

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ
ANABİLİM DALI
DENİZCİLİKTE EMNİYET, GÜVENLİK VE ÇEVRE YÖNETİMİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ

DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI GEMİLERDE ÖZEL
DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETİ HİZMETLERİNİN
KULLANIMI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA: TÜRK
GEMİADAMLARININ ALGISI

Taha Talip TÜRKİSTANLI

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Barış KULEYİN

İZMİR - 2016

YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2013800514

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Taha Talip TÜRKİSTANLI
Tez Başlığı : Deniz Haydutluğuna Karşı Gemilerde Özel Deniz Güvenlik Şirketi Hizmetlerinin Kullanımı Üzerine Bir Çalışma: Türk Gemiadamlarının Algısı

Savunma Tarihi : 03/06/2016
Danışmanı : Yrd.Doç.Dr.Bariş KULEYİN

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>
Yrd.Doç.Dr.Bariş KULEYİN	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Doç.Dr.Yusuf ZORBA	DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Doç.Dr.Kerem BATIR	İZMİR KATİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ

İmza

.....
.....
.....

Oybirliği (X)

Oy Çokluğu ()

Taha Talip TÜRKİSTANLI tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Deniz Haydutluğuna Karşı Gemilerde Özel Deniz Güvenlik Şirketi Hizmetlerinin Kullanımı Üzerine Bir Çalışma: Türk Gemiadamlarının Algısı" başlıklı Tezi(X) / Projesi() kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Mustafa Yaşar TINAR
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Deniz Haydutluğuna Karşı Gemilerde Özel Deniz Güvenlik Şirketi Hizmetlerinin Kullanımı Üzerine Bir Çalışma: Türk Gemiadamlarının Algısı**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

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

Taha Talip TÜRKİSTANLI

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Deniz Haydutluğuna Karşı Gemilerde Özel Deniz Güvenlik Şirketi Hizmetlerinin Kullanımı Üzerine Bir Çalışma: Türk Gemiadamlarının Algısı Taha Talip TÜRKİSTANLI

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi Yüksek Lisans

Özellikle son yıllarda asimetrik bir tehdit olarak gündeme gelen deniz haydutluğu tüm denizcilik sektörünü hazırlıksız yakalamış ve deniz güvenliği algısında dramatik değişimlere yol açmıştır. Deniz haydutluğuna karşı alınan önlemlerin sektör tarafından aranan güvenlik ihtiyacını karşılayamaması, yeni bir olgu olarak, özel deniz güvenlik şirketlerini deniz haydutluğu ile mücadelede öne çıkarmıştır. Bu bilgiler ışığında, deniz haydutluğuna karşı gemilerin özel deniz güvenlik şirketi kullanma nedenlerinin saptanması ve Türk gemiadamlarının bu konuya bakış açısının tespit edilmesi amacıyla, tanımlayıcı ve kısmen de keşifsel nitelikli bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Deniz haydutluğu ve özel deniz güvenlik şirketleri konusunda yapılan literatür taraması ve içerik analizi sonucunda, özel deniz güvenlik şirketi kullanımındaki faktörler tespit edilmiş ve bunlara bağlı hipotezler geliştirilmiştir. Oluşturulan hipotezler doğrultusunda veri toplama aracı (anket) geliştirilmiş ve saha araştırmasıyla ilgili hipotezlerin testlerinde kullanılacak verilere ulaşılmıştır. Türk gemiadamlarına ait bu veriler, t-testi ve ki-kare testi gibi çeşitli istatistiksel yöntemlerle analiz edilmiştir. Son olarak, özel deniz güvenlik şirketlerinin deniz haydutluğuna karşı etkililiği, yasalara uygunluğu, silahlı özel gemi güvenlik personeli tarafından güç kullanımı, gemiadamlarının bu personel ile yaşadığı tecrübeler ve Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketi algısı tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Özel deniz güvenlik şirketleri, deniz haydutluğu, deniz güvenliği, gemiadamı



ABSTRACT

Master's Thesis

A Study on the Use of Private Maritime Security Company Services on Board Against Piracy: Turkish Seafarers Perception

Taha Talip TÜRKİSTANLI

Dokuz Eylul University

Graduate School of Social Sciences

Department of Marine Transportation Engineering

Maritime Safety, Security and Environmental Management Program

In recent years maritime piracy, as an asymmetric threat, has caught the whole maritime industry off guard and shifted the maritime security perception dramatically. As anti-piracy measures failed to meet the maritime industry's desired security requirements, private maritime security companies has risen as a new phenomenon against the battle of maritime piracy. Taking into consideration the above mentioned developments, a descriptive and partially exploratory research has been conducted with the purpose of defining the reasons of why the private maritime security companies are preferred in the war against maritime piracy and what are the perceptions of Turkish seafarers on this case. Main factors are identified regarding the use of private maritime security companies and hypotheses are developed in accordance with these findings within the light of literature review and content analysis on maritime piracy and private maritime security companies. A data collection instrument (questionnaire) is constructed and the required research data is gathered by conducting a field research, in line with the developed hypotheses. Data gathered from the Turkish seafarers are analyzed by various statistical methods such as t-test and chi-square test. Lastly, the private maritime security companies' effectiveness against maritime piracy, their legal basis, use of force by privately contracted armed security personnel, seafarer's experiences with this personnel and Turkish seafarers' perception regarding this matter are discussed in this research.

Keywords: Private maritime security companies, maritime piracy, maritime security, seafarers



**DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI GEMİLERDE ÖZEL DENİZ
GÜVENLİK ŞİRKETİ HİZMETLERİNİN KULLANIMI ÜZERİNE BİR
ÇALIŞMA: TÜRK GEMİADAMLARININ ALGISI**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xiii
TABLolar LİSTESİ	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xvii
EKLER LİSTESİ	xviii
GİRİŞ	1

**BİRİNCİ BÖLÜM
DENİZ GÜVENLİĞİNE KARŞI TEHDİTLER**

1.1. DENİZ ULAŞTIRMASI VE DENİZ GÜVENLİĞİ İLİŞKİSİ	4
1.2. DENİZ GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN TEHDİTLER	8
1.2.1. Deniz Terörizmi	9
1.2.1.1. Teknolojinin Deniz Terörizmine Etkisi	12
1.2.1.2. Deniz Terörizmi Örnekleri	13
1.2.2. Uluslararası Örgütlü Suçlar ve Kaçakçılık	16
1.2.3. Uyuşturucu Kaçakçılığı	18
1.2.3.1. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığının Deniz Ulaştırması Boyutu	19
1.2.3.2. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı Rotaları	21
1.2.4. İnsan Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı	23
1.2.5. Yasadışı, Kayıtdışı ve Kuraldışı Balıkçılık	26

1.2.6. Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun	27
1.3. DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSLARARASI DÜZENLEMELER	27
1.3.1. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)	28
1.3.2. Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu (ISPS Kod)	29
1.3.3. Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Önlenmesine Karşı Güvenlik Girişimi (PSI)	30
1.3.4. SOLAS Hükümleri	31

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN OLAYLARININ GENEL GÖRÜNÜMÜ

2.1. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI	33
2.1.1. 1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı'na Göre Deniz Haydutluğu	34
2.1.2. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı Açık Deniz Sözleşmesi'ne Göre Deniz Haydutluğu	35
2.1.3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Göre Deniz Haydutluğu	35
2.1.4. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) Çerçevesinde Deniz Haydutluğu	37
2.1.5. Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun Deniz Haydutluğuna Bakışı	38
2.1.6. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Haydutluğuna Bakışı	38
2.2. MODERN DÜNYADA DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN	39
2.3. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN TÜRLERİ	41
2.3.1. Gemilere Karşı Silahlı Soygun	43
2.3.2. Gemi Kaçırma ve Fidyeye Talepleri	43
2.3.3. Gemi Üzerindeki Yükün Çalınması	44
2.3.4. Geminin Çalınması	45
2.4. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN BÖLGELERİ	46
2.4.1. Batı Hint Okyanusu, Somali Kıyıları ve Aden Körfezi	48
2.4.2. Doğu Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya	53

2.4.3. Batı Afrika ve Gine Körfezi	55
2.4.4. Güney Amerika	56
2.5. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN İSTATİSTİKLERİ	56
2.5.1. IMO Deniz Haydutluğu Raporları (2008-2014)	58
2.5.2. ICC IMB Deniz Haydutluğu Raporları (2009-2015)	60
2.5.3. Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemiadamlarına Yansıması	62
2.5.4. Deniz Haydutluğu Olayları Sonucu Kaçırılan Türk Gemileri	63
2.6. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN KÜRESEL EKONOMİYE MALİYETİ	64
2.6.1. Kaçırılan Gemiler İçin Ödenen Fidyeye Maliyetleri	66
2.6.2. Gemilerin Rota ve Hız Değişikliğinin Maliyeti	68
2.6.3. Sigorta Maliyetleri	69
2.6.4. Askeri Operasyonların Maliyetleri	69
2.6.5. Gemi Bünyesinde Alınan Güvenlik Önlemlerinin Maliyetleri	71
2.6.6. Gemilerde Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP) Kullanılmasının Maliyeti	72
2.7. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINAN OPERASYONEL ÖNLEMLER	72
2.7.1. Deniz Haydutluğuna Karşı Gerçekleştirilen Askeri Operasyonlar	73
2.7.2. Ticari Gemiler Tarafından Alınan Önlemler	77
2.7.3. Deniz Haydutluğuna Karşı Özel Deniz Güvenlik Şirketi Kullanımı	78

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU ÇERÇEVESİNDE ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN İNCELENMESİ

3.1. ÖZEL DENİZ GÜVENLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	80
3.2. ÖZEL DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ TANIMLAR	82
3.2.1. Özel Güvenlik Şirketleri	84
3.2.2. Özel Askeri Şirketler	85
3.2.3. Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	85
3.2.4. Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli	86
3.2.5. Gemi Koruma Timleri	87

3.3 ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN YAPISI	88
3.3.1. Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Teknik Yapısı	91
3.3.2. Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Hukuksal Yapısı	93
3.3.2.1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Göre SÖGGP Uygulaması	94
3.3.2.2. Somali Bazlı Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamalarına (BMP) Göre SÖGGP Uygulaması	96
3.3.2.3. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Guardcon	97
3.3.2.4. Özel Güvenlik Sağlayıcıları İçin Uluslararası Davranış Kodu (ICoC)	999
3.3.2.5. Montrö Dökümanı	101
3.3.2.6. IMO Sirkülerleri	102
3.3.2.7. ISO/PAS 28007: Gemilere Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli Sağlayan Özel Deniz Güvenlik Şirketleri İçin Kurallar	104
3.3.2.8. Denizcilik Endüstrisi Güvenlik Derneği (SAMI) Akreditasyonu	105
3.3.2.9. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Güç Kullanma Kuralları (RUF)	105
3.4. ÜLKELERİN ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNE KARŞI TUTUMU	107
3.4.1. Amerika Birleşik Devletleri'nde Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	111
3.4.2. Birleşik Krallık'ta Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	112
3.4.3. Almanya'da Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	114
3.4.4. İtalya'da Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	114
3.4.5. İspanya'da Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	115
3.4.6. Türkiye'de Özel Deniz Güvenlik Şirketleri	117
3.4.7. Kıyı Devletlerinin Karasularında Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli ile Seyir Yapan Gemilere Getirdiği Kısıtlar	118
3.5. TİCARİ GEMİLERE YÖNELİK ÖZEL DENİZ GÜVENLİĞİ HİZMETLERİ	119
3.5.1. Ticari Gemilere Refakat Hizmeti Verilmesi	121
3.5.2. Silahlı Özel Gemi Güvenlik Hizmeti	123
3.5.2.1 Gemi Koruma Timleri ile Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli Kullanımındaki Farklılıklar	124

3.5.2.2. SÖGGP Tarafından Güç Kullanımı	127
3.6. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN DENİZ HAYDUTLUĞU ÖNLEMLERİNE GETİRDİĞİ FARKLILIKLAR	130

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
GEMİADAMLARININ ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETİ ALGISI:
TÜRKİYE UYGULAMASI

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	135
4.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	135
4.3. ARAŞTIRMANIN MODELİ	137
4.4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	140
4.4.1. Literatür Taraması	142
4.4.2. İçerik Analizi	145
4.4.3. Saha Araştırması	145
4.4.3.1. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	146
4.4.3.2. Veri Toplama Aracı Geliştirme Süreci	149
4.4.3.3. Uygulama Süreci	155
4.4. ARAŞTIRMANIN KISITLARI	156
4.5. ARAŞTIRMANIN BULGULARI	157
4.5.1. Katılımcıların Profil Bilgileri	157
4.5.2. Değişkenlerin Frekans Dağılımı	162
4.5.3. Hipotez Testleri	165
4.5.3.1. H_1 Hipotez Testi	168
4.5.3.2. H_2 Hipotez Testi	172
4.5.3.3. H_3 Hipotez Testi	174
4.5.3.4. H_5 Hipotez Testi	176
4.5.3.6. H_6 Hipotez Testi	176
4.5.3.7. H_7 Hipotez Testi	177
SONUÇ	178
KAYNAKÇA	188
EKLER	

KISALTMALAR

\$	ABD Doları
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIS	Automatic Identification Systems (Otomatik Tanımlama Sistemi)
AVPD	Autonomous Vessel Protection Detachment (Otonom Gemi Koruma Timi)
BIMCO	Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi)
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BMP	Best Management Practices (En İyi Yönetim Uygulamaları)
CMF	Combined Maritime Forces (Birleşik Deniz Kuvvetleri)
CSCAP	Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (Asya-Pasifikte Güvenlik İşbirliği Konseyi)
CSR	Continuous Synopsis Record (Sürekli Özet Kaydı)
CTF	Combined Task Forces (Çokuluslu Görev Kuvvetleri)
DEÜ	Dokuz Eylül Üniversitesi
DF	Denizcilik Fakültesi
EUNAVFOR	European Union Naval Force
GKT	Gemi Koruma Timi
HRA	High Risk Area (Yüksek Riskli Bölge)
ICC	International Chamber of Commerce (Uluslararası Ticaret Odası)
ICoC	International Code of Conduct for Private Security Service Providers (Özel Güvenlik Sağlayıcıları İçin Uluslararası Davranış Kodu)
IMB	International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
IRA	Provisional Irish Republican Army (İrlanda Cumhuriyet Ordusu)
IRTC	International Recommended Transit Corridor (Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru)

ISO	International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlar Teşkilâtı)
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu)
KİS	Kitle İmha Silahı
LRIT	The Long Range Identification and Tracking (Uzun Menzilli Tanımlama ve İzleme)
MCP	Maritime Crime Programme (Deniz Suç Programı)
MSC	Maritime Safety Committee (Deniz Emniyeti Komitesi)
MSCHOA	Maritime Security Centre Horn of Africa (Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi)
NATO	The North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
OGKT	Otonom Gemi Koruma Timi
ÖDGŞ	Özel Deniz Güvenlik Şirketi
PCASP	Privately Contracted Armed Security Personnel (Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli)
PMSC	Private Maritime Security Company (Özel Deniz Güvenlik Şirketi)
PRC	Piracy Reporting Center (Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi)
PSC	Private Security Company (Özel Güvenlik Şirketi)
PSI	Proliferation Security Initiative (Kitle İmha Silâhlarının Yayılmasının Önlenmesine Karşı Güvenlik Girişimi)
ReCAAP	The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Karşı Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması)
SOF	Special Operation Forces (Özel Operasyon Güçleri)
SOLAS	Safety of Life at Sea (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi)
SÖGGP	Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (Denizde Seyir Güvenliğine Karsı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
UDHB	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UKMTO	United Kingdom Marine Trade Operations
UNICPOLOS	United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Gayrı Resmi Danışma Süreci)
UNITAR	United Nations Institute for Training and Research (Birleşmiş Milletler Eğitim ve Araştırma Enstitüsü)
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime (Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi)
UNOTC	United Nations Transnational Organized Crime Convention (Birleşmiş Milletler Uluslararası Orgnize Suç Konvansiyonu)
VLCC	Very Large Crude Carrier
VPD	Vessel Protection Detachment (Gemi Koruma Timi)
YKK	Yasadışı Kayıtdışı Kuraldışı
YÖK	Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Deniz Terörizmi ve Deniz Haydutluğu Özellikleri	s.11
Tablo 2: İnsan Kaçakçılığı ve Göçmen Kaçakçılığı Karşılaştırması	s.24
Tablo 3: Deniz Haydutluğu Türleri	s.42
Tablo 4: Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Verilerinin Karşılaştırılması	s.57
Tablo 5: 2008-2014 IMO Deniz Haydutluğu Raporları	s.59
Tablo 6: 2009-2015 ICC IMB Deniz Haydutluğu Raporları	s.61
Tablo 7: Deniz Haydutluğunun Küresel Ekonomiye Maliyeti (2011-2014)	s.65
Tablo 8: NATO Harekâtı Kapsamında Türk Askeri Güçlerinin Maliyeti (2012-2015)	s.71
Tablo 9: Kıyı Devletlerinin SÖGGP Kısıtlamaları	s.119
Tablo 10: Deniz Haydutluğu Önlemlerinin Kriz Yönetimi Açısından Değerlendirilmesi	s.132
Tablo 11: Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Uluslararası Literatüre Yansıması	s.143
Tablo 12: Deniz Haydutluğu ve Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Ulusal Literatüre Yansıması	s.144
Tablo 13: Örneklem Hatası Hesapları	s.149
Tablo 14: ÖDGŞ Genel Algı Değişkenlerine Ait Güvenilirlik Analizi Sonuçları	s.155
Tablo 15: Katılımcıların Profil Bilgileri	s.158
Tablo 16: Katılımcıların Özel Güvenliğe Bakışı	s.160
Tablo 17: ÖDGŞ Tecrübelerinin Bayrak ve Bölge Üzerine Dağılımı	s.162
Tablo 18: ÖDGŞ Algısı İfadelerinin Frekans Dağılımı	s.163
Tablo 19: SÖGGP ile Yaşanan Tecrübelerin Frekans Dağılımı	s.164
Tablo 20: H ₁ Hipotezini Destekleyen İfadeler	s.169
Tablo 21: H ₂ Hipotezini Destekleyen İfadeler	s.173
Tablo 22: H ₃ Hipotezini Destekleyen İfadeler	s.175

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Dünya Deniz Ticareti – Milyon Ton Ölçeği	s.4
Şekil 2: Deniz Güvenliği Matrisi	s.8
Şekil 3: Ulaştırma Modlarına Göre Uyuşturucu Kaçakçılığı	s.20
Şekil 4: Kokain Kaçakçılığında Kullanılan Ulaştırma Modları	s.22
Şekil 5: Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Bölgeleri	s.46
Şekil 6: Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Bölge	s.49
Şekil 7: Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemiadamlarına Yansıması - 1	s.63
Şekil 8: Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemiadamlarına Yansıması - 2	s.63
Şekil 9: Çokuluslu Görev Kuvvetleri Harekât Haritası	s.74
Şekil 10: NATO Okyanus Kalkanı Harekâtı Görev Bölgesi	s.75
Şekil 11: Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru	s.76
Şekil 12: Özel Deniz Güvenliği Şeması	s.83
Şekil 13: SÖGGP Kullanımının Yasallaştırılmasında Ülkelerin Karar Verme Süreci	s.109
Şekil 14: Deniz Haydutluğu Risk Matrisi	s.133
Şekil 15: Araştırmanın Modeli	s.138
Şekil 16: Araştırmada Uygulanan Yöntemler ve Araştırmanın Aşamaları	s.141
Şekil 17: Veri Toplama Aracı Geliştirme Süreci	s.154
Şekil 18: Gemi Tipi ve Bölüm Dağılımı	s.159

EKLER LİSTESİ

EK 1: Anket Formu

ek s.1



GİRİŞ

Giderek önemi artan ve daha kompleks yapılar içeren tedarik zincirleri, kaynakların tam zamanında erişimi üzerinden planlanmaktadır. Dolayısıyla ulaştırma sistemlerinde oluşabilecek aksamaların, tedarik zincirlerini ve küresel ticareti etkileyeceği kabul edilmiş bir gerçektir. Kaynakları uzun mesafelere ulaştırma söz konusu olduğunda ise, deniz ulaştırması önemli bir unsur olarak görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında, birçok sistemin hammadde ve kaynak girişinde deniz ulaştırmasının kilit rolü olduğu görülmektedir.

Deniz ulaştırması kapsamında, seyir emniyeti, yüklerin elleçlenmesi ve liman kapasitesi gibi konularda teknolojinin gelişmesiyle birlikte verimlilik de artmıştır. Ancak bu gelişmelere rağmen insan davranışları deniz ulaştırmasını tehdit eden unsurlardan biri olarak kalmaktadır. Gerek şahsi çıkarlar gerekse siyasi amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen yasadışı faaliyetler deniz ulaştırmasında aksamalara neden olmaktadır. Günümüzde deniz ulaştırmasına karşı gerçekleştirilen bu tehditler deniz güvenliğini ve dolayısıyla küresel ticareti zedelemektedir. Bu nedenle deniz güvenliği deniz ulaştırmasının tüm unsurlarında sağlanması büyük önem arz eden bir konu başlığıdır.

Deniz güvenliği basit bir yapıdan ziyade, bir çok unsurun bir araya gelmesi ile oluşan kompleks bir yapıdır. Bu açıdan uluslararası alanda deniz güvenliğinin sağlanması birden fazla faktöre bağlı bulunmaktadır. Yaşanan saldırılar ve tehditler ile birlikte şekillenen güvenlik algısının, deniz alanlarında yaşanan büyük felaketler sonrası değiştiği gözlemlenmiştir. Gerçekleştirilen terör olayları, kaçakçılık, deniz haydutluğu gibi faaliyetler deniz güvenliği algısını geliştirerek yeni önlemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Son yıllarda denizlerdeki güvenlik algısını şekillendiren tehditlerin başında “deniz haydutluğu” (piracy) gelmektedir. Aslında yeni bir olgu olmayan deniz haydutluğu, siyasi iktidarın zayıfladığı ve karışıklıkların arttığı bölgelerde görülmeye başlanmıştır. Özellikle uzun süredir çökmüş bir devlet olarak görülen Somali’de yaşanan karışıklıkların, deniz alanlarına deniz haydutluğu şeklinde yansıması, küresel anlamda en fazla dikkat çeken olaylardan biri olmuştur. Gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygun olayları ve gemi kaçırımları, tarihinde belirli dönemlerinde görölse de Somalili deniz haydutlarının faaliyet şekilleri ve saldırı

sıklıkları, denizcilik sektörünü ciddi tehlike altında bırakmıştır. Kaçırılan gemi ve rehin tutulan gemiadamı sayısının hızlı şekilde artması, denizcilik sektörünü hazırlıksız yakalamıştır. Uzun süre rehin tutulan gemiler, yükler, gemi personeli, yaralanmalar ve ölümler göz önünde bulundurulduğunda, bu durum ulaştırmanın, insan güvenliğinin ve sistemlerin devamlılığına zarar verir hale gelmiştir. Tüm sistemlerde bulunan devamlılık arzusunun, deniz haydutluğu sonucu tehlikeye girmesiyle birlikte güvenlik ihtiyacı artmıştır. Bu duruma cevap olarak; deniz haydutluğunun görüldüğü bölgelerin “Yüksek Riskli Alan” (High Risk Area) ilan edilmesi, uluslararası geçiş koridoru oluşturulması, bölgede askeri operasyonların başlatılması, gemilerin geçişleri sırasında güvenlik önlemlerini arttırmaları ve raporlama sistemlerinin oluşturulması gibi çeşitli güvenlik önlemleri ortaya çıkmıştır. Ancak deniz haydutluğu olaylarının gerçekleştiği deniz alanlarının büyüklüğü sonucu, alınan önlemler istenen güvenlik seviyesini sağlamakta yeterli olmamıştır. Deniz haydutluğu taktikleri ve olayları ise alınan önlemlere cevap olarak gelişmiş ve şekil değiştirmiştir. Bu durum denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu güvenliği, “özel deniz güvenlik şirketleri” ile karşılaması sonucunu doğurmuştur.

Özel deniz güvenlik şirketlerinin hızlı yükselişine başlıca neden olarak Somali bazlı deniz haydutluğu eylemleri gösterilmektedir. Buna rağmen özel deniz güvenliği olgusu birçok tarihsel gelişim süreciyle de yakından bağlantılıdır. Soğuk savaşın sona ermesi ile oluşan özel güvenlik arzı, Irak ve Afganistan savaşlarında özel güvenliğin aktif olarak kullanılması ve küreselleşmenin uzantısı olarak neo-liberal akımla birlikte özelleştirme ve dış kaynak kullanımının artması, özel deniz güvenlik şirketlerinin yükselişine taban hazırlamıştır. Başlangıçta özel gemilerle, ticari gemilere refakat edilmesi olarak başlayan özel deniz güvenliği hizmetleri, müşteri odaklı ve savunma bazlı yapıları, kendini düzenleme politikaları ve güçlü bir pazarlama stratejisiyle deniz haydutluğu ile mücadele konusunda önemli bir aktör haline gelmiştir. Özel deniz güvenliğinin maliyeti, deniz haydutluğunun neden olduğu, fidye, sigorta, hız artışı ve rota değişikliğinden kaynaklanan ek maliyetlere karşı bir sigorta olarak görülmeye başlanmıştır.

Bu bilgiler ışığında, çalışmanın birinci bölümünde deniz ulaştırması ve deniz güvenliği ilişkisi incelenmiştir. Deniz güvenliği (maritime security) deniz unsurlarına insanlar tarafından kasıtlı yapılmış hareketler sonucu ortaya çıkan tehlikelerden uzak

olma şeklinde tanımlanmıştır. Deniz güvenliğini etkileyen tehditler, bu tehditlerin yapısı ve deniz güvenliği ile ilgili sözleşme bilgileri verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde, deniz haydutluğu konusu ele alınarak, detaylı bir literatür taraması gerçekleştirilmiş ve bu kapsamda deniz haydutluğunun tanımı, güncel görünümü ve gerçekleştiği bölgeler irdelenmiştir. Deniz haydutluğunun küresel ekonomi ve insan güvenliği üzerindeki etkisi ortaya konarak, sistemler ve insanlar üzerinde yarattığı zararlar tartışılmıştır. Genel olarak deniz haydutluğuna karşı alınan operasyonel önlemler tanımlanarak, bu önlemlerin genel yapısı araştırılmıştır. Hukuksal anlamda alınan önlemler, deniz haydutluğunun nedenleri ve deniz haydutların yargılanması konuları araştırma kapsamına dâhil edilmemiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise, deniz haydutluğuna karşı önlem olarak ortaya çıkan özel deniz güvenlik şirketleri ve bu şirketler tarafından gemilere konuşlandırılan “silahlı özel gemi güvenlik personeli” konusu üzerinde durulmuştur. Özel deniz güvenlik şirketleri ve silahlı özel gemi güvenlik personeli olgusu üzerine yapılan kapsamlı literatür taraması ve içerik analizi ile bu konu hakkındaki endişeler ve sıklıkla üzerinde durulan ana başlıklar tespit edilmiştir. Özel deniz güvenliğinin tarihsel gelişim süreci, tanımı, yasal dayanakları ve diğer güvenlik önlemlerinden farklılıkları bu kapsamda incelenmiştir. Buna ek olarak özel deniz güvenliği olgusu, gemi sahipleri ve devletler açısından değerlendirilerek, bu şirketlerin tercih edilme nedenleri ortaya konulmuştur.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, silahlı özel gemi güvenlik personeli ile aynı alanlarda görev yapan ve en çok iletişimde olan gemiadamlarının, bu konuya bakış açısı incelenmiştir. Silahlı özel gemi güvenlik personelleriyle çalışan ve çalışmayan Türk gemiadamlarının algıları arasındaki farklılıklar ve yaşanan tecrübeler araştırılmıştır. Üçüncü bölüm kapsamında tespit edilen bilgiler ışığında oluşturulan hipotezler, t-testi ve ki-kare analizleri ile test edilerek, araştırmanın bulguları ve kısıtları sıralanmıştır.

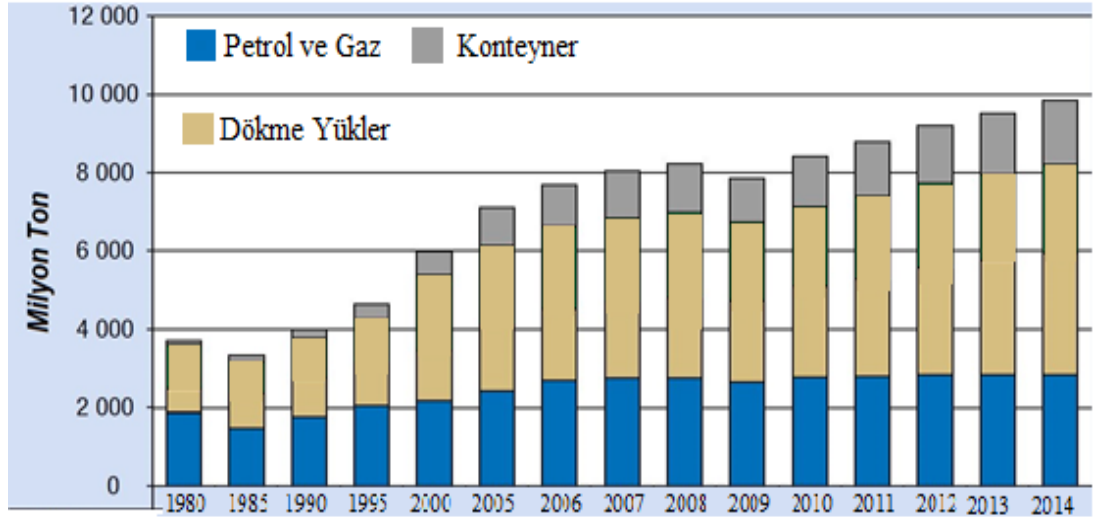
BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNE KARŞI TEHDİTLER

1.1. DENİZ ULAŞTIRMASI VE DENİZ GÜVENLİĞİ İLİŞKİSİ

Deniz taşımacılığı hizmetleri ve deniz ulaştırması talepleri, dünya ticaretinde ve küresel büyümede ihtiyaç duyulan bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Limanlar, su yolları ve gemilerden oluşan deniz ulaştırması ve taşımacılığı tonaj bakımından büyük ürünleri ölçek ekonomisinden yararlanarak taşımakta ve uluslararası ticarete büyük önem arz etmektedir (Helmick, 2007: 15; Özer, 2010: 22). Küreselleşen ve uluslararası ticaretin artmaya devam ettiği bir dünyada, ticaretin hacmen % 80'inin verimli ve etkin maliyetli deniz taşımacılığı ile sürdürülmesi ve sektörün yıllık olarak ortalama % 3,5'lik büyüme oranına sahip olması bu önemi kanıtlar niteliktedir (UNCTAD, 2014: 6; UNCTAD 2015: 10). Bu konudaki veriler incelendiğinde, küresel ticarete deniz taşımacılığı ile sadece 2014 yılında taşınan ve birçok sektörde ham madde girişi olarak nitelendirilebilecek yüklerin toplamının 9,84 milyar ton seviyesine ulaştığı görülmektedir (UNCTAD, 2015).

Şekil 1: Dünya Deniz Ticareti – Milyon Ton Ölçeği



Kaynak: UNCTAD, 2015, s.6

Şekil 1’de deniz ulaştırmasının 1990 yılından itibaren her yük için gelişimi gösterilmiştir. Deniz yoluyla taşınan ve toplamda 10 milyar tonu bulan deniz

ulaştırması ticaret hacmi, toplam küresel ticaretin neredeyse beşte dördüne denk gelmektedir (UNCTAD, 2015: 10). Taşınan bu yükler, gelişmiş ya da gelişmekte olan, ithalat, ihracat ve çeşitli ticari faaliyetlerde bulunan her devlet için deniz taşımacılığını önemli bir faktör haline getirmektedir. Bu açıdan yola çıkılarak bakıldığında, deniz ulaştırmasının birçok sektörün ve alanın tedarik zincirinde vazgeçilemez bir rolü olduğu görölmektedir. 2014 ve 2015 yıllarında deniz ulaştırmasının ve ticaretinin kolaylığını arttıracak ve düzenleyecek Kutup Kodu (Polar Code) gibi yasal çalışmalar ve kuzey rotalarının kullanılmaya başlanması ile deniz taşımacılığı birçok sektörün tedarik zincirinde yer edinecek ve küresel gelişmede önemli bir rol üstlenmeye devam edecektir (UNCTAD, 2014: 12; UNCTAD 2015: 11).

Dünya ticareti açısından bu kadar öneme sahip bir sistemin güvenliğinin ya da emniyetinin tehlikeye girmesi ise küresel boyutta büyük ekonomik olumsuzluklara yol açacaktır. Bu nedenle hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ekonomilerin bel kemiklerinden biri olan deniz ulaştırmasının korunması şart hale gelmiştir. Deniz güvenliğinin gerekliliğı ise sadece küresel ekonomide neden olacağı olumsuzluklardan ibaret değildir. Yasadışı, kayıt dışı ve kuraldışı balıkçılık, insan kaçakçılığı, silah ve uyuşturucu kaçaklığı ya da terörist saldırılar gibi eylemlerin etkileri, denizler üzerine olduğu kadar kara ortamına da yansımaktadır. Bu etkiler direkt ya da dolaylı olarak toplumun sosyal yapısını, kara ve deniz çevrelerini olumsuz etkilemekte ve değıştirmektedir (Moseley, 2009: 9). Örneğın; büyük tankerlere karşı gerçekleştirilebilecek olan deniz güvenliğı tehditleri sonucu yaşanacak olası yük sızıntısı, büyük bir kirlilik oluşturacak ve deniz çevresine zarar verecektir. Yaşanabilecek bu kaza sonrası sızıntının gerçekteştiğı bölgedeki turizm, balıkçılık gibi faaliyetler de etkilenecektir. Öte yandan deniz yoluyla gerçekteştirilen silah ve uyuşturucu kaçakçılığının etkileri karaya da yansıtacak ve sosyal yapıya zarar verecektir. Kaçakçılık faaliyetlerinden sağlanan kâr ise suç örgütlerinin faaliyetlerini daha kolay gerçekteştirmesine imkân sağlayacaktır. Bu nedenlerden dolayı deniz güvenliğı ile ilgili sorunların etkilerinin sadece deniz ulaştırması üzerinde olacağını iddia etmek doğru olmayacaktır. Deniz güvenliğı, ölkelerin iç güvenliklerine, sosyal ve ekonomik yapılarına zarar verebilecek çok boyutlu bir yapı olarak değerlendirilmelidir.

Bu ölçüde yerleşmiş, büyük hacim ve öneme sahip bir sistemin tehlikelere karşı savunmasız bırakılması ise olası değildir. Her alanda olduğu gibi deniz ulaştırmasında da sistemi başlıca tehlikelere karşı korumak adına alınan inisiyatifler bulunmaktadır. Gerek devletlerin gerekse devletlerden bağımsız kuruluşların ulusal ve uluslararası alanlarda, başta gemilere olmak üzere, limanlara ve üçüncü şahıslara yüklediği sorumluluklar burada da gündeme gelmektedir. Bu amaçla, 1948 yılında uluslararası denizciliğin tüm yönlerini kapsayacak kurallar dizisi oluşturulması ve sektörün uluslararası alanda düzenlenmesi amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulmuştur (IMO, 2008).

IMO altındaki komitelerden biri olan Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Security Committee) kurulduğu yılların başlarında emniyet ve çevre güvenliği ile ilgili düzenlemeleri ön planda tutmuştur. 11 Eylül 2001’de yaşanan terörist saldırılarla birlikte gemilerin de liman ve benzeri tesislere karşı saldırılarda silah olarak kullanılabileceği konusu gündeme gelmiştir. Bununla birlikte 2000’li yıllardan sonra deniz haydutluğu ve gemilere karşı düzenlenen saldırılarla birlikte deniz güvenliği konusu IMO’nun ana odaklarından biri haline gelmiştir (Hong ve Ng, 2010: 51; IMO, 2014a). IMO’nun günümüzde kullanmakta olduğu “Temiz Okyanuslarda Emniyetli, Güvenli ve Verimli Denizcilik” sloganı organizasyonun özellikle üzerinde durduğu emniyet, güvenlik ve çevre unsurlarını ve bunların önemini vurgulamaktadır. Başta IMO’nun yaptığı çalışmalara bakarak, deniz ulaştırmasını tehlikelerden koruma amacıyla oluşturulmuş düzenlemeler, emniyet, güvenlik ve çevre ana başlıkları altında incelenebilir.

Emniyet ve güvenlik sözcüklerinin kullanım alanlarına ve kelime anlamlarına bakıldığında özellikle denizcilik sektöründe belirli bir ayrımın yaygın olarak benimsendiği görülür. Her ne kadar bu anlamlar bazen iç içe geçmiş bir şekilde karşımıza çıksa ve sözcükler birbirinin yerine kullanılsa da denizcilik alanında “emniyet” (safety) kelimesi; insan kaynaklı hatalardan ya da doğal olaylardan ortaya çıkan tehlikelerden uzak olma, “güvenlik” (security) ise insan kaynaklı ve kasıtlı yapılmış hareketler sonucu ortaya çıkan tehlikelerden uzak olma şeklinde kullanılmaktadır (Nas, 2012: 22). Bu bağlamda bahsi geçen deniz güvenliği; limanlarda, gemilerde ve denizlerde insan kaynaklı ve kasıtlı tehlikelerden korunmak olarak yorumlanabilir.

Buna karşın deniz güvenliği terimi kullanıldığı yere göre de farklılık göstermektedir. Askeri ya da kamusal alanlarda bahsi geçen deniz güvenliği; deniz alanlarının başka devlet tehditlerinden, terörist saldırılardan, uyuşturucu ve insan kaçakçılığından arındırılmış olması anlamını taşır (Klein, 2011: 5). Bu yönden bakıldığında devletin bütünlüğünü bozmaya yönelik denizden gelebilecek tehditler deniz güvenliğinin bir parçasını oluşturmaktadır. Ticari alanda ise bu terim yükün ve geminin, iki liman arasında üçüncü kişilerin müdahalesine uğramadan ya da bir suç unsuru ile ilişkilendirilmeden iletilmesi anlamlarında kullanılmaktadır (Bateman ve diğerleri, 2008: 4; Klein, 2011: 5).

Deniz güvenliğinin kapsadığı boyutlar literatürde; deniz alanlarında hukukun ve düzenin sağlanması, insan ve uyuşturucu kaçakçılığının, deniz haydutluğunun ve terörünün bastırılması, deniz çevresinin korunması, bölgesel durumsal farkındalıkların geliştirilmesi ve bilgi akışının ve paylaşımının sağlanması şeklinde sıralanmıştır (Bateman, 2005: 13). Bütün bu bakış açılarına benzer kapsamlı bir tanım ise; *“deniz alanlarının, teknelerinin ve deniz ulaştırması bileşenlerinin, haydutluk, terörizm, kaçakçılık, yasadışı balıkçılık ve kirlilikten korunması ve böylece, ekonominin, liman ve diğer alt yapı tesislerinin, çevrenin tehlikelerden uzakta olması durumudur.”* şeklinde yapılmıştır (Klein, 2011: 7). Carafano ve Kochems’e (2005) göre ise deniz güvenliği basit olmaktan daha çok, intermodal taşımacılığı, uluslararası tedarik zincirlerini, karadaki tesisleri, yolcuları, hizmetleri ve fiziksel bir alanı kapsayan karmaşık stratejik bir sorun olarak görülmektedir (Carafano ve Kochems, 2005: 4).

Değişmekte olan teknolojik ve ekonomik gelişmelerle birlikte deniz güvenliği de şekillenmektedir. Örneğin daha geniş deniz alanlarının, deniz dibi kaynaklarının kullanılmasına imkân tanıyan teknolojik gelişmeler ile devletlerin koruması gereken ekonomik ve çevresel çıkarları da artmakta ve deniz güvenliği daha da önemli bir hale gelmektedir (Klein, 2011: 4). Bu durumla birlikte deniz güvenliğinin tanımı da genişletilmelidir. Kaynaklara, sistemlere ait bilgilerin korunması ve saklanması, otomasyon ya da elektronik cihazlara karşı gerçekleştirilebilecek müdahalelerinde göz önünde bulundurulması ile deniz güvenliği daha da geniş alanları kapsayacaktır. Bu anlamda deniz güvenliği anlık bir olgudan çok sürekli değişen dinamik yapıya sahip bir kavram halini almıştır.

1.2. DENİZ GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN TEHDİTLER

Deniz güvenliğine karşı tehditler, terör ve deniz haydutluğu konuları ile uluslararası alanda büyük dikkat çekse de sadece terör ve haydutluk gibi eylemlerle sınırlı kalmamaktadır. Kara bazında gerçekleşen yasadışı faaliyetlerin, yasadışı örgütlere malzeme ve ekonomik destek sağlamak gibi durumların, bir ya da birden fazla basamağı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Bunların başında gemilerin kaçırılması, alıkonması ve başka amaçlar doğrultusunda kullanılması, uyuşturucu kaçakçılığı, insan kaçakçılığı ve ticareti, yasadışı, kayıt dışı ve kuraldışı balıkçılık faaliyetleri gelmektedir (Moseley, 2009: 9). Bu tehditler ticari ve ekonomik tehditleri oluştururken, askeri alanda görülen tehditler de ülke karasularına içeriden ya da dışarıdan gelebilecek saldırılardır. Bütün bu tehditler deniz güvenliği etrafında birleşerek, sadece deniz güvenliğini değil aynı zamanda deniz çevresini, ekonomik gelişmeleri, milli güvenliği ve insan güvenliğini de tehdit eden bir matris (bkz: Şekil 2) oluşturmaktadır (Bueger, 2015: 164).

Şekil 2: Deniz Güvenliği Matrisi



Kaynak: Bueger, 2015, s. 161

Şekil 2’de görüldüğü üzere deniz güvenliği sadece ulaştırma güvenliğinin değil birçok faktörün dâhil olduğu çok boyutlu bir yapıdır. Deniz güvenliğini tehdit eden unsurlar, Yasadışı, Kuraldışı, Kayıtdışı (YKK) balıkçılık, kaçakçılık, silahların yayılması, insan kaçakçılığı, deniz haydutluğu ve deniz terörizmi gibi, deniz

çevresini, ülkelerin milli güvenliğini, insan güvenliğini ve ekonomik yapıları da tehdit etmektedir. Bütün matrisin ortasında ise deniz güvenliği bulunmaktadır. Deniz güvenliğinin sağlanması bahsedilen diğer unsurların da güvence altında olması anlamına gelmemekle birlikte, etkili deniz güvenliği bu matristeki bileşenlerin deniz ayağından gelebilecek tehlikelere karşı korunması anlamına gelecektir (Bueger, 2015: 160). Teknolojinin ve sosyo-ekonomik yapının gelişmesi ile birlikte bu tehditlerin daha fazla gündeme gelmeye ve yaşanmaya başlanması ya da daha az sıklıkta görülmesi olasıdır. Ancak Bateman'ın (2005) çalışmasında belirttiği gibi deniz güvenliğini sürekli tehdit eden unsurlar, deniz güvenliği farkındalığının eksikliği, bölgesel çabaların ve işbirliklerinin zayıflığı olacaktır (Bateman, 2005: 3-4).

1.2.1. Deniz Terörizmi

Literatürde terör kavramının birçok tanımı bulunmakta ve bu tanımların çoğunun ortak bir noktaya sahip olduğu göze çarpmaktadır. Yapılmış çoğu tanımda politik, siyasi ya da dinsel amaçlara ulaşmak adına, yasadışı şiddet olayları gerçekleştirme ve ortak korku yayma kavramları ön plana çıkmaktadır (Laqueur, 1987; Euban ve Weinberg, 2006; Gerwehr ve Hubbard, 2006). Asya-Pasifikte Güvenlik İşbirliği Konseyi (Council for Security Cooperation in the Asia Pacific) tarafından yapılan tanıma göre ise deniz terörizmi “*gemi, sabit platform, limanlara ya da bunlar üzerinde bulunan yolcu, personel ya da tesislere karşı gerçekleştirilen terör faaliyetleri*” şeklinde ifade edilmiştir (Prakash, 2002: 10). Bu tanım deniz terörizmini tanımlamakla beraber terör faaliyetlerinin ne olduğu konusunda bir bilgi vermemektedir. Literatürdeki ifadelerin yorumlanması sonucu deniz terörizmi ile ilgili tanım; “*Deniz ulaştırması bileşenlerini hedef alan, politik ya da siyasi amaçları doğrultusunda, kitleler üzerinde korku ve baskı oluşturmayı amaçlayan şiddet içerikli saldırılar.*” şeklinde olacaktır.

Amaçları doğrultusunda korku salmak ve kitleleri etkilemek üzere gerçekleştirilen bu olayların yerini, zamanını ve boyutlarını kestirmek ise oldukça güçtür (Gerwehr ve Hubbard, 2006: 88). Deniz terörizmi söz konusu olduğunda ise, deniz alanlarının büyüklüğü nedeniyle bu durum daha ciddi boyutlara ulaşmaktadır.

Devletlerce anında ulaşılması mümkün olmayan deniz alanlarında, gemilere karşı terörist eylemler gerçekleştirmek oldukça mümkündür.

Terörist saldırılar herhangi bir büyüklükte ve değişik şekillerde yaşanabilir. Saldırılar, limanda yük işlemlerini gerçekleştiren gemilere karşı olabileceği gibi seyir halinde ya da demir bölgesinde beklemekte olan gemilere karşı da gerçekleştirilebilir. Ancak genel olarak terör olaylarında iki tür saldırı tipi gözlemlenmektedir. Bunlar gemi bordasına başka bir araç ile çarparak gerçekleştirilen intihar saldırısı ve gemiye çıkma ve kaçırma ile gerçekleşen diğer tip saldırılardır (Luft ve Korin, 2004: 68). İlk tip saldırıya karşı gemilerin bir önlem geliştirmesi oldukça zordur. Asimetrik bir tehlike olarak ne zaman gerçekleşeceği tespit edilemeyen bu durum ile ilgili gemiler tarafından manevra prosedürleri gibi önlemler oluşturulmuştur. Ancak bu tehdide gemilerin anlık cevap vermeleri pek mümkün olmamaktadır. Gemiye çıkma, kaçırma şeklinde gerçekleşen saldırılara karşı ise gemiler, güvenlik güçlerinin deniz alanlarının her yerinde faal olamayacağını göz önünde bulundurarak, kendi önlemlerini geliştirmişlerdir.

Deniz terörizmi ve deniz haydutluğu çoğunlukla örtüşen özellikleri ve şiddet içeren doğaları sebebiyle iç içe geçmiş ve bazen birbirleriyle karıştıran kavramlar olarak görölmektedir (Nelson, 2012: 15). Sonuçta gemi sahipleri ve mürettebatı gemiye yapılan saldırının sınıflandırılmasından daha çok karşılaşılan tehditin bertaraf edilmesini önemsemektedir. Ancak otoriteler tarafınca uygun tehditlere uygun önlemler alınması söz konusu olduğunda, kavramların sınırlarının belirlenmesi şarttır. Bir devlet tarafından algılanan tehdidin başka devletlerce farklı algılanabilmesi söz konusu olsa da, hedefler, metotlar ve özellikle kişisel kazanç açısından değerlendirme yapıldığında, deniz haydutluğunu ve deniz terörizmini birbirinden ayırmak mümkün olmaktadır. Politik ya da ekonomik kazanç hedeflenmesi ve karakteristik özelliklerinin net biçimde belirlenmesi bu ayrımın yapılması konusunda önem arz etmektedir.

Tablo 1'den görülebileceği üzere, deniz terörizminin gerçekleştiği alanlar başta gemiler olmak üzere, limanlar ve dar suyuolları gibi çeşitli alanları içermektedir. Terör olayları hedefler ve amaçlar doğrultusunda şekillenip farklı taktiklerle gerçekleşir. Kullanılan silahlar taktiklere göre değişiklik gösterse de farkında olunması gereken bir durum, gemilerin de liman ya da benzeri tesisler üzerinde silah olarak kullanılabileceğidir. 11 Eylül 2001 saldırısının büyüklüğü uluslararası alanda bu korkuyu daha da arttırmıştır. Deniz terörünün gerçekleşebileceği yer ve şekil ihtimallerinin fazlalığı düşünüldüğünde, deniz ulaştırmasında güvenlik farkındalığının ve bilgi paylaşımının artırılması şart olmuştur. Gerçekleşen bu olaylar deniz terörizmi konusunda deniz güvenliğinde yeni bir ufuk açmıştır. Denize kurulan bariyerler, liman güvenlik sistemleri, gece görüş ve takip sistemlerinde hızlı artışlar gözlemlenmiştir (Band, 2002: 27).

Tablo 1: Deniz Terörizmi ve Deniz Haydutluğu Özellikleri

	Deniz Terörizmi	Deniz Haydutluğu
Amaç	• Büyük sayıda insan zayıatı • Ticari faaliyetlerin engellenmesi • Liman ya da deniz ulaştırma araçlarına zarar verilmesi • Çevreye zarar verilmesi	• Fidyeye talepleri • Gemi malzemelerinin çalınması • Personelin eşyalarının çalınması • Kişisel kazançlar
Hedefler	• Askeri gemiler • Ticari yük gemileri • Yolcu gemileri • Sabit platformlar • Limanlar	• Ticari yük gemileri • Özel tekneler • Yatlar
Taktikler	• Bomba yüklü tekne ile intihar saldırısı • Mayınlar • Kitle imha silahlarının kullanılması • Uzak mesafeli silahların kullanılması • Gemi personelinin ve yükünün rehin alınması	• Ağır silahlar kullanılarak gemilerin tehdit edilmesi • Gemilere çıkılması ve gemilerin kaçırılması • Gemi personelinin ve yükünün rehin alınması

Kaynak: Parfomak ve Frittelli, 2007, s. 7

1.2.1.1. Teknolojinin Deniz Terörizmine Etkisi

Gelişen teknoloji ile birlikte deniz ulaştırmasında önemli hareketlerden biri olan kargoların elleçlenmesi daha az zaman alan bir faaliyet haline gelmiştir. Bu gelişim maliyet ve zaman açısından deniz ulaştırmasını geliştirmiş ve bir adım daha ileriye taşımıştır. Bununla birlikte intermodal küresel taşımacılık ağları oluşmuş ve “tam zamanında” (just in time) konsepti gibi yeni işletme stratejileri geliştirilmiştir (Lai ve Cheng, 2009). Yükün hızlı, tam zamanında ve etkin şekilde taşınmasının büyük önem arz ettiği bu tür sistemlerde terörist bir saldırı girişimi ya da sonucu ulaştırmanın kesintiye uğraması büyük zararlara yol açacaktır.

Teknolojik yenilikler aynı zamanda yıkıcı gücü daha fazla olan silahları da beraberinde getirmiştir (Szyliowicz, 2014: 4). Terörist faaliyetlerde özellikle korku salan faktör Kitle İmha Silahlarının (KİS) kullanılması olmuştur. Bu tür silahlar sadece gemilere ya da liman tesislerine karşı değil daha sonraki bir eylemde kara üzerinde kullanılmak üzere deniz yoluyla da taşınmaktadır (Moseley, 2009: 22). Teröristlerin eline geçmiş gemideki kitle imha silahlarının saptanmasının kolay bir yöntemi olmadığı için gemiler birer terör aleti olarak kullanılarak, hem silahların aktarımında hem de gerçekleştirilecek saldırılarda patlama merkezi olarak kullanılabilir. Teröristler deniz ulaştırması sisteminin açıklarından yararlanarak; örneğin şehrin içindeki bir limanı hedef alarak gemileri bir saldırı platformu olarak kullanabilirler. Özellikle tedarik zinciri üzerindeki zayıf ve savunmasız alanları bularak bu alanlarda oluşan güvenlik açıklarından faydalanabilirler (Allen 2008: 172; Udum, 2014: 229).

Teknoloji ile gelişen sistemlerde oluşan açıklardan faydalanmanın bir başka çeşidi ise kendini “siber terörizm” adıyla göstermiştir. Bu yeni tehdit denizcilik endüstrisinin, diğer birçok sistem gibi, bilgi akışında teknoloji üzerine artan bağımlılığından faydalanmaktadır (Dougall, 2014; Stelter, 2015). Deniz ulaştırmasındaki çeşitli faaliyetlerin etkinliği, bilgilerin aktarılması ve elektronik verilerin doğruluğu büyük ölçüde bağlı olduğu için, verilere olası bir müdahale durumu büyük felaketlerle sonuçlanabilir. Günümüzde limanlar; çitler, gözetleme sistemleri, otomatik personel tanımlama sistemleri, yük gözetleme sistemleri ve deniz devriyeleri gibi sıkı fiziksel önlemler ile korunuyor olsa da bu sistemlerinin çoğunun elektronik bir alt yapıya sahip olduğu gözden kaçmaktadır (Stelter, 2015).

Deniz siber terörizmi gündeminde ise limanlardaki bu güvenlik yapılarına ya da limandaki emniyet ile ilgili prosedürlere ve yapılara saldırılar bulunmaktadır. Ayrıca ekonomik ve finansal bilgiler, gemilerin varış çıkış çizelgeleri, seyir bilgileri, yük durumları ve miktarları gibi bilgiler de bu tehdit sonucu risk altında kalmaktadır. Gemi bazında düşünüldüğünde ise otomatik tanımlama sistemleri, otopilot sistemleri, GPS verileri ve haberleşme istasyonlarındaki bilgiler virüs ve benzeri zararlı yazılımlarla deforme edilebilir.

Yukarıdaki örnekler ışığında, siber terör saldırıları birçok şekilde ve alanda gerçekleşebilir. Fiziksel saldırıların önünü açabileceği gibi aynı zamanda direkt olarak elektronik ortamdaki verilere karşı yapılan müdahaleler ile aksamalara, gecikmelere ve kazalara yol açabilir. Elbette bu sistemlerde kullanılan çoğu yazılım kendi içerisinde güvenlik önlemlerini barındırmakta ve bu tip saldırılardan güvende olacak şekilde hazırlanmaktadır. Ancak kötü amaçlı yazılımların bu güvenlik önlemlerinden daha çabuk şekilde gelişmesi ya da güncellenmemiş sistemlerdeki açıklar her zaman görülecektir (Szyliowicz, 2014: 5).

1.2.1.2. Deniz Terörizmi Örnekleri

Deniz terörizmi konusunda IMO, uluslararası örgütler ve devletlerce güvenlik açıkları aranmaya başlanması ve saldırıların engellenmeye çalışılması yaşanan her terör olayı sonucu güvenlik farkındalığının ve algısının gelişmesi ve değişmesi söz konusudur. Bu açıdan deniz terörizmi konusunda güvenlik algısının değişmesine ve güvenlikle ilgili tedbirlerin sorgulanmasına yol açan başlıca olaylara değinilmesi gerekmektedir. Elbette bu olaylardan en çarpıcı değişikliğe yol açanın 11 Eylül terörist saldırısı olduğu bilinmektedir. Deniz terörizmi olarak nitelendirilemeyecek bir eylem olsa da yaşanan felaketin büyüklüğü güvenlik farkındalığını kökten etkilemiş ve benzeri saldırıların her alanda olabileceğini göstermiştir.

1960 ve 1977 yılları arasında Amerika sularında, zamanın Amerika-Küba anlaşmazlığından doğan, Castro karşıtı Kübalı sürgün gruplar tarafından 25'e yakın saldırı gerçekleşmiştir. Küba limanları ve Karayip'lerde seyreden Sovyet gemilerine karşı politik ve siyasal amaçlı saldırılar gerçekleştirilmiştir (Joubert, 2013: 120). Bu saldırılar, deniz güvenliğinin, siyasi nedenler dolayısıyla tehlikeye girdiği ancak

savaştan farklı olarak, devletin askeri personelleri yerine, milis grupları tarafından zayıflatmaya yönelik terör olayları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bir başka örnek ise, 20.900 gros tonluk Portekiz filosunun zamanında en büyük yolcu gemilerinden biri olan Santa Maria'nın 23 Ocak 1961 tarihinde Henrique Galvão liderliğindeki grup tarafından faşist düzene dikkat çekmek amacıyla kaçırılmasıdır. Geminin kaçırılması sırasında üzerinde 600 yolcu ve 300 personel bulunmaktadır. Gemi ve üzerindeki, 11 gün rehin tutulduktan sonra terör grubunun Brezilya donanmasına teslim olması ile kurtarılmıştır. Bu olay modern zamanların ilk gemi kaçırma olayı olarak da bilinmektedir. Doğası gereğiyle, politik bir mesajla yönelik olması ve sürgün Henrique Galvão liderliğinde gerçekleşmiş olmasından dolayı terörist olay olarak tanımlanmaktadır (Dubner, 1980: 146-149; Greenberg ve diğerleri, 2006: 20; Joubert, 2013: 118; Karamete, 2010: 10; Menefee, 1987).

İrlanda Cumhuriyet Ordusu (Irish Republican Army) tarafından kullanılmak üzere Alman silah kaçakçısı Gunther Leinhauser'e ait Claudia isimli gemi 1973 yılında üzerinde Sovyet yapımı çeşitli silahlar ile İrlanda donanması tarafından yakalanmıştır (Wilkinson'dan aktaran Greenberg, 2006: 20). Bu örnek gemilerin direkt olmadan dolaylı bir şekilde karada ya da başka bölgelerde gerçekleştirebilecek terör eylemlerini desteklemekte nasıl kullanılabileceğini göstermiştir.

7 Ekim 1985 tarihinde, İtalyan yolcu gemisi Achille Lauro, dört Filistin Kurtuluş Cephesi üyesi tarafından İsrail'de rehin tutulan 50 Filistinlinin serbest bırakılması amacıyla kaçırılmıştır. İki gün süren pazarlıklar ve bir kişinin ölümüyle sonuçlanan olayda, geminin önce bombalama için kullanılacağını düşünülmüştür. Ancak bu iddialar daha sonra reddedilmiştir. Esas planın gemiyi Asdhoh limanına yanaştırdıktan sonra İsrail askerlerine saldırmak olduğu ve olayın gerçekleşmesinden 11 ay önce planlanmaya başlandığı ortaya çıkmıştır (Greenberg ve diğerleri, 2006: 20; Mazaheri, 2008: 6). Bu olay gemilerin limanlara ya da karada benzer yerlerde terörist eylemler için üs olarak kullanılabileceğine bir örnek teşkil etmiştir.

16 Ocak 1996 tarihinde, Avrasya Feribotu, Karadeniz Trabzon limanından kalkarken Çeçen militanlar tarafından üzerinde bulunan 177 yolcu ve 55 personel ile kaçırılmış ve 4 gün boyunca esir tutulmuştur. Militanlar Çeçenistan'ın kötü durumuna ilgi çekmek için yolcuları öldürme ve gemiyi patlatma gibi tehditlerde

bulunmuşlardır. Olay ölüm ve yaralanma olmadan sonuçlanmıştır (Greenberg ve diğerleri 2006: 20; Köknar, 2005; Kinzer, 1996, Sinai, 2004). Gemilerin ve üzerindeki yük/personel ya da yolcuların hayatının tehdit edilerek ya da zarar verilerek politik fikirlere dikkat çekme, korku ve baskı ortamı yaratma bu olayla örneklenmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) ait askeri gemi olan USS Cole, 12 Ekim 2000 tarihinde yakıt ikmali yapmaktayken, El-Kaide tarafından, etrafına 250 kilograma yakın C4 tipi patlayıcı bağlanmış ufak bir tekne ile intihar saldırısı gerçekleştirilmiştir. Saldırı sonucu 17 denizci ve 2 terörist yaşamını yitirmiş, 39 denizci ise yaralanmıştır. Yaşanan terör olayı sonrası ABD başta olmak üzere, deniz güvenliğinin sağlanması unsuru her yerde tartışılır olmuştur (Perl ve O'Rourke, 2001'den aktaran Joubert, 2013: 121). Yaşanan bu olay görevi tamamen güvenlik olan ve mürettebatı çoğunlukla askeri personelden oluşan gemilerin bile deniz terörü tehdidine karşı savunmasız kalabileceğinin bir göstergesidir.

6 Ekim 2002 tarihinde şimdiki ismi ile Maritime Jewel, o zaman bilinen ismiyle Limburg tankeri, İran'dan Malezya'ya üzerinde 397.000 varil (63,100 m³) ham petrol yükü taşımaktayken Aden Limanı'nda saldırıya uğramıştır. Patlayıcı yüklü bir tekne ile sancak tarafından darbe alan tanker, yanmaya başlamış ve olay sonucu denize, tahmini olarak, 90.000 varil ham petrol dökülmüştür. Olayın akabinde liman geçici süre kapatılmak zorunda kalınmış ve ortalama 3,8 milyon dolar zarar meydana gelmiştir (BBC, 2006; Freeman ve diğerleri, 2010; Khurana, 2007). Bu saldırı deniz terörü olaylarının, deniz çevresinde oluşturabileceği kirliliği, ekonomik boyutta verebileceği zararları gösterir niteliktedir. Liman ve yükün kaybindan da öte potansiyel fırsat maliyetlerinin ve limanın kapalı kaldığı sırada etkilenen tedarik zincirleri de düşünüldüğünde zararın görüldüğünden daha da fazla olduğu ortadadır.

Verilen örnekleri çoğaltmak mümkün olsa da, başlıca örnekler verilerek deniz terörünün değişik şekilleri ve etkileri gösterilmeye çalışılmıştır. Yaşanan olaylar yukarıda verilen deniz güvenliği matrisinde (bkz. Şekil 2) gösterilen ve deniz güvenliğinden etkilenen çevreyi gösterir niteliktedir. Deniz terörizmi çok boyutlu bir yapı olarak çeşitli zamanlarda, biçimlerde ve etkilerde görülmektedir. Gerek devletlerarası gerginlik gerek milis güçleri ya da bağımsız yapılanmalar tarafından

tepki çekmek amacıyla gerçekleştirilen saldırılar, uluslararası camiada büyük etki yaratmıştır. Askeri gemilerin bile kolayca hedef olduğu durumlar, sivillerin ve ulaştırmada önemli yapıların zarar gördüğü durumlar deniz güvenliği algısını geliştirmiş ve yükseltmiştir. Özellikle sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) ve tanker tipi gemilerin artması ile yaşanabilecek faciaların boyutlarının da yıkıcı etkiye yol açacak olması riski oldukça arttırmıştır.

Sonuç olarak deniz güvenliği konusunda bilgi edinme ve bu bilginin etkin şekilde taraflarca paylaşılması, güvenlik ve durumsal farkındalık, çevreye gelebilecek zararlar ve bunların önlenmesi ya da zamanında kontrol altına alınması, ulusal ve uluslararası çerçevede deniz güvenliğinin ve deniz terörizminin odak noktası olmuştur.

1.2.2. Uluslararası Örgütlü Suçlar ve Kaçakçılık

Uluslararası organize suçlar ve kaçakçılık yıllar içerisinde gelişmiş ve yoğunlaşmış, ancak kökenleri uzun yıllar öncesine kadar uzanan bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Küreselleşmenin sonuçları olan daha hızlı iletişim, seyahat kolaylıkları gibi çoğu gelişme uluslararası suç örgütleri tarafından benimsenmiş ve bu kolaylıklar suç aktivitelerinin artmasına ve çoğalmasına imkân sağlamıştır (UNODC, 2009). Deniz ulaştırmasının kolaylığı ve yaygınlığı bu alanda da kendini göstermiş ve organize suç örgütleri deniz ulaştırmasını kullanmaya başlamıştır. Özellikle yoksulluğun ve siyasi karışıklığın yüksek, sınırların geniş ve uzun olduğu bölgelerde, gerek kamu yetkililerine rüşvet vererek gerekse gençleri kendi organizasyonlarına çekmeye çalışarak suç ağları oluşturmaya başlamışlardır (Moseley, 2009: 13, UNODC, 2014: 5).

Oluşturulan sınır ötesi suç ağlarında gemiler, yasadışı narkotik maddelerin, sahte mal ve eşyaların, kara paranın, nadir bulunan yaban hayvanlarının ve hatta insanların taşınmasında kullanılmaya başlanmıştır (Miklaucic ve diğerleri, 2013: 3). Özellikle hava ve deniz yoluyla ulaşımın kolay olduğu bölgelerde sınır ve gümrük görevlileri, çalışmaya elverişli gençler, gemi personelleri, kolay para peşinde suça teşvik edilmiştir. Bu bağlantılar özellikle son 30-40 yıl içerisinde, çeşitli ulusların kolluk kuvvetlerinin yasadışı ticareti engellemeye çalışması ile ortaya çıkmıştır. (Moseley, 2009: 12; UNODC, 2009: 3). Uyuşturucu kaçakçılığı, küçük ve hafif

silahların taşınması, yolsuzluk, kara para aklanması ve fuhuş ya da ucuz iş gücü köleliği için insanların taşınması direkt olarak deniz ticaretine zarar vermekle birlikte, yaşandığı ulusal sınırlardaki ekonomiye de zarar vermektedir. Ana enstrümanlar olarak gemilerin kullanılması ise bu sorunu uluslararası alanda deniz güvenliği sorunu haline getirmiştir.

Sorunun uluslararası boyuttaki kısmının açık deniz alanlarında gerçekleşmesi, bu suça dâhil olanların yargılanmasını ve cezalandırılmasını daha karmaşık ve zor bir hale sokmuştur. Uluslararası yargı konusunda ülkelerin işbirliğini kolaylaştırmak ve ulusal düzeyde bu tür suçlara karşı savaşılmaya yardımcı olmak amacıyla Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC) kurulmuştur. Bu kapsamda karşılıklı adli yargılamaların ve suçluların iadeleri ve bu konudaki çeşitli hükümleri resmileştirmek için yeni hukuki yapılar oluşturulmuştur. Oluşturulan üç protokol, denizde insan, silah ve uyuşturucu kaçakçılığının önüne geçmeyi hedeflemiştir (UNODC, 2004). Günümüzde, UNODC bünyesinde bulunan “*Deniz Suçları Programı*” (Maritime Crime Programme) herhangi bir şekilde uluslararası alanlarda suç teşkil eden kişilerin yargılanması konusunda öncülük yapmaktadır.

Uluslararası organizasyonlar ve devletlerce alınan önlemler, suç örgütlerini yasadışı faaliyetlerini çeşitlendirmeye itmiş ve Yasadışı, Kayıtdışı ve Kuraldışı (YKK) balıkçılık olgusu da gündeme gelmeye başlamıştır. Özellikle gelişmekte olan ülkelere sorun teşkil eden bu olgunun, yıllık olarak dünya çapında 15 milyar dolar zarar yarattığı tahmin edilmektedir (Liddick, 2014: 290). YKK balıkçılık ve kaçakçılık gibi denizlerde gerçekleşen organize suçlar arasında bağlantılar bulunduğu da ifade edilmiştir (Liddick ve Fayatte, 2014). Bu bağlantılar, bölgede balıkçılık ile uğraşan gemilerin daha büyük gemilerden uyuşturucuları teslim alıp limanlara sevk etmesi gibi şekillerde de gözlemlenmektedir. Bunlara ek olarak terör olaylarını anımsatabilecek boyutta olaylar da bu tür suç örgütleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Kendi çıkarlarını korumak adına, havyar ticareti ile uğraşan yasadışı örgütler tarafından 1990 yılında Rus kaçakçılıkla mücadele birimi üyesi 20 kişi öldürülmüştür. Aynı şekilde 1996 yılında YKK balıkçılığa karşı yapılan operasyonlarda, kaçak havyar ticaretini engellemekle görevlendirilmiş 54 Rus sınır muhafızı bombalama sonucu hayatını kaybetmiştir (Zabyelina, 2014: 188). Bu açıdan

bakıldığında uluslararası organize suçlar, deniz güvenliğini tehdit eden unsurlardan biri olarak görülmektedir.

1.2.3. Uyuşturucu Kaçakçılığı

Narkotik ilaçların kötüye kullanılması insanlık tarihinde çok eski bir sorun olarak görülmektedir (Moseley, 2009: 14). İlk uyuşturucu kaçakçılıklarından biri 1870 yıllarında Çinli göçmenlerin ticaret gemilerini kullanarak ABD'ye afyon kaçırmalarına kadar dayanmaktadır (USCG, 2004: 2). Sonraki yüzyıl içerisinde de uyuşturucu kaçakçılığı, hava ve deniz yollarının büyük miktarlarda sevkiyatlar için kullanılmaya başlanması ile gündeme gelmiştir. 1970'lerde ise kokain maddesinin deniz yoluyla kaçırılması en çok kullanılan metot halini almıştır (Gonzalez-Pinto, 2007). Deniz ulaştırmasında kilitli ve mühürlenmiş konteynerlerin kullanılması ise beraberinde yeni mücadeleleri gündeme getirmiştir (Ayyıldız, 2007: 15).

Narkotik ilaçların ve uyuşturucu maddelerin kaçırılması, teknoloji ve ulaştırma sistemleri ile birlikte hızla gelişen yöntemlerin kaçakçılık miktarını arttırması ile uluslararası alanda gündeme gelmeye başlamıştır (UNODC, 2009a: 7; UNODC, 2015a: 6). Kolluk kuvvetleri ve kaçakçılığı önlemede kullanılan tekniklerde bu durumla birlikte gelişmek ve evrimleşmek zorunda kalmıştır. Zamanla uyuşturucu kaçakçılığı ulusal sınırları aşarak uluslararası boyutlarda bir sorun haline gelmiştir.

Uyuşturucu kaçakçılığı ve narkotik ilaçların yasadışı ticaretinin başlıca nedeninin bu maddelere olan küresel talep olduğu tahmin edilmektedir (CICAD, 1996'dan aktaran Moseley, 2009: 14). Büyük çoğunluğu uluslararası suç örgütlerinin elinde olan yasadışı narkotik ilaç pazarı, hukukun ve yönetimin zayıf olduğu ülkelerde, yozlaşmış devlet memurları, sınır devriyeleri ve gümrük görevlileri ile birlikte geniş bir pazara yayılır hale gelmektedir (UNODC, 2015a: 3). Her tür yasadışı eylemlerde olduğu gibi görevini kötüye kullanan ve kaçakçılığın önünü açan bu tür faaliyetlere karşı prosedürler etkisiz kalmaktadır.

Çoğu kaynakta uyuşturucu kaçaklığı, organize suç örgütleri ve terör grupları arasında bağ bulunduğu ve kaçakçılığın diğer suç unsurlarının finanse edilmesinde kullanıldığı öne sürülmektedir (Aune, 1989; UNODC, 2009b; UNODC, 2015a; Moseley, 2009; Gonzalez-Pinto, 2007). Ekonomik boyutuna bakıldığında ise küresel

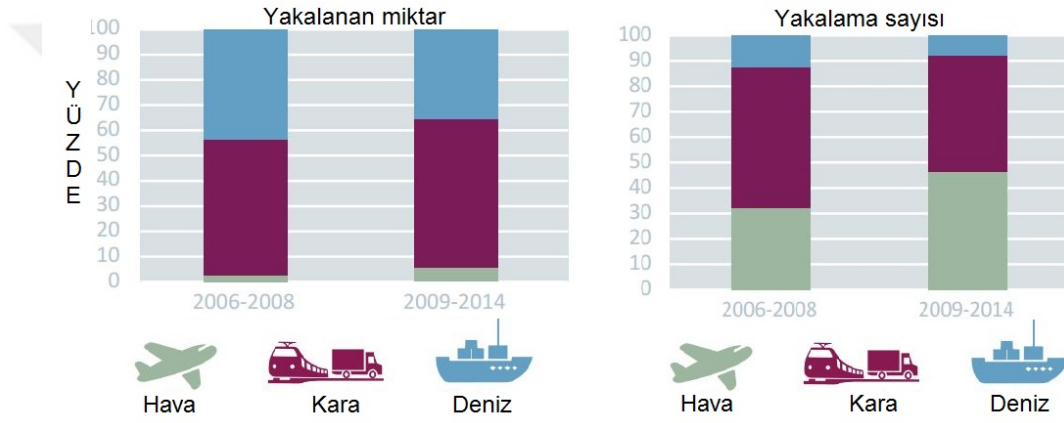
uyuşturucu ticaretinin yıllık 320 milyar dolar civarı bir hacme sahip olduğu tahmin edilmektedir (UNODC, 2014: 8; UNODC, 2015a: 9). Bahsi geçen bu miktar suç örgütlerine ekonomik fırsatlar sağlayarak politik yaptırımlarda bulunmak, yeni silahlar satın alma ve çalışma alanlarını geliştirme olanağı sağlamaktadır. Suç örgütlerinin büyük miktarlarda finansal destek bulması ise faaliyette oldukları ülkeler ve alanlarda insan güvenliği ve sosyal yapı gibi oluşumlarda yıkımlara yol açmaktadır. 2013 yılında yasadışı uyuşturucu madde kullanımı sebebiyle dünya çapında tahminen 187.100 insanın hayatını kaybettiği düşünülmektedir (UNODC, 2015a: 3). Bu nedenlerle uyuşturucu kaçakçılığı küresel boyutta insan sağlığı, kamu güvenliği, sosyo-ekonomik refah ve siyasi iktidar için ciddi bir tehdit olarak görülmektedir (Moseley, 2009: 15). Narkotik madde kaçakçılığının engellenmesi ve toplumlar üzerinde yaratabileceği olumsuz etki ile mücadele için ise 1988 yılında BM Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığı ile Mücadele Sözleşmesi (United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances) yürürlüğe girmiştir.

1.2.3.1. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığının Deniz Ulaştırması Boyutu

Deniz ulaştırması uyuşturucu kaçakçılığında en fazla madde ele geçirilen ulaştırma yöntemi olarak görülmektedir. Buna rağmen, dünya uyuşturucu kaçakçılık verileri baz alındığında, deniz ulaştırmasında görülen yakalama sayısının son 6 yıl içerisinde gerçekleştirilen dünya çapındaki yakalama sayısının % 8'ine denk geldiği görülmektedir (UNODC, 2015a: 12). Bu durum genellikle denizlerde görev yapan kolluk kuvvetlerinin yüksek etkisi nedeniyle kaçakçıların deniz ulaştırmasını tercih etmemesi ile açıklanmaktadır. Öne sürülen diğer faktör ise deniz taşımacılığı ile yapılan kaçakçılığın tespitinin daha zor olduğudur. Deniz ulaştırmasında yakalama sayısı diğer modlara göre daha düşük seviyede olsa da toplam yakalanan miktar bazında en büyük yasadışı faaliyetin denizlerde gerçekleştiği görülmektedir. Örneğin; 2009-2014 yılları arasında denizlerde yakalama başına ele geçirilen ortalama uyuşturucu madde miktarının 365 kilogram olarak görülmektedir (UNODC, 2015a: 39). Bu miktar diğer ulaştırma modları ile karşılaştırıldığında, kara yoluyla taşınan uyuşturucu maddelerinin yakalama başına ortalama 107 kilogram, hava yoluyla taşınan uyuşturucu maddelerinin de yakalama başına ortalama 10 kilogram

olduğu görülmektedir (UNODC, 2015a: 39). Verilerden de anlaşılabileceği gibi deniz ulaştırması çoğunlukla büyük miktarlarda yasadışı madde taşınmasında kullanılmaktadır. 2006-2008 yılları arasında ve 2009-2014 yılları arasında deniz ulaştırması vasıtasıyla kaçırılan madde miktarının 250 kilogramdan 365 kilograma çıktığı ve % 46 arttığı raporlanmıştır (UNODC, 2015a: 39). **Şekil 3**'te 2006-2008 yılları arasında, 20326 yakalama olayı ile ele geçirilmiş 1445 ton madde ve 2009-2014 yılları arasında 47319 yakalama olay ile ele geçirilmiş 3945 ton madde verileri sunulmuştur.

Şekil 3: Ulaştırma Modlarına Göre Uyuşturucu Kaçakçılığı



Kaynak: UNODC, 2015a, s. 39

Şekil 3'de ifade edildiği gibi hava ve kara yoluyla gerçekleşen yakalama sayılarının daha fazla olmasına rağmen deniz yolu kullanılarak kaçırılan madde miktarlarının büyüklüğü, dünya çapında bu yasadışı eylemlere karşı deniz güvenliği farkındalığının artırılması gerektiğini kanıtlamaktadır. Bu sayılar deniz ulaştırmasıyla gerçekleştirilen kaçakçılığının potansiyel olarak toplam kaçırılan miktar konusundaki önemini gözönüne sermektedir. Olası bir güvenlik açığı konusunda, uluslararası uyuşturucu kaçakçılığı faaliyetinde bulunan tek bir geminin bile yakalanamaması diğer modlardaki yakalamalardan daha fazla zarar verebilecek boyuttadır.

1.2.3.2. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı Rotaları

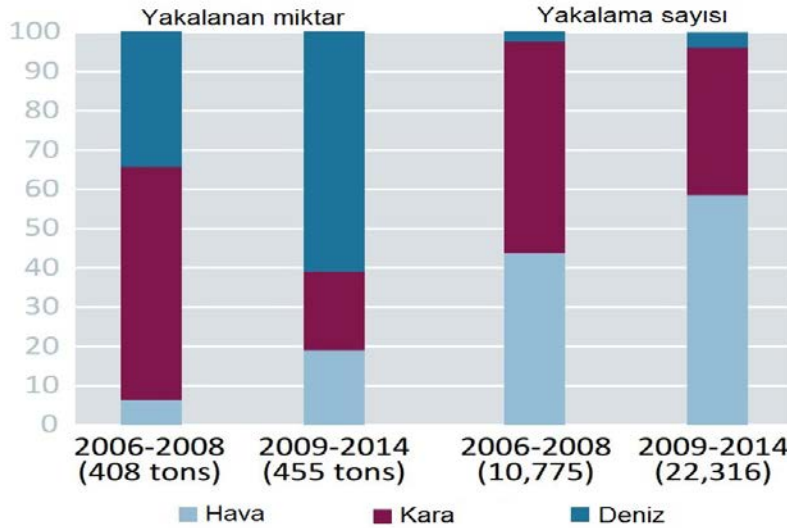
Deniz ulaştırması ile gerçekleştirilen uyuşturucu kaçakçılığında kullanılan rotalar incelendiğinde farklı narkotik maddeler için farklı rotaların olduğu gör÷lmektedir. Farklı uyuşturucu maddelerin farklı bölgelerde üretilmesi ve kitlelerin yasadışı maddelere talepleri bu rotaları şekillendirmektedir. Sosyal ve siyasal yapının zayıf olduğu, özellikle devletin etkili biçimde kontrol mekanizması geliştiremediği bölgelerde üretimi yapılan maddeler, talebin yüksek olduğu ÷lkelere nakledilmektedir. Bu nedenle deniz yoluyla uyuşturucu madde kaçakçılığı söz konusu olduğunda bütün deniz güvenliği unsurlarında olduğu gibi dinamik bir yapı ile karşı karşıya kalınmaktadır. Alınan önlemlerle ve toplumdan gelen taleplerle yıllar içerisinde rotalar üzerinde taşınan madde miktarları ciddi değişiklikler göstermektedir. Uyuşturucu madde kaçakçılığında izlenen rotaların, farklı maddelere göre değişlik gösterdiği düşün÷ldüğünde, bahsi geçen maddeleri ayrı ayrı incelemek gerekmektedir.

Eroin üretiminin genel olarak dünya çapında, Latin Amerika, Myanmar ve çevresi olmak üzere Asya Bölgesi ve Afganistan, Pakistan çevresi şeklinde üç bölgede gerçekleştirilmektedir (UNODC, 2009; UNODC, 2014b; UNODC, 2015a). Üretilen eroin bu bölgelerden dağıtılırken farklı rotalar izlemektedir. Afganistan’da üretilen eroin, Balkan rotası olarak adlandırılan rota üzerinden Avrupa’daki hedef ÷lkelere ulaşmak için Türkiye ve Balkan ÷lkeleri üzerinden iletilmektedir (Delicato, 2010: 2; UNODC, 2014c). Diğer rotalar ise güney ve kuzey rotaları olarak isimlendirilmiştir. Kuzey rotasında, eroin Ukrayna ve Rusya üzerinden taşınırken, güney rotasında Afrika ÷lkeleri üzerinden Kuzey Amerika ve Avrupa ÷lkelerine ve Arap Yarımadası kullanılarak, Kızıl Deniz üzerinden hedef ÷lkelere ulaştırılır (Delicato, 2010; UNODC, 2015b). Latin Amerika’da üretilen eroin ise Kolombiya ve Meksika’dan ABD’ye kaçırılmaktadır (Delicato, 2010: 2; UNODC, 2014b; UNODC, 2015a). Taşınan eroinin önemli ölçüdeki kısmının güney rotası ve Arap Yarımadası üzerinden kaçırıldığı düşün÷lmektedir. 2014-2015 yılları arası veriler incelendiğinde özellikle güney rotası üzerindeki yakalamalarda büyük oranda artış gör÷lmesi bunu kanıtlamaktadır. ek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, İtalya, Litvanya, Hollanda, Portekiz, Sırbistan, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Ukrayna ve Birleşmiş Krallık Güney rotasından etkilenen

lkeler olarak raporlanmıştır (UNODC, 2015a: 44). 2013 yılında sadece Antwerp Limanı'nda konteynerler ile kaırılmaya çalışılan bir ton eroin yakalandığı ifade edilmiştir (UNODC, 2014d: 12). Ancak Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu bölgelerinde hizmet veren Birleşik Deniz Kuvvetleri (CMF) ve diğer uluslararası deniz güvenliği inisiyatifleri ile birlikte yakalamalar artmış ve güney rotası üzerinde 2014 yılında, 2011-2013 yılları arasında yakalanan uyuşturucu maddenin toplam miktarından daha fazla uyuşturucu yakalanmıştır (UNODC, 2015b).

Kokain genellikle, Güney Amerika lkelerinden Kuzey lkelerine, Atlantik üzerinden de hava ve deniz yoluyla Avrupa ve Afrika ülkelerine kaırılmaktadır (UNODC, 2015a: 51). Kokain kaıraklığında, Latin Amerika rotası, Kuzey Pasifik rotası olmak üzere iki rota olduğu görülmektedir (Delicato, 2010: 3). Veriler incelendiğinde deniz taşımacılığının kokain kaırılmasında en büyük payı oynadığı görülmektedir (bkz. şekil 4). Özellikle son yıllar baz alındığında artan yakalamalarla birlikte deniz yoluyla kaırılan kokain miktarı % 60 seviyelerine gelmiştir (UNODC, 2015a). şekil 4'te kullanılan ulaştırma modlarına göre yakalanan kokain miktarları gösterilmiştir.

şekil 4: Kokain Kaıraklığında Kullanılan Ulaştırma Modları



Kaynak: UNODC, 2015a, s. 52

Kenevir kaçakçılığı söz konusu olduğunda, deniz ulaştırması kara yolundan sonra, ikinci sırada yer almaktadır (UNODC, 2015a: 57). Deniz ulaştırması özellikle Batı ve Kuzeybatı Afrika ülkelerinde üretilen kenevirin Avrupa'ya kaçırılmasında başrol oynamaktadır (Delicato, 2010: 3). Diğer maddelerde de olduğu gibi denizcilik diğer ulaştırma modları arasında miktar olarak en büyük miktarlarda kaçakçılığın yapıldığı mod olarak görülmektedir (UNODC, 2015a: 52).

Sonuç olarak uyuşturucu kaçakçılığı deniz güvenliğinde halen devam etmekte olan bir tehdit olarak ülkelerin sosyo-ekonomik yapılarına zarar vermektedir. Gemi durdurular ve limanlarda yakalanan uyuşturucu maddelerle birlikte çoğunlukla en fazla miktarda maddenin yakalandığı taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Liman güvenlikleri tarafından uyuşturucu kaçakçılığını engellemek adına ciddi önlemler alınsa da yozlaşmış çalışanlar ve zayıf siyasal yapılardan dolayı önüne geçilemeyen ve tespit edilemeyen kaçakçılık halen devam etmektedir. Belirli bölgelerde deniz güvenliğinin artması ile birlikte, özellikle CMF'nin deniz haydutluğu ve deniz terörü gibi yasadışı faaliyetleri engellemek için yaptığı çalışmalar kaçırılan ve tespit edilmeyen uyuşturucu kaçakçılığını da gözler önüne sermiştir. Hali hazırda uluslararası suç örgütlerini finanse eden bu yasadışı eylemin denizcilik sektörünü aktif şekilde kullandığı düşünüldüğünde, yakalanamayan kaçakçılığın etkisinin daha da büyük olduğu görülecektir. Deniz haydutluğu gibi tehditlerin gerilemesi ile bölgede görev yapan kolluk kuvvetleri sayısında azalma görülecek ve uyuşturucu kaçakçılığının önü daha da açılacaktır. Deniz haydutluğu ve terör ile bağlantılı olduğu düşünülen uyuşturucu kaçakçılığının engellenmesi ise bu faaliyetlerden çıkar sağlayan örgütlerin finansal desteğini azaltacaktır.

1.2.4. İnsan Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı

Başlarda sadece uyuşturucu ve yasadışı malların taşınması olarak görülen kaçakçılığın yıllar içerisinde daha rahatsız edici boyutları olduğu ortaya çıkmıştır. Uluslararası alanda, göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti tehlikeli ve ölümcül sonuçları olan bir suç olarak tanımlanmaktadır (Hill ve Sharp, 2013). Sığınma arayışında olan ya da çeşitli nedenlerden dolayı yurtdışındaki ülkelere yerleşmek isteyen insanlar, yasal prosedürlerden kaçınmak adına, deniz yoluyla yasadışı bir şekilde başka ülkelere göç etmeye çalışmaktadır. Göçmen kaçakçılığı, "*bireylerin*

yasadışı eylemi gerçekleştiren örgütlere belirli bir ücret ödemesi karşılığında resmi prosedürleri atlayarak ülkelere izinsiz girmesi” olarak tanımlanmaktadır (UNODC, 2013: 2). Göçmen kaçakçılığı dışında, bireylerin gönüllü olmadığı ve zorlandığı durum ise insan kaçakçılığı olarak adlandırılmaktadır. (Hill ve Sharp, 2013). İnsan kaçakçılığı, şiddet içeren bir şekilde, bireylerin rızası dışında, yabancı ülkelere kölelik ya da seks ticareti gibi çeşitli suç faaliyetlerinde kullanılmak üzere insanların kaçırılmasını tanımlamaktadır (Tremblay ve Karbassi, 2011: 2). Bu iki olgunun özellikleri **Tablo 2** üzerinde karşılaştırılmıştır.

Tablo 2: İnsan Kaçakçılığı ve Göçmen Kaçakçılığı Karşılaştırması

İnsan Kaçakçılığı / Ticareti (Human Trafficking)	Göçmen Kaçakçılığı (Smuggling of Migrants)
• Zorlama, baskı ya da dolandırıcılık eylemlerinden bir ya da birden fazlasını içerir • Zorla çalıştırma ya da çıkarları için kötüye kullanma durumu söz konusudur. • Uluslararası sınırları aşma ya da geçme her zaman görülmeyebilir. • Taşınması, kaçırılması gerçekleştirilen kişiler mağdur olarak görülebilir.	• Kaçırılan kişi, kaçırıcı ile işbirliği içindedir. • Bir ülkeye yasadışı girme amacı mevcuttur. • Genellikle uluslararası sınırları aşma, geçme amacı doğrultusunda hareket edilir. • Taşınması, kaçırılması gerçekleştirilen kişiler suç ortağı olarak görülebilir.

Kaynak: HSTC, 2006

Birleşmiş Milletler Uluslararası Organize Suç Konvansiyonu (UNOTC) konu ile ilgili protokolünde, göçmen kaçakçılığını, “*doğrudan doğruya veya dolaylı olarak maddî menfaat elde etmek maksadıyla, yasal olmayan yollardan bireyin vatandaşı olmadığı ülkeye sokulması*” şeklinde tanımlamaktadır (UNODC, 2011: 7). Türk Ceza Kanunu’nda ise bu tanıma ek olarak Türk vatandaşlarının veya yabancı uyrukluların ülke dışına yasadışı şekilde çıkarılması da eklenmiştir (Resmi Gazete, 2004: madde 79-80). Görülmesinin en sık sebebinin bireylerin yaşadıkları ülkelerde şiddet, siyasi baskı ve etnik ayrımcılığa maruz kalmaları, ülkelerinin savaş ya da siyasal karışıklıklar içerisinde olması gösterilmektedir (Hill ve Sharp, 2013; Kyle ve Scarcelli, 2009: 297). İnsan ticaretinde ana neden insanların sömürülmesidir. Bu sömürü ticaretinin ana amacı, cinsel istismar, zorla çalıştırma, kölelik ya da suç örgütüne dâhil etme şeklinde olabilir (Richards, 2004).

Özellikle gelişmiş ülkeler insan ve göçmen kaçakçılığında hedef haline gelmiştir. Başta ABD ve Avrupa ülkeleri yüksek refah düzeyleri ve gelişmişlikleri ile ön planda olurken, gelişmiş ve hatta gelişmekte olan diğer ülkelerde bu sorun ile karşı karşıya kalmaya başlamıştır (Pastore ve diğerleri, 2006: 149).

Deniz yoluyla gerçekleştirilen insan ticareti ve göçmen kaçakçılığı, yapısı itibariyle diğer kaçakçılık türleri ile oldukça benzerlik göstermektedir. Kullanılan sistemler ve metotlar incelendiğinde, insan ve göçmen kaçakçılığı faaliyetine bulaşmış örgütlerin, uyuşturucu kaçakçılığı başka organize suçlarda da yer aldığı ifade edilmektedir (Hill ve Sharp, 2013). Diğer kaçakçılık türlerinde olduğu gibi bu tehdit de deniz alanlarındaki güvenlik açıklarından yararlanmakta ve yozlaşmış personelin görevini kötüye kullanması ile mümkün hale gelmektedir. Kaçakçılar alınan güvenlik önlemlerine karşı insanların güvenliğini tehlikeye atmak pahasına, yöntemlerini ve kullandıkları rotaları değiştirmektedirler (UNODC, 2015c: 13). Buna ek olarak, ülkelerin siyasi ve ekonomik durumu da kullanılan rotaların değişiminde rol oynamaktadır (UN, 2015: 3). Ayrıca deniz yoluyla yapılan insan ve göçmen kaçakçılığı, arkasında hava ve kara hareketlerinin de bulunduğu bir sürecin parçası olarak görülmektedir (UNODC, 2011: 9). Karmaşık yapısı dolayısıyla kaçakçıların sadece deniz üzerindeki hareketlerinin izlenmesi ile bu suçu engellemek mümkün olmamaktadır. Kaçakçılık faaliyetine bulaşmış gemiler ve gemilere binme inme limanları tespit edilerek bu faaliyetlerin arkasında bulunan organize suç örgütlerine ulaşmak esas mücadele olarak görülmektedir (UNODC, 2011: 9).

Bu kaçakçılık türünde karaya çıkış yöntemleri, tespit edilmeden ve kasıtlı olarak yakalanma şeklinde olmak üzere iki başlık altında toplanmaktadır. İlk yöntem, tespit edilmeden karaya çıkmak için gece saatlerinde, ufak ve hızlı tekneler kullanılmasını benimsemiştir. Bu yöntem genellikle Türkiye'den İtalya ve Yunanistan'a, Somali'den Cibuti ve Yemen'e, Bahamalar'dan ABD'ye yapılan kaçakçılıkta görülmektedir (UNODC, 2011: 31; UN, 2015b: 11). İkinci yöntem ise hedef devletin karasuları içerisinde kasıtlı olarak tespit edilmek ve kurtarılmayı beklemektedir. Bu yöntem genellikle Kuzey Afrika'dan Avrupa'ya, Güney Asya'dan Avustralya'ya yapılan kaçakçılıklarda görülmektedir (UNODC, 2011: 31). Amacı ve türü her ne olursa olsun deniz ulaştırması vasıtasıyla insanların yasadışı şekillerde

taşınması her zaman tehlikeli ve hatta çoğu durumda insanlık dışı şekillerde gerçekleştirilmektedir.

Deniz yoluyla yapılan göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti, ülkelerin yasalarını ihlal ederek, insan ve deniz güvenliğine ek olarak, uluslararası alandaki yasal göçmen hareketliliğini de tehlikeye atmaktadır. Ayrıca ülkeleri resmi olarak kabul etmedikleri bir popülasyona ev sahipliği yapmaya zorlamaktadır.

1.2.5. Yasadışı, Kayıtdışı ve Kuraldışı Balıkçılık

Yasadışı, kayıtdışı ve kuraldışı (YKK) balıkçılık okyanus ekosistemlerini ve sürdürülebilir balıkçılığı tehdit eden küresel bir sorundur. YKK balıkçılık faaliyetleri, gemilerin belirli bir ülke bayrağı altında ancak bahsi ülkenin yasalarını ihlal ederek (kotalar, avlanma yasakları) ya da açık denizlerde herhangi bir devletin bayrağını ya da benzeri herhangi bir işaret taşımadan balıkçılık yapmasıdır (FOA, 2001: 16; Sumali ve diğerleri, 2006: 696). Kayıtdışı balıkçılık, balıkçılıkla uğraşan teknelerin eylemlerini bağlı bulundukları otoritelere bildirilmemesi şeklinde görülürken, kuraldışı balıkçılık teknelerin bayrağını çektiği ülkelerin ilgili balıkçılık organizasyonlarına üye olmaması ve bu nedenle kendilerini taraflarca konulan kurallar dışında görmeleri şeklinde gerçekleşmektedir (Sumali ve diğerleri, 2006: 696).

YKK balıkçılık genel itibariyle, sürdürülebilir balıkçılık ve deniz çevresi için ciddi bir tehdit olarak algılanmaktadır (Öztürk, 2015: 67). Küresel boyutta yaşanan bu sorun deniz güvenliğini direkt olarak tehdit etmese de ülkeler için sosyal ve ekonomik dezavantajları barındırmaktadır. Tehdidin esas olarak deniz çevresine karşı olmasından dolayı, YKK balıkçılığın deniz güvenliği tehdidi sayılamayacağı ile ilgili tartışmalar mevcuttur. 2008 yılında yapılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Gayri Resmi Danışma Süreci (United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, UNICPOLOS) toplantısında devlet temsilcileri, YKK balıkçılığın deniz güvenliğine bir tehdit olarak kabul edilmesine itiraz etmiş ve ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilir kalkınmaya bir tehdit olarak görülmesi konusunu öne sürmüşlerdir (UN, 2008; Klein, 2011: 6). Gündeme gelen bu tartışmalara rağmen, ekonomik yapıyı ve deniz çevresini tehdit eden YKK balıkçılık, çoğu zaman deniz güvenliliği ile yakından ilişkilendirilmiştir. Kaynaklarda YKK

balıkçılığın, özellikle bazı bölgelerde uluslararası suç örgütleri ile bağlantılı olduğu da ifade edilmiştir (Fukumi, 2008, Osterblom ve diğerleri, 2011).

1.2.6. Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun

Deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygunlar, literatürde, medyada, haberlerde ve dünya gündeminde çokça yer edinmiş bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemi personellerinin yaralandığı, yüklerin çalındığı, insanların kötü koşullar altında rehin tutulduğuna dair haberler, makaleler, kitaplar yazılmıştır. Esas kaynağı ve uygulamaları tarihin derinliklerine uzanan deniz haydutluğu, modern dünyaya şiddet dolu ve çağdaşıktan uzak bir şekilde yansımaktadır. Görülme yoğunluğu farklı bölgelere ve zamanlara yayılmış olmakla birlikte, özellikle son 5-10 yıllık süre içerisinde artan gemi kaçırma ve fidye talepleri gibi yasadışı eylemlerle, bölgesel olduğu kadar küresel anlamda da açık denizlerde korku salan bir kavram haline gelmiştir (Batır, 2011: 145-147). Deniz güvenliğine karşı yarattığı tehdit ve dolayısıyla küresel boyutta ticarete ve insanlara zarar vermesi, birçok alanda önlemlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Sigortacılık faaliyetlerinden özel güvenlik hizmetlerine, uluslararası sularda devriye gezen askeri gemilerden yeni raporlama sistemlerine kadar birçok yeni sistemin ortaya çıkmasına yol açmıştır. 11 Eylül saldırılarının yarattığı dramatik etki ile hızlıca gündeme gelen Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu gibi, deniz haydutluğunun yayılmasından sonra da dünya deniz güvenliği konusunda yeni bir durumsal farkındalık kazanmış ve geliştirdiği önlemlerle sadece deniz haydutluğuna karşı değil tüm deniz güvenliğine katkı sağlayacak adımlar atmıştır.

1.3. DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

Karşılaşılan tehditler ile birlikte daha da karışık bir yapı haline gelen deniz güvenliği sorununu çözmek adına, denizcilik sektörü, devletler ve uluslararası organizasyonlar ortaklaşa çalışmalar yürütmüşlerdir. Deniz ulaştırmasını zedeleyen olaylar, sektördeki güvenlik algısını da değiştirmiş ve aktörleri güvenlik alanında çalışmalar yapmaya teşvik etmiştir. Limanlar ve gemilerde karşılaşılan ciddi güvenlik tehditlerine karşı yasal bir dayanak oluşturmak ve tehditleri yaşanmadan engellemek ihtiyaç haline gelmiştir. ISPS Kod, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı

Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, KİS yayılmasını önlemeye yönelik çalışmalar bunlardan başlıcalarıdır.

1.3.1. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme" ya da SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation) olarak bilinen sözleşme, adından da anlaşıldığı üzere deniz güvenliğini arttırmayı, küresel terörle mücadeleyi ve bu konulardaki işbirliğini esas alan kuralları oluşturmak adına geliştirilmiştir. Sözleşme, 10 Mart 1988 yılında kabul edilmiş ve 1 Mart 1992 yılında yürürlüğe girmiştir.

SUA sözleşmesi, 1985 yılında yaşanan Achille Lauro olayı ile birlikte, deniz alanlarında güvenliğe dair ihtiyaç duyulan hukuki dayanak arayışı sonucu, 1988 yılında IMO'nun katılımları ile birlikte geliştirilmeye başlanmıştır (SUA, 2005). 2005 yılında eklenen Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol ile birlikte, sözleşmenin kapsamı ve tanımlanan suçlar, terör eylemleri, yardımcı eylemler, kitle imha silahlarının yasadışı yollardan taşınması ve kullanılması şeklinde genişletilmiştir (Karamete, 2010: 47).

Sözleşmenin ana amacı; gemilere karşı yasadışı eylemlerde bulunan şahıslara ya da taraflara karşı uygun cevap stratejilerinin geliştirilmesidir. Buna ek olarak sözleşmeye taraf devletler için, yakalanan suçluların yargılanması ve iadesi ile ilgili yasal dayanak oluşturmaktadır (IMO, 2001; SUA, 2005; IMO, 2014c). Sözleşme kapsamında yasadışı eylemler; "gemilere zorla el konması, gemideki insanlara zarar vermeye yönelik hareketler ve gemiye zarar verebilecek cihazların yerleştirilmesi, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokmak, geminin emniyetli seyrine devam edebilmesi için gerekli olan donanıma hasar vermek, bu suçlara teşebbüs etmek ya da bunlardan herhangi birini gerçekleştirmek" olarak tanımlanmıştır.

Teknolojinin gelişmesi ve terör olaylarının da buna bağlı olarak değişmesi ile SUA sözleşmesinin tanımları içinde bulunmayan, gemi tabanlı biyolojik, kimyasal ya da nükleer silah tehditleri de gündeme gelmiştir. 2005 yılında sözleşmeye eklenen protokol, sözleşmede tanımlanan suçların kapsamını genişletmiş, KİS ve

patlayıcıların deniz yoluyla nakline değinmiş ve taraf devletlere en geniş kapsamda işbirliği yapma mükellefiyeti yüklemiştir. Bu çerçevede sözleşmeye taraf devletler, ticari gemiye çıkıp, gemiyi sözleşme kapsamında tanımlanan suçların gerçekleşip gerçekleşmediğini tespit etme amacıyla sorgulama yapabilmektedirler.

Uygulama alanı bakımından incelendiğinde SUA Sözleşmesi, devletin kara sularını aşan deniz alanlarında seyir yapan ya da yapmayı planlayan gemilere uygulanmaktadır. Ancak bu tarz bir uygulama alanı birçok devlet açısından maliyet olarak algılanmakta ve uygulamada çok mümkün görülmemektedir (Doğru, 2008: 159).

Sözleşme genel olarak siyasi amaçlar doğrultusunda işlenecek suçları engellemeye yönelik olarak hazırlanmış olsa da kapsam bakımından deniz haydutluğu gibi suç unsurlarını da içine alabilecek hükümler içermektedir. Nitekim Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1846 ve 1851 sayılı kararlarında deniz haydutluğu eylemlerine karşı, haydutların yargı ve iadesi için bu sözleşmenin ilgili maddelerinden yararlanılabileceğini ifade etmiştir. Sözleşmenin, BMDHS'nin aksine şahsi amaçlar ve iki gemi şartı gibi hükümlere yer vermeden suç unsurlarını tanımlamış olması, bu duruma imkân sağlamıştır (Doğru, 2008: 162; Şahin, 2011: 33).

SUA Sözleşmesi ve Protokolü Türkiye tarafından 1990 yılında 3662 sayılı kanunla onaylanmış ve 1998 yılında 23242 sayılı Resmi Gazete' de SUA Sözleşmesi ve Protokolü yayımlanmıştır (Demir, 2004: 4).

1.3.2. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod)

ISPS Kod, deniz ulaştırması unsurlarına karşı gerçekleştirilecek terörist saldırılara karşı önlem alınması amacıyla, IMO kurallarına ek olacak şekilde geliştirilmiştir. Bu kapsamda, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin (Safety of Life at Sea, SOLAS) 5. ve 11. bölümlerine deniz güvenliği ile ilgili maddeler eklenmiştir. Buna ek olarak 11. bölüm ikiye ayrılarak, ikinci kısma ISPS Kod dâhil edilmiştir. Bu uygulama ile SOLAS'a taraf olan devletlerce ISPS Kod'un uygulanması da zorunlu hale gelmiştir. Buna ek olarak, ISPS kod kendi içerisinde de iki kısımdan oluşmaktadır. Bölüm A uygulanması zorunlu hükümleri içerirken, Bölüm B tavsiye niteliğinde uygulama esaslarını içermektedir.

Uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri, 500 groston ve üstü yük gemileri ve bu gemilere hizmet veren liman tesisleri ISPS Kod'un uygulanacağı alanları olarak tespit edilmiştir.

Amaç doğrultusunda ise, güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle uğraşan gemileri ve liman tesislerini etkileyebilecek güvenlik zafiyetlerine karşı önleyici tedbirler almak, değişen güvenlik seviyelerine karşı düzenli ve planlı değerlendirmeler yapabilmek, bilgi paylaşımının artırılması, yasak bölgelere izinsiz girişlerin engellenmesi şeklinde sıralanmıştır. Bu bağlamda, gemilerin sorumlulukları, liman tesislerinin sorumlulukları, denetim, güvenlik seviyeleri ve uygulamada alınacak tedbirler kod kapsamında tanımlanmıştır. Bununla birlikte gemi ve liman güvenlik planları, alarmlar, gemilerin ve insanların hareketlerinin izlenmesi ve sertifikalandırma sistemleri gibi yeni uygulamalar gündeme gelmiştir. Ek olarak, devletlerin, limanların ve gemilerin uyması gereken ve tehlikelere karşı kendilerinin tespit edeceği üç aşamalı güvenlik seviyesi uygulaması başlatılmıştır.

1.3.3. Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Önlenmesine Karşı Güvenlik Girişimi (PSI)

Deniz ulaştırmasına karşı nükleer, biyolojik ve kimyasal silahların kullanılmasına konusunda artan endişeler ile birlikte, söz konusu kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi ve yasadışı hareketlerinin engellenmesine karşı PSI (Proliferation Security Initiative) geliştirilmiştir. Son yıllarda teröristlerin kitle imha silahlarını elde etme arzusu içinde olmalarıyla birlikte bu konu daha da önem kazanmıştır. Özellikle mühürlenmiş halde gemilere yüklenen konteyner tarzı ünitelerin kaçırılması ve kitle imha silahı yapımında kullanılabilecek maddelerin hedefine ulaşmadan önce saldırılara yeltenen kişilerce alıkonulması ihtimali korku salar olmuştur (Allen, 2008: 172; Udum, 2014: 229). Bu nedenler doğrultusunda 2003 yılında PSI güvenlik girişimi çalışmaları ABD önderliğinde başlatılmıştır (Şahin, 2011: 45). Kitle imha silahlarının kara, deniz ve hava yoluyla nakledilmesinin önlenmesini hedeflemekle beraber, çalışmalar daha çok deniz ulaştırması üzerinde yoğunlaşmıştır.

PSI'nın amacı; kitle imha silahları ve ilgili diğer malzemenin yayılmasının önlenmesi konusunda mevcut uluslararası anlaşmalar, kontrol rejimleri ve ulusal

ihracat kontrollerinde görülen açıkları kapatmak olarak tanımlanmıştır. Buna ek olarak, söz konusu silahların yayılması programlarına taraf olan veya destekleyen aktörlere karşı ticaretinin engellenmesi ve durdurulması olarak amaçlar arasında yer almaktadır (Logan, 2004: 254).

PSI'nin bir eksikliği ise; uluslararası hukuk açısından açık denizlerde, bu maddeleri yasa dışı taşıdığından şüphelenilen gemilere çıkılmasına izin veren bir hüküm bulunmaması olarak görülmektedir (Doğru, 2008: 191). Seyrüsefer serbestliği ilkesi ile açık denizdeki bir gemi üzerinde, bir başka devletin herhangi bir yetki kullanması konusu bu sorunun temelinde yer almaktadır. Ancak belirli koşulların sağlanması durumunda, ticari gemilere PSI bünyesinde bahsedilen amaçlar doğrultusunda müdahale edilebilmektedir. En basitinden herhangi bir bayrağa kayıt olmamış, milliyetsiz gemilerin kitle imha silahı araması yapmak amacıyla durdurulması mümkündür (Anar, 2006). İkinci durum ise bu tarz yasadışı bir faaliyetten şüphelenildiğinde ilgili bayrak devleti izni ile gemilere müdahale edilebilmektedir (Doğru, 2008: 195). Son olarak ise, gemilerin SUA Sözleşmesinde tanımlanan suç unsurları dâhilinde hareket ettiğinin tespiti ile gemilere çıkılması ve araştırma yapılması da mümkün hale gelmiştir.

1.3.4. SOLAS Hükümleri

SOLAS kapsamında, deniz güvenliğini artırılması amacıyla ISPS Kod dışında yapılan düzenlemelerde mevcuttur. SOLAS Bölüm 5'te gemilerin seyir sistem ve ekipmanlarını taşıma şartları altında, denizde güvenliği arttırmak amacıyla gemilerin takibinin gerekliliği kabul edilmiştir. Bu amaca hizmet eden en uygun olan sistem ise "Otomatik Tanımlama Sistemi" (Automatic Identification Systems, AIS) olmuştur. Uluslararası sularda seyir yapan 300 groston ve üzeri bütün yük gemilerinde, uluslararası seferlerde bulunmayan 500 groston ve üzeri bütün yük gemilerinde ve uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemilerinde AIS bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir (ISPS, 2002: 97).

AIS'e ek olarak, 01 Aralık 2003 tarihinde düzenlenen MSC 78'inci dönem toplantısında ABD'nin teklifi üzerine, SOLAS'a "Uzun Menzilli Tanımlama ve İzleme" (LRIT) sistemi ile ilgili hükümlerin eklenmesine yönelik çalışmaların başlatılması kabul edilmiştir. 19 Mayıs 2006 tarihinde alınan MSC kararı ile 5.

bölümde LRIT sistemi ile ilgili hükümler eklenmiştir. Uluslararası seyir yapan tüm yolcu gemileri, 300 gros tonun üzerindeki yük gemilerinde LRIT (The Long Range Identification and Tracking) sisteminin donatılması zorunluluğu getirilmiştir. Kural-19-1'in 5'inci maddesinde gemilerin LRIT üzerinden, otomatik olarak kimlik bilgilerini, pozisyonlarını ve bu bilgilerin gönderildiği tarih ve saat grubunu ileteceği belirtilmiştir.

AIS ve LRIT'e ek olarak, gemi tanıtım numarası ve geminin tescil tarihini, limanını ismini içeren sürekli kayıt sistemleri ile deniz güvenliğini arttıran hükümlerde SOLAS içerisinde bulunmaktadır. Bu uygulamalar ile gemiler kendini tanıtan, gemi pozisyonunu belirten, yükleri hakkında bilgi veren ve varış ve kalkış limanlarını tanımlayan yayın sistemine dâhil olmuşlardır. Gemilerin takibi ile deniz alanlarında, emniyetin ve güvenliğin artırılması hedeflenmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN OLAYLARININ GENEL GÖRÜNÜMÜ

2.1. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI

Deniz haydutluğu doğası sebebiyle diğer deniz güvenliği tehditleri ile iç içe geçmiş bir kavram olarak görülmekte ve yapısı nedeniyle diğer tehditlere benzetilmektedir. Bu durum, deniz terörizmi ve deniz haydutluğu eylemlerinin birbirinden ayrılmasını güç bir hale getirmektedir. Buna ek olarak gemi sahipleri, denizciler ve medya tarafından da deniz haydutluğu yerine “korsanlık” adlandırılmasının yapıldığı görülmektedir. Kavramlar arası bu karışıklığın önüne geçmek, bu tehditlere karşı önlemler geliştirmek açısından önem arz etmektedir. Deniz güvenliğine karşı tehditlerin yapıları dikkatli incelendiğinde, deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygunların, korsanlık ve deniz terörü gibi eylemlerden hem fiilen hem de amaç doğrultusunda farklılaştığı görülebilir.

Korsanlık (*corsair*, *privateer*), savaş durumunda, özel kişilere ait gemilerle, düşman ticaret gemilerine saldırmak, gemileri ve yüklerini ele geçirmek için yapılan faaliyetleri tanımlamaktadır (Beyoğlu, 2014: 33, Çaycı, 2009: 6). Ayrıca kaynaklarda, bu eylemleri özellikle Akdeniz Bölgesinde gerçekleştirenlere “*corsair*”, denildiği, 15.-17. yüzyıllar arasında Amerika Kıtasında bu eylemlere karışılanlara ise “*buccaneer*” denildiğinden bahsedilmektedir (Bozkurt, 2011: 2-1). Deniz haydutluğu ile uğraşan kişilerin, aynı zamanda korsanlık faaliyetlerinde de yer alması bu kavramların karışıklığına neden olmuştur.

Eski çağ korsanlarının düşman ticaret gemilerine saldırımları belirli hükümler çerçevesinde gerçekleşmektedir. El koyma izninin, savaş tarafı olan bir devletten alınması gerektiği ve böylece korsan statüsüne sahip olunduğu da bu örneklerden biridir (Koşaner, 2010: 5; Rubin, 1998: 74). Yani korsanlık faaliyeti yapıldığı zamana ve yere göre, devletler tarafından yasal bir olgu olarak görülmüştür. Ancak korsanlık eylemleri, 16 Nisan 1856 tarihli Paris Bildirgesi ile sona ermiş ve bu bildirgeden sonra tüm korsanlık faaliyetleri dünya çapında yasaklanmıştır.

Korsanlık eylemlerine benzer şekilde gemilere ve yüklerine el koyma faaliyetini gerçekleştiren kişilerin herhangi bir devletin tanımaması durumunda ise bu kişiler deniz haydudu olarak sınıflandırılmışlardır (Rubin, 1998: 28-29). Literatürde deniz haydutluğunun İngilizce karşılığı ise “pirate” kelimesi olarak geçmektedir. Buna karşın “piracy” kavramının, korsanlık ve deniz haydutluğu eylemlerini içerecek şekilde, tarihsel süreçte genel bir kullanımının olduğu görülmektedir (Meray, 1963: 112). Genel kullanım olarak ise deniz haydutluğunun; herhangi bir devlete bağlı olmadan, maddi amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen yasadışı deniz eylemlerini tanımladığı ifade edilmiştir (Batır, 2011: 147). Tarihsel süreçte bu fiili gerçekleştiren kişilerin deniz hırsızı, korsan eşkıyası ve derya haramisi olarak tanımladığı da görülmektedir (Meray, 1963; Öktem ve Kurtdarcan, 2011).

Korsanlığın aksine deniz haydutluğu faaliyeti modern dünyada halen devam etmektedir ve görülmektedir. Modern dünyada sık karşılaşılmayan bu tehdit, 2008 yılından itibaren Somalili deniz haydutları olarak isimlendirilen kişilerin Aden Körfezi bölgesinde gerçekleştirdiği eylemler ile tekrar gündeme gelmiştir. Giderek artan saldırılarla birlikte küresel anlamda güvensizlik algısı yaratan deniz haydutluğu, çeşitli yasal kaynaklarda farklı şekillerde tanımlanmıştır. Yakın tarihte, deniz haydutluğunun tanımlanması ile ilgili süreçler aşağıdaki gösterilmiştir.

2.1.1. 1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı’na Göre Deniz Haydutluğu

Harvard Araştırma Grubu tarafından yayınlanan “*Deniz Haydutluğu Hakkında Taslak Konvansiyon ve Yorumlar*” deniz haydutluğunun net tanımına dair, modern dünyadaki ilk kaynaklar arasında gösterilmektedir (Batır, 2011: 92). Taslak metnin 3. maddesinde, yasadışı bir eylemin deniz haydutluğu olarak tanımlanabilmesi için gerekli şartlar verilmiştir. 3. madde kapsamında deniz haydutluğu eylemleri aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır

“Deniz haydutluğu, bir devletin yargı yetkisinde olmayan (açık denizlerde) işlenen; Bir kişiyi soyma, tecavüz, öldürme niyetiyle ya da bir malı çalma yok etme niyetiyle kişisel çıkarlar doğrultusunda şiddet içeren her türlü eylem ve bu eylemi teşvik eden ya da onu

kasten kolaylaştıran hareketlerdir” (Harvard Research in International Law, 1932’den aktaran Dubner, 1980: 103).

Bu şartlar içerisinde öne çıkan ilk koşul, deniz haydutluğundaki “açık deniz şartı” olarak görülmektedir. Buna ek olarak, eylemin kişisel çıkarlar doğrultusunda gerçekleştirilmesi, deniz haydutluğunu diğer kavramlardan ayıran önemli özellik olmuştur. Harvard Araştırma Grubu tarafından hazırlanan bu taslak, sonraki yıllarda geliştirilen ve deniz haydutluğu tanımlarını içeren sözleşmeler için bir temel olmuştur. Örneğin 1955 Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından hazırlanan deniz haydutluğu taslağında bu şartlar kullanılmakla birlikte, sadece şahıslara ait gemilerin yerine askeri gemilere karşı bu eylemleri gerçekleştirilmesi de deniz haydutluğu olarak tanımlanmıştır (Batır, 2011: 95).

2.1.2. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı Açık Deniz Sözleşmesi’ne Göre Deniz Haydutluğu

24 Şubat-28 Nisan 1958 tarihleri arasında gerçekleştirilen Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamında deniz haydutluğu konusunda hükümler bulunduran Açık Deniz Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu sözleşmenin 15. maddesine göre deniz haydutluğu “*özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen, açık denizde ya da bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa ya da şahısa karşı şiddet, tutuklama ya da yağmacılık eylemi ve bu eylemlere katılma ya da teşvik etme yönünde gerçekleştirilen eylemler*” şeklinde tanımlanmıştır (Batır, 2011: 97). 1958 Açık Deniz Sözleşmesi’nde deniz haydutluğunu tanımlayan bu hükümler 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde de aynı şekilde yer almıştır (Batır, 2011: 111).

2.1.3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne Göre Deniz Haydutluğu

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) okyanusları düzenleyen kapsamlı kurallar dizisinin oluşturulması amacıyla 1982 yılında kabul edilmiştir (UNCLOS, 1982). BMDHS, 1973 ve 1982 yılları arasında düzenlenen

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferanslarının sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Taraf devletlerin, dünya okyanusları üzerindeki haklarını yönetmek ve belirlemek adına geliştirdiği en kapsamlı girişim olarak bilinmektedir. Sözleşmeye taraf olunması ve kararların kabul edilmesi durumu ise devletlerin yargı yetkisine bırakılmıştır.

Sözleşme, seyir hakları, deniz kirliliği, deniz tabanı ve ekonomik haklar gibi çeşitli konularda kurallar dizisi oluşturmuş. Bu kapsamda deniz güvenliği ve deniz haydutluğu konusu da sözleşmenin sınırları içerisinde belirli hükümlere bağlanmıştır. Bunlara ek olarak, uluslararası denizlerde tarafların deniz güvenliği konusunda da sorumlulukların ve yetkilerin belirlenmesi aşamasında önemli rol oynamıştır. Oluşturulan uluslararası hukuk, taraf devletlere, hukuka aykırı ya da yasadışı faaliyet gösteren, tutuklama ve yakalama yetkisi vermiştir. Buna ek olarak, deniz haydutluğunun ve yasadışı aktivitelerin bastırılması konusunda da taraf devletleri işbirliği ile yükümlü tutmuştur (Hong ve Ng, 2010: 54). Devletlerin işbirliği hükmü BMDHS Madde 100’de; *“Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır.”* şeklinde ifade edilmiştir. Buna rağmen devletler, sözleşmedeki deniz güvenliği maddelerindeki belirsizliklerden yola çıkarak, ekonomik açıdan zorlayıcı buldukları sorumlulukları yerine getirmekten kaçınmaktadır (Hallwood, 2013: 117). Özellikle deniz haydutluğu faaliyetleri sonucu yakalanan haydutların, yargılama ve tutuklama masrafları birçok devlet tarafından külfet olarak görülmüştür (Hong ve Ng, 2010; Hallwood, 2013:117).

Deniz haydutluğunun tanımlanması konusunda ise; BMDHS 1982, esasen 1955 yılında taslağı hazırlanan ve 1958 yılında kabul edilen Açık Denizler Sözleşmesi’nin deniz haydutluğuna dair olan maddelerini değiştirmeden sözleşmeye dâhil etmiştir (Batır, 2011: 96-97; Şahin, 2011: 57). BMDHS 1982’de “Haydutluğun Tanımı” başlıklı 101’inci maddesine göre aşağıdaki eylemler deniz haydutluğu suçunu oluşturmaktadır. *“Özel bir geminin ya da hava taşıtının özel amaçla hareket eden mürettebatı ya da yolcuları tarafından gerçekleştirilen ve açık denizdeki bir başka gemi ya da hava taşıtına ya da bunların kişi ve mallara yönelik hiçbir devletin yargı yetkisine girmeyen bir yerde bir gemi ya da hava taşıtına, kişilere ya da mallara yönelik olarak gerçekleştirilen hukuka aykırı her türlü şiddet ya da alıkoyma eylemi ya da yağmacılık;”*

Deniz haydutluğu kavramı, BMDHS’de çerçevesinde incelendiğinde, “açık deniz şartı” ve “iki gemi şartı” konuları dikkat çekmektedir. Bu durumlar dışında gerçekleşebilecek eylemlerin tanımlanması ise deniz haydutluğu konusunda belirsiz alanların kalmasına neden olmuştur. Bu belirsizlik deniz haydutluğu tanımında yeni bir kavramın ortaya çıkmasına da yol açmıştır. IMO, 20 Aralık 2000 tarihinde “*Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Kodu*” başlıklı bir sirküler yayınlamıştır. Sirkülerin 2. maddesinde ilk kez “*gemilere karşı silahlı soygun*” (armed robbery against ship) kavramı tanımlanmıştır. Buna göre denizde silahlı soygun, bir devletin yargılama yetkisine giren alanda gemilere, gemideki şahıslara veya mallara yönelik şiddet, alıkoyma veya yağma faaliyetlerinin işlenmesi anlamına gelmektedir (IMO, 2000). Bu nedenlerle, güncel anlamda, deniz haydutluğu ile mücadele ve uluslararası yasal dayanak konusunda, BMDHS sözleşmesinin yetersiz kaldığı görülmektedir.

2.1.4. 1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) Çerçevesinde Deniz Haydutluğu

SUA ile uluslararası denizlerdeki terörist faaliyetlerin önlenmesi, bastırılması, bu faaliyetlerde bulunan şahısların cezalandırılması için etkili uygulamaların oluşturulması ve devletlerarası yakın iş birliği imkânlarının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Eylemlerin uluslararası sefer yapan, devletlerin karasularından uluslararası sulara sefer yapan, gemilere karşı gerçekleştirilmesi sözleşme şartlarının uygulanması için uygun görülmüştür (Batır, 2011: 100; Tuerk, 2008). Esas olarak terör olaylarına karşı oluşturulan bir hukuk dayanağı olmakla birlikte, denizlerde şiddet içeren tüm durumları kapsamasıyla; deniz haydutluğu konusuna da düzenleme getirdiği düşünülmektedir (Batır, 2011; 98). Kuvvet kullanarak gemiyi ele geçirme, gemiye ya da yüke zarar verme gibi eylemlerin deniz haydutluğunun içerdiği etmenlerden olduğu düşünüldüğünde, SUA’nın deniz haydutluğu konusuna da değindiği görülmektedir. Nitekim Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1846 ve 1851 sayılı kararlarında deniz haydutluğu eylemlerinde, haydutların yargı ve iadesi için bu sözleşmenin ilgili maddelerinden yararlanılabileceği ifade edilmiştir. Sözleşmede, BMDHS’nin aksine şahsi amaçlar ve iki gemi şartı gibi hükümlere yer

verilmemesi, deniz haydutluğu konusuna farklı bir bakış açısı sunmaktadır (Doğru, 2008: 162; Şahin, 2011: 33).

2.1.5. Uluslararası Denizcilik Bürosu’nun Deniz Haydutluğuna Bakışı

Uluslararası Ticaret Odası’na (International Chamber of Commerce-ICC) bağlı Uluslararası Denizcilik Bürosu da (International Maritime Bureau-IMB) deniz haydutluğunun tanımlanması konusuna katkıta bulunmuştur. Büro tarafından deniz haydutluğu; *“Güç kullanma niyeti ya da gücüyle, herhangi bir tekneye hırsızlık ya da suç işleme niyetiyle çıkılması”* olarak tanımlanmıştır (IMB, 1998: 2). IMB’nin yaptığı tanım, BMDHS’den farklı olarak açık deniz ve iki gemi şartı öne sürülmemektedir. Bu nedenle IMB tarafından geliştirilen tanım, deniz haydutluğuna ek olarak, demirleme alanlarında ve limanlarda görülen ve gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygunları da içermektedir. Tanımın bu şekilde yapılması, gemilere karşı aynı kapsamda gerçekleştirilen yasadışı eylemlerin sadece deniz haydutluğu ile sınırlı kalmadığını ayrıca gemilere yönelik silahlı soygunlarda bir tehdit içerdiği görüşüne dayalıdır (IMB, 1998: 2; IMB, 2009: 3). İstatistiklerle desteklenen tanımın uluslararası hukuk alanında ise bir geçerliliği bulunmamaktadır. IMB gemileri ve gemiadamlarını tehdit eden olayların kapsamlı bir çerçevede incelenmesini ve istatistiksel tablonun çizilmesini amaçlamaktadır (Harrelson, 2010: 283).

2.1.6. Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) Deniz Haydutluğuna Bakışı

IMO gemilere karşı olan tehditi *“deniz haydutluğu”* ve *“gemilere karşı silahlı soygun”* şeklinde iki kapsamda incelemektedir. IMO tarafından yapılan deniz haydutluğunu tanımında direkt olarak BMDHS’nin 101. maddesine atıfta bulunmaktadır. Gemilere karşı silahlı soygun ise A.1025(26) sayılı *“Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Kod”* çerçevesinde, *“Deniz haydutluğu tehlikesi dışında bir devletin iç ya da karasularında gerçekleşen, kişisel çıkarlar için gemi, gemi personeli ya da gemi malına karşı işlenen yasadışı şiddet, alıkoyma ya da hasar verme durumu ya da tehdidi”* ve *“bu faaliyetleri kasıtlı olarak kolaylaştırma”* şeklinde tanımlanmıştır (IMO, 2009).

Bu ayırım ile birlikte IMO deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun eylemleri aylık ve yıllık olarak, saldırıları ve teşebbüsleri detaylı şekilde (olay yeri, sonucu, tarihi ve pozisyonu gibi) raporlanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında hem uluslararası hukuku baz alan hem de gemilere karşı gerçekleştirilen genel tehditin net bir tablosu çizilmektedir. IMO tarafından “En İyi Yönetim Uygulamaları” (Best Management Practices-BMP), “Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Kılavuzları” gibi dokümanlarda bu tanımlardan faydalanılmaktadır. Bu sayede deniz haydutluğu ve silahlı soygun tehlikelerine karşı endüstrinin farkındalığını arttırması ve bu alanlarda izlenecek yol haritalarının çizilmesi amaçlanmaktadır.

2.2. MODERN DÜNYADA DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN

Günümüz dünyasında deniz haydutluğu, ülkelerin ve uluslararası örgütlerin görmezden gelemeyeceği, ciddi bir tehdit haline gelmiştir. 1980’li yıllar ve öncesinde, neredeyse yok olma noktasına gelen deniz haydutluğu, 2000’li yıllara gelindiğinde, çeşitli siyasal, sosyal ve ekonomik nedenlerle denizlerde tekrar görülmeye başlanmıştır. Özellikle Somalili deniz haydutları başlıklarıyla birçok tartışmaya konu olan deniz haydutluğu, devletlerin güvenlik farkındalıklarını bir ölçüde sınamış ve birçok yeni güvenlik önlemi ile birlikte yeni bilgi paylaşım sistemleri kurulmasına neden olmuştur. Başta, Somali bazlı deniz haydutluğu şeklinde gündeme gelen bu olgu, sadece Aden Körfezi ve Somali Bölgesi ile sınırlı kalmamıştır. Yıllar içerisinde, alınan güvenlik önlemleri ile birlikte, tehdidin görüldüğü bölgeler ve hedefler değişmiştir. Zamanla deniz haydutluğu konusunda alınan bölgesel önlemlerin, bu tehdidi küresel boyutta çözemeyeceği anlaşılmıştır. Bununla birlikte, tüm denizcilik endüstrisi ve ülkelerce işbirlikleri ve önlemlerin alınması zorunlu hale gelmiştir.

Deniz haydutluğuna karşı aktif şekilde mücadelede öne çıkan raporlama ve bilgi paylaşımı sistemlerinin gelişimi ise 2008 yılından sonra özellikle artış göstermiştir (UNITAR, 2014: 6). Başta, IMB’nin “Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi” karşılaşılan deniz güvenliği tehditlerinin raporlanması ve uluslararası boyutta paylaşılmasına olanak sağlamıştır. Asya bölgesinde “Asya’da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Karşı Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması” (ReCAAP) ile deniz haydutluğuna karşı farkındalığın ve

önlemlerin temelleri atılmıştır (UNITAR, 2014: 6). Yemen ve Kenya bölgesinde kurulan “Cibuti Davranış Kuralları Bilgi Paylaşım Merkezleri” 2009 yılında faaliyete geçmiştir (Batır, 2011: 224). Bunlara ek olarak 2008 yılında EUNAVFOR Atalanta harekâtına bağlı “Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi (MSCHOA)” kurulmuştur (EUNAVFOR, 2016). Aynı zamanda denizcilik endüstri tarafından “Somali kaynaklı Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamaları” geliştirilmiş ve bu kapsamda MSCHOA’ya ve UKMTO’ya (United Kingdom Marine Trade Operations) raporlama en iyi yönetim uygulamalarının temeli olarak belirlenmiştir. Bölgesel çapta oluşturulan bu sistemler zamanla, sorunun kaynağına inebilmek adına, uluslararası bir çabaya dönüşmüş ve güvenlik önlemleri konusunda birbirlerine atıflarda bulunmuşlardır. Bu anlamda, sürekli bilgi paylaşımı ve raporlama, deniz haydutluğu konusunda alınan önlemlerin bir anlamda ilki olmuştur. Sonuç olarak tüm dünya denizlerinde deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun konusunda durumsal farkındalık gelişmiştir.

Deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun tehdidinin yıllar içindeki değişiminin görülebilmesi, konuyla ilgili istatistiklere başvurulması ile mümkün olmaktadır. Bu amaçla IMO ve ICC IMB deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun konusunda detaylı raporları aylık ve yıllık olarak toplamakta ve yayınlamaktadır. IMO ve ICC IMB tarafından yayınlanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun raporları deniz güvenliğini istatistiki açıdan değerlendirmek adına “Güç kullanma niyeti ya da gücüyle, herhangi bir tekneye hırsızlık ya da suç işleme niyetiyle çıkılması” şeklinde tanımlanmış ve raporlara bu şekilde yansıtılmıştır (IMB, 2009: 2). IMO ve ICC IMB tarafından yayınlanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun raporlarında verilen olay sayılarının hepsinin BMDHS’de tanımlanan deniz haydutluğu kavramına girmediği ve gemiler demirdeyken ya da limandayken gerçekleşen olayların da bu raporlara dâhil edildiği göz önünde bulundurulmalıdır.

Genel olarak bakıldığında, deniz haydutluğu olayları; yıl, gerçekleştiği bölge, saldırı türü, saldırı sonucu gibi ana başlıklarda incelenmektedir. Bu bilgiler ışığında, deniz haydutluğunun güncel durumunu tanımlamak adına, saldırı türlerinin ve olayların gerçekleştiği bölgelerin net tanımlanması önem arz etmektedir.

2.3. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN TÜRLERİ

Yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının yaşandıkları bölgelere göre şiddetinin, türünün ve yöntemlerinin de değiştiği gözlemlenmiştir. Deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar, bahsedildiği gibi modern dünyada farklı şekil ve yöntemlerle karşımıza çıkmaktadır. Günümüz dünyasında en yaygın şekilde görülen deniz haydutluğu yöntemlerine karşı mücadele ancak bunları belirledikten ve tanımladıktan sonra söz konusu olabilir.

Deniz haydutluğu konusunda evrensel olarak kullanılan bir sınıflandırma mevcut değildir. Literatürde deniz haydutluğu türleri; saldırı tipi, şiddet, amaç ve saldırının sonucu gibi unsurlara bağlı olarak incelenmektedir. Örneğin Birleşmiş Milletler Eğitim ve Araştırma Enstitüsü (United Nations Institute for Training and Research-UNITAR) tarafından geliştirilen ölçek, deniz haydutluğu olaylarında görülen şiddeti baz alarak; bir ya da birden fazla kişinin ölmesi, geminin kaçırılması ve yaralıların olması, şiddet tehdidi ve şiddet içermeyen başlıkları altında dört seviye üzerinden incelenmektedir (UNITAR, 2014: 11). Genel olarak, deniz haydutluğu saldırı türlerinde, amaç, şiddet ve sonuç başlıklarını kapsayacak dört saldırı türünden bahsedilebilir. Bunlar silahlı soygun, gemilerin fidye amacıyla kaçırılması, gemilerin üzerindeki yükün çalınması ve geminin çalınması şeklinde sınıflandırılmıştır (Ece, 2010: 3). Sınıflandırılması yapılan deniz haydutluğu türleri, taktik, hedef, şiddet ve ağırlık görüldüğü bölge kapsamında **Tablo 3'te** karşılaştırılmıştır.

Tablo 3: Deniz Haydutluğu Türleri

	Gemilere Karşı Silahlı Soygun	Gemi Kaçırma ve Fidye Talebi	Gemi Üzerindeki Yükün Çalınması	Geminin Çalınması
Hedef	Geminin malzeme depoları, gemi personelinin kişisel eşyaları, para, taşınması kolay değerli eşyalar	Kıyıya yakın seyir yapan ticari gemiler ve gemi üzerinde bulunan personel. Somali örneğinde hedeflere kıydan uzak mesafelerdeki gemiler de dahildir.	Gemi ve açık deniz platformları üzerindeki yükler.	Gemiler ve üzerindeki yükler.
Taktik	Limanlarda ya da demirleme bölgelerinde, gece saatlerinde gemiye gizlice çıkma, kesici aletlerle personelin tehdit edilmesi ve gemiden kaçma. Genellikle ufak 3-5 kişilik gruplar	Ufak tekneler ve ağır silahlar kullanılarak gemilerin ve personellerinin kaçırılması. Gemilerin düşük siyasi iktidara sahip ülke karasularında rehin tutulması. Fidye taleplerinin yapılması. Fidye ödenmesi durumunda gemilerin serbest bırakılması.	Ufak tekneler ile gemiye ateş edilmesi. Gemilerin belirli ülke liman ya da karasularına çekilmesi. Yüklerinin ve gemi personelinin eşyalarının çalınması.	Gemilerin oldukça büyük ve organize deniz haydutları tarafından kaçırılması. Kara destekli operasyonlarla gemilerin başka sicil kayıtlarına geçirilmesi ve üzerindeki yüklerle birlikte satılması.
Şiddet	Düşük seviyede şiddet. Gemi personelinin karşı koyması durumunda olası yaralanmalar.	Orta seviyede. Ağır silahların kullanımı sonucu gemide oluşan büyük hasarlar, personelin yaralanması ve hatta ölmesi durumları.	Orta ve yüksek seviyede şiddet. Fidye taleplerinin olmamasından dolayı gemi personeline gelecek zararlara aldırış edilmemesi sonucu yüksek yaralanma ya da ölüm riski ile karşılaşılır.	Orta ve yüksek seviyede şiddet. Gemi personellerinin öldürüldüğü ya da açık denizlere ufak teknelerle bırakıldığı ifade edilmiştir.
Bölge	Doğu Hint Okyanusu, Malakka Boğazı, Asya Bölgesi	Batı Hint Okyanusu, Aden Körfezi	Doğu Afrika, Gine Körfezi	Doğu Afrika, Asya Bölgesi

Kaynak: Bateman, 2010, s. 740; Ece, 2010, s. 3; Van der Meiden, 2008, s. 17; William, 2009, s. 27 tarafından verilen bilgiler ışığında yazar tarafından oluşturulmuştur.

2.3.1. Gemilere Karşı Silahlı Soygun

Gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygun olaylarının büyük çoğunluğunun, liman ya da demirleme bölgesindeyken gerçekleştiği görülmektedir (IMO, 2015: 2). Düşük seviyeli şiddet içeren bu olaylarda, deniz haydutları bıçak ve kesici aletlerle gemiye çıkarak gemide bulunan değerli eşyaları ya da gemi depolarında bulunan malzemeleri çalmayı hedeflemektedirler (William, 2009: 27). Yaşanan silahlı soygun olaylarının mürettebat tarafından fark edilmesi ve alarm çalıştırılması halinde kişiler gemiden kaçmaktadır. Bu tip olaylarda gemi mürettebatı tarafından herhangi bir karşı koyma olmadıkça şiddet gözlemlenmez (Bateman, 2010: 740). IMO ve ICC IMB tarafından verilen deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun raporlarında, yaşanan olayların silahlı soygun olayları olduğu görülmektedir. Bu tür saldırılara genellikle Doğu Hint Okyanusu, Malakka Boğazı ve Güneydoğu Asya bölgelerinde rastlanmaktadır. Olayların gerçekleştiği alanlar ise ülke karasuları ya da liman bölgeleri olarak görülmektedir. Bu nedenle silahlı soygun olayları, uluslararası hukuk çerçevesinde deniz haydutluğu faaliyeti olarak nitelendirilmemektedir. Bununla birlikte, bu olaylar sonucu gemilere ya da gemiadamlarına zarar verilmesi, olası malzeme kayıpları ve incelemelerden dolayı seferlerde aksamaların yaşanması değerlendirildiğinde, silahlı soygun olayları, deniz güvenliğine karşı bir tehdit olarak görülmektedir.

2.3.2. Gemi Kaçırma ve Fidye Talepleri

Modern dünyada en yaygın şekilde görülen deniz haydutluğu türü gemilerin kaçırlması ve kaçırılan gemiler için fidye talepleri yapılması şeklindedir. Bu tür saldırılar sonucunda gemi personeli de genellikle gemi ile birlikte rehin alınmaktadır. Aden Körfezi'nde, Somalili deniz haydutlarınca sıkça uygulanan bir yöntem olarak görülmektedir. Bu yöntem küçük ve hızlı teknelerle, ağır silahlar kullanılarak kıyı bölgelerine yakın seyretmekte olan ticari gemiler üzerinde büyük başarı göstermiştir (Chalk, 2008: 5). Alınan önlemler ve deniz haydutluğuna karşı kullanılmaya başlanan alternatif rotalar neticesinde, deniz haydutları *mothership* olarak bilinen daha büyük teknelerle kıyıdan daha uzak mesafelere ulaşma imkânına sahip olmuştur. Bu durumla birlikte saldırı yöntemleri değişerek, kıyıdan uzak mesafelerde ve hedef olarak belirlenen gemiye yaklaşınca ufak teknelerin suya indirilmesi ve

ardından gemilere saldırması şeklini almıştır (Middleton, 2008: 4; William, 2009: 27). Bu tür saldırılar başlangıçta kıyıda 30 - 50 deniz mili uzaklıkla sınırlı kalırken, bu uzaklık yöntemlerin değişmesi ile 700 deniz mili mesafeye kadar ulaşmıştır. Tahmin edilenin aksine bu tür saldırılarda gemilerin ele geçirilme süresinin oldukça düşük olduğu da kayıt edilmiştir (Bilgin, 2012: 27). Yetersiz gözcülük ve güvenlik farkındalığının düşüklüğü gemileri bu tür saldırılar için kolay hedef haline getirmiştir.

Bu tür saldırılarda ağır silahların kullanımı sonucu gemide oluşan hasarlar, mürettebatın yaralanması ve hatta ölüm durumları ile karşılaşmaktadır. Gerçekleştirilecek fidye taleplerinden dolayı gemi mürettebatına zarar verilmemesi temel uygulama yöntemi olarak görülse de yıllar içerisinde bu tür saldırılar sonucu ölümlerin yaşandığı raporlanmıştır (IMO, 2015: 2). Bu nedenle gemi kaçırma ve fidye talebi şeklinde gerçekleşen saldırılar, şiddet açısından orta seviye olarak değerlendirilmektedir.

Kaçırılan gemiler için yapılan fidye taleplerinin yüksekliği bu tip saldırılarda dikkat çeken bir unsur olmuştur. Sadece fidye ödemeleri bile gemi sahipleri ve sigorta şirketlerini zor duruma sokmaya yeterliyken, arabulucular, gemiye gelen zararlar ve personele ödenen tazminat bu saldırılar sonucunda oluşan ek masraflardır. Gemilerin, yüklerin ve personelin rehin tutulması da fırsat maliyeti açısından büyük kayıplara yol açmaktadır.

2.3.3. Gemi Üzerindeki Yükün Çalınması

Gemilerin kaçırılmasını içeren bir başka deniz haydutluğu türü de kendisini gemide bulunan yüklerin çalınması şeklinde göstermektedir. Silahlı deniz haydutlarınca gemiye çıkılması, geminin kaçırılması ve gemilerin belirli limanlara ya da bilinmeyen sulara seyire zorlanması ile başlayan saldırılar; gemide bulunan yükün çalınması ve hatta geminin sahte belgelerle satılması ile sonuçlanmaktadır (Chalk, 2008: 6; William, 2009: 7). Yüke karşı gerçekleştirilen bu tip saldırılar özellikle Batı Afrika Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. Zengin petrol kaynakları bulunan bölgede petrole karşı gerçekleştirilen bu saldırılar "*petro-piracy*" kavramının da çıkış noktalarından biri olmuştur. Saldırıları bölgede bulunan petrol platformları da dâhil olmak üzere çeşitli deniz unsurlarına karşı gerçekleştirilmektedir. Güneydoğu Asya Bölgesi'nde

ise bu durum gemilerin kaçırılması ve üzerinde yük ile birlikte satılması şeklinde de görülmektedir. 2002 yılında Malakka Boğazı'nda Nautica Kluang tankerine yapılan saldırı bu tür haydutluğa örnek olarak gösterilmektedir. Motorin yüklü 3298 gros tonluk tankere çıkan deniz haydutları, personeli bir kamaraya kilitleyip, yükü kendi gemilerine transfer etmiş ve gemiden ayrılmışlardır (Soybaş, 2014: 14; Topal, 2010: 106).

Saldırıları genellikle, herhangi bir fidye talebi olmaksızın, gemilerin yükünün ve mürettebatın kişisel eşyalarının çalınması ile sonuçlanmaktadır. Herhangi bir fidye talebinde bulunulmamasından dolayı, bu tip saldırılarda gemi personeline gelebilecek zararlar daha fazla ön plana çıkmaktadır. Mürettebatın yaralanması ve ölüm riskinin bu nedenle yüksek olduğu değerlendirilmektedir.

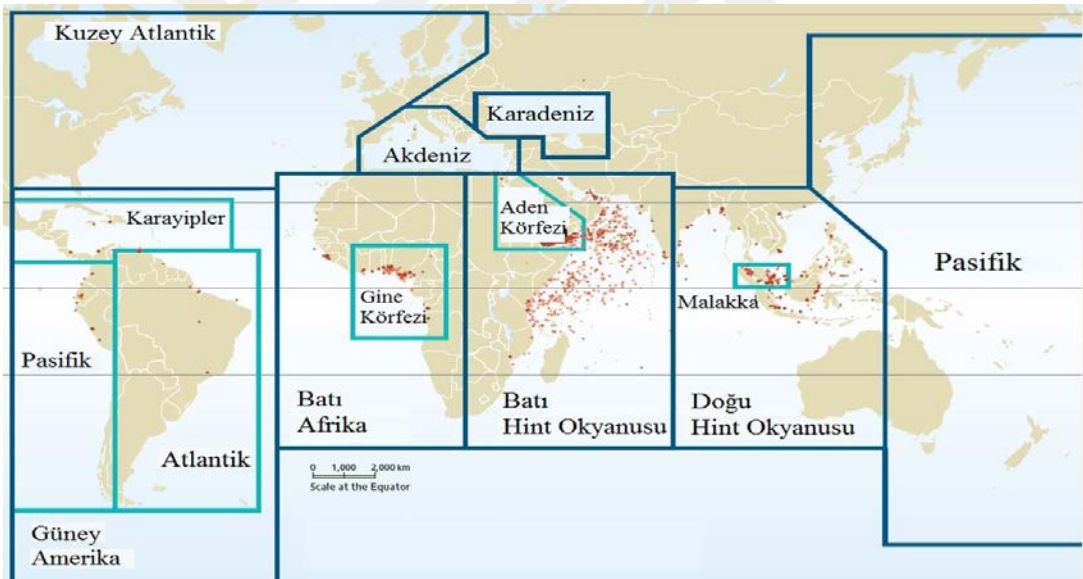
2.3.4. Geminin Çalınması

En yüksek şiddet seviyesi içeren saldırılar geminin çalınması şeklinde görülen deniz haydutluğunda yaşanmaktadır. 1980'li yıllardan sonra Uzakdoğu'da sıkça görülmeye başlayan bu tip saldırılarda, deniz haydutları gemiyi ele geçirdikten sonra personeli öldürüp denize atmakta veya küçük teknelerle açık denize bırakmaktadır. Kara destekli operasyonlarla gemilerin başka sicil kayıtlarına geçirilmesi ve üzerindeki yük ile birlikte satılması yaygın olarak kullanılan yöntem olarak görülmektedir (Topal, 2010: 107). Saldırıları sonucu kaçırılan gemiler, genellikle kolay bayrak ülkelerinin sicillerine kayıt ettirmek suretiyle kısa bir süre kullanılmakta ve akabinde terkedilmektedir. Bu tür saldırılarla kaybolan gemiler hayalet gemi olarak isimlendirilmektedir (Van der Meiden, 2008: 17). Gemilerin kaçırılması ve satılması şeklinde gerçekleşen bu saldırılara çoğunlukla Uzak Doğu Bölgesi'nde rastlanılmaktadır. Gemi mürettebatının öldürüldüğü ya da denize bırakıldığı göz önünde bulundurulduğunda, yüksek şiddet içeren deniz haydutluğu olayları olarak sınıflandırılmaktadırlar.

2.4. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN BÖLGELERİ

Deniz haydutluğu olayları, deniz ulaştırmasının yoğun olarak görüldüğü, başarısız ve zayıf devletlerin kontrol etmekte zorlandığı deniz alanlarında görülmektedir (Ploch ve diğerleri, 2011: 4). Deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının yaşandığı bölgelere göre farklılık göstermesi, saldırıların gerçekleştiği bölgelerin net olarak tanımlanmasını gerektirmektedir. UNITAR (2014) tarafından gerçekleştirilen kapsamlı deniz haydutluğu incelemesinde, IMO deniz haydutluğu ve silahlı soygun bölge raporlarında bölgelerin net tanımlanmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenle UNITAR (2014) deniz haydutluğu bölgelerinin net şekilde tanımlanması için teklifte bulunmuştur (UNITAR, 2014: 11). **Şekil 5** modern dünyada deniz haydutluğu olaylarının yoğun olarak görüldüğü bölgeleri göstermektedir.

Şekil 5: Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Bölgeleri



Kaynak: UNITAR, 2014, s. 11

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun bölgeleri konusunda **Şekil 5**'te görüldüğü gibi bir ayrıma gidilmesi deniz haydutluğu olaylarının yorumlanmasına kolaylık sağlamaktadır. Bölgeler; Batı Afrika, Batı Hint Okyanusu ve Doğu Hint Okyanusu, Atlantik, Güney Amerika ve Pasifik olarak tanımlanmıştır. Gine Körfezi, Aden Körfezi ve Malakka Boğazı gibi yoğun deniz haydutluğu faaliyetlerinin görüldüğü kısımlar ilgili bölgenin alt bölgesi şeklinde verilmiştir. **Şekil 5**'te gösterilen Batı Hint

Okyanusu ve alt bölgeleri olan Aden Körfezi, Somali ile Yemen açıkları ve Kızıl Deniz girişi aynı zamanda Doğu Afrika olarak da ifade edilmektedir (Bateman, 2010: 740). Aynı şekilde Doğu Hint Okyanusu bölgesi, Güney Çin Denizi ve Malakka bölgesi, Güney Doğu Asya bölgesi olarak da isimlendirilmektedir (Bateman, 2010: 740; Bendall, 2009: 3). IMO ve ICC IMB raporları incelendiğinde, bahsi geçen bu alanların hem genel bölge hem de alt bölge isimleri ile de tanımlandığı görülmektedir (IMO, 2009b; IMO, 2010; IMO, 2011; IMO, 2012b; IMO, 2013; IMO, 2014d; IMB, 2009; IMB, 2010; IMB, 2011; IMB, 2012; IMB, 2013). Çeşitli kaynaklarda farklı isimlendirilen bu alanların uluslararası anlamda kabul edilmiş net sınırları bulunmamaktadır.

Genel bir tablo çizmek amacıyla deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları kronolojik ve bölgesel olarak şu şekilde özetlenebilir. Deniz haydutluğu uzun bir geçmişe sahiptir ve yıllar içerisinde dünyanın çeşitli bölgelerinde karşılaşılmıştır. Modern dünyanın farklı deniz güvenliği tehditlerine karşı yoğunlaştığı son yıllarda ve özellikle 2008 yılı sonrasında başta Somalili deniz haydutları ile birlikte oldukça ciddi bir hal almıştır. 2008 yılından sonra güç kazanarak, saldırılarını sıklaştıran Somalili deniz haydutları birçok gemiyi kaçırmış, fidye talebinde bulunmuş ve hatta gemi mürettebatının ölümüne yol açmıştır. Bölgedeki deniz güvenliği zafiyeti kısa sürede çeşitli devletlerin dikkatini çekmiş, uluslararası anlamda bir çözüm süreci başlatılmıştır. EUNAVFOR, Atalanta operasyonları, Çokuluslu Görev Kuvvetleri (CTF), kombine güç kuvvetleri devriyeleri, raporlama merkezlerinin oluşturulması, gemilerin konvoylar şeklinde tavsiye edilen rotalarda seyir yapması gibi birçok önlem alınmıştır. 2011 yılına kadar Aden Körfezi başta olmak üzere Batı Hint Okyanusu'ndaki saldırılar artış göstermiştir. 2011 yılı sonrası sektörde gelişen güvenlik farkındalığı, ÖDGŞ kullanımıındaki artışlar ve askeri operasyonlarla birlikte Somalili deniz haydutlarının başarı ve saldırı yüzdeleri oldukça düşüş göstermiştir. Otoritelerce önlemlerin devam ettirilmesi tavsiye edilse de 2015 yılında bölgede Somalili deniz haydutluğundan kaynaklanan ciddi bir tehlike görülmemektedir.

Asya ve Doğu Hint Okyanusu bölgesinde ise deniz haydutluğu tehditi silahlı soygun olarak devamlı görülmektedir. Malakka Boğazının dar yapısından faydalanarak, havanın karanlık olduğu saatlerde, limanda ya da demirde olan

gemilere çıkıp gemi malzemelerinin çalınması durumu sıklıkla görülmektedir. 2005 yılından itibaren bölge devletlerince başlatılan operasyonlarla birlikte Malakka Boğazı'nda deniz güvenliği arttırılmaya çalışılmıştır. Güney Çin denizi ve benzer Asya ülkelerinde aynı durum söz konusudur. Gemiler tarafından alınan önlemleri ve çeşitli devletler tarafından oluşturulan deniz polisi devriye alanları ile birlikte silahlı soygunların önüne geçilmiştir. Ancak 2015 yılında gemilere karşı silahlı soygun olayları yok olmaktan halen uzaktadır ve devam etmektedir.

Batı Afrika'da ve Gine Körfezi'nde kıyı devletlerinin siyasal ve toplumsal karmaşıklıklarından dolayı oluşan güvenlik zafiyeti ile birlikte deniz haydutluğu olgusu ön plana çıkmıştır. 2010 yılı sonrası milis güçleri olarak da adlandırılabilen silahlı ve üniformalı haydutlar tarafından gemilere ateş açılmaya başlanmış ve gemiler özel önlemler alınmaya zorlanmıştır. Petrol platformlarına ve tanker tipi gemilere yapılan saldırılar bu yıllardan sonra ön plana çıkmaya başlayarak, gemilerin kaçırılması, bilinmeyen sulara seyire zorlanması ve yüklerinin çalınması gözlemlenmiştir.

Çeşitli bölgelerde farklı şekillerde görülen deniz haydutluğu Asya ve Doğu Hint Okyanusu olarak adlandırılan bölgelerde, Malakka Boğazı, Endonezya açıkları, Güney Çin denizi gibi, karşımıza daha çok silahlı soygun ve gemi malzemelerinin çalınması şeklinde çıkmaktadır. Batıya doğru ilerlendikçe Batı Hint Okyanusu, Aden Körfezi bölgelerinde gemilerin kaçırılması rehin alınması ve fidye ile serbest bırakılması durumu söz konusudur. Batı Afrika bölgesinde ise daha şiddet dolu saldırılarla gemilere ve petrol platformlarına gerçekleştirilen saldırılarla farklı bir boyut kazanmaktadır. Gemilere ateş açılması, gemilerin kaçırılması, yüklerinin ve personelin eşyalarının çalınması gibi durumlar yaşanmaktadır.

2.4.1. Batı Hint Okyanusu, Somali Kıyıları ve Aden Körfezi

Batı Hint Okyanusu ya da diğer ismiyle Doğu Afrika Bölgesi, son yıllarda deniz haydutluğu olaylarının en sık yaşandığı alan olarak dikkat çekmiştir. Batı Hint Okyanusu Bölgesi, Bab El-Mendeb Boğazı, Kızıl Deniz girişi ve Aden Körfezi gibi önemli stratejik bağlantı noktalarını içermektedir. Özellikle İran (Basra) Körfezi'nden Avrupa ve Amerika ülkelerine ham petrol ulaşımının gerçekleştiği önemli bir enerji düğüm noktasını da içinde barındırmaktadır (Rodrigue, 2004: 357;

Komiss ve Huntzinger, 2011: 3). Bölgede yaşanacak olası güvenlik zafiyetleri sonucu, Süveyş Kanalı'nı kullanamayan gemiler Ümit Burnu'nu dolaşmak zorunda kalmakta ve transit sürelerinin uzaması, maliyetlerin artması gibi ulaştırma sorunları gündeme gelmektedir (Komiss ve Huntzinger, 2011: 3-4).

Bölgede görülen yoğun deniz haydutluğu olaylarına, denizcilik sektörü hazırlıksız yakalanmış ve hızlı şekilde önlemler geliştirilmeye başlanmıştır. Bu amaçla sektör tarafından geliştirilen “En İyi Yönetim Uygulamaları” (BMP) kapsamında “Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölge” (High Risk Area-HRA) bu alan içerisinde tanımlanmıştır. HRA'nın sınırları kuzeyde Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı ve 10°S 78°E mevkiileri arasında tanımlanmıştır (BMP4, 2011). Alınan önlemler ve bölgede yaşanan gelişmelerle birlikte Batı Hint Okyanusu'nda görülen deniz haydutluğu olaylarının azalması sonucu HRA daha dar bir alan olarak yeniden tanımlanmıştır. HRA'nın yeni sınırları (bkz. **Şekil 6**) 1 Aralık 2015 tarihinden itibaren Kızıl Deniz'de 15°N, Umman Körfezinde 22°N kuzey sınırları ve 065°E - 5°S doğu ve güney sınırları olmak üzere yeniden belirlenmiştir (BIMCO, 2015).

Şekil 6: Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Bölge



Kaynak: BIMCO, 2015

HRA’da sefer yapan gemiler, başta Aden Körfezi’nde olmak üzere, Somali kaynaklı deniz haydutluğu saldırılarının hedefi haline gelmiştir. Özellikle Bab-El Mendeb Boğazı’nın yaşanan deniz haydutluğu saldırıları ile birlikte, dünyanın en tehlikeli düğüm noktası olarak ifade edildiği zamanlar olmuştur (Fung, 2011: 2100). Arap Denizi ve Umman Körfezi alt bölgelerinde de Somalili deniz haydutları tarafından saldırılar gerçekleştirildiği ifade edilse de bu alanlardaki saldırılar sınırlı sayıda olmuştur (IMB, 2012). Buna rağmen, ifade edilen bölgeler deniz haydutluğu açısından riskli bölge olarak nitelendirilmektedir. Umman Körfezi’nin çıkışının BMP4 kapsamında HRA’da yer aldığı düşünüldüğünde bu alt bölgede sefer yapan gemilerin de sıkı güvenlik önlemlerini uygulamaları gerekmektedir.

Batı Hint Okyanusu bölgesinde, açık denizlerde seyir yapan gemilere silahlı grupların çıkması, geminin kaçırılması ve güvenli limanlara çekilerek fidye taleplerinde bulunulması yöntemi izlenmektedir (Middleton, 2008: 5). Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırılar, çoğunlukla gemiye tam-otomatik silahlarla ateş etme, gemiye çıkma, personeli rehin alma ve gemiyi kaçırma şeklinde olmuştur (Fung, 2011: 2097, IMB, 2012). Güney Doğu Asya ve Malakka Boğazı bölgelerinde görülen küçük, kısa mesafe seyir yapan gemilere saldırılmasının aksine Batı Hint Okyanusu’nda deniz haydutları uluslararası sefer yapan büyük ticari gemileri hedef almaktadırlar.

Küçük ve manevra yeteneği yüksek tekneler ile yapılan saldırıların, alınan güvenlik önlemleri ile birlikte gelişmesi ve saldırıların daha büyük ana tekneler kullanılarak uzun mesafelere kadar ulaşması bu bölgede gündeme gelmiştir. Deniz haydutlarının gemiyi ele geçirme sürelerinin 15 dakika gibi kısa bir süre içerisinde gerçekleştiği de göz önünde bulundurulduğunda, Batı Hint Okyanusu’nda görev yapan askeri gemilerin deniz haydutluğu saldırılarının zamanında engellenmesi mümkün olmamaktadır (Ploch ve diğerleri, 2011: 10).

Batı Hint Okyanusu bölgesinde yaşanan Somali bazlı deniz haydutluğu olayları kronolojik olarak incelendiğinde bölgenin genel güvenlik durumu daha net anlaşılmaktadır. Buna göre, 2008 yılında dünya çapında gerçekleşen ve teşebbüs edilen toplam 293 deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayı yaşanmıştır. 293 olayla en büyük yüzdeyi oluşturan bölge 92 olay ile Aden Körfezi olarak görülmektedir (IMB, 2009). Somali çevresinde gerçekleşen 19, Tanzanya çevresinde gerçekleşen

14 olayın bu sayıya eklenmesi ile Batı Hint Okyanusu bölgesindeki deniz haydutluğu olaylarının 2008 yılında deniz güvenliğine ciddi bir tehdit oluşturduğu görülmektedir (IMB, 2009: 6). Buna ek olarak 2008 yılında Aden Körfezinden gerçekleşen deniz haydutluğu olayları sonucu toplamda 42 tekne kaçırılmıştır (IMB, 2009: 22). Bunun sonucu Somalili deniz haydutları şiddet içeren yöntemlerle ve kaçırmalarla gündeme gelmiştir. Deniz güvenliği adına bölgede yoğun çalışmalar söz konusu olmuştur.

2009 yılı bölge açısından deniz haydutluğunun değişim yarattığı bir dönem olarak görülmektedir. Bölgede deniz güvenliğini arttırmak adına, Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi (MSCHOA) tarafından 464 deniz mili uzunluğunda Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru (International Recommended Transit Corridor-IRTC) oluşturulmuştur. Bu koridor birçok gemi tarafından tercih edilmiş ve bölgedeki deniz haydutluğu olaylarına daha hızlı cevap verilmesine imkân sağlamıştır. Bölgede askeri gemilerin görev yapmasına ve gemilerce önlemlerin alınmasına rağmen deniz haydutluğu olayları belirli alanlarda sınırlı kalmayıp karadan daha uzak mesafelerde yaşanmaya devam etmiştir. Somali'den 600 deniz mili açıklara kadar saldırılar olduğu bildirilmiştir (IMB, 2010: 23). Özellikle IRTC oluşturulmasının deniz haydutluğu faaliyetlerini zorlaştırdığı ve bunun sonucu olarak deniz haydutlarının karadan uzak mesafelere saldırılar düzenlediği ifade edilmiştir (Middleton, 2011: 24). Bu süreçte 47 geminin kaçırıldığı ve 867 gemi personelinin rehine olarak alındığı rapor edilmiştir. Somalili deniz haydutlarının alınan önlemlerle birlikte kendilerini geliştirdiği ve daha uzak mesafelere saldırılar düzenlediği, gemi personeli ve rehinelere karşı şiddet içerikli davranışların arttığı ortaya konulmuştur.

2010 yılında Somalili deniz haydutlarınca rehin alınan gemi mürettebatı sayısı 1016'ya kadar çıkmıştır (IMB, 2011: 19). Bölgede alınan güvenlik önlemleri ile birlikte deniz haydutluğu tekrar şekil değiştirerek kaçırılan gemilerin kullanılması yöntemi gündeme gelmiştir. Kaçırılmış olan ticari tekneler deniz haydutlarını kıydan açık bölgelere kadar götürme ve ardından bu teknelerden bırakılan ufak botlarla gemilere saldırılar düzenlenme gibi yöntemlerle sürpriz saldırılar gerçekleşmeye başlamıştır. Batı Hint Okyanusunun alt bölgesi olan Aden Körfezi'nde alınan önlemler ve askeri gemilerin mevcut deniz güvenliğini koruma çabaları ile saldırılar bu alt bölgede % 50'ye varan ölçüde düşmüştür (IMB, 2011: 19; IMO, 2011: 2). Batı

Hint Okyanusu'nda askeri gemilerin devriye gezdiği alanlar dışında ve özellikle kıyıda uzak bölgelerde yaşanan saldırılarda ise artış gözlemlenmiştir.

2011 yılına gelindiğinde Somalili deniz haydutlarının saldırı sıklıklarının arttırmasına rağmen başarı oranlarının düştüğü gözlemlenmiştir (IMO, 2012: 2; IMB, 2012: 20). Doğu Hint Okyanusu'nda görev yapmakta olan askeri gemilerin oluşturduğu güvenlik koridorlarına karşı, deniz haydutları yasadışı faaliyetlerinin alanını genişleterek cevap vermişlerdir. Buna karşın sektörün bilinçlenmesi, güvenlik farkındalığının artması ve askeri gemilerin anında cevap veremediği tehditlere karşı “Özel Deniz Güvenlik Şirketleri” (ÖDGŞ) ve bunların personeli olan “Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personellerinin” (SÖGGP) gemilerce kullanılmaya başlanması ile deniz haydutlarının saldırılarındaki başarılar ciddi oranda azalmıştır (IMB, 2013: 20).

2012 yılı bölgede görülen deniz haydutluğu olaylarının düşüşe geçtiği yıl olarak görülmektedir. Saldırıların azalmasındaki sebebin, birimler tarafından kara ve deniz üzerinden yürütülen deniz haydutluğu karşıtı operasyonlar ve En İyi Yönetim Uygulamaları (BMP) ve ÖDGŞ kullanımının olduğu ifade edilmiştir (IMB, 2013: 20). Batı Hint Okyanusu'nda alınan önlemlerle birlikte hem sayı hem de başarı olarak saldırılar azalmıştır.

2013 yılında Somalili deniz haydutlarının gerçekleştirdiği saldırı sayısı bakımından en düşük yıl olarak görülmektedir. ICC IMB'ye göre Somalili deniz haydutları tarafından sadece 15 olay gerçekleştirilmiştir. Somalili deniz haydutlarının 2008 yılından beri tehdit ettikleri suların güvenliğinin sağlandığı ifade edilmektedir (IMB, 2014: 20).

2014 yılında Somalili deniz haydutları tarafından sadece 11 olay gerçekleştirilmiştir. Bu 11 olayın ise sadece 2 tanesinde gemilere ateş açılmıştır (IMO, 2015). Verilere bakıldığında 2013 yılında yaşanan düşüş ile birlikte 2014 yılında Somalili deniz haydutluğunun başarı oranının oldukça zayıfladığı söylenebilir.

2015 yılına gelindiğinde ise, 1 Ocak 2015 ile 30 Eylül 2015 tarihleri arasında Somalili deniz haydutları tarafından hiç bir saldırı gerçekleştirilmediği rapor edilmiştir (IMB, 2015b). Bölgede deniz haydutluğunun bertaraf edilmesi ve saldırıların sonlanması ile HRA daha dar bir alanı kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Yine de gemiler tarafından alınan güvenlik önlemlerinin azaltılması

ve güvenlik farkındalığının düşmesi ile Batı Hint Okyanusu'nda yaşanabilecek deniz haydutluğu saldırılarının yeniden ortaya çıkabileceği ifade edilmektedir (BIMCO, 2015).

Genel olarak bakıldığında Batı Hint Okyanusu bölgesinde yaşanan deniz haydutluğu olayları küresel anlamda günümüz dünyasını en çok etkileyen faaliyetler olmuştur. Deniz güvenliğinin bu sıra dışı tehdit ile gündeme gelmesi konusunda Batı Hint Okyanusu bölgesinde faaliyet gösteren Somalili deniz haydutlarının etkisi azımsanamayacak boyutlardadır.

2.4.2 Doğu Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya

Doğu Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya bölgesinde görülen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları, diğer bölgelerde görülen deniz haydutluğu olaylarından daha da eskilere dayanmaktadır. Hatta Güneydoğu Asya bölgesinde deniz haydutluğunun neredeyse balıkçılığa alternatif bir kazanç olarak değerlendirildiği düşünülmektedir (Van der Meijden, 2008: 18). Deniz haydutluğu gerçekleştiren örgütlerin sadece bu suç faaliyetine değil, kaçakçılık gibi başka organize suçlara da dâhil oldukları bilinmektedir (Batır, 2011: 174). Asya'da yaşanan ekonomik kriz ile birlikte 2000 yılından itibaren tehdit hızlı şekilde tekrardan gündeme gelmiş ve özellikle Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi gibi alanları tehdit etmeye başlamıştır (Chalk, 2008: 5; William, 2009: 40). Endonezya ve Filipinler gibi takımda devletlerindeki halkın sosyo-ekonomik durumları deniz haydutluğunun yaygınlaşmasında rol oynamaktadır (Batır, 2011: 175).

Endonezya sularına yakın yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarında, haydutlar gemilere bıçak ve benzeri kesici aletlerle çıkarak gemi malzemeleri ve kıymetli eşyaları çalmaktadırlar. Saldırıları genellikle gece vakitlerinde gerçekleşmektedir. Bu tür saldırılara çoğunlukla liman ve demirleme bölgelerinde rastlanmaktadır (Bilgin, 2012: 56). Bu bölgede gerçekleşen silahlı soygun olayların birçoğunun ise raporlanmadığı düşünülmektedir. Bu tehdide karşın Endonezya deniz polisi tarafından belirli demirleme bölgelerinde vardiya sistemi uygulanmakta ve gemilerin korunan bölgelere demirlemesi tavsiye edilmektedir.

Bangladeş'te, 1980'lerde limanlarda hırsızlık şeklinde başlayan faaliyetler 1990'lı yıllarda gemilere yapılan saldırılar haline gelmeye başlamıştır (Batır, 2011:

168). 2009 ve 2010 yıllarında özellikle artış gösteren deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları 2015 yılına gelindiğinde azalma gösterse de saldırıların tamamen önüne geçilmemiştir. Günümüzde Bangladeş, Doğu Hint Okyanusu bölgesi deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölge olarak değerlendirilmeye devam edilmektedir. Bu nedenle bölge bazında güvenliğin yüksek tutulmasına yönelik çabalar devam etmektedir (IMB, 2009: 23, IMB, 2015: 18). Bulunduğu alan bakımından önemli bir deniz ticareti rotası içermeyen Bangladeş'te deniz haydutluğu olayları küresel boyuttaki endişelerden uzakta kalmaktadır. Olayların çoğunluğunun silahlı soygun şeklinde sonuçlanması da bu duruma katkı sağlamaktadır. Ancak bölgede olası güvenlik zafiyetlerinin artması ve Somali örneğinde olduğu gibi saldırıların şeklinin değişmesi ve yaşanacak hızlı bir artış, önüne geçilmesi zor durumlara yol açacaktır.

Malakka Boğazı ise bölgede bulunan önemli düğüm noktalarından biri olarak değerlendirilmektedir. Malakka Boğazı, Pasifik ve Hint Okyanusu'nu birbirine bağlayan, Asya ile Ortadoğu arasındaki en kısa rota olarak bilinmektedir. Günlük 15 milyon varil ile dünyanın ikinci en büyük düğüm noktası haline gelen Malakka Boğazı, başta gelişmekte olan Asya pazarı için büyük önem arz etmektedir (Ballout, 2013). Ham petrolün yanı sıra, her yıl dünya LNG ticaretinin 2/3'lük bölümünün Malakka Boğazı üzerinden gerçekleştirildiği görülmektedir (Fung, 2011). Buna karşın bölgede yaşanan deniz haydutluğu olayları ve terör tehditleri nedeniyle bölge deniz ulaştırması açısından tehlikeli bir düğüm noktası haline gelmiştir (UNSC, 2011). Dar yapısı ve kısıtlı manevra alanına ek olarak yoğun gemi trafiğine sahip olan Malakka Boğazı bu özellikleriyle deniz haydutluğunun hedefi olarak görülmektedir. Daha girişken güvenlik önlemleri ve deniz haydutluğuna karşı çalışmalar ise bölgedeki silahlı soygun ve deniz haydutluğunu azaltmayı başarmıştır (IMB, 2015: 18). Yıllar içerisinde alınan güvenlik önlemleri, deniz haydutluğu olaylarının önüne geçmeyi başarsa da Malakka Boğazı halen güvenlik açısından önem verilmesi gereken bir bölge olarak görülmektedir. Nitekim ABD, Çin, Japonya ve Hindistan, sırasıyla birinci, ikinci, üçüncü ve altıncı en büyük enerji tüketicileri olarak, enerji arz güvenliklerini sağlamak adına Malakka Boğazı'nın stratejik konumunu da göz önünde bulundurarak, bu bölgedeki güvenlik önlemlerini devam ettirmek istemektedirler (Vavro, 2008: 15).

Bölgede yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar tür bakımından incelendiğinde genellikle düşük şiddet içeren soygun olayları en yüksek yüzdeyi oluşturmaktadır. Bununla birlikte ticari gemilere yapılan saldırıların deniz haydutlarını cesaretlendirmesi ve daha fazla kazanç adına saldırılar ile birlikte şiddetin de artabileceğinin göz önünde bulundurulması gereklidir.

2.4.3. Batı Afrika ve Gine Körfezi

Batı Afrika'daki deniz haydutluğu doğrudan petrol üretimi ve ulaştırmasıyla ilişkilendirilmektedir (Kennedy ve diğerleri, 2011). Nijerya devletinin zayıf ekonomik ve siyasi durumu, deniz haydutluğu tehditleri ile başa çıkmasını daha güç hale getirmektedir. Deniz haydutları ise bu otorite boşluğundan yararlanmakta ve 2005'ten beri bölgede petrolün ana kaynağı olan, uluslararası petrol platformlarına ve tankerlere saldırılar düzenlemektedirler (Osaretin, 2011: 188). Bölgede petrolün bulunması, halka bir yarar sağlamadığı gibi atıklar ve sızan petrol yüzünden tarım ve balıkçılık gibi faaliyetlerin de sekteye uğraması deniz haydutluğu faaliyetlerini arttırmaktadır.

Gine Körfezi yıllar içerisinde, Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya'ya giden enerji hammaddelerinin ulaştırma rotasında bir merkez haline gelmiştir (Anyimadu, 2013: 8). 2013 yılı itibariyle, bölge günlük 5,4 milyon varillik bir petrol miktarına kaynak olmuştur (House, 2012). 2012 yılı itibariyle Gine Körfezinde, deniz haydutluğu olaylarının şiddeti Aden Körfezi'nde yaşanan olaylar kadar dikkat çeker hale gelmiştir (Osinowo, 2015). Nijerya açıklarında görülen deniz haydutluğu olayları genellikle karasularında gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle IMB tarafından varış limanları Gine Körfezi ve civarında olmayan gemilerin bu sulardan uzak seyir yapmaları önerilmektedir (IMB, 2013). Gine Körfezi'nde görülen deniz haydutluğu saldırılarının Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu bölgesindeki olaylardan farkı da, bu saldırıların kısmen siyasi olmasıdır (Koşaner, 2010: 25).

ICC IMB'nin raporuna göre; 2007-2011 yılları arası Batı Afrika'da gerçekleşen 252 saldırının, 140'ı Nijerya kıyılarında gerçekleşmiştir (IMB, 2011: 5-6; Tepp, 2012: 187). Diğer bölgelerde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetlerine göre Gine Körfezi'nde yaşanan olaylar, rehin alma ya da fidye istemeden daha çok tankerlerdeki petrolün çalınması şeklinde gözlemlenmiştir (UNSC, 2011). Bu durum

da özellikle bölgenin deniz güvenliği açısından ne kadar vahim durumda olduğunu göstermektedir. 2016 yılı itibariyle petrol varil fiyatlarının 30 dolara kadar düşmesi ile yüke karşı gerçekleştirilen bu saldırıların risk/kazanç faktörü bakımından verimli olmayacağı düşünülmektedir. Buna karşın deniz haydutluğu bölgede ciddiyetini sürdürmekte ve halen gemi kaçırma olayları raporlanmaktadır.

2.4.4. Güney Amerika

Güney Amerika bölgesi deniz haydutluğu olaylarının diğer bölgeler kadar yoğun olarak yaşanmadığı bir bölgedir. Yine de Brezilya, Peru, Venezüella, Haiti gibi bölgeler deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları ile gündeme gelmektedir. Bu bölgelerdeki saldırılar yoğunluk olarak silahlı soygun şeklinde gerçekleşmekte ve limanlardaki gemilerde yoğunlaşmaktadır.

2008 yılında Güney Amerika'da, Peru'da 5, Venezuela'da 3, Ekvator'da 2, Haiti'de 2, Brezilya'da 1 ve Kolombiya'da 1 olay olmak üzere toplam 14 deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayı gerçekleşmiştir (IMO, 2009). Yıllar içerisinde Güney Amerika bölgesinde gerçekleşen olaylarda bir artış görülmemektedir. 2015 yılına bakıldığında Kolombiya'da 2, Haiti'de 1 olay olmak üzere toplam 3 olay raporlanmıştır (IMB, 2015: 5). Güney Amerika'da gerçekleşen deniz haydutluğu olaylarında hedef, gemide bulunan nakit para, gemi yükü, personele ait değerli eşyalar, gemi donanımlarıdır.

2.5. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN İSTATİSTİKLERİ

1984 yılından beri yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları 2014 yılı itibariyle 7043 olarak kaydedilmiştir (IMO, 2015: 3). Bu olayların 2674 tanesi sadece altı yıl içerisinde yaşanmıştır. Yüzde olarak bakıldığında son altı yıl içerisinde gerçekleşen olaylar toplam saldırıların % 38'ine denk gelmektedir. Bu saldırılar gerek medya gerekse akademik çevre ve denizcilik endüstrisinin bu konudaki tedirginliğini açıklar niteliktedir. Bu konuda öne çıkan bir unsur ise IMO ve IMB tarafından verilen olay sayıları arasında ciddi farklılıklar olduğudur. Bu kapsamda **Tablo 4**'te IMO ve ICC IMB tarafından raporlanan toplam deniz haydutluğu olayları karşılaştırılmıştır.

Deniz haydutluğunun en yoğun yaşandığı altı yıl içerisinde teşebbüs edilen ve gerçekleşen olay sayısı farkının 285’e kadar çıktığı tablo 4’ten görülmektedir. Bu farklılığın sebebi ise IMO ve IMB’in verilerini aldıkları kaynakların farklı olması olarak gösterilmektedir. Ayrıca en büyük farklılık yaşanan olaylarda değil teşebbüs (attempted) başlığı altında verilen sayılarda görülmektedir (IMB, 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015a; IMO, 2009b, 2010, 2011; 2012b; 2013; 2014d; 2015). Özellikle deniz haydutluğu olaylarının artması ile güvenlik farkındalığının yükselmesi hatta evham boyutuna ulaşmasından kaynaklanan bir durum ile deniz haydutluğu bölgesinde görülen çoğu ufak teknenin “şüpheli” olarak raporlanması verilerde olası bir hatayı da beraberinde getirmektedir.

Tablo 4: Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Verilerinin Karşılaştırılması

Yıl	Gerçekleştirilen ve Teşebbüs Edilen Toplam Olay Sayısı		Kurumlar Arası Fark
	Uluslararası Denizcilik Örgütü	Uluslararası Denizcilik Bürosu	
2008	306	293	13
2009	406	406	-
2010	489	445	44
2011	544	439	105
2012	341	297	44
2013	298	264	34
2014	291	245	46
Toplam	2674	2389	285

Kaynak: IMO, 2009b; IMO, 2010; IMO, 2011; IMO, 2012b; IMO, 2013; IMO, 2014d; IMO, 2015; IMB, 2009; IMB, 2010; IMB, 2011; IMB, 2012; IMB, 2013; IMB, 2014; IMB, 2015a verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

UNITAR (2014: 10) tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun istatistikleri üzerine yapılan çalışmada, iki organizasyon tarafından yayınlanan verilerin farklı bir boyutuna değinilmektedir. Her ne kadar raporlar içerisinde yaşanan olayların ciddiyeti ve şiddeti konusunda bilgiler mevcut olsa da, veriler istatistiki ve görsel olarak yanlış yorumlanabilecek sonuçlar vermektedir. Örneğin 2014 yılında raporlanmış 291 olayın kaç tanesinin gerçekten “saldırı” başlığı taşıdığı önem arz etmektedir. Raporlarda verilen sayılar sadece BMDHS’deki deniz haydutluğu tanımını değil daha kapsamlı bir yapıya ait verilerdir. Limanlarda ve devletlerin karasularında, demirleme alanlarında yaşanan silahlı soygun olayları

sıklıkları sebebiyle deniz güvenliğini tehdit ettiğini inkâr etmemekle birlikte; gemiden bir halat çalınması ile geminin kaçırılması, rehin tutulması ve hatta mürettebatının öldürülmesinin ayırımına varılması gereklidir. Bu nedenle gelecekte deniz haydutluğu olaylarının UNITAR tarafından teklif edilen şiddet indeksi (severity index) kapsamında yorumlanması daha net bir yaklaşım olacaktır (UNITAR, 2014: 38).

2.5.1. IMO Deniz Haydutluğu Raporları (2008-2014)

IMO 1996 yılında itibaren düzenli olarak deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun raporları yayınlamaktadır. Bu raporlar yıl bazında incelendiğinde deniz haydutluğu konusunda daha kapsamlı bir görüntü elde edilmektedir. Buna karşın raporlanan toplam sayıdan, teşebbüslerin elenmesi ve daha ciddi sonuçlar içeren rehin alma, gemi kaçırma ve ölüm sonuçlarının incelenmesi şiddet açısından daha net bir tablo oluşturulmasına imkân sağlamaktadır.

IMO tarafından yayınlanan raporlarda Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu, Doğu Afrika, Batı Afrika, Güney Amerika, Arap Denizi bölgeleri için verilen veriler, ana bölgeler altında düzenlenmiş ve rehine, ölüm, gemi kaçırma ve teşebbüs sonuçlarına ayrılarak **Tablo 5** içerisinde gösterilmiştir. **Tablo 5**'te 2008-2014 yıllarına ait IMO deniz haydutluğu raporlarında, belirli yıllara ait çeşitli veriler dikkat çekmektedir. Toplam gerçekleşen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları sayısına bakıldığında, saldırı sayısı 2011 yılına kadar artış göstermekte ve 2011 yılında en yüksek seviyeye ulaşmaktadır. 2011 yılından sonra ise olaylar düzenli bir düşüş göstererek 2014 yılında en düşük seviyede gözlemlenmiştir. Bölge bazında incelendiğinde ise 2011 yılına kadar gerçekleşen ve teşebbüs edilen saldırıların çoğunluğunun Batı Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleştiği görülmektedir. 2011 yılından sonra ise Doğu Hint Okyanusu ve Batı Afrika bölgesinde yaşanan deniz haydutluğu olaylarının sıklığından bahsedilebilir. Buna karşın veriler teşebbüs bazında incelendiğinde Batı Hint Okyanusu bölgesinde görülen olayların çoğunluğunun deniz haydutluğu teşebbüsü olduğu anlaşılmaktadır. Buna rağmen deniz haydutları tarafından kaçırılan gemi sayısının Batı Hint Okyanusu'nda yoğunlaşması, deniz haydutlarının başarı yüzdesinin yüksekliğini gösterir niteliktedir.

Tablo 5: 2008-2014 IMO Deniz Haydutluğu Raporları

YIL	Bölgeler	Teşebbüs	Rehine	Kaçırma	Ölüm	Toplam Saldırı
2008	Batı Hint Okyanusu	78	703	44	1	161
	Doğu Hint Okyanusu	12	28	6	4	74
	Batı Afrika	8	40	1	-	50
	Güney Amerika	2	3	-	1	19
	Diğer	-	-	-	-	1
	Toplam	100	774	51	6	306
2009	Batı Hint Okyanusu	168	669	49	4	251
	Doğu Hint Okyanusu	14	52	4	1	71
	Batı Afrika	1	23	3	2	60
	Güney Amerika	1	2	-	-	35
	Diğer	-	-	-	1	2
	Toplam	196	746	56	8	406
2010	Batı Hint Okyanusu	172	951	50	2	267
	Doğu Hint Okyanusu	25	27	5	-	134
	Batı Afrika	10	42	2	-	47
	Güney Amerika	6	1	-	-	40
	Diğer	-	-	-	-	1
	Toplam	213	1021	57	2	489
2011	Batı Hint Okyanusu	238	476	60	7	314
	Doğu Hint Okyanusu	12	25	8	-	136
	Batı Afrika	17	68	8	2	61
	Güney Amerika	7	-	-	-	29
	Diğer	-	-	1	-	4
	Toplam	274	569	77	9	544
2012	Batı Hint Okyanusu	83	184	13	-	133
	Doğu Hint Okyanusu	7	16	1	-	116
	Batı Afrika	19	112	3	4	64
	Güney Amerika	6	-	9	-	21
	Diğer	-	-	-	-	7
	Toplam	115	312	26	4	341
2013	Batı Hint Okyanusu	19	34	2	-	59
	Doğu Hint Okyanusu	11	7	2	-	159
	Batı Afrika	20	93	9	1	54
	Güney Amerika	2	3	-	-	17
	Diğer	1	-	-	-	9
	Toplam	53	137	13	1	298
2014	Batı Hint Okyanusu	17	-	1	-	62
	Doğu Hint Okyanusu	15	71	13	2	174
	Batı Afrika	17	66	7	1	45
	Güney Amerika	-	-	-	-	9
	Diğer	-	-	-	-	1
	Toplam	49	137	21	3	291

Kaynak: IMO, 2009b; IMO, 2010; IMO, 2011; IMO, 2012b; IMO, 2013; IMO, 2014d; IMO, 2015 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

2.5.2. ICC IMB Deniz Haydutluğu Raporları (2009-2015)

ICC bünyesinde görev yapan IMB, 1992 yılında Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi'nin (PRC) kurulması ile birlikte yıllık olarak deniz haydutluğu ve silahlı soygun raporlarını yayınlamaktadır. ICC IMB tarafından deniz haydutluğu raporları Güneydoğu Asya, Uzak Doğu, Güney Amerika, Afrika ve dünyanın geri kalanı şeklinde olmak üzere farklı bölgeleri içerecek şekilde yayınlanmaktadır. Bu bölgeler, Batı Hint Okyanusu, Doğu Hint Okyanusu, Güney Amerika ve Batı Afrika ana bölgeleri altında toplanarak **Tablo 6'**da yeniden düzenlenmiştir. Toplam saldırı başlığı altında; gerçekleşen ve teşebbüs edilen tüm deniz haydutluğu olay sayıları verilmektedir. Ayrıca yıl bazında deniz haydutları tarafından rehine olarak tutulan gemiadamlarının sayıları ile birlikte yaşanan ölümler ve kaçırılan gemilerin sayıları gösterilmiştir. Bu ayırım yaşanan deniz haydutluğu olaylarının şiddetinin incelenmesine imkân sağlamıştır. **Tablo 6'**da verilen 2008-2014 yıllarına ait ICC IMB deniz haydutluğu raporları incelendiğinde, toplam gerçekleşen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları sayısının 2011 yılına kadar arttığı ve 2011 yılında en yüksek seviyeye ulaştığı görülmektedir. Bölge bazında incelendiğinde ise 2011 yılına kadar gerçekleşen ve teşebbüs edilen saldırıların çoğunluğunun Batı Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleştiği görülmektedir. 2011 yılından sonra ise Doğu Hint Okyanusu ve Batı Afrika bölgesinde yaşanan deniz haydutluğu olaylarının sıklığından bahsedilmektedir.

Tablo 6: 2009-2015 ICC IMB Deniz Haydutluğu Raporları

YIL	Bölgeler	Teşebbüs	Rehine	Kaçırma	Ölüm	Toplam Saldırı
2009	Batı Hint Okyanusu	170	930	47	4	218
	Doğu Hint Okyanusu	17	94	1	1	97
	Batı Afrika	10	23	1	1	46
	Güney Amerika	3	5	-	2	37
	Diğer	4	-	-	-	8
	Toplam	204	1052	49	8	406
2010	Batı Hint Okyanusu	154	1024	49	8	220
	Doğu Hint Okyanusu	28	120	4	-	142
	Batı Afrika	7	32	-	-	41
	Güney Amerika	7	5	-	-	40
	Diğer	-	-	-	-	2
	Toplam	196	1181	53	8	445
2011	Batı Hint Okyanusu	189	470	24	8	237
	Doğu Hint Okyanusu	10	144	8	-	119
	Batı Afrika	6	185	10	-	47
	Güney Amerika	5	3	-	-	25
	Diğer	3	-	3	-	11
	Toplam	218	802	45	8	439
2012	Batı Hint Okyanusu	66	329	18	2	90
	Doğu Hint Okyanusu	10	140	4	4	130
	Batı Afrika	14	113	6	-	51
	Güney Amerika	5	1	-	-	17
	Diğer	-	2	-	-	9
	Toplam	95	585	28	6	297
2013	Batı Hint Okyanusu	18	67	3	-	29
	Doğu Hint Okyanusu	12	133	4	-	167
	Batı Afrika	17	100	5	1	50
	Güney Amerika	3	4	-	-	18
	Diğer	-	-	-	-	-
	Toplam	50	304	12	1	264
2014	Batı Hint Okyanusu	13	-	-	-	11
	Doğu Hint Okyanusu	14	298	16	3	183
	Batı Afrika	14	144	5	1	42
	Güney Amerika	-	-	-	-	4
	Diğer	-	-	-	-	5
	Toplam	41	442	21	4	245
2015	Batı Hint Okyanusu	-	-	-	-	-
	Doğu Hint Okyanusu	18	216	13	-	202
	Batı Afrika	9	55	2	1	35
	Güney Amerika	-	-	-	-	8
	Diğer	-	-	-	-	1
	Toplam	27	271	15	1	246

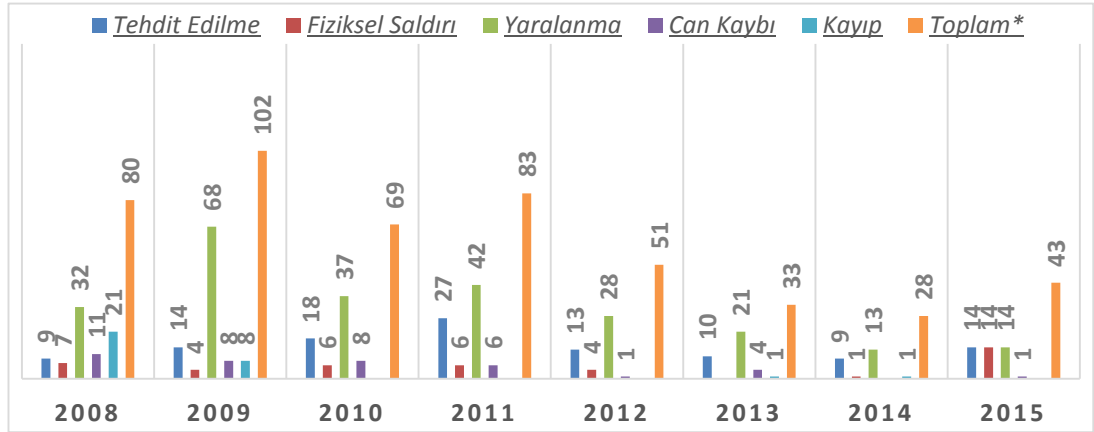
Kaynak: IMB, 2009; IMB, 2010; IMB, 2011; IMB, 2012; IMB, 2013; IMB, 2014; IMB, 2015a verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

2.5.3. Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemiadamlarına Yansıması

Deniz haydutluğu olaylarının küresel ekonomiye maliyeti, beraberinde getirdiği hukuksal sorunlar ve genel olarak deniz güvenliği tehditi ile birlikte, genellikle üzerinde çok durulmayan gemiadamlarına yansıyan boyutu da oldukça büyüktür. Kötü muameleler, kaçırılma ve saldırı korkusuyla birlikte yaşanan stres, yaralanmalar, rehin tutulma ve hatta ölüm gibi ağır sonuçlar deniz haydutluğunun gemiadamlarına yansıyan boyutunu oluşturmaktadır. **Tablo 5** ve **Tablo 6**'dan da görülebileceği üzere, belirli yıllarda deniz haydutlarınca bin kişinin üzerinde gemiadamı rehin tutulmuştur. Yaşanan fiziksel saldırılar, yaralanmalar ve can kayıpları da dikkate alındığında deniz haydutluğu konusunda en büyük bedeli ödeyenlerin gemiadamları olduğu ortadadır. Bu nedenle küresel boyutta deniz haydutluğundan zarar gören gemiadamı sayısının ortaya çıkarılması önem arz etmektedir. **Şekil 7** ve **Şekil 8**'de deniz haydutluğu olaylarının gemiadamlarına yansıması yıl bazında gösterilmiştir. Şekillerden de görüleceği gibi deniz haydutluğu sonucu gemiadamlarının yaşadığı en büyük tehlike rehin tutulmadır. Kaçırılan gemilerin personeli ile birlikte rehin alınması ve gemi mürettebatının fidye taleplerinde koz olarak kullanılması bu durumu açıklar niteliktedir. Deniz haydutluğu olayları sonucunda (göreceli olarak) düşük can kaybı görülmesi aynı nedenle açıklanmaktadır. Diğer ön plana çıkan tehlikelerden biri ise gemiadamlarının yaşadığı yaralanma durumlarıdır. Sayısı bini geçen rehin tutulma durumlarının, altı aya kadar çıkan süreler boyunca devam ettiği düşünülürse, bu durumun gemiadamları üzerinde bırakacağı etkililer yıkıcı olacaktır.

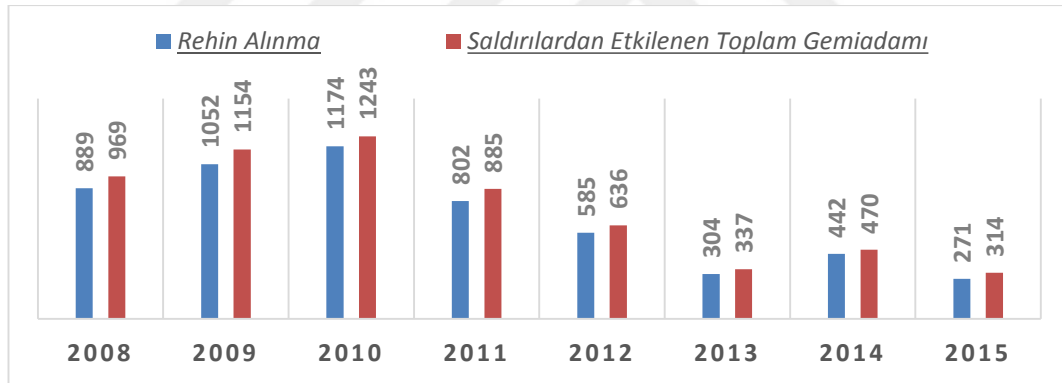
Genel eğilime bakıldığında 2008-2011 yılları arasında gemi mürettebatına gelen zarar devamlı yükseliş göstermektedir. 2011 yılı sonrası askeri operasyonlar ve özel deniz güvenlik şirketleri kullanımı ile birlikte gemiadamlarının yaşadıkları olumsuzluklarda bir düşüş gözlemlenmektedir (IMB, 2015: 19).

Şekil 7: Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemiadamlarına Yansıması - 1



Kaynak: IMB, 2009; IMB, 2010; IMB, 2011; IMB, 2012; IMB, 2013; IMB, 2014; IMB, 2015a; IMB, 2016 verileri kullanılarak oluşturulmuştur. *:Toplam sayılar rehin tutulan personeli kapsamamaktadır.

Şekil 8: Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemiadamlarına Yansıması - 2



Kaynak: IMB, 2009; IMB, 2010; IMB, 2011; IMB, 2012; IMB, 2013; IMB, 2014; IMB, 2015a; IMB, 2016 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

2.5.4. Deniz Haydutluğu Olayları Sonucu Kaçırılan Türk Gemileri

Açık kaynaklara bakıldığında, Türk gemilerinin ve Türk gemiadamlarının da deniz haydutluğu olaylarından etkilendiği görülmektedir. Türk gemilerine karşı gerçekleştirilen tüm deniz haydutluğu saldırılarının ve etkilenen gemiadamı sayısının ortaya çıkarılması mümkün olmasa da Türk gemilerinin kaçırılma olaylarının sıralanması mümkün olmuştur. Bu kaçırma olaylarından ilk dikkat çeken “YASA

Neslihan” isimli Türk kuru yük gemisinin kaçırılması olmuştur. 29 Ekim 2008 tarihinde mürettebatıyla birlikte kaçırılan “YASA Neslihan” deniz haydutlarına fidye ödenmesiyle 7 Ocak 2009’da serbest bırakılmıştır (Hürriyet, 2009). Bunun ardından 12 Kasım 2008 tarihinde “Karagöl” ve 8 Temmuz 2009 tarihinde “Hoziron 1” Somalili deniz haydutlarınca kaçırılmıştır (IHA, 2009; Şen, 2009). Bir başka örnek ise “Frigia” isimli, Malta bayraklı, Türk denizcilik firması Karya Denizcilik’e ait geminin 23 Mart 2010 yılında kaçırılması olmuştur (NTV, 2010). 2011 yılından sonra deniz haydutluğuna karşı mücadelelerin artmasıyla Türk gemilerinin kaçırılma olaylarının da azaldığı görülmektedir. Son olarak 15 Temmuz 2013 tarihinde Genel Denizcilik’e ait Malta bayraklı “Cotton” isimli tankerin kaçırılması Türk gemilerinin esir alınması olaylarının sonuncusu olarak görülmektedir (DHB, 2013). Bununla birlikte Türk gemilerine karşı olan saldırılar devam etmiş ancak kaçırılma olayları azalmıştır. Yıllar içerisinde ise deniz haydutluğu olayları şekil değiştirerek daha farklı bir boyut kazanmıştır. Bu sefer deniz haydutluğu olayları geminin kaçırılmasındansa gemiadamlarının kaçırılması şeklinde görülmeye başlanmıştır. Bunun sonucunda, 5 Kasım 2014 tarihinde Tersan Denizcilik’e ait “Basat” isimli tankere düzenlenen saldırıda iki gemiadamı kaçırılmıştır (Karakaş, 2014). Benzer bir olay ise 11 Nisan 2016 tarihinde Kaptanoğlu Denizcilik’e ait “Puli” isimli tankerde görev yapan altı Türk gemiadamının kaçırılması olmuştur (Sözcü, 2016). Tüm bu olaylar Türk denizciliğinin ve Türk gemiadamlarının da deniz haydutluğu saldırılarından etkilendiğini ve zarar gördüğünü göstermektedir.

2.6. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN KÜRESEL EKONOMİYE MALİYETİ

Günümüzde deniz haydutluğunun küresel ekonomi üzerinde oluşturduğu baskı inkâr edilemeyecek düzeydedir. Deniz ulaştırmasının sekteye uğraması, personele zarar gelmesi ve fidye istekleri deniz haydutluğu maliyeti konusunda öne çıkan unsurlar olarak görülmektedir. Ancak bu zararlar dışında deniz haydutluğunun neden olduğu yüksek sigorta primleri, güvenlik ekipmanı masrafları, ÖDGŞ hizmetlerine ödenen ücretler, rota değişiklikleri ve hız artışlarından kaynaklanan ek masraflar da mevcuttur. Bütün bunlara ek olarak navlun fiyatlarının da deniz haydutluğu tehlikesi ile dolaylı olarak artması deniz haydutluğunun yarattığı ek masraflar olarak sıralanabilir (Fung, 2011: 4).

Genel itibariyle deniz haydutluğunun küresel ekonomiye maliyetinin net olarak hesaplanması mümkün değildir. Çeşitli kaynaklarda, alınan önlemler sonucu doğan maliyetler farklı yöntemlerle hesaplanmış ve sonuçlar ortaya çıkmıştır. Resmi kaynaklarca açıklanan veriler ise güncelliğini yitirmiş durumdadır. Buna ek olarak çoğu güvenlik önleminin kaç gemi tarafından uygulandığının bilinmemesi ya da farklı kalemlerdeki önlemlerin gemiye göre değişiklik göstermesi, ancak tahmini bir maliyetin ortaya konmasına imkân vermektedir. Bu kapsamda deniz haydutluğunun 2011-2014 yılları arası ortalama tahmini maliyeti **Tablo 7**'de gösterilmiştir.

Tablo 7: Deniz Haydutluğunun Küresel Ekonomiye Maliyeti (2011-2014)

Giderler	Maliyet/ Milyon Dolar			
	2011	2012	2013	2014
Özel Deniz Güvenlik Şirketleri Ücretleri	*	150	*	598,1
Güvenlik Ekipmanları Maliyetleri	1.300	1.910	1200	3,2
Hız Artışı Maliyetleri	2.713	1.530	276	575,9
Rota Değişikliği Maliyetleri	583	290	0	15,2
Sigorta Primleri	635	550	186	103,4
Personele Ödenen Ek Ücretler	195	471	462	71,6
Askeri Operasyonların Maliyetleri	1.273	1.090	999	741,3
Fidye Ücretleri	160	32	0	0,5
Yargılama Maliyetleri	16	15	12	6,2
Deniz Haydutluğuna Karşı Organizasyonların Maliyetleri	20	24	45	57
Toplam	2.882	6.062	3.180	2.222,3

Kaynak: OBP, 2012; OBP, 2013; OBP, 2014; OBP, 2015

* 2011 ve 2013 yıllarına ait özel deniz güvenlik şirketi maliyetleri net olarak hesaplanmamış, bu şirketlere ait maliyetler güvenlik ekipmanları maliyetleri içerisine dâhil edilmiştir.

Tablo 7'de gösterilen maliyetler ile ilgili dikkat çeken bir unsur, belirli alanlardaki masrafların yıllara bağlı olarak büyük düşüşler göstermesi ve buna bağlı olarak diğer alanlardaki masrafların artışı olmuştur. 2011 yılında en yüksek gider kalemi gemiler tarafından uygulanan hız artışı olarak gözlemlenmiştir. Masrafların büyük çoğunluğunu oluşturan diğer unsurlar ise güvenlik ekipmanları ve askeri operasyonlar olarak görülmektedir. Deniz haydutluğu eylemlerinin yıllar içerisinde azalması ile tüm giderlerde bir düşüş olduğu gözlemlenmiştir. Buna ek olarak açık kaynaklarda 2014 yılına kadar, özel deniz güvenlik şirketlerinin net maliyeti

konusunda bir veri bulunmamaktadır. Özel deniz güvenliği ile ilgili maliyetleri, gemiler tarafından alınan güvenlik önlemleri ve güvenlik ekipmanları kapsamında ifade edilmiştir. Bununla birlikte, özel deniz güvenliğine sadece 2014 yılında 598 milyon dolar harcama yapılmış olması, bu sektörünün deniz haydutluğu ile mücadeledeki rolünü göstermektedir.

2.6.1. Kaçırılan Gemiler İçin Ödenen Fidyeye Maliyetleri

Deniz haydutları tarafından kaçırılan gemiler fidye talep edilmesi, deniz haydutluğunun maliyeti konusunda oldukça öne çıkan bir konu olmuştur. Bununla birlikte fidye miktarları gemi boyutuna ve saldırıların gerçekleştiği bölgeye göre de farklılık göstermektedir. Örneğin Güneydoğu Asya'da 2000'li yıllarda talep edilen fidye miktarları 200 bin dolar olarak gözlemlenirken, Batı Hint Okyanusu'nda rakam milyon dolarlarla ifade edilmektedir (Bilgin, 2012: 82; Middleton, 2011: 22). Buna ek olarak kaçırılan gemilerin rehin olarak tutulma süreleri de bölgeye göre farklılık göstermektedir. Batı Afrika'da kaçırılan gemiler 10-15 gün içerisinde serbest bırakılırken, Batı Hint Okyanusu'ndaki gemilerin altı aya kadar uzayan sürelerde rehin tutulduğu görülmüştür.

Fidyeye operasyonlarında genel uygulama, kaçırılan gemiler için ödenecek fidyeler üzerinde anlaşılması sonucunda, fidye ücretlerinin uçak, bot ya da helikopter tarzı araçlarla deniz haydutlarına teslim edilmesi şeklinde gerçekleşmektedir (Lansing ve Petersen, 2011: 4). Bu uygulama fidye ücretlerine ek olarak, arabuluculuk masrafları ve fidye ücretlerinin teslim edilmesinde kullanılan araçların masraflarını da beraberinde getirmektedir. Açık kaynaklarda fidye ücretlerinin ulaştırılması ile ilgili net masraflara ise yer verilmemiştir. Bu nedenle denizcilik endüstrisine fidye konusunda yansıyan maliyetler incelenirken, sadece deniz haydutlarının talep ettiği ücretler göz önünde bulundurulmuştur.

M/T Sirius Star gemisinin Somalili deniz haydutları tarafından kaçırılması belki de en çok bilinen deniz haydutluğu olaylarından biridir. Sirius Star, 2,2 milyon varil (350.000 metre³) ham petrol kapasiteli, 330 metre boyunda ve 60 metre genişliğinde, Liberya bayraklı (Suudi) Very Large Crude Carrier (VLCC) tankeridir. 2008 yılında Ümit Burnu rotası üzerinden ABD'ye gitmekte olan tanker Somalili deniz haydutlarınca saldırıya uğramıştır (Telegraph 2008). Bu saldırı sonucu

Kenya'nın güneydoğu açıklarında kaçırılan tanker için deniz haydutlarınca 3 milyon dolar fidye talep edilmiştir. Kaçırılma esnasında, üzerinde 2 milyon varil ham petrol bulunan tanker, 2009 yılında 3 milyon dolar fidye bedeliyle serbest bırakılmıştır.

M/T Samho Dream, Marshall Adaları bayraklı VLCC, 2010 yılında Irak'tan ABD'ye petrol taşırken Somalili deniz haydutlarının saldırına uğramış ve kaçırılmıştır. 300.000 ton ham petrol kapasitesine sahip, 330 metre uzunluğundaki ve 60 metre genişliğindeki gemi, personeliyle birlikte 217 gün rehin olarak tutulduktan sonra 9 milyon dolarlık fidye karşılığı serbest bırakılmıştır (BBC, 2010; Jones, 2011: 7).

M/T Maran Centaurus, deniz haydutlarınca kaçırılan üçüncü VLCC olarak gündeme gelmiştir. Daha önce kaçırılan ham petrol tankerleri gibi ABD'ye petrol taşımakta olan tanker, 2009 yılında Somalili deniz haydutlarının saldırısı sonucu kaçırılmıştır. 2 milyon varil ham petrol kapasiteli tanker, 5 - 7 milyon dolar arasında bir fidye karşılığı serbest bırakılmıştır (Chalk, 2010: 13).

M/T Irene SL, 2011 yılında Somalili deniz haydutları tarafından kaçırılan diğer bir VLCC olarak kayıtlara geçmiştir. Kaçırıldığı sırada Füceyre'den (Birleşik Arap Emirlikleri'ni oluşturan emirliklerden biri) ABD'ye, 2 milyon varile yakın ham petrol taşımakta olan tanker, 11-13,5 milyon dolar fidye karşılığı serbest bırakılmıştır (Bowden ve Basnet, 2012: 12; Mwangura, 2011).

Bu örnekler dışında kaçırılan çoğu gemi için fidye talep edilmesi ile birlikte, 2011 yılında toplam 160 milyon dolar, 2012 yılında ise toplam 32 milyon dolarlık fidye ücretlerinin ödendiği kaynaklarca ifade edilmiştir (OBP, 2012: 1; OBP: 2013: 1; OBP, 2014: 7; OBP, 2015: 2).

Gemilerin serbest bırakılması için ödenen fidyelerin ve gemiler üzerinde bulunan yüklerin miktarlarına bakıldığında, sadece bu masrafların bile denizcilik endüstrisi üzerinde ekonomik baskı yarattığı ortadadır. Bunun dışında pazarlıklar esnasında oluşan maliyetler, geminin tutulduğu süre boyunca kaybedilen fırsat maliyetleri, fidyenin ödenmesinde kullanılan araçların maliyetlerinin de fidye maliyetleri kapsamında görülmesi gerektiği düşünülmektedir (Lansing ve Petersen, 2011: 4).

2.6.2. Gemilerin Rota ve Hız Değişikliğinin Maliyeti

Deniz haydutluğu saldırılarının artması ile özellikle düşük hızlarda ilerleyen gemilerle birlikte fribordu düşük gemiler tehdit altında kalmaya başlamışlardır (Batır, 2011: 156). Buna ek olarak HRA'da seyir yapan gemiler için talep edilen yüksek sigorta bedelleri sebebiyle gemiler bu masraflardan ve tehlikelerden kaçınmak adına rota değişikliklerine gitmeye başlamışlardır. Bu noktada, seyir süresi açısından büyük öneme sahip Süveyş Kanalı gibi düğüm noktalarının deniz haydutluğu açısından riskli bölgelere yakınlığı gündeme gelmiştir. Deniz haydutluğunun yoğun olarak görüldüğü bu bölgelerden kaçınma adına ise Ümit Burnu'nu rotasını kullanma durumu bir alternatif olmuştur (Bowden ve diğerleri, 2010: 12). Bendall (2009) tarafından yapılan karşılaştırma, gemilerin Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu rotasını tercih etmeleri sonucu, ortalama 3.500 – 7.000 deniz mili arası ek mesafe seyir yapmaları gerektiği ortaya konmuştur (Bendall, 2009: 7). Bu boyuttaki rota değişiklikleri de gemilerin seyir sürelerini büyük ölçüde etkilemiş ve ek maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu nedenle gemiler tarafından rota değişikliğine gidilmeden önce, deniz haydutluğuna karşı alınan önlemlerin ve hava koşullarının dâhil edildiği bir risk değerlendirmesi yapılması tavsiye edilmiştir. Genel tahminlere göre bu ölçüde bir rota değişikliğinin gemiler üzerinde yaratacağı ek maliyet 3 milyar dolar civarında olmaktadır (Batır, 2011: 157; Bilgin, 2012: 93). Bununla birlikte, 2015 yılında petrol fiyatlarının ciddi oranda düşmesi rota değişikliğinden kaynaklanan ek maliyetleri azaltmıştır (Manisha, 2015). Batı Hint Okyanusu bölgesinde deniz haydutluğunun büyük ölçüde azalması ile de deniz haydutluğuna karşı rota değiştirme uygulaması daha az tercih edilmeye başlanmıştır.

Rota değişikliklerine ek olarak HRA'dan geçen gemilerin BMP4 kapsamında süratli geçiş yapmaları tavsiye edilmiştir. Ancak farklı tip makinelere sahip gemilerin farklı hızlarla deniz haydutluğu bölgesinden geçiş yapmaları, deniz haydutluğu çerçevesinde hız artışı maliyetinin net olarak hesaplanmasına imkân vermemektedir. Açık kaynaklardaki verilere incelendiğinde ise hız artışına dair ortalama maliyetlerin 2011-2014 yılları arasında toplam 5 milyar dolara yaklaştığı görülmektedir (OBP, 2012: 1; OBP: 2013: 1; OBP, 2014: 7; OBP, 2015: 2).

2.6.3. Sigorta Maliyetleri

Artan deniz haydutluğu saldırıları sonucu gemilerin kaçırılması ile denizcilik alanındaki sigorta primlerinde de artışlar gözlemlenmiştir. Bu kapsamda, denizcilik endüstrisinde bulunan farklı sigorta türlerinde farklı oranlarda prim artışları gözlemlenmiştir. 2011-2014 yılları arasında deniz haydutluğunun sigorta üzerindeki etkisinin toplamda 1,5 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir (OBP, 2012: 1; OBP: 2013: 1; OBP, 2014: 7; OBP, 2015: 2).

Buna ek olarak HRA’da seyir yapmakta olan gemiler, savaş ve kaçırma sigortası gibi ek sigorta masrafları ile karşı karşıya kalmışlardır. Bu artışlardan en büyüğü ise savaş riski sigortası kapsamında gerçekleşmiştir. Savaş riski sigortasının kapsamı, sigorta poliçesindeki teminatlara göre değişmekle beraber, genel olarak geminin ve yükün deniz haydutluğu ve savaş durumundan dolayı uğrayabileceği olası zararlar olarak tanımlanmıştır. Aden Körfezi ve Somali açıklarının, sigorta kuruluşu Lloyds Market Association Joint War Committee tarafından Mayıs 2008 tarihinde savaş tehdidi altındaki denizalanı olarak ilan edilmesi ile savaş riski primlerinin 300 kat arttığı ifade edilmektedir (Batır, 2011: 155). Batı Afrika’da Benin, Gine Körfezi ve Nijerya sularının da savaş açısından yüksek riskli bölge olarak ilan edilmesi ile sigorta primlerinde artış gözlemlenmiştir (Bowden ve diğerleri, 2010: 10-11).

Kaçırma ve fidye sigortası ise yüksek oranda prim artışı görülen bir başka denizcilik sigortası olmuştur. Gemi personelinin kaçırılması ve fidye istenmesi sonucu ortaya çıkan masrafları karşılamak üzere yapılan bu sigortanın primlerinin, deniz haydutluğunun yoğun olarak yaşandığı yıllar içerisinde 10 kat arttığı tahmin edilmektedir (Batır, 2011: 155; Bowden ve diğerleri, 2010: 11).

2.6.4. Askeri Operasyonların Maliyetleri

Özellikle Hint Okyanusu bölgesinde Atalanta Harekâtı, Okyanus Kalkanı Harekâtı ve CTF 151 kapsamında deniz haydutluğuna karşı çeşitli askeri gemiler görev yapmaktadır. Bu askeri operasyonlar, deniz güvenliğini sağlamakla beraber yakalanan deniz haydutlarının yargıya teslim edilmesi amacıyla bölgede çeşitli faaliyetler gerçekleştirmektedirler. Bu kapsamda farklı askeri harekâtlar çerçevesinde farklı sayıda gemi bölgede görev yapmaktadır. Örneğin, deniz haydutluğunun yoğun

olarak yaşandığı 2011 yılında bölgede ortalama 20 - 40 askeri geminin görev yaptığına dair veriler mevcuttur (Bowden ve diğerleri, 2010: 16).

Bu gemilerin günlük maliyetleri, idari masraflar, gemi rotasyonları ve planlamalar ile askeri operasyon maliyetleri deniz haydutluğu konusunda en büyük kalemlerden biri olmuştur. 2011 yılında bu askeri harekâtlara ait sadece idari masrafların; EUNAVFOR için 8 milyon avro, NATO Okyanus Kalkanı için ise 5,5 milyon dolar olduğu açıklanmıştır. Buna karşın 2011-2014 yılları arasındaki askeri operasyonların toplam maliyeti 4 milyar dolar olarak ifade edilmektedir (OBP, 2012: 1; OBP, 2013: 1; OBP, 2014: 7; OBP, 2015: 2).

2015 yılında ise deniz haydutluğu tehditinin kontrol altına alınması ile bölgede görev yapan askeri gemi sayısı da azalmıştır. 2015 yılında, NATO Okyanus Kalkanı kapsamında 1, Atalanta Harekâtı kapsamında 3 ve CTF 151 kapsamında 2 geminin Hint Okyanusu'nda görev yaptığı görülmektedir (EUNAVFOR, 2016; NATO, 2015). Bu nedenle 2015 ve 2016 yıllarında deniz haydutluğu kapsamında yürütülen askeri operasyonların maliyetlerinde düşüş gözlemlenmiştir.

Durum Türkiye açısından incelendiğinde, Türk silahlı kuvvetlerinin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında bahsedilen askeri operasyonlarda görev aldığı görülmektedir. Deniz Kuvvetleri tarafından TBMM'ye sunulan bilgi çerçevesinde, Türk askeri güçlerinin deniz haydutluğuna karşı 2012 yılında yaptığı harcamaların 17 milyon dolar olduğu ifade edilmektedir (UDHB, 2016: 20). 2015 yılına kadar gerçekleştirilen askeri operasyonlar kapsamındaki toplam maliyet konusunda ise bir veri bulunmamaktadır. Bu kapsamda Türk deniz kuvvetleri tarafından NATO Okyanus Kalkanı'nda görev yapan gemiler ve bu gemilerin görev süreleri incelenerek toplam tahmini maliyet ortaya konulmuştur. Bu hesaplamada açık kaynaklarda belirtildiği üzere, askeri gemilerin günlük ortalama operasyon maliyeti 50.000 - 82794 dolar arasında kabul edilmiştir (Bateman, 2010: 748; Bowden ve diğerleri, 2010: 16). Buna ek olarak, Türkiye'nin Okyanus Kalkanı harekâtı dışında CTF 151 tarafından gerçekleştirilen operasyonlara da katıldığı bilinmektedir. Operasyona katılan gemilerin net hizmet sürelerine ait verilere ulaşamadığı için, sadece Okyanus Kalkanı harekâtına katılan Türk gemilerinin tahmini maliyetleri hesaplanmış ve **Tablo 8**'de verilmiştir. Açık kaynaklarda ifade edilen askeri gemilerin ortalama maliyetleri baz alındığında Deniz Kuvvetleri tarafından yapılan

harcamaların tahmini maliyetleri 41 milyon dolar ile 66 milyon dolar arası olarak görülmektedir.

Tablo 8: NATO Harekâtı Kapsamında Türk Askeri Güçlerinin Maliyeti (2012-2015)

Gemi İsmi	Hizmet Süresi	Gün	Maliyet - (\$)	
			İyimser (50.000 \$)	Kötümser (80.000 \$)
<i>TCG Gediz</i>	Ağustos-Kasım 2009, Nisan 2015	150	7.500.000	12.000.000
<i>TCG Gelibolu</i>	1 Temmuz - 6 Ağustos 2010	36	1.800.000	2.880.000
<i>TCG Gaziantep</i>	Aralık 2010 – Haziran 2011	210	10.500.000	16.800.000
<i>TCG Giresun</i>	Ocak – Haziran 2012	180	9.000.000	14.400.000
<i>TCG Gökova</i>	Haziran 2012 - Aralık 2012	210	10.500.000	16.800.000
<i>TCG Büyükkada</i>	26 Ocak-15 Nisan 2015	47	2.350.000	3.760.000
Toplam		833	41.650.000	66.640.000

Kaynak: NATO, 2015 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

2.6.5. Gemi Bünyesinde Alınan Güvenlik Önlemlerinin Maliyetleri

BMP kapsamında HRA’da seyir yapan gemilerin deniz haydutluğu saldırılarından korunmak adına gemi bünyesinde oluşturabilecekleri fiziksel bariyerlerden bahsedilmektedir. Öldürücü olmayan ve yüksek şiddeti içermeyen bu güvenlik donanımları gemi sahiplerine ve işletmecilerine ekstra maliyet yaratmaktadır. Gemi etrafına dikenli tel döşenmesi, kum torbaları ile bariyerler oluşturulması, ses silahlarının kullanılması ve sığınak oluşturulması gibi uygulamalarda, geminin büyüklüğüne göre farklı maliyetler ortaya çıkmaktadır. Bilgin (2012) tarafından yapılan hesaplamalarda HRA’da seyir yapan gemilerde kullanılan dikenli tel uygulamasının denizcilik endüstrisine yıllık 200 milyon dolar maliyeti olduğu ifade edilmiştir (Bilgin, 2012: 105). Ses silahları, alarm sistemleri ve kum torbası gibi güvenlik önlemleri ile birlikte gemi bünyesinde alınan güvenlik donanımlarının toplam maliyeti 300 milyon ile 450 milyon arasında verilmiştir (Bilgin, 2012: 105).

2.6.6. Gemilerde Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP) Kullanılmasının Maliyeti

Ticari gemilerde deniz haydutluğuna karşı Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP) bulundurulması ve bu personelin yarattığı ek masraflar deniz haydutluğu maliyetleri arasında yer almaktadır. Net sayıların bilinmemesine rağmen, genel tahminler, HRA’da seyir yapan gemilerin % 25’i ile % 40’ının ÖDGŞ hizmetlerinden faydalandığı yönündedir (Mahard, 2014: 341; Petrig, 2013: 670). Gemilerde SÖGGP bulundurulmasının maliyeti, seferin uzunluğuna, SÖGGP sayısına ve şirkete göre değişmektedir. Warner (2010) SÖGGP’lerin seferlik ücretlerini 60 bin dolar olarak verirken, Van der Meijden (2008) tarafından bu fiyat beş günlük sefer için 24 bin dolar olarak ifade edilmiştir (Warner, 2010: 66; Van der Meijden, 2008: 41). Diğer kaynaklarda ise SÖGGP maliyetinin sefer başına 45-50 bin dolar arası olduğu ifade edilmektedir (Bowden ve Basnet, 2012: 17; Brown, 2012: 7; Mahard, 2014: 341). Tahmini olarak, Hint Okyanusu bölgesinde yıllık seyir yapan gemilerin sayısının 23-40 bin arasında olduğu ve bu gemilerden ortalama % 25’lik kısmının SÖGGP kullanımı kabulü üzerinden, SÖGGP kullanımının toplam maliyeti 530 milyon dolar olarak ifade edilmektedir (Brown, 2012: 22; Petrig, 2013: 670; Warner, 2010: 66).

2.7. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINAN OPERASYONEL ÖNLEMLER

Başta Somali bazlı deniz haydutluğunun yükselişi ile birlikte uluslararası alanlarda yaşanan güvenlik açığını gidermek amacıyla çeşitli önlemler alınmaya başlanmıştır. IMO ve Birleşmiş Milletler gibi organizasyonlarca düzenleme çalışmaları ve bölgede gerçekleştirilen askeri operasyonlar bunlarından başlıcaları olarak görülmektedir. Somali Hükümeti’nin deniz güvenliğini sağlama çabalarının yetersiz kalması üzerine Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) 1816, 1838, 1846, 1851 ve 1897 sayılı kararlarla deniz haydutluğunun önlemesi ve deniz haydutlarının yakalanmasına yönelik sistemler geliştirilmesi ön görülmüştür (Nanda ve Piracy, 2011:196; UN, 2012). Başta ABD ve Birleşik Krallık gibi ülkeler yakalanan deniz haydutlarının yargılanmasına dair ikili antlaşmalarda bulunmuşlardır. Bu kararlarla birlikte BMGK devletleri deniz haydutluğu

mücadeleye dâhil olmaya çağırıştır (Batır, 2011: 223). Bunun sonucu olarak da deniz haydutluğuna karşı yürütülecek çeşitli askeri operasyonların temelleri atılmıştır (UN, 2012). Buna ek olarak Cibuti Kodu ve ReCAAP gibi anlaşmalar ve alınan kararlarla birlikte devletlerin yürütecekleri askeri operasyonların sınırları ve prosedürleri tanımlanmıştır. Sonuç olarak Çok Uluslu Görev Kuvvetleri, Atalanta Operasyonu ve Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridoru (IRTC) oluşturulması ve ÖDGŞ kullanımı Hint Okyanusu bölgesinde deniz haydutluğuna karşı büyük etki yaratan önlemler olmuştur.

Bu çalışmada deniz haydutluğunun hukuki boyutu ve nedenleri gibi olgular üzerinde durulmamıştır. Deniz haydutluğu, daha kapsamlı ve detaylı bir şekilde incelenebilecek bir olgu olarak farklı bir çalışma konusu olarak görülmüştür. Literatürde de birçok araştırmaya konu olmuş ve bütün yönleri ile ele alınmıştır. Bu çalışmanın devamında deniz haydutluğu konusundaki önlemlerden biri olan özel deniz güvenlik şirketleri üzerinde durulmuştur.

2.7.1. Deniz Haydutluğuna Karşı Gerçekleştirilen Askeri Operasyonlar

Atalanta Harekâtı ya da EUNAVFOR (European Union Naval Force), Somali bazlı deniz haydutluğuna karşı çok uluslu askeri bir operasyondur. BMGK'nın 8 Aralık 2008 tarihli kararı ile Batı Hint Okyanusu ve Afrika Boynuzu'nda deniz haydutluğu ve silahlı soygunun bastırılmasına karşı görevlendirilmiş ve Şubat 2009'da tam kapasite ile harekete geçmiştir (Nanda, 2010: 193). Harekâtın görevi denizlerdeki deniz haydutluğu ve silahlı soygunları bastırmak, Somali kıyılarındaki balıkçılık hareketlerini izlemek, Dünya Gıda Programı çerçevesinde Somali'ye gıda yardımı götüren gemilerle birlikte saldırıya açık diğer gemilerin korunması olarak belirlenmiştir (EUNAVFOR, 2016). Başlangıçta daha kısıtlı bir alanda yürütülen operasyon an itibariyle Somali kara ve iç suları da dâhil olmak üzere toplamda 8.700.000 kilometre² bir alanı dört gemi ile korumaktadır (EUNAVFOR, 2016). Avrupa Birliği'ne dâhil ülkeler dışında Norveç ve Ukrayna gibi ülkelerin gemileri de operasyon kapsamında görev yapmaktadır (Ploch ve diğerleri, 2011: 27). Bu kapsamda bölgede bulunan ticari gemiler ve askeri gemiler arası bilgi paylaşımının sağlanmasına yönelik olarak Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi (Maritime

Security Centre Horn of Africa-MSCHOA) kurulmuştur. 21 Kasım 2014 tarihinde harekâtın süresi Aralık 2016'ya kadar uzatılmıştır.

Atalanta Operasyonu Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleştirilen tek askeri harekât değildir. Bahsi geçen bölgede deniz haydutluğuna karşı Çokuluslu Görev Kuvvetleri (CTF) görev yapmaktadır. CTF, CTF 150 ve CTF 151 olarak ayrılmakla beraber, CTF 150'nin esas görevi Afrika boynuzu bölgesinde deniz terörizmine ve terör faaliyetlerini destekleyen yasadışı eylemlere karşı mücadele vermek olarak tanımlanmıştır (CTF, 2016). CTF 150'nin başlıca görev kapsamının deniz güvenliği ve deniz terörizmine karşı mücadele olarak tanımlanması, deniz haydutluğuna karşı gerçekleştirilen operasyonları sınırlamıştır. Buna karşın, 2009 yılında esas olarak deniz haydutluğu ile mücadele amacıyla CTF 151 kurulmuştur (CMF, 2009). Türkiye'nin de içinde bulunduğu 25 ulusun katılımıyla gerçekleştirilen operasyon 2,5 milyon deniz milli büyüklüğünde bir alanda devriye hizmeti vererek bölgede seyir yapan ticari gemilerin güvenliklerini sağlamaktadır (Nanda, 2011: 195). **Şekil 9'**da CTF harekâtının görev alanı gösterilmiştir.

Şekil 9: Çokuluslu Görev Kuvvetleri Harekât Haritası



Kaynak: UDHB, 2013, s.31

NATO Okyanus Kalkanı Harekâtı Dünya Gıda Programı kapsamında Somali bölgesine yardım götürmekle görevli gemileri korumak adına başlatılmış bir operasyondur. Bununla birlikte bölgedeki genel deniz güvenliğini arttırmak ve deniz haydutluğu karşısı operasyonlara destek vermek amacıyla yürütülmektedir (Nanda, 2011: 193). NATO Okyanus Kalkanı kapsamında, Türkiye'nin de dâhil olduğu

çeşitli ülkelerden savaş gemileri görev yapmaktadır. Harekâta en çok destek sağlayan ülkeler ABD ve Hindistan olarak görülmektedir. (NATO, 2015). Kuzey Atlantik Konseyi tarafından harekâtın süresi 2016 yılına kadar uzatılmıştır. **Şekil 10**'da NATO Okyanus Kalkanı Harekâtının görev bölgesi gösterilmiştir.

Şekil 10: NATO Okyanus Kalkanı Harekâtı Görev Bölgesi



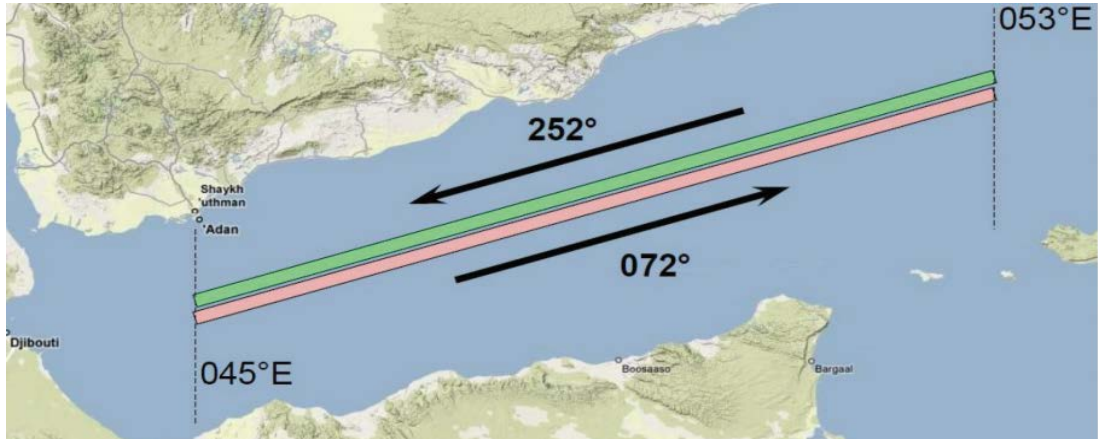
Kaynak: NATO, 2015

Genel anlamda, askeri operasyonlar engellenen saldırılar, yakalanan ve yargıya teslim edilen deniz haydutları açısından bakıldığında başarılı olarak görülmektedir. Bununla birlikte harekâtların tanımlanan görev alanı ve Somalili deniz haydutlarının gelişen ve geleneksel olmayan taktikleri göz önünde bulundurulmalıdır. EUNAVFOR Atalanta ve CTF harekâtının **Şekil 9** ve **Şekil 10**'da gösterilen çalışma alanları neredeyse Türkiye'nin yüz ölçümünün 10 katına denk gelmektedir. Bu açıdan bakıldığında, saldırıların deniz üzerinde gerçekleşmesi ve bu saldırılara sınırlı sayıda gemi ile anında cevap verilmesi imkânsızdır. Bu nedenle askeri operasyonların bölgedeki genel güvenliği sağlama çabaları bir açıdan yetersiz olarak değerlendirilmiştir. ABD Uyuşturucu ile mücadele ve Küresel Tehditlere karşı Savunma Bakan yardımcısı William Wechsler durumu; *“Dünyadaki bütün ülkelerin bütün denizcilerini alıp bu bölgeye koysanız yine de bu büyüklükte bir deniz alanını kaplayamazsınız.”* şeklinde ifade etmiştir (Ake, 2011'den aktaran; Spearin, 2012: 824). IRTC üzerinde ya da büyük deniz alanında devriye hizmeti ile koruma sağlamaya çalışılması alışlagelinmiş bir tehdit olmayan deniz haydutluğuna karşı tam etkili bir çözüm olmaktan uzaktır. Deniz haydutlarının düzenledikleri saldırılar sonucunda, ticari bir gemiyi kaçırmasının 15 dakika gibi kısa bir sürede gerçekleştiği

farklı kaynaklarda ifade edilmiştir (Fitzsimmon, 2013: 87; Spearin, 2012: 829). Durum böyleyken deniz haydutluğu saldırısı gerçekleştikten sonra buna tepki olarak bölgeye ulaşmak ya da harekete geçmek mümkün değildir. Spearin (2012) tarafından da belirtildiği gibi deniz haydutluğu saldırılarına bölgede bulunan sınırlı askeri gemilerin yanıt vermesi geçerli bir çözüm değildir (Spearin 2012: 824).

Bahsedilen uluslararası askeri operasyonlar ticari gemilerin güvenli geçişini sağlaması amacıyla oluşturulmuş IRTC üzerinde devriye gerçekleştirerek bir güvenlik koridoru oluşturmayı amaçlamışlardır. Bu koridor **Şekil 11**'de gösterilmiştir. IRTC bilinen balıkçılık bölgelerinden uzak mesafelerde oluşturularak yanlış deniz haydutluğu raporlanmasını minimuma indirmeyi hedeflemiş ve gemilerin grup transitler ve konvoylar halinde bu koridordan geçmesi öngörülmüştür (EUNAVFOR, 2010). Koridor Batı ve Doğu yönüne olarak ikiye ayrılarak, Doğu koridorunun sınırları 45°E - 11°53'N ve 53°E - 14°23'N mevkii olarak belirlenmiştir. Batı koridoru ise 53°E - 14°30'N mevkisinde başlayıp 45°E 12°00'N mevkisinde bitmektedir (EUNAVFOR, 2010). Koridor üzerinde seyir yapan gemilerin bu kapsamda MSCHOA'ya belirli aralıklarla raporla yapması ve bilgi paylaşımının artırılması tavsiye edilmiştir.

Şekil 11: Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru



Kaynak: UDHB, 2013, s.31

2.7.2. Ticari Gemiler Tarafından Alınan Önlemler

Denizcilik endüstrisi tarafından deniz haydutluğuna karşı yürütülen çalışmalar sonucu gemi bünyesinde önlemler alınması ve güvenliğin artırılması konusu gündeme gelmiştir. Ticari gemilerde ölümcül olmayan yöntemlerle, olası bir deniz haydutluğu saldırı sırasında gemi personelinin kendini korumasını ve saldırıyı atlatmasını kolaylaştırıcı önlemler alınmaya başlanmıştır. Sektör tarafından geliştirilen, Somali bazlı deniz haydutluğuna karşı en iyi yönetim uygulamaları kitapçığında (BMP) bu önlemlerden bahsedilmekte ve bölgede seyir yapan gemilerin bu rehberde bulunan önlemleri almaları tavsiye edilmektedir. Genel kapsam olarak bakıldığında bu önlemler raporlama sistemleri, koruyucu fiziksel bariyerler, saldırılardan kaçınma manevraları ve risk değerlendirmesi ve durumsal farkındalık gibi uygulamaları içermektedir. BMP4 kapsamında gemilerin, ses silahları, dikenli teller, kum torbaları, sığınak (citadel) gibi ekipmanlarla donatılması uygun görülmüştür (Bateman, 2010: 742; Middleton, 2008: 4). Gemi bünyesinde alınabilecek bu önlemler sektör tarafından kabul edilmiş ve bölgede seyir yapan gemilerin % 80'inin BMP4 tavsiyelerini izlediği ifade edilmiştir (Bowden ve Basnet, 2012: 17).

Fiziksel önlemlerin dışında ticari gemiler tarafından yönetsel güvenlik uygulamalarının da değerlendirilmesi öngörülmüştür. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından yayınlanan Deniz Haydutluğu ile Mücadele kitapçığında ve BMP4 kapsamında gemilerin deniz haydutluğuna karşı risk değerlendirmesi yapmaları tavsiye edilmiştir (UDHB, 2013: 24). Deniz haydutluğu bölgesinden geçerken hazırlıklı bulunulması, gözcü sayısının artırılması da tavsiyeler arasındadır. Olası bir saldırı ile karşılaşıldığında ise gemi etrafına döşenmiş yangın hortumları ile deniz haydutlarının gemiye çıkmasının zorlaştırılması, saldırı kaçınılmaz ise gemi bünyesinde oluşturulmuş sığınağa saklanması tavsiye edilmiştir. Gemilerin deniz haydutluğuna karşı hazırlıklı olması amacıyla deniz haydutluğu talimleri yapılması istenmiştir. Deniz haydutluğuna karşı sürekli askeri gemilerin devriye gezdiği IRTC üzerinde konvoylara ve transit geçiş grupları ile seyir yapılmasının gemiler tarafından değerlendirilmesi öne sürülmüştür. Bu kapsamda BMP4 ticari gemilerin deniz haydutluğu ile mücadele konusunda en önemli kaynağı olarak görülmektedir.

2.7.3. Deniz Haydutluğuna Karşı Özel Deniz Güvenlik Şirketi Kullanımı

Günümüzde deniz haydutluğuna karşı alınan operasyonel önlemlerden biri de özel deniz güvenlik şirketleri tarafından ticari gemilere silahlı güvenlik personeli (SÖGGP) konuşlandırılmasıdır. Özel deniz güvenlik şirketleri hizmetlerinde SÖGGP uygulaması deniz haydutluğu ile mücadelede ön plana çıksa da denizlerdeki özel güvenlik hizmetleri SÖGGP ile sınırlı kalmamaktadır. Ticari gemilerin, petrol platformlarının, yatların, terminal ve limanların korunması ÖDGŞ'lerin hizmet verdiği alanları oluşturmaktadır (Liss, 2008: 6-7). Deniz haydutluğuna karşı ÖDGŞ'ler tarafından ticari gemilere refakat hizmeti sağlanması hedeflenmiş, ancak yeterli talep olmamasından dolayı bu hizmetten vazgeçilmiştir (Liss, 2008: 8; Middleton, 2008: 4). Akabinde birçok özel deniz güvenlik şirketi şiddet içermeyen dikenli ya da elektrikli tel döşeme, gemiyi ses silahları ile donatma ve silahsız koruma gibi hizmetleri gemilere sunmaya başlayarak sektöre dâhil olmaya çalışmışlardır (Fitzsimmons, 2013: 87). Bu hizmetlerinde yeterli ilgiyi görememesi ile birlikte gemilere silahlı koruma konuşlandırılması en çok kullanılan hizmet haline gelmiştir.

Genel olarak ÖDGŞ'ler tarafından gemilere verilen hizmetler danışmanlık ve risk değerlendirmeleri, personel eğitimi ve koruma hizmetleri olarak sınıflandırılmaktadır (Struwe, 2012: 590). Somali bazlı deniz haydutluğunun artışı ve gelişen taktikleri birlikte denizcilik sektöründeki talepler çerçevesinde ÖDGŞ tarafından sağlanan bu hizmetler çeşitli nedenlerle geride kalırken, SÖGGP hizmetleri ön plana çıkmıştır. Bu durumda sebebi, çeşitli kaynaklarda ifade edildiği gibi, askeri operasyonların büyük deniz alanlarını korumada etkili olamaması ve deniz haydutlarının kıyıdan uzak mesafelerde seyreden gemilere saldırılar gerçekleştirmesi olarak görülmektedir (Bürgin, 2012; Harrelson, 2010; Liss, 2015; Nanda ve Bellish, 2013; Pizor, 2012; Schneider, 2012; Spearin, 2014).

ÖDGŞ'ler ise askeri gemilerden daha farklı bir yaklaşım ile hareket etmektedirler. Denizlerde devriye ve konvoy koruma gibi uygulamalar yerine olay yerinde koruma hizmeti sunmaktadırlar. Bu yöntemde bir koruma, hızla artan deniz haydutluğuna karşı yüksek oranda başarı sağlamıştır.

ÖDGŞ'lerin askeri yapılara nazaran deniz haydutlarını yakalama, yargılama görevleri bulunmamaktadır (Spearin, 2012: 831). Bu yönleri sebebiyle çoğu kaynak tarafından ÖDGŞ'ler deniz haydutluğuna karşı uzun vadeli bir çözüm olarak görülmemektedir (Mudric, 2011; Petrig, 2013; Spearin, 2012; Struwe, 2012). ÖDGŞ'ler bu yönleri ile deniz haydutluğuna karşı bir çözümden daha çok önlem olarak denizlerde yer almaktadırlar. Bahsedildiği gibi ÖDGŞ'ler müşterilerini savunmaya yönelik kalmaları ile askeri operasyonların gerçekleştirdiği başarıları da elde etmeleri mümkün değildir. Ancak aksine gemilerde SÖGGP bulunması, bölgede bulunması gereken sınırlı sayıdaki gelişmiş askeri gemilerin maliyetlerinin azaltılması yönünde kullanılabilir (Spearin, 2012: 836). Bu açıdan ÖDGŞ'lerin deniz kuvvetlerine olan yardımı çeşitli araştırmalarda tartışılmıştır (Coito, 2013; Mahard, 2014; Pizor, 2012; Spearin, 2014; Struwe, 2012).

Özellikle Batı Hint Okyanusu bölgesinde yoğunlaşan deniz haydutluğu olayları ile birlikte ÖDGŞ ve SÖGGP kullanımı ön plana çıkmış ve tercih sebebi olmaya başlamıştır. Askeri operasyonlar deniz haydutlarının yakalanması ve sona erdirilmesi yönünde çalışmalar yürütürken, BMP4 kapsamında gemi bünyesinde alınan önlemler ve ÖDGŞ kullanımının birleşimi sonucu deniz haydutluğu saldırılarının başarı oranı ciddi ölçüde düşmüş ve tehdit yok olma seviyelerine kadar gerilemiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU ÇERÇEVESİNDE ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN İNCELENMESİ

3.1. ÖZEL DENİZ GÜVENLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Özel güvenlik sektörü 1990 sonrasında yaşanan çeşitli olayların etkisiyle birlikte hızlı bir yükselişe girmiştir. Soğuk savaşın sona ermesi, ülkelerin askeri birimlerinde küçülmeye gitmesi ve ardından profesyonel orduya geçilmesi bu etkilerin en büyükleridir. Profesyonel orduya geçilmesi ile birlikte sadece temel görevlerin dışında hizmet veren devamlı personele ihtiyaç azalmış ve özellikle Batı ülkeleri tarafından ordularda daha esnek yapı arayışına girilmiştir (Schreier ve Caparini, 2005: 4). Soğuk savaşın sona ermesi ve SSCB'nin (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği) yıkılması sonucu konvansiyonel olarak ciddi bir tehditin kalmadığı yargısına varılması sonucunda ülkeler için bir yük haline gelen büyük ordu maliyetleri tekrar gözden geçirilmeye başlanmış ve askeri alanlarda küçülmeler başlamıştır (Singer, 2009: 95; Siebels, 2014: 77). Bu duruma ek olarak, dağılan SSCB ordusu ve batılı devletlerin küçülen ordularıyla birlikte dünya çapındaki eski asker sayısında ciddi bir artış gözlemlenmiştir (Bahadır, 2015: 22). Özel askeri servislerin devlet tarafından dış kaynak olarak kullanılmaya başlanması bu noktada gündeme gelmiştir. Askeri alanlarda dış kaynak kullanımı ülkelere, devamlı ordu maliyetlerini kısma fırsatını tanırken, ihtiyaç doğrultusunda kullanılabilecek yetişmiş askeri personel konusunda büyük bir arz sağlamıştır. Devletler tarafından gerçekleştirilecek askeri operasyonların özel askeri şirketler tarafından sağlanması da daha kabul edilebilir maliyetler oluşturmuştur. (Kurt darcan, 2014: 182).

Özel askeri güvenlik olgusunun yükselişine etki eden bir diğer faktör ise Soğuk savaş sonrası dünyadaki güç dengelerinin değişimidir. Soğuk savaş süresince yaşanan rekabet, dolaylı olarak dünya genelindeki siyasi dengesizlikleri ve sivil savaşları dengelemiştir. Savaşın sona ermesi ve bloklar tarafından sağlanan desteklerin azalmasıyla, özellikle üçüncü dünya ülkeleri olarak adlandırılan ülkelerde karışıklık meydana gelmiş ve siyasi otorite boşlukları oluşmuştur (Bahadır, 2015: 23). Bu durum sonucu yaşanan iç karışıklık ve sivil savaşların sayısının iki katına kadar çıktığı ve siyasi dengeyi sağlayamayacak kadar zayıf başarısız devletlerin

ortaya çıktığı görülmüştür (Seybolt, 2000: 16). Bu noktada devletler tarafından siyasi karışıklık ve iç çatışmaların bastırılmasında özel güvenlik hizmetlerinden yararlanmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak küreselleşen dünyada rekabetin artması, özelleştirme ve dış kaynak kullanımına doğru yönelimler, özel güvenliğin gelişiminde rol oynayan faktörler olmuştur (Schreier ve Caparini, 2005: 5-6).

Son olarak ise 2001 yılında yaşanan 11 Eylül saldırısı sonrası terör örgütlerine karşı sınır aşırı operasyonların gerçekleştirilmesi ile özel askeri güvenliğe yükselen bir talep söz konusu olmuştur. Irak ve Afganistan'a karşı düzenlenen operasyonların uzun yıllar sürmesi ve neredeyse tüm ülkeye yayılması sonucu özel askeri güvenlik şirketlerinin kullanılması gündeme gelmiştir (Coito, 2013: 183). Bu süreçte özel güvenlik şirketleri sınır aşırı bölgelerde lojistik destek ve koruma gibi ihtiyaç duyulan alanlarda görev yapabileceklerini kanıtlamışlardır.

Irak ve Afganistan savaşları sonrasında, özel güvenlik şirketleri savaş bölgeleri dışında kalan alanlarda hizmet vermeye devam etmişlerdir. Örneğin Güneydoğu Asya bölgesinde petrol platformları ve madenleri gibi yurtdışı varlıklarını koruma hizmetleri bu şirketlere yüklenmiştir (Liss, 2008: 2; Liss, 2015: 85). Çeşitli hizmetlerle farklı alanlarda görev alma arayışında olan özel güvenlik şirketleri için Somali kıyılarında yaşanan olaylar istihdamı açısından büyük fırsat oluşturmuştur. Denizcilik endüstrisinden gelen taleplere hazır arz gücüyle cevap vererek yeni bir pazar olarak denizciliğe yönelmişlerdir (Liss, 2015: 85). Bu durumla birlikte özellikle Irak ve Afganistan Savaşı tecrübesi bulunan özel askeri güvenlik şirketleri, deniz haydutluğuna yanıt olarak deniz üzerinde hizmet vermeye başlamışlardır. Bu kapsamda, Irak Savaşı'nda önemli rol oynaması ile bilinen ABD merkezli Blackwater özel güvenlik şirketi, özel deniz güvenliği konusunda ilk hizmeti sunan şirketlerden biri olmuştur (Mahard, 2014: 342). Blackwater, Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleştirilen askeri koruma operasyonlarına benzer şekilde, ticari gemilere özel koruma gemileri ile refakat hizmeti sağlanması fikriyle deniz alanlarında özel güvenlik kullanımını gündeme getirmiştir (Spearin, 2012: 828). Buna karşın özel koruma gemileri ile ticari gemilere refakat sağlama fikri çeşitli nedenlerle terk edilmiş ve başarı sağlayamamıştır. Bu başarısızlığın ardından ÖDGŞ'ler tarafından gemilere SÖGGP konuşlandırılması ön plana çıkmıştır. Ticari gemilerde SÖGGP bulundurulmasının büyük başarı elde ettiği görülmüş ve bu

uygulama denizcilik sektörü tarafından deniz haydutluğuna karşı bir önlem olarak kabul edilmiştir. Hizmet bölgeleri sadece Somali kaynaklı deniz haydutluğunun görüldüğü Hint Okyanusunda sınırlı kalmamış ve Batı Afrika ve Güney Asya bölgelerinde de özel deniz güvenliği faaliyetleri artmıştır (Liss, 2009: 392). Bu gelişmelerle birlikte özel deniz güvenlik şirketleri deniz haydutluğu, kaçakçılık ve YKK balıkçılık gibi geleneksel olmayan tehditlere karşı hizmetler sunmaya başlamışlardır (Liss, 2015: 85).

Genel olarak, askeri alanlarda görülen özelleşme ve profesyonel orduya geçilmesi, devletlerin devamlı istihdam sağlamak yerine ihtiyaç duyulan zamanlarda daha esnek yapıda özel askeri personelleri tercih etmeleri, özel askeri şirketlerin Irak ve Afganistan savaşlarında başarı göstermesi, deniz haydutluğu saldırılarının önüne geçilememesi tarihsel süreçte özel deniz güvenlik şirketlerinin hızlı yükselişine zemin hazırlayan faktörler olmuştur. Özel deniz güvenlik şirketlerinin ortaya çıkması ve diğer özel güvenlik hizmeti veren firmaların denizlere yönelmesinde tüm bu gelişmelerin etkileri görülmektedir (Liss, 2008: 1).

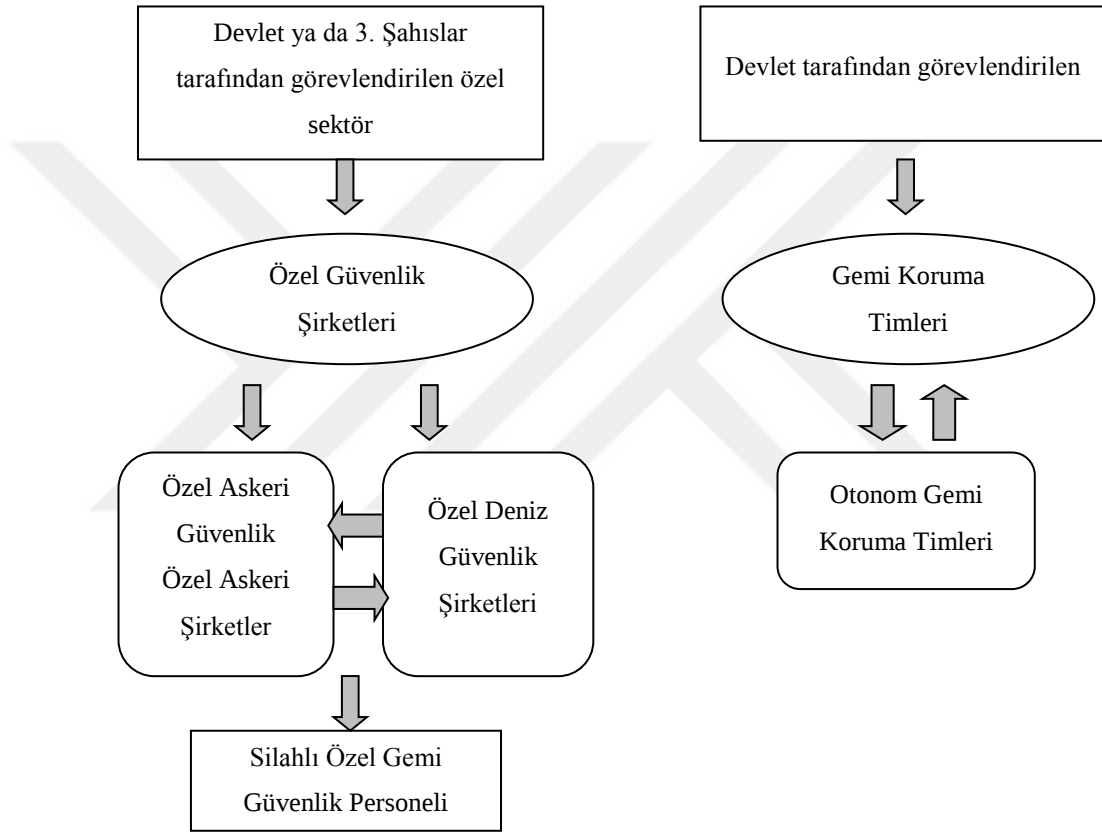
Bu gelişmeler ışığında SÖGGP uygulamasının başarıya ulaşmasındaki etkenler, özel deniz güvenlik şirketi yasaları ve SÖGGP kullanımı konusundaki endişeler bölümün devamında tartışılmıştır.

3.2. ÖZEL DENİZ GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ TANIMLAR

Ülkeler ve uluslararası kuruluşlarca alınan önlemlere rağmen yaşanan deniz haydutluğu olaylarının artmaya devam etmesi, yeni pazar arayışında olan özel güvenlik şirketleri için büyük fırsat yaratmıştır. Gemilerde silahlı personel bulundurulması, gemi sahipleri tarafından deniz haydutluğuna karşı bir etkili önlem olarak görülmüştür (Safety4Sea, 2012: 5). Ancak gemilerde silahlı personel bulundurulması birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Yasalardaki boşluklar, silahlı kullanımı ile ilgili etik düşünceler, yetki ve hatta sorumlulukların devredilmesinin gibi konular tartışmalar başlamıştır. Bu nedenlerle birlikte bazı devletlerce gemilere askeri koruma timleri tahsis edilmiştir. Hali hazırda sektöre hizmet vermekte olan özel güvenlik şirketlerinin deniz alanlarında da hizmet sunması ve oluşan yeni pazarda sadece deniz alanlarına yönelen güvenlik şirketlerinin ortaya çıkmasıyla, PSC (Private Security Company), PMSC (Private Maritime Security

Company), PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel), VPD (Vessel Protection Detachment) gibi kavramlar ortaya çıkmıştır. Bu konuda yeterli sayıda Türkçe çalışma bulunmamasından dolayı kavramların net şekilde tanımlanamadığı düşünülmüştür. Bu nedenle özel deniz güvenliği konusuna ait kavramların tanımlanması ve ayrımının yapılması gerekmektedir. **Şekil 12**'de özel deniz güvenliğine ait kavramlar gösterilmiştir.

Şekil 12: Özel Deniz Güvenliği Şeması



Kaynak: Kinsey ve diğerleri, 2009; Schreier ve Caparini, 2005; Singer ve Biason, 2004 tanımları kullanılarak oluşturulmuştur.

Ticari gemilerde silahlı koruma hizmetine ait kavramlar tanımlanırken, bu konudaki ilk ayırım aktörleri görevlendiren kurumlar üzerinden yapılmaktadır. Özel güvenlik hizmeti veren şirketler ya da personeller, devlet ya da üçüncü şahıslar tarafından görevlendirilirken, gemi koruma timleri sadece devletler tarafından görevlendirilmektedir.

Schreier ve Caparini'nin (2005) çalışmasına göre özel güvenlik şirketleri, sektöre sundukları hizmetin şekli ve gücün seviyesi ile daha detaylı olarak değerlendirilmektedir (Schreier ve Caparini, 2005: 33). Bu araştırmada özel güvenlik şirketleri konusunda sunulan hizmet, şiddet ve yapı bazında ayrıntılı ayırma gidilmemiş, kavramlar genel hatları ile net bir ayırım yapmaya yeterli olacak şekliyle isimlendirilmiştir.

3.2.1. Özel Güvenlik Şirketleri

"Özel güvenlik şirketleri" (private security company) şeklinde tanımlanan şirketlerin silahlı ya da silahsız şekilde, çeşitli alanlarda güvenlik hizmeti verdiği bilinmektedir. Bu şirketler basitçe kanun kuvvetlerince yapılamayan tüm koruma ve güvenlik işlerini yapan kuruluşlar şeklinde tanımlanmaktadır (Özdemir, 2010: 84). Buna ek olarak özel güvenlik ve koruma faaliyetlerinin genel kolluktan farklı olarak kendi özel yasalarıyla gerçekleştiren kuruluşlar olarak da ifade edilmektedir (Dönmez, 2007: 101). Devlet ya da üçüncü şahıslar tarafından görevlendirile bilinen özel güvenlik şirketleri, tüm özel güvenlik hizmeti veren kurumlar için genel isimlendirme olarak kullanılmaktadır. Bu tanım Irak ve Afganistan gibi çatışma bölgelerinde görevlendirilen şirketlerden, alışveriş merkezi ve bankalar gibi özel kurumlara koruma hizmeti sağlayan şirketlere kadar genel bir anlam içermektedir (Kinsey ve diğerleri, 2009: 148). Bu araştırmada "private security company" (PSC) kavramı "özel güvenlik şirketleri" şeklinde Türkçeleştirilerek, literatürde görüldüğü şekliyle, genel olarak özel güvenlik hizmeti sağlayan tüm şirketleri tanımlamak amacıyla kullanılmıştır.

3.2.2. Özel Askeri Şirketler

Genel olarak özel güvenlik kavramının altında yer alan PMC (Private Military Company)” kavramı literatürde özel askeri şirketler veya özel askeri yükleniciler şeklinde kullanılmaktadır. Özel askeri şirket kavramı, basit bir korumadan çok daha fazlasını sağlayan ve bünyesinde genellikle silahlı personel bulunduran şirketleri tanımlamakta kullanılmaktadır. Irak ve Afganistan savaşlarında, devletler tarafından görevlendirilerek koruma hizmeti ve lojistik destek sağlayan şirketler bunlara en iyi örnektir. Bu şirketler kara bazlı saldırı ve savunma operasyonların yanı sıra, personel eğitimi, risk değerlendirmesi ve güvenlik bilgilendirmesi gibi alanlarda hizmet vermektedirler (Schreier ve Caparini, 2005: 33). Artan deniz haydutluğu olayları ile birlikte özel askeri şirketler hizmet alanlarını genişleterek denizlerde de görev almaya başlamışlardır.

Özel askeri şirketlerin hizmet verdikleri yer ve sağladıkları hizmetin şekline göre ayrıma gidilmesi de söz konusudur. Bu konuda, savaş ve silahlı çatışma alanlarında doğrudan askeri destek sağlayan, özel askeri tedarikçi şirketler, eğitim, analiz ve danışmanlık hizmeti sunan askeri danışmanlık şirketleri ve lojistik destek sağlayan askeri destek şirketleri şeklinde üçlü bir ayrım yapılması mümkündür (Singer ve Bason, 2004). Bu hizmetlerin aynı firma tarafından verilmesi ya da şirketlerin tek bir hizmet üzerine yoğunlaşması da mümkündür. Özel askeri şirketleri, özel deniz güvenlik şirketi kavramından ayıran nokta ise bu özel askeri şirketlerin hem saldırı hem de savunma bazlı operasyonlarla, silahlı çatışma bölgelerinde hizmet verme eğilimidir (Kinsey ve diğerleri, 2009: 149). Özel askeri güvenlik şirketi ve özel deniz güvenlik şirketi tanımları konusunda ayrıma gidilirken, bu şirketlerin hizmet gösterdikleri alanlarla birlikte sağladıkları hizmetler göz önünde bulundurulmalıdır.

3.2.3. Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

PMSC (Private Maritime Security Company) olarak isimlendirilen şirketler, deniz alanlarında güvenlik hizmeti vermeye yoğunlaşmış ve özel güvenlik şirketlerinin alt kümesinde yer alan şirketleri tanımlamaktadır. UDHB tarafından yayınlanan "Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığında" bu kavramın özel deniz güvenlik şirketi şeklinde kullanıldığı görülmektedir (UDHB, 2013: 20).

Araştırma kapsamında da “private maritime security company” karşılığı olarak özel deniz güvenlik şirketi (ÖDGŞ) kullanılması uygun görülmüştür.

ÖDGŞ’lerin gemilere, limanlara ve petrol platformlarına güvenlik ve koruma hizmet verdikleri bilinmektedir. Deniz haydutluğunun saldırılarının geniş alana yayılması ve sayıca artmasının ardından ÖDGŞ sayısında dünya çapında hızlı bir artış gözlemlenmiştir. Özel askeri güvenlik ve diğer alanlarda hizmet veren özel güvenlik şirketlerinin, çalışma alanlarını genişleterek deniz alanlarına da yayılması şeklinde görülen türleri de mevcuttur. Bununla birlikte sadece deniz alanlarında korumaya yönelmiş özel deniz güvenlik şirketleri de bulunmaktadır. Diğer özel güvenlik şirketleri gibi danışmanlık, risk değerlendirmesi ve lojistik hizmetler sunmalarının yanı sıra, esas olarak ticari gemilere koruma personeli sağlamaları ile gündeme gelmişlerdir. Günümüzde özel deniz güvenlik şirketlerinin en çok tartışılan ve talep edilen hizmeti ticari gemilere sağladıkları silahlı korumalar olarak görülmektedir.

3.2.4. Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli

Özel deniz güvenlik şirketlerinin bünyesinde çalıştırdığı ve ticari gemilere konuşturduğu personel uluslararası literatürde “Privately Contracted Armed Security Personel” (PCASP) olarak isimlendirilmektedir. Denizcilik sektöründe bu personele basitçe “guard” yani koruma denildiği görülmektedir. UDHB tarafından bu kavramın Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığında “özel güvenlik personeli” olarak kullanıldığı görülmektedir (UDHB, 2013: 19). Bahadır (2015) tarafından yapılan çalışmada PCASP kavramı “Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timleri” (SÖGGÜT) şeklinde kullanılmış; Soybaş (2014) tarafından yapılan çalışma da ise aynı kavrama “Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli” (SÖDGP) şeklinde yer verilmiştir (Soybaş, 2014).

Uluslararası literatür, yumuşak hukuk ve ülke yasaları incelendiğinde ÖDGŞ’leri tarafından sağlanan hizmetler içerisinden ağırlıklı olarak ticari gemilere silahlı personel konuşturılması konusu üzerinde durulduğu görülmektedir. ÖDGŞ’lerin ve personellerinin hizmet alanları olarak gemi dışında çeşitli alanlar bulunsa da günümüzde bu personelin en fazla rol oynadığı alanların ticari gemiler olduğu ve çoğunlukla bu konu üzerinde durulduğu tespit edilmiştir. Birebir

tercümede PCASP terimi Türkçeye “özel anlaşmalı silahlı güvenlik personeli” şeklinde çevrilebilir. Ancak bu çeviri ÖDGŞ personelinin görev alanını tam yansıtmamakla beraber diğer güvenlik personeli ile bir ayırım amacı gütmemektedir. Bu nedenle araştırmada, diğer kavramlarla karışıklığı engellemek ve özel deniz güvenlik şirketi personellerinin modern dünyada en çok hizmet verdiği alanı yansıtmak amacıyla, uluslararası literatürden bağımsızlık göstermeyecek şekilde PCASP kavramının “Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli” (SÖGGP) şeklinde kullanılması uygun görülmüştür. Genel olarak bakıldığında silahlı özel gemi güvenlik personeli özel deniz güvenlik şirketi bünyesinde çalışan ve ticari gemilere deniz haydutluğuna karşı önlem olarak konuşlandırılan personel olarak görülmektedir.

3.2.5. Gemi Koruma Timleri

Gemi koruma timleri devletlerin askeri yapılarında görev almakta olan ve ticari gemilere koruma amaçlı tahsis edilen personeli ifade etmektedir. Belirli ülkelerde bu timler gemi sahiplerinin başvuruları üzerine gemilerde görevlendirilseler de özel kurum ya da kuruluşa değil, devlete bağlı şekilde görev yapmaktadırlar. Araştırma kapsamında “vessel protection detachment” (VPD) kavramı gemi koruma timi şeklinde kullanılmıştır.

GKT uygulaması, gemileri koruma amacıyla askeri gemilerin refakati ve ek olarak gemiye askeri personelin konuşlandırılması şeklinde başlamıştır. Bu kapsamda ticari gemilere askeri gemilerle refakat uygulaması GKT, ticari gemi üzerine çıkan askeri personele ise “*autonomous vessel protection detachment*” (AVPD) tanımlaması yapılmıştır. Ancak bu uygulamanın her ticari gemi için devam ettirilmesi iş gücü ve maddi nedenlerle mümkün olmamıştır (Bahadır, 2015: 33). Bu kapsamda VPD uygulaması yerini, AVPD uygulamasına bırakmıştır. Zaman içerisinde de ticari gemilere konuşlandırılan askeri personel AVPD yerine VPD olarak isimlendirilmeye başlanmıştır. Bu nedenlerden dolayı VPD uygulaması araştırmada kapsamında, devlet tarafından ticari gemilere sunulan askeri koruma personelinin ifade edecek şekilde, gemi koruma timi (GKT) olarak isimlendirilmiştir.

3.3. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN YAPISI

Günümüzde ÖDGŞ'lerin sağladığı servislerden başlıcası, deniz haydutluğu saldırılarına karşı ticari gemilere SÖGGP konuşlandırılması olarak görülmektedir. Ancak genel olarak denizlerdeki özel güvenlik hizmetleri SÖGGP uygulaması ile sınırlı kalmamaktadır. Ticari gemilerin, petrol platformlarının, yatların, terminal ve limanların korunması özel deniz güvenlik şirketlerinin hizmet verdiği alanları oluşturmaktadır (Liss, 2008: 6-7). ÖDGŞ'lerin gemiler için risk değerlendirmesinden, gemi mürettebatının eğitilmesine, gemi takibinden, kaçırılan gemilerin tekrar ele geçirilmesine kadar uzanan, geniş hizmet yelpazeleri bulunmaktadır (Struwe, 2012: 590). Bu kapsamda özel deniz güvenliği hizmetleri; danışmanlık ve risk değerlendirmeleri, personel eğitimi ve koruma hizmetleri olarak üç bölümde sınıflandırılmaktadır. Özel deniz güvenlik şirketleri hizmetleri arasından SÖGGP uygulamasının bu kadar ön plana çıkması ve rağbet görmesi ise diğer önlemlerin yetersizliği ya da yüksek maliyeti ile açıklanmaktadır.

Başlangıçta Blackwater ismi ile bilinen özel güvenlik şirketi, ticari gemilere refakat hizmeti sağlama amacıyla yola çıkmış ancak bu uygulama denizcilik endüstrisinden yeterli talebi görmemiştir (Liss, 2008: 8; Middleton, 2008: 4). Sektördeki ilgisizliğin sebebi, genel olarak bu hizmetin SÖGGP uygulamasına göre daha yüksek maliyetle olması olarak görülmüştür. Bununla birlikte özel deniz güvenlik şirketleri tarafından satın alınan koruma gemilerinin devamlı işletilmesinin zorluğu ve deniz haydutluğunun bastırılması durumunda bu gemilerin boşa çıkacak olması, ÖDGŞ'lerin de bu uygulamadan vazgeçilmesine neden olmuştur. Bu durumun arkasından birçok özel güvenlik şirketi şiddet içermeyen, dikenli ya da elektrikli tel döşeme, gemiyi ses silahları ile donatma ve deniz haydutluğuna karşı silahsız korumalarla danışmanlık hizmeti sunma gibi uygulamalarla sektöre dâhil olmaya çalışmıştır (Fitzsimmons, 2013: 87). Bu önlemlerinde yetersiz kalması ve artan deniz haydutluğu saldırıları, denizcilik sektörünü ek güvenlik önlemleri almaya zorlamıştır.

Şiddet içermeyen yöntemlerin saldırıları savuşturmadaki yetersizliği ticari gemilerde SÖGGP kullanımının önünü açan bir etki yaratmıştır. Örneğin gemi çevresine çekilen dikenli telleri deniz haydutları saldırı anında kesip aşmaktadır (Fitzsimmon, 2013: 87). Ayrıca elektrikli tel gibi daha kapsamlı güvenlik önlemleri

yanıcı yük taşıyan gemiler açısından emniyet tehdidi yaratmıştır (Middleton, 2008: 4). Bunun dışında kullanılan işaret fişekleri ya da ses silahları da deniz haydutlarını durdurmaya yeterli olmamıştır. Bu kapsamda gemi bünyesinde alınan önlemlerin etkisizliği, SÖGGP uygulamasının tercih edilmesi açısından olumlu bir durum yaratmıştır.

Özel deniz güvenlik şirketleri tarafından güvenlik istihbaratı ve bilgi paylaşımı hizmetleri ise farklı nedenlerden dolayı başarısızlığa mahkûm olmuştur. UKMTO ve MSCHOA gibi kurumların deniz haydutluğu bilgi paylaşımı ve raporlama sistemleri oluşturmaları, ticari gemilerin bu bilgilere ulaşmalarını kolaylaştırmıştır. Uydu sistemleri gibi gelişmiş yöntemlerle, deniz haydutları tarafından kullanılması muhtemel olan gemilerin anlık takip edilmesi ve bunların ticari gemilere bildirilmesi ise özel deniz güvenlik şirketleri ve gemi sahipleri açısından oldukça maliyetli olmaktadır (Struwe, 2012: 591). Bu nedenlerden dolayı özel deniz güvenlik şirketleri tarafından sağlanan güvenlik danışmanlığı sektörden yeterli ilgiyi görememiş ve bunun yerine olay yerinde koruma hizmetinin sağlayan SÖGGP uygulaması tercih edilmeye başlanmıştır.

Denizlerde özel güvenlik hizmeti sağlayan çoğu şirket bünyesinde kısıtlı sayıda personel bulundurmakta ve müşterileri ile anlaşma sağlandığı takdirde kontrat bazında ek personel alımı ile gemilere SÖGGP hizmeti vermektedir (Liss, 2008: 9). Bu durum ÖDGŞ'lerin düşük maliyetlerle devamlılığını sürdürmelerine olanak sağlayan bir yöntem olarak görülmektedir. Ancak bu durum eğitimsiz ve yetersiz personelin gemilere konuşlandırılması endişesini gündeme getirmiştir. Bu durumla birlikte denizcilik sektöründe, kara bazlı özel güvenlik kullanımında görülen olumsuzlukların ve yanlış uygulamaların deniz alanlarında da yaşanabileceğine dair tartışmalar başlamıştır. Nitekim Irak savaşında görülen Nisur Meydanı olayında, sivillerin hayatını kaybetmesi durumunun deniz alanlarında da yaşanması mümkündür. Deniz haydutları tarafından kullanılan ufak teknelerin, balıkçı tekneleri ile karıştırılması ve olası can kayıpları yaşanacak olması, SÖGGP kullanımı konusunda negatif bir algı oluşturmuştur (Coito, 2013: 182; Fitzsimmons, 2013: 85). Sektördeki yasaların belirsizliği, standardizasyon ve denetim eksikliği yüzünden gemilerin bünyesinde bulunan SÖGGP'leri bildirmemesi ya da bu personeli gemiadamı şeklinde gösterilmesi durumları da bu endişeleri arttırmıştır (Gingel ve

diğerleri, 2013: 9; Bahadır, 2015: 31). Buna karşı özel deniz güvenlik şirketleri askeri eğitime sahip, ordu tabanlı personeli bünyelerine dâhil ederek bu sorunu aşmaya çalışmışlardır. Bu kapsamda, özellikle eski ordu tabanlı ve özel harekât geçmişi bulunan personelin, ticari gemilerde SÖGGP olarak hizmet verdiği çeşitli kaynaklarca ifade edilmiştir (Liss, 2008: 10; Spearin, 2014: 106). Bu durum özel deniz güvenliği konusuna bir avantaj sağladığı gibi çeşitli sorunları da beraberinde getirmiştir. Geçmişte saldırı odaklı hizmet sağlamış olan özel askeri güvenlik şirketlerinin ve personelinin, deniz haydutluğu ile mücadelede farklı bir güvenlik algısına sahip olması, daha saldırgan ve ateş açmaya meyilli bir yapıda olması bu olumsuzluklardan biri olarak algılanmıştır. Bununla birlikte, ÖDGŞ konusunda gelişen yasalar ve personel istihdamı konusundaki standartlar, iyi eğitilmiş ve denizcilikte bilgili personel kullanılmasını şart koşmuştur. SÖGGP konusuna getirilen bu standartlar deniz alanlarında görülebilecek kötü uygulamaların önüne geçmeye yönelik olmuştur. Buna ek olarak özel deniz güvenlik şirketlerince gemilere konuşlandırılan personel konusunda reklamlar yapılarak, sektörde kalitesiz personel kullanımından kaynaklanan negatif algının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu endişeler ışığında ÖDGŞ'lerin pazarda yer bulabilmesi için personel seçimi, şirket yapısı ve itibarı önemli bir rol kazanmıştır. Örneğin, Birleşik Arap Emirlikleri merkezli İngiliz özel deniz güvenlik şirketi Neptune, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede 1300 üzerinde geminin %100 başarı ile güvenli geçişini, uzman personel ile sağladığını internet sitesi üzerinden belirtmektedir (NSC, 2016). Benzer şekilde, SeaGurdian özel deniz güvenlik şirketi ticari gemileri iyi eğitilmiş, kalifiye, eski asker ya da özel kuvvet geçmişli personel ile koruduğunu internet sitesinde belirtmektedir (SeaGuardian, 2016). Bu tür verilere açık kaynaklarda yer verilmemesi ve çoğu ÖDGŞ tarafından pazarlama stratejisi olarak bu yöntemi seçilmesi, bu bilgilerin doğruluğu konusunda şüphe uyandırmaktadır. Bu nedenle özel deniz güvenlik şirketlerinin personel istihdamı yasalar çerçevesinde düzenlenmeli ve kötü uygulamalar hukuk kuralları kapsamında değerlendirilmelidir.

Bu duruma bağlı olarak, ÖDGŞ'ler tarafından ticari gemilere SÖGGP konuşlandırılmasından önce gemi sahibi ya da hizmeti alan kişiler arasında SÖGGP kullanımına özel sözleşmelerin yapılması tavsiye edilmektedir (Abeyratne, 2012: 161). BIMCO tarafından hazırlanan ve detayları ileriki kısımlarda tartışılan

GUARDCON bu tarz sözleşmeye örnek olarak gösterilmektedir. Yapılan bu yazılı anlaşmalar sayesinde SÖGGP'lerin gemide izleyecekleri prosedürler, hizmetin tahmini süresi, yasalara uyum, kullanılacak silahlar ve SÖGGP sayısı netleştirilmektedir (Renéede Nevers, 2015: 155). Ayrıca bu anlaşmalar ÖDGŞ'lerin tabii oldukları yasaların ve kuralların net olarak tespitini sağlamaktadır. Bunun sonucu olarak SÖGGP'ler geminin seyir yapacağı karasuları yasalarını ve kendinden beklenen davranış tutumlarını bilerek bunlara uygun hareket edebilirler.

3.3.1. Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Teknik Yapısı

Ticari gemilerde kullanılması gündeme gelen SÖGGP uygulaması geminin ve mürettebatının güvenliğini sağlarken aynı zamanda gemiler üzerinde deniz haydutluğu nedeniyle oluşan ekonomik baskıları da hafifletmektedir. Bununla birlikte profesyonel ve kurumsal olmayan ÖDGŞ seçimi ile birlikte gemi işletmecileri istenmeyen sonuçlarla da karşılaşmaktadır (Mahard, 2014: 348). ÖDGŞ'ler tarafından gemilere konuşlandırılan SÖGGP'nin kalitesinin ve teknik yapısının yeterliliği, yaşanabilecek olumsuz olayları en aza indirmekte büyük rol oynamaktadır. Denizcilik sektöründen gelen yoğun taleple birlikte bu pazardan pay kapmak isteyen şirketlerin, denizcilik konusunda yetersiz ve eğitimsiz personel istihdam etmeleri, ÖDGŞ'lerin güvenlik sicilinde lekeler oluşturmaktadır.

Genel olarak bakıldığında özel güvenlik sektöründe hizmet vermekte olan şirketler deniz alanlarına da yayılarak ÖDGŞ kavramının gelişiminde rol oynamışlardır. Denizlerde kısıtlı personel ile güvenlik hizmeti verilmesi, bu şirketler tarafından düşük maliyetli ve yüksek kârlı bir pazar olarak görülmüştür (Liss, 2008: 9). Kontrat bazında seferlik anlaşmalarla kiralanan ÖDGŞ'ler kara bazlı özel güvenlik şirketlerinin izlediği stratejiyle bu durumu fırsat haline getirerek, devamlı personel yerine ihtiyaç halinde SÖGGP istihdam etmeye başlamışlardır (Liss, 2008: 10; Singer, 2011: 73). Böyle bir durum da ise ÖDGŞ'lerin ve gemi sahiplerinin SÖGGP tercihi yaparken dikkat etmesi gereken hususlar ön plana çıkmıştır.

Bu bilgiler ışığında, SÖGGP'nin gemide çalışmaya uygun olarak değerlendirilebilmesi için sağlıklı bir yapıda olması şarttır. Bulaşıcı hastalık gibi ciddi sağlık sorunları olan SÖGGP'nin gemi bünyesinde bulunması gemi personelinin tehlikeye atmaktadır. 2014 yılında Batı Afrika'da görülen Ebola salgını bu duruma

örnek olarak gösterilebilir. Sağlık durumu yerinde olmayan SÖGGP'nin gemiye bu tarz bir hastalığı yayması kabul edilemez bir durumdur. Personelin görevini yapamaması, geminin gemiadamı eksikliğinden dolayı seferine devam edememesi, emniyet ve güvenlik zafiyetlerinin oluşması bu durumun en hafif sonuçlarıdır. Bunun dışında kronik rahatsızlıkların SÖGGP'nin çalışma gücüne ve karar mekanizmasına etki edeceği düşünülmelidir. Ek olarak SÖGGP'de görülebilecek herhangi bir psikolojik rahatsızlık hem gemide bulunanları hem de çevrede seyir yapan diğer gemilere tehlikeye atmaktadır. Sağlık konusunda dikkat edilmesi gereken diğer bir unsurda SÖGGP tarafından uyuşturucu madde kullanımıdır (Bahadır, 2015: 75-76). Devamlı uyuşturucu madde etkisinde olan SÖGGP'nin gemiye ve gemiadamlarına bir tehdit oluşturacağına dair şüphe yoktur. Bu nedenlerden dolayı ÖDGS'ler ve gemi sahipleri istihdam edilen silahlı özel güvenlik personelinin fiziksel ve ruhsal sağlığı konusuna özen gösterilmelidir.

SÖGGP'lerin yeterli olması beklenen diğer bir konu ise çalıştıkları ortamdaki yasalara, mevzuata ve denizcilik konusuna hâkim olmalarıdır. Güç kullanımı ve diğer uygulama konularında yetersiz olan SÖGGP, gemiyi ve mürettebatını olduğu kadar dış çevreyi de tehlikeye atacaktır. SÖGGP'nin deniz alanlarına özel yasalar ve kodlar konusunda bilgi sahibi olması, genel emniyet ve güvenlik açısından önemli bir durum olarak görülmektedir. Bununla birlikte deniz haydutlarının balıkçı gibi diğer deniz unsurlarından ayırt edilmesi de yeterli denizcilik bilgisi ve bölge tecrübesi ile mümkün olmaktadır.

SÖGGP'lerin gemi kaptanı, mürettebatı ve askeri birimlerle iletişim içerisinde olması gerekliliği düşünüldüğünde, bu personelin yeterli derece yabancı dil bilgisine sahip olması beklenmektedir (Renéede Nevers, 2015: 155). Gemi kaptanının emrinde olan SÖGGP, olası bir iletişimsizlik durumunda emredilmemiş bir uygulamada bulunabilir. Bu durumlardan kaçınmak adına, ilgili bireyler arasında yeterli iletişimin sağlanması SÖGGP kullanımı açısından mutlak bir gerekliliktir.

Gemilerde görev alacak SÖGGP'nin temiz bir sicil kaydına sahip olması da gemilerin ve karasularında seyir yapılan ülkelerin güvenliklerinin güvence altına alınmasına imkân sağlamaktadır. Özellikle şiddete yatkın ve sicil kaydında ağır suçlar bulunan personelin gemiye kasıtlı olarak zarar verme ihtimalinin daha fazla olduğu değerlendirilmektedir (Bahadır, 2015: 78). Ülkelerce SÖGGP olarak gemiye

görevlendirilecek personel hakkında sicil kayıt belgeleri bu nedenle istenmektedir (Ginkel ve diğerleri, 2013: 43).

SÖGGP kullanımının şiddeti arttıracığı endişesi ve gemi mürettebatının olası bir silahlı çatışma arasında kalması durumu, SÖGGP'lerin silah kullanma konusunda yeterli eğitime ve tecrübeye sahip olmasını gerektirmektedir. Gemide bulunan silahların kullanım amacı deniz haydutluğu saldırılarını önlemek olsa da eğitimsiz personel tarafından kullanılan silahlar tüm gemiyi risk altında bırakmaktadır (UK Department for Transport, 2015: 17). Ayrıca SÖGGP'nin güç kullanımı konusunda bilgi sahibi olması insan hakları ve hukuki uygunsuzlukları da bir ölçüde azaltacaktır. Bu durumda ÖDGŞ'lerin özel operasyon güçleri ile çalışmaları, SÖGGP'nin sahip olması gereken özellikler çerçevesinde olumlu şekilde değerlendirilmektedir. SOF tabanlı personelin küçük takımlar halinde iyi çalışması, kendine güvenmesi ve müşteri odaklı çalışması değerlendirildiğinde, bu personelin ÖDGŞ'lerce kullanılması bir avantaj olarak değerlendirilmektedir (Spearin, 2014: 116).

Bahsedilen kişisel özelliklerin ve yeterliliklerin sağlanması hizmeti alan gemi sahiplerinin dikkatinde olmalıdır ancak konudaki yaptırımlar ve denetimler sadece ÖDGŞ'lerin ve gemilerin üzerine yıkılmamalıdır. Bu nedenle ülkeler ve uluslararası kurumlarca, gerek ÖDGŞ gerekse SÖGGP üzerinde çeşitli denetim süreçleri geliştirilmiştir. Bu durum, gemi sahiplerinin yeterli özelliklere sahip SÖGGP ile çalışacaklarını güvence altına almaktadır.

3.3.2. Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Hukuksal Yapısı

Asimetrik bir tehdit olarak deniz haydutluğunun gündeme gelmesi ile denizlerde alışılmadık güvenlik önlemlerinin kullanılması da hızlı bir artış göstermiştir. Deniz haydutluğu konusunda aktif bir mücadele içerisinde olan dünya denizciliği, özel güvenlik şirketlerini sektörde görülen güvenlik boşluğunu dolduracak bir önlem olarak görmüşlerdir (Tempest, 2012: 86). Bu kapsamda SÖGGP'lerin gemi bünyesinde yer almaya başlaması, hem ulusal hem de uluslararası alanlarda ÖDGŞ'lere ait yasa ve kuralların yetersizliğini gözler önüne sermiştir. Başlangıçta, ticari gemilerde SÖGGP kullanımına karşı çıkılsa da SÖGGP kullanımının yaygınlaşması, uluslararası alanlarda konuya ilişkin düzenlemelerin

oluşturulmasını mecbur kılmıştır. Ancak bu düzenlemelerin yasal anlamda bir bağlayıcılığı olmamış ve ÖDGŞ hizmetlerine dair yasaların geliştirilmesi bayrak devletlerine bırakılmıştır. Bu nedenle uluslararası alanlarda ÖDGŞ hizmetlerine dair görülen kurallar yumuşak hukuk kapsamında değerlendirilmiştir. Özel deniz güvenliği konusundaki yumuşak hukuk kuralları, gönüllü sertifikalandırma, davranış kodları gibi programlarla yasalardaki belirsizlikleri ya da uygulaması güç yasaların yarattığı boşlukları doldurma amacıyla geliştirilmiş, bağlayıcılığı olmayan araçlar şeklinde ortaya çıkmıştır (Williams, 2015: 1). Bu anlamda, SÖGGP uygulamasına dair yasal boşluk, ülkelerce yasalar geliştirilene kadar fazla bürokrasi içermeyen yumuşak hukuk ile bir ölçüde doldurulmaya çalışılmıştır. Bu kurallar genel çoğunluk tarafından kabul edilmiş ve özel deniz güvenliği ve denizcilik sektörü, devlet yükümlülükleri gelmeden önce kendi kendini düzenler hale gelmiştir (Williams, 2015:2).

3.3.2.1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Göre SÖGGP Uygulaması

Uluslararası hukuk açısından bakıldığında, ticari gemilerin ÖDGŞ hizmetlerinden faydalanmasını engelleyen herhangi bir yasa bulunmamaktadır (Tempest, 2012: 86). Bu nedenle gemilerde silahlı personel bulunması hukuki açıdan farklı belirsizlikler yaratmıştır. SÖGGP'lerce kullanılan silahların ülkeler arasında dolaşımı, seyir yapılan devletin karasularından zararsız geçişi ve güç kullanımının takip edilememesi bu konudaki belirsizlikler olarak sıralanmıştır.

ÖDGŞ tarafından sağlanan hizmetler ya da ticari gemilerde SÖGGP kullanılması BMDHS Madde 91 çerçevesinde değerlendirilmektedir. Gemilerin bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetinde olması ilkesi, ticari gemilerde hizmet veren SÖGGP'lerin bayrak devleti kurallarına uymaları gerektiğini göstermektedir. Bunun dışında ÖDGŞ hizmeti alan gemilerin bulundukları deniz alanlarına göre uymaları gereken yasalar mevcuttur. Bu kapsamda ticari gemilerde görev yapan SÖGGP'ler, bulundukları deniz alanına göre farklı yasalara tabii olmaktadır. Bu durum SÖGGP'lerin açık deniz, ülke karasuları ve iç suları bağlamında farklı bölgelerde farklı yasaları izlemeleri anlamına gelmektedir. SÖGGP bulunduran gemilerin hiç bir ülkenin karasularına girmeden sefer yapması

durumunda, SÖGGP'ler sadece bayrak devleti yasaları ile sorumlu tutulmaktadır. Ancak böyle bir durumun uygulamada mümkün olmadığı göz önünde bulundurulduğunda, SÖGGP'ler geminin seyir yapacağı bölgelerdeki ülkelerin yasalarına da uyum sağlamak zorundadır. Bütün bunlara ek olarak ÖDGŞ'nin bağlı bulunduğu devletin, geminin bayrak devleti ve sularında seyir yapılan devletten farklı olması durumunda uluslararası alanda tam bir yasa karmaşası söz konusu olmaktadır. Bu durumda silahlı özel gemi güvenlik personelleri, başta şirketlerinin bağlı bulunduğu devlet kurallarını, daha sonra geminin bağlı bulunduğu devletin kurallarını ve son olarak da karasularında seyir yapılan tüm kıyı devletlerinin kurallarını takip etmek zorundadırlar.

Ülkeler milli ve ekonomik güvenliklerini göz önünde bulundurarak karasularında SÖGGP hizmetinden faydalanan gemileri kısıtlamaktadır. Bu konudaki esas sorunun SÖGGP'lerin gemi üzerinde bulunmasından çok bu personel tarafından bulundurulmuş silahlar ve bu silahların ülkeye girişinin ve çıkışının sorun teşkil ettiği görülmektedir. Ancak BMDHS bakımından, devletlerin gemilerin zararsız geçişine izin verme yükümlülükleri de bulunmaktadır. BMDHS'ye göre zararsız geçişe “kıyı devletinin barışına veya güvenliğine zarar vermediği müddetçe” izin verilmektedir. Devletin barışına ve güvenliğine zarar ise “*kıyı devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne karşı kuvvete başvurulması, silahlarla deneme yapılması, kıyı devletinin güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması ve doğrudan geçişle ilgisi bulunmayan diğer faaliyetler*” şeklinde hükme bağlanmıştır. Bu durum hukuksal anlamda iki soruyu gündeme getirmektedir. İlk ortaya çıkan belirsizlik, kıyı devletlerinin, bünyesinde SÖGGP bulunduran gemilerin, kendi karasularından geçişini kısıtlaması hatta durdurması zararsız geçiş ilkesine aykırı mıdır sorusudur. İkinci belirsizlik ise SÖGGP tarafından kıyı devleti karasularında deniz haydutlarına karşı güç kullanılmasının zararsız geçiş etkileyip etkilemeyeceğidir. Bu noktada, BMDHS Madde 19'da tanımlanan “kıyı devleti bütünlüğüne karşı kuvvete başvurulması” hükmünde bulunan güç kullanımının, başka devletlere ait askeri gemilerin güç kullanımı yani devletlerarası güç kullanımı olduğuna dair görüşler mevcuttur (Randelzhofer ve Dörr, 2002'den aktaran: Petrig, 2013: 680). Ayrıca savaş gemilerinin bile bu tarz bir tehlike arz etmediği durumlarda ticari gemi bünyesinde bulunan dört kişilik bir SÖGGP grubunun devlet bütünlüğüne dair bir tehdit

oluşturması mümkün değildir (Petrig, 2013: 680). SÖGGP’ler tarafından güç kullanımının sadece meşru müdafaa amaçlı gerçekleştirileceği hususu da göz önünde bulundurulursa, ÖDGŞ hizmetlerinden faydalanan gemilerin zararsız geçişi bozmadıkları hükmüne varılmaktadır. Yine de kıyı devletlerinin Madde 19’daki doğrudan geçişle ilgisi bulunmayan faaliyetler hükmünü kullanarak zararsız geçiş konusunda daha esnek kurallar uyguladıkları görülmektedir.

İkinci sorun ise kıyı devletlerinin karasularında seyir yapan ticari gemilerde SÖGGP bulundurmasını yasaklaması konusudur. BMDHS Madde 22’de kıyı devletleri *“zararsız geçişi belirli şekillerde düzenleyebilirler ancak kendi karasularından zararsız geçiş yapmakta olan gemilerin personel donatımını düzenleyemezler”* hükmü bulunmaktadır. Bu durumda SÖGGP’lerin gemilerde gemi personeli olarak yer alması, kıyı devletlerinin kendi karasuların SÖGGP kullanımını kısıtlama yetkisini ortadan kaldıracaktır. Ancak aynı madde içerisinde bulunan *“Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi”* hükmü özellikle silahlı hizmet veren SÖGGP açısından bağlayıcı olmaktadır (Petrig, 2013: 685). Bu hükümle kıyı devletleri, SÖGGP tarafından kullanılan silahlara ve mühimmata yasaklama getirebilmektedir. Uygulamada ise birçok kıyı devleti tarafından bu sınırlamaların kullanıldığı ve kendi karasuların SÖGGP bulundurulmasına dair yasalar oluşturduğu görülmektedir. Hatta kıyı devleti yasalarına uymayan SÖGGP’lerin silah kaçakçılığı ve terör suçlarından yargılandığı durumlar mevcuttur (Symmons, 2012: 64; Tempest, 2012: 89).

3.3.2.2. Somali Bazlı Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamalarına (BMP) Göre SÖGGP Uygulaması

BMP, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında yayımlanan *“Somali Açıklarında Seyreden Gemilere Karşı Girişilen Silahlı Soygun ve Deniz Haydutluğu Hakkında Sirkülerin”* ekinde yer almaktadır. Rehberde genel olarak gemilerin almaları gereken tedbirler, irtibat kurmaları gereken askeri ve uluslararası organizasyonlar ve uygulanması tavsiye edilen usuller hakkında ayrıntılı bilgiler yer almaktadır (UDHB, 2013: 34). Rehberde gemi etrafına dikenli tel çekilmesi gibi fiziksel bariyerlerden ve gözcülüğün artırılması gibi farklı güvenlik önlemlerinden bahsedilmektedir. Bu gibi önlemlerin

deniz haydutluğu saldırılarını her zaman engelleyemediği ve bu önlemlerin çoğu zaman kolaylıkla aşıldığı farklı kaynaklarda ifade edilmiştir (Fitzsimmon, 2013: 87; Middleton, 2008: 4).

Rehberde özel güvenlik hizmetleri silahlı ve silahsız olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Silahsız güvenlik hizmetlerinden faydalanılması gemi işletmecilerine bırakılmakla beraber, silahsız güvenlik personeli kullanılmasının BMP'ye ek katkı sağlayacağı ifade edilmiştir (BMP4, 2011: 39). SÖGGP kullanımı ise gemi işletmecilerine ve bayrak devleti iznine bırakılmıştır. Bu maddenin SÖGGP kullanımına bir teşvik ya da tavsiye olarak algılanmaması aksine SÖGGP kullanımından önce GKT tercihinin daha iyi bir seçim olacağı da özellikle belirtilmiştir. Rehberin özel güvenlik üzerine ana tutumu, silahlı ya da silahsız, özel güvenlik personeli kullanımından önce mutlaka bir risk değerlendirilmesi yapılmasıdır. SÖGGP kullanımının rehberde belirtilen önlemler yerine değil, ek bir güvenlik önlemi olarak kullanılması tavsiye edilmiştir (BMP4, 2011: 40). SÖGGP kullanımı konusunda detaylı bilgiler için IMO sirkülerlerine başvurulması öngörülmüştür.

3.3.2.3. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Guardcon

Guardcon, BIMCO tarafından 2012 yılında gemi sahipleri ve özel deniz güvenlik şirketleri arasında kullanılmak üzere, SÖGGP kullanımına dair geliştirilen standart bir kontrattır. Bu kapsamda Guardcon, SÖGGP hizmetlerini düzenlemekte ve hizmeti alan ve satan kişiler arasında yükümlülükler oluşturmaktadır. Dokümanın ana amacı ÖDGŞ'ler ile müşterileri arasındaki ilişkinin ve sorumluluğun netleştirilmesidir (Nanda ve Bellish, 2013: 70). Guardcon standart bir kontrat olarak görülse de taraflara sözleşmede sunulan şartlar üzerinde değişiklik yapma imkânını da sağlamaktadır. Guardcon'da, BMP'deki tutuma benzerlik gösterecek şekilde, SÖGGP kullanımının diğer deniz haydutluğu ve BMP önlemleri yerine değil bunlara ek olarak kullanılması ve mutlaka risk değerlendirilmesi yapılması vurgulanmıştır (BIMCO, 2012: 1).

Sözleşme kapsam bakımından sadece ticari gemilerde hizmet veren SÖGGP uygulamasını değerlendirmektedir. Uygulamada pek sık karşılaşılmayan özel teknelerle ticari gemilere refakat uygulaması ya da ÖDGŞ tarafından sunulan diğer güvenlik önlemleri Guardcon dâhilinde incelenmemiştir. Bu kapsamda SÖGGP konusuna yoğunlaşan Guardcon, SÖGGP'nin yapısı konusuna da çeşitli sınırlamalar da getirmektedir. Bunlardan ilki gemi bünyesinde bulunacak SÖGGP sayısı ile ilgilidir. Biri takım lideri olmak üzere en az dört kişilik bir ekibin üzerinden hizmetin sağlanması sözleşme standartları çerçevesinde belirlenmiştir. Tarafların bu sayı üzerinde değişikliğe gidebileceği belirtilerek, gemi sahiplerinin maliyetten kaçmak adına önerilenden az sayıda SÖGGP ile çalışmaması tavsiye edilmiştir.

Guardcon kapsamında, gemideki emir komuta zinciri ve kaptan yetkisi konusu da bir standarda bağlanmıştır. Guardcon Madde 8 gereği, güç kullanımını gerektirecek herhangi bir durumda, SÖGGP takım lideri gemi kaptanına danışmakla yükümlü tutulmaktadır (BIMCO, 2012: 6-7). Ancak aynı maddenin devamında, gemi kaptanının herhangi bir SÖGGP'ye ateş açma emri verme yetkisi bulunmadığı ve her SÖGGP'nin meşru müdafaa kapsamında ateş açma yetkisine sahip olduğu belirtilmiştir. Madde 9 ise olası bir kaçırılma durumunu değerlendirilmektedir. Olası bir kaçırılma sonucu gemide hizmet vermekte olan SÖGGP'nin de gemi mürettebatından sayılması hükmü yer almaktadır (BIMCO, 2012: 7-8). Bu madde olası kaçırımlar sonucunda gemi sahibi ve sigorta şirketine düşen yükümlülüklerin belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Genel olarak bakıldığında Guardcon, sorumlulukların netleştirilmesi konusunda önemli bir adım olmuştur. Sözleşme kapsamında tarafların yükümlülükleri ve sorumlulukları net şekilde ayrılmakta ve bu sayede olumsuz olaylar sonucu yaşanabilecek karışıklıklar en aza indirilmektedir (BIMCO, 2012: 1). Guardcon sayesinde gemi sahipleri, özel deniz güvenlik şirketi tercihi yaparken, belirli standartları benimsemiş ve uygulayan şirketleri tercih ederek zayıf şirketlerden kaçınabilmektedirler.

3.3.2.4. Özel Güvenlik Sağlayıcıları İçin Uluslararası Davranış Kodu (ICoC)

“Özel Güvenlik Sağlayıcıları İçin Uluslararası Davranış Kodu” (International Code of Conduct for Private Security Service Providers-ICoC), özel güvenlik şirketlerinin, devletlerin ve sivil örgütlerin katkılarıyla oluşturulmuş, imzalanması gönüllü olan etik kurallar serisidir. Başını İsviçre’nin çektiği, ABD ve Birleşik Krallık gibi ülkelerin de dâhil olduğu toplam 115 ülke, sivil örgüt ve özel güvenlik şirketi tarafından desteklenmektedir. 2010 tarihinde imzaya açılan kodun 2013 tarihinde 708 şirket tarafından imzalandığı ifade edilmektedir (Geneva Academy, 2013: 3). Yasal bir bağlayıcılığı bulunmamakla birlikte, gözetim ve uygulamada devletlere ve sektöre yardımcı olma amacı taşımaktadır. Kapsam bakımından, özellikle kompleks alanlarda hizmet veren özel güvenlik sağlayıcılarına yöneltilmiştir (ICoCA, 2010: 3).

Kodun kökleri, İsviçre hükümeti tarafından tartışılan ve silahlı çatışma bölgesinde hizmet veren özel güvenlik şirketleri ve devletlerin sorumluluklarını belirlemek amacıyla 2008 yılında oluşturulan “*Montrö Dokümanına*” dayanmaktadır (Geneva Academy, 2013: 5). Montrö Dokümanı, silahlı çatışma bölgesinde hizmet veren özel güvenlikler için davranış kodları seridir. Ancak özel güvenlik şirketlerinin hizmet alanlarının silahlı çatışma bölgeleri dışında, savaş sonrası alanlar ve deniz alanları gibi daha karışık alanlarda yayılması Montrö Dokümanında önerilen uygulamaların kapsam dışında kalmasına neden olmuştur. Bu nedenle özel güvenlik şirketleri ve sektör tarafından daha detaylı bir kılavuza ihtiyaç duyulduğu gündeme getirilmiş ve böylece ICoC ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır (Geneva Academy, 2013: 7).

ICoC kapsam bakımından incelendiğinde oldukça geniş inşa edildiği görülmektedir. Kod içerisinde, işkence ve insanlık dışı davranışlar, insan kaçakçılığı, çocuk ve zorla işçi çalıştırılması ve ayrımcılık gibi yasaklar üzerinde durulmuştur. Bunlara ek olarak özel güvenlik şirketlerinin güç kullanımı, personel seçimi ve denetimi, emniyet ve sağlık konularında kod içerisinde işlenmiştir.

ICoC ilk bakışta kara bazlı operasyonlarda görev alan özel güvenlik şirketlerine yönelik hazırlanmış olarak görülmektedir. Ancak kodun kompleks alanlarda hizmet veren özel güvenlik şirketlerine düzenlemeler sunması, deniz

alanlarında ÖDGŞ kullanımına dair kural boşluğu ile birleşince, kod denizcilik endüstrisi tarafından da benimsenmiştir (Petrig, 2013: 674). Bu noktada ICoC'nin deniz alanlarında kullanılmasının uygun olmadığına ve özel deniz güvenliğine ait özel kuralların geliştirilmesi gerektiğine dair tartışmalar gündeme gelmiştir. Ancak bu tartışmalar kodun yedinci maddesinde yer alan *deniz güvenlik servisleri gibi benzer ve ek hizmetler* ile Madde 13'de yer alan "herhangi bir alan" hükmü ile geri planda kalmaktadır. Nitekim günümüzde ICoC'yi imzalamış güvenlik şirketlerinden %48'inin deniz alanlarında özelleşmiş özel deniz güvenlik şirketleri olduğu ve %18'inin ise kara hizmetlerine ek olarak deniz güvenliği hizmetleri sunan şirketler olduğu görülmektedir (Petrig 2013: 673-674). Bu açıdan bakıldığında ICoC deniz güvenliği hizmeti veren şirketler için önemli bir dayanak noktası olmuş ve sektördeki davranış kuralları açığının giderilmesine büyük katkıda bulunmuştur.

Bu duruma ek olarak ülkelere sertifikalandırma ve denetleme gibi konularda referans sağlayacak maddelerin kod içerisinde işlenmesi, kodu ülkelerin açısından da önemli bir referans kaynağı haline getirmiştir. Kodun devletler tarafından imzalanması durumunda, katılımcıların ve imzacıların bahsedilen maddeler üzerine yasal bir çerçeve geliştirmesi ve bununla birlikte uluslararası anlamda kabul edilen yasal standart bir düzen oluşturulması hedeflenmiştir (Geneva Academy, 2013: 21). Bu kapsamda çeşitli ülkelerin, gemi sahiplerine sadece ICoC'yi imzalamış ÖDGŞ'ler ile çalışma izni sağladıkları görülmektedir (Berndtsson ve Østensen, 2015: 148).

ICoC'nin denizcilik ve özel güvenlik endüstrisi tarafından hızlıca kabul edilmesi uluslararası alanda kapsamlı ve standart kurallar bütünlüğünün uygulanması anlamına gelmektedir. Ülkelerce oluşturulan yasalarda ICoC'nin referans alınmasıyla yasa karışıkları bir ölçüde azalacak ve özel güvenlik hizmetleri alanında birlik sağlanabilecektir. ICoC'yi imzalayan özel güvenlik şirketleri sadece reklamdan daha fazlasını yaptıklarını göstererek, şirket itibarının yanına uygulamayı da alarak tercih edilme sıklıklarını arttırabileceklerdir.

3.3.2.5. Montrö Dokümanı

Montrö Dokümanı silahlı çatışma sırasında özel askeri şirketlerin iyi uygulamaları ile ilgili devletlerin yükümlülükleri olarak bilinmektedir. Uluslararası Kızıl Haç Örgütü ve İsviçre hükümetinin ortaklaşa girişimleriyle birlikte, özel askeri güvenlik sağlayıcıları ve sivil toplum kuruluşlarının de katılımlarıyla hazırlanarak, 2008 yılında imzaya açılmıştır. Doküman uluslararası hukuka ait yeni yükümlülükler getirmek yerine mevcut insan haklarına ait yükümlülükleri öne çıkarmayı ve devletler ile özel güvenlik şirketleri arasındaki sorumlulukların netleştirilmesini amaçlamaktadır (Coito, 2013: 195). Genel olarak özel güvenlik şirketi çalışanlarının sorumluluklarını ve özel güvenlik kullanımından dolayı oluşabilecek hukuki sorunların çözümüne odaklanmıştır.

Montrö Dokümanı iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm özel askeri güvenlik hizmetlerinden yararlanan devletlerin, konuşlanmış devletlerin, şirketlerin kayıtlı oldukları devletlerin ve özel askeri güvenlik şirketlerinin tabii oldukları yasal yükümlülükleri içermektedir (ICRC, 2008: 8). İkinci bölümde özel askeri güvenlik kullanımına dair en iyi uygulamalar başlığı altında tavsiyelerde bulunmaktadır. Dokümanın uluslararası yasalarda bağlayıcılığı bulunmamakla beraber, imzalayanlar tarafından takip edilmesi ve uygulanması öngörülmüştür. Dokümanın imzalanması özel güvenlik şirketleri ile yapılacak olan sözleşmelerde devletlerin, ulusal ve uluslararası hukuk ve insan hakları koşullarını yerine getirmeyi garanti ettiğini ifade etmektedir.

Kapsam bakımından incelendiğinde dokümanda denizcilik konusunda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Ayrıca deniz haydutları ile SÖGGP'ler arasında yaşanan çatışmaların hukuki anlamda silahlı çatışma olarak nitelendirilemeyeceği göz önünde bulundurulduğunda, doküman ÖDGŞ hizmetleri açısından yetersiz kalmaktadır. Bazı kaynaklarda ise Montrö Dokümanının doğrudan ÖDGŞ terimini kullanılmasa da yapılan tanımlar bakımından SÖGGP uygulamasını kapsadığını ve deniz alanlarında da kullanılması gerektiği ifade edilmiştir (Coito, 2013: 196; Spearin, 2010: 65). Montrö Dokümanı özel deniz güvenliği konusunda, sektördeki açığın giderilmesi ve benimsenecek uygulamalar ile yasal prosedürlerin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Coito, 2013: 200). Nitekim dokümanın ICoC'nin gelişiminde referans olarak kullanılması ve ICoC içerisinde

kaynak olarak gösterilmesi deniz alanlarında sağlanan özel güvenlik hizmetlerinin düzenlemesindeki katkısını göstermektedir.

3.3.2.6. IMO Sirkülerleri

Uluslararası denizcilik alanında söz sahibi organizasyonlardan biri olan IMO, deniz haydutluğunun artışı ile birlikte çalışmalarını bu alana yöneltmiştir. Özel deniz güvenliği şirketlerinin kullanımı konusunda ise uzun süre sessiz kalan IMO, denizcilik sektörünün ÖDGŞ hizmetlerine karşı yoğun talep göstermesiyle SÖGGP kullanımına dair çalışmalara da dâhil olmuştur. MSC komitesi tarafından yapılan çalışmalar sonucu bayrak devletlerine, kıyı ve liman devletlerine, gemi sahibi ve işletmecilerine ve ÖDGŞ'lere yönelik kılavuzlar yayınlamıştır. Yayımlanan bu kılavuzların yasal bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Uluslararası anlamda bir standarttı sağlamaya yönelik olması ile birlikte yumuşak hukuk olarak görülmektedir. Bahsi geçen kılavuzlar MSC 1405, MSC 1406, MSC 1408, MSC 1443 numaraları ile dört ayrı sirküler şeklinde yayınlanmıştır. Bu sirkülerler sadece ÖDGŞ'lere yönelik olup GKT kullanımı ile ilgili kuralları kapsamamaktadır. Genel tutum olarak bakıldığında IMO SÖGGP kullanımına dair karar yetkisini bayrak devletlerine bırakmış ve devletlerden SÖGGP'lerin gemiye katılımı, ayrılışı, silahların taşınması ve depolanması gibi özel konularda yasalar geliştirmelerini talep etmiştir (Williams, 2015: 3).

1405 numaralı MSC sirküleri, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgedeki gemilerde SÖGGP kullanan gemi işletmecileri, sahipleri ve kaptanlarına yönelik yayınlanmıştır. SÖGGP kullanımında öncelikle bayrak devleti yasalarına uyumla birlikte, seyir yapılacak kıyı devleti yasalarının göz önünde bulundurulması tavsiye edilmiştir. BMP4'deki hükümlere benzer şekilde, SÖGGP kullanımından önce mutlaka bir risk değerlendirilmesi yapılması öngörülmüştür. SÖGGP kullanımının diğer deniz haydutluğu önlemlerine ek olarak kullanılması hükmü de BMP4 hükümleri ile benzerlik göstermektedir. Sirkülerde gemi kaptanının gemideki mutlak yetkisi ve karar alma sürecine dâhil edilmesinin önemi vurgulanmıştır (IMO, 2012c: 1). Risk değerlendirmesi sürecine, yaşanabilecek olası bir silahlı kaza olayları, SÖGGP kullanımının şiddeti artması ve sorumluluk konularının da dâhil edilmesi tavsiye edilmiştir. Buna ek olarak ÖDGŞ seçim tercihleri kılavuz içerisinde

gemi sahiplerine referans olması amacıyla sunulmuştur. ÖDGŞ tercihi yapılırken, bu şirketlerin tecrübesi, mali durumları, kayıtlı oldukları yer ve sigorta kapsamı gibi konulara dikkat edilmesi bu tavsiyeler arasında yer almıştır. ÖDGŞ yapısında mutlaka, deniz tecrübesi olan personelin ve yasal danışmanların mevcut olduğu şirketlerin tercihi ile birlikte yazılı prosedürlere sahip şirketlerin tercih edilmesinin kötü uygulamaların önüne geçeceği vurgulanmıştır (IMO, 2012c: 3). SÖGGP takımının minimum sayısı, bu takım tarafından kullanılacak donanım ya da silahların tam özellikleri belirtilmemiş, gemi sahiplerinden bu koşullara seferin uzunluğu, geminin büyüklüğü gibi durumları göz önünde bulundurarak karar vermeleri istenmiştir. Raporlama eksikliğinin kapatılması adına ise gemi kaptanı tarafından mutlaka günlük olayların kayıt altına alınması şart koşulmuştur. Kılavuza genel kapsam olarak bakıldığında, gemi sahiplerinin ÖDGŞ tercihi yaparken dikkat etmesi gereken noktaları içerdiği görülmektedir. Özel deniz güvenlik şirketleri ile çalışma tercihinden sonra alınan hizmet koşullarının mutlaka taraflar arasında yazılı belgelerle yapılması tavsiye edilmiştir. IMO tarafından sergilenen bu tutumun SÖGGP uygulamasını düzenlemekten çok gemi sahipleri ve işletmecileri için yönetim mekanizması oluşturmak adına olduğu söylenebilir.

1406 numaralı MSC sirküleri deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgedeki gemilerde SÖGGP kullanımına dair bayrak devletleri için kılavuz niteliğindedir. Kılavuzun SÖGGP kullanımına dair yasal konuları ele almadığı ve durumun bayrak devletlerine bırakıldığı ifade edilmiştir (IMO, 2015b: 1). Yasaların gemi kaptanları, işletmecileri ve sahiplerine netlik sağlayacak şekilde oluşturulması tavsiye edilmiştir. Yasalar oluşturulurken, gemilerin hangi şartlarda SÖGGP kullanabileceğinin, SÖGGP'lerin hangi yetkilendirme süreçlerinden geçeceğinin net şekilde belirlenmesi önemle vurgulanmıştır. Ayrıca ÖDGŞ'lerin geçerli bir ISO sertifikası bulundurmaları ve ulusal standartlara uymaları konusunda teşvik edilmeleri istenmiştir (IMO, 2015b: 2).

1408 numaralı MSC sirküleri deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgedeki gemilerde SÖGGP kullanımına dair kıyı ve liman devletleri için tavsiyeleri içermektedir. Kıyı devletlerinden, kendi sularında seyir yapan gemilerde SÖGGP kullanılmasına ilişkin yasaların geliştirilmesi istenmiştir. Bu yasaların SÖGGP personelinin gemiye katılımını, ayrılışını ve silahların depolanması ile ilgili

konuları içermesi tavsiye edilmiştir. Ayrıca yasaların geliştirilmesinin farklı devlet kurumları tarafından yürütülen uzun bir süreç olduğunun göz önünde bulundurulması ve bu süreçte de deniz ticaretini veya gemilerin seyrini zorlaştıracak kısıtlardan kaçınılmasının üzerinde durulmuştur.

1443 numaralı MSC sirküleri deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgedeki gemilere silahlı özel gemi güvenlik personeli sağlayan özel deniz güvenlik şirketleri için düzenlenmiştir. Sirküler, ÖDGŞ'lerin hizmet sağlarken uymaları gereken yasaları tespit etmeleri gerektiğini belirterek başlamaktadır. Bu süreçte bayrak devleti, sularında görev yapılan kıyı devleti ve şirketin bağlı bulunduğu devletin yasalarının değerlendirilmesi talep edilmiştir (IMO, 2012e: 1). Kılavuzun bağlayıcılığının bulunmadığı ve uyum sağlanması durumunda sertifikalandırma sağlamadı ancak profesyonel olarak hizmet veren özel deniz güvenlik şirketlerinden beklenen koşulları ifade ettiği sirküler içerisinde belirtilmiştir. Bu amaçla Montrö Dokümanı ve ICoC'ye atıflarda bulunulmuştur. ÖDGŞ'lerden yönetim tecrübesi, iyi finansal durum ve kalite yönetim sistemleri gibi koşullara sahip olmaları beklendiği ifade edilmiştir ve şirket bünyesinde hizmet verecek personelin eğitim ve seçim kriterlerinde dikkat edilmesi gereken unsurlara dair tavsiyelerde bulunulmuştur. Özellikle ÖDGŞ'lerin izledikleri bütün ulusal ve uluslararası kuralları ve önerileri yazılı şekilde müşterilerine bildirmeleri istenmiştir. Sirküler kuralları belirlemektense izlenmesi gereken kuralları açıklamaya yönelik oluşturulmuştur. SÖGGP raporlaması konusundaki açığın giderilmesi amacıyla SÖGGP takım lideri tarafından hazırlanan ve gemi kaptanı tarafından onaylanan raporların düzenli olarak gemi sahibine, işletmecisine sunulması istenmiştir (IMO, 2012e: 10).

3.3.2.7. ISO/PAS 28007: Gemilere Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli Sağlayan Özel Deniz Güvenlik Şirketleri İçin Kurallar

Uluslararası Standartlar Teşkilatı (International Organization for Standardization-ISO) IMO'nun talebi üzerine gemilere SÖGGP konuşturarak özel deniz güvenlik şirketlerinin denetlenmesi ve sertifikalandırması sürecine dâhil olmuştur. İlk olarak ISO/PAS 28007:2012 ile 2012 yılında yayınlanan doküman 2015 yılında güncellenerek iki bölüme ayrılmıştır (ISO, 2015). Birinci bölümde genel koşullar verilirken, dokümanın ikinci bölümü SÖGGP tarafından güç

kullanımına ayrılmıştır. Deniz alanlarına özel tavsiyeler içeren dokümandaki koşullara uyum durumunda ÖDGS'ler ticari gemilere SÖGGP hizmeti vermeye yeterli olduklarını belgelendirebilmektedirler. Standart, müşteri ile olan ilişkilerden, risk değerlendirmelerine, kaza sonrası yönetime ve denetleme standartlarına kadar geniş yelpazede konuları kapsamaktadır (Ginkel ve diğerleri, 2013: 28). Birleşik Krallık gibi bazı ülkeler ISO/PAS 28007'yi ülke yasalarına dahil ederek, kendi bünyelerinde hizmet vermek isteyen ÖDGS'ler için zorunlu tutmuşlardır (Renéede Nevers, 2015: 162). ISO'nun sertifikalandırma yönündeki bu adımı en büyük açıklardan biri olan tarafsız denetim konusunda büyük gelişmelere yol açmıştır (Nanda ve Bellish, 2013: 71).

3.3.2.8. Denizcilik Endüstrisi Güvenlik Derneği (SAMI) Akreditasyonu

Denizcilik Endüstrisi Güvenlik Derneği (SAMI) ticari gemilerde SÖGGP kullanılması konusunda akreditasyon süreci geliştirilen kurumlardan biri olmuştur. IMO MSC tarafından yayınlanan kılavuzlardaki denetleme ve sertifikalandırma tavsiyeleri dikkate alınarak, uluslararası alandaki ihtiyacın giderilmesine yönelik bir çalışma gerçekleştirilmesi sonucu, özel deniz güvenlik şirketlerine sertifika sağlanması mümkün olmuştur (SAMI, 2012: 1). Geliştirilen süreçte ÖDGS'lerin üç aşamalı sertifikalandırma sürecinden geçmesi öngörülmüştür. İlk aşamada şirketler finans, yasallık ve sigorta uygunluğu açısından incelenmektedir. İkinci aşamada özel deniz güvenlik şirketinin yapısı, yönetim sistemleri ve dokümanları incelenmektedir. Üçüncü aşamada ise genel değerlendirme ile birlikte SÖGGP'lerin genel bilgisi, tecrübesi ve ekipmanlarının uygunluğu test edilmektedir (SAMI, 2012: 2). SAMI tarafından gerçekleştirilen üç aşamalı denetim sonucu özel deniz güvenlik şirketleri sertifikalandırılmaktadır.

3.3.2.9. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Güç Kullanma Kuralları (RUF)

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) tarafından Guardcon ve IMO sirkülerleri referans alınarak güç kullanma üzerine kılavuz oluşturulmuştur. Kılavuz, bayrak devletleri tarafından kullanımına izin verilen SÖGGP'lerin güç kullanımı konusunda, gemi sahiplerine ve kaptanlarına yol göstermesi amacıyla

tasarlanmıştır. Kılavuz kapsamında, ticari gemilerde SÖGGP kullanılması öncesinde mutlaka bir risk değerlendirmesi yapılması ve BMP’de öngörülen güvenlik önlemlerinin terkedilmemesi özellikle vurgulanmıştır (BIMCO, 2013: 1).

Bu kapsamda SÖGGP tarafından güç kullanımı, *bayrak devleti yasalarına uygun, kıyı devleti yasalarına uygun, gemi personeli ya da geminin korunması amacıyla, sadece gerekli olduğunda ve minimum seviyede uygulanmalıdır* şeklinde kısıtlanmıştır (BIMCO, 2013: 1-2). Kılavuzda güç kullanımı öncesinde gereken bütün önlemlerin alınması ve meşru müdafaa şartı ön planda görülmektedir. RUF kapsamında, Guardcon’un ilgili hükümlerine referans yapılarak, gemi kaptanı emir komuta zincirinin en üst seviyesine yerleştirilmiştir. Olası bir tehdit durumunda ise SÖGGP liderinin gemi kaptanına güç kullanmayı sadece tavsiye edebileceği ifade edilmiştir. Kaptana ulaşamadığı durumlarda sorumlu vardiya zabiti ile iletişim şart koşulmuştur. Buna ek olarak SÖGGP takım liderine güç kullanma yetkisi verildikten sonra alınan bütün kararlardan SÖGGP liderinin sorumlu olduğu, ancak gemi kaptanının ateşkes komutu vermeye yetkisinin her zaman mevcut olduğu belirtilmiştir (BIMCO, 2013: 3). Bu durum gemi kaptanını SÖGGP’lerin olası yanlış uygulamalarının sonuçlarından korumakta ve kaptana bu uygulamayı durdurma yetkisi tanımaktadır. Buna ek olarak, silah kullanılması sonucu şiddetin artmasından kaçınmak ve insan haklarını korumak adına belirli hükümlere de yer verilmiştir. Güç kullanımı öncesinde mutlaka SÖGGP’nin kendini belirgin şekilde göstermesi, işaret fişekleri ve lazerler gibi şiddet içermeyen uygulamaların sergilenmesi güç kullanımı kuralları arasında yer almaktadır. Güç kullanma kararı alındıktan sonra saldıran kişilere direkt öldürücü güç kullanmak yerine ilk etapta suya uyarı atışı yapılması daha sonra kullanılan tekneyi devre dışı bırakmak amacıyla teknenin motorlarına ya da gövdesine atış yapılması, bütün tedbirler başarısız olduktan sonra saldırganlara karşı güç kullanımına gidilmesi kurallar serisinin ana fikri olarak görülmektedir (BIMCO, 2013: 4-5). Hedeflenen kişi dışında herhangi bir yaralanma yaşanmaması adına bütün önlemlerin alınması ve olay sonrası derhal raporlama yapılması da kurallar kapsamında yer almaktadır.

BIMCO tarafından yayınlanan bu kurallar sersinin uluslararası alanda bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Buna karşın Guardcon ile bütünleşik şekilde kullanıldığında imzalayan taraflar arasında bilgi netliği sağlamaktadır. İki tarafın

sorumluluklarının ve yetkilerinin belirlenmesi, kriz ortamında etkili ve aşırı olmayan çözümlere ulaşmasını kolaylaştırmaktadır.

Bahsedilen kurallar dış hatları ile denizde karşılaşılabilecek tüm durumları kapsamayı hedeflemektedir. Ancak bayrak devleti ve kıyı devleti tarafından konulan yasalar bu kuralların her zaman üzerinde yer almaktadır. Bu durum silahlı özel gemi güvenlik personelinin ve gemi kaptanının hukuki sorunlar yaşamamak adına güç kullanımını raporlamaması sorununu ortaya çıkarmaktadır. Özellikle bayrak devleti yasalarının veya karasularında seyir yapılan ülke yasalarının, farklı milletten olan gemi kaptanı ve SÖGGP lideri için ulaşılmasının ve öğrenilmesinin güç olduğu durumlarda, güç kullanımının raporlanmaması durumları ile daha sık karşılaşılabılır. Bu etik sorun, ÖDGŞ'nin teknik yapısı ve SÖGGP takım liderinin tecrübesi sayesinde çözülebilir. Özel deniz güvenlik şirketi bünyesinde yasal danışman bulunması ve SÖGGP takım liderinin bölgeye hâkim bireylerden seçilmesi, olası yasa karışıklığının önüne geçilmesine ve ülkelerin güç kullanma, silah bulundurma yasalarını sorunsuz uygulamaya imkân sağlamaktadır (Petrig, 2013: 674).

3.4. ÜLKELERİN ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNE KARŞI TUTUMU

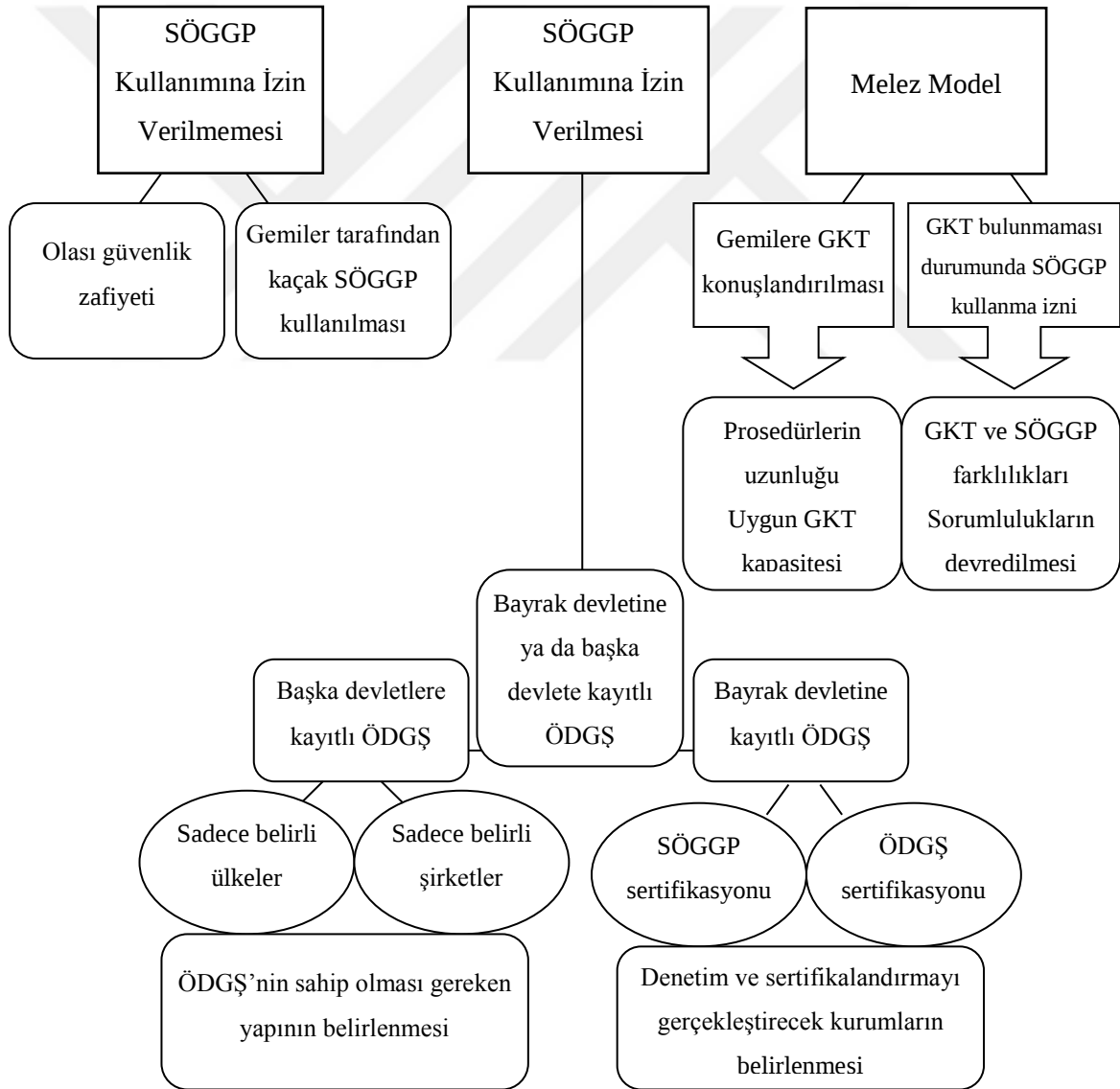
BMDHS'ye göre bayrak devletleri kendi altında bulunan gemilerin güvenliğini sağlamak ile yükümlüdür. Bu yükümlülüğün devletler tarafından görevlendirilen özel şirketlerce veya devlet personeline sağlanması ise tartışmaya açıktır. Ancak her koşulda devletin bayrağı altında hizmet vermekte olan personel bu devletin yasalarına bağlıdır. Bu açıdan bakıldığında gemilerde hizmet veren SÖGGP'lerin de bağlı oldukları devlet fark etmeksizin bulundukları geminin bayrağına ait yasalara uyum sağlama yükümlülüğü vardır. Gemi sahiplerinin ise ÖDGŞ tercihi sırasında, maliyeti yasalara uyumun önünde tuttuğu düşünülmektedir (Mahard, 2014: 348). Bu nedenle devletler yasalarını geliştirerek, gemi sahiplerini profesyonel ve kaliteli şirketler arasından tercih yapmaya yöneltmelidirler. Bu kapsamda SÖGGP kullanımına dair yasalar devletler açısından iki farklı boyutta ele alınmaktadır. Bunlar, kendi bayraklarına ait gemilerde ÖDGŞ kullanımını ve ülke karasularında seyir yapan gemilerde SÖGGP kullanımı konularıdır. Buna ek olarak artan güvenlik ihtiyacıyla birlikte çoğu bayrak devleti olay yerinde koruma imkânı

sağlayan GTK ile SÖGGP uygulaması arasında tercih yapmak zorunda kalmıştır (Bürgin ve Schneider, 2015: 124). Ülkeler bazında tutumlar farklılık gösterse de özellikle büyük deniz filosuna sahip ülkeler gemilerde silahlı personel kullanılması konusunu görmezden gelmeyerek, bu konu ile ilgili çeşitli süreçler geliştirmişlerdir.

Ülkelerin bayrakları altında seyir yapan gemilerde SÖGGP kullanımı söz konusu olduğunda, farklı ülkeler duruma farklı stratejilerle yaklaşarak durumu çözmeye çalışmışlardır. Bu aşamada ülkeler stratejilerine göre, SÖGGP uygulamasına izin verme ya da SÖGGP kullanımını yasaklama yolunda çeşitli karar süreçlerinden geçmektedir (Liss, 2015: 90). SÖGGP kullanımına izin verilmesi kendi içerisinde farklı sorunlar yaratırken, SÖGGP kullanılmasına izin verilmemesinin gemi sahiplerini yasal olmayan özel güvenlik şirketi kullanımına itebileceği düşünülmelidir. Bu bilgiler ışığında, devletlerin kendi gemilerinde SÖGGP uygulamasına dair karar süreçleri **Şekil 13**'de gösterilmiştir.

Şekil 13’den görülebileceği gibi ülkelerin SÖGGP kullanımını yasallaştırma sürecinde karar vermeleri gereken ilk konu, bu uygulamaya izin verilip verilmeyeceğidir. SÖGGP kullanılmasına izin verilmemesi durumunda, bu uygulamaya duyulan yüksek talebin nedenleri ve SÖGGP kullanımına izin verilmemesiyle ortaya çıkacak sonuçlar değerlendirilmelidir. SÖGGP uygulamasının kısıtlanması durumunda, gemilerin SÖGGP kullanan gemilere kıyasla içinde bulunacakları risk, olası güvenlik açığının kapatılmasında kullanılacak diğer önlemler ve denetlenmemiş SÖGGP kullanımı konuları değerlendirilmelidir.

Şekil 13: SÖGGP Kullanımının Yasallaştırılmasında Ülkelerin Karar Verme Süreci



Kaynak: Liss, 2015, s. 90 bilgileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

SÖGGP kullanımının yasallaştırılması durumunda ise devletlerce değerlendirilmesi gereken konuların sayısı artmaktadır. Bu durumda gemilere SÖGGP temin eden ÖDGŞ'nin kayıtlı olduğu ülke faktörü devreye girmektedir. Bu aşamada devletler, kendi ülkelerine ya da başka ülkelere kayıtlı şirketlerin kullanımı, sadece kendi ülkesine kayıtlı şirketlerin kullanımı ya da sadece başka ülkeye kayıtlı şirketlerin kullanımına izin verme sürecini netleştirmelidirler (Liss, 2015: 90). Devletlerin sadece kendi ülkesine ait özel deniz güvenlik şirketi kullanımına izin vermesi durumunda, gemilerinin küresel ticarete diğer ülke gemileriyle rekabet içinde olduğu dikkate alınmalıdır. Böylesi bir durumda kendi ülkesine kayıtlı ÖDGŞ'lerin diğer ülke ÖDGŞ'lerine göre yüksek fiyat talep etmesi, ülke denizciliğini küresel rekabette geri plana atabilir. Gemilerin diğer devletlere ait ÖDGŞ hizmetlerinden faydalanılmasına izin verilmesi durumunda ise izin verilen devletlerin ya da şirketlerin listeleri gemi sahiplerine duyurulmalıdır. Bu aşamadan sonra sertifikalandırma ve denetleme süreçlerinin sadece şirketlere yönelik mi yoksa şirketin istihdam edeceği tüm personele yönelik mi geliştirileceğine karar verilmelidir. Son olarak ise sertifikalandırmayı ve denetlemeyi gerçekleştirecek kurumların tespit edilmesi ve bunlara gerekli yetkilerin verilmesi gerekmektedir.

SÖGGP uygulamasının yasallaştırılması konusunda diğer bir tercih ise melez model olarak görülmektedir. Bu modelde gemilere önce GKT konuşlandırılması ancak görevlendirilmeye uygun GKT bulunmaması durumunda ise ÖDGŞ kullanılmasına izin verilmesidir esastır. Melez modelin benimsenmesi durumunda gemiler tarafından gerçekleştirilecek başvurularda bürokratik süreçlerin kısa tutulması ve GKT ile ÖDGŞ arasındaki yetki, sorumluluk ve maliyet farklılıkları göz önünde bulundurulmalıdır. Bununla birlikte, bahsedilen tüm bu süreçlerin var olan yasalara eklenmesi ya da yeni yasaların geliştirilmesi konusuna karar verilmelidir. Hali hazırda yürürlükte olan özel güvenlik yasalarına ÖDGŞ kullanımı hakkında yapılacak değişikliklerin, boyutuna ve kapsamına dikkat edilmelidir. Yeni yasaların geliştirilmesine karar verilmesi durumundaysa bu sürecin uzun zaman alabileceği değerlendirilmelidir.

3.4.1. Amerika Birleşik Devletleri'nde Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

ABD, Irak ve Afganistan savaşlarında özel askeri şirketleri kullanması ve çoğu konuda özel askeri yüklenicileri desteklemesi ile bilinmektedir. Bu görüş deniz alanlarında da farklılık göstermeyerek, ticari gemilerde SÖGGP kullanımı konusu ABD tarafından devamlı olarak desteklenmiştir. ABD, SÖGGP'lerin görev yaptığı herhangi bir geminin kaçırılma durumu ile karşılaşmadığını öne sürerek SÖGGP kullanımına izin veren, hatta kendi gemilerine SÖGGP kullanılmasını tavsiye eden bir politika izlemektedir (Petrig, 2013: 672). ABD tarafından izlenen bu politikanın, ÖDGŞ hizmetlerinin öne çıkmasında ve diğer ülkeler tarafından SÖGGP uygulamasının benimsenmesi konusunda üzerinde büyük etkilerinin olduğu düşünülmektedir (Abeyratne, 2012: 159).

ABD ikinci anayasa değişikliği dâhilinde yer alan (second amendment) *“Düzenli bir milis gücü bir eyaletin güvenliği için zorunlu olduğundan, halkın silah bulundurma ve taşıma hakkı ihlal edilmeyecektir”* hükmü çerçevesinde, gemilerde SÖGGP kullanımının kısıtlanamayacağını savunmaktadır (Cornell University Law School, 2008; Pizor, 2012: 560). Bu nedenle, uygun meşru müdafaa kurallarına göre bireylerin silah bulundurması ve kullanması ABD yasaları kapsamında desteklenmektedir. Ancak bu maddenin deniz haydutluğuna karşı gemiadamlarının silahlandırılması şeklinde de yorumlanabileceği ortadadır. Bu nedenle ABD tarafından ÖDGŞ kullanımına dair geliştirilen yasalarda, gemiadamlarının silahlandırılmasının ülke çıkarlarına ve güvenliğine ters düşeceği, bu nedenle SÖGGP'lerin gemi mürettebatından ayrı bir yapı olarak değerlendirilmesi gerektiği ve sadece ÖDGŞ tarafından konuşlandırılan personelin gemide silah bulundurması şartı koşulmuştur (Mahard, 2014: 351; Renée de Nevers, 2015: 154). Bu kapsamda 2010 yılında, ABD sahil güvenliği ve denizcilik endüstrisi yetkililerinin katılımıyla, ABD bayraklı gemilerde meşru müdafaa amaçlı güç kullanımı konusunda kurallar oluşturulmuştur (Mahard, 2014: 349-350). Bu yasalara göre, ABD bayraklı gemilerde deniz haydutluğu saldırına karşı savunma amaçlı SÖGGP kullanılmasına izin verilmektedir (Harrelson, 2010: 306). Oluşturulan sisteme SÖGGP'lerin denetlenmesi ya da sertifikalandırması dâhil edilmemiş, sadece özel deniz güvenlik şirketlerinin düzenlemesinin güvenlik açısından yeterli olacağı sonucuna varılmıştır (Renée de Nevers, 2015: 155). Bu kapsamda ÖDGŞ'lerden gemiyi savunabilecek

nitelikte, eğitimli ve uzman personel istihdam etmeleri talep edilmiştir. Bunun dışında, SÖGGP tarafından kullanılacak silahların da ülkeye girişi ve çıkışı gümrük kontrol tarafından düzenlenmektedir.

ABD, **Şekil 13**'de gösterilen süreç kapsamında, hem yürürlükte var olan yasalara eklemeler yaparak hem de yeni yasal süreçler geliştirerek SÖGGP uygulamasını yasallaştırmıştır. Bu noktada sahil güvenlik ve gümrük kontrol gibi kurumlar özel güvenlik yasalarına dâhil edilerek tam denetim sağlanmıştır. Sertifikalandırma süreçleri ÖDGŞ bazında gerçekleştirilmiş, ancak SÖGGP işe alım süreçlerine de belirli kriterler getirilmiştir. Bu sayede gemiler ek maliyetlere ya da güvenlik açıklarına maruz kalmadan ticaretlerine devam edebilmişlerdir.

3.4.2. Birleşik Krallık'ta Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

Günümüzde denizcilik alanında aktif olan çoğu özel deniz güvenlik şirketinin Birleşik Krallık merkezli olduğu görülmektedir (Liss, 2015: 88). Buna rağmen Birleşik Krallık, özel deniz güvenliğinin ilk aşamalarında, gemilerin silahlandırılması politikasına şiddetle karşı çıkan ülkelerin başında yer almıştır. Birleşik Krallık tarafından izlenen bu tutum, SÖGGP'lerin deniz haydutlarını tutuklama yetkilerinin bulunmaması ve bu nedenle SÖGGP uygulamasının uzun vadeli bir çözüm olarak görülmemesi ile açıklanmaktadır (Struwe, 2012: 589). SÖGGP uygulaması yerine özel sahil güvenlik kurulmasının daha etkili olacağı savunulmuş ancak bu uygulama çeşitli nedenlerle hayata geçirilmemiştir. Bunun ardından, deniz haydutluğu saldırıların en yoğun yaşandığı 2011 yılında, Başbakan David Cameron tarafından Birleşik Krallık bayraklı gemilerde SÖGGP kullanımına izin verileceğini açıklamıştır (Thorp, 2012). Bununla birlikte Birleşik Krallık, ABD ile birlikte deniz alanlarında SÖGGP kullanılmasını destekleyen ülkelerden biri olmuştur (Renéede Nevers, 2015: 153). Birleşik Krallık tarafından SÖGGP uygulamasına karşı çıkılmasından, bu uygulamaya destek verilmesine kadar olan değişim süreci çeşitli nedenlere bağlanmıştır. Dönem itibarıyla deniz haydutluğu saldırılarının yoğunlaşması, kaçırılan gemi ve rehin tutulan gemiadamı sayısının hızlıca artması ve ÖDGŞ'lerin bu duruma karşı büyük başarı göstermesi bu tutumdaki değişikliğin ana nedenleri olmuştur. Bu kapsamda denizcilik şirketlerinin yasadışı ÖDGŞ

kullanımının engellenmesi ve bu konuya bir düzenleme getirilmesi amacıyla Birleşik Krallık tarafından çeşitli uygulamalar geliştirilmiştir.

Bu uygulamalar dâhilinde ilk olarak, Birleşik Krallık merkezli şirketlerin uygun silah ihracatı ruhsatına sahip olması istenmektedir. SÖGGP tarafından kullanılacak silahların yasalara uygun şekilde temin edilmesi ve ilgili silah ihracatı yasalarına göre gemilere gönderilmesi şart koşulmuştur (Renée de Nevers, 2015: 159). Bu durum ile birlikte, ÖDGŞ bünyesinde çalışan her SÖGGP'nin bireysel silah bulundurma ruhsatına sahip olması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Birleşik Krallık uygulamalarında, bireysel silah kullanma ruhsatı alınması üç aya kadar uzayabilmektedir (Thorp 2012). Bu durumda kontrat bazında şirketler tarafından istihdam edilen her SÖGGP'nin silah ruhsatı alması uzun bürokratik süreçlere katlanılması anlamına gelmektedir. Sürenin bu kadar uzun olmasıyla, ticari endişelerin ön plana çıkması ve SÖGGP'lerin uygun olmayan lisanslarla gemilere görevlendirilmesi endişesi başlamıştır (Askins 2011). Buna ek olarak bazı kıyı devletlerinin kendi karasularında seyir yapan gemilerde silah bulundurulmasına izin vermemesiyle durum daha da karışık bir hal almıştır. Tüm koşulların birleşmesi ÖDGŞ'ler tarafından yüzen cephaneliklerin kullanılmasının başlangıç noktası olmuştur (Renée de Nevers, 2015: 161). Bu kapsamda 2013 yılında Birleşik Krallık tarafından yüzen cephanelikler tanınmış ve bunlar için de ayrı sertifikalandırma süreçleri başlatılmıştır (McMahon 2013). Tüm bu gelişmeler Birleşik Krallık merkezli şirketlerin ülkeye ve gemilere taşıdıkları silahları denetim altına alarak, olası yasadışı faaliyetlerin önüne geçmeyi başarmıştır. Buna ek olarak Birleşik Krallık yasalarına uyum adına, ÖDGŞ'ler gemi sahipleri ile yaptıkları kontratı ve ekinde gemi tarafından yapılan risk değerlendirmesini de Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanlığına sunması zorunlu tutulmuştur (Renée de Nevers, 2015: 159-160). Bununla birlikte sadece ICoC kurallarını kabul etmiş ÖDGŞ'lerin Birleşik Krallık bünyesinde çalışmasına izin verilmektedir.

Birleşik Krallık **Şekil 13'**de gösterilen karar süreci içerisinde, ticari gemilerde SÖGGP kullanımına izin vermiş ve yeni yasalar geliştirmemiştir. Buna ek olarak "Birleşik Krallık Bayraklı Gemilerde SÖGGP Kullanımı Üzerine Rehber" yayınlayarak, kendi bayrağındaki gemilerin SÖGGP kullanımında dikkat etmesi gereken hususları ortaya çıkarmıştır (UK Department for Transport, 2015).

Denetleme süreçlerine de ABD'den farklı olarak ÖDGŞ ve altında çalışan her SÖGGP dâhil edilmiştir.

3.4.3. Almanya'da Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

Almanya belirli bir tarihe kadar, artan deniz haydutluğuna karşı, ÖDGŞ kullanımına karşı çıkan bir tutum içerisinde olmuştur. 2010 yılı öncesinde başta gemi sahipleri, gemilerin silahlandırılmasına karşı çıkarken, 2010 yılından sonra bu tutum gemilerde GKT kullanılması talebine dönüşmüştür (Bürgin ve Schneider, 2015: 125). 2011 yılında sigorta şirketlerinin ÖDGŞ hizmetlerinden faydalanan gemilerden daha düşük prim talep etmesi ve deniz haydutluğu saldırıların artmasıyla, görüşler yeniden değişerek SÖGGP kullanımı değerlendirilmeye başlanmıştır. Askeri güçlerin gemileri korumada yetersiz kalması ve sınırlı GKT kapasitesi konularıyla mücadele eden Alman hükümeti, çözümü gemilerde SÖGGP kullanılmasına izin vermek olarak görmüştür (König ve Salomon 2014: 240'danaktaran Bürgin ve Schneider, 2015). Bunun ardından Almanya ÖDGŞ'lerin sertifikalandırılmasına yönelik girişimlerde bulunulmuş ve bu süreçlerde IMO rehberlerini referans almıştır (Bürgin ve Schneider, 2015: 126). ÖDGŞ denetimleri tamamen devlet eline alınarak, şirketlerin tüm faaliyet raporları, SÖGGP'lerin işe alım şartları ve sicil kayıtları incelenmektedir. Bu kapsamda denetim süreçleri ÖDGŞ'ler ile birlikte tüm SÖGGP'leri kapsamakta ve silah ihracatı ve silah ruhsatı konularında belgelendirme gerektirmektedir. Yüzen cephanelikler konusu ise herhangi bir sertifikalandırma sürecine dâhil edilmemiştir.

3.4.4. İtalya'da Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

İtalya, deniz haydutluğu saldırılarının gemiler kadar liman getirilerini ve ulusal ticareti de kötü etkileyeceği düşüncesiyle, deniz haydutluğuna karşı yürütülen çeşitli operasyonlara destek sağlamaktadır (Caffiove Ronzitti 2012'den aktaran Cusumano ve Ruzza, 2015). Bu yaklaşım, hükümet nezdinde deniz haydutluğuna karşı önlemlerin alınması ve rehberlerin geliştirilmesiyle de desteklenmektedir. Bu duruma rağmen denizlerdeki güvenlik açığının önüne geçilememesi, İtalya'yı gemilerin silahlandırılması fikrine daha da yaklaştırmıştır. 2011 yılında kabul edilen 130/2011 sayılı kanunla İtalya duruma diğer ülkelerden farklı bir yaklaşım

benimsemiştir. Ticari gemiler üzerinde SÖGGP kullanılmasına izin verilmesi kararı alınmış, ancak bu uygulamaya belirli kısıtlar getirilmiştir. Bu kısıtlardan ilki, ticari gemilerin bünyelerinde SÖGGP ya da GKT fark etmeksizin silahlı koruma bulundurma talebi gerçekleştirmeden önce HRA'dan geçiş yapacaklarını ve gerekli BMP tavsiyelerini uyguladıklarını belgelendirmeleridir (Cusumano ve Ruzza, 2015: 116). Bu şartın sağlanması durumunda ise gemiler hükümetten GKT kullanımına dair talepte bulunabilmektedir. SÖGGP kullanımı konusunda ise gemi sahipleri deniz kuvvetleri tarafından görevlendirilmesi uygun GKT bulunmadığını belgelendirmekle yükümlü tutulmuşlardır (Cusumano ve Ruzza, 2015: 116). İtalya tarafından benimsenen bu uygulama, sadece HRA'da seyir yapan ve BMP uygulamalarını tamamlamış gemilerin GKT kullanımına, uygun GKT bulunmaması durumunda ise SÖGGP kullanımına izin veren bir süreç haline gelmiştir. Bu yöntem literatürde melez yöntem olarak isimlendirilmiştir. Bu konudaki denetleme ve sertifikalandırma süreçleri ise hem ÖDGS'ler hem de bunların altında çalışan SÖGGP'leri kapsamaktadır. Gemilere görevlendirecek SÖGGP takımlarının en az dört kişilik olması ve bu personelin her birinin silah bulundurma ruhsatı ile birlikte temiz sicil kaydına sahip olması yasalar çerçevesinde belirlenen diğer kısıtlardır (Cusumano ve Ruzza, 2015: 117). SÖGGP kullanımının belirli kısıtlar arkasına alınmasıyla güç kullanma yetkisinin devri en aza indirilmiştir. Bu açıdan İtalya yeni yasalar ve uygun denetleme süreçleri geliştirerek, SÖGGP kullanımını daha özgün bir yaklaşımla ele almıştır.

3.4.5. İspanya'da Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

İspanya, sektördeki SÖGGP algısı değişmeden önce kendi gemilerinde bu personelin kullanılmasına izin vermesiyle ön plana çıkmaktadır. İspanya'da SÖGGP uygulamasının gelişimi bir kaç farklı olguya bağlı olarak şekillenmiştir. Bunlardan ilkinin İspanyol bayraklı "Playa de Bakio" ve "Alakrana" isimli balıkçı teknelerinin Somali açıklarında kaçırılması olduğu ifade edilmektedir (Bürğin ve Schneider, 2015: 128). Gemilerin kaçırılmasıyla birlikte sivil toplum örgütleri ve denizcilik endüstrisi askeri operasyonların gemileri korumada yetersiz kaldığını belirterek, hükümetten denizcilerin korunması adına adımlar atmasını talep etmiştir (Bürğin, 2014: 97). Buna ek olarak ülkenin ulusal güvenlik politikasında deniz alanlarının

yüksek riskli bölge olarak tanımlamış olması İspanya hükümetini ek güvenlik önlemleri almaya yönelik bir baskı altında bırakmıştır (Bürgin, 2014: 98). Tüm bunlara ek olarak GKT kapasitesinin yetersiz kalması ve GKT kullanımına dair yasal dayanağın olmaması, SÖGGP kullanımını tek tercih haline getirmiştir. Yaşanan deniz haydutluğu olayları, askeri operasyonların yetersizliği ve denizcilik sektöründen gelen baskı, İspanya'yı bir çıkmaza sokmuştur. Bunun sonucundaysa SÖGGP kullanımı yasallaştırılmıştır.

SÖGGP kullanımının yasallaştırılması sürecinde İspanya tarafından atılan adımlar diğer ülkelere göre farklılık göstermektedir. Başlangıçta SÖGGP kullanımına sadece ticari balıkçı gemilerinde izin verilmiş ve deniz haydutluğundan etkilenen gemi sahiplerine özel güvenlik kullanımı konusunda maddi destek sağlanmıştır (Bürgin ve Schneider, 2015: 128). Sürecin hızlandırılması adına, SÖGGP kullanımı ile ilgili yeni bir yasal dayanak hazırlamak yerine, SÖGGP kullanımı var olan yasaların üzerine inşa edilmiştir. Ancak bu yasalarda silahlı güvenlik personelinin İspanya dışında görev almalarına izin verilmemektedir. (Bürgin, 2014: 107). Bu nedenle var olan yasalara göre SÖGGP'lerin gemilerde hizmet vermesi mümkün değildir. Bu durum, BMDHS'nin 91. Maddesi referans gösterilerek aşılmıştır. Böylece İspanya bayraklı gemilerin İspanya hükümeti yetkisinde olduğu öne sürülerek SÖGGP kullanımının önü açılmıştır (Bürgin, 2014: 107). Bu düzenlemeyle İspanya, yeni yasaların geliştirilmesine ihtiyaç duymadan hızlıca çözüme ulaşmıştır. Bu nedenle İspanya'da ÖDGŞ'lere özel bir sertifikalandırma sürecinden bahsedilmemektedir. Buna rağmen 1992 yılında çıkarılmış özel güvenlik yasası kapsamında, tüm özel güvenlik şirketlerinin kayıtları, denetimleri ve silah kontrolleri devlet tarafından gerçekleştirilmektedir (Bürgin ve Schneider, 2015: 131). Özel deniz güvenlik şirketlerinin de aynı yasalara tabii olması, kara bazlı şirketlerde olduğu gibi denetimleri devlet eliyle gerçekleştirileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte ÖDGŞ'lerin denetimi dışında SÖGGP için ayrı bir değerlendirme süreci ya da denetim bulunmamaktadır. Yani İspanya'da özel deniz güvenlik şirketleri, kara bazlı güvenlik şirketleri ile aynı yeterlilikleri sağladıktan sonra çalışabilmektedirler. Bu durum deniz alanlarının yapısı nedeniyle olumsuz olarak değerlendirilse de, SÖGGP uygulamasının yasallaştırılması konusunda en hızlı çözüm yolu olmuştur.

3.4.6. Türkiye’de Özel Deniz Güvenlik Şirketleri

Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de güvenlik ihtiyacının karşılanması devlet açısından yüksek maliyetli bir işlev haline gelmiştir (Uçkun ve diğerleri, 2012: 23). Bu nedenle özel sektöre ait alanlardaki güvenlik hizmetlerinin özel kişi ve kuruluşlara bırakılması söz konusu olmuştur (Özdemir, 2010: 77). Bu kapsamda özel güvenlik hizmetlerinin geliştirilmesine yönelik 2495 sayılı kanun 1981 yılında kabul edilmiştir. 2495 sayılı kanunla Türkiye’de bazı kurum ve kuruluşların korunmasını ve güvenliklerinin sağlanmasının özel şirketler tarafından gerçekleştirilmeye başlanmış ve özel alanlarda hizmet sağlayan kurumların güvenliklerini kendilerinin sağlamaları söz konusu olmuştur (Uçkun ve diğerleri, 2012: 25). Ancak 2495 sayılı kanun beraberinde güvenlik felsefesiyle bağdaşmayan olguları gündeme getirmiştir (Özdemir, 2010: 82). Bu sorunların giderilmesi ve özel güvenliğin düzenlenmesi amacıyla 5188 sayılı “*Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun*” 2004 yılında Türk mevzuatına girmiştir (Resmi Gazete, 2004b). 5188 sayılı kanun, 2495 sayılı kanundan kaynaklı sorunları sona erdirmiş ve liberal demokrasi ve liberal ekonomik anlayışına ters düşen özel güvenlikle ilgili devlet tekelinde bulunan hükümlere son vermiştir (Özdemir, 2010: 82-83). Buna rağmen 5188 sayılı kanunda özel güvenliğin kolluk kuvveti olduğuna dair açık bir hüküm yer almamaktadır. Türkiye’de özel güvenliğe bakış, özel güvenliğin özel yönetsel kolluk ve yardımcı kolluk olduğu yönündedir (Göksu ve diğerleri, 2009: 72).

Günümüzde Türkiye’de kamu kurumları ve özel kuruluşlarda özel güvenlik görevlileri hizmet vermektedir. Ancak bu güvenlik hizmeti genellikle basit koruma ve güvenlik hizmeti ile sınırlı kalmaktadır. Türkiye’de görülen özel güvenlik anlayışı uluslararası alanlarda görülen özel askeri güvenlik olgusu kadar kapsamlı bir yapıya sahip değildir. Bu anlamda sektörün önündeki en büyük engel bu tür şirketlerin önünü açacak yeterli hukuksal düzenin geliştirilmemiş olmasıdır. Aynı nedenden dolayı Türkiye’de özel deniz güvenliği sektörü de geri planda kalmaktadır. 5188 sayılı kanunda özel deniz güvenliği ya da silahlı özel gemi güvenlik personelinin tanımlarını ya da çalışma alanlarını kapsayacak bir hüküm bulunmamaktadır. Bu kapsamda “*Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Sahada Bulunan Türk Bayraklı Gemilerin Silahlı Özel Güvenlik Hizmetlerinden Yararlanmasına İlişkin Yönetmelik*” başlığı altında yönetmelik çalışmalarının devam ettiği ifade edilmiştir

(Soybaş, 2014: 87-93; UDHB, 2016). Oluşturulacak yönetmelik kapsamında özel deniz güvenlik şirketlerine çalışma izni verilmesinin şartları, silahların muhafazası, tarafların sorumlulukları gibi konuların açıklığa kavuşturulacağı belirtilmiştir (Soybaş, 2014: 57). Ancak Türk bayraklı gemilerde silahlı özel gemi güvenlik personeli kullanılmasından kaynaklanan yaralanmalar, ölümler veya sorunların halen bir düzene bağlanmadığı görülmektedir. Özel deniz güvenlik şirketi sıfatıyla gemilere SÖGGP sağlayan Türk şirketleri olduğu bilinmekle birlikte, araştırma kapsamında Türk bayraklı gemilerin çeşitli ÖDGŞ hizmetlerinden yararlandıkları da ortaya konulmuştur. Bu çerçevede, deniz haydutluğunun en yoğun yaşandığı yıllarda Türk gemilerinin ve özel güvenlik şirketlerinin başvurabilecekleri ulusal bir yasa olmaması, bu konudaki çalışmaların çok geç kaldığını göstermektedir.

3.4.7. Kıyı Devletlerinin Karasularında Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli ile Seyir Yapan Gemilere Getirdiği Kısıtlar

Ülkelerin kendi bayrak devletlerinde SÖGGP kullanılmasına izin vermesi durumu tartışılırken diğer taraftan da kıyı devletlerinin kısıtları gündeme gelmiştir. Belirli kıyı devletleri kendi karasularında seyir yapan ve bünyesinde SÖGGP bulunduran gemilere izin verirken, belirli devletler bu konuya kısıtlamalar getirmiştir. IMO'nun Dünya Gümrük Örgütü ile birlikte yürüttüğü çalışmalar ülkelerin bu konudaki politikalarını ve kısıtlamalarını ortaya çıkarmaya yönelik olmuştur. Bu kısıtlamalar ve kurallardan öne çıkanlar **Tablo 9**'da gösterilmiştir.

Tablo 9'da belirtilen kıyı devletleri dışında çoğu ülke SÖGGP'ler tarafından kullanılan silahların liman varışlarında ya da öncesinde gümrük kontrole yazılı şekilde bildirilmesini talep etmektedir (WCO, 2011). Bununla birlikte silahların gemi üzerinde kilitli bir şekilde saklanması, gümrük yetkililerinin ya da polisin görevi olarak görülmektedir (WCO, 2011).

Kıyı devletlerinin endişelerinin genel olarak karasularından SÖGGP ile birlikte geçiş yapan gemilerden çok limanlara yanaşan gemilere yönelik olduğu görülmektedir. SÖGGP tarafından kullanılan silahların ülkeye kaçak şekilde transferi ve olası güvenlik açıklarının oluşturacağı risk düşünüldüğünde bu durum anlam kazanmaktadır. Bu nedenle kıyı devletlerince gemilerin SÖGGP silahlarını raporlaması istenmektedir. Böylesi bir durumda SÖGGP'ler ülkelerin ihracat, ithalat

ve silah yasalarına uyum sağlamakla yükümlüdürler. Bunun dışında, bünyesinde SÖGGP bulunduran gemilerin karasularından zararsız geçişinin yasaklanması, olumlu bir yaptırım olmaktan uzaktır. Böylesi bir durum ticareti zora sokacak, gemilerin meşru müdafaa hakkına zarar verecek ve raporlama eksikliği yaratarak yasadışı faaliyetlerin artmasına neden olacaktır.

Tablo 9: Kıyı Devletlerinin SÖGGP Kısıtlamaları

Ülkeler	Kurallar
Cibuti	SÖGGP kullanımı izni veriliyor ancak ÖDGŞ'nin hükümetten yıllık izin alması gereklidir. İznin alınması ile birlikte SÖGGP'nin kullanacağı silahlar hükümet tarafından şirkete kiralanıyor.
Malezya	Bünyesinde SÖGGP bulunduran gemilerin karasularında seyir yapmasına izin verilmiyor.
İran	SÖGGP kullanımına izin veriliyor ancak gemilerin 24 saat öncesine kadar SÖGGP silah ve mühimmatlarını bildirmeleri gerekmekte. SÖGGP'nin gemi dışına çıkmasına izin verilmiyor.
Hindistan	SÖGGP silahlarının gemi dışına çıkartılması yasaklanmış.
Güney Afrika	Bünyesinde SÖGGP bulunan gemilerin karasularında seyir yapması yasak. Karasularında seyir yapan gemilerde sadece GKT korumasına izin verilmekte.
Seyşeller	SÖGGP kullanımına izin veriliyor. Liman varışlarında polis kontrolü ile birlikte SÖGGP silahları kilitlenmekte.
Mısır	SÖGGP kullanımına izin veriliyor ancak Süveyş Kanalı geçişlerinde silahların kilit altına alınmalı.
Ürdün	SÖGGP kullanımına izin veriliyor. 24 saati aşan liman sürelerinde silahlar hükümete bağlı tesislerde tutulmaktadır.

Kaynak: WCO, 2011; Bahadır, 2015, s. 54; Van Hespén, 2014, s. 392-395

3.5. TİCARİ GEMİLERE YÖNELİK ÖZEL DENİZ GÜVENLİĞİ HİZMETLERİ

Devletlerin hüküm yetkisinden uzak yurtdışı alanlarda kıymetli varlıklara özel güvenlik şirketlerince koruma sağlanması, devletlerin üzerindeki yükleri azaltmakta ve kuruluşların güvenlik ihtiyacını karşılamaktadır (Liss, 2015: 85). Açık denizlerin devlet kontrolü dışında olması, deniz alanlarını özel güvenlik hizmetleri açısından ideal hale getirmektedir. Deniz alanlarındaki özel güvenlik hizmetleri limanların korunması, petrol platformlarının korunması, YKK balıkçılığa karşı mücadele, kaçırılan gemilerin kurtarılması, personel eğitimi, risk değerlendirmesi ve güvenlik danışmanlığı gibi geniş bir alana yayılmaktadır (Liss, 2008: 6-7; Struwe,

2012: 590). Çeşitli alanlarda bu güvenlik hizmetlerinden faydalanılsa da deniz haydutluğunun yükselişine kadar gemilerin özel güvenlikle korunması ihtiyaç duyulan bir olgu olmamıştır. Bahsedilen güvenlik hizmetlerinin çoğunluğunun şiddet içermemesi, ulusal ya da uluslararası yasalarla düzenlenmesi, bu tarz hizmetlerin gerçekleştirilmesi konusundaki sıkıntılarında önüne geçmektedir. Ancak ticari gemilerin korunma ihtiyacının artmasıyla SÖGGP uygulamasının ortaya çıkması, denizlerdeki özel güvenlik uygulamalarının sorgulanmasına neden olmuştur. Çoğunlukla diğer alanlarda karşılaşılan silahlı özel güvenlik hizmetlerinin deniz alanları üzerinde uygulanması yasalardaki belirsizlikler, denetim eksiklikleri, sorumlulukların net tanımlanmamış olması gibi farklı endişeleri beraberinde getirmiştir. ÖDGŞ'ler tarafından en çok rağbet gören SÖGGP hizmetinin savunucuları ve buna karşın çıkanlar konuyu değişik açılardan ele alarak kendi görüşlerini bildirmişlerdir. Örneğin Amerikan donanması koramirali Bill Gortney *“Şirketler karadaki kıymetli tesislerini korumak adına özel güvenlik şirketlerinden faydalanmakta tereddüt etmiyorlar. Bu durum denizlerdeki gemileri ve personeli korumak için de aynı olmalıdır”* ifadesiyle ÖDGŞ kullanımını desteklemiştir (Spearin, 2014: 107). Öte yandan ÖDGŞ kullanımının deniz haydutluğuna karşı uzun vadeli bir çözüm olmadığı ve deniz haydutluğunu çözmektense daha çok sorun yaratacağı ifade edilmiştir (Struwe, 2012: 588). Bununla birlikte SÖGGP uygulamasının şiddeti arttıracığı, ülke ve gemi güvenliğine zarar vereceği, insan hakları ihlallerinin artacağına yönelik endişeler sektörde tartışılmaya başlanmıştır. Ancak gemi sahipleri açısından, gemilerinin kaçırılması yönündeki endişe SÖGGP kullanımından doğacak endişelerin üzerine çıkmıştır. Sonuçta tüm bu görüşlere rağmen, günümüz denizciliğinde özel deniz güvenlik şirketleri önemli bir aktör olarak yerini korumaya devam etmektedir. Bu doğrultuda, Batı Hint Okyanusu'nda görülen deniz haydutluğu olaylarının azalmasının nedenlerinden biri ticari gemilerce ÖDGŞ kullanılması olarak gösterilmiştir (IMB, 2015b: 17). Somali bazlı deniz haydutluğuna karşı ticari gemilerin % 40 - % 70'inin ÖDGŞ hizmetlerinden faydalandığı tahmin edilmektedir (Spearin, 2014: 98). SÖGGP kullanımı gemilerin tercihinin kalmakla beraber, bu uygulama sigorta şirketleri tarafından SÖGGP kullanan gemilere önerilen düşük sigorta primleriyle daha da cazip hale gelmektedir (Harrelson, 2010: 297). Gemi sahipleri ve deniz güvenlik uzmanları, ÖDGŞ

kullanımının deniz haydutluğu bölgelerinden geçiş yapan gemilerin güvenliğini sağlayabileceğini ifade etmiştir (Liss, 2008: 1). Ayrıca gemi bünyesinde SÖGGP bulunduğu durumlarda deniz haydutlarınca başarılı bir kaçırma olayı görülmemesi bu şirketlerin güvenlik açısından etkililiğini kanıtlamıştır (Mudrić, 2011: 20). Sonuçta gemilerde SÖGGP kullanılmaya başlanmasıyla birlikte başarılı deniz haydutluğu saldırılarında büyük ölçüde azalma gözlemlenmiştir (Mahard, 2014: 341). Buna ek olarak ülkelerin kendi yasalarına ve denetim süreçlerine ÖDGŞ'leri dâhil etmeleri ve uluslararası alanlarda yumuşak hukuk kurallarının belirlenmesi SÖGGP kullanımı konusundaki endişeleri gidermiştir. Çoğu Avrupa ülkesinin deniz haydutluğuna karşı yürütülen askeri operasyon bütçelerinde kısıtlamaya gitmesiyle birlikte, gelecekte artış gösterebilecek bir deniz haydutluğu tehlikesinde ÖDGŞ hizmetlerinin daha da ön plana çıkacağı değerlendirilmektedir (Mahard, 2014: 341).

Uygulama açısından bakıldığında ise ticari gemilerin özel şahıslara yetki verilerek korunmasının eski bir tarihi vardır. Özellikle devletler tarafından verilen yetki mektubu ile korsanlık faaliyeti yürüten kişiler ticari filoları deniz haydutluğundan ve diğer devletlerin saldırılarından korumakla görevlendirilmişlerdir (Öktem ve Kurtarıcan, 2011: 184). SÖGGP uygulamasının bir açıdan 1856 Paris Antlaşması ile yasaklanan korsanlığın şekil değiştirerek günümüz dünyasında daha modern bir şekilde hayat bulduğu iddia edilmiştir. Ancak SÖGGP uygulaması savunmaya yönelik, müşteri odaklı yapısı ve sadece deniz haydutları ile mücadele konularına yoğunlaşması ile korsanlık faaliyetlerinden büyük ölçüde ayrılmıştır.

3.5.1.Ticari Gemilere Refakat Hizmeti Verilmesi

ÖDGŞ'lerin silahlı özel teknelerle ticari gemilere refakat hizmetleri sağlaması ve şiddet içermeyen koruma hizmetleri sunması denizlerde görülen ilk özel güvenlik uygulamaları olmuştur (Liss, 2014: 201). Blackwater, DrumCussac, Espada, Muse, Salama Fikira, Eos ve HollowPoint gibi büyük güvenlik şirketleri şiddet içermeyen yöntemler ve refakat uygulamalarıyla özel deniz güvenliği piyasasına giriş yapmıştır. Bu süreçte sektörün önde gelen sigorta şirketi Jardine Lloyd Thompson Group tarafından gemilerin Hint Okyanusu bölgesinde refakatini sağlayacak 15-20 teknelik özel donanma kurulması bile teklif edilmiştir (Struwe, 2012: 593). Ancak HRA'da seyir yapan gemilerin hepsinin ÖDGŞ hizmetlerini tercih etmemesi, ÖDGŞ kullanan

gemilerin ise genellikle seferlik anlaşmalar yapmaları ve deniz haydutluğu saldırılarının kontrol altına alınması ile ÖDGŞ'ler tarafından alınan özel teknelerin boşa çıkması ihtimalleriyle bu uygulamalar terkedilmiştir (Fitzsimmons, 2013: 87; Spearin, 2014: 101-103). Ayrıca tek seferlik ya da kısa süreli gerçekleştirilen sözleşmeler düşünüldüğünde, dört kişilik bir SÖGGP timinin masrafı özel tekneler ile refakat hizmetinden çok daha düşük olmaktadır. Güvenlik kadar düşük maliyetli önlemlerin, bir nevi ekonomik olan güvenliğin ön plana çıktığı dünyada, özel teknelerle refakat sağlanması hem ÖDGŞ'ler hem de gemi sahipleri açısından yüksek maliyetli olarak değerlendirilmiştir.

Özel güvenlik şirketlerinin denizcilik sektöründe refakat ya da özel donanma ile giriş yapmayı düşünmesi ise bu tarz uygulamaların sağlayacağı yüksek güvenlik seviyesi ile açıklanmıştır (Struwe, 2012: 591). Örneğin ÖDGŞ sahipliğinde bulunan geminin deniz haydutları ile çatışmaya girmesi sonucunda, ticari gemi saldırı bölgesinden daha rahat kaçabilecek ve risk azalacaktır. Buna ek olarak deniz haydutluğu gerçekleştiren teknenin ele geçirilmesi ve deniz haydutlarını yakalamasıyla ileride gerçekleştirecek deniz haydutluğu saldırıları da bir ölçüde engellenecektir. Ancak bu tarz bir uygulama korsanlık faaliyeti ile yakından ilişkilendirilmiş ve hukuksal birçok sorunu ortaya çıkarmıştır. Deniz haydutluğu gerçekleştiren teknenin tespiti ve tehlikeyi gerçekleştirmeden bertaraf etme düşüncesiyle hareket edilmesi sonucunda çeşitli hukuk ihlalleri yapılmış olacaktır. Bu durum BMDHS'nin belirli hükümlerinin ihlal edilmesi anlamını taşıırken, bu sefer harekete geçmemiş deniz haydutlarının teknesine saldıran güvenlik personeli deniz haydutu konumuna düşecektir (Mudric, 2011: 22). Ayrıca deniz haydutlarının ticari gemiye yönelmesi sonucunda ÖDGŞ'ye ait teknedeki açılan ateşin meşru müdafaadan çok, bir saldırı olarak değerlendirileceği de düşünülebilir (Fitzsimmons, 2013: 90). Bu açıdan ÖDGŞ'lerin bağımsız teknelerle refakat hizmeti sağlaması, yasaklanmış olan eski çağ korsanlığına benzetilmiştir. ÖDGŞ'lerin deniz haydutlarını yakalama yetkisinin olmadığı, bu tarz bir uygulamanın ÖDGŞ'lerin savunma bazlı yapısına ters düştüğü ve paralı askerlerle aralarında bulunan önemli farklılıkları ortadan kaldırdığı sonucuna varılmıştır (Spearin, 2014: 104). Sonuç olarak ticari gemilere refakat hizmeti verilmesi yerini SÖGGP uygulamasına bırakmıştır.

3.5.2. Silahlı Özel Gemi Güvenlik Hizmeti

Gemilere danışmanlık, silahsız koruma, güvenlik donanımları kurulması gibi hizmetlerin deniz haydutluğu saldırılarını önlemedeki başarısızlığı SÖGGP uygulaması üzerinde yoğunlaşılmasına neden olmuştur (Mudrić, 2011: 18; Fitzsimmons, 2013: 84). Bu uygulama gemilere ÖDGŞ'lerce silahlı özel gemi güvenlik personeli konuşlandırılması ve deniz haydutluğu saldırılarının güç ile bastırılması şeklinde görülmektedir.

Günümüzde ÖDGŞ hizmetleri neredeyse sadece SÖGGP kullanımına indirilmiş olsa da ÖDGŞ'ler tarafından silahsız güvenlik personeli sağlandığı da bilinmektedir (Mudrić, 2011: 18). Silahsız güvenlik personelinin koruma açısından yetersizliği de çeşitli vakalarla kanıtlanmıştır. “Montecristo” isimli geminin üzerinde silahsız güvenlik ve danışma personeli varken kaçırılması buna örnek olarak gösterilmektedir (Cusumano ve Ruzza, 2015: 113). Buna karşın, 2014 Mart ayında dört kişilik SÖGGP timinin “Jolly Quarzo” gemisine yapılan saldırıyı sadece silahlarını göstererek savuşturdıkları ifade edilmektedir (Rocca, 2014'den aktaran: Cusumano ve Ruzza, 2015). Bu olaylar deniz haydutlarına karşı şiddet içermeyen yöntemlerin ve silahsız güvenlik personelinin yetersizliğini göstermektedir. Bunun aksine SÖGGP kullanan gemilerde raporlanmış bir kaçırma olayı gerçekleşmemiştir (Mahard, 2014: 341).

Bünyesinde SÖGGP bulundurduğunu raporlayan gemiler dikkate alındığında, en az 2.700 SÖGGP'nin ticari gemilerde hizmet verdiği sonucuna ulaşılmaktadır (Brown, 2012: 6). Ayrıca bazı büyük ÖDGŞ'lerin personel alımlarını % 150 arttırdıkları ifade edilmektedir (Brown, 2012: 6). SÖGGP kullanımına yoğun olarak artan taleplerle birlikte yükselişe geçen özel deniz güvenliği sektöründeki kalifiye personel durumu, personelin eğitimi ve denetimi gibi sorular gündeme gelmeye başlamıştır. Geçmişte kara bazlı operasyonlarda görev alan özel güvenlik şirketlerinin artan bu talep ile deniz alanlarında da aynı personele görev vermesi bu açıdan farklı sonuçlar ortaya çıkarmaktadır (Mahard, 2014: 343). Irak ve Afganistan gibi silahlı çatışma bölgelerinde görev yapmış personelin deniz alanlarında kullanılması tecrübe ve eğitim sorularını ortadan kaldırırken bir “Nisur Meydanı

olayının”¹ da deniz alanlarında yaşanabileceğini akıllara getirmiştir. Bu açıdan gemi sahipleri ve işletmecileri üzerinde profesyonel ve denizcilik konusunda bilgili istihdam eden, itibarı yüksek ve kurallara bağlı ÖDGŞ’ler ile çalışmak şart olmuştur (Spearin, 2012: 832). Gemilerin bağlı bulunduğu bayrak devletleri tarafından ÖDGŞ denetim ve sertifikalandırma süreçlerinin geliştirilmesi önem kazanmaktadır. ÖDGŞ’lerin ülke yasalarına uygun olarak kurulması, denetlenmesi ve sertifikalandırılması sonucu, prosedürlere uygun olmayan şirketler elenebilecek ve gemi sahipleri güven duyabilecekleri şirketler arasından seçim yapabileceklerdir.

3.5.2.1. Gemi Koruma Timleri ile Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli Kullanımındaki Farklılıklar

GKT’ler gemi üzerinden deniz haydutluğu saldırılarına karşı cevap vererek olay yeri koruma hizmeti sağlamaktadır. Gemi koruma timleri bu yönleriyle SÖGGP uygulamasına benzerlik gösteren şekilde hizmet vermektedir. Ticari gemilere konuşlandırılan bu timler esas olarak gıda yardımı gerçekleştirilen gemileri koruma amacıyla yürütülen operasyonların bir parçası olarak ortaya çıkmıştır. Bu uygulamada, askeri gemilerle refakat hizmetinin yanı sıra gemilere otonom gemi koruma timlerinin (Autonomous Vessel Protection Detachment-AVPD) konuşlandırılması söz konusu olmaktadır (Bahadır, 2015: 33). Yüksek maliyet nedeniyle, askeri gemiler tarafından yakın refakatin devamlı sağlanamaması ve deniz haydutluğu tehlikesinin daha geniş alanlara yayılması GKT hizmetinin devamlılığını zorlaştırmış ve bu uygulama yerini otonom gemi koruma timi (OGKT-AVPD) hizmetine bırakmıştır. Zaman içerisinde ticari gemilere konuşlandırılan gemi koruma timleri GKT olarak anılmaya başlamıştır.

GKT uygulamasını SÖGGP uygulamasından ayıran farklılık, GKT kapsamında hizmet veren personelin devlet bünyesinde görev yapmasıdır. Bu nedenle çoğu gemi sahibinin gemilerin silahlandırılması konusundaki ilk tercihi devlete bağlı görevlendirilen GKT’ler olmuştur. Örneğin Danimarka’da gemi sahipleri başta gemilerinde silahlı koruma olmasına karşı çıkmış, ancak artan

¹ Irak Savaşı sırasında Blackwater özel güvenlik şirketine ait personelin sivilleri tehdit olarak algılaması ve 17 sivilin bu personel tarafından öldürülmesiyle sonuçlanan olay. Olayın ardından Blackwater şirketinin Irak’ta görev yapma izni geri çekilmiştir (Coito, 2013: 188).

güvenlik ihtiyacıyla birlikte, bu korumanın GKT'ler tarafından sağlanmasını talep etmişlerdir (Struwe, 2012: 589). 2013 yılında ise Danimarka hükümeti, gemi sahiplerinin gemilerini korumak adına yüksek maliyetli GKT uygulamasına ek olarak daha esnek önlemlere ihtiyacı olduğunu belirterek SÖGGP uygulamasını yasallaştırmıştır (Bürgin, 2014: 109). Fransa'da da ilk olarak gemilerin GKT ile korunmasını tercih ederken, 2013 yılında Fransız gemilerinin korunma haklarının engellenemeyeceğini ve rakipleri ile eşit şartlarda rekabet etmelerine fırsat tanınmasını öne sürerek ÖDGŞ kullanımını yasallaştırmıştır (Bürgin, 2014: 109). SÖGGP kullanımı üzerine olan endişeler düşünüldüğünde, ticari gemilerde devletin güç kullanma yetkisine sahip GKT'lerin tercih edilmesi ilk akla gelen çözüm olmuştur. Ancak ülkeler ve gemi sahiplerinin desteklerine rağmen GKT kullanımı uzun soluklu olmamış ve sonuçta SÖGGP kullanımı çoğu devlet tarafından yasallaştırılmıştır. Sektörün GKT yerine SÖGGP kullanımına doğru yönelmesinin başlıca sebebi GKT uygulamasının devletler üzerinde yarattığı maliyet ve iş yükü olarak görülmektedir. Uygulamada GKT ücretlerinin gemi sahipleri tarafından karşılandığı görülmektedir. Ancak GKT maliyetlerinin SÖGGP maliyetlerine kıyasla çok yüksek olması ve başvuru işlemlerinin uzun sürede sonuçlanması, sektörü SÖGGP uygulamasına doğru yöneltmiştir (Ginkel ve diğerleri, 2013: 9). Örneğin Hollanda'da ÖDGŞ ücretlerinin 4-30 bin avro arası değiştiği ifade edilirken, GKT servislerinin 150-225 bin avroya kadar çıktığı görülmektedir (Struwe, 2012: 591; Ginkel ve diğerleri, 2013: 19). Serbest piyasa ekonomisinde benzer koruma hizmetini daha ucuza alan başka gemilerle yarışmak zorunda olan gemi sahipleri ÖDGŞ kullanımını tercih etmiştir. Ayrıca çoğu devletin zaten Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleştirilen askeri operasyonlara katılmış olması, ordularda görülen özelleşme ve küçülmeler, tüm ticari gemilere devlet eliyle askeri personel konuşlandırılmaması, GKT kullanımında dezavantaj olarak görülmüştür. Gemilerin sabit rota ve programlara bağlı olmaması, bu gemilerde hizmet verecek GKT'lerin her limanda gemiye katılıp ayrılamaması da iş gücü bakımından sorun oluşturmuştur (Cusumano ve Ruzza, 2015: 116). Kolay bayrak ülkeleri gibi büyük ticari filoya sahip ülkelerin her gemiye GKT atamasının da imkan dâhilinde olmadığı değerlendirilmiştir.

Bunlara ek olarak GKT uygulamasının yarattığı endişeler mevcuttur. Örneğin SÖGGP uygulaması dâhilinde gemi kaptanı emir komuta zincirinde en yetkili kişi olarak görülmektedir (Berndtsson ve Østensen, 2015; Caldwell, 2012; Cusumano ve Ruzza, 2015; Renée de Nevers, 2015). Bu nedenle çoğu durumda gemi kaptanı SÖGGP'ye silahların kullanmaması yönünde de talimat verebilmektedir (Caldwell, 2012: 17-18). GKT uygulaması söz konusu olduğunda ise bu personel emirlerini sivil bir kaptandan değil daha yüksek yerlerden aldığını düşünerek güç kullanmama komutunu dikkate almayabilir. Böylesi bir durumda gemi kaptanının tanımlanan otoritesi ve yetkileri çığnemiş olacaktır. Buna ek olarak GKT tarafından gerçekleştirilen eylemlerin sonucundan GKT'lerin bağlı bulundukları ülkeler sorumlu tutulmaktadır. Bu konu yorumlanmadan önce, gemide bulunan silahlı personel tarafından deniz haydutlarına karşı ateş açılmasının ya da iki taraf arasında gerçekleşebilecek güç kullanımının uluslararası hukuk çerçevesinde silahlı çatışma olarak tanımlanamayacağı belirtilmelidir (Ginkel ve diğerleri, 2013: 251). Gerçekleşen silahlı müdahalenin silahlı çatışma olarak tanımlanabilmesi için olayın, devletin güçleri ile bunlara karşı gelen örgütlü silahlı gruplar ya da iki devletin silahlı güçleri arasında gerçekleşmesi gerekmektedir (Aslan, 2008: 250; ICRC, 2008: 2-5). Deniz haydutluğunun birbirinden bağımsız küçük gruplar tarafından gerçekleştirildiği göz önünde bulundurulduğunda bu saldırılara GKT veya SÖGGP tarafından verilen karşılıkların silahlı çatışma olarak tanımlanması mümkün değildir (Murdoch ve Guilfoyle, 2013: 156). Bu nedenle olası bir silahlı müdahale durumunda gemiyi koruyan silahlı personel Cenevre Antlaşması'nın silahlı çatışma durumlarında sağladığı sorumluluk muafiyetlerine dâhil olmayacaktır. Devletlerin yetkilerini ve sorumluluklarını devretmesi konusu ise burada devreye girmektedir. ÖDGŞ'lere güç kullanma ve gemileri koruma yetkisiyle birlikte yaşanabilecek olası kazalardaki sorumluluklar da devredilmektedir. GKT kullanımı sırasında yaşanabilecek kazalar sonucunda sorumlu taraf devletlerken, ÖDGŞ kullanımında sırasında yaşanacak kazaların sorumluluğu tamamen üçüncü kişiler üzerinde olacaktır. "Enrica Lexie" olayı bu duruma örnek olarak gösterilmektedir. Olay İtalyan bayraklı kuru yük gemisinin 2012 yılında Hindistan açıklarında seyirine devam ettiği sırada gerçekleşmiştir. İlk olarak gemi bünyesinde bulunan GKT tarafından gemiye kimliği bilinmeyen ufak bir teknenin yaklaştığı tespit edilmiştir.

Sonrasında açılan ateş sonucu teknede bulunan iki balıkçı hayatını kaybetmiş ve ticari gemide bulunan gemi koruma timi tutuklanarak cinayet ile yargılanmak istenmiştir (BBC, 2012). Bu durum karşısında İtalya hükümeti kendi personelinin Hindistan yasalarına göre yargılanamayacağını, olayın gemi uluslararası sulardayken gerçekleştiğini öne sürmüştür. Hindistan ise olayın kendi karasuların gerçekleştiği konusunda ısrar etmiştir (BBC, 2012). Durum, uluslararası karışıklık büyümeden, İtalyan hükümetinin balıkçıların ailelerine tazminat ödemeleri ile sonlanmış ve dava geri çekilmiştir (Caldwell, 2012: 17). GKT uygulamasında sırasında gerçekleşen bu tür olaylarda devletlerin zan altında kalması devletlerde GKT uygulamasının SÖGGP kullanımından daha çok sorun oluşturabileceği izlenimini yaratmıştır. Bu kapsamda ÖDGŞ'ler devletler tarafından görevlendirilmediği sürece sorumluluklar ÖDGŞ'lerin üzerinde kalmaktadır. ÖDGŞ'lerin yasallığı ve denetimleri de bu noktada önem kazanmaktadır. Sivillerin yaşam kaybının önlenmesi, kaliteli ve eğitilmiş SÖGGP kullanılması için devlet denetimi şarttır.

3.5.2.2. SÖGGP Tarafından Güç Kullanımı

SÖGGP tarafından güç kullanma kuralı esas olarak ÖDGŞ'lerin sağladıkları hizmetin savunmaya yönelik olmasına bağlıdır. Deniz haydutlarını yakalama ve yargılama sorumlulukları ve yetkileri bulunmayan SÖGGP'lerin saldırıya yönelik bir güç kullanmaları uygun değildir. Herhangi bir devletin kolluk ya da askeri gücü konumunda olmadıkları için yasal güç kullanımları sadece meşru müdafaa dâhilinde olabilir (Petrig, 2013: 689). Renée de Nevers (2015) tarafında da ifade edildiği gibi SÖGGP'ler sadece geminin, malın ya da başkalarının savunması amacıyla ya da olası gemiye çıkma teşebbüslerinde güç kullanabilmektedirler (Renée de Nevers, 2015: 155). Ancak güç kullanma kuralları ÖDGŞ kullanan gemilerin seyir yaptıkları bölgelere bağlı olarak daha da kısıtlanmaktadır. Farklı devletlerin karasularında seyir yapan gemiler farklı meşru müdafaa kanunlarını takip ederek güç kullanma kurallarını bu yasalara göre değiştirmek zorundadırlar. Açık denizlerdeki güç kullanımındaysa uluslararası alanlardaki kural ve tavsiyelere uyulması öngörülmektedir. Devlet kontrolünden uzakta görev yapan bu personelin, güç kullanımının devletler tarafından denetlenmesi her zaman mümkün olmamaktadır. Buna ek olarak müşteri odaklı yaklaşımlarıyla, SÖGGP'lerin gemiyi koruma dürtüsü

insan haklarını koruma dürtüsünün üzerine çıkabilmektedir. Bu nedenle bazı durumlarda SÖGGP'lerin tetik çekmeye hevesli bir yaklaşım sergiledikleri kayıt edilmiştir (Fitzsimmons, 2013: 85). Bunun sonucunda da abartılmış meşru müdafaa ve haksız güç kullanımından kaynaklanacak insan hakları ihlali endişeleri ortaya çıkmıştır. Bölgedeki küçük balıkçı teknelerinin tetik çekmeye hevesli SÖGGP'ler tarafından zarar görebileceği ve sivil ölümlerin yaşanabileceği ifade edilmiştir (Liss, 2008: 12). Bu açıdan deniz haydutluğu saldırısına karşı yapılacak müdahalenin silahlı çatışma olarak değerlendirilmemesi de SÖGGP'leri hukuksal zan altında bırakacaktır. Dolayısıyla olası hukuksal yükümlülüklerden kaçınmak adına güç kullanımının gemi ya da SÖGGP tarafından raporlanmaması durumları ortaya çıkmaktadır. Güç kullanımının uluslararası alanda kesin hükümlere bağlanmamış olması ve güç kullanma yasalarının ülkelere göre farklılık göstermesi de raporlama eksikliğini körüklemektedir. Buna karşın IMO, SÖGGP tarafından herhangi bir güç kullanımı olayının zamanını, coğrafi mevkisini ve sonucunu içerecek şekilde yazılı olarak raporlanmasını tavsiye etmektedir. Bu nedenle, deniz haydutlarına karşı güç kullanımı söz konusu olduğunda, bu temasın SÖGGP tarafından görüntülü kayıt altına alınması önerisi geliştirilmiştir (Bahadır, 2015: 99).

SÖGGP tarafından silah kullanılmasının, özellikle sorumsuz ve gereksiz güç kullanımının, deniz alanlarındaki riski arttırabileceği öne sürülmektedir (Liss, 2008: 12). Struwe (2012), deniz haydutluğuna karşı kullanılacak ÖDGŞ'lerin şiddeti ve tehlikeyi arttırabileceğini ancak denizcilik endüstrisinin bu riski almaya hazır olduğunu ifade etmiştir (Struwe, 2012: 591). Buna ek olarak çoğu deniz haydutluğu saldırısının kısmen düşük şiddet içerdiği ve deniz haydutlarının gemi mürettebatını ciddi yaralamadan ya da öldürmeden kaçındığı bilinmektedir. Bunun sayesinde sigorta şirketleri ve gemi sahipleri, gemi üzerinde bulunan rehineler için, sadece gemiye ödeyeceği paradan daha fazla fidye ödemeye razı olmaktadır (Fitzsimmons, 2013: 93). SÖGGP tarafından deniz haydutlarına karşı ölümcül güç kullanılması durumundaysa, deniz haydutları da şiddet kullanmaktan çekinmeyecek ve gemi mürettebatı olası tehlike içinde kalacaktır (Fitzsimmons, 2013: 91-93). Harrelson (2010) bu konuda daha da ileri giderek, gemi personelinin, silahların ateşlendiği bir ortamda mahsur kalmasındansa deniz haydutları tarafından rehin tutulmalarının daha güvenli olacağını belirtmiştir (Harrelson, 2010: 311). Ancak bu görüşlerin aksine,

deniz haydutlarının bünyesinde SÖGGP bulunan gemilere saldırmayı düşünmeyeceği ve bu yüzden şiddetin artmayacağına yönelik görüşler mevcuttur (Pizor, 2012: 568). Literatürdeki bu tartışmaların aksine, ÖDGŞ kullanımının deniz haydutluğu saldırılarının şiddetini arttırdığına dair net bir veri bulunmamaktadır. Yine de gemilere ağır silahlarla saldıran deniz haydutlarına karşılık verilmesi durumunun nasıl sonuçlanacağı tam olarak kestirilememektedir. Örneğin, Nijerya sularındaki deniz haydutluğunun, Somali bazlı deniz haydutluğu saldırılarından daha fazla şiddet bilinmektedir. Bu açıdan bakıldığında, Nijerya sularında SÖGGP kullanılmasının şiddeti ne kadar arttırabilir sorusu akıllara gelmektedir. Bir başka düşüncede SÖGGP'lerin güç kullanımının şiddeti arttıracığı, ancak gemiadamlarının bu durumdan etkilenmeyeceği yönünde olabilir. Örneğin "Avocet" olayı SÖGGP'lerin güç kullanma seviyesinin tartışıldığı bir olaydır. Bu olayda, Marshall Adaları bayraklı "Avocet" dökme yük gemisine karşı üç gün içerisinde gerçekleştirilen ikinci saldırı olayı sırasında SÖGGP tarafından güç kullanımının görüntüleri kayıt altına alınmıştır. 25 Mart 2011 tarihli olayda "Avocet" gemisine yaklaşmakta olan ufak tekneler deniz üzerinde tespit edilmiş ve deniz haydutları olduğu varsayılmıştır. SÖGGP lideri tarafından verilen komutla birlikte direkt olarak tekneye yoğun ateş açılmıştır (Casey-Maslen, 2014: 145). Teknenin geminin sancak bordasına kontrolsüzce çarpmasına rağmen SÖGGP tarafından ölümcül güç kullanımı devam etmiştir. Olay sırasınca SÖGGP tarafından tekneye 100'den fazla atış yapıldığı, güç kullanımından önce uyarı atışı gerçekleştirilmediği ve tekne tarafından gemiye ateş açılmadığı belirtilmiştir (Bahadır, 2015: 72; Bockmann, 2012; Mahard, 2014: 334). Olay sonucunda herhangi bir gemiadamı zarar görmemiştir. Bu tür çatışmalarda gemiadamlarının yaralanma olasılığı her zaman mevcuttur. Bu durumda SÖGGP'lerin eğitimi ve iyi uygulamaları, şiddetin artıp artmayacağı konusunda önemli bir faktör haline gelmektedir. Uygun güç kullanma prosedürlerinin izlenmesiyle, deniz haydutları şiddet içermeyen yöntemlerle de bertaraf edilebilir. Deniz haydutluğu tehlikesinin güç kullanımına rağmen atlatılamaması durumundaysa, deniz haydutlarının gemi personelini ve SÖGGP'yi öldürmekten çekinmeyeceği inkâr edilemez bir gerçektir. Ancak şu ana kadar SÖGGP ve güç kullanımına rağmen başarıya ulaşan bir deniz haydutluğu saldırısı kayıtlara geçmemiştir. Müşterilerin güç kullanımı konusunda uluslararası kurallara ve yasalara

bağlı şekilde hareket edilmesi konusundaki ısrarının sektörde ciddi bir fark yaratacağı belirtilmiştir (Liss, 2009: 399).

SÖGGP'ler tarafından güç kullanımı, *“başka şekilde üstünden gelinemeyecek bir tehdit olmadıkça ölümcül güç kullanımına başvurulmaması”* şeklinde olmalıdır (Tempest, 2012; 90). Bu kapsamda uluslararası davranış kodları ve çeşitli belgeler SÖGGP'lerin güç kullanımına referans olarak gösterilmiştir. Bahsedilen yöntemler ile raporlamanın sağlanması olası hukuki ve insan hakları sorunlarının önüne geçmekle birlikte, SÖGGP'lerin güç kullanımının meşruluğuna kesinlik kazandıracaktır. Bu kapsamda BIMCO tarafından tanımlanan güç kullanma kurallarının gerekliliği bir kez daha kanıtlanmaktadır. Deniz haydutluğu saldırılarının yaşandığı durumda SÖGGP'nin psikolojisi ve kriz ortamında hızlı harekete geçme isteği, güç kullanımına doğrudan etki edebilir. Bu neden SÖGGP eğitilmiş personelden seçilmeli ve güç kullanımı konusundaki prosedürler net olarak tanımlanmalıdır. Son olarak ticari gemilerde silahlı personel kullanımının şiddeti arttıracak yönündeki düşünceleri Avocet olayı doğrulamıştır. Ancak artarak yaşanan şiddetin bu durumda deniz haydutlarına karşı olduğu ve deniz haydutlarının gemiye ateş açma fırsatı bile bulamaması dikkat çekmektedir. Deniz haydutları tarafından kullanılan gücün, SÖGGP'ler tarafından, çivi çiviye söker mantığı ile daha şiddetli bir şekilde deniz haydutlarına karşı kullanılması, gerçekten gemiadamlarının rehin alınmasından daha mı tehlikelidir sorusu tartışılmalıdır.

3.6. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN DENİZ HAYDUTLUĞU ÖNLEMLERİNE GETİRDİĞİ FARKLILIKLAR

Ticari amaçlı yapıları sayesinde hizmetlerini müşteri odaklı şekilde geliştirebilen ÖDGŞ'ler, askeri operasyonlara ve diğer koruma önlemlerine karşı bir üstünlük elde etmişlerdir. Bu nedenle SÖGGP kullanımına dair endişelere rağmen, gemi sahipleri ve işletmecileri bu uygulamayı benimsemişlerdir. SÖGGP uygulamasının diğer güvenlik önlemlerine karşı üstünlük sağlaması kriz yönetiminde kullanılan yaklaşımlar ve risk yönetimi metotlarının incelenmesiyle daha net anlaşılmaktadır.

Kriz yönetiminde, tehdit içeren olayları önceden tahmin ederek tehlikeyi ortadan kaldırmaya yönelik hareketler sergilemek önem kazanmıştır (Özgen ve Türk,

1996; 19). Proaktif yaklaşım olarak isimlendirilen bu yöntem, kontrol edilemeyen dış çevreden kaynaklanan krizleri aşmada önceden tedbir alınması şeklinde tanımlanmaktadır. Proaktif kriz yönetimi tehlikeyi algılama, hazırlanma ve önleme basamaklarını içermektedir (Tağraf ve Aslan, 2003: 150-152). Reaktif yaklaşım ise, yaşanan olaylara tepki verme şeklinde tanımlanmaktadır. Reaktif yaklaşımda, karşılaşılan olumsuzlukları çözme, gerçekleşen tehlikelerden hasar almadan kurtulabilme, hasarı önleme esastır (Özdevecioğlu ve Aksoy, 2005: 105). Deniz alanlarındaki kriz durumunu olası deniz haydutluğu saldırısı olarak tanımlandığında, bu tehdite karşı alınan çoğu güvenlik önleminin proaktif bir yaklaşım çerçevesinde geliştirildiği görülmektedir. Örneğin BMP4 kapsamında tavsiye edilen güvenlik önlemleri “proaktif yaklaşım” içerisinde yer almaktadır. Ayrıca risk değerlendirmesi, raporlama sistemleri, rota planlamaları ve değişiklikleri, hız artışları, gemi etrafına dikenli tel döşenmesi, gözcülüğün arttırılması, kum torbaları döşenmesi gibi süreçler proaktif yaklaşım içerisinde yer almakta ve olası deniz haydutluğu saldırılarından kaçınmayı öngörmektedir. Bunun dışında kaçınma manevraları, yangın hortumları ile yüksek basınçlı su püskürtülmesi, işaret fişeği gibi materyallerin caydırıcı şekilde kullanılması, gemi personelinin sığınağa saklanması ve deniz haydutluğu saldırısının raporlanması gibi önlemler ise deniz haydutluğu olayı gerçekleştikten sonra gemi tarafından uygulanabilecek reaktif önlemler olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda deniz haydutluğuna karşı geliştirilen askeri önlemler de kriz yönetimi açısından değerlendirilebilir. MSCHOA bünyesindeki raporlama sistemlerinin geliştirilmesi, IRTC kapsamında güvenli geçiş koridorları oluşturulması, deniz haydutlarının yakalanması ve bu sayede ticari gemilere saldırıların engellenmesi proaktif önlemlerdir. Krizi önlemeye yönelik teknikler incelendiğinde, bilgi akışının sağlanması, erken uyarı sistemlerinin oluşturulması, krizi önleyici planlar yapma ve kriz önleme takımlarının oluşturulması askeri anlamda alınan güvenlik önlemlerinin çoğu ile eşleşmektedir (Tağraf ve Aslan, 2003: 153-158). Askeri birimlerce deniz haydutluğuna karşı gösterilen reaktif süreçlerinse, krizin gerçekleştiği ortam düşünüldüğünde, yetersiz kalması oldukça olağandır. Askeri harekâtların gerçekleştirildiği deniz alanlarının büyüklüğü ve deniz haydutluğu saldırılarının 15 dakika gibi kısa bir sürede gerçekleşmesi, bu saldırılara zamanında cevap vermeyi imkânsızlaştırmaktadır (Fitzsimmon, 2013: 87; Spearin, 2012: 829). Deniz haydutları

tarafından kaçırılan gemiler için kurtarma operasyonları gerçekleştirilse de çoğu durumda askeri gemiler bölgeye ulaşmadan gemiler deniz haydutlarının “güvenli” bölgelerine ulaştırılmaktadır.

Tablo 10’da deniz haydutluğuna karşı alınan önlemler proaktif ve reaktif yaklaşımlara göre kategorilere ayrılmıştır. Deniz haydutluğu konusunda alınabilecek çoğu proaktif yaklaşımın uygulandığı ancak bu önlemlerin deniz haydutluğu saldırılarını % 100 önlemediği görülmektedir.

Tablo 10: Deniz Haydutluğu Önlemlerinin Kriz Yönetimi Açısından Değerlendirilmesi

Proaktif Önlemler	Reaktif Önlemler
Risk değerlendirmesi	Saldırıların raporlanması
Rota ve hız değişikliği	Gemi alarmlarının çalınması
Gözcülüğün artırılması	Sığınağa saklanması
Transit geçiş grupları ve konvoylar	Geminin maksimum hıza çıkarılması
Raporlama ve bilgi sistemleri	Gemi etrafına fiziksel bariyer döşenmesi
IRTC’nin oluşturulması	Gemiden su püskürtülmesi
Geminin karartılması	Kurtarma operasyonları
Gemi ekipmanlarının kilitli tutulması	Deniz haydutlarına teslim olunması
Deniz haydutluğu talimleri	Fidye ödenmesi
AIS’in kapatılması	GKT kullanımı
Deniz haydutluğuna karşı planlamaların yapılması	SÖGGP kullanımı

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 10’da gösterilen reaktif önlemlerin çeşitli nedenlerle deniz haydutluğu saldırılarını önleme yetersiz kaldığı ifade edilmektedir. Kaçınma manevraları ve hız artışları, deniz haydutluğu saldırılarına karşı bir ölçüde başarı gösterse de yüksek manevra yeteneğine sahip, süratli küçük teknelerle ticari gemileri yakalamak zor olmamıştır. Caydırıcı amaçla kullanılan dikenli teller ya da ses silahları gibi diğer reaktif çözümler ise deniz haydutlarını durdurmaya yetecek güçte etki sağlayamamıştır (Fitzsimmon, 2013: 87). Tüm gemi mürettebatının gemi sığınağına saklanması ve geminin saldırı altında olduğunu raporlaması durumu da askeri birimlerce kurtarma operasyonu gerçekleştirilmesini garanti altına almamaktadır (BMP4, 2011: 39). Buna ek olarak, büyük deniz alanlarından dolayı kaçırılan gemilerin zamanında kurtarılması da mümkün olmamaktadır (BMP4, 2011: 47).

Kısacası alınan proaktif güvenlik önlemleri gemilerin sadece deniz haydutluğu saldırıları ile karşılaşma sıklığını azaltmaktadır. Tüm önlemlere rağmen deniz haydutluğu saldırısının yaşanması durumunda ise bu saldırıyı engelleyecek bir önlem bulunmamaktadır. Bu noktada ise saldırılara karşı anında cevap veren SÖGGP uygulaması güvenlik açısından tamamlayıcı bir unsur olmuştur. Bu durum risk yönetimi ve değerlendirilmesi açısından incelendiğinde, SÖGGP uygulamasının etkililiği ve gerekliliği daha net açıklanmaktadır. Bu kapsamda risk, tehlikenin (deniz haydutluğu saldırısı) gerçekleşme olasılığı ile tehlikenin yaratacağı etkinin (zarar, şiddet) bileşke vektörü olarak tanımlanmaktadır (Bak, 2015: 23). Bu tanıma dayanarak, **Şekil 14**'de deniz haydutluğunun tehlikesinin, hiç önlem alınmadığı durumda, proaktif önlemlerin alındığı durumda ve proaktif önlemlerle birlikte SÖGGP'lerin gemide bulunduğu durumda yaratacağı risk değerlendirilmiştir.

Şekil 14: Deniz Haydutluğu Risk Matrisi

		ETKİ				
		Çok Düşük	Düşük	Orta	Yüksek	Çok Yüksek
OLASILIK	Çok Yüksek					
	Yüksek		SÖGGP Uygulaması		Önlem Alınmaması Durumu	
	Orta					
	Düşük					
	Çok Düşük		Proaktif Önlemler SÖGGP Uygulaması		Proaktif Önlemler	

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 14'den görülebileceği gibi, deniz haydutluğuna karşı hiçbir önlem alınmaması durumunda, saldırıların sıklıklarının yüksek ile çok yüksek arasında olacağı, saldırılar sonucunun da gemilerin kaçırılması, gemiadamlarının rehin alınması ve öldürülmesi şeklinde görülmesiyle yüksek etkiye olacağı değerlendirilmiştir. Görüldüğü gibi (bkz. Şekil 13) rota ve hız değişiklikleri, gözcülüğün artırılması, IRTC üzerinde transit geçişler yapılması gibi proaktif

önlemler riski azaltmakla birlikte, sadece tehlikenin görülme olasılığını düşürmektedir. Deniz haydutluğu saldırısı sonucu görülen etkiler bu önlemlerin alınmasıyla değişmemektedir. Bunun sonucu olarak deniz haydutluğu saldırılarının yaşanma olasılığının azaltılması, deniz haydutluğunun yarattığı riski kabul edilebilir seviyeye indirememiştir. SÖGGP uygulaması dışında alınan reaktif önlemler de deniz haydutluğu saldırılarının sonucunu büyük ölçüde değiştirecek yeterlilikte olmamıştır. Gemilerin sadece SÖGGP uygulamasına güvenmesi de, saldırıların etkisini azaltırken yaşanma sıklığını değiştirmemektedir. Gemilerde proaktif önlemlerle birlikte SÖGGP durumunda, deniz haydutluğu saldırılarının hem etkisi hem de yaşanma sıklığı azaltılarak, risk kabul edilebilir seviyelere çekilmektedir. Bu nedenle, deniz haydutluğu konusundaki tüm rehberlerde SÖGGP uygulamasının diğer güvenlik önlemlerine ek olarak kullanılması vurgulanmaktadır.

ÖDGŞ'ler tarafından sunulan risk danışmanlığı, personel eğitimi ve silahsız koruma personeli sağlanması gibi ek hizmetlerin yanında SÖGGP'lerin ön plana çıkmasının ve tercih edilmesinin başlıca sebebi diğer güvenlik önlemlerinin deniz haydutluğu saldırılarının diğer boyutlarına odaklı geliştirilmiş olmasıdır. Başlangıçta denizcilik çevresinden aşırı tepki çeken SÖGGP uygulaması, sonuç olarak sektörde aranan güvenlik ihtiyacını kapatacak şekilde gelişmiştir. 2010 yılında ticari gemiler tarafından SÖGGP kullanımı % 8 oranlarındayken bu oranın ilerleyen yıllarda % 40 seviyelerine çıkması bunu kanıtlar niteliktedir (Schneider, 2012: 147).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

GEMİADAMLARININ ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETİ ALGISI: TÜRKİYE UYGULAMASI

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Araştırmanın temel amacı deniz haydutluğu önlemlerden biri olan “özel deniz güvenlik şirketi” kullanımının incelenmesi, bu konudaki sorumlulukların belirlenmesi ve Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketlerine bakış açısının ortaya koyulmasıdır. Bu kapsamda, deniz haydutluğuna karşı önlem olarak özel deniz güvenlik şirketleri tarafından ticari gemilere konuşlandırılan SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş ve bulunmamış Türk gemiadamları arasındaki algı farklılığının incelenmesi hedeflenmiştir. Özel deniz güvenlik şirketleri konusunda öne çıkan endişelerin Türk gemiadamlarına ne ölçüde yansıdığı, Türk gemiadamlarının özel deniz güvenliğini ne derece güvenli ve etkili bulduğu ve bu konuda geliştirilen kuralların Türk gemiadamı algısı üzerine etkisi araştırma kapsamında tartışılmıştır. Son olarak SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş Türk gemiadamlarının yaşadıkları tecrübeler sorgulanmış ve gemide SÖGGP bulunmasının yaratabileceği olumsuzlukların ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Belirlenen amaçlar doğrultusunda literatür taraması, içerik analizi ve saha araştırması yöntemleri izlenerek tanımlayıcı ve kısmen keşifsel nitelikli bir araştırma gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.

4.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Günümüz dünyasında deniz haydutluğu deniz güvenliğini büyük ölçüde tehdit eden bir unsur haline gelmiştir. Gerek kıyı devletlerince gerekse uluslararası organizasyonlarca yürütülmekte olan birçok önlemin deniz haydutluğuna karşı etkili bir çözüm sunamadığı görülmüştür. Deniz haydutluğunun küresel ekonomiye, deniz ulaştırmasına ve toplumun yapısına verdiği zararı azaltmak ve deniz güvenliğini arttırmak amacıyla yeni tedbirler gündeme gelmiştir. Bu kapsamda ÖDGŞ tarafından ticari gemilere SÖGGP konuşlandırılması gemilerin deniz haydutluğuna karşı korunması açısından ön plana çıkan bir uygulama olmuştur. SÖGGP uygulaması sonucunda gemilerin silahlandırılması, güç kullanımı, özel deniz güvenliğiyle ilgili

düzenlemelerin yetersiz kalması, insan hakları ihlallerinin artması gibi endişeler tüm denizcilik sektöründe hissedilmeye başlanmıştır. Hızla artan özel deniz güvenliği hizmetlerini düzenlemek amacıyla uluslararası örgütlerce ve devletlerce çeşitli yasal prosedürler geliştirilmiştir. Buna bağlı olarak özel deniz güvenlik şirketleri bağlı bulundukları devletin, geminin seyir yaptığı karasularına hâkim olan kıyı devletlerinin ve bayrak devletinin yasalarına uymakla yükümlü tutulmuşlardır. Bu durum ÖDGŞ'leri hukuksal bir kargaşaya sürüklemiştir Yaşanacak olumsuzluklar sonucu sorumlu tutulabilecekleri yasaların artmasıyla özel deniz güvenliği alanında raporlama eksikliği ortaya çıkmıştır. Buna ek olarak, çeşitli devletlerin SÖGGP kullanımı konusunu görmezden gelmeleri, denetlenmemiş ve yetersiz özel deniz güvenlik şirketi kullanımını arttırmıştır.

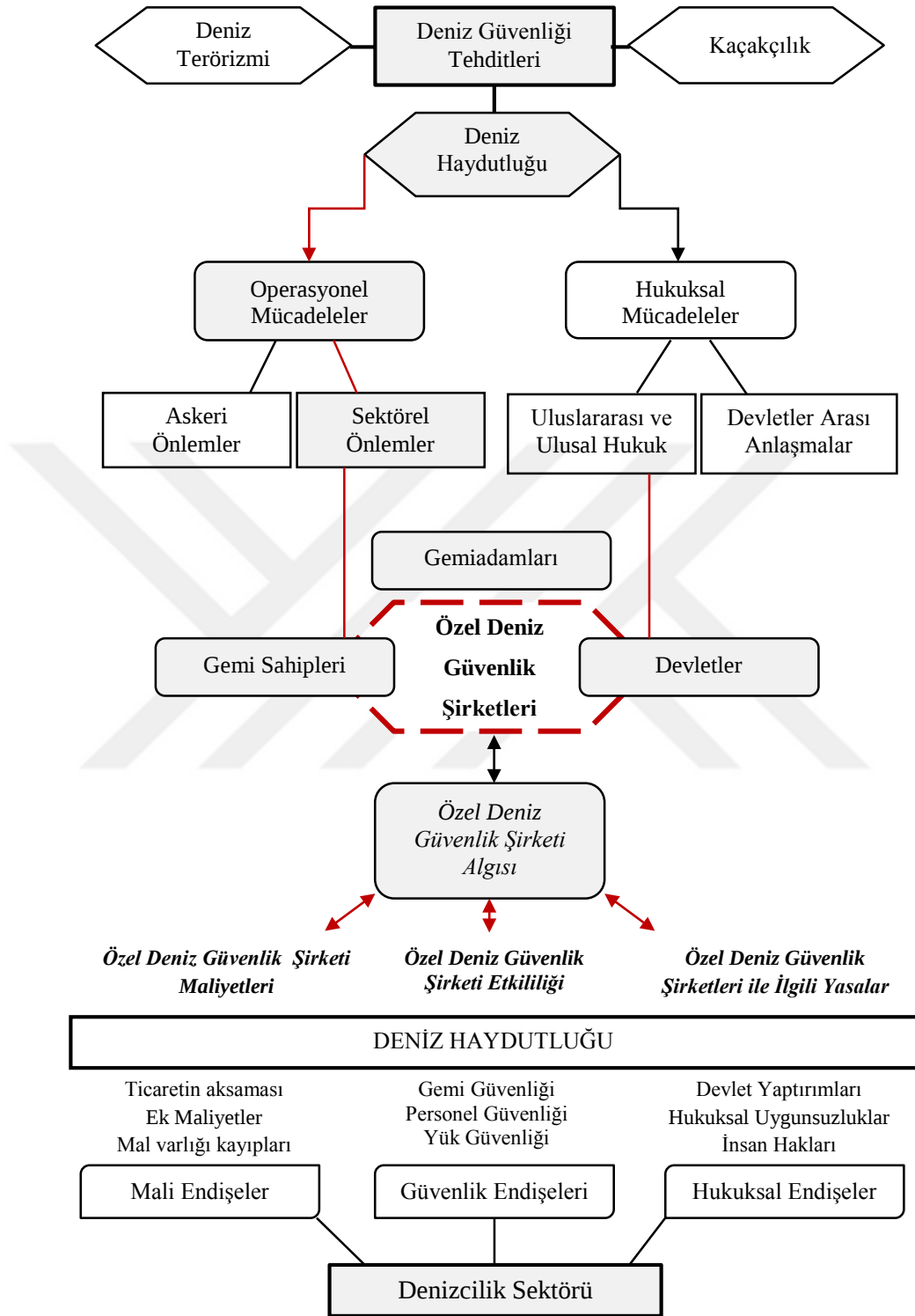
SÖGGP'nin devlet kontrolünden uzak deniz alanlarında hizmet vermesi, sektördeki raporlama eksikliği ve açık kaynaklardaki özel deniz güvenlik şirketlerine ait verilerin yetersizliği bu konuda bir araştırma yapılmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle silahlı özel gemi güvenlik personelleri ile aynı alanlarda hizmet veren gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketlerine bakış açılarının değerlendirilmesi ve silahlı özel gemi güvenlik personeli ile olan tecrübelerinin ortaya çıkarılması, özel deniz güvenliği hizmetlerinin daha detaylı incelenmesine imkân sağlayacaktır. Literatürde deniz haydutluğu saldırılarından büyük oranda etkilenen gemiadamları üzerine yoğunlaşan bir araştırma olmaması çalışmanın önemini arttırmaktadır.

Sonuç olarak, dünyanın büyüyen sorunları arasında olan deniz haydutluğu konusundaki önlemlerden biri olan ÖDGŞ olgusunun yeni bir tedbir olarak öne çıkması, armatörlere ve gemi işletmecilerine sunulacak güvenlik hizmetlerinin netleştirilmemiş olması, özel deniz güvenlik şirketlerinin daha fazla tercih edilmesi, bu araştırmanın önemini ortaya koymaktadır

4.3. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Gerçekleştirilen detaylı literatür taraması doğrultusunda; özel deniz güvenlik şirketlerini etkileyen aktörlerin ve unsurların özel deniz güvenliği çevresi kapsamındaki ilişkilerin tanımlandığı bir model oluşturulmuştur (bkz. Şekil 15). Söz konusu model, özel deniz güvenlik şirketlerinin deniz ulaştırmasındaki rolünü tanımlamakla birlikte, denizcilik sektörü tarafından özel deniz güvenlik şirketi algısının oluşumuna etki eden faktörleri belirlemeye imkân sağlamıştır. Bu kapsamda, ÖDGŞ'lerin deniz güvenliğine karşı tehditler altında, deniz haydutluğuna karşı alınan operasyonel önlemlerden, sektör tarafından alınan önlemler içerisinde yer aldığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte deniz haydutluğunun, denizcilik sektöründe güvenlikle ve maliyetle ilgili endişeler yarattığı sonucuna ulaşılmıştır. ÖDGŞ'lerin denizcilik sektöründe deniz haydutluğunun yarattığı bu endişeleri giderecek yapıda geliştiği görülmektedir. Ancak ÖDGŞ kullanımının da denizcilik sektöründe maliyet, hukuk ve güvenlik konularında endişelere yol açtığı tespit edilmiştir. Bunun sonucunda özel deniz güvenlik şirketi maliyetlerinin deniz haydutluğunun yarattığı maliyetlere karşı değerlendirilmesi, deniz haydutluğunun yarattığı güvenlik endişelerinin ÖDGŞ etkililiğine karşı değerlendirilmesi ve ÖDGŞ kullanımının yaratacağı hukuksal sorunların değerlendirilmesiyle ÖDGŞ algısının oluştuğu sonucuna varılmıştır. Tüm bu bileşenler sonucu oluşan ÖDGŞ algısının, özel deniz güvenlik şirketlerinin deniz haydutluğuna karşı tercih edilmesinin nedenleri olduğu düşünülmektedir. Buna ek olarak, deniz haydutluğu bölgelerinde kaçırılma ve saldırıya uğrama riskleri altında çalışan gemiadamları üzerinde oluşan güvenlik endişelerinin ÖDGŞ kullanımı ile ne ölçüde giderildiği ve SÖGGP ile aynı gemide bulunan gemiadamlarının bu uygulama sonucu ne tür durumlarla karşı karşıya kalacaklarının tespit edilmesiyle ÖDGŞ kullanımının sonuçlarını incelemek mümkün olmuştur. Bu bilgiler ışığında geliştirilen araştırma modeli **Şekil 15**'te gösterilmektedir.

Şekil 15: Araştırmanın Modeli



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 15'te gösterilen model kapsamında deniz güvenliği tehditleri, bu tehditlerin yapısı ve etkiledikleri alanlar çalışmanın birinci bölümünde incelenmiştir. Deniz güvenliğinin sağlanmaması ve tehditlere açık bırakılması sonucunda milli güvenlik, insan güvenliği, ülkelerin ekonomik yapısı ve hatta sosyolojik yapılarının zarar görebileceği sonucuna ulaşılmıştır. Bu bağlamda deniz haydutluğu konusunun güncel olarak ön plana çıkması ve denizcilik sektörünün bu tehdite hazırlıksız yakalanması dikkat çeken bir unsur olmuştur. Çalışmanın ikinci bölümünde deniz haydutluğunun yapısı, amaçları, türleri ve gerçekleştiği bölgeler incelenerek genel görünüm ortaya koyulmuştur. Deniz haydutluğuna karşı alınan operasyonel önlemler üzerinde durularak, bu önlemlerin küresel ekonomi üzerinde yarattığı baskılar, deniz haydutluğu saldırılarının içerdiği şiddet ve bu saldırılardan etkilenen yapılar tespit edilmiştir. Bunun sonucunda, operasyonel bir önlem olarak ortaya çıkan özel deniz güvenlik şirketleri olgusu detaylı olarak incelenmiştir. İnceleme sonucunda özel deniz güvenlik şirketleri konusunda genel olarak olumsuz bir algının olduğu ancak çeşitli etkenlerle bu algının değiştiği ortaya çıkarılmıştır. Başlangıçta var olan olumsuz algının değişim süreci, özel deniz güvenlik şirketi yasaları, maliyeti ve etkililiği açısından değerlendirilmiştir. Bu süreçte gerçekleştirilen içerik analiziyle, devletlerin özel deniz güvenlik yasalarını ve denetim süreçlerini, gemi sahiplerinin ve denizcilik sektörünün özel güvenlik şirketi kullanımına karşı olan endişelerini tespit etmek mümkün olmuştur. Son olarak, araştırmanın dördüncü bölümünde, Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketi algılarının ve tecrübelerinin irdelenmesiyle özel deniz güvenlik şirketlerinin hizmet alanı çevresinde bulunan devlet, armatör ve gemiadamı üçgeni tamamlanmıştır.

4.4. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmaya özel deniz güvenlik şirketleri, silahlı özel gemi güvenlik personeli ve deniz haydutluğu konularında detaylı literatür taramasıyla başlanmıştır. Bunun ardından araştırmanın modeli çerçevesinde belirlenen özel deniz güvenlik şirketleri ve silahlı özel gemi güvenlik personeli konularında yapılan çalışmaların içerik analizleri gerçekleştirilmiştir. Nitel araştırma yöntemleri kapsamında gerçekleştirilen literatür taraması ve içerik analizi özel deniz güvenlik şirketi kullanımında öne çıkan ana faktörleri tespit etmeye imkan sağlamıştır. Araştırmanın ikinci aşamasında, özel deniz güvenlik şirketi kullanımı konusunda tespit edilen ana faktörlerden yola çıkılarak, hipotezler geliştirilmiş ve Türk gemiadamlarının algısını ölçmeye yönelik bir veri toplama aracı kurgulanmıştır. Araştırmada, belirlenen hipotezler üzerine yoğunlaşarak tanımlayıcı veri analiz yöntemleri kullanılmıştır. Benimsenen tanımlayıcı araştırma yöntemi, bilimsel çalışmalarda, belirli bir olgunun mevcut durumunun ifade edilmesinde kullanılmaktadır (Altunışık ve diğerleri, 2012: 71). Bu nedenle tanımlayıcı yaklaşımın kullanılması, özel deniz güvenlik şirketi olgusunun mevcut durumunu tespit edilmesine imkân sağlamıştır.

Çalışmanın üçüncü aşamasında ihtiyaç duyulan özgün birincil verileri toplamak amacıyla, veri edinme yöntemi olarak, anket formu kullanılmıştır. Anket cevaplayıcılara internet, e-posta ve elden bırakıp alma yöntemleriyle ulaştırılmıştır. Birincil verilerin toplanma süreci tek bir zaman kesitinde gerçekleştirilmiştir. Bu açıdan araştırma kapsadığı süre bakımından anlık bir çalışmadır. Araştırmanın son basamağında veriler analiz edilmiştir. Verilerin analizinde IBM SPSS v.21 (Statistical Package for the Social Sciences) paket programı kullanılmıştır. Analizler sonucu elde edilen bulgular tartışılarak araştırma sorusuna cevap aranmıştır. **Şekil 16**'te araştırmada uygulanan yöntemler ve araştırmanın aşamaları gösterilmektedir.

Şekil 16: Araştırmada Uygulanan Yöntemler ve Araştırmanın Aşamaları

<u>Literatür Taraması</u> Özel deniz güvenlik şirketleri, silahlı özel gemi güvenlik personeli ve deniz haydutluğu üzerine yapılan literatür taraması	Ön Çalışma Nitel Araştırma
<u>İçerik Analizi</u> Özel deniz güvenlik şirketleri ve silahlı özel gemi güvenlik personeli üzerine yapılmış çalışmaların içerik analizi	Araştırmanın Birinci Aşaması Nitel Araştırma Keşifsel Yaklaşım
<u>Anket Geliştirme</u> Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketleri ve özel silahlı gemi güvenlik personeline bakış açısını ölçmek amacıyla anket geliştirilmesi Problemin tanımlanması, literatür taraması ve içerik analizi çıktıları ışığında hipotezlerin belirlenmesi ↓ Taslak anket formunun oluşturulması ↓ Araştırmanın amacına uygun olmayan ve örneklem evreni tarafından anlaşılması güç ifadelerin elenmesi ↓ Taslak anket formunun uzman görüşüne sunulması, uzman görüşü sonucu, uzmanların çoğunluğunun üzerinde durduğu maddelerin değiştirilmesi ve genişletilmesi ↓ Anket formunun ön uygulamasının yapılması, güvenilirliği düşük ifadelerin elenerek anket formuna son halinin verilmesi	Araştırmanın İkinci Aşaması Nitel Araştırma
<u>Saha Araştırması</u> Anket formunun internet, e-posta ve elden bırakıp alma yöntemleriyle katılımcılara ulaştırılması	Araştırmanın Üçüncü Aşaması
Verilerin SPSS Paket Programı ile Analizi	Araştırmanın Dördüncü Aşaması

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.4.1. Literatür Taraması

Özel deniz güvenlik şirketi kullanımının uluslararası literatüre hangi boyutları ile yansıdığı ve silahlı özel gemi güvenlik personeli uygulamasında karşılaşılabilecek sorunlar ve öne çıkan boyutlarının belirlenmesi amacıyla kapsamlı bir literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Dokuz Eylül Üniversitesi kütüphanesi veri tabanları tam metin toplu tarama yöntemiyle, akademik yayın makaleleriyle sınırlandırılarak yapılan literatür taraması sonucunda; konu başlığında “PMSC” (Private Maritime Security Company) ve “PCASP” (Privately Contracted Armed Security Personnel) kavramlarını içeren ve alan endekslerinde taranan dergilerde yayınlanmış 38 makaleye ulaşılmış, konuyla doğrudan ilgisi bulunmayan makalelerin elenmesi sonucu 28 makale üzerinden inceleme gerçekleştirilmiştir. Literatür taraması sonucunda ulaşılan makaleler **Tablo 11**’de gösterilmiş ve detaylarına kaynakça bölümünde yer verilmiştir.

Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı Tez Merkezi, gelişmiş tarama yöntemiyle, kabul edilmiş yüksek lisans ve doktora tezleri çerçevesinde, özel deniz güvenlik şirketleri ve özel silahlı gemi güvenlik personeli konularını işleyen bir adet yüksek lisans tezine ulaşılmıştır. Buna ek özel deniz güvenliği şirketleri ile arasında bağ kurulabilecek özel askeri şirketler konusu incelemiş bir adet doktora tezine ulaşılmıştır. TÜBİTAK (Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu) Ulusal Akademik Ağ ve Bilgi Merkezi (ULAKBİM) ulusal elektronik veri tabanları tarama yöntemiyle, tüm Türkçe veri tabanları kapsamında yapılan literatür taraması sonucunda; makale başlığı ve konu terimleri dahil olmak üzere “özel deniz güvenlik” terimini içeren bir araştırmaya rastlanmamıştır. Özel deniz güvenlik şirketi kullanımının deniz haydutluğu saldırıları ile ilişkilendirilmesi üzerine, deniz haydutluğu konusunda gerçekleştirilen araştırmalar literatür taramasına dahil edilmiştir. Bu bağlamda Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı (YÖK) Tez Merkezi, gelişmiş tarama yöntemiyle gerçekleştirilen literatür taraması sonucunda, tez başlığı ve özet dahil olmak üzere 11 adet teze ulaşılmıştır. TÜBİTAK Ulusal Akademik Ağ ve Bilgi Merkezi (ULAKBİM) ulusal elektronik veri tabanları tarama yöntemiyle, tüm Türkçe veri tabanları kapsamında yapılan literatür taraması sonucunda; makale başlığı ve konu terimleri dahil olmak üzere “deniz haydutluğu” terimini içeren beş adet makaleye ulaşılmıştır. Farklı veri tabanlarında gerçekleştirilen literatür taramalarının detayları **Tablo 12**’de gösterilmiştir.

Tablo 12: Deniz Haydutluğu ve Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Ulusal Literatüre Yansıması

Yazar(lar)	Yıl	Araştırma Başlığı	Araştırma Konusu	Yayın Türü	Veri Tabanı
Berrin Koşaner	2010	Birleşmiş Milletler ve Türkiye ekseninde deniz haydutluğu	Deniz haydutluğunun nedenleri ve deniz haydutluğu ile mücadele	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Abdullah Karamete	2010	Deniz güvenliği uygulamalarının Türkiye'ye entegrasyonu	Deniz güvenliği ve Türkiye'nin deniz güvenliği uygulamaları	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Ömer F. Direk, Martin D. A. Hamilton, Karen S. Openshaw, Patrick C. R. Terry	2010	Somalia and the Problem of Piracy in International Law	Somali bazlı deniz haydutluğu, deniz haydutluğu ve uluslararası hukuk	Akademik Makale	ULAKBİM
Muharrem Uğur Bozkurt	2011	Uluslararası Hukuk kapsamında deniz haydutluğu	Deniz haydutluğu ile mücadele ve uluslararası hukuk, deniz haydutluğunun tarihi ve güncel yapısı	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Uğur Bayıllıoğlu	2011	Somali sahilleri ve açıklarında işlenen deniz haydutluğu fiillerine karşı yürütülen mücadelenin hukuki dayanakları ve Türkiye'nin durumu	Somali bazlı deniz haydutluğu, deniz haydutluğu ile mücadele ve uluslararası hukuk	Akademik Makale	ULAKBİM
Tülay Bozkurt	2012	Maritime piracy: Case of Somalia	Somali bazlı deniz haydutluğu, başarısız devletler, deniz haydutluğunun hukuki, ekonomik ve politik faktörleri	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Erkan Şahin	2012	Deniz alanlarında güvenlik uygulamalarındaki gelişmeler, deniz haydutluğunun incelenmesi	Deniz güvenliğine karşı tehditler ve bunlara karşı alınan önlemler, deniz haydutluğu	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Ali Emre Varol	2012	Etmten tabanlı ve kesikli olay benzetimi kullanan melez bir deniz haydutluğu benzetim modeli	Deniz haydutluğu, deniz taşımacılığı ve deniz kuvvetlerinin benzetim tabanlı analizi	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Cengiz Demirtaş	2012	Somali sahillerindeki deniz haydutluğu eylemleri ve haydutların yargılanması	Somali bazlı deniz haydutluğu, uluslararası hukukta deniz haydutluğu ve deniz haydutlarının yargılanması	Akademik Makale	ULAKBİM
Bleda R. Kurtarcan	2014	Uluslararası Hukukta özel askeri şirketler: Kuvvet kullanma tekel ve Birleşik Devletlerin yakın tarihli askeri hareketlerindeki uygulamaları ışığında özel askeri yüklenicilerin Uluslararası Silahlı Çatışmalar Hukukundaki statüsü	Silahlı çatışmalarda özel askeri şirketlere olan bağımlılık, kuvvet kullanma tekel, uluslararası silahlı çatışmalar hukuku	Doktora Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Ferhat Altundağ	2015	Uluslararası Hukukta deniz haydutluğu yargılamaları ve yargı yetkisi	Somali bazlı deniz haydutluğu, askeri operasyonlar, uluslararası hukukta deniz haydutluğu ve deniz haydutlarının yargılanması	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Figen Tabanlı	2015	Uluslararası deniz haydutluğuna karşı alınabilecek önlemler ve yaptırım uygulaması	Deniz haydutluğunun hukuki durumu ve uluslararası düzenlemeler	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Turan Toker	2015	Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali açıklarında icra edilen deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri kapsamında istihbaratın yeri (2008-2014)	Deniz haydutluğunun hukuki durumu, bilgi paylaşımı ve istihbaratın deniz haydutluğundaki rolü	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Çağlayan Candan	2015	Uluslararası hukukta deniz haydutluğu ve Somali örneği	Somali bazlı deniz haydutluğu ve uluslararası hukuk	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Levent Bahadır	2015	Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda deniz haydutluğuna karşı kullanılan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) ilişkin çalışma	Somali bazlı deniz haydutluğu, deniz haydutluğuna karşı alınan önlemler, özel deniz güvenlik şirketleri ve bunların personelleri	Yüksek Lisans Tezi	Ulusal Tez Merkezi
Ece Nur Jale	2015	Analysis of Maritime Piracy And Armed Robbery Attacks Against Ships	2009-2013 yıllarında gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarının, saldırı türü, saldırıya uğrayan gemi türleri, saldırı bölgeleri açısından analizi	Akademik Makale	ULAKBİM
Bleda R. Kurtarcan	2015	Riding Shotgun: Some Legal Issues Related to the Use of VPDs Aboard Merchant Vessels Against Pirates	Somali bazlı deniz haydutluğuna karşı gemi koruma timleri kullanılması getirdiği hukuki sorunlar	Akademik Makale	ULAKBİM

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.4.2. İçerik Analizi

Araştırmanın modeli çerçevesinde yapılan literatür taraması sonucunda ÖDGŞ ile ilgili ulaşılan kaynaklar üzerinde içerik analizi gerçekleştirilmiştir. Söz konusu kaynaklarda öne çıkan değişkenlerin belirlenmesi için yapılan içerik analizi sonucunda, farklı frekanslarda tekrarlanan 41 adet değişken olduğu tespit edilmiştir (bkz. Tablo 11). Bu değişkenler genel olarak “soğuk savaş ve Irak ile Afganistan savaşlarının ÖDGŞ gelişimine etkisi, ÖDGŞ’lerin deniz haydutluğuna karşı etkililiği, SÖGGP’nin güç kullanma yetkileri ve insan hakları, SÖGGP ve gemi kaptanı ilişkisi, ÖDGŞ hakkındaki yasalar ve kurallar, ÖDGŞ’ler tarafından sunulan hizmetler, ÖDGŞ’lere karşı negatif algı ve ÖDGŞ itibarı” başlıkları altında toplanmaktadır. Kaynaklar üzerinde gerçekleştirilen içerik analizi ÖDGŞ ve SÖGGP konusunda en çok tartışılan konuların belirlenmesinde ve ÖDGŞ tercih nedenlerinin ortaya çıkarılmasında kullanılmıştır. Özel güvenlik sektöründeki raporlama eksikliği ve verilerin kısıtlılığı sebebiyle Türk denizcilik sektörünün ÖDGŞ algısına ilişkin bir yanıtın içerik analizi ile tespit edilmesi mümkün olmamıştır. Bu nedenle doğrudan SÖGGP ile temas halinde olan gemiadamlarının algılarının ölçülmesi amacıyla içerik analizi doğrultusunda belirlenen değişkenler üzerine veri toplama aracı geliştirilmiştir.

4.4.3. Saha Araştırması

Örneklem evreninin yapısı dolayısıyla cevaplayıcılara ulaşmanın zorluğu, derinlemesine yüz yüze görüşme ile elde edilecek veri sayısının yetersiz kalabileceği düşüncesi ve çok sayıda katılımcıdan bilgi toplama hedefiyle, araştırmada anket formu kullanılmasına karar verilmiştir. Anket çalışmaları toplumsal araştırmalarda yaygın olarak kullanılan bir yöntem olmasına rağmen sabit yapısı ve kısa ve güdüleyici olma zorunluğundan dolayı yüzeysel ya da esnek olmayan cevaplar sonucu ölçülmesi hedeflenen değerlerin net ortaya konulamaması söz konusu olabilir (Büyüköztürk, 2005). Özellikle sosyal bilimlerde ölçülmesi planlanan, algı, güven ya da tehlike gibi soyut değerlerin doğru değişkenler kullanılarak ölçülmesi ve ölçülmeye çalışılan değerler ile değişkenler arasındaki ilişkilerin doğru yorumlanması karşılaşılan zorluklardan biri olarak görülmektedir. Bu nedenle önermeler ile ölçtüğü değer arasında bağ kurmuş ve veri toplama amacı olarak anket kullanmış çalışmalar gözden geçirilmiştir. Yapılan literatür taraması sonucunda konu ile ilgili kullanılabilecek bir

anket formunun mevcut olmadığı görülmüştür. Özellikle denizcilik endüstrisine has ÖDGŞ sorunlarının ölçülmesinde kullanılacak bir ankete ulaşamamıştır. Bu aşamada yeni bir anket formunun geliştirilmesi uygun görülmüştür.

4.4.3.1 Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Bilimsel araştırmalarda kitle ve dolayısıyla denek seçimi önem arz eden ve özen isteyen bir faaliyettir (Altunışık ve diğerleri, 2012; 135). Bu nedenle araştırmanın etkinliği açısından hata riskinin azaltılması amacıyla Altunışık ve diğerlerinin (2012) örnekleme dizayn süreci ile ilgili tavsiyeleri izlenmiştir (Altunışık ve diğerleri, 2012: 135). Bu kapsamda 30'dan büyük ve 500'den küçük bir örneklemin yürütülen araştırma için yeterli olacağı kararlaştırılmıştır. Bu bağlamda evreni temsil gücü yüksek örnek kütleyi belirlemek amacıyla karasal örnekleme metodunun kullanılmasına karar verilmiştir. Araştırmanın amacı doğrultusunda, verilerin toplanması için en uygun cevaplayıcı kitlesinin SÖGGP ile çalışmış, görevi dolayısıyla SÖGGP ile doğrudan iletişime geçmiş ve ileride SÖGGP ile çalışması muhtemel gemiadamları olacağı tespit edilmiştir. Bu özellikleri taşıyan cevaplayıcılar gemilerde hizmet yapmış ve SÖGGP ile çalışmış, uzakyol kaptan, baş mühendis ve gemilerin güverte ve makine bölümlerine ait uzakyol zabitan gemiadamları sınıfı olarak belirlenmiştir. Ayrıca SÖGGP ile çalışmış ve çalışmamış gemiadamları arasındaki algı farklılıklarının incelenmesi amacıyla SÖGGP ile çalışmamış, ancak çalışma koşulları dolayısıyla ileride SÖGGP ile muhatap olabilecek uzakyol kaptan, baş mühendis ve güverte, makine zabitlerinin örnekleme dâhil edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda uluslararası alanlarda ve büyük tonajlı gemilerde çalışan, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgelerde sefer yapma olasılığı yüksek, uzakyol yeterliliğine sahip, üniversite mezunu gemiadamlarına yoğunlaşmıştır. Örneklem evreninin oluşumunda ÖDGŞ ile çalışmış ve çalışmamış gemiadamları arasında homojen bir yapı oluşturulmasına dikkat edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında kararsal örnekleme metodunun kullanılması araştırma problemine katkı sağlayabilecek personele ulaşılmasına imkân sağlamıştır. Araştırmanın kısıtlılığını oluşturan, evren ve örneklem sayısının net olarak belirlenememesi problemi burada gündeme gelmiştir.

Sertkaya'nın (2015) yaptığı çalışmada Türk liman cüzdanına sahip uzakyol kaptan ve zabitan sayısını toplam 8364 olarak vermektedir. Türk liman cüzdanına sahip uzakyol başmühendis ve mühendis sayısı ise 4.129 olarak verilmiştir (Sertkaya, 2015: 6). Bu verilerden faydalanarak Türk liman cüzdanına sahip uzakyol yeterliliğine sahip gemiadamı sayısı 12.493 olarak tespit edilmektedir. Ayrıca Türkiye'de bulunan dokuz denizcilik fakültesinden her yıl 900 civarında uzakyol vardiya zabiti ehliyeti almaya hak kazanan öğrenci mezun olmakta ancak bu miktarın sadece 700'ü denizlerde aktif olarak çalışmaktadır (Sertkaya, 2015: 6). 2015 yılındaki veriler üzerine 700 uzakyol yeterliliğine sahip zabit eklenmesiyle, 2016 yılında toplam 13.193 uzakyol güverte ve makine yeterliliğine sahip gemiadamı olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Ancak bu sayı aktif olarak denizde çalışan Türk uzakyol zabit sayısını göstermemektedir. Yeterliliği almaya hak kazanmış uzakyol zabitlerinin mezuniyetlerini takip eden kaç yıl boyunca denizlerde kaldığına dair net bir veri bulunmamaktadır. Buna ek olarak uzakyol kaptanı yeterliliğine sahip gemiadamlarının ne kadar süre aktif olarak hizmet verdiklerini gösteren bir veriye ulaşmak mümkün değildir. Sertkaya (2015) çalışmasında denizlerde aktif olarak çalışan gemiadamı sayısının 10.000'in altında kaldığını ifade etmekle beraber net bir veri sunmamıştır (Sertkaya, 2015: 6). Sertkaya (2015) tarafından sunulan veriler Çelik'in (2014) gerçekleştirdiği araştırma ile benzerlik göstermektedir. 2016 yılında uzakyol zabiti yeterliliğine sahip Türk gemiadamı sayısının 14.104 olacağı ifade edilmiştir (Çelik, 2014: 99). Aynı çalışmada zabitlerin sistemden ayrılma oranı uzakyol vardiya ve birinci zabiti için % 10, uzakyol kaptanları için % 20 olarak kabul edilmiştir (Çelik, 2014: 91).

Denizlerde aktif olarak çalışan uzakyol yeterliliğine sahip zabitlerin sayısı, dolayısıyla evrenin büyüklüğü, verilerin yetersizliğinden dolayı net olarak saptanamamaktadır. Her iki kaynakta sunulan verilerden yola çıkarak, araştırmada aktif olarak denizde çalışan uzakyol yeterliliğine sahip Türk gemiadamı sayısı 10.000 olarak kabul edilmiştir. Bu duruma ek olarak her uzakyol zabitinin deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgelerde sefer yapmadığı da göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca deniz haydutluğu bölgelerinde seyir yapan gemilerinden ÖDGŞ uygulamasına başvuranların sayısı da net olarak verilere yansımamıştır. Bu nedenle uluslararası literatürde kullanılan kabuller ve tahminler esas alınmıştır.

Mahard'a (2014) göre deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yapan gemilerin % 25-40'ı ÖDGŞ hizmetlerinden faydalanmaktadır (Mahard, 2014: 341). Petrig'e (2013) göre ise bu oran % 15-35 arasında kalmaktadır (Petrig, 2013: 670). Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından ise HRA'da seyir yapan Türk bayraklı ve Türkiye bağlantılı gemilerin tahmini olarak % 25'inin bünyesinde SÖGGP bulundurduğu ifade edilmiştir (UDHB, 2016: 20).

UDHB "Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi" kayıtlarına göre HRA'dan geçiş yapan Türk bayraklı ve Türkiye bağlantılı gemi sayısı 2011 yılı için 409 olarak verilmektedir (UDHB, 2013: 32). UDHB tarafından sunulan 2016 yılına ait verilerde ise deniz haydutluğu bölgesinden geçen Türk bayraklı ve Türkiye bağlantılı gemi sayısı yıllık 500 olarak ifade edilmektedir (UDHB, 2016: 20).

Mahard (2014), Petrig (2013) ve UDHB (2016) tarafından verilen ÖDGŞ hizmetlerinden faydalanma yüzdesi ile ortalama 500 Türk gemisinden % 25'inin bünyesinde SÖGGP bulundurduğu varsayımına ulaşılabilir. Deniz haydutluğu bölgesinden geçiş yapan Türk bayraklı ve Türkiye bağlantılı 500 gemiden 125'inin ÖDGŞ hizmetinden faydalandığı ve her gemide ortalama 4 uzakyol vardiya zabiti ve 3 uzakyol mühendisi olduğu kabul edilmiştir. Bu varsayım sonucu evrende SÖGGP ile çalışan uzakyol zabıt sayısı (yıllık) 875 olarak görülmektedir. Bu kabuller ışığında örneklem büyüklüğü ve ana kütle hesaplarının yapılması mümkün olmuştur.

Örneklem büyüklüğü hesaplanırken, Özdamar'ın (2003) çalışmasında verilen nitel değişken normal yaklaşım örneklem büyüklüğü saptama formülü kullanılmıştır (Özdamar, 2003: 116-118). Bu formül, $n = (N \cdot P \cdot Q \cdot Z_{\alpha}^2) / [(N-1) \cdot d^2]$ şeklinde tanımlanmaktadır. Formülde N: evren birim sayısı, n: örneklem büyüklüğü, P: evrendeki X'in gözlenme oranı, Q: (1-P), X'in gözlenmeme oranı, Z_{α} : $\alpha = 0,05, 0,01, 0,001$ için 1,96, 2,58 ve 3,28 değerleri ve d= örneklem hatası olarak verilmektedir.

Tüm koşullar dikkate alındığında, analizlerde kullanılan 125 anket, p= evrende SÖGGP ile çalışan uzakyol zabıt oranı 0,5 ve $\alpha = 0,05$ için % 8,71 örnekleme hatası ile 10.000 kişilik evreni temsil etmektedir. Deniz haydutluğu bölgesinden geçiş yapan 500 geminin 125'inin ÖDGŞ hizmetinden faydalandığı ve her gemide ortalama dört uzakyol vardiya zabiti ve üç uzakyol mühendisi olduğu kabulünden evrendeki SÖGGP ile çalışan uzakyol zabıt oranı, p= 0,087 olarak saptanmıştır. Bu bağlamda, analizlerde

kullanılan 125 anketin $p=0,9$ ve $\alpha=0,05$ için %5 örnekleme hatası ile 10.000 kişilik evreni temsil ettiği söylenebilir.

Yapılan bu kabuller dışında evrenin 10.000 kişiden daha küçük olabileceği ve bölgeden geçen 500 gemide çalışan zabıtların farklı gemilerle aynı bölgede seyir yapabileceği durumları göz önünde bulundurulduğunda, örnekleme hatası % 5 seviyesinin altına düşecektir. **Tablo 13'**de ana kütlenin 10.000 kişi, örneklemin ise 125 olarak kabul edilmesi durumunda, SÖGGP ile çalışmış personelin evrende görülme sıklığının % 50, % 25, % 10 % 9 olduğu durumlar için örneklem hatası hesaplanmıştır. Sosyal bilimlar alanında kabul edilen $\alpha=0,05$ ve % 5 örneklem hatası dikkate alındığında, kullanılan 125 anket formunun araştırmada gerçekleştirilecek analizler açısından yeterli olduğu kanısına varılmıştır.

Tablo 13: Örneklem Hatası Hesapları

Evren popülasyonu (N)	10.000	10.000	10.000	875
Gözlenme Oranı (P)	%50	%25	%9	%100
ÖDĞŞ ile çalışmış Türk gemiadamı sayısı	5000	2500	875	875
Toplam Örneklem (n)	125	125	125	66
Güven Düzeyi (α)	%95	%95	%95	%95
Örnekleme Hatası	%8.71	%7.54	%5	%6.88

Kaynak: Özdamar, 2003, s. 116-118 örneklem büyüklüğü hesaplama formülleri kullanılarak hazırlanmıştır.

4.4.3.2. Veri Toplama Aracı Geliştirme Süreci

Literatür taraması ve içerik analizi sonucunda özel deniz güvenlik şirketi algısının değerlendirilmesine yönelik geliştirilmiş bir veri toplama aracına ulaşamamıştır. Bu nedenle, Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketi algılarının tespit edilmesi ve tecrübelerin ortaya konmasına yönelik bir veri toplama aracı geliştirme ihtiyacı doğmuştur. Evrenin ve incelenmek istenen konunun yapısı değerlendirildiğinde en uygun veri toplama aracının anket formu olacağı sonucuna varılmıştır. Anket geliştirme sürecinin bilimsel sürece uygun olarak gerçekleştirilmesi

için Büyüköztürk'ün (2005) “Anket Geliştirme Süreci” isimli çalışması ve Altunışık ve diğerlerinin (2012) “Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı” isimli kitabın ilgili bölümlerindeki anket geliştirme süreçleri takip edilmiştir.

Sürecin ilk aşamasında, araştırmanın amacı doğrultusunda belirlenen “Deniz haydutluğuna karşı neden ÖDGŞ kullanımı tercih ediliyor?”, “Türk gemiadamlarının ÖDGŞ'lere bakış açısı nasıldır?”, “SÖGGP ile çalışmış ve çalışmamış gemiadamları arasında bir algı farklılığı var mıdır?”, “SÖGGP ile çalışmış gemiadamlarının tecrübeleri ne yönde olmuştur?” araştırma soruları kullanılarak madde havuzu oluşturulmuştur. Alt soruların listelenmesi sırasında, yapılan kapsamlı literatür taraması ve içerik analizi sonucunda elde edilen başlıklar kullanılmıştır. Literatürde ÖDGŞ kullanımıyla ilgili devamlı tartışılan ve uluslararası yumuşak hukukta sürekli tekrarlanan konuların tespit edilmesiyle alt araştırma soruları tespit edilmiştir. İkinci adımda, ÖDGŞ kullanımında öne çıkan faktörlerin Türk gemiadamları tarafından nasıl algılandığını incelemek adına anket ifadeleri oluşturulmuştur. Oluşturulan ifade havuzundan, araştırma sorularının cevaplanmasına yardımcı olmayacak ve gemiadamları tarafından algılanması mümkün olmayan olgulara ait ifadeler elenmiştir.

Bu aşamada anket geliştirme sürecinin kolaylaştırılması adına, deniz güvenliği, özel güvenlik ve özel askeri şirketler konusu üzerine gerçekleştirilmiş ve veri toplama yöntemi olarak anket formu kullanılmış beş çalışmanın metodolojileri incelenmiştir. Bu çalışmalarda kullanılan anket formları, ölçülmeye çalışılan değerlere uyarlanarak referans olarak kullanılmıştır. Kullanılan ifadelerin yapıları ve ölçmeye çalıştığı değerlerin mevcut araştırma ile benzer yapıda olması, oluşturulacak ölçeğin hazırlanmasında kolaylık sağlamıştır.

Bu kapsamda, Safety4Sea (2012) tarafından 2011 yılında uygulamaya geçirilen ve Temmuz ile Ekim ayları arasında veri toplama sürecinin yürütüldüğü “Deniz Haydutluğu” anketinin final raporundan faydalanılmıştır. Çalışmaya çoğunluğu Avrupalı, 36-50 yaşları arasında, denizcilik sektöründe 6 ile 20 yıldır çalışmakta olan ve beş yılın üzerinde deniz tecrübesine sahip 508 katılımcı cevap vermiştir. Çalışmada kullanılan ifadeler, deniz haydutluğuna karşı önlemlerin etkililiği ölçmeye yöneliktir. Safety4Sea (2012) anketinden, özel deniz güvenlik şirketlerinin deniz haydutluğuna karşı olan etkisinin ölçüldüğü ifadeler referans olarak kullanılmıştır.

Schaub ve Franke'nin (2010) anket yöntemini kullanarak özel anlaşmalı askeri personel üzerine yaptığı çalışma, *“Bu personelin kişisel özellikleri, motivasyonları nelerdir?”*, *“Geleneksel askeri personel ile aralarındaki ilişki nasıldır?”* ve *“Geleneksel askeri personelin özel anlaşması askeri personele bakış açısı nasıldır?”* sorularını cevaplamayı hedeflemektedir. Çalışmanın örneklemini asker personel ve özel askeri personelden oluşmaktadır. Çalışmadaki özel askeri personelin özelliklerinin sorgulandığı ifadelerle birlikte geleneksel askeri personelin özel askeri personeli nasıl algıladığına dair olan ifadelerden yararlanılmıştır.

Cotton ve diğerleri (2010) tarafından, ABD adına Irak'ta operasyon yürüten silahlı özel askeri personel hakkındaki araştırma, madde havuzunu oluşturacak ifadelerin yazımında kaynak olarak kullanılmıştır. Bu çalışmanın örneklemini ABD Dışişleri Bakanlığı personeli ve askeri personelden oluşturmaktadır. Çalışmada örneklemin Irak'ta görev yapmış özel askeri personel ile yaşadığı tecrübeleri tespit etmeye yönelik ifadeler içeren bir anket kullanılmıştır. Türk gemiadamlarının SÖGGP ile yaşadığı tecrübelerle ilgili ifadeler oluşturulurken bu çalışmadan faydalanılmıştır.

UNDP (2009) kapsamında gerçekleştirilen “Hırvatistan vatandaşlarının emniyet ve güvenlik algıları” isimli çalışmanın araştırma soruları, vatandaşların emniyet ve güvenlik algılarını, polis davranışlarına bakış açılarını ve polisin vatandaş korumasındaki etkisinin halk tarafından nasıl algılandığını ölçmektedir. UNDP (2009) tarafından yürütülen çalışma ile mevcut araştırmanın ölçmek istediği değerlerin benzerlik göstermesinden dolayı, çalışmadaki polisin vatandaş korumasındaki etkinliği algısı ve polise yönelik güven algısı Türk gemiadamları ve SÖGGP'ye uygun şekilde uyarlanarak anketin ifadelerini oluşturmada kaynak olarak kullanılmıştır.

Zogo (2009) tarafından Trakya Bölgesi'nde faaliyet gösteren özel güvenlik şirketleri ve bu hizmeti alan kurumların birbirlerine bakış açılarının ve memnuniyetlerinin belirlenmesi adına yapılan çalışmada anket yoluyla tanımlayıcı veri analizi yöntemi izlenmiştir. Mevcut araştırmada ölçülmek istenen değerlerin Zogo'nun (2009) çalışmasıyla benzerlik göstermesinden dolayı, ÖDGŞ ile ilgili memnuniyet ve gemiadamlarının ÖDGŞ'ye bakış açılarını ölçmek için oluşturulan ifadelerde bu kaynaktan faydalanılmıştır.

Oluşturulan anket formu ifade havuzundan anlaşılmasında güçlük çekilecek ve gemiadamları tarafından yanıtlanamayacak ifadeler elenerek anket formunda

kullanılacak başlıca ifadeler tespit edilmiş ve taslak anket formu geliştirilmiştir. Oluşturulan taslak anket formu, sunuş yazısı, profil bilgisi, ÖDGŞ ile ilgili genel algı ve ÖDGŞ ile yaşanan tecrübeler olmak üzere üç bölüm içermektedir. Birinci bölümde SÖGGP ile çalışmış ya da çalışmamış farketmezsizin ankete katılan cevaplayıcıların demografik özelliklerini ve ÖDGŞ'ye karşı bakış açılarını ölçen ifadeler bulunmaktadır. Taslak anket formunun ikinci bölümü ÖDGŞ ile ilgili genel algıyı ölçmeye yönelik ifadelerle yer verilmiştir. İkinci bölümde kullanılan ifadeler kapalı uçlu sorulardır. Kapalı uçlu sorulara aranan yanıtlar anket formunda dereceleme yöntemine göre verilmiştir. İkinci bölümde, daha çok tutum gibi psikolojik özelliği ve belirli bir konudaki görüşü ortaya çıkarmada kullanılan likert tipi derecelendirme ölçeğinde cevapları aranan ifadelerle yer verilmiştir (Büyüköztürk, 2005: 6). Kullanılan likert ölçeği, “1:Hiç Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum” şeklinde olmak üzere beş ölçek noktasından oluşmaktadır. Taslak anket formunun üçüncü bölümü ÖDGŞ ile yaşanan tecrübeleri tespit etmeye yönelik olarak hazırlanmıştır. Üçüncü bölümde kullanılan ifadeler kapalı uçlu soru tipinde hazırlanmıştır. Katılımcılardan “evet” veya “hayır” cevapları arasında tercih yapılması talep edilmiştir. Bu bölümün sadece SÖGGP ile çalışmış gemiadamlarına tarafından cevaplanması istenmiştir.

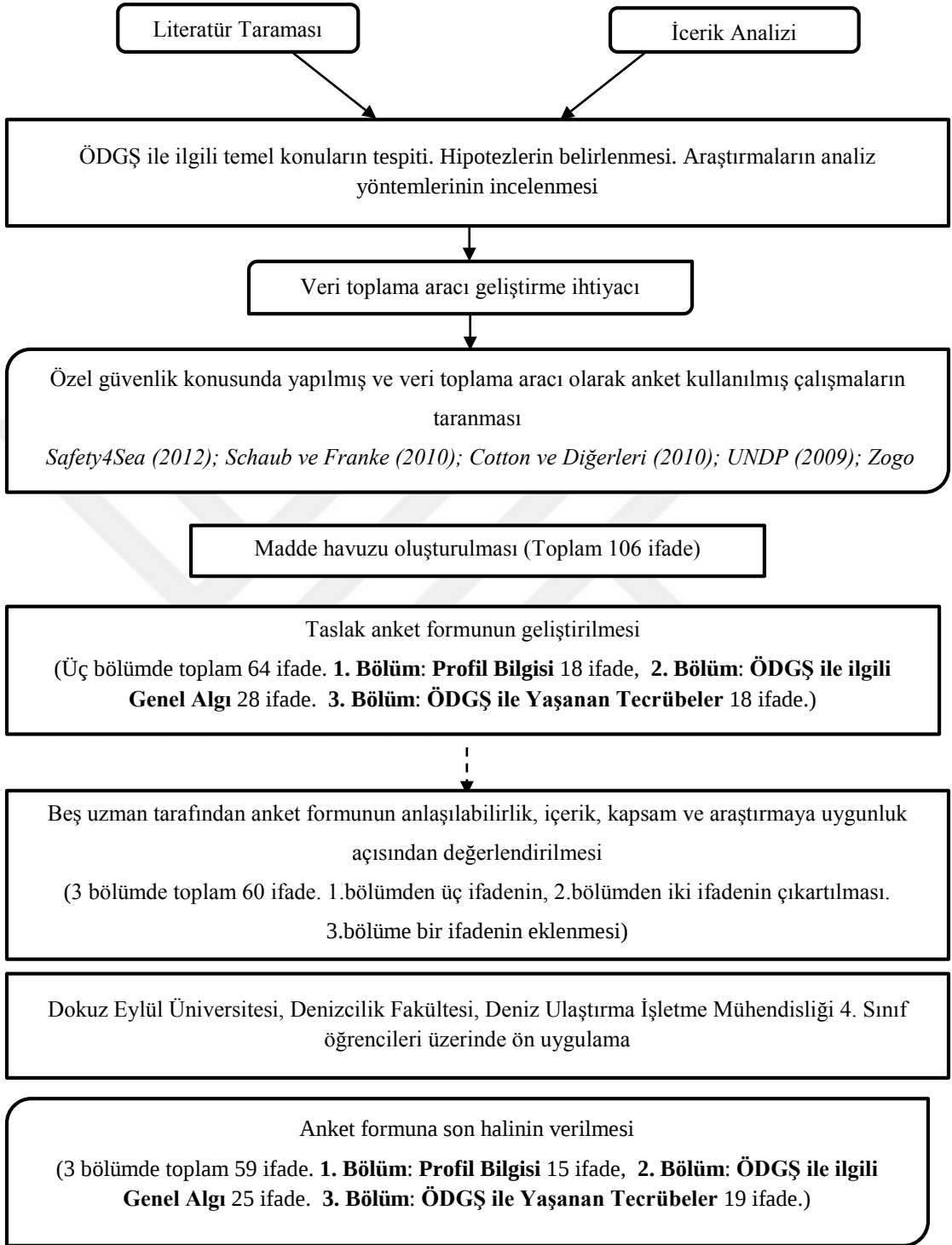
Taslak anket formunun oluşturulmasıyla, formun kapsam ve geçerlilik açısından değerlendirilmesi adına uzman görüşüne başvurulmuştur. Ankette yer alan ifadelerin, ihtiyaç duyulan olguya ait verileri kapsama ve toplamadaki yeterliliğinin değerlendirilmesinde uzman görüşünün alınması önemli bir süreç olarak görülmektedir (Büyüköztürk, 2005: 7). Bu amaçla Dokuz Eylül Üniversitesi (DEÜ), Denizcilik Fakültesinde (DF) görevli olan beş öğretim üyesinin (Prof.Dr. Mustafa KALKAN, Doç.Dr. Kpt. Yusuf ZORBA, Yrd.Doç.Dr. Nurser GÖKDEMİR IŞIK, Yrd.Doç.Dr.Burak KÖSEOĞLU, Öğr. Gör. Kpt. Emre UÇAN) görüşleri alınmıştır. Uzmanlardan ankette bulunan ifadelerin uygunluğunu ve geçerliliğini değerlendirilmeleri istenmiştir. Uzman değerlendirmesi sonucunda taslak anket formunun kuramsal ve kapsam olarak uygun olduğunu ifade edilmiştir. Buna ek olarak taslak anket formunda varsayım ya da belirsizlik içeren ifadeler uzmanlar tarafından tespit edilmiştir. Uzmanların çoğunun üzerinde durduğu belirli ifadeler anket formundan çıkarılmış ve ek ifadeler eklenerek varsayım içeren ifadelerin önüne geçilmiştir. Uzman görüşüne dayanarak, anketin son bölümüne katılımcıların ÖDGŞ

ve SÖGGP konusundaki düşüncelerini belirtebilecekleri açık uçlu bir ifadeye yer verilmiştir.

Cevapları aranan sorulara doğru ve objektif cevap bulma amacıyla çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliği üzerinde durulması neredeyse tüm bilimsel araştırmalarda önem arz etmektedir. Bu nedenle, çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğini gözleme dayalı sonuçlarla test etmek amacıyla bir pilot çalışma yapılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda, anketin pilot çalışması DEÜ DF Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 4. Sınıf öğrencileri üzerinde gerçekleştirilmiştir. Pilot çalışma süresince en az 40 katılımcıya ulaşılması hedeflenmiş ve cevaplayıcı sayısının 44'e ulaşması ile pilot çalışmanın veri toplama aşaması sonlandırılmıştır. Seçilen grubun örneklem ile yakından ilişki göstermesi, ön uygulama çalışmasından geçerli ve güvenilir sonuçlar elde etme olasılığını arttırmıştır. Pilot çalışmadan elde edilen geçerlilik ve güvenilirlik çalışmaları ışığında, ikinci bölümden bir ifade çıkarılmasıyla anket formu son halini almıştır (Bkz. Ek 1).

Araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilirlik analizi, iç tutarlılık katsayılarının (Cronbach Alpha- α) hesaplanmasıyla yapılmıştır. Birinci bölümün profil bilgisi, üçüncü bölümün ise tecrübeleri tespit etmeye yönelik ifadeler içermesi ve bu ifadelerin nominal değişkenlerden oluşması bu bölümler üzerinde güvenilirlik analizi gerçekleştirilmesini sınırlamıştır. Pilot çalışma safhasında oluşturulan ankette 26 ifade içeren, *Bölüm 2 - ÖDGŞ ile İlgili Genel Algı* ölçeği için Alpha- α katsayısı 0,705 olarak tespit edilmiştir. 24 numaralı "*SÖGGP gemideyken yaşanan silahlı yaralanmadan kaptan sorumludur.*" ifadesinin çıkarılması durumunda ölçeğin güvenilirlik katsayısının Alpha- α : 0,747 olacağı tespit edilmiştir. Bu nedenle ilgili ifade anket formundan çıkarılmıştır. Ölçeğin, sosyal bilimler alanında kabul gören $\alpha > 0,7$ güvenilirlik katsayısından yüksek olması araştırmada yapılan ölçümün tutarlı sonuç vereceği beklentisini güçlendirmiştir. **Şekil 17'**da veri toplama aracı gelişimini gösterilmiştir.

Şekil 17: Veri Toplama Aracı Geliştirme Süreci



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.4.3.3. Uygulama Süreci

Uzman görüşleri, pilot çalışma ve anket üzerinde son kontrollerin gerçekleştirilmesiyle ankette yer alan ifadelerin, tespit edilmek istenen faktörleri ölçtüğüne ve ölçeğin güvenirlik katsayısının yeterli olduğuna karar verilmiş ve uygulama aşamasına geçilmiştir.

Anket formu örneklem evrenini dikkate alınarak katılımcılara gönderilmeye başlanmıştır. Bu aşamada internet ortamına aktarılan anket formunun bağlantı adresi, DEÜ DF mezunları, İTÜ DF Mezunları, KTÜ DF mezunları gruplarına iletilmiştir. Gemilerde aktif olarak çalışan ve internet erişimi bulunmayan gemiadamlarına ulaşmak için bazı denizcilik firmalarıyla irtibata geçilmiştir. Türk denizcilik sektöründe önde gelen, gemi sahibi ve işletmecisi firmaların ilgili bölümlerinden alınan yardımlar ile anket formu ilgili gemiadamlarına ulaştırılmıştır. Katılımcılardan gelen geri dönüşler günlük olarak kontrol edilmiş ve gruplar arası homojenliğin sağlanması adına, yargısal örneklem kriterleri dikkate alınarak, elden bırakma ve e-posta yöntemleri ile belirtilen gruplara erişimi olmayan gemiadamlarına anket formu gönderilmiştir. 139 katılımcıdan geri dönüş alınmasıyla uygulama aşaması sonlandırılmıştır. Anketler üzerinde yapılan kontroller neticesinde, 139 anketten 14'ünün anket cevaplama yönergesine uygun cevaplanmadığı ya da aşırı miktarda eksik bilgi içerdiği tespit edilmiş ve analizlerde kullanılması uygun görülmemiştir. Bahsi geçen 14 anketin çıkarılmasıyla, analizler 125 anket formu üzerinden elde edilen veriler ışığında gerçekleştirilmiştir. Uygulanan ankete verilen yanıtların SPSS 21 (Statistical Package for the Social Sciences 20) programı ile yapılan değerlendirmeleri sonucunda değişkenlere ait güvenirlik katsayıları (Cronbach Alfa, Guttman ve Spearman-Brown) elde edilmiştir. Tüm güvenirlik sonucu değerlerinin sosyal bilimler için kabul edilir ($\alpha > 0,7$) düzeyde olduğu görülmüştür. Güvenirlik sonuçları **Tablo 14**'te gösterilmiştir.

Tablo 14: ÖDGŞ Genel Algı Değişkenlerine Ait Güvenirlik Analizi Sonuçları

Ölçek	Değişken Adedi	Cronbach Alfa	Guttman	Spearman-Brown
Genel Algı	25	0,807	0,880	0,757

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

4.4. ARAŞTIRMANIN KISITLARI

Araştırmanın en önemli kısıtı; çalışmanın evreninin ve örneklemin tanımlanmasında kullanılacak açık kaynakların yetersizliğidir. Buna ek olarak evreninin gemilerde çalışan Türk personelden oluşması, bu personele ulaşmayı zor hale getirmektedir. Evrende, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgelerde seyir yapan personel sayısının tespiti ancak belirli kabullerle mümkün olmaktadır. Buna ek olarak bu gemiadamlarından SÖGGP ile çalışan sayısı da net olarak tespit edilememektedir. Uzakyol vardiya zabiti ve uzakyol makine mühendisi yeterliliğine sahip Türk gemiadamı sayısı bilinmekle beraber, gemilerde aktif görev alan gemiadamı sayısının tanımlanması ancak belirli kabullerle mümkün olmaktadır. Araştırmanın evreni ve örneklemini bölümünde detaylı bahsedilen bu kabuller araştırmanın kısıtları arasında yer almaktadır.

Bununla birlikte özel deniz güvenliği şirketlerinin hizmet verdiği alanların devletlerin yetki alanlarının dışında olması farklı kısıtları da beraberinde getirmiştir. Yaşanabilecek olası kazalar ve olumsuzlukların raporlanmaması ya da tespit edilememesi bu kısıtlardan biri olarak değerlendirilmiştir. Oluşturulan anket formuyla SÖGGP ile doğrudan iletişimde bulunmuş personelin yaşadığı tecrübelerin ortaya değerlendirilmesiyle bu kısıtın önüne geçilmeye çalışılmıştır. Buna rağmen gemiadamlarının kişisel endişelerden dolayı olumsuz tecrübeleri raporlamayabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Gemiadamlarının SÖGGP ile hangi zaman diliminde çalıştığı ve beraber çalışılan SÖGGP'nin milliyeti araştırmaya dâhil edilmemiştir. Bu duruma ek olarak, gemiadamlarının SÖGGP ile farklı bayraklı gemilerde birden fazla kez çalışmış olması, ÖDGŞ algısının, gemi bayrağına göre değerlendirilmesine izin vermemektedir.

Araştırmanın kısıtlarından biri de kullanılan veri toplama aracı olarak görülmektedir. Veri toplama aracı olarak anket formunun kullanılması, detaylı, derinlemesine cevaplar alınmasına izin vermemektedir. Anket formunda gemiadamlarının ÖDGŞ konusunda ek düşüncelere yer verebileceği bir bölüm ile bu kısıtın önüne geçilmeye çalışılmıştır. Söz konusu anket uygulaması zaman kısıtlarından dolayı 18 Aralık 2015 - 5 Şubat 2016 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

4.5. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Araştırmanın bulguları, katılımcılara ait profil bilgileri, değişkenlerin frekans dağılımı ve hipotez testleri olmak üzere üç farklı bölümde incelenmiştir.

4.5.1. Katılımcıların Profil Bilgileri

Anket formunda yer alan birinci ölüm kapsamında anketi yanıtlayan Türk gemiadamlarına ait genel özellikleri içeren veriler elde edilmiştir. Bu veriler, gemiadamlarının yaşını, gemide görev yaptıkları departmanı, toplam deniz hizmet sürelerini ve ağırlıklı olarak çalıştıkları gemi tipini içermektedir. Bununla birlikte gemiadamlarının güvenlik kavramı ile ilgili yorumları “*güvenlik devletlerin mi görevidir?*” ve “*güvenlik için ekstra ücret ödenmeli midir?*” ifadeleri ile sorgulanmıştır. Ayrıca ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmaktan rahatsızlık duyup duymayacakları, ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışıp çalışmadıkları ve SÖGGP’ye bakış açıları anketin birinci bölümü kapsamında incelenmiştir.

Katılımcıların çoğunluğunun % 41 ile (n=52) 26-30 yaş aralığındaki kişilerden oluştuğu görülmektedir. Bunu sırasıyla % 18,4 ile (n=23) 20-25 yaş aralığı ve % 17,6 ile (n=22) 31-40 yaş aralığındaki bireyler takip etmektedir. Katılımcılardan %14,4’ü (n=8) yaşını belirtmemiştir. Deniz hizmet süresi açısından bakıldığında, % 48,4’lük dilim (n=58) 1-24 ay arası deniz hizmetine sahipken, % 30,4’lük dilimin (n=38) 25-48 ay hizmet süresine sahip olduğu görülmektedir. 120 ay üzerinde deniz hizmet süresine sahip olduğunu belirten % 6,4’lük bölüm (n=8) olduğu görülmektedir. % 3,2’lik dilim ise (n=4) hizmet süresini belirtmemiştir. **Tablo 15**’te anketi cevaplayan Türk gemiadamlarına ait profil bilgileri gösterilmiştir.

Aynı tabloda (bkz. Tablo 15) anketi cevaplayan özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış Türk gemiadamlarına ait profil bilgileri verilmektedir. ÖDGŞ ile çalışmış katılımcıların çoğunluğunu % 42,4’lik dilim ile (n=28) 26-30 yaş aralığındaki kişiler oluşturmaktadır. Bunu sırasıyla % 22,7 ile (n=15) 31-40 yaş aralığı ve % 10,6 ile (n=7) 20-25 yaş aralığındaki bireyler takip etmektedir. ÖDGŞ ile çalışmış katılımcılardan % 12,1’i (n=8) yaşını belirtmemiştir. Özel deniz güvenlik şirketleri ile çalışmış gemiadamlarının deniz hizmet süreleri incelendiğinde; % 36,4’lük dilimin (n=24) 25-48 ay arası deniz hizmetine sahip olduğu, % 30,3’lük dilimin ise (n=20) 1-24 ay deniz hizmetine sahip olduğu görülmektedir. 120 ay üzerinde deniz hizmet süresine sahip

olanlar katılımcıların % 9,1’lik kısmını (n=6) oluşturmaktadır. % 3’lük dilim (n=2) hizmet süresini belirtmemiştir. Çoğunlukla çalışılan gemi tipi; % 53 ile (n=35) tanker, % 47’lik (n=31) dilim ile de dökme yük olarak görülmektedir. Bununla birlikte ÖDGŞ ile çalışmış katılımcıların % 71,2’si (n=47) gemilerin güverte bölümünde çalışırken, % 28,8’i (n=19) makine bölümünde görev almaktadır. Gemi tipini ve çalıştığı bölümü belirtmeyen gemiadamı bulunmamaktadır.

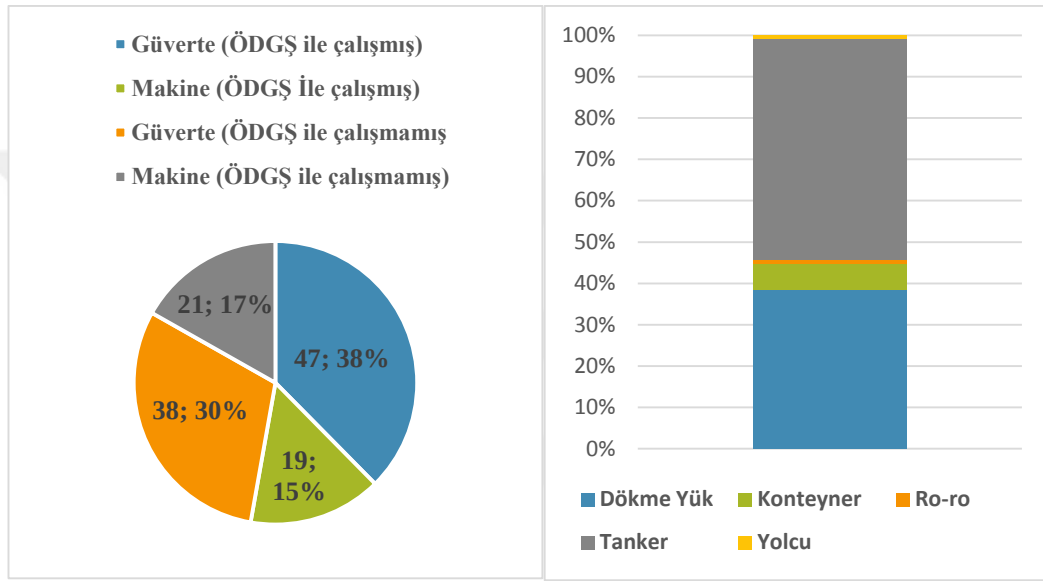
Tablo 15: Katılımcıların Profil Bilgileri

DEĞİŞKENLER	ÖDGŞ ile çalışmış		ÖDGŞ ile çalışmamış		Toplam	
YAŞ	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
▪ 20-25	7	10,6	16	27,1	23	18,4
▪ 26-30	28	42,4	24	40,7	52	41,6
▪ 31-40	15	22,7	7	11,8	22	17,6
▪ 41-50	5	7,6	-	-	5	4
▪ 50+	3	4,5	2	3,4	5	4
▪ Belirtilmemiş	8	12,1	10	17	18	14,4
Toplam	66	100	59	100	125	100
AĞIRLIKLIL ÇALIŞILAN GEMİ TİPİ	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
▪ Dökme Yük	31	47	17	28,9	48	38,4
▪ Konteyner	-	-	8	13,5	8	6,4
▪ Ro-ro	-	-	1	1,7	1	0,8
▪ Tanker	35	53	32	54,2	67	53,6
▪ Yolcu gemisi	-	-	1	1,7	1	0,8
Toplam	66	100	59	100	125	100
DENİZ HİZMET SÜRESİ (AY)	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
▪ 1-24	20	30,3	38	64,4	58	48,4
▪ 25-48	24	36,4	14	23,7	38	30,4
▪ 49-60	4	6,1	1	1,7	5	4
▪ 61-120	10	15,2	2	3,4	12	9,6
▪ 120+	6	9,1	2	3,4	8	6,4
▪ Belirtilmemiş	2	3	2	3,4	4	3,2
Toplam	66	100	59	100	125	100
BÖLÜM	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
▪ Güverte	47	71,2	38	64,4	85	68
▪ Makine	19	28,8	21	35,6	40	32
Toplam	66	100	59	100	125	100

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Katılımcıların ağırlıklı olarak çalıştıkları gemi tipi % 53,6 ile (n=67) tanker, % 38,4'lük (n=48) dilim ile de dökme yük gemiler olarak görülmektedir. Bununla birlikte katılımcıların % 68'i (n=85) gemilerin güverte bölümünde görev aldığı, % 32'sinin ise (n=40) makine bölümlerinde görev yaptığı görülmektedir. Gemi tipini ve çalıştığı bölümü belirtmeyen gemiadamı bulunmamaktadır. **Şekil 18'**de katılımcıların gemi tipi ve bölüm dağılımları verilmiştir.

Şekil 18: Gemi Tipi ve Bölüm Dağılımı



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 16'da anketin birinci bölümünde yer alan ve gemiadamlarının güvenlik görüşlerini içeren ifadeler verilecek olan yanıtlar gösterilmiştir. Katılımcıların % 87,2'si (n=109) güvenliğin devletin görevi olduğu görüşündedir. Buna karşın % 71,2'lik kısım (n=89) güvenlik için ekstra ücret ödenmesine karşı görüş bildirmiştir. % 16'lık bölüm ise (n=20) güvenliğin devletlerin görevi olarak görmesine rağmen, güvenlik için ekstra ücret ödenebileceğini düşünmektedir. Katılımcıların % 58,8'i (n=73) ÖDGŞ'lerin yasal sorumluluklarını bilmediklerini ifade etmiştir. Buna karşın ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmaktan rahatsızlık duyacak gemiadamı oranı % 21,6 (n=27) olarak kalmıştır. ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmaktan rahatsızlık duymayacak gemiadamı oranı katılımcıların % 78,4'ünü (n=98) oluşturmaktadır. Katılımcıların % 52,8'i (n=66) ticari gemilerdeki görevleri süresince en az bir kere ÖDGŞ hizmetinden faydalanan gemide çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Bu gemiadamlarının % 24,2'si

(n=16) uzakyol kaptan, % 7,6'sı (n=5) uzakyol baş mühendis yeterliliğine sahip kişilerdir. Geri kalan kısmı ise % 12,1 (n=8) ile uzakyol birinci zabıt, % 34,8 ile (n=23) uzakyol ikinci ve üçüncü zabıt, % 4,5 ile (n=3) uzakyol ikinci mühendis, % 16,7 (n=11) ile uzakyol üçüncü ve dördüncü mühendis yeterliliğine sahip kişiler oluşturmaktadır. Bu kütlenin % 42,4'ü (n=28) ise SÖGGP ile çalışmalarından sonra bu personele olan bakış açılarının olumlu yönde değiştiğini belirtmiştir. SÖGGP ile çalışan gemiadamlarının % 48,4'ünün bakış açısında ise herhangi bir değişiklik olmamıştır.

Tablo 16: Katılımcıların Özel Güvenliğe Bakışı

DEĞİŞKENLER	ÖDGS ile çalışmış		ÖDGS ile çalışmamış		Toplam	
Güvenlik devletlerin mi görevidir?	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %
▪ Evet	55	83,3	54	91,5	109	87,2
▪ Hayır	11	16,7	5	8,5	16	12,8
Toplam	66	100	59	100	125	100
Güvenlik için ekstra ücret ödenmeli midir?	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %
▪ Evet	21	31,8	15	25,4	36	28,8
▪ Hayır	45	68,2	44	74,6	89	71,2
Toplam	66	100	59	100	125	100
ÖDGS'lerin yasal sorumluluklarını biliyor musunuz?	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %
▪ Evet	36	54,4	16	27,1	52	41,6
▪ Hayır	30	45,6	43	72,9	73	58,4
Toplam	66	100	59	100	125	100
ÖDGS kullanan bir gemide çalışmak sizi rahatsız eder mi?	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %
▪ Evet	10	15,2	17	28,8	27	21,6
▪ Hayır	56	84,8	42	71,2	98	78,4
Toplam	66	100	59	100	125	100
SÖGGP ile çalıştıktan sonra bakış açınız değişti mi?*	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %	n	Yüzde, %
▪ Olumlu şekilde değişti	28	42,4	-	-	28	42,4
▪ Olumsuz şekilde değişti	6	9,2	-	-	6	9,2
▪ Değişmedi	32	48,4	-	-	32	48,4
Toplam	66	100	-	-	66	100

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

* Bu ifade sadece ÖDGS çalışmış personel tarafından yanıtlanmıştır.

Aynı tabloda (bkz. Tablo 16) anketi cevaplayan SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş Türk gemiadamlarının özel güvenliğe genel bakışları sunulmuştur. ÖDGŞ ile çalışmış cevaplayıcıların % 83,3'ü (n=55) güvenliğin devlet görevi olduğu görüşündedir. Buna karşın % 68,2'lik kısım (n=45) güvenlik için ekstra ücret ödenmesine karşı görüş bildirmiştir. % 15,1'lik kısım (n=10) güvenliği devletin görevi olarak görmesine rağmen, güvenlik için ekstra ücret ödenebileceğini düşünmektedir. ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının % 54,4'ü (n=36) ÖDGŞ'lerin yasal sorumluluklarına dair bilgi sahibi olduklarını ifade etmiştir. Bununla birlikte ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmaktan rahatsızlık duyacak gemiamamı yüzdesi % 15,2 (n=10) olarak tespit edilmiştir. ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmaktan rahatsızlık duymayacaklarını belirten ÖDGŞ ile çalışmış Türk gem adamı sayısı % 84,8 (n=56) olarak görülmektedir.

Anket formunun birinci bölümünde sadece SÖGGP ile çalışmış gemiadamları tarafından cevaplanması istenen özel deniz güvenlik şirketleri ile çalışılan bölgeler ve gemilerin bayraklarını inceleyen ifadeler yer almaktadır. **Tablo 17**'de ÖDGŞ ile birlikte çalışmış Türk gemiadamlarının ÖDGŞ ile çalıştığı bölgeler ve gemilere ait veriler gösterilmiştir. Anket formunda Doğu Afrika Bölgesi; Afrika Boynuzu, Somali kıyıları ve Aden Körfezi olarak tanımlanmıştır. Ankette, Doğu Afrika'nın alt bölgelerine ait verilerin toplanabilmesi amacıyla Hint Okyanusu ve Basra Körfezi seçenekleri de bulunmaktadır. **Tablo 17**'de verilen "Doğu Afrika Toplam" hücresi, Basra Körfezi, Hint Okyanusu, Afrika Boynuzu, Somali kıyıları ve Aden Körfezi bölgelerinde ÖDGŞ ile çalışılan tecrübeyi göstermektedir. Aynı şekilde Güneydoğu Asya bölgesi, Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı'na ait tecrübelerin toplamı olarak tanımlanmıştır.

66 gemiadamı tarafından sağlanan veriler toplamda 247 tecrübelik bir veri oluşturmaktadır. Doğu Afrika bölgesinde SÖGGP ile çalışmış gemiadamılarının tecrübesi toplam tecrübenin % 86,3'ünü (n=213) oluşturmaktadır. Batı Afrika bölgesinde SÖGGP ile çalışmış gemiadamı sayısı ise % 8,1'lik (n=20) dilime denk gelmektedir. SÖGGP ile çalışılan en fazla gemi bayrağının % 39,8 (n=98) ile Malta bayrağı olduğu görülmektedir. Türk bayrağı ise % 11,3'lük bölümü (n=28) oluşturmaktadır. % 27,7'lik bölüm SÖGGP ile çalıştığı gemi bayrağını belirtmemiştir.

Tablo 17: ÖDGŞ Tecrübelerinin Bayrak ve Bölge Üzerine Dağılımı

Bölgeler	n	Yüzde,%	Bayrak	n	Yüzde,%
Doğu Afrika	112	45,3	Türk	28	11,3
Hint Okyanusu	57	23	Malta	98	39,8
Basra Körfezi	44	17,8	Panama	17	6,9
Batı Afrika	20	8,1	Liberya	10	4
Güneydoğu Asya	10	4	Marshall Adaları	25	10,1
Diğer	4	1,6	Belirtilmeyen	61	24,7
Doğu Afrika Toplam	213	86,3			
Toplam Tecrübe*	247	100	Toplam Tecrübe*	247	100

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

* SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş katılımcı sayısı 66 olmasına rağmen aynı kişilerin farklı zamanlarda farklı gemilerle birden fazla tecrübeye sahip olması nedeniyle toplam tecrübe sayısı artış göstermiştir.

4.5.2. Değişkenlerin Frekans Dağılımı

Anket formunun ikinci bölümünde yer alan ifadelerin tüm katılımcılar tarafından yanıtlanması istenmiştir. Bölüm, özel deniz güvenlik şirketi ile ilgili genel algıyı ölçmeye yönelik ifadeler içermektedir. 25 ifadeden oluşan ölçeğin, ortalama (ort.) ve standart sapma (SS) değerleri ortalama sıralamasına göre **Tablo 18'**de gösterilmiştir. Cevaplayıcıların en fazla katılım (Ort= 4,3) gösterdikleri ifade “Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih ederim.” ifadesi olmuştur (ifade 10). ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının en fazla katılım gösterdiği ifade de 10. ifade olarak görülmektedir (Ort= 4,5). ÖDGŞ ile çalışmamış gemiadamlarının en yüksek katılım oranı (Ort= 4,27) gösterdiği ifade ise “Özel deniz güvenlik şirketi tanımını duyunca aklıma silahlı koruma personeli gelir.” ifadesi olmuştur (ifade 1). Cevaplayıcıların en düşük katılım (Ort= 2,09) gösterdikleri

ifade “*Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur.*” ifadesi olmuştur (ifade 5). ÖDGŞ ile çalışmamış gemiadamları en düşük katılım gösterdiği ifade 5. ifade iken (Ort= 2,1), ÖDGŞ ile çalışmış personelin en düşük katılım oranı (Ort= 2,01) gösterdiği ifade “*Gemide silahlı personel olması beni rahatsız eder.*” olmuştur (ifade 2).

Tablo 18: ÖDGŞ Algısı İfadelerinin Frekans Dağılımı

ÖDGŞ ile İlgili Genel Algı İfadeleri	ÖDGŞ ile Çalışmış			ÖDGŞ ile Çalışmamış			Toplam		
	n	Ort*	SS	n	Ort*	SS	n	Ort*	SS
10.Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih ederim.	66	4,5	0,749	59	4,07	1,048	125	4,3	0,925
1.Özel deniz güvenlik şirketi tanımını duyunca aklıma silahlı koruma personeli gelir.	66	4,27	0,985	59	4,27	1,031	125	4,27	1,003
25.SÖGGP'nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimali azdır.	66	4,24	0,946	59	3,86	0,926	125	4,06	0,952
19.SÖGGP tehlikeleri atlattırma gemi personeli ile birlikte çalışır.	66	4,11	0,099	59	3,81	1,058	125	3,97	1,031
18.SÖGGP kaptanın emrindedir.	66	4,18	1,066	59	3,68	1,224	125	3,94	1,166
8.SÖGGP gemiyi korumada başarılıdır.	66	3,94	0,975	59	3,46	0,953	125	3,71	0,99
17.SÖGGP yasalar çerçevesinde hareket eder.	66	3,95	0,092	59	3,42	1,021	125	3,7	1,004
9.SÖGGP gemi personeli korumada başarılıdır.	66	3,82	0,927	59	3,47	0,971	125	3,66	0,96
4.ÖDGŞ'nin sağladığı güvenlik bayrak devletin sağladığından daha etkilidir.	66	3,68	1,279	59	3,46	1,072	125	3,58	1,186
16.SÖGGP insan haklarına saygılıdır.	66	3,74	1,042	59	3,41	1,036	125	3,58	1,049
3.ÖDGŞ deniz haydutluğuna karşı etkili bir çözümdür.	66	3,59	1,324	59	3,39	1,114	125	3,5	1,229
23.SÖGGP gemideyken yaşanan silahlı yaralanmadan güvenlik şirketi sorumludur.	66	3,21	1,376	59	3,51	1,237	125	3,35	1,315
6.Deniz haydutluğu tehlikesi ÖDGŞ'ye ihtiyaç duyulmadan çözülebilir.	66	3,39	1,238	59	3,16	1,219	125	3,28	1,23
7.ÖDGŞ'lerinin yaygınlaşması deniz haydutluğunu azaltmıştır.	66	3,27	1,307	59	3,08	1,149	125	3,18	1,234
15.SÖGGP üniformalı olmalıdır.	66	3,02	1,452	59	3,31	1,221	125	3,15	1,35
11.SÖGGP'nin askeri personelden farkı yoktur.	66	3,03	1,289	59	3,03	1,082	125	3,03	1,191
14.Beraber çalışacağım SÖGGP Türk asıllı olmalıdır.	66	2,62	1,283	59	3,42	1,303	125	3	1,349
13.SÖGGP emekli asker olmalıdır.	66	2,82	1,211	59	3,03	1,189	125	2,92	1,2
22.SÖGGP'nin bulunduğu gemide silahlı yaralanma ihtimali daha yüksektir.	66	2,59	1,215	59	3,2	1,256	125	2,88	1,267
24.SÖGGP'nin bulunduğu gemiye deniz haydutlarınca ateş açılma ihtimali daha yüksektir.	66	2,24	1,241	59	2,86	1,344	125	2,53	1,323
12.ÖDGŞ bağlı olduğu devleti temsil eder.	66	2,21	1,234	59	2,73	1,157	125	2,46	1,221
21.SÖGGP'nin silah kullanması tehlikeyi artırır.	66	2,18	1,188	59	2,66	1,346	125	2,4	1,283
20.SÖGGP deniz haydutlarına karşı gereğinden fazla güç kullanmaktadır.	66	2,24	1,124	59	2,52	1,104	125	2,37	1,119
2.Gemide silahlı personel olması beni rahatsız eder.	66	2,01	1,129	59	2,74	1,396	125	2,36	1,31
5.Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur.	66	2,08	1,281	59	2,1	1,213	125	2,09	1,244

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

* Ortalama, (5-aralıklı Likert ölçeği- 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Kesinlikle Katılıyorum)

** Standart sapma.

Anket formunun üçüncü bölümünde özel deniz güvenlik şirketleri ile yaşanan tecrübeler ortaya çıkarılmıştır. Bu nedenle bölümün sadece ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamları tarafından yanıtlanması istenmiştir. 19 ifadeden oluşan ölçeğe verilen yanıtların dağılımları **Tablo 19**'da gösterilmiştir. Bu bölümünde katılımcılardan verilen ifadelere “evet” veya “hayır” şeklinde cevap vermeleri istenmiştir.

Tablo 19: SÖGGP ile Yaşanan Tecrübelerin Frekans Dağılımı

SÖGGP Tecrübe İfadeleri	Dağılım*			Sonuçlar
	E	H	Y	
1. Genel olarak ÖDGŞ hizmetlerinden memnun kaldınız mı?	59	7	-	%89 Evet
2. SÖGGP'nin tutumundan rahatsız oldunuz mu?	6	60	-	%91 Hayır
3. SÖGGP ile fiziksel tartışma yaşadınız mı?	-	66	-	%100 Hayır
4. SÖGGP ile sözlü tartışma yaşadınız mı?	5	61	-	%92,4 Hayır
5. SÖGGP gemideyken silahlı yaralanma yaşandı mı?	3	63	-	%95,4 Hayır
6. SÖGGP gemideyken askeri birimlerle sorun yaşandı mı?	3	63	-	%95,4 Hayır
7. SÖGGP silahlarını kullanmanıza izin verdi mi?	16	50	-	%75,7 Hayır
8. SÖGGP denizcilik konusunda bilgili miydi?	47	19	-	%71,2 Evet
9. SÖGGP gemiye çıkmadan önce bir risk değerlendirmesi yaptınız mı?	57	9	-	%86,3 Evet
10. SÖGGP sizi prosedürleri hakkında bilgilendirdi mi?	63	3	-	%95,4 Evet
11. SÖGGP yaptığı işleri gemi kaptanına danıştı mı?	62	4	-	%94 Evet
12. SÖGGP'nin silahları varış limanına bildirildi mi?	51	15	-	%77,2 Evet
13. Gemide SÖGGP bulunduğu otoritelere bildirildi mi?	58	8	-	%87,8 Evet
14. SÖGGP deniz haydutlarına karşı güç kullandı (ateş açtı) mı?	11	55	-	%83,3 Hayır
15. SÖGGP güç kullanmadan önce uyarı atışı yaptı mı?***	8	3	55	%72,7 Evet*
16. SÖGGP güç kullanırken (ateş açarken) gemi personeli bilgilendirdi mi?***	8	3	55	%72,7 Evet*
17. SÖGGP eşliğinde deniz haydutluğu talimleri yapıldı mı?	58	7	1	%89,2 Evet
18. SÖGGP gemideyken role talimi yapıldı mı?	54	11	1	%83 Evet
19. SÖGGP geminin role talimlerine katıldı mı?***	45	9	12	%83,3 Evet**

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

*E: Evet – H: Hayır – Y: Uygun Değil/Cevapsız

***15. ve 16. ifadelerin 14. ifadeyle bağlantılı olması nedeniyle 15. ve 16. ifadelerde 55 adet yanıt cevapsız ya da uygunsuz olarak değerlendirilmiştir. Aynı şekilde 19. ifadenin 18. ifadeyle bağlantılı olması nedeniyle 19. ifadede 12 adet yanıt cevapsız ya da uygunsuz olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 19'dan görülebileceği üzere, katılımcılar tarafından verilen yanıtlar çoğunlukla tek yöne doğru ağırlık göstermektedir. ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının tecrübelerinde en fazla tek tarafa doğru yoğunlaşılan ifade “SÖGGP ile fiziksel tartışma yaşadınız mı?” ifadesi olmuştur (ifade 3). ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının tümü SÖGGP ile fiziksel bir tartışma yaşamadıklarını belirtmişlerdir (% 100 hayır). Bununla birlikte tek tarafa doğru eğilimin en az görüldüğü ifade “SÖGGP denizcilik konusunda bilgili miydi?” ifadesi olmuştur (ifade 8). Katılımcıların % 72,2'si SÖGGP'nin denizcilik konusunda bilgili olduğunu ifade ederken, % 27,8'i aksi yönde görüş bildirmiştir. ÖDGŞ ile yaşanan tecrübeler konusunda dikkat çeken diğer bir unsur ise “SÖGGP deniz haydutlarına karşı güç kullandı (ateş açtı) mı?” ifadesi olmuştur (ifade 14). Katılımcıların % 83,3'ü (n=11) SÖGGP'nin güç kullanmadığını belirtmiştir.

Anket formunun sonunda yer alan ve katılımcıların SÖGGP ve ÖDGŞ ile ilgili eklemek istediği görüşlerini belirtebilecekleri bölüme de çeşitli yorumlar yapılmıştır. Genel kanı ÖDGŞ hizmetlerinin başarılı olduğu yönünde olsa da bazı gemiadamlarınca SÖGGP kullanımına karşı çıkmıştır. Bu yorumlar genel olarak, askeri operasyonların ÖDGŞ hizmetlerinden daha caydırıcı olduğunu, ÖDGŞ kullanımının şiddeti ve silahlı yaralanma riskini arttıracaklarını, bölgedeki zayıf devletlerin durumunun düzeltilmesine yönelik çözüm geliştirilmedikçe deniz haydutluğunun ÖDGŞ ile çözülemeyeceğini ve SÖGGP'lerin tutumunun milliyetlerine göre değiştiğini ifade etmektedir. Bunun aksine ÖDGŞ ile ilgili olumlu yönde yapılan yorumlarda SÖGGP'nin gemi personeli olarak görülmesi gerektiği, gemide SÖGGP bulunmasının gemi mürettebatına güven duygusu sağladığı konularına değinilmiştir.

4.5.3. Hipotez Testleri

Araştırma kapsamında geliştirilen hipotezlerin test edilmesi amacıyla, elde edilen verilerden yararlanılarak çeşitli hipotez testleri gerçekleştirilmiştir. Ankette yer alan ifadeler ışığında uygulanan analizler sonucu aşağıdaki belirtilen yedi hipotez test edilmiştir.

- H₁: Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.
- H₂: Ağırlıklı olarak dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.
- H₃: Özel deniz güvenlik şirketi ile dökme yük tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları ile tanker tipi gemide çalışmış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.
- H₄: Özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarını bilen Türk gemiadamları ile bilmeyen Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.
- H₅: Özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarının bilinmesi ile gemide silahlı personel bulunmasından duyulan rahatsızlık arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H₆: Çalışılan gemi tipi ile Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadıkları tecrübelerin arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- H₇: Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışılan geminin bayrağı ile Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadıkları tecrübelerin arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Bu kapsamda, hipotezlerin test edilmesi amacıyla sıfır hipotezleri geliştirilmiş ve SPSS 21 paket programı kullanılarak, anket formundan elde edilen veriler ile hipotezlerin test edilmesine yönelik çeşitli analiz yöntemleri benimsenmiştir. H₁, H₂, H₃ ve H₄ hipotezlerinin test edilmesi amacıyla anket formunun ikinci bölümünde yer alan ölçek şeklindeki değişkenler kullanılmıştır. Bu bağlamda, H₁, H₂, H₃ ve H₄ hipotezlerinin test edilmesi amacıyla bağımsız gruplarda T-testi analizi gerçekleştirilmiştir. H₅, H₆ ve H₇ hipotezlerin test edilmesi amacıyla anket formunun üçüncü bölümünde bulunan Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadığı tecrübeleri ortaya çıkaran ifadelerden faydalanılmıştır. Bu bölümde yer alan kategorik değişkenler üzerinde gerçekleştirilecek analiz yöntemi ki-kare testi olarak tespit edilmiştir.

T-testi sosyal bilimlerin birçok alanında; bağımsız iki grup arasında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını, incelenen bir değişken açısından bir gruba ait ortalama

değerin öngörülen değerden farklı olup olmadığını test etmeyi amaçlayan bir analiz yöntemidir (Altunışık ve diğerleri, 2012: 182). T-testi ile gruplar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı ya da rastlantısal olduğunu tespit etmekte mümkün olmaktadır. Bununla birlikte t-testi hesaplamalarında bağımsız iki grubun arasında varyans farkının olup olmadığına da dikkat edilmektedir (Altunışık ve diğerleri, 2012: 190). Bu nedenle test grupları arasında Levene testi ile varyans denkliliği hesaplamaları gerçekleştirilmiştir. Bu bilgiler ışığında gerçekleştirilen t-testi ile analiz edilen H_1 , H_2 , H_3 ve H_4 hipotezleri iki bağımsız grup arasındaki, özel deniz güvenlik şirketi algısını ölçen, ölçek tipindeki değişkenlere verilen yanıtların ortalamaları arasındaki anlamlı farklılıklar üzerine kurulmuştur.

Ki-kare testi ise, kategorik değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını ölçen, parametrik olmayan bir hipotez testidir. Bu test, gözlenen ve beklenen iki dağılımın birbirine uyup uymadığının test edilmesinin iki değişken için genelleştirilmiş halidir (Özdamar, 2002:481-482). Ki-kare testi, gözlenen frekanslar ile beklenen frekanslar arasında karşılaştırma yaparak sıfır hipotezinin reddedilip edilemeyeceğine karar vermeye imkân sağlamaktadır. Bu nedenle H_5 , H_6 ve H_7 hipotezlerinin test edilmesi amacıyla 2x2'lik kontenjans tabloları oluşturulmuştur. Oluşturulan 2x2'lik ki-kare tablolarında, herhangi bir hücrenin beklenen frekansının birin altında olmaması ve beklenen frekansların % 20'sinden fazlasının beşin altında olmaması kabulü baz alınmıştır. Bu varsayımı sağlamayan tablolar içinse Fisher'in kesin testi kullanılmıştır.

Yürütülen araştırma çerçevesinde sıfır hipotezlerinin kabul ve reddedilmesi aşamasında anlamlılık düzeyi 0,05 olarak kabul edilmiştir. Bu anlamlılık düzeyi, analiz sonucunda bulunan ortalama değerlerin % 95 olasılıkla evrene ait ortalama değer aralığını temsil ettiğini göstermektedir. Analiz sonucunda elden edilen P değerine bağlı olarak, anlamlılık düzeyinin (Asymptotic Significance) $P < 0,05$ olduğu durumlarda H_0 hipotezi reddedilmiştir. Anlamlılık düzeyinin $P > 0,05$ olduğu durumlar da ise H_0 hipotezi kabul edilmiştir.

4.5.3.1. H₁ Hipotez Testi

Özel güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamları arasındaki özel deniz güvenlik şirketi algısı farklılığının test edilmesi amacıyla geliştirilmiş H₁ hipotezini desteklemek amacıyla toplam 25 adet ifadeden yararlanılmıştır. Bu nedenle H₁ hipotezinin test edilmesi aşamasında karşılaştırmalar “**özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış Türk gemiadamları**” ve “**özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmamış Türk gemiadamları**” arasında gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda H₁ hipotezi verilen şekilde kurgulanmıştır.

H₁: Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Söz konusu gruplar arasında, anlamlı farklılık tespit edilmiş ve desteklenmiş ifadeler **Tablo 20**'de gösterilmiştir. Tablo 20 dışında kalan ifadeler reddedilmiş ve ilgili sıfır hipotezleri kabul edilmiştir.

Anket formunda yer verilen 2 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin altında olduğu (0,004) ve bu iki grubun varyanslarının farklı olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olmaması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,002). Bu nedenle “*Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, gemide silahlı personel olmasından duydukları rahatsızlık algılarının ortalamaları arasında anlamlı bir farklılık vardır.*” ifadesi kabul edilmiştir.

8 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,819) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,006). Bu nedenle “*Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP'nin gemiyi korumadaki başarı algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.*” ifadesi kabul edilmiştir.

Tablo 20: H₁ Ana Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade No	Değişkenler	Gruplar	n	Ort.	Levene (Sig.)	F	p (Sig.)
2	Gemide silahlı personel bulunmasından duyulan rahatsızlık	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,01	0,004	8,535	0,002
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,74			
8	SÖGGP gemiyi koruma başarısı	ÖDGŞ ile çalışmış	66	3,94	0,819	0,53	0,006
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,46			
9	SÖGGP gemi personelini koruma başarısı	ÖDGŞ ile çalışmış	66	3,82	0,790	0,71	0,045
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,47			
10	Deniz haydutluğu bölgesinde SÖGGP ile birlikte çalışma tercihi	ÖDGŞ ile çalışmış	66	4,50	0,148	2,11	0,009
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	4,07			
12	ÖDGŞ bağlı olduğu devleti temsil etmesi	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,21	0,736	0,11	0,018
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,73			
14	Beraber çalışılan SÖGGP Türk asıllı olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,62	0,932	0,007	0,001
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,42			
17	SÖGGP'nin yasalar çerçevesinde hareket etmesi	ÖDGŞ ile çalışmış	66	3,95	0,071	3,32	0,003
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,42			
18	SÖGGP kaptanın emrinde olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	4,18	0,128	2,34	0,015
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,68			
21	SÖGGP'nin silah kullanmasının tehlikeyi artırması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,18	0,057	3,68	0,037
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,66			
22	SÖGGP'nin bulunduğu gemide silahlı yaralanma ihtimali fazla olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,59	0,905	0,014	0,007
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,20			
24	SÖGGP'nin bulunduğu gemiye deniz haydutlarınca ateş açılma ihtimalinin daha yüksek olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,24	0,799	0,065	0,008
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,86			
25	SÖGGP'nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimalinin az olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	4,24	0,632	0,230	0,026
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,86			

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

9 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,790) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,045). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin gemi personelini korumadaki başarı algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

10 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,148) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,009). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP bulunması tercihleri arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

12 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,736) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,018). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, ÖDGŞ’nin bağlı olduğu devleti temsil etmesi yönündeki algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

14 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,932) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,001). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, beraber çalışacakları SÖGGP’nin Türk asıllı olması yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

17 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,071) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,003). Bu nedenle

“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin yasalar çerçevesinde hareket ettiği yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

18 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,128) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,015). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin gemi kaptanının emrinde olduğu yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

21 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,057) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,037). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin silah kullanmasının tehlikeyi arttırdığı yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

22 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,905) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,007). Bu nedenle H_{122} : *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin bulunduğu gemideki silahlı yaralanma ihtimalinin artması yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

24 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,799) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,008). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin bulunduğu gemiye deniz haydutları tarafından ateş açılma ihtimali daha yüksek olması yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

25 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,632) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,026). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimalinin az olması yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

4.5.3.2. H₂ Hipotez Testi

Araştırmada H₂ hipotezinin test edilmesi amacıyla toplam anket formunun ikinci bölümünde yer alan 25 ifadeden yararlanılmış ve karşılaştırmalar **“Çoğunlukla dökme yük tipi gemide çalışan Türk gemiadamları”** ile **“Çoğunlukla tanker tipi gemide çalışan Türk gemiadamları”** arasında gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda H₂ hipotezi aşağıdaki verilen şekilde kurgulanmıştır.

H₂: Dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Bununla birlikte gruplar arasında Levene testi ile varyans denkliği hesaplamaları yapılmıştır. Söz konusu gruplar arasında, anlamlı farklılık tespit edilmiş ve desteklenmiş ifadeler **Tablo 21**’de verilmiştir. Analizler sonucunda H₂ hipotezi kapsamında 4 adet ifade edilmiş ve ilgili sıfır hipotezi reddedilmiştir.

Anket formunda yer alan 1 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin altında olduğu (0,018) ve bu iki grubun varyanslarının farklı olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olmaması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,004). Bu nedenle *“Dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi tanımını silahlı güvenlik personeli ile ilişkilendirmeleri arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

4 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,561) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen

anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir ($p= 0,035$). Bu nedenle *“Dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, ÖDGŞ tarafından sağlanan güvenliği, bayrak devletinin sağladığından daha etkili olarak algılamaları arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

Tablo 21: H₂ Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade No	Değişkenler	Gruplar	n	Ort.	Levene (Sig.)	F	p (Sig.)
1	Özel deniz güvenlik şirketi tanımının silahlı güvenlik personeli ile ilişkilendirilmesi	Dökme Yük	48	4,60	0,018	5,77	0,004
		Tanker	67	4,13			
4	ÖDGŞ'nin sağladığı güvenlik bayrak devletinin sağladığından daha etkili olması	Dökme Yük	48	3,90	0,561	0,34	0,035
		Tanker	67	3,43			
12	ÖDGŞ bağlı olduğu devleti temsil etmesi	Dökme Yük	48	2,00	0,006	7,93	0,003
		Tanker	67	2,66			
14	Beraber çalışılan SÖGGP Türk asıllı olması	Dökme Yük	48	2,52	0,195	1,69	0,002
		Tanker	67	3,30			

Kaynak: Tablo SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

12 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin altında olduğu (0,006) ve bu iki grubun varyanslarının farklı olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olmaması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir ($p= 0,003$). Bu nedenle *“Dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, ÖDGŞ'nin bağlı olduğu devleti temsil etmesi yönündeki algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* kabul edilmiştir.

14 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,195) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir ($p= 0,002$). Bu nedenle *“Dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, beraber çalışacakları SÖGGP'nin Türk asıllı olması yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

4.5.3.3. H₃ Hipotez Testi

Analizler sırasında H₃ hipotezinin test edilmesi amacıyla toplam anket formunun ikinci bölümünde yer alan 25 ifadeden yararlanılmış ve karşılaştırmalar **“özel deniz güvenlik şirketi ile ağırlıklı olarak dökme yük tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları”** ve **“özel deniz güvenlik şirketi ile ağırlıklı olarak tanker tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları”** arasında gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte gruplar arasında Levene testi ile varyans denkliği hesaplamaları yapılmıştır. Bu kapsamda H₃ hipotezi aşağıdaki verilen şekilde kurgulanmıştır.

H₃: Özel deniz güvenlik şirketi ile dökme yük tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları ile tanker tipi gemide çalışmış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Analizler sonucunda H₃ hipotezini destekleyen 3 ifadenin bulunduğu tespit edilmiş ve ilgili sıfır hipotezi reddedilmiştir. Söz konusu gruplar arasında, anlamlı farklılık tespit edilmiş ve desteklenmiş ifadeler **Tablo 22**'de gösterilmiştir.

1 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin altında olduğu (0,019) ve bu iki grubun varyanslarının farklı olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olmaması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,001). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile dökme yük tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları ile tanker tipi gemide çalışmış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi tanımını silahlı güvenlik personeli ile ilişkilendirmeleri arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

4 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,119) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,019). Bu nedenle *“Özel deniz güvenlik şirketi ile dökme yük tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları ile tanker tipi gemide çalışmış Türk gemiadamlarının, ÖDGŞ tarafından sağlanan güvenliği, bayrak devletinin sağladığından daha etkili olarak algılamaları arasında anlamlı bir farklılık vardır.”* ifadesi kabul edilmiştir.

Tablo 22: H₃ Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade No	Değişkenler	Gruplar	n	Ort.	Levene (Sig.)	F	p (Sig.)
1	Özel deniz güvenlik şirketi tanımının silahlı güvenlik personeli ile ilişkilendirilmesi	Dökme Yük	31	4,68	0,019	8,22	0,001
		Tanker	35	3,91			
4	ÖDGŞ'nin sağladığı güvenlik bayrak devletinin sağladığından daha etkili olması	Dökme Yük	31	4,06	0,119	2,49	0,019
		Tanker	35	3,34			
9	SÖGGP'nin tehlikeleri atlatmada gemi personeli ile birlikte çalışması	Dökme Yük	31	3,84	0,017	5,96	0,047
		Tanker	35	4,34			

Kaynak: SPSS 21 paket programından yararlanılarak hazırlanmıştır.

9 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin altında olduğu (0,017) ve bu iki grubun varyanslarının farklı olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olmaması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p= 0,047). Bu nedenle “Özel deniz güvenlik şirketi ile dökme yük tipi gemide çalışmış Türk gemiadamları ile tanker tipi gemide çalışmış Türk gemiadamlarının, SÖGGP'nin tehlikeleri atlatmada gemi personeli ile birlikte çalıştığı alguları arasında anlamlı bir farklılık vardır” ifadesi kabul edilmiştir.

4.5.3.4. H₄ Hipotez Testi

Araştırma kapsamında belirlenen H₄ hipotezinin test edilmesi amacıyla 25 adet ifade belirlenmiş ve karşılaştırmalar “**özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarını bilen**” ve **özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarını bilmeyen**” Türk gemiadamları arasında gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte gruplar arasında Levene testi ile varyans denkliği hesaplamaları yapılmıştır.

Yapılan analizler sonucu H₄ hipotezini sınamak adına kullanılan ifadelerin herhangi biri için anlamlılık düzeyinin %5'in altında olmadığı tespit edilmemiştir. Bu nedenle H₄ hipotezine ait sıfır hipotezi kabul edilmiş, H₄ hipotezi reddedilmiştir. Bu bulgu “Özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarını bilen Türk

gemiadamları ile bilmeyen Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır” şeklinde ifade edilmektedir.

4.5.3.5. H₅ Hipotez Testi

H₅ hipotezinin testinde **“özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarının bilinmesi”** ile **“gemide silahlı personel bulunmasından duyulan rahatsızlık”** değişkenleri arasındaki istatistiksel ilişki incelenmiştir. Oluşturulan 2x2’lik ki-kare tablosunda, beklenen frekansı beşin altında olan hücre sayısının sıfır olduğu ve herhangi bir hücrenin beklenen en düşük frekansının 11,23 olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç ki-kare testinin varsayımlarına uyulduğunu ve Pearson ki-kare testisinin uygulanabileceğini göstermiştir. Test sonucunda Pearson ki-kare testi anlamlılık düzeyi ($p.sig=0,919$) 0,05’in üzerinde tespit edilmiştir. Bu nedenle H₅ kapsamındaki geliştirilen sıfır hipotezi kabul edilmiş, H₅ hipotezi reddedilmiştir. Bu bulgu **“Özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarının bilinmesi ile gemide silahlı personel bulunmasından duyulan rahatsızlık arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır”** şeklinde ifade edilmektedir.

4.5.3.6. H₆ Hipotez Testi

H₆ hipotezinin test edilmesi amacıyla anket formunun üçüncü bölümünde yer alan 19 adet ifadeden yararlanılmış ve **“çalışılan gemi tipi”** ile **“Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadıkları tecrübeler”** değişkenleri arasındaki bağımsızlık incelenmiştir. Oluşturulan 2x2’lik ki-kare tablolarında ki-kare testinin varsayımı olan, herhangi bir hücrenin beklenen frekansının birin altında olmaması ve beklenen frekansların % 20’sinden fazlasının beşin altında olmaması kabulü sağlanamamıştır. Bu nedenle yorumlar, Fisher’in kesin ki-kare testi çerçevesinde hesaplanan anlamlılık düzeyi değerleri üzerinden yapılmıştır. 19 ifadeden herhangi biri için anlamlılık düzeyinin 0,05’in altında olmadığı görülmüştür. Bu sonuçla birlikte ilgili sıfır hipotezi kabul edilmiş, H₆ hipotezi reddedilmiştir. Buna ek olarak yaşanan tecrübeleri ortaya çıkarmaya yönelik ifadelere verilen cevapların, gemi tipine bağlı olmadan tek yöne doğru ağırlık göstermesi H₆ hipotezine ait bulgulardan biridir. Bu kapsamdaki bulgular **“Çalışılan**

gemi tipi ile Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadıkları tecrübelerin arasında anlamlı bir ilişki yoktur” şeklinde ifade edilmektedir.

4.5.3.7. H₇ Hipotez Testi

H₇ hipotezinin test edilmesi amacıyla 19 adet ifadeden yararlanılmış ve **“özel deniz güvenlik şirketi ile çalışılan geminin bayrağı”** ile **“Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadıkları tecrübeler”** değişkenleri arasındaki bağımsızlık incelenmiştir. Oluşturulan 2x2’lik ki-kare tablolarında ki-kare testinin varsayımı olan, herhangi bir hücrenin beklenen frekansının birin altında olmaması ve beklenen frekansların % 20’sinden fazlasının beşin altında olmaması şartı sağlanamamıştır. Bu nedenle yorumlar, Fisher’ın kesin ki-kare testi çerçevesinde hesaplanan anlamlılık düzeyi değerleri üzerinden yapılmıştır. 19 ifadeden herhangi biri için anlamlılık düzeyinin 0,05’in altında olmadığı görülmüştür. Bu sonuçla birlikte ilgili sıfır hipotezi kabul edilmiş, H₇ hipotezi reddedilmiştir. Buna ek olarak yaşanan tecrübeleri ortaya çıkarmaya yönelik ifadelere verilen cevapların, gemi tipine bağlı olmadan tek yöne doğru ağırlık göstermesi H₇ hipotezine ait bulgulardan biridir. Ayrıca araştırmanın kısıtlarından biri olan Türk gemiadamlarının farklı bayraklı gemilerde birden fazla kez SÖGGP ile çalışmış olmasının bu hipotezin sonucuna etki ettiği düşünülmektedir. Bulgular kapsamında “Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışılan geminin bayrağı ile Türk gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personeli ile yaşadıkları tecrübelerin arasında anlamlı bir ilişki yoktur” kabul edilse de ileriki çalışmalarda bu bulgunun değişebileceği göz önünde bulundurulmuştur.

SONUÇ

Araştırmada elde edilen bulgular; deniz haydutluğu, ÖDGŞ ve SÖGGP üzerine yapılan literatür taraması ve içerik analizleri sonucu elde edilen ifadeler doğrultusunda tartışılmıştır. Buna ek olarak Türk gemiadamlarının ÖDGŞ'lere bakışları ve SÖGGP ile yaşadığı tecrübeler, saha araştırmasıyla elde edilen veriler kapsamında yorumlanmıştır.

Deniz haydutluğu konusunda yapılan literatür taraması, deniz haydutluğu kavramının geniş bir tarihsel süreci olduğunu, bununla birlikte unutulmaya yüz tutan bu eylemin modern dünyada tekrar gündeme gelerek denizlerdeki güvenliği tehdit ettiğini göstermiştir. Modern dünyada karşılaşılan deniz haydutluğu, çeşitli türlerde görülmekte ve belirli bölgelerde yoğunlaşmaktadır. Silahlı soygun olayları, gemilerin kaçırılması, yüklerinin çalınması deniz haydutluğunun temel türleri olarak görülmektedir. Hukuksal olarak deniz haydutluğu kavramı içerisinde tanımlanmayan silahlı soygun olayları, günümüzde halen gemilere karşı gerçekleştirilen olayların çoğunluğunu oluşturmaktadır. Buna rağmen düşük şiddet içermelerinden dolayı küresel anlamda diğer tür saldırılar kadar dikkat çekmemektedir. Deniz alanlarında, güvenlik algısını büyük ölçüde değiştiren olay ise Somali bazlı deniz haydutluğu çerçevesinde gemilerin kaçırılması ve fidye taleplerinde bulunulmasıdır. Yaşanan saldırılar sonucu, kaçırılan gemilerin rehin tutuldukları süreler, ödenen fidye miktarları, sigorta için ödenen ek primler en çok burada gündeme gelmiştir. Bununla birlikte Batı Afrika kıyılarında yaşanan petrol tankerlerine yönelik saldırılar, büyük miktarda kayıplara sebep olsa da saldırıların Batı Hint Okyanusu'nda yaşanan saldırılar kadar sık olmaması bir anlamda bu bölgeyi ikinci plana atmıştır. Deniz güvenliğinin tehdit altında kalması ise maddi kayıplara ek olarak, deniz haydutluğu sonucu, gemiadamlarının da ciddi ölçüde zarar görmesi ile sonuçlanmıştır. IMO ve ICC IMB verilerine bakıldığında, belirli yıllarda rehin tutulan gemiadamı sayısının 1.000'in üzerine çıktığı görülmüştür. Bununla birlikte, yaralanan, saldırıya uğrayan, tehdit edilen ve hatta öldürülen gemiadamları olmuştur. Bu duruma karşı, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında ve deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla çeşitli önlemler geliştirilmiştir. Bu önlemler genel olarak, hukuksal ve operasyonel önlemler olarak ikiye ayrılabilir yapıda geliştirilmiştir. Deniz haydutlarının

yargılanması, ülkeler arası işbirliği anlaşmaları, uluslararası anlamda deniz haydutluğuna karşı prosedürlerin geliştirilmesi hukuksal mücadele çerçevesinde, deniz haydutlarının yakalanması, saldırıların bastırılması ve bertaraf edilmesi ise operasyonel mücadele çerçevesinde değerlendirilmiştir. Deniz haydutluğuna karşı geliştirilen bu önlemler küresel ekonomiye büyük maliyetler yaratmıştır. Buna rağmen, deniz haydutluğuna karşı alınan önlemlerin saldırıları tamamen engelleyemediği, bir anlamda yetersiz kaldığı ortaya çıkmıştır. Deniz haydutluğuna hazırlıksız yakalanan denizcilik sektörü tarafından ivedi şekilde geliştirilen önlemlere karşı, deniz haydutları da aynı hızda değişim göstermiş ve evrimleşmiştir. Bu durum denizcilik sektörünü, güvenlik ve maddi endişelerin artmasıyla birlikte ek çözüm arayışlarına itmiştir. Bu ek çözüm arayışları, ÖDGŞ'ler tarafından ticari gemilere SÖGGP hizmeti verilmeye başlanmasıyla sonuçlanmıştır.

ÖDGŞ üzerine yapılan literatür taraması ve içerik analizi, bu şirketler tarafından sunulan SÖGGP uygulamasının en çok tercih edilen önlem olduğunu ortaya çıkarmıştır. Öyle ki, günümüz dünyasında, ÖDGŞ kavramı neredeyse SÖGGP uygulaması ile anılmaya başlamıştır. Ancak bu uygulamanın bir açıdan gemilerin silahlandırılması anlamına gelmesi, denizcilik sektöründe kaygıların oluşmasına neden olmuştur. ÖDGŞ'lerin denizcilik sektörüne hızlı girişi ve sundukları hizmet konusunda yasal dayanakların bulunmaması da bu endişelerin artmasına yol açmıştır. Bu endişeler genel olarak, gemilerin SÖGGP personeli ile konuşlandırılması sonucu denizlerde şiddetin artması, insan hakları ve yasa ihlallerinin artması, yetkilerin ve güç kullanma tekelinin özel kurumlara devredilmesi, silahların ülkeler arası dolaşımı ve bu uygulamanın deniz haydutluğunu bastırmadaki etkililiği konularında yoğunlaşmıştır. Tüm bu kaygılar özel deniz güvenliği konusunda olumsuz bir algının oluşmasına neden olmuştur. Buna rağmen ÖDGŞ'lerin tercih edildiği ve denizcilik sektöründe deniz haydutluğuna karşı bir önlem olarak yer almaya devam ettiği görülmüştür. ÖDGŞ'nin yapısının, hukuksal dayanaklarının ve denizcilik sektörünün bu konudaki kaygılarının, literatür taraması ve içerik analiziyle, incelenmesiyle ÖDGŞ'lerin tercih edilme nedenlerini saptamak mümkün olmuştur. Bu süreçte ÖDGŞ'lerin ortaya çıkışı ve hızlı yükselişinin ardında uzun bir tarihsel sürecin yattığı tespit edilmiştir. Genel olarak özel güvenlik arzının dünya çapında artış göstermesi, ÖDGŞ ile yakından ilişkilendirilmiştir. Soğuk savaş sonrası yetişmiş

askeri personel arzının ortaya çıkması, ordularda küçülmelere gidilmesi ve devamlı istihdam yerine daha esnek yapıda, ihtiyaç halinde kullanılacak sistemlerin oluşturulması bunlardan başlıcaları olarak görülmüştür. Küreselleşme ile artan dış kaynak kullanımı ve özelleştirme akımları, güvenlik alanında da görülmüş ve özel güvenliğe olan talep artmıştır. Kara bazında görülen özel güvenlik ile ilgili gelişmeler, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu ek güvenliğin ÖDGŞ'ler ile karşılanmasına zemin hazırlamıştır. Buna ek olarak Somali bazlı deniz haydutluğunun yarattığı maliyet ve güvenlik açığı, ÖDGŞ'lerin yükselişi için uygun koşulları oluşturmuştur. Böylece deniz haydutluğunun denizcilik sektörü üzerinde yarattığı baskılar SÖGGP uygulamasının yüksek etkililiği ve düşük maliyeti ile aşılmıştır. Ancak buna karşın ÖDGŞ'lerin deniz haydutluğuna karşı uzun vadeli ve kesin bir çözüm olmadığı yönünde görüşler gündeme gelmiştir. Gemi sahiplerinin ve ÖDGŞ'lerin temel isteği deniz güvenliğinin sağlanmasından ziyade can güvenliğinin sağlanması ve mali kayıpların sona erdirilmesi yönündedir. ÖDGŞ'ler de gemi sahiplerine bu konuda kısa yol sunmaktadır. Deniz haydutlarını yargılama ve yakalama endişesi gütmeden sadece saldırıları engellemeye yoğunlaşan ÖDGŞ'ler, deniz haydutluğuna karşı çözüm olarak değil aksine önlem olarak kullanılmaktadır. Bu açıdan ÖDGŞ'lerin kolluk gücünden daha çok bir önlem olarak kullanılması, askeri birimlerin deniz haydutluğunu bastırmadaki çabalarını kolaylaştırmıştır.

ÖDGŞ kullanımında öne çıkan diğer bir unsur ise bu şirketlerin müşteri odaklı yapıları olmuştur. Müşteri odaklı verilen hizmet sonucunda, ÖDGŞ'ler kendilerini sektörün ihtiyaçlarına göre şekillendirebilmiştir. Buna ek olarak savunma bazlı yapıları ile uluslararası hukuktan kaynaklanabilecek sorunların da önüne geçmeyi başarmışlardır. Meşru müdafaa ilkesinin benimsenmesi ve güç kullanımlarının sınırlandırılması ile bu konuda duyulan kaygıların önüne geçmek mümkün olmuştur.

ÖDGŞ'lerin deniz haydutluğu saldırılarına karşı yüksek oranda başarı sağlaması ise, bu şirketlerin diğer güvenlik önlemlerine getirdiği farklılıklar ile açıklanmaktadır. Genel tabloya bakıldığında deniz haydutluğu önlemlerinden çoğunun proaktif düşünce yapısı ile geliştirildiği, silahlı özel gemi güvenlik hizmetinin ise reaktif bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Olay yeri koruma mantığı ile sunulan bu tarz bir hizmet deniz haydutluğu saldırısına gemilerin anında

cevap vermesini sağlamıştır. Bu sayede ÖDGŞ'ler, deniz alanlarının büyüklüğü nedeniyle, deniz haydutluğu saldırılarına zamanında cevap veremeyen askeri birimlerin bir adım önüne geçmeyi başarmıştır.

Tüm bunlara ek olarak, deniz haydutluğunun neden olduğu yüksek fidye, rota ve hız değişikliği ve sigorta maliyetlerine karşı ÖDGŞ maliyetleri kabul edilebilir seviyelerde kalmıştır. Aynı şekilde deniz haydutluğuna karşı olay yerinde koruma sağlayan gemi koruma timi maliyetlerinin 150 bin avroya kadar çıkması ancak benzer hizmetin ÖDGŞ'ler tarafından 50 bin dolar gibi bir ücretle sağlanması, serbest piyasa ekonomisinde yarışmakta olan gemi sahipleri için özel deniz güvenliğini avantajlı bir tercih haline getirmiştir. Ayrıca sigorta şirketlerinin, bünyesinde SÖGGP bulunduran gemilerden daha düşük prim talep etmeleri, bu hizmeti maliyet açısından daha da cazip kılmıştır.

Uluslararası örgütlerin ve devletlerin ÖDGŞ konusuna olan bu talebi kabul etmeleri ve yasal süreçler geliştirmeleri ile uluslararası alanda görülen negatif algı da zaman içinde değişmiş ve daha nötr hale gelmiştir. Ayrıca bazı devletler tarafından atılan adımların diğer ülkeler açısından örnek teşkil etmesi sonucu ÖDGŞ kullanımının yayıldığı düşünülmektedir. Örneğin ABD, ticari gemilerde SÖGGP kullanılmasını sürekli olarak desteklemiş ve tavsiye etmiştir. Bununla birlikte İspanya çoğu ülkeden önce ÖDGŞ kullanımına izin vermekle kalmayıp, belirli balıkçı gemilerinin bu şirketleri kullanması durumunda oluşan masrafların % 25'ini karşılamayı öne sürmüştür. Devam eden süreçte çeşitli ülkelerin de ÖDGŞ kullanımı ile ilgili modeller geliştirip uygulamaları, bu şirketlerin kullanımına izin vermeyen devletler ve gemi sahipleri üzerinde baskı oluşturmuştur. Buna karşın çeşitli örneklerde, özel deniz güvenliğine karşı çıkan gemi sahiplerinin kendi ülke yasalarınca özel güvenliğe izin verilmesi yönünde istekleri olmuştur. Ülkelerce geliştirilen yasaların ve denetleme süreçlerinin kalifiye olmayan şirketleri elemesi ile gemi sahipleri açısından özel güvenlik kullanımına dair olan endişeler azalmıştır. Sonuç olarak, uluslararası örgütlerce özel deniz güvenliği konusunda yumuşak hukukun geliştirilmesi, devletlerin ÖDGŞ'leri yasallaştırması ile devam etmiş ve bu durum silahlı ÖDGŞ'lerin uluslararası teamül hukuku çerçevesinde kabul görmesi ile sonuçlanmıştır.

Literatürde ÖDGŞ konusu devletler ve gemi sahipleri açısından incelenmesine rağmen, deniz haydutluğu saldırılarından büyük ölçüde etkilenen ve SÖGGP ile çalışan gemiadamlarının konuya bakış açısına yoğunlaşan bir incelemeye rastlanmamıştır. Araştırma kapsamında özel deniz güvenliği konusunda eksik kalan bu bakış açısı saha araştırması ile değerlendirilerek, özel deniz güvenliğinin çevresinde yer alan devlet, gemi sahibi ve gemiadamı üçgeni tamamlanmıştır. Bu kapsamda yürütülen saha araştırması ile elde edilen veriler üzerinde gerçekleştirilen frekans analizi, t-testi ve ki-kare testleri ile gemiadamlarının bu konuya bakış açısı değerlendirilmiş ve SÖGGP uygulamasına dair tecrübeler, bu personel ile birebir iletişimde bulunmuş gemiadamları üzerinden incelenmiştir.

Bulgular kapsamında ilk öne çıkan durum, SÖGGP ile ağırlıklı olarak çalışılan bölgenin Batı Hint Okyanusu olduğudur. Bu durum, ÖDGŞ'lerin Somali bazlı deniz haydutluğuyla yükseldiğini ve deniz güvenliğini en çok tehdit eden bölgenin Batı Hint Okyanusu olduğu sonucunu doğrular niteliktedir. Batı Hint Okyanusu'ndan sonra SÖGGP ile en çok çalışılan bölgeler Batı Afrika ve Güneydoğu Asya olarak görülmektedir. Bu bulgu, ÖDGŞ'lerin, deniz haydutluğu saldırılarının daha sık yaşandığı bölgelerde tercih edildiğini göstermektedir.

ÖDGŞ algısı konusunda ilk öne çıkan bulgu; Türk gemiadamlarının genel olarak güvenliği devletin görevi olarak görmeleri ve güvenlik için ekstra ücret ödenmemesi gerektiğini savunmalarıdır. Çarpıcı bulgulardan biri ise, gemiadamlarının birlikte çalıştıkları SÖGGP'lerin yasal sorumlulukları konusundaki bilgi eksikliği olmuştur. Katılımcıların yarısından fazlası ÖDGŞ sorumlulukları ile ilgili bilgi sahibi olmadığını belirtirmiştir. Bu durum SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş gemiadamlarında da yaklaşık olarak aynı oranda gözlemlenmiştir. Buna karşın, çoğu gemiadamının SÖGGP ile çalışmaktan rahatsızlık duymayacağını belirtmesi, ÖDGŞ yasalarının gemiadamlardan daha çok gemi sahiplerinin ve devletlerin endişesi olduğunu göstermektedir. Nitekim literatürde çoğu devletin ve gemi sahibinin, bu yasalarla birlikte ÖDGŞ konusundaki endişelerinin azaldığı ifade edilmiştir.

Frekans analizlerinde en yüksek ortalama değerine sahip değişken, “*Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih ederim.*” ifadesi olmuştur. SÖGGP ile çalışmış ya da çalışmamış olsun her iki

grup tarafından da bu ifadeye yüksek katılım gösterilmesi gemiadamlarının, özel deniz güvenliğini deniz haydutluğu saldırılarına karşı etkili bulunduğunu göstermektedir. En çok katılımın gözlemlendiği diğer ifade ise araştırmada da bahsedildiği gibi, ÖDGŞ'lerin SÖGGP hizmeti ile anılması konusunda görülmüştür. Gemiadamları “*Özel deniz güvenlik şirketi tanımını duyunca aklıma silahlı koruma personeli gelir.*” ifadesine yüksek katılım göstererek bu konudaki algıyı doğrulamışlardır. En düşük katılım gösterilen değişken ise “*Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur.*” ifadesi olmuştur. Bu bulgu, uluslararası örgütlerin ve deniz haydutluğuna karşı önlem tavsiyeleri içeren rehberlerin devamlı üzerinde durduğu, ticari gemilerde SÖGGP kullanımının ancak tüm güvenlik önlemleri alındıktan sonra değerlendirilmesi görüşü ile örtüşmektedir. Bu açıdan Türk gemiadamlarının ÖDGŞ'leri ek bir önlem olarak gördüğü savunulabilir.

Literatürde devamlı olarak tartışılmış olan, SÖGGP'nin şiddeti ve tehlikeyi arttırması konusunda da gemiadamlarından değerlendirme yapmaları istenmiştir. Bu kapsamda sunulan “*SÖGGP'nin bulunduğu gemide silahlı yaralanma ihtimali daha yüksektir*” “*SÖGGP'nin bulunduğu gemiye deniz haydutlarınca ateş açılma ihtimali daha yüksektir.*” “*SÖGGP'nin silah kullanması tehlikeyi arttırır.*” “*SÖGGP deniz haydutlarına karşı gereğinden fazla güç kullanmaktadır.*” ifadelerine Türk gemiadamlarının düşük katılım gösterdiği gözlemlenmiştir. Bu bulgu, gemiadamlarının “SÖGGP'nin şiddeti arttıracığı” konusundaki bakış açısının literatürde iddia edilenden daha farklı bir yapıda olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca bulgular çerçevesinde; gemiadamlarının deniz haydutluğu bölgesinde seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih etmeleri, SÖGGP'nin gemiyi ve gemi personelinin korumada başarılı olduğunu ifade etmeleri, SÖGGP'nin şiddeti arttıracığı ifadesini, gemiadamları açısından çürütmektedir.

Araştırmada, SÖGGP ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Bulgular çerçevesinde SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş personelin “*gemide silahlı personel bulunmasından duyduğu rahatsızlık*” oranının daha az olduğu ortaya koyulmuştur. Buna ek olarak “*SÖGGP'nin gemiyi ve gemi personelinin korumadaki başarısı*” konusundaki ifadeler ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamları daha yüksek katılım göstermiştir. Ayrıca “*SÖGGP'nin silah kullanmasının tehlikeyi, silahlı yaralanmayı*

ve şiddeti arttırması” yönündeki ifadelerde de ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının daha düşük katılım oranına sahip olduğu gözlemlenmiştir. Bu bulgular SÖGGP ile aynı gemide bulunmanın gemiadamlarının güvenlik algısı açısından pozitif yönlü bir etki yarattığını göstermektedir. SÖGGP ile aynı gemide bulunmamış gemiadamlarının bu uygulamayı daha tehlikeli gördüğü ancak SÖGGP ile aynı gemide bulunduktan sonra bu konudaki görüşlerin olumlu bir şekilde değiştiği ortadadır. Bu görüş, SÖGGP ile çalışan gemiadamlarının neredeyse yarısının “SÖGGP ile çalıştıktan sonra bu personele bakış açınız değişti mi?” sorusuna “olumlu şekilde değişti” yanıtını vermesiyle sağlamlaştırılmıştır.

Ayrıca SÖGGP ile çalışmış gemiadamları “SÖGGP’nin kaptanın emrinde olması” ve “yasalar çerçevesinde hareket etmesi” konularına SÖGGP ile çalışmayan gemiadamlarından daha olumlu yaklaşmışlardır. Bu durum SÖGGP ile çalışan gemiadamlarının, SÖGGP’nin uygulamaları konusunda daha net bir görüşe sahip olduğunu göstermektedir. Bu nedenle “Deniz haydutluğu bölgesinde SÖGGP ile birlikte çalışma tercihi” ve “SÖGGP’nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimalinin azalması” yönündeki ifadeleri SÖGGP ile çalışmış gemiadamlarının daha yüksek oranda desteklemesi anlamlılık kazanmıştır. Anlamlı farklılık tespit edilen ifadeler, SÖGGP ile çalışan gemiadamlarında, ÖDGŞ etkililiği algısının daha yüksek olduğunu göstermektedir. Bu açıdan bakıldığında, SÖGGP ile aynı gemide bulunmanın ve bu personelin operasyonlarını gerçekleştirmelerine şahit olmanın, gemiadamları algısı üzerinde olumlu bir etki yarattığı sonucuna ulaşılmaktadır. Bu durum SÖGGP ile yaşanan tecrübeler konusunda gemiadamı görüşüne başvurulmasının güvenilirliğini de arttırmaktadır.

Türk gemiadamları SÖGGP’nin kişisel özellikleri konusunda “emekli asker olmalıdır” “üniformalı olmalıdır” “Türk asıllı olmalıdır” “askeri personelden farklı yoktur” şeklinde yöneltilen ifadelere kararsız denebilecek seviyelerde cevaplar vermiştir. Bu nedenle SÖGGP’nin kişisel özellikleri konusunda Türk gemiadamlarının net bir standartta sahip olmadığı düşünülmektedir. Bununla birlikte SÖGGP’nin kişisel özellikleri konusunda SÖGGP ile çalışmış ve çalışmamış gemiadamları arasında sadece bir ifade üzerinde algı farklılığı tespit edilmiştir. SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş gemiadamları beraber çalışacakları SÖGGP’nin Türk asıllı olması konusuna daha çekimser yaklaşırken, SÖGGP ile çalışmamış

gemiadamlarının tercihleri beraber çalışacakları SÖGGP'nin Türk asıllı olması yönünde olmuştur.

Özel deniz güvenlik şirketlerinin yasal sorumluluklarını bilen ve bilmeyen Türk gemiadamlarının arasında ÖDGŞ algısı üzerinde herhangi bir anlamlı farklılık tespit edilmemiştir. Buna ek olarak ÖDGŞ'lerin yasal sorumluluklarının bilinmesi ya da bilinmemesi durumu, Türk gemiadamlarının gemide silahlı personel bulunmasından duyduğu rahatsızlığa da etki etmemektedir. Bu durum özel deniz güvenliğini düzenleyen yasaların, Türk gemiadamı algısına bir etkisinin bulunmadığını ve yasaların gemiadamlarının algılarından çok devletlerin ve gemi sahiplerinin algısına etki ettiği konusuna netlik kazandırmıştır.

Araştırmada Türk gemiadamlarının SÖGGP ile yaşadığı tecrübeler de ortaya çıkarılmıştır. Bulgular çerçevesinde, Türk gemiadamlarının ÖDGŞ hizmetlerinden genel olarak memnun kaldığı yönünde bir görüş oluşmuştur. Katılımcıların çoğunluğu SÖGGP ile herhangi bir fiziksel ya da sözlü tartışma yaşamadığını ve bu personelin tutumlarından rahatsızlık duymadığını belirtmiştir. Bu bulgu, SÖGGP'nin gemiadamları üzerinde olumsuz bir etki yaratmadığını, profesyonel bir yapıda hizmet verdiği ve SÖGGP istihdamında kişisel özelliklere dikkat edildiği şeklinde yorumlanabilir. Buna karşın katılımcılardan belirli bir kısmının SÖGGP'yi denizcilik konusunda yetersiz bulması ve çeşitli yorumlarda SÖGGP'nin milliyetine bağlı olarak kalitesinin de düştüğüne değinilmesi dikkat çekmiştir. Buna bağlı olarak ülkelerce geliştirilen denetleme süreçlerine ÖDGŞ'lerle birlikte SÖGGP'lerin de dâhil edilmesinin önemli olduğu görülmektedir.

Tecrübeler konusunda dikkat çeken başka bir unsur ise SÖGGP'lerin, düşük oranda da olsa, gemiadamlarına silahlarını kullanmalarına izin vermiş olmasıdır. Katı prosedürler çerçevesinde işlenen ve kullanılmadığı zaman gemide kilit altında tutulması gereken silahların, gemiadamlarının elinde bulunması emniyet ve güvenlik açısından büyük sorun teşkil etmektedir. Uluslararası alanda silahların kilitli tutulması ve anahtarının gemi kaptanı ya da SÖGGP liderinde bulunması konusunda hem fikir olunmasına rağmen, gemilerde bu tarz durumların görülmesi, yasaların gemide bulunan yetkili kişiler tarafından uygulanmadığını göstermektedir.

Tüm bunlara ek olarak, SÖGGP ile aynı gemide çalışmış gemiadamlarının sadece % 17'si SÖGGP'nin deniz haydutlarına karşı güç kullandığını ifade etmiştir.

Bu durum, sektörde bulunan, SÖGGP'nin sürekli olarak deniz haydutları ile silahlı çatışmada olduğu algısının tersini göstermektedir. SÖGGP'lerin gemide bulunması faal olarak sürekli bir çatışma halinden çok, deniz haydutluğu saldırılarına ve kaçırmalara karşı sigorta görevini üstlenmektedir.

Tecrübeler kapsamında ortaya çıkarılan bir durumda, düşük oranda da olsa, gemilerin, bünyesinde bulunan SÖGGP'yi otoritelere ya da varış limanlarına bildirmemeleri olmuştur. Bu bulgu özel deniz güvenliği konusundaki endişelerden biri olan raporlama eksikliğini kanıtlar niteliktedir. Bu raporlama eksikliği, çeşitli kıyı devletlerinin bünyesinde SÖGGP bulunduran gemilere yüklediği ek sorumluluklar ve bayrak devletlerinin ÖDGŞ kullanımı ile ilgili prosedürler geliştirmemiş olması ile açıklanabilir. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda denizlerde silahlara bağlı yaşanacak olayların da bu duruma bağlı olarak raporlanmaması, ihtimaller dâhilindedir. Ayrıca araştırma kapsamında Türk gemiadamlarının SÖGGP ile yaşadıkları tecrübelerin, gemi tipi ya da SÖGGP ile çalışılan bayrakla istatistiksel olarak ilişkisi olmadığı tespit edilmiştir.

Önümüzdeki yıllar içerisinde, deniz haydutluğunun azalmasıyla, özel deniz güvenlik sektöründe bir küçülme yaşanacağı ve bunun sonucunda sadece yeterli finansal güce sahip, aynı zamanda kara bazlı operasyonlarda da yer alan, kalifiye özel güvenlik şirketlerinin devamlılığını sürdüreceği düşünülmektedir. Bu süreçte daha küçük çaplı ÖDGŞ'lerin maliyetlerini düşürmek adına kalifiye olmayan SÖGGP'leri gemilere konuşturabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Nitekim azalan deniz haydutluğu ile birlikte, gemilerde en az dört SÖGGP bulunması esası, maliyeti düşürmek adına, giderek iki ya da üç SÖGGP bulundurulmasına doğru değişmektedir. Kalite ve yeterliliğin düşmesi ile birlikte, deniz haydutlarının üzerinde SÖGGP bulunan gemiyi kaçırmaları ve yaşanan çatışmada gemiadamlarının zarar görmesi ihtimali de artacaktır. Bununla birlikte bayrak ve kıyı devletlerinin SÖGGP kullanımı konusunda gemilere izin vermemesi hali hazırda var olan raporlama sorununu giderek arttıracaktır. Ülkeler bu durumu göz önünde bulundurarak, ileride yaşanabilecek talihsiz olayların önüne geçmek adına, ÖDGŞ yasalarını ve denetimlerini sürekli güncel tutmalıdır. Gemi sahipleri açınsından, yetersiz SÖGGP kullanımı yerine, gemilerde herhangi bir silahlı güvenlik bulundurulmamasının emniyet ve güvenlik açısından daha olumlu olabileceği

değerlendirmelidir. Ayrıca gemide bulunan yetkili kişiler tarafından SÖGGP ile ilgili yasaların ve süreçlerin takip edilmesi ve bu konudaki yaptırımlara uyulması yaşanabilecek kazaların önüne geçmekte en etkili çözüm olacaktır.

Türkiye tarafından bu konuyla ilgili bir politikanın ya da yasanın halen geliştirilmemiş olması olumsuz bir durum olarak değerlendirilmiştir. Araştırmanın bulguları arasında Türk bayraklı gemilerce SÖGGP uygulamasından yararlanıldığı ortaya koyulmuştur. Bu açıdan bakıldığında Türkiye, özel deniz güvenliği ile ilgili bir hareket planı belirlemede oldukça geç kalmıştır. Gelecek yıllarda yaşanabilecek güvenlik tehditlerine karşı gemilerin özel deniz güvenliği kullanma sıklıklarının artması ile özel güvenlik konusunda politikası olmayan ülkeler bu duruma hazırlıksız yakalanacaktır.

Tüm bu bulgular ışığında, deniz haydutluğunun denizcilik sektöründe yarattığı güvenlik ve maddi endişeleri gidermekte ÖDGŞ'lerin başarılı olduğu, etkililik, maliyet, algı ve pazarlama faktörlerinin birleşmesiyle ÖDGŞ'lerin daha fazla tercih edilir hale geldiği saptanmıştır. İleride gerçekleştirilecek çalışmalarda gemilere konuşlandırılan SÖGGP'nin milliyetinin üzerinde durulması ve ÖDGŞ'lerin bağlı olduğu devlet yasaları ile gerçekte uygulanan prosedürlerin karşılaştırılması, bu çalışmada değinilemeyen noktalara ışık tutacaktır.

KAYNAKÇA

Abeyratne, R. (2012). The use of armed guards on board merchant vessels. *Journal of Transportation Security*, 5(2), 157-167.

Ahmet, T. (2004). “Denizde Güvenliğin Arttırılması İle İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler ve Türk Boğazlarından Geçişin Bu Çerçeve Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Sempozyumu, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 41.

Ake, D.C. (2011) ‘Defense Official: More Private Security Needed Aboard Ships to Combat Piracy’, National Defence Magazine.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., Yıldırım, E., (2012). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı. 7. Baskı. Sakarya Kitapevi.

Anar, Y. (2006). Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi-PSI ve Türkiye’ye Yansımaları. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, İstanbul Üniversitesi.

Askins, S. (2011). “Piracy: Issues Arising from the use of Armed Guards,” Ince and Co <http://www.incelaw.com/en/documents/PDF-library/Shipping/piracy-issues-arising-from-the-use-of-armed-guards.pdf> (09.03.2016)

Ayyıldız, E., T. (2007). *Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi: Ege Denizi Uygulaması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Projesi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Lojistik ve Deniz Ulaştırma Programı. İzmir.

Bahadır, L. (2015). Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda deniz haydutluğuna karşı kullanılan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) ilişkin çalışma. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bak, O. A. (2015). *Denizcilik Sektöründe Risk Analizi Ve Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (ISM Code) Doktora Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Band, S. (2002). Maritime security and the terrorist threat. *The RUSI Journal*, 147(6), 26-32.

Bateman, S. (2005). Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What are we talking about?. CSCAP Study Group Meeting on Maritime Security Cooperation, December 2004, Kunming, China and April 2005, Delhi, India.

Bateman, S. (2010). Maritime piracy in the Indo-Pacific region—ship vulnerability issues. *Maritime Policy & Management*, 37(7), 737-751.

Bateman, S., Lehr, P., ve Herbert, R. (2008). *Burns Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. Auerbach Publications. s : 3-11

Batır, K. (2011). *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*. USAK Yayınları. Ankara.

BBC (2006). BBC News "Al-Qaeda fugitive killed in Yemen". http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/5396862.stm (01.10.2015)

BBC (2010). BBC News, South Korean navy pursues hijacked oil tanker <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8603098.stm> (27.04.2015)

BBC (2012). BBC News, India allows Italian ship Enrica Lexie to leave. <http://www.bbc.com/news/world-asia-india-17920840> (09.02.2016).

Bendall, H. B. (2010). Cost of piracy: A comparative voyage approach. *Maritime Economics & Logistics*, 12(2).

Berndtsson, J., & Østensen, Å. G. (2015). The Scandinavian Approach to Private Maritime Security—A Regulatory Façade?. *Ocean development & international law*, 46(2), 138-152.

Beyoğlu, M. (2014). *Dünya Denizlerinde Yasadışı Faaliyetler Bağlamında Deniz Güvenliği; Türkiye Örneği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Sakar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Uluslararası İlişkiler. Haziran 2014.

BIMCO (Baltic and International Maritime Council). (2012). GUARDCON Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels. Explanatory Notes.

BIMCO (Baltic and International Maritime Council). (2013). Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV).

BIMCO (Baltic and International Maritime Council). (2015). Security Advisory: Piracy – Revision of Bmp 4 High Risk Area. https://www.bimco.org/News/2015/10/08_Security_Advisory_Piracy_BMP4_Revisi on.aspx (24.02.2016).

BIMCO, C., IMEC, C., & UKMTO, I. (2011). Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy. *Edinburgh: Witherby*.

Bilgin, O. (2012). Deniz Haydutluğunun Küresel Ekonomiye Maliyeti. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Proje Çalışması. Dokuz Eylül Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir 2012.

BMDHS (1982). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (17.11.2015).

Bockmann, M. W. (2012). Shooting to Kill Pirates Risks Blackwater Moment <http://www.bloomberg.com/news/articles/2012-05-08/shooting-to-kill-pirates-risks-blackwater-moment>

Bowden, A., & Basnet, S. (2012). The economic cost of Somali piracy 2011. *One Earth Future Foundation Working Paper*.

Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A. (2010). *The economic costs of maritime piracy*. One Earth Future Foundation.

Bozkurt, M. U. (2011). *Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, Yenilevent İstanbul.

Brown, J. (2012). *Pirates and privateers: managing the Indian Ocean's private security boom*. Lowy Institute for International Policy.

Bueger, C. (2015). What is maritime security?. *Marine Policy*, 53, 159-164.

Bürgin, A. C. (2012). Spanish maritime security governance in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 8(2), 127-141.

Bürgin, A. C. (2014). Spain's Fight Against Maritime Piracy: The Legitimacy of Maritime Security Governance. *Contemporary Security Policy*, 35(1), 96-115.

Bürgin, A., & Schneider, P. (2015). Regulation of private maritime security companies in Germany and Spain: A comparative study. *Ocean development & international law*, 46(2), 123-137.

Büyüköztürk, Ş. (2005). Anket geliştirme. *Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*, 3(2), 133-151.

Büyüköztürk, Ş., (2003), Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı, Geliştirilmiş 3. Baskı, Pegem Yayıncılık, Ankara, ss.21-32.

Caldwell, R. G. (2012). Private Security and Armed Military Guards: Minimising State Liability in the Fight against Maritime Piracy. *The RUSI Journal*, 157(5), 16-20.

Carafano J, ve Kochems A. (2005). Making the sea safer: a national agenda for maritime security and counterterrorism. Heritage Special Report SR-03. The Heritage Foundation

Casey-Maslen, S. (Ed.). (2014). *Weapons Under International Human Rights Law*. Cambridge University Press.

Chalk, P. (2008). *The maritime dimension of international security: terrorism, piracy, and challenges for the United States* (Vol. 697). Rand Corporation.

Chalk, P. (2010). Piracy in the Horn of Africa: A Growing Maritime Security Threat. *CTC Sentinel*, 3(9), 11-14.

CMF (Combined Maritime Forces). (2009). Combined Maritime Forces Public Affairs. New Counter-Piracy Task Force Established. Story Number: NNS090108-01. http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687 (08.02.2016).

Coito, J. C. (2013). Pirates vs. private security: commercial shipping, the Montreux Document, and the battle for the Gulf of Aden. *Cal. L. Rev.*, 101, 173.

Cornell University Law School (2008). Supreme Court of the United States District Of Columbia. Certiorari To The United States Court Of Appeals For The District Of Columbia Circuit.

Cotton, S. K., Petersohn, U., Dunigan, M., Burkhart, Q., Zander-Cotugno, M., O'Connell, E., & Webber, M. (2010). *Hired guns: views about armed contractors in Operation Iraqi Freedom*. RAND CORP ARLINGTON VA NATIONAL SECURITY RESEARCH DIV.

CTF (Combined Task Force). (2016). CTF 150: Maritime Security. <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/> (08.02.2016).

Cusumano, E., ve Ruzza, S. (2015). Contractors as a second best option: the Italian hybrid approach to maritime security. *Ocean development & international law*, 46(2), 111-122.

Çaycı, S. (2009). “Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye’nin Konumu: Somali Örneği”, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Rapor Nu:1, Mart 2009

Çelik, B. (2014). Denizcilik Endüstrisinde İnsan Kaynakları Planlaması: Türk Gemi Adamlarına Yönelik Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir

Delicato, V. (2010). Maritime security and the fight against drug trafficking in the Mediterranean and Atlantic approaches. Mediterranean Paper Series 2010.

Demir, İ. (2004). Deniz Hukuku Sempozyumu Bildiri Metinleri, Tamamlayıcı Bilgiler, Soru ve Cevaplar, Dz.K.K. Yayını. Ankara.

DHB (Deniz Haber Ajansı). (2013). Geden'in tankeri COTTON serbest bırakıldı. <http://www.denizhaber.com.tr/gedenin-tankeri-cotton-serbest-birakildi-haber-50086.htm> (25.04.2016).

Doğru, S. (2008). Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı. Ankara

Dougall, R. T., (2014). “Cyber Terrorism: A New Threat Against The Maritime Industry”, LexisNexis Legal Newsroom Public Policy. <http://www.lexisnexis.com/legalnewsroom/public-policy/b/public-policy-law-blog/archive/2014/07/17/cyber-terrorism-a-new-threat-against-the-maritime-industry.aspx> (26.09.2015)

Dönmez, Ö. N. (2007). “Kamu Güvenliğinin Etkinliği Açısından Türkiye’de Özel Güvenlik ve Özel Dedektiflik, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli

Dubner, B. H. (1980). *The law of international sea piracy* (Vol. 2). BRILL.

Ece, N. J. (2010). Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:2 Sayı:2 2010

Eubank, W. L. ve Weinberg, L. (2006). What is terrorism?. *Infobase Publishing*.

EUNAVFOR. (2010). Gulf of Aden Internationally Recommended Transit Corridor & Group Transit Explanation.

EUNAVFOR. (2016) European Union External Action. EUNAVFOR – Operation Atalanta mission. <http://eunavfor.eu/mission> (07.02.2016).

Fitzsimmons, S. (2013). Privatizing the struggle against Somali piracy. *Small Wars & Insurgencies*, 24(1), 84-102.

FOA (Agriculture Organization of the United Nations. Committee on Fisheries) (2001). *International plan of action to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing*. Food & Agriculture Org.

Freeman, M., Tucker, D., ve Merten, S. (2010). Pathways to Terror: Finding Patterns Prior to an Attack. *Journal of Policing, Intelligence and Counter Terrorism*, 5(1), 75-85.

Fukumi, S. (2008). *Cocaine trafficking in Latin America: EU and US policy responses*. Ashgate Publishing, Ltd.

Fung-Ng, A. S. (2011). A maritime security framework for fighting piracy. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 9, 2097-2112.

Geneva Academy (2013). The International Code of Conduct for Private Security Service Providers. Academy Briefing no. 4.

Gerwehr, S., ve Hubbard, K. (2006). What is Terrorism?. *Psychology of Terrorism*, 87.

Ginkel, B. T., van der Putten, F. P., & Molenaar, W. (2013). *State Or Private Protection Against Maritime Piracy?: A Dutch Perspective*. Clingendael Institute.

Gonzalez-Pinto, J. (2007). Interdiction of Narcotics in International Waters. *U. Miami Int'l & Comp. L. Rev.*, 15, 443.

Göksu, T., Çevik, H. H., Filiz, O. ve Gül, S. K., (2009). Güvenlik Yönetimi. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Greenberg, M. D., Chalk, P., Willis, H. H., Khilko, I., & Ortiz, D. S. (2006). *Maritime terrorism: risk and liability*. Rand Corporation. www.rand.org/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf (27.09.2015)

Guilfoyle, D. (Ed.). (2013). *Modern piracy: Legal challenges and responses*. Edward Elgar Publishing

Hallwood, P. (2013). Piracy and the Law of the Sea: An Empty Vessel?. *SAIS Review of International Affairs*, 33(2), 117-126.

Harrelson, J. (2010). Blackbeard meets blackwater: An analysis of international conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry. *Am. U. Int'l L. Rev.*, 25, 283.

Helmick, Jon S. (2007). Port and maritime security: *A research perspective*, *Journal of Transportation Security*, March 2008, Volume 1, Issue 1, ss. 15-28

Hill, L. S. ve Sharp, C. (2013). *Critical Analysis of Maritime Migrant Smuggling*. Barbra Dozier's Blog. Northcentral University. 19 Aralık 2013. <https://barbradozier.wordpress.com/2013/12/18/critical-analysis-of-maritime-migrant-smuggling/> (07.10.2015).

Hong, N. ve Ng, A. K. (2010). The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review. *Research in transportation economics*, 27(1), 51-60.

HSTC (The Human Smuggling and Trafficking Center). (2006). "Fact Sheet: Distinctions Between Human Smuggling and Human Trafficking 2006". U.S. Department of State. <http://www.state.gov/m/ds/hstcenter/90434.htm> (13.11.2015).

Hürriyet (2009). Türk Gemisi Serbest Bırakıldı. <http://www.hurriyet.com.tr/turk-gemisi-serbest-birakildi-10722469> (25.04.2016)

Hüseyin Ö. ve Türk M. (1996), "Türkiye' deki Sanayi İşletmelerinde Kriz Yönetimi Sorunlarının Çözülmesi Üzerine Bir Araştırma", *Yönetim*, Yıl: 7, Sayı: 23, 19-31.

ICoCA (International Code of Conduct Association). (2010). International Code Of Conduct For Private Security Service Providers.

ICRC (International Committee of Red Cross). (2008). The Montreux Document on pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict.

ICRC (International Committee of the Red Cross) (2008). How is the Term "Armed Conflict" Defined in International Humanitarian Law? Opinion Paper.

IHA (İhlas Haber Ajansı). (2009). Somali'de kaçırılan Karagöl serbest. <http://www.ihha.com.tr/haber-somalide-kacirilan-karagol-serbest-50916/> (25.04.2016)

IMB (International Maritime Bureau). (1998). Piracy and Armed Robbery Against Ships: A Special Report. Revised Edition.

IMB (International Maritime Bureau). (2009). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2008.

IMB (International Maritime Bureau). (2010). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2009.

IMB (International Maritime Bureau). (2011). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2010.

IMB (International Maritime Bureau). (2012). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2011.

IMB (International Maritime Bureau). (2013). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2012.

IMB (International Maritime Bureau). (2014). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2013.

IMB (International Maritime Bureau). (2015a). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2014.

IMB (International Maritime Bureau). (2015b). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 Jan – 30 Sep Q3 2015.

IMB (International Maritime Bureau). (2016). Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2015

IMO (International Maritime Organization). (1974) International Convention for the Safety of Life At Sea, 1 November 1974, 1184 UNTS 3, <http://www.refworld.org/docid/46920bf32.html> (11.12.2014)

IMO (International Maritime Organization). (2000). “Draft Code of Practice for the Investigation of The Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, December.

IMO (International Maritime Organization). (2001). Review Of Measures And Procedures To Prevent Acts Of Terrorism Which Threaten The Security Of Passengers And Crews And The Safety Of Ships. Resolution A.924(22)

IMO (International Maritime Organization). (2008). 60th Anniversary of the Adoption of the IMO Convention. <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/60thAnniversary.aspx> (8.12.2014)

IMO (International Maritime Organization). (2009a). “Code of Practice for the Investigation of The Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships” A26/Res.1025. January.

IMO (International Maritime Organization). (2009b). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2008.

IMO (International Maritime Organization). (2010). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2009.

IMO (International Maritime Organization). (2011). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2010.

IMO (International Maritime Organization). (2012a). *Guide to Maritime Security and the ISPS Code 2012 Edition*

IMO (International Maritime Organization). (2012b). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2011.

IMO (International Maritime Organization). (2012c). Revised Interim Guidance To Shipowners, Ship Operators And Shipmasters On Use Of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area. MSC.1/Circ.1405/Rev.2

IMO (International Maritime Organization). (2012d). Revised Interim Recommendations Port And Coastal States Regarding The Use Of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area. MSC.1/Circ.1408/Rev.1

IMO (International Maritime Organization). (2012e). Interim Guidance To Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area. MSC.1/Circ.1443

IMO (International Maritime Organization). (2013). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2012.

IMO (International Maritime Organization). (2014a). IMO *What it is*. <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> (8.12.2014).

IMO (International Maritime Organization). (2014b). Maritime Security and Piracy. <http://www.imo.org/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx> (11 Aralık 2014)

IMO (International Maritime Organization). (2014c). Guide to Maritime Security. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/Guide-to-Maritime-Security.aspx (6.07.2015)

IMO (International Maritime Organization). (2014d). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2013.

IMO (International Maritime Organization). (2015a). Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships. Annual report 2014

IMO (International Maritime Organization). (2015b). Revised Interim Recommendations For Flag States Regarding The Use Of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area. MSC.1/Circ.1406/Rev.3

ISO (International Organization for Standardization) (2015). Ships and marine technology-Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships. (http://www.iso.org/iso/home/store/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=63166)

ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu). (2002). Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu ve SOLAS Değişiklikleri. http://www.istanbulliman.gov.tr/tr/dokumanlar/kiyiyapilari/ISPS/isps_kod.pdf (06.07.2015)

Jones, S. (2011). *Security Concerns: Piracy at Sea and the Carriage of Essential Commodities by Merchant Shipping–The impact on commodity pricing and availability* (No. 2011/19).

Joubert, L. (2013). The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis. *Scientia Militaria: South African Journal of Military Studies*, 41(1).

Karakaş, G. (2014). ‘Panik odası’ korsandan kurtardı. <http://www.milliyet.com.tr/-panik-odasi-korsandan-kurtardi-gundem-1965573/> (25.04.2016).

Karamete, A. (2010). *Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye’ye Entegrasyonu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: T.C.Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Suç Araştırmaları Anabilim Dalı

Khurana, G. S. (2007). Maritime Terrorism of the Arabian Peninsula A Post-Limburg Security Assessment. *West Asia in Turmoil: Implications for Global Security*, 95.

King, J. (2005). The security of merchant shipping. *Marine Policy*, 29(3), 235-245.

Kinsey, C. P., Hansen, S. J. ve Franklin, G. (2009). The impact of private security companies on Somalia's governance networks. *Cambridge Review of International Affairs*, 22(1), 147-161.

Kinzer, S. (1996), "Ferry Hijacking Raises Turkey-Russia Tension", <http://www.nytimes.com/1996/01/21/world/ferry-hijacking-raises-turkey-russia-tension.html> (30.09.2015)

Klein, N. (2011). Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford Scholarship Online. <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780199566532.001.0001/acprof-9780199566532> (08.12.2014)

Komiss, W. ve Huntzinger, L. (2011). The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints. *Center for Naval Analysis*

Koşaner, B. (2010). *Birleşmiş Milletler ve Türkiye Ekseninde Deniz Haydutluğu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Türkiye ve Avrupa Birliği İlişkileri Bilim Dalı. Ankara.

Köknar, A. M., (2005). "Maritime Terrorism: A New Challenge for NATO," Energy Security, January 24, 2005. <http://www.iags.org/n0124051.htm> (30.09.2015)

Kuran, S. (2008). *Uluslararası deniz hukuku*. Arıkan Basım Yayın Dağıtım Limited Şti.

Kurtdarcan, B. (2014). Uluslararası Hukukta Özel Askeri Şirketler Devletin Kuvvet Kullanma Tekeli ve Birleşik Devletler'in Yakın Tarihli Askeri Harekatlarındaki Uygulamaları Işığında Özel Askeri Yüklenicilerin Uluslararası Silahlı Çatışmalar Hukukundaki Statüsü. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Galatasaray Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.

Kyle, D. ve Scarcelli, M. (2009). Migrant smuggling and the violence question: evolving illicit migration markets for Cuban and Haitian refugees. *Crime, Law & Social Change*, 52 (3), 297 – 311.

Lai, K. H. ve Cheng, T. E. (2009). *Just-in-time logistics*. Gower Publishing, Ltd..

Lansing, P. ve Petersen, M. (2011). Ship-owners and the twenty-first century Somali Pirate: The business ethics of ransom payment. *Journal of business ethics*, 102(3), 507-516.

Laqueur, W. (1987). *The age of terrorism* (p. 174). Boston, MA: Little, Brown.

Liddick, D. R. (2011). *Crimes Against Nature: Illegal Industries and the Global Environment: Illegal Industries and the Global Environment*. ABC-CLIO.

Liddick, D. R. (2014). The dimensions of a transnational crime problem: the case of iuu fishing. *Trends in organized crime*, 17(4), 290-312.

Liddick, D. ve Fayette, P.S. (2014). *Illegal Fishing and Organized Crime: A Threat to Maritime Security?* <http://piracy-studies.org/illegal-fishing-and-organized-crime-a-new-maritime-security-threat/> (8.10.2015)

Liss, C. (2008). Privatising the Fight Against Somali Pirates. *Perth: Murdoch University, Asia Research Centre Working Paper*, (152).

Liss, C. (2009). Losing control? The privatisation of anti-piracy services in Southeast Asia. *Australian Journal of International Affairs*, 63(3), 390-403.

Liss, C. (2014). The privatisation of maritime security in Southeast Asia: the impact on regional security cooperation. *Australian Journal of International Affairs*, 68(2), 194-209.

Liss, C. (2015). (Re) Establishing Control? Flag State Regulation of Antipiracy PMSCs. *Ocean Development & International Law*, 46(2), 84-97.

Liss, C. ve Sharman, J. C. (2015). Global corporate crime-fighters: Private transnational responses to piracy and money laundering. *Review of International Political Economy*, 22(4), 693-718.

Logan, S. E. (2004). Proliferation Security Initiative: Navigating the Legal Challenges, *The J. Transnat'l L. & Pol'y*, 14, 253.

Luft, G. ve Korin, A. (2004). *Terrorism goes to sea*. Foreign Affairs, New York, 83(6), 61-71.

Mahard, S. P. (2014). Blackwater's New Battlefield: Toward a Regulatory Regime in the United States for Privately Armed Contractors Operating at Sea. *Vand. J. Transnat'l L.*, 47, 331.

Manisha, J. (2015). Fuel Ships Take 4,000-Mile Africa Detour as Oil Prices Plunge <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-09-01/fuel-ships-take-4-000-mile-africa-detour-as-oil-prices-plunge> (25.02.2016).

Mazaheri, A, (2008), *How the ISPS Code Affects Port and Port Activities*, University College of Borås, Unpublished Master Thesis.

Menefee, S. P. (1987). *Terrorism at sea: the historical development of an international legal response*. In *Violence at Sea* (pp. 191-192). ICC Publishing SA, Paris, France.

Meray, S., L. (1963). “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması,” *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 1963.

Middleton, R. (2008). *Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars*. Royal Institute of International Affairs.

Middleton, R. (2011). Trends in Piracy: A Global Problem with Somalia at the Core. *Global Challenge, Regional Responses. Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, 21-24.

Miklaucic, M., Brewer, J. ve Stavridis, J. G. (2013). *Convergence: illicit networks and national security in the age of globalization*. Government Printing Office.

Miller, J., Davis, R. C., Henderson, N. J., Markovic, J., Ortiz, C. W. (2004). *Public Opinions of the Police: The Influence of Friends, Family and News Media*. New York: Vera Institute of Justice.

Misili, S. (2014). *Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyraklığı Ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar Ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi*. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVIII, Y. 2014, Sa. 1

Moseley, A. (2009). The Implementation Of International Maritime Security Instruments In Caricom States. *Division For Ocean Affairs And The Law Of The Sea Office Of Legal Affairs, The United Nations*. United Nations-Nippon Foundation Fellow 2009 – 2010 New York

Nas, S. (2012). Emniyet ve Güvenlik Sözcükleri Üzerine bir Çalışma. *Denizcilik Dergisi*, 2012/60. Eylül-Ekim sayısı. ss. 22-26

Mudrić, M. (2011). Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability. *Poredbeno pomorsko pravo*, 50(165), 217-268.

Murphy, M. N. (2012). The abundant sea: prospects for maritime non-state violence in the Indian Ocean. *Journal of the Indian Ocean Region*, 8(2), 173-187.

Mwangura, A. (2011). VLCC Irene SL Freed by Pirates. http://www.somaliareport.com/index.php/post/477/VLCC_Irene_SL_Freed_By_Pirates (27.04.2015)

Nanda, V. E. ve Piracy, M. (2011). How Can International Law and Policy Address This Growing Global Menace?'. *Governing Ocean Resources*, 204.

Nanda, V. P. (2010). Maritime Piracy: How Can International Law and Policy Address This Growing Global Menace. *Denv. J. Int'l L. & Pol'y*, 39, 177.

Nanda, V. P. ve Bellish, J. (2013). Moving from crisis management to a sustainable solution for Somali piracy: selected initiatives and the role of international law. *Case W. Res. J. Int'l L.*, 46, 43.

NATO, (The North Atlantic Treaty Organization) (2015). MARCOM Factsheet. Operation Ocean Shield. <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx> (24.02.2016).

Nelson, E. S. (2012). Maritime terrorism and piracy: Existing and potential threats. *Global Security Studies*, 3(1), 15-28.

NOAA (National Oceanic Atmospheric Administration) (Tarih yok). Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing. http://www.nmfs.noaa.gov/ia/iuu/iuu_overview.html (11.10.2015)

NSC (Neptune Security Group) (2016). Protecting Ships And Seafarers Through Effective Deterrent. <http://www.neptunemaritimesecurity.com/maritime-security/> (15.02.2016).

NTV (2010). Korsanların kaçırdığı Türk gemisi serbest. <http://www.ntv.com.tr/dunya/korsanlarin-kacirdigi-turk-gemisi-serbest,gpq1GiIRmEOZ1wi-c6YtQg> (25.04.2016).

OBP (Oceans Beyond Piracy) (2012). The Economic Cost of Somali Piracy 2011 http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf (08.03.2016)

OBP (Oceans Beyond Piracy) (2013). The Economic Cost of Somali Piracy 2012 http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop2012final_2.pdf (08.03.2016)

OBP (Oceans Beyond Piracy) (2014). The Economic Cost of Somali Piracy 2013 <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-Digital.pdf> (09.03.2016)

OBP (Oceans Beyond Piracy) (2015). The State of Maritime Piracy 2014: Assessing The Economic and Human Cost <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2014ExecutiveSummary.pdf> (09.03.2016).

Osterblom, H., Constable, A., ve Fukumi, S. (2011). Illegal fishing and the organized crime analogy. *perception*, 6, 7.

Öktem, E. ve Kurtdarcan, B. R. (2011). *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık - Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla*, Kaptan Yayıncılık, Denizler Kitabevi, Nisan 2011.

Özalp, O. N., (2009). Özel Güvenlik Ve Askeri Firmaların Uluslararası Hümaniter Hukuka Göre Statüsü Ve Montreaux Dokümanı Bağlamında Yeni Arayışlar. İÜHFM C. LXVII, S.1-2, s. 57-78, 2009.

Özdamar, K. (2003). Modern Bilimsel Araştırma Yöntemleri. Eskişehir: Kaan Kitabevi.

Özdemir, H. (2010). Güvenlik Hizmetlerinin Uygulanması Çerçevesinde Türkiye'deki Özel Güvenlik Hizmetleri. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı. Yönetim Bilimleri Dalı. Ankara.

Özdevecioğlu, M., & Aksoy, M. S. (2005). Organizasyonlarda Sabotaj: Türleri, Amaçları, Hedefleri Ve Yönetimi. C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 6, Sayı 1, 2005

Özer, D. (2010). *Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler*, Doktora Tezi.Sosyal Bilimler Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Öztürk, B. (2015). Nature and extent of the illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing in the Mediterranean Sea. *Nature*, 21(1).

Parfomak, P. W. ve Frittelli, J. (2007). Maritime security: Potential terrorist attacks and protection priorities. LIBRARY OF CONGRESS WASHINGTON DC CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE.

Parsons, D. M. (2010). Protecting the booty: creating a regulatory framework to govern increased use of private security companies in the fight against pirates. *Tul. Mar. LJ*, 35, 153.

Pastore, F., Monzini, P. ve Sciortino, G. (2006). Schengen's soft underbelly? Irregular migration and human smuggling across land and sea borders to Italy.*International Migration*, 44(4), 95-119.

Percy, S. (2012). Regulating the private security industry: a story of regulating the last war. *International Review of the Red Cross*, 94(887), 941-960.

Perl, R. ve O'Rourke, R. (2001). Terrorist attack on USS Cole: background and issues for congress. Congressional Research Service, Library of Congress.

Petrig, A. (2013). The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates. *International and Comparative Law Quarterly*, 62(03), 667-701.

Pizor, B. E. (2012). Lending an Invisible Hand to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy. *Case W. Res. J. Int'l L.*, 45, 545.

Ploch, L., Blanchard, C. M., O'Rourke, R., Mason, R. C. ve King, R. O. (2011). Piracy off the Horn of Africa. Library of Congress Washington Dc Congressional Research Service.

Prakash, M. S. (2002, December). Maritime Terrorism (2002): Threats to Port and Container Security and Scope for Regional Cooperation. In *12th Meeting of the Council for Security and Cooperation in the Asia-Pacific (CSCAP) Working Group on Maritime Cooperation, Singapore*

Radikal, (2015). TCG Gemlik, Deniz Haydutluğuyla Mücadele İçin Uğurlandı. <http://www.radikal.com.tr/mugla-haber/tcg-gemlik-deniz-haydutluguyla-mucadele-icin-ugurlandi-1409666/> (13.02.2016).

Randelzhofer, A. ve Dörr, O. (2002). Article 2 (4). *The Charter of the United Nations: a commentary*, 1.

Renée de Nevers, (2015). State interests and the problem of piracy: comparing US and UK approaches to maritime PMSCs. *Ocean Development & International Law*, 46(2), 153-166.

Resmi Gazete. (2004a). Türk Ceza Kanunu. Sayı: 25611. 12 Ekim 2004. Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü.

Resmi Gazete. (2004b). Türk Ceza Kanunu. Sayı: 25504. 26 Haziran 2004. Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/06/20040626.htm#2> (22.04.2016)

Richards, K. (2004). The trafficking of migrant workers: what are the links between labour trafficking and corruption?. *International Migration*, 42(5), 147-168.

Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å., Chapin, F. S., Lambin, E. F. ve Foley, J. A. (2009). A safe operating space for humanity. *Nature*, 461(7263), 472-475.

Rodrigue, J. P. (2004). Straits, passages and chokepoints: a maritime geostrategy of petroleum distribution. *Cahiers de géographie du Quebec*, 48(135), 357-374.

Rubin, A. (1998). *The Law of Piracy* (2. Baskı). New York: Transnational Publishers.

Safety4Sea (2012). "Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings" January

SAMI (Security Association for the Maritime Industry). (2012). Standards for Private Maritime Security Company (PMSC) Accreditation. http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/sami_standard_executive_summary.pdf (21.02.2016).

Scavelli, M. G. (2010). Uncharted Waters: The Private Sector's Fight Against Piracy on the High Seas. *Brooklyn Law Review*, 76(1), 8.

Schaub Jr, G. ve Franke, V. (2010). *Contractors as Military Professionals?*. Army War Coll Carlisle Barracks Pa.

Schneider, P. (2012). German maritime security governance: a perspective on the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 8(2), 142-164.

Schreier, F. ve Caparini, M. (2005). *Privatising security: Law, practice and governance of private military and security companies*. Geneva Centre for the Democratic Control Armed Forces.

SeaGuardian (2016). Sea Gurdian Services, Maritime Security Operatives. <http://www.sguardian.com/services/maritime-security-operatives>

Sertkaya, Y. (2015). *Vardiya Zabitliğinde Yeterlilik Kriterleri*. Deniz Ticareti Dergisi Mayıs 2015.

Seybolt, T. B. (2002). "Major Armed Conflicts", SIPRI Yearbook, Oxford: Oxford University Press, 2002, sayfa: 15-75.

Sinai, J., (2004). "Future Trends in Worldwide Maritime Terrorism," *Connections: The Quarterly Journal*, Vol. 3, No. 1, March 2004, pp. 49–66.

Singer, P. W. (2009). *Wired for war: The robotics revolution and conflict in the 21st century*. Penguin.

Singer, P. W. (2011). *Corporate warriors: The rise of the privatized military industry*. Cornell University Press.

Singer, P. W. ve Bason, L. (2004). *The Private Military Industry and Iraq: What have we learned and where to next?* (p. 6). Geneva: Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces.

Soybaşı, F.N. (2014). Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi. T.C.Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.

Sözcü (2016). Türk gemisine Nijerya açıklarında korsan baskını: 6 denizci kaçırıldı. <http://www.sozcu.com.tr/2016/dunya/turk-gemisine-korsan-baskini-1178586/> (25.04.2016).

Spearin, C. (2010). A private security solution to Somali piracy? The US call for private security engagement and the implications for Canada. *Naval War College Review*, 63(4), 56.

Spearin, C. (2012). Private Military and Security Companies v. International Naval Endeavours v. Somali Pirates A Security Studies Perspective. *Journal of International Criminal Justice*, 10(4), 823-837.

Spearin, C. (2014). PROMISING PRIVATEERS? Understanding the Constraints of Contemporary Private Security. *Naval War College Review*, Spring 2014, Vol. 67, No. 2. 97-116.

Stelter, L. (2015). *Securing the Nation's Ports Against Cyberterrorism*, Maritime Cyber Security Learning Seminar and Symposium at CCICADA Report. <http://inhomelandsecurity.com/securing-the-nations-ports-against-cyberterrorism> (26.09.2015)

Struwe, L. B. (2012). Private security companies (PSCs) as a piracy countermeasure. *Studies in Conflict & Terrorism*, 35(7-8), 588-596.

SUA (Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Of Violence Against The Safety Of Maritime Navigation) (2005). *Sua Convention And 2005 Protocol Text*. <http://cns.miis.edu/inventory/pdfs/aptmaritime.pdf> (21.07.2015)

Sumaila, U. R., Alder, J., & Keith, H. (2006). Global scope and economics of illegal fishing. *Marine Policy*, 30(6), 696-703.

Symmons, C. R. (2012). Embarking vessel protection detachments and private armed guards on board commercial vessels: International legal consequences and problems under the law of the sea. *Mil. L. & L. War Rev.*, 51, 21.

Szyliowicz, J. S. (2014). The Dimensions of Maritime Security, *Global Maritime Security New Horizons*, Multinational Maritime Security Centre of Excellence, Temmuz 2014 İstanbul, Türkiye

Şahin, E. (2011). Deniz Alanlarında Güvenlik Uygulamalarındaki Gelişmeler, Deniz Haydutluğu İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. Deniz Politikası Anabilim Dalı

Şen, B. (2009). Ve 'Horizon-1' serbest. <http://www.milliyet.com.tr/ve--horizon---serbest/guncel/haberdetayarsiv/06.10.2009/1146902/default.htm> (25.04.2016).

Tağraf, H., & Arslan, N. T. (2003). Kriz Oluşum Süreci Ve Kriz Yönetiminde Proaktif Yaklaşım

Tanaka, Y. (2015). *The international law of the sea*. Cambridge University Press.

Telegraph. (2008). Hijacked ship anchors off Somali coast
<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/3477952/Hijacked-ship-anchors-off-Somali-coast.html> (27.04.2015).

Tempest, M. (2012). Legal Consideration For Private Naval Company Armed Anti-Piracy Escorts. *Maritime Private Security Responses To Piracy, Terrorism And WaterBorne Security Risks in the 21st Century*. 86-98. New York.

The Paris Declaration Respecting Maritime Law, 16 April 1856,
http://avalon.law.yale.edu/19th_century/decparis.asp, (16.11.2015).

Thorp, A. (2012). "Preventing and Prosecuting Piracy at Sea: Legal Issues." Commons Library Standard Note SN06237. House of Commons Library.
www.parliament.uk/business/publications/research/briefing-papers/SN06237/preventing-and-prosecuting-piracy-atsea-legal-issues (09.03.2016).

Topal, A. H. (2010). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Mücadele Yöntemleri. 59(1), 99-130.

Tremblay, M. ve Karbassi, C. (2011). Corruption and Human Trafficking. Transparency International TI Working Paper No.03/2011.
http://www.ungift.org/doc/knowledgehub/resource-centre/CSOs/TI-Working_Paper_Human_Trafficking_28_Jun_2011.pdf (07.10.2015).

Tuerk, H. H. (2008) 'Combating Terrorism at Sea–The Suppression of Unlawful Act against the Safety of Maritime Navigation'. *U. Miami Int'l & Comp. L. Rev.*, 15, 337. Harvard Research in International Law, (1932). Draft Convention on Piracy with Comments

Tuvey, E. R. (2012). A New Standard in Contracts for Private Security Providers on Ships: A Critical Review of BIMCO's GUARDCON.

U.S. Coast Guard (USCG). (2004). *A Newsletter for Coast Guard and NOAA Retirees "Semper Paratus"* Ninsan 2004. Sayı II

Uçkun, G., Yüksel, A., Demir, B., (2012). Özel Güvenlik Sektörünün Türkiye'deki Rolü ve Dünya'daki Konumu. *Electronic Journal of Vocational Colleges*. 22-30. Aralık 2012.

UDHB (Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı) (2013). Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı. T.C. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.

UDHB (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı). (2014) Mevzuat Bilgi Sistemi. <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx> (11 Aralık 2014)

UDHB (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı). (2016). Deniz Haydutluğunun Güncel İstatistik Verilerİşığında Farklı Yönlerden İncelenmesi ve Çözüm Önerileri. Maritime Security Interagency Coordination Workshop 21-24 MAR 2016.

Udum, Ş. (2014).Nuclear Terrorism and Maritime Security, *Global Maritime Seucirty New Horizons*, Multinational Maritime Security Centre of Excellence, Temmuz 2014 İstanbul, Türkiye

UK Department for Transport (2015). Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances. Version 1.3. Aralık 2015.

UN (United Nations) (2008). Oceans and the law of the sea: Report of the Secretary-General. Sixty-third session Oceans and the law of the sea. Döküman: A/63/63/Add.1.

UN (United Nations) (2012). United Nations Documents on Piracy. Security Council resolutions on piracy of the coast of Somalia. http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm (23.04.2016).

UN (United Nations) (2015). *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 3 October 2014* http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (13 Temmuz 2015)

UN (United Nations) (2015b). Smuggling of migrants by sea. *Working Group on the Smuggling of Migrant*. Conference of the Parties to the United Nations Convention against Transnational Organized Crime. Vienna, 2015 <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V15/060/78/PDF/V1506078.pdf?OpenElement> (07.10.2015)

UNCLOS. (1982) 'United Nations Convention On The Law Of The Sea', United Nations, December 10, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (13.07.2015)

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). (2013). *Review of Maritime Transport 2013*.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). (2014). *Review of Maritime Transport 2014*.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). (2015). *Review of Maritime Transport 2015*.

UNDP (United Nations Development Programme in the Republic of Croatia). (2009) "On Citizen Perception Of Safety And Security In The Republic Of Croatia"

UNITAR (United Nations Institute for Training and Research). (2014). UNOSAT Global Report on Maritime Piracy a geospatial analysis 1995-2013.

UNODC (United Nations Office On Drugs And Crime). (2004). *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime And The Protocols Thereto*. Vienna. https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/organised-Crime/United_Nations_Convention_Against_Transnational_Organized_Crime_And_The_Protocols_Thereto.Pdf (08.10.2015)

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2009a). *World Drug Report 2009*. United Nations Office on Drugs and Crime, Vienna.

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2009b). *Organized Crime and its Threat to Security Tackling a Disturbing Consequence of Drug Control*, Commission on Narcotic Drugs, Fifty-second Session and Commission on Crime Prevention and Criminal Justice, Eighteenth Session. https://www.unodc.org/documents/drug-treatment/CND_09ED_final%20paper.pdf (07.10.2015)

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2011). *Smuggling of Migrants by Sea*. United Nations Office on Drugs and Crime. *Issue Paper*.

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2013). *Corruption and the smuggling of migrants*. Vienna: United Nations Office on Drugs and Crime. *Issue Paper Vienna*.

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2014a). *Activities of the United Nations Office on Drugs and Crime to promote the implementation of the provisions on international cooperation in the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*. Seventh Session of the Conference of the Parties. <http://daccess-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V14/045/46/PDF/V1404546.pdf?OpenElement> (07.10.2015)

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2014b). *World Drug Report 2014*. UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME Vienna

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2014c). The Illicit Drug Trade through South-Eastern Europe.

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2014d). and the Netherlands, Public Prosecution Service.

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2015). *World Drug Report 2015*. United Nations Office on Drugs and Crime, Vienna

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2015b). Afghan Opiate Trafficking through the Southern Route.

UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2015c). Migrant Smuggling. <https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/smuggling-of-migrants.html> (07.10.2015)

Van der Meijden, L. R. (2008). *The influence of modern piracy on maritime commercial transport*. Doktora Tezi, Erasmus Üniversitesi, Rotterdam.

Van Hespen, I. (2014). Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements. *J. Mar. L. & Com.*, 45, 361-479.

Warner, L. A. (2010). Pieces of eight: An appraisal of US Counterpiracy Options in the Horn of Africa. *Naval War College Review*, 63(2), 61.

WCO (World Custom Organization), (2011). Replies to the Questionnaire on Customs Requirements Concerning the Control of Firearms and Ammunition on Board Ships for Use by Privately Contracted Armed Security Personnel (Pcasp)

Wilkinson, P., (1986). "Terrorism and the Maritime Environment", *Violence at Sea: A Review of Terrorism, Acts of War, and Piracy, and Countermeasures to Prevent Terrorism*, Paris: International Chamber of Commerce Pub., 1986, pp. 27–41.

William, D. M. (2009). *Analysis of the strategy to combat maritime piracy*. Army Command and General Staff Coll Fort Leavenworth Ks

Williams, S., O. (2015). Soft-Law Industry Guidelines Fostering Maritime Security Compliance. The Corbett Centre for Maritime Policy Studies Defence Studies Department.

Yazıcıoğlu, Y. ve Erdoğan, S. (2004). SPSS Uygulamalı Bilimsel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Detay Yayıncılık.

Yılmaz, S. (2007). 21.nci Yüzyılda Güvenlik Alanının Yeni Sivil Aktörleri: Özel Askeri Şirketler ve Kontratçı Firmalar

Zabyelina, Y. G. (2014). The “fishy” business: a qualitative analysis of the illicit market in black caviar. *Trends in Organized Crime*, 17(3), 181-198.

Zogo, R., (2009). Değişen Kamu Güvenliği Anlayışı: Özel Güvenlik Hizmeti Sunan Ve Satın Alanlar Arasındaki Memnuniyet İlişkisi. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi. Trakya Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü



EKLER

EK-1

Anket Formu

Sayın Katılımcı,
DEÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, “Denizcilikte, Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi” yüksek lisans programı çerçevesinde **Yrd.Doç.Dr. Kpt. Barış KULEYİN** danışmanlığında yürüttüğüm “Deniz Haydutluğuna Karşı Gemilerin Özel Deniz Güvenlik Şirketlerini Tercih Etmesinin Nedenleri Üzerine Bir Çalışma: Türk Gemiadamlarının Algısı” adlı tezde kullanılmak üzere bir anket çalışması yapmaktayız. Sorulara vereceğiniz yanıtlar isim belirtilerek yayınlanmayacak ve bu çalışma dışında başka bir amaçla kullanılmayacaktır. Lütfen yalnızca size uygun olan cevapları işaretleyiniz/yanıtlayınız. Zamanınız ve duyarlılığınız için teşekkür ederim.

Arş. Gör. Taha Talip TÜRKİSTANLI
Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi

Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP) - Özel Deniz Güvenlik Şirketi (ÖDGŞ)

Bölüm 1 – Profil Bilgisi

Lütfen aşağıdaki maddelerde size ait bilgilere en uygun olanları işaretleyiniz.

1. Ad Soyad (isteğe bağlı):
2. Yaşınız:.....
3. Departmanınız: Güverte () Makina ()
4. Çalıştığınız gemideki göreviniz:
5. Toplam deniz hizmet süreniz:.....
6. Ağırlıklı olarak çalıştığınız gemi tipi: Tanker () Dökme Yük () LNG/LPG () Konteyner () Ro-Ro () Yolcu () Diğer ().....
7. Sizce güvenlik devletlerin mi görevidir ? Evet () Hayır ()
8. Sizce güvenlik için ekstra ücret ödenmeli midir? Evet () Hayır ()
9. ÖDGŞ’lerinin yasal sorumluluklarını biliyor musunuz? Evet () Hayır ()
10. ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmak sizi rahatsız eder mi? Evet () Hayır ()
11. ÖDGŞ kullanan bir gemide çalışmış bir tanıdığınız var mı? Evet () Hayır ()
12. ÖDGŞ kullanan bir gemide çalıştınız mı ? Evet () Hayır ()

(12. soruya “Evet” cevabını verdiğiniz soruları yanıtlayınız.)

13. Silahlı özel gemi güvenlik personeli (SÖGGP) ile aynı gemide bulunduktan sonra bu personele bakış açınız değişti mi ?

Olumlu şekilde değişti () Olumsuz şekilde değişti () Değişmedi ()

14. Çalıştığınız geminin **hangi bölgelerde** ve **kaç kere** ÖDGŞ kullandığını belirtiniz.

(Birden fazla işaretleyebilirsiniz.)

<u>Bölge</u>	<u>Sayı</u>
Doğu Afrika (Afrika Boynuzu, Somali kıyıları, Aden Körfezi)	()
Batı Afrika (Nijerya açıkları, Gine Körfezi)	()
Hint Okyanusu	()
Basra Körfezi – Umman Körfezi	()
Güney Çin Denizi	()
Güney Amerika	()
Diğer.....	()

15. ÖDGŞ kullanan geminin **bayrağını** ve **kaç kere** ÖDGŞ kullandığını belirtiniz.

(Birden fazla işaretleyebilirsiniz.)

<u>Bayrak</u>	<u>Sayı</u>
Türkiye	()
Malta	()
Panama	()
Liberya	()
Marshall Island	()
Diğer.....	()

Bölüm 2 – ÖDGŞ ile İlgili Genel Algı

Lütfen aşağıdaki ifadelerde Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP)(Guard) ve Özel Deniz Güvenlik Şirketi (ÖDGŞ) hakkında görüşlerinizi belirten kutucuğu işaretleyiniz.	1.Hiç Katılmıyorum 2.Katılmıyorum 3.Emin Değilim 4.Katılıyorum 5.Tamamen Katılıyorum				
	1	2	3	4	5
1. Özel deniz güvenlik şirketi tanımını duyunca aklıma silahlı koruma personeli gelir.					
2. Gemide silahlı personel olması beni rahatsız eder.					
3. ÖDGŞ deniz haydutluğuna karşı etkili bir çözümdür.					
4. ÖDGŞ'nin sağladığı güvenlik bayrak devletinin sağladığından daha etkilidir.					
5. Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur.					
6. Deniz haydutluğu tehlikesi ÖDGŞ'ye ihtiyaç duyulmadan çözülebilir.					
7. ÖDGŞ'lerinin yaygınlaşması deniz haydutluğunu azaltmıştır.					
8. SÖGGP gemi yi korumada başarılıdır.					
9. SÖGGP gemi personeli ni korumada başarılıdır.					
10. Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih ederim.					
11. SÖGGP'nin askeri personelden farkı yoktur.					
12. ÖDGŞ bağlı olduğu devleti temsil eder.					
13. SÖGGP emekli asker olmalıdır.					
14. Beraber çalışacağım SÖGGP Türk asıllı olmalıdır.					
15. SÖGGP uniformalı olmalıdır.					
16. SÖGGP insan haklarına saygılıdır.					
17. SÖGGP yasalar çerçevesinde hareket eder.					
18. SÖGGP kaptanın emrindedir.					
19. SÖGGP tehlikeleri atlatmada gemi personeli ile birlikte çalışır.					
20. SÖGGP deniz haydutlarına karşı gereğinden fazla güç kullanmaktadır.					
21. SÖGGP'nin silah kullanması tehlikeyi artırır.					
22. SÖGGP'nin bulunduğu gemide silahlı yaralanma ihtimali daha yüksektir.					
23. SÖGGP gemideyken yaşanan silahlı yaralanmadan güvenlik şirketi sorumludur.					
24. SÖGGP'nin bulunduğu gemiye deniz haydutlarınca ateş açılma ihtimali daha yüksektir.					
25. SÖGGP'nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimali azdır.					

Bölüm 3 – ÖDGŞ ile yaşanan tecrübeler

Lütfen bu bölümü sadece özel deniz güvenlik şirketi kullanan gemide çalıştıysanız doldurun.

Sorular	Evet	Hayır
1. Genel olarak ÖDGŞ hizmetlerinden memnun kaldınız mı ?		
2. SÖGGP'nin tutumundan rahatsız oldunuz mu?		
3. SÖGGP ile fiziksel tartışma yaşadınız mı?		
4. SÖGGP ile sözlü tartışma yaşadınız mı?		
5. SÖGGP gemideyken silahlı yaralanma yaşandı mı ?		
6. SÖGGP gemideyken askeri birimlerle sorun yaşandı mı?		
7. SÖGGP silahlarını kullanmanıza izin verdi mi ?		
8. SÖGGP denizcilik konusunda bilgili miydi ?		
9. SÖGGP gemiye çıkmadan önce bir risk değerlendirmesi yaptınız mı ?		
10.SÖGGP sizi prosedürleri hakkında bilgilendirdi mi ?		
11.SÖGGP yaptığı işleri gemi kaptanına danıştı mı ?		
12.SÖGGP'nin silahları varış limanına bildirildi mi ?		
13.Gemide SÖGGP bulunduğu otoritelere bildirildi mi ?		
14.SÖGGP deniz haydutlarına karşı güç kullandı (ateş açtı) mı ?		
15.SÖGGP güç kullanmadan önce uyarı atışı yaptı mı ?		
16.SÖGGP güç kullanırken (ateş açarken) gemi personeline bilgilendirdi mi ?		
17.SÖGGP eşliğinde deniz haydutluğu talimleri yapıldı mı ?		
18.SÖGGP gemideyken role talimi yapıldı mı ?		
19.SÖGGP geminin role talimlerine katıldı mı ?		

SÖGGP/ÖDGŞ ile ilgili eklemek istediğiniz görüşleriniz:.....

Katkılarınız için teşekkürler.