.), *Global Challenges in Maritime Security*. Springer, Cham, (2020).
- Kızılsümer Özer, Deniz, “Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 17, Sayı 2.
- Klein, Natalie, “Maritime Security and the Law of The Sea”, New York, Oxford University Press, 2011.
- Kraska, James ve Pedrozo, Raul, *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston 2013.
- Mallia, Patricia, *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security Through the Creation of a Cooperative Framework*, Brill-Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston 2010.

- Meray, Seha L., “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt 18, No. 3.
- MARPOL Consolidated Edition 2017, IMO Publication, London, 2017.
- Murphy, Martin N., Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security. Routledge, 2013.
- Nincic, Donna J., “The Challenge of Maritime Terrorism: Threat Identification, WMD and Regime Response”, Journal of Strategic Studies, Vol. 28, No. 4.
- Otto, Lisa, “Introducing Maritime Security: The Sea as a Geostrategic Space”, Otto, Lisa (Ed.), Global Challenges in Maritime Security: An Introduction, Springer Nature, 2020.
- “Oceans and the Law of the Sea”, Report of the Secretary-General, (10 March 2008) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/266/26/PDF/N0826626.pdf?OpenElement>, (7.10.2020).
- Plant, Glen, “The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation”, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 39, No. 1.
- Potgieter, Thean, “Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features”, Institute for Strategic Studies, Paper No. 236.
- Sangun, M.K. ve Özdilek H.G., “Assessment of Sea Water Quality Around Sunken MV Ulla Ship on Iskenderun Bay, Hatay, Turkey”, Asian Journal of Chemistry, Vol.19, No.1.
- SOLAS, Consolidated Edition 2020, IMO Publication, London, 2020.
- Till, Geoffrey, Seapower: A Guide for the Twenty-First Century, Second Edition, Routledge, London and New York, 2009.
- Şahin, Kenan, Deniz Güvenliği, Güvenlik Yazıları Serisi, No. 52, https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2020/10/DenizGuvenciligi_KenanSahin_v.2.pdf, (16.01.2021).
- “The Djibouti Code of Conduct”, <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx> (17.02.2021).
- Topal, Ahmet Hamdi, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 59, No. 1.
- “United Nations Convention on the Law of the Sea”, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, (27.01.2021).
- Yabuki, Hideo, “The 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code and Changes in Maritime Education and Training”, Journal of Maritime Researches, Vol. 1, No. 1.