

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

**ADEN KÖRFEZİ VE HİNT OKYANUSUNDA DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI**  
**KULLANILAN SİLAHLI ÖZEL GEMİ GÜVENLİK TİMLERİNE (SÖGGÜT) İLİŞKİN**  
**ÇALIŞMA**

**Levent BAHADIR**

**Danışman**

**Yrd.Doç.Dr.Nurser GÖKDEMİR IŞIK**

**İZMİR – 2015**

**YÜKSEK LİSANS**  
**TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI**

2012800503

**Üniversite** : Dokuz Eylül Üniversitesi  
**Enstitü** : Sosyal Bilimler Enstitüsü  
**Adı ve Soyadı** : LEVENT BAHADIR  
**Tez Başlığı** : Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda Deniz Haydutluğuna Karşı Kullanılan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) İlişkin Çalışma  
**Savunma Tarihi** : 09/11/2015  
**Danışmanı** : Yrd. Doç. Dr. Nurser GÖKDEMİR IŞIK

**JÜRİ ÜYELERİ**

| <b><u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u></b>  | <b><u>Üniversitesi</u></b> |
|------------------------------------|----------------------------|
| Yrd. Doç. Dr. Nurser GÖKDEMİR IŞIK | DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ   |
| Doç.Dr.Yusuf ZORBA                 | DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ   |
| Prof.Dr.A.Emre ÖKTEM               | GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ   |

**İmza**

Oybirliği ☒  
Oy Çokluğu ( )

LEVENT BAHADIR tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda Deniz Haydutluğuna Karşı Kullanılan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) İlişkin Çalışma" başlıklı Tezi ( ) / Projesi ( ) kabul edilmiştir.

**Prof.Dr. Mustafa Yaşar TINAR**  
Müdür

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**ADEN KÖRFEZİ VE HİNT OKYANUSUNDA DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI KULLANILAN SİLAHLI ÖZEL GEMİ GÜVENLİK TİMLERİNE(SÖGGÜT) İLİŞKİN ÇALIŞMA**” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

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

Levent BAHADIR

## DECLARATION

I hereby declare that this master's thesis titled as “ **A STUDY ON PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL (PCASP) USED AGAINST PIRACY IN GULF OF ADEN AND INDIAN OCEAN**” has been written by myself in accordance with the academic rules and ethical conduct. I also declare that all materials benefited in this thesis consist of the mentioned resources in the reference list. I verify all these with my honour.

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

Levent BAHADIR



## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

**Aden Körfezi Ve Hint Okyanusunda Deniz Haydutluğuna Karşı Kullanılan  
Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) İlişkin Çalışma**

Levent BAHADIR

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi Programı

Tarihin eski çağlarından beri var olan deniz haydutluğu faaliyetleri günümüzde de devam etmektedir. Özellikle 2008-2012 yılları arasında Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu deniz haydutluğu bakımından yoğunluk yaşanan bölgelerin başında gelmekteydi. 2012 yılından itibaren bu bölgelerde deniz haydutluğu faaliyetleri düşüşe geçmiştir. Bu düşüşün en büyük sebebinin ticari gemilerde konuşlanan SÖGGÜT olduğu değerlendirilmektedir. Bugüne kadar SÖGGÜT tarafından korunan hiçbir ticari gemi, deniz haydutları tarafından, teşebbüs edilmesine rağmen kaçırılamamıştır. Ancak SÖGGÜT' ün başarı sağlaması bile ticari gemide silahlı personel bulunmasının sektörde çeşitli kaygılara yol açmasına engel olamamıştır.

Bu çalışma kapsamında öncelikle güvenliğin özelleştirilmesi ve bu bağlamda denizde özel güvenlik uygulamalarının tarihi gelişimi, uluslararası deniz hukukuna göre SÖGGÜT uygulaması ve hukukî sorun teşkil eden temel hususlar, konu hakkındaki devletlerin ve denizcilik çevrelerinin kabul ettiği standartlar incelenmiş ve SÖGGÜT için geçerli hukukî bir temelin mevcut olduğu tespit edilmiştir.

Bir kez SÖGGÜT hakkındaki hukukî alt yapı ortaya konulduktan sonra sınırlı sayıdaki örnek olay analizi üzerinden SÖGGÜT faaliyetlerinin en az düzenlenen boyutunu teşkil eden personele ilişkin bireysel özellikler ve SÖGGÜT kullanım konseptine yönelik bir taslak ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Bahse konu taslak oluşturulurken özel güvenliğin giderek yaygın olarak kullanılması neticesinde deniz haydutlarının değişen koşullarda hedeflerine ulaşması için daha fazla şiddete başvuracağı, dolayısıyla denizde tehlikeli bir silahlı angajman ortamının doğabileceği öngörüsünden hareket edilmiştir.

**Anahtar sözcükler: Deniz haydutluğu, uluslararası deniz hukuku, SÖGGÜT, kuvvet kullanımı, SÖGGÜT şahsi özellikler.**

## **ABSTRACT**

### **Master's Thesis**

#### **A Study On Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) Used Against Piracy In Gulf Of Aden And Indian Ocean**

**Levent BAHADIR**

**Dokuz Eylül University**

**Graduate School of Social Sciences**

**Department of Marine Transportation Engineering**

**Master's Degree in Maritime Safety, Security and Environmental Management**

Maritime piracy activities which has existed since ancient ages still continue nowadays. Particularly Gulf of Aden and West Indian Ocean were hot spots for piracy activities between 2008 and 2012. But piracy activities has begun to decrease in those regions from 2012. It is considered that PCASP which deployed on merchant vessel is the most efficient reason for decrease of piracy activities. Eventhough pirates's attempts, there is no any merchant vessel which is protected by PCASP hijacked successfully until now. However success of PCASP againts pirates was not enough to prevent concerns about carrying of weapons on board in maritime sector.

In this study, first it is examined that privatization of security and in this scope historical development of maritime private security applications, use of PCASP and its main legal issues in accordance with international law of the sea, standards of states and maritime stake holders, then it is appeared that existance of legal frame for PCASP. After legal frame of PCASP is expressed once, it is tried to find out that personal qualifications, which less regulated issue of PCASP, under the analysis of limited incidents and a draft about concept for use of PCASP.

While the draft has been created, it is moved from prediction on more dangerous engagements at sea and escalation of violence by pirates who try to reach their aims under the changing situation because of growing up of use of PCASP.

**Keywords:** Piracy, law of the sea, PCASP, use of force, PCASP personal qualifications.

**ADEN KÖRFEZİ VE HİNT OKYANUSUNDA DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI  
KULLANILAN SİLAHLI ÖZEL GEMİ GÜVENLİK TİMLERİNE (SÖGGÜT) İLİŞKİN  
ÇALIŞMA**

**İÇİNDEKİLER**

|                         |             |
|-------------------------|-------------|
| <b>TEZ ONAY SAYFASI</b> | <b>ii</b>   |
| <b>YEMİN METNİ</b>      | <b>iii</b>  |
| <b>TÜRKÇE ÖZET</b>      | <b>iv</b>   |
| <b>ABSTRACT</b>         | <b>vi</b>   |
| <b>İÇİNDEKİLER</b>      | <b>viii</b> |
| <b>KISALTMALAR</b>      | <b>xi</b>   |
| <b>TABLolar LİSTESİ</b> | <b>xiii</b> |
| <b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> | <b>xiv</b>  |
| <b>GİRİŞ</b>            | <b>1</b>    |

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**DENİZ HAYDUTLUĞUNUN SOMALİ'DE ORTAYA ÇIKIŞI**

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.1. MODERN ÇAĞIN DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNE ETKİSİ</b>       | <b>4</b>  |
| <b>1.2. SOMALİ VE DENİZ HAYDUTLUĞU</b>                                | <b>9</b>  |
| <b>1.3. SOMALİ KAYNAKLI DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINAN TEDBİRLER</b> | <b>14</b> |



## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **GÜVENLİĞİN ÖZELLEŞMESİ VE TİCARİ GEMİLERDE SİLAHLI KORUMANIN GÜNDEME GELİŞİ**

|                                                                                |           |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>2.1. SOĞUK SAVAŞIN SONA ERMESİNİN ETKİLERİ</b>                              | <b>22</b> |
| 2.1.1. SSCB'nin Dağılması                                                      | 22        |
| 2.1.2. Irak ve Afganistan Savaşları                                            | 24        |
| <b>2.2. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ</b>                                     | <b>27</b> |
| <b>2.3. ASKERİ GEMİ GÜVENLİK TİMLERİ VE SÖGGÜT</b>                             | <b>33</b> |
| <b>2.4. SOMALİ KAYNAKLI DENİZ HAYDUTLUĞUNUN DÜNYA EKONOMİSİNE<br/>ETKİLERİ</b> | <b>36</b> |

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **SÖGGÜT PERSONELİNİN TİCARİ GEMİLERDE KONUŞLANDIRILMASININ BERABERİNDE GETİRDİĞİ TEMEL HUKUKİ SORUNLAR**

|                                                                                                         |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>3.1. 1982 TARİHLİ BMDHS HÜKÜMLERİ KAPSAMINDA SÖGGÜT<br/>UYGULAMASININDEĞERLENDİRİLMESİ</b>           | <b>48</b> |
| 3.1.1. Farklı Deniz Yetki Alanlarında Seyreden Ticari Gemilerde<br>SÖGGÜT Konuşlanmasının Düzenlenmesi  | 49        |
| 3.1.2. SÖGGÜT' ün Deniz Haydutluğu ile Mücadele Hükümlerine<br>Uyumluluğu                               | 57        |
| 3.1.3. Devletlerin SÖGGÜT Üzerinde Cezai Yargı Yetkisi                                                  | 58        |
| <b>3.2. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARINA KARŞI KUVVET KULLANIMI:<br/>MEŞRU MÜDAFAA HAKKI VE SINIRLARI</b> | <b>59</b> |
| <b>3.3. GEMİ KAPTANI VE SÖGGÜT ARASINDAKİ İLİŞKİ</b>                                                    | <b>61</b> |

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **UYGULAMADA KARŞILAŞILAN SÖGGÜT PERSONELİ KAYNAKLI SORUNLAR IŞIĞINDA DENİZDE ÖZEL GÜVENLİĞİN ETKİN VE HUKUKA UYGUN ŞEKİLDE İCRA EDİLMESİ İÇİN SÖGGÜT PERSONELİ, DONANIMI VE KULLANIMI ÜZERİNE TAVSİYELER**

|                                                                                                                   |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>4.1. “SÖGGÜT UYGULAMASINDA SÖGGÜT PERSONELİ KAYNAKLI<br/>ORTAYA ÇIKAN PROBLEMLER” İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA</b> | <b>68</b>      |
| 4.1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı                                                                               | 68             |
| 4.1.2. Araştırmanın Önemi                                                                                         | 69             |
| 4.1.3. Araştırmanın Kapsamı, Varsayım Ve Kısıtları                                                                | 70             |
| 4.1.4. Araştırmanın Yöntemi                                                                                       | 71             |
| 4.1.5. “Avocet Olayı” Çerçevesinde Örnek Olay İncelemesi                                                          | 72             |
| <b>4.2. ŞAHSİ ÖZELLİKLER</b>                                                                                      | <b>75</b>      |
| 4.2.1. Sağlık Durumu                                                                                              | 75             |
| 4.2.2. Mevzuat Hakkında Bilgi                                                                                     | 77             |
| 4.2.3. Adli Sicil Kaydı                                                                                           | 77             |
| 4.2.4. Fiziki Yeterlilik                                                                                          | 79             |
| 4.2.5. Ateşli Silah Kullanma                                                                                      | 80             |
| 4.2.6. Deniz Tecrübesi                                                                                            | 82             |
| 4.2.7. Bölge Tecrübesi                                                                                            | 84             |
| 4.2.8. Yabancı Dil                                                                                                | 88             |
| 4.2.9. Sıhhi Müdahale Eğitimi                                                                                     | 89             |
| <b>4.3. SÖGGÜT LİDERİ</b>                                                                                         | <b>89</b>      |
| <b>4.4. SİLAH VE MÜHİMMAT SEÇİMİ</b>                                                                              | <b>90</b>      |
| <b>4.5. GEREKLİ TEÇHİZAT</b>                                                                                      | <b>92</b>      |
| <b>4.6. SÖGGÜT TARAFINDAN KUVVET KULLANIMI</b>                                                                    | <b>95</b>      |
| <br><b>SONUÇ</b>                                                                                                  | <br><b>101</b> |
| <br><b>KAYNAKÇA</b>                                                                                               | <br><b>108</b> |

## KISALTMALAR

|                   |                                                                                     |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AB</b>         | Avrupa Birliği                                                                      |
| <b>ABD</b>        | Amerika Birleşik Devletleri                                                         |
| <b>AIS</b>        | Automatic Identification System                                                     |
| <b>AK</b>         | Automatic Kalashnikov                                                               |
| <b>ATP</b>        | Allied Tactical Publication                                                         |
| <b>AVPD</b>       | Autonomous Vessel Protection Detachment                                             |
| <b>BM</b>         | Birleşmiş Milletler                                                                 |
| <b>BMDHS</b>      | Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi                                         |
| <b>BMP</b>        | Best Management Practice                                                            |
| <b>BIMCO</b>      | Baltic and International Maritime Council                                           |
| <b>CGPCS</b>      | Contact Group on Piracy Off Coast of Somalia                                        |
| <b>CMF</b>        | Combined Maritime Forces                                                            |
| <b>DM</b>         | Deniz Mili                                                                          |
| <b>FARC</b>       | Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia<br>(Kolombiya Devrimci Silahlı Güçleri) |
| <b>GKRY</b>       | Güney Kıbrıs Rum Yönetimi                                                           |
| <b>HPG</b>        | HezenParastina Gel (Halk Savunma Güçleri)                                           |
| <b>HRA</b>        | High Risk Area                                                                      |
| <b>IAMSP</b>      | International Association Of Maritime Security Professionals                        |
| <b>ICOC</b>       | The International Code of Conduct for Private Security Service Providers            |
| <b>ICS</b>        | International Chamber of Shipping                                                   |
| <b>IMB</b>        | International Maritime Bureau                                                       |
| <b>IMO</b>        | International Maritime Organisation                                                 |
| <b>INTERCARGO</b> | International Association of Dry Cargo Shipowners                                   |
| <b>INTERTANKO</b> | International Association of Independent Tanker Owners                              |
| <b>INTERPOL</b>   | International Criminal Police Organization                                          |
| <b>IRTC</b>       | International Recommended Transit Corridor                                          |
| <b>ISM</b>        | International Safety Management                                                     |
| <b>ISO</b>        | International Organization For Standardization                                      |
| <b>ISPS</b>       | International Ship And Port Facilities Security                                     |
| <b>MEB</b>        | Münhasır Ekonomik Bölge                                                             |
| <b>MSC</b>        | Maritime Safety Committee                                                           |



|                |                                                                       |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>M/V</b>     | Merchant Vessel                                                       |
| <b>NATO</b>    | North Atlantic Treaty Organization                                    |
| <b>OBP</b>     | Ocean Beyond Piracy                                                   |
| <b>OCIMF</b>   | Oil Countries International Maritime Forum                            |
| <b>ÖDGŞ</b>    | Özel Deniz Güvenlik Şirketleri                                        |
| <b>PAS</b>     | Private Armed Security                                                |
| <b>PSA</b>     | Port Security Advisory                                                |
| <b>PKK</b>     | Partiya Karkeren Kurdistan (Kürdistan İşçi Partisi)                   |
| <b>RAPPICC</b> | Regional Anti Piracy Prosecution and Intelligence Coordination Center |
| <b>RPG</b>     | Rocket Propelled Grenade                                              |
| <b>SAMI</b>    | Security Association For Maritime Industry                            |
| <b>SAT</b>     | Sualtı Taarruz                                                        |
| <b>SBS</b>     | Special Boat Service                                                  |
| <b>SEAL</b>    | Sea Air Land                                                          |
| <b>SHADE</b>   | Shared Awareness and Deconfliction                                    |
| <b>SOF</b>     | Special Operation Forces                                              |
| <b>SÖGGÜT</b>  | Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timi                                       |
| <b>SOLAS</b>   | Safety Of Life At Sea                                                 |
| <b>SSCB</b>    | Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği                                |
| <b>STCW</b>    | Standards Of Training Certification And Watchkeeping                  |
| <b>TBB</b>     | Türkiye Barolar Birliği                                               |
| <b>UK</b>      | United Kingdom                                                        |
| <b>UKMTO</b>   | United Kingdom Maritime Trade Operations                              |
| <b>UNIC</b>    | United Nations Information Center                                     |
| <b>UNODC</b>   | United Nation Office on Drug and Crime                                |
| <b>US</b>      | United States                                                         |
| <b>USS</b>     | United States Ship                                                    |
| <b>VPD</b>     | Vessel Protection Detachment                                          |
| <b>WCO</b>     | World Custom Organization                                             |
| <b>WFP</b>     | World Food Programme                                                  |
| <b>YRB</b>     | Yüksek Riskli Bölge                                                   |

## TABLÖLAR LİSTESİ

|                                                                            |      |
|----------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>Tablo 1:</b> Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2011 | s.36 |
| <b>Tablo 2:</b> Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2012 | s.37 |
| <b>Tablo 3:</b> Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2013 | s.38 |
| <b>Tablo 4:</b> Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2014 | s.39 |
| <b>Tablo 5:</b> Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun 2011-2014 Maliyetleri  | s.42 |
| <b>Tablo 6:</b> Bazı Bayrak Devletlerinin SÖGGÜT Politikaları              | s.50 |
| <b>Tablo 7:</b> Bazı Kıyı devletlerinin SÖGGÜT Politikaları                | s.54 |
| <b>Tablo 6:</b> Bazı Ülkelerin SÖGGÜT Personel Standartları                | s.67 |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                                                      |      |
|----------------------------------------------------------------------|------|
| <b>Şekil 1:</b> Somali Haritası                                      | s.9  |
| <b>Şekil 2:</b> Somalili Deniz Haydutlarından Ele Geçirilen Silahlar | s.12 |
| <b>Şekil 3:</b> IRTC                                                 | s.15 |
| <b>Şekil 4:</b> Yüksek Riskli Bölge                                  | s.16 |
| <b>Şekil 5:</b> 1982 Tarihli BMDHS'ne Göre Deniz Yetki Alanları      | s.49 |
| <b>Şekil 6:</b> Dhow                                                 | s.84 |
| <b>Şekil 7:</b> Whaler                                               | s.85 |
| <b>Şekil 8:</b> Skif                                                 | s.86 |
| <b>Şekil 9:</b> Somalili Deniz Haydutları                            | s.87 |

## GİRİŞ

21. yüzyılın ilk yılları, uzun süredir çökmüş bir devlet olarak kabul edilen Somali'deki iç savaşın ülkede yarattığı şiddet ve karmaşanın açık deniz alanlarına sirayet etmesini beraberinde getirmiş ve tüm dünyada unutulmaya yüz tutmuş deniz haydutluğunun yeniden canlanması tehdidi baş göstermiştir. Nitekim 2005 yılından itibaren başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Dünya Gıda Programı (WFP) olmak üzere çeşitli uluslararası örgütler Somali açıklarındaki faaliyetlerin deniz haydutluğuna dönüşmesine yönelik endişeleri dile getirmeye başlamışlardır. Gerçekten de kısa süre sonra ticari gemilere yönelik olarak giderek artan silahlı saldırılar sonucunda fidye için gemiler kaçırılmış ve hukukî anlamda tanımladığı şekilde deniz haydutluğu faaliyetleri vuku bulmuştur.

Somali kaynaklı deniz haydutluğunun bu ani yükselişi karşısında denizcilik çevreleri ve devletler tarafından refleks niteliğinde çeşitli tedbirler uygulamaya alınmıştır. İktisadi planda küreselleşme ve özelleştirmenin revaçta olduğu bu dönemde, özel sektör de yaratıcılığı ve adaptasyon yeteneği ile konuya müdahil olma ve devletler tarafından deniz haydutluğuna karşı hayata geçirilen tedbirlerin eksiklerini tamamlama hususunda inisiyatif almakta gecikmemiştir. Alınan bu inisiyatifin sonucu olarak ticari gemilerin silahlı timlerce korunması gündeme gelmiş ve SÖGGÜT uygulaması ortaya çıkmıştır.

Günümüz itibari ile SÖGGÜT'ün denizcilik için yeniden gerçek bir tehdit halini almaya başlayan deniz haydutluğu ile mücadelede önemli bir aktör olarak ortaya çıktığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu düşünceden hareketle aşağıdaki satırlarda, giderek artan bir şekilde denizcilik çevrelerinde kabul gören bu yeni aktörün özelliklerinin en iyi şekilde kavranması ve dolayısıyla onun en etkin şekilde hizmet göstermesini sağlamak için gereken temel hususlar ortaya konulacak ve analiz edilecektir. Ancak oldukça kapsamlı, bakir ve karmaşık olan SÖGGÜT hakkında değerlendirmeler yapılırken; korsanlık ve deniz haydutluğunun tanımına, bunlar arasındaki benzerlik ve farklılıklara, ÖDGŞ'nin yapısına, bunların kuruluşunu, faaliyetlerini ve denetlenmesini düzenleyen ulusal ve uluslararası standart ve mevzuatlara, bu şirketlerin öncülleri olan Özel Askeri ve Güvenlik Şirketlerinin kara üzerinde icra ettiği ve hukukî anlamda silahlı çatışma olan faaliyetlerin düzenlenmesine yönelik Silahlı Çatışma Hukukuna okuyucunun asıl konudan uzaklaşmaması adına hiç ya da detaylıca değinilmemiştir.



Bu bağlamda tezin birinci bölümünde; modern çağda dünya üzerinde meydana gelen önemli gelişmelerin deniz haydutluğu ile ilişkisi incelenmiş, Somali'nin tarihi geçmişine kısaca değinilip deniz haydutluğunun bu topraklardan kaynaklanarak dünya deniz ticaretine nasıl tesir ettiği ortaya konulmuş ve Somali kaynaklı deniz haydutluğuna karşı uygulamaya alınan tedbirler açıklanmıştır. Tasvir niteliğindeki bu bölümün amacı, okuyucuya konu ile ilgili genel durumu ifade etmek ve müteakip bölüme ilişkin altyapı sağlamaktır.

Tezin ikinci bölümünde ise Soğuk Savaş sonrası askeri güvenliğin özelleşmesi konusu işlenmiş, hangi merhalelerden sonra SÖGGÜT kullanımına gelindiği incelenmiştir. Bu çerçevede SÖGGÜT'ün askeri versiyonu olarak kabul edilebilecek VPD uygulamasından bahsedilmiştir. Ayrıca Somali açıklarındaki deniz haydutluğunun dünya ekonomisine getirdiği maddi yükler ortaya konulmuş, bunların kayda değer bir bölümünün SÖGGÜT giderlerinden kaynaklandığı tespit edilmiştir.

Doğası gereği çok uluslu bir yapıya sahip olan denizcilik sektöründe yaşanacak hukukî bir sorun karmaşık ve çok taraflı olacaktır. Hal böyleyken, silah ve mühimmatla ilişkili olmasından dolayı SÖGGÜT ile ilgili hukukî sorunların beklenenden daha karmaşık olacağı değerlendirilmektedir. Tezin üçüncü bölümünde SÖGGÜT kullanıma ilişkin bazı temel uluslararası hukuk sorunları, mevcut düzenlemeler kapsamında ele alınmıştır. Bu bağlamda; farklı deniz yetki alanlarında seyreden ticari gemilerde SÖGGÜT uygulaması kapsamında silah bulundurulması ve mevcut hukukî düzenlemeler ışığında SÖGGÜT'ün kuvvet kullanımını da içeren yetki sınırlarının yanı sıra SÖGGÜT ve gemi kaptanı arasındaki ilişki incelenmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde ise SÖGGÜT personelinden kaynaklanan problemlere ilişkin bir araştırmaya yer verilmiştir. Araştırma yöntemi olarak örnek olay incelemesi tercih edilmiş ve açık kaynaklara yansıyan bir olayın analizi yapılmıştır. Bu analiz sonrası; siyasi, iktisadi ve hukukî alt yapısı ana hatları ile önceki bölümlerde çizilen SÖGGÜT işine talip olan personele ilişkin değerlendirmeler ele alınmıştır. Personelin şahsi özelliklerinin yanı sıra, tim liderinde olması gereken ayırt edici özelliklere ve SÖGGÜT tarafından kullanılan silah, teçhizat ve mühimmat konularına değinilmiştir. Ayrıca SÖGGÜT tarafından kuvvet kullanımına ilişkin esasların da ortaya konması hedeflenmiştir.

İkinci ve üçüncü bölümlerde incelenen askeri güvenliğin özelleşmesi ve bu bağlamda deniz güvenliğinin özel bir uygulamasının hukukî durumuna ilişkin konular aslında dördüncü bölümde ortaya konulan değerlendirmelerin altyapısını oluşturmaktadır. Bu tez çalışmasını farklı kılan husus ise ulusal ve uluslararası

düzenlemeler ve literatürde fazlaca değinilmeyen SÖGGÜT personel seçim kriterlerine ilişkin hususlardır. Açık denizde kuvvet kullanımına ilişkin genel bir görüş ve bu kapsamda referans gösterilecek kaynakları bulma konusunda problem yaşanmazken, SÖGGÜT personelin şahsi değerlendirmesine ilişkin benzer bir durum mevcut değildir ve eldeki dokümanlar yetersiz kalmaktadır.

Aslında konunun önemi şu şekilde ortaya çıkmaktadır; Somali kaynaklı deniz haydutluğunun etki alanlarına istinaden IMO tarafından Yüksek Riskli Bölge (HRA) ilan edilmiştir. Son yıllarda YRB'de ticari gemilerin korunması için sıklıkla SÖGGÜT uygulamasına başvurulmaktadır. Yeni oluşan bir sektör olması sebebiyle bazı standartların oluşmasının zaman alması doğaldır. Her ne kadar denizcilik sektörünün konuya ilişkin soru işaretleri olsa da şu ana kadar YRB'de SÖGGÜT koruması altındaki hiçbir ticari gemi kaçırılmadığından bu uygulama başarılı gözükmektedir. Ancak bu durum bugünün parametreleri ile başarı sağlamaktadır. Çünkü Somali'nin siyasi, ekonomik ve sosyal düzeyinde kayda değer bir gelişme olmadığı aşikârdır ve bu bağlamda deniz haydutlarının gemi kaçırma çabalarının süreceğini düşünmek yanlış olmayacaktır.

SÖGGÜT uygulaması Somalili deniz haydutları tarafından bugün itibari ile kullanılan taktik, teknik, silah ve teçhizatın karşısında başarılıdır. Somalili deniz haydutlarının bu parametrelerde birini ya da birkaçını kendi lehlerine olacak şekilde değiştirmesi durumunda sonucun ne olacağı meçhuldür.

Son birkaç yılda oluşarak denizcilik sektöründe kendine yer edinen SÖGGÜT hakkında bilgilendirici, konu hakkında yapılması planlanan ulusal düzenlemeler için özellikle SÖGGÜT personeli yetkinliği açısından yol gösterici nitelikte bir çalışma ortaya koymak, tezin amacı olarak belirlenmiştir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### DENİZ HAYDUTLUĞUNUN SOMALİ'DE ORTAYA ÇIKIŞI

#### 1.1. MODERN ÇAĞIN DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNE ETKİSİ

Devletlerin denizler üzerindeki kuvvet kullanma yetkisini özel şahıslar ile paylaşma uygulamasından vazgeçmesi sonucunda 1856 Paris Antlaşması ile yasaklanan korsanlık uygulamadan kaldırılırken, tarihin eski çağlarından beri tüm insanlığın ortak düşmanı(*hostis humani generis*) olan deniz haydutluğu tüm girişimlere rağmen tamamen ortadan kaldırılamamıştır (Öktem ve Kurtarcan, 2011: 15-16). Devletlerin otoritelerine karşı gelerek şahsi menfaat elde etmek amacıyla kuvvet kullanan, tarihin eski çağlarından beri suç sayılan deniz haydutluğu zaman zaman kendisini unuttursa da her seferinde farklı denizlerde yeniden ortaya çıkmış ve devletlerin önleme gayretlerine rağmen varlığını sürdürmüştür.

19. yüzyıldan başlayarak teknoloji konusunda yaşanan gelişmelerin denizcilik sektörüne uygulanmasının da etkisiyle, deniz haydutları tarafından uygulanan taktikler ve teknikler eski başarısını sergileyemediği görülmektedir. Nitekim 19. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte gemi yapımında tahta yerine metal tercih edilmesi, gemilerde tahrik sistemi olarak rüzgâr ve kürek gücü yerine buhar gücü kullanılması gibi uyarlamalar sayesinde ticari gemiler ve donanma unsurları deniz haydutlarının gemilerine göre teknoloji açısından üstünlüğü elinde tutmaya başlamıştır. Deniz haydutları tarafından yapılan top atışları ile ahşap bordası yara alan ya da seren direği kırılarak yelkensiz kalan ticari gemiler tarih olmuştur. Diğer bir yandan, sömürgecilik anlayışının bir uzantısı olarak dünya denizlerine yayılan modern donanmalar sayesinde, deniz haydutlarının hem denizde hem de kara hareket kabiliyetleri giderek kısıtlanmaya başlamıştır.

Sanayi devriminin ve sömürgecilik anlayışının beraberinde getirdiği silahlanma dönemi, nihayetinde Birinci Dünya Savaşını başlatmıştır. O tarihe kadar insanoğlunun gördüğü en kapsamlı ve en büyük savaş olan Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) bittiğinde, özellikle Kıta Avrupası meydana gelen yıkımın yaralarını sarmaya çalışmaktadır. Ancak dünya devletlerinin silahlanma yarışı sona ermemiştir. Bu savaştan yaklaşık çeyrek asır sonra patlak verecek olan İkinci Dünya Savaşı (1939-1945) ise tarihte eşi benzeri görülmemiş bir etki yaratacaktır. Milyonlarca insanın can verdiği, teknolojinin sınırlarının zorlandığı, konvansiyonel olmayan kitle imha silahların

kullanıldığı, dünya çapına yayılan savaş ile insanoğlunun tüm dikkati bu vahim hadiseye odaklanmıştır.

İnsanoğlunun tarihinde bu kadar önemli olaylar meydana gelirken deniz haydutluğu eski tehditkâr havasını kaybetmiş, duraksama dönemine girmiş, kendini unutturarak adeta kuluçka dönemini yaşamaya başlamıştır. Hasım devletlerin birbirinin ticari filolarına savaş gemileri ve denizaltılar marifeti ile saldırılar düzenlemesi, ticari gemilerin korunması konusunda savaş gemilerinin daha fazla görev almasına yol açmıştır. Bu dönemde büyük çaplı savaşlar nedeniyle zaman zaman donanmalar tarafından konvoy uygulaması ile koruma altına alınan ticari gemiler, deniz haydutları için cazip hedefler olmaktan uzaktır. İkinci Dünya Savaşı'nın cepheleri göz önüne alındığında, denizlerdeki savaş gemileri kadar kıyılardaki askeri faaliyetlerin de deniz haydutluğuna karşı önleyici rol üstlendiği değerlendirilmektedir.

Dünya savaşlarının getirdiği muharebe ortamı sayesinde, özellikle askeri teknoloji anlamında ciddi sıçramalar yaşanmıştır. Örneğin radarın icat edilmesi sayesinde, uzak mesafelerden dahi gemilerin tespit edilmesi mümkün hale gelmiştir. Bunun yanında, deniz topçuluğunda yaşanan gelişmeler ile daha uzak mesafelere daha isabetli atışlar yapılabilmektedir. Sürat, duruş, tespit ve vuruş anlamında avantajı elinde bulunduran donanma unsurları karşısında deniz haydutlarının tarafından kullanılan gemilerin saldırı imkân ve kabiliyetleri kısıtlı düzeydedir. Ayrıca; Birinci Dünya Savaşı ile temelleri atılan deniz havacılığı, İkinci Dünya Savaşı ile gelişmiş ve donanma gemilerinin kontrol altına aldığı alanları deniz haydutlarının aleyhine olacak şekilde artırmıştır. Eski çağlarda deniz haydutları ve devletlerin donanma unsurları tarafından çoğunlukla aynı tip gemi ve silahları kullanıldığı bilinmekteyse de, artık durum donanma unsurları lehine değişmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası Birleşik Devletler ve Sovyet Rusya'nın temelinin oluşturduğu iki kutuplu yeni bir dünya düzeni oluşmaya başlamıştır. Bahse konu her iki devlet de son dünya savaşının galipleri arasında yer almaktadır. Ancak farklı dünya görüşleri sayesinde aralarında başlayan rekabet beraberinde Soğuk Savaş'ı (1947-1991) getirmiştir. Soğuk Savaş dönemine girilmesi ile birlikte dünya adeta ikiye ayrılmıştır. Bir tarafta Birleşik Devletlerin başını çektiği kapitalist devletler, diğer yanda Sovyet Rusya'nın önderliğinde komünist devletler bulunmaktadır. Soğuk Savaş döneminde her iki ülke egemen güç olmak adına ordularını genişletmeye ve silahlı kuvvetlerine muazzam yatırımlar yapmaya başlamıştır.

Bunun yanında her iki devlet kendi bloğuna dahil olan ya da yakın bulduğu olan ülkelere yardım etmiştir. Bloklara bölünen dünya devletleri, süper güçlerin



desteğinde kendi ülkelerinde olabildiğince etkin bir kontrol ihdas etmişlerdir. Bu bağlamda Soğuk Savaş süresince herhangi bir ülkede otorite boşluğu mevcut değildir. Bloklar arasındaki rekabet, beraberinde otorite sahibi hükümetleri getirmiş ve bu hükümetler kendi ülkelerinde ve çevre denizlerde deniz haydutlarına fırsat vermemiştir.

Soğuk Savaş kendisini dünya üzerindeki deniz alanlarında da sergilemiştir. Son dünya savaşından elde edilen tecrübeler ışığında yeni çalışmalar yapılmış, ulaşılan gelişmelerden uygun olanlar denizcilik sektörüne adapte edilmiştir. Örneğin daha az yakıt ile daha uzun mesafeler geçilmiş, boyut ve silah açısından daha donanımlı savaş gemileri dünya denizlerinde boy göstermeye başlamıştır. Soğuk savaşın sürdüğü yaklaşık yarım asır boyunca, tüm denizlerde bu iki bloğun gemileri karşı karşıya gelmiştir. Böylelikle dünya üzerinde daha fazla denizalanı donanma unsurları tarafından kontrol altında tutulmaya başlanmıştır. Dünya savaşları ve öncesindeki ortam nedeniyle takriben bir asırdır uykuda olan deniz haydutluğu, Soğuk Savaş nedeniyle bu uykusuna yarım asır daha devam edecektir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası müşterek bir deniz hukuku oluşturmak adına bir araya gelen dünya devletleri 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuk Sözleşmelerini düzenlemiş, ancak kısa süre sonra bahse konu düzenlemelerin yetersiz kaldığı konusunda mutabakata varılması neticesinde yeniden bir araya gelen dünya devletleri uzun süren çalışmalar ardından 1982 yılı itibari ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'ni kaleme almıştır. Ülkemizin de içinde bulunduğu bazı devletler tarafından çeşitli şerhler nedeniyle imzalanmayan bahse konu sözleşmesi, uluslararası teamül hukuku bağlamında uygulanmaktadır. 1958 Cenevre Deniz Hukuk Sözleşmelerinde deniz haydutluğunu istinaden oluşturulan maddeler 1982 tarihli BMDHS'nde kelimesi kelimesine aynen korunmuş ve deniz haydutluğuna müdahale kapsamında açık denizlerde tüm bayrak devletlerine yetki tanınmıştır. 1982 tarihli BMDHS'nin 100-107 numaralı maddeleri incelendiğinde görülecektir ki; bahse konu sözleşme kaleme alındığı tarih itibari ile dahi deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin detaylı bir düzenleme getirmediği için deniz güvenliği açısından deniz haydutluğunun öncelikli bir tehdit olarak algılanmadığı ortadadır (Churcill, 2014: 10).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında günümüze kadar deniz güvenliğini tehdit eden olan olaylar incelendiğinde karşımıza; kitle imha silahlarının yayılımı, göçmen kaçakçılığı, uyuşturucu kaçakçılığı, denizde terörizm ve deniz haydutluğu olmak beş ana başlık çıkmaktadır. Son 10 yıl hariç tutulduğunda deniz haydutluğu diğer

tehditlere göre geri planda kalmış, deniz güvenliği açısından dünya kamuoyunu diğer tehditler meşgul etmiştir.

Soğuk Savaş süresince hem Birleşik Devletlerin hem de Sovyet Rusya'nın kimyasal, biyolojik ve nükleer silah sahibi olma yolunda çalışmalar yaptığı bilinmektedir. Kitle imha silahları olarak adlandırılan bu çalışmaların düzenli orduların silah dökümünde yer almayacağı aşikârdır. Ancak 1991 yılında Sovyet Rusya'nın dağılması sonrasında oluşan kargaşa ortamı, kitle imha silahlarının kontrolsüzce el değiştirmiş olabileceğine ilişkin kaygıları beraberinde getirmiştir. Özellikle 2001 yılında gerçekleşen 11 Eylül saldırıları sonrası bahse konu ihtimal hayli dikkate alınmıştır. Ancak beklenildiği bir yoğunlukta kitle imha silahları kaçakçılık faaliyetlerine rastlanılmaması sonucunda, konuya ilişkin sarf edilen çabanın azaldığı değerlendirilmektedir.

2000 yılında Palermo/İtalya'da icra edilen BM konferansı sonrasında yasadışı bir faaliyet olan göçmen kaçakçılığına yönelik kararları içeren protokol üzerinde mutabakat sağlanmıştır. Ancak günümüzde hala insan tacirlerine kişi başı için ödenen yüksek ücretler karşılığında göçmen kaçakçılığının yapıldığı bilinmektedir. İnsan kaçakçılığında yıllık sayı 4 milyon insana, elde edilen gelir 7 milyar ABD Dolarına ulaşmış ve tek seferde çok sayıda insan denizyolu taşımacılığı ile başka bir ülkeye yasadışı yollardan giriş yapmaktadır (Roach, 2004: 43).

Göçmen kaçakçılığından faydalananlar, suçlular da ülke değiştirebilmektedir. Taliban ve El-Kaide'ye Afganistan'da yapılan operasyonlar sonrasında bir kısım militanların bölgeye yakın limanlardan faydalananlar denizyolu marifetiyle kaçış yaptığı düşünülmektedir (Karamete, 2010: 15). Bu şekilde, deniz güvenliği kapsamında liman güvenliğinin önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Deniz taşımacılığı marifeti ile yapılan diğer bir kaçakçılık faaliyeti uyuşturucu maddeler üzerinedir. Uyuşturucu kaçakçılığını cazip kılan nokta, yüksek kar payıdır. Daha önceleri uyuşturucu mafyaları tarafından kontrol edilen ve kar payı alınan uyuşturucu kaçakçılığının son yıllarda politik saikle hareket eden terör örgütleri tarafından parasal kaynak olarak kullanıldığı bilinmektedir (Karamete, 2010: 27-28). Terör örgütlerinin mafya örgütlerini saf dışı bırakarak; taraftar kazanmak, eylemleri için gerekli silah ve mühimmatı temin etmek adına uyuşturucu kaçakçılığından maddi kazanç sağladığı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla deniz güvenliği kapsamında, uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele etmek aynı zamanda terörizm ile mücadele etmek anlamına gelebilmektedir.



Devletler için kendi topraklarında uyuşturucu ile mücadele etmek zorlu, maliyetli ve başarı şansı düşüktür. Bunun başlıca sebepleri ise uyuşturucunun ülke geneline yayıldıktan sonra; ele geçirilen uyuşturucu miktarının az olması, fazla sayıda şüpheli bulunması, yakalanan uyuşturucu satıcılarının yerine derhal yenilerinin gelmesi, uyuşturucu kullanıcılarının bağımlı olması şeklinde sıralanabilir. Ancak uyuşturucu trafiğine deniz geçişi esnasında müdahale edilmesi durumunda, tek operasyon ile tonlarca uyuşturucuyu ele geçirmek mümkündür. Örneğin 1993 yılında Mısır açıklarında uluslararası sularda “*Lucky-S*” isimli gemiye SAT Komandoları tarafından icra edilen operasyon neticesinde 13 ton uyuşturucu madde ele geçirildiği dönemin basın bültenlerinde geçmektedir. Bu operasyon neticesinde uyuşturucuya bağlı birçok problemin henüz başlamadan bertaraf edildiği değerlendirilmektedir.

Terör örgütlerinin yaptığı eylemler sadece ülke toprakları ile sınırlı kalmamakta, terörist gruplar tarafından deniz alanlarının genişliği ve yeterli derecede yasal düzenleme olmamasından faydalanmak suretiyle denizde terörist faaliyetler yapılmaktadır. Terörist grupların kara üzerinde rahat bir şekilde icra edeceği ön görülmeyen faaliyetleri, deniz taşımacılığının güvenliğe ilişkin zayıf yanlarından ve hukukî boşluklardan faydalanarak, bu alana taşımaları muhtemel gözükmektedir. Bu düşüncenin oluşmasını sağlayacak şekilde, USS COLE (Ekim 2000-Aden Limanı/Yemen) ve M/V LIMBURG (Ekim 2002-Aden Körfezi)’a yönelik saldırılar başta olmak üzere son yıllarda denizde terörist eylemler vukuu bulmuştur. Konu ile ilgili örnekleri çoğaltmak mümkündür. Ancak konuya ülkemiz açısından bakıldığında yakın tarihteki en çarpıcı örnek “Kartepi” isimli deniz otobüsünün bir terörist tarafından kaçırılma eylemidir.

11 Kasım 2011 günü saat 17.45 sıralarında İzmit’ten Karamürsel’e gitmek üzere hareket eden Kartepi deniz otobüsü saat 18.00 sıralarında üzerinde bomba olduğunu ve müdahale edilmesi durumunda patlatacağını söyleyen bir şahıs tarafından içerisinde 18 yolcu 4 mürettebat ve 2 stajyer olmak üzere toplamda 24 şahsın kaçırılma eylemi gerçekleştirilmiştir (İstanbul Valiliği, 2011: 1). Kısa bir süre sonra olayın duyulması ile eylem Türkiye gündemine yerleşmiştir. İstanbul’da oluşturulan kriz masası, eylemci terörist ile irtibata geçmeyi başarmış ve ikna çalışmalarına başlanmıştır.

PKK’nın silahlı bir kolu HPG militanı olduğu belirtilen terörist, Kartepi deniz otobüsünü İzmit Körfezinden Silivri açıklarına kadar seyir yapması konusunda zorlamış ve bu konuda başarılı olmuştur (İstanbul Valiliği, 2011: 2). Yapılan zorunlu



seyir, rota gereği İstanbul Boğazı'nın güney girişine yakın geçmiş ve neticesinde kriz süresince Marmara Denizi'nde deniz ulaşımı kesintiye uğramıştır.

İkna çalışmaları başarılı olamayınca, yetkili merciler tarafından operasyon kararı alınmıştır (İstanbul Valiliği, 2011: 2). 12 Kasım 2014 tarihinde saat 05.30 sıralarında SAT Komandoları tarafından icra edilen operasyon neticesinde terörist etkisiz hale getirilmiş ve tüm rehineler kurtarılmıştır. Kartepe deniz otobüsünü kaçıran PKK terör örgütü mensubunun yanında 3 fünye ve 450 gram A4 patlayıcı olduğu tespit edilmiştir (Sandıklı ve Kaya, 2012: 29). Ülke olarak ilk defa topraklarımızda bu denli ciddi deniz terörizmi eylemi ile karşılaşmıştır.

## 1.2. SOMALİ VE DENİZ HAYDUTLUĞU

Tarih boyunca farklı coğrafyalarda görülen deniz haydutluğu ise 21. yüzyılın başına gelindiğinde bir asrı geçen uykusunda uyanmakta ve yeni bir coğrafyada, Somali'de bambaşka bir kimlikle karşımıza çıkmaktadır.

Şekil 1: Somali Haritası



Kaynak: ARI Hareketi, 2011: 11

Çin Halk Cumhuriyeti tarafından başı çekilen Doğu Asya ülkelerinde üretilen çok çeşitli mallar denizyoluyla Hint Okyanusunu geçmekte, Aden Körfezi-Kızıl Deniz-Süveyş Kanalı bağlantısı ile Akdeniz'e ulaşmaktadır. Doğu Asya ülkelerinde ucuz iş gücü sayesinde uygun fiyata üretilen bu mallar, deniz yoluyla Avrupa limanlarına vararak piyasaya girmektedir.

Bunun yanı sıra Arap Yarımadası'nda çıkarılan petrolün dünyaya arzı açısından, Aden Körfezi yine kritik öneme sahiptir. Aden Körfezi, Asya ve Avrupa kıtaları arası deniz ulaştırma hattı üzerinde bulunmaktadır. Dünyadaki ticari taşımacılığın büyük bölümünün deniz yoluyla yapıldığı göz önüne alındığında, Aden Körfezindeki ticari gemi trafiğinin yoğunluğu sebebi ile deniz haydutluğu faaliyetleri açısından ne kadar uygun olduğu anlaşılabacaktır.

Hint Okyanusunda geniş bir alanda seyir yapan gemiler Aden Körfezine girdiklerinde coğrafi sebeplerle nispeten dar bir alanda belirli bir rota izlemek zorundadırlar. Aden körfezine giriş yapmadan Ümit Burnu'nu geçerek tüm Afrika kıtasını dolaşmak bir seçenektir. Ancak bu hareket tarzı sonrası meydana gelen fazladan yakıt sarfiyatı hayli maliyetli bulunmakta ve bunun yanı sıra, denizde geçen süresinin artış göstermesi ticari hayatı sekteye uğratmaktadır. Şöyle ki; Aden Körfezi'ne alternatif olarak Ümit Burnu'nun kullanılması, seyir süresinin 12-21 gün uzaması, seyir mesafesinin Aden Körfezi üzerinden geçen deniz yoluna nazaran yaklaşık 6.500 deniz mili fazladan kat edilmesi ve sefer maliyetinin ortalama 300.000 ila 500.000 ABD Doları arasında artması anlamına gelmektedir (Koşaner, 2010: 52). Görüldüğü üzere, Ümit Burnu rotasının takip edilmesi fazladan yakıt sarfiyatı, amortisman maliyeti, zaman kaybı ve navlun bedellerinde yükselişe sebep olmaktadır (Mudric, 2011: 239). Dolayısı ile Afrika kıtasını dolaşmak fikri Aden Körfezindeki deniz haydutlarına rağmen düşünüldüğü şekilde rağbet görmemiştir.

Nitekim Ümit Burnu rotasının kullanılması da deniz haydutlarının saldırısı ile karşılaşılmayacağını garanti etmemektedir. ABD'ye gitmek üzere Suudi Arabistan'dan çıkış yapan "Sirius Star" gemisi kaçırıldığında, Ümit Burnu rotasını kullanmakta olduğu belirtilmiştir (Koşaner, 2010: 52).

Bununla beraber uzun süren uykusundan uyanmakta olan deniz haydutluğu bilindik kimliğinin dışında hareket etmektedir. Tarihteki deniz haydutluğu faaliyetleri genellikle yağma üzerine icra edilirken, yeni bir harekât tarzı (*modus operandi*) benimseyen Somalili deniz haydutları çıkmayı başardıkları ticari gemileri kaçırmak kendi kontrolleri altındaki kıyılara demir atmaktadır. Geçmişte olduğu gibi yine



mürettebatın kıymetli eşyaları ve paraları gasp edilmektedir. Ancak durumu farklı kılan unsur, istenen fidyelerdir.

Somalili deniz haydutları kaçırdıkları ticari gemiler için, geminin bağlı olduğu şirket ile fidye pazarlığına girişmektedir. Geminin kendisi, yükü ve mürettebatı için istenen fidyeler yüksek rakamlar ile ifade edilmektedir. Kaçırılan gemiler için esaret süresi iki aydan az olmamakla beraber, esareti sonlandırmak için ödenen fidyeler genellikle milyon dolardan aşağıya düşmemektedir. Hatta 2011 yılı Şubat ayında serbest bırakılan "*Savina Caylin*" gemisi için ödenen fidyenin rekor bir ücret şeklinde nitelendirilebilecek 10 milyon ABD Dolarından fazla olduğu bilinmektedir (Cusumano ve Ruzza, 2015: 112).

Somali daha önce deniz haydutluğu açısından tarihte ön plana çıkmış bir devlet değilken, son iki asırda Somali'nin içinden geçtiği süreç ve bölgenin güncel koşulları bu coğrafyada deniz haydutluğunun ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Nitekim 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla beraber Somali'nin stratejik önemi artmış, Avrupalı ülkeler Somali'ye ilgi göstermekte gecikmemiş ve Afrika kıtasını kendi aralarında taksim ettikleri 1884 yılındaki Berlin Konferansının bir sonucu olarak Somali'de İngiltere, Fransa ve İtalya kolonileri hayata geçmiştir. Kabilelerden dolayı bir türlü devlet yapısını oluşturamayan Somali, kolonize olmanın etkisiyle de arzu edilen milli bütünlüğü sağlayamamıştır (ARI Hareketi, 2011: 11-15). 1969 yılında askeri darbe sonucu yönetime el koyan General Siad Barre 1991 yılına kadar ülkenin başında bulunmuştur (Şahin, 2012: 85).

1960'lı yılların ortalarında batılı devletlerin Etiyopya ve Kenya karşısında Somali'nin tarafında yer almamaları, Somali ile komünist bloğun yakınlaşmasına sebep olmuştur. Bunun bir göstergesi olarak Barre tarafından ülkenin rejimi sosyalizm olarak ilan edilse de 1970'lerin sonunda Sovyet Rusya'nın Etiyopya ile yakınlaşması, Somali'yi Birleşik Devletler ile işbirliğine itmştir (Bair, 2009: 18).

80'li yıllarda Barre ile Birleşik Devletler arasındaki bu yakınlaşma Soğuk Savaş'ın da etkisiyle 500 milyon ABD Doları değerindeki askeri yardımı beraberinde getirmiştir. Ancak Birleşik Devletler tarafından yapılan ekonomik yardım Barre tarafından rejim taraftarı kabileleri ödüllendirmek için kullanılmıştır. Böylesi bir davranış ülke içerisindeki kutuplaşmaları ve dengesizlikleri daha ileri boyuta taşımıştır (ARI Hareketi, 2011: 22).

Somali'de yıllara sari olarak yozlaşan siyaset ve günden güne kötüye giden ekonomi, ülke içi şiddet ile birleşince durum daha da içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Nihayet 1991 yılında Somali'de iktidarı yaklaşık çeyrek asır elinde bulunduran Barre,

ülke üzerindeki gücünü kaybetmiş ve Somali'den firar etmiştir. Dikta rejiminin sona ermesi ile Somali'de otorite boşluğu oluşmuş, kargaşa ortamı baş göstermiş ve ülkenin büyük kabileleri birbiri ile iktidar mücadelesine girmiştir (Bair, 2009: 11). Ülke resmen olmasa da üç bölgeye ayrılmıştır. Somali bu görüntüsü ile çökmüş devlet izlenimi vermektedir (Mudric, 2011: 233).

Bu kargaşa döneminde Somali ordusuna ait silah depolarının kabileler tarafından yağmalandığına dair şüpheler mevcuttur. 2009 yılından itibaren YRB'de defalarca SAT Komandolarınca Somalili deniz haydutlarına istinaden operasyon icra edilmiş, bahse konu operasyonlar esnasında deniz haydutlarınca kullanılan silahlara el konulmuştur. Yapılan incelemelerde Somalili deniz haydutlarından ele geçirilen bazı AK-47 piyade tüfeklerinin silah kayışında görülen Somali ordusuna ait arma silah depolarının yağmalandığı yönündeki şüpheyi destekler niteliktedir.

**Şekil 2: Somalili Deniz Haydutlarından Ele Geçirilen Silahlar**



Kaynak: Yazar



Ancak Somali devleti kontrolü sadece karada kaybetmemiştir. Barre döneminde elinde bulunan kısıtlı yüzer unsurları da yitiren ülke, kontrolü deniz alanlarında da tamamen yitirmiştir (Fitzsimmons, 2013: 86). Artık Somali devletinin denizdeki menfaatlerini koruyacak bir unsur bulunmamaktadır. Aşağıdaki satırlarda detaylandırılacağı üzere bu durum deniz haydutluğunun Somali'de ortaya çıkmasında önemli bir rol oynamıştır.

BM 1992 yılında Somali'ye asker göndererek, kaybolan barış ortamını yeniden tesis etmeyi ve açlıkla mücadele eden halka yardım etmeyi amaçlamıştır. Ancak ülke bir türlü toparlanamamış, kargaşa ortamı giderilememiştir. 1995 yılı itibari ile BM Somali'den çekilmiştir. BM'in Somali'den ayrılması hitamında açık denizlerde balıkçılık faaliyetleri gösteren bazı teknelerin Somali karasularına girerek avlandığı bilinmektedir. Bu ülkeler arasında İtalya, Yeni Zelanda, Çin ve Güney Kore dikkati çekmektedir (Şahin, 2011: 87).

Ancak Somali karasularında icra edilen yasadışı faaliyetler sadece balıkçılıkla sınırlı kalmamıştır. Bazı ticari gemilerin Somali karasularına girip zehirli atıklarını denize bıraktığı iddia edilmektedir (Jean-Jacques, 2011: 1). Somali'de balıkçılık öncelikli geçim ve besin kaynağını oluşturmaktadır. Zaten zayıf bir ekonomiye sahip olan Somali'de, halkın kısıtlı gelir imkânlarından birine yapılan olumsuz müdahalenin, karşı bir etki doğuracağı aşikârdır. Bunun bir sonucu olarak, çökmüş devlet statüsündeki Somali'nin doğu tarafındaki karasularında bulunan zengin balık yataklarının yasadışı şekilde kullanılmasının yerel halkta tepkilere neden olacağını düşünmek yerinde olacaktır.

Bu memnuniyetsizliğin neticesinde yerel halk, önce balıkçı teknelerini kendi imkânları ile karasularına sokmamaya çalışmış, daha sonraları ise balıkçı teknelerine çıkarak gemileri zapt etmeye başlamışlardır. Benzer bir durumun Somali karasularına girerek yasadışı zehirli atıklarını bırakan ticaret gemileri için de geçerli olduğu değerlendirilmektedir (Andrejevas, 2012: 14; Jean-Jacques, 2011: 1).

Ancak masumane sebeplerle başlayan bu girişim zamanla kabuk değiştirmiştir. Yerel halktan balıkçılık yapanların, yasadışı şekilde Somali karasularında balık avlayan ya da zehirli atıklarını bırakan teknelere istinaden yaptığı faaliyetler yıllara sari olarak amacından sapmış ve Somali sahillerine yakın seyreden ticari gemilerin kaçırılmasına dönüşmüştür (Andrejevas, 2012: 17; Şahin, 2012: 87-88). Yıllık gelirin takriben 600 ABD Dolarından ibaret olduğu Somali'de (Mahard, 2014: 339), deniz haydutluğundan kazanılan yüksek meblağlar insanların ilgisi çekmiştir. Yıllardır yoksullukla boğuşan bir ülke olan Somali'de, kolay yoldan para

kazanmanın birçok kişiye cazip geldiği ortadadır. Bu sebeple ülkede, deniz haydutluğu hızlı bir şekilde meslek haline dönüşmüştür.

Bunun en temel göstergelerinden birisi kaçırma faaliyetlerin icra edildiği bölgelerdeki kaymalardır. Somali'nin kuzeyi, doğusuna istinaden daha yoğun ticari gemi trafiğine sahiptir. Önceleri Somali Havzası'nda başlayan gemi kaçırma faaliyetleri zamanla kuzeye doğru kaymış ve nihayetinde Aden Körfezi'ne doğru genişlemiştir. Ancak kaçırılan ticari gemiler çoğunlukla ülkenin doğu bölgelerine demirlemektedir. Eyl açıkları Somalili deniz haydutları tarafından en çok tercih edilen demir mevki olarak karşımıza çıkmaktadır (Toker, 2015: 40).

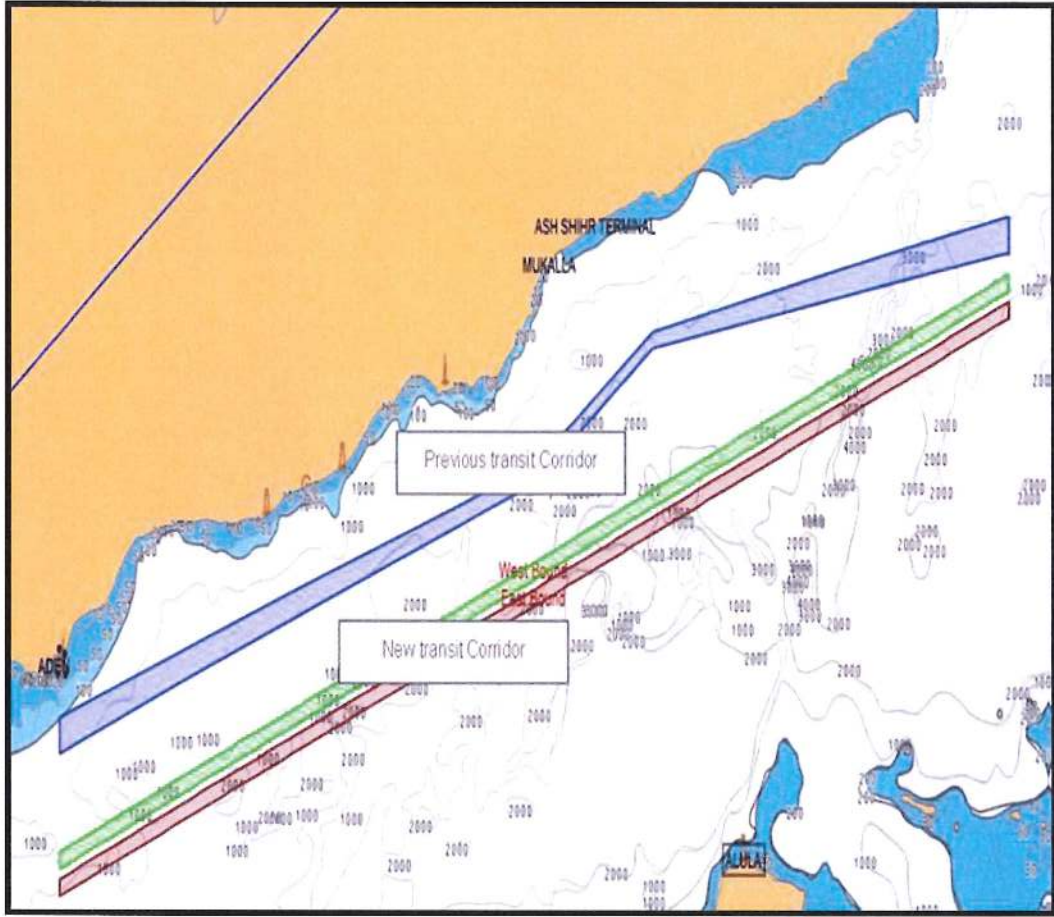
### **1.3. SOMALİ KAYNAKLI DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINAN TEDBİRLER**

Somali kaynaklı deniz haydutluğuna karşı uluslararası kamuoyu tarafından çeşitli reflexler gösterilmiştir. Bu reflexlerden bir tanesi de Aden Körfezi'nde ticari gemiler için güvenli bir geçiş koridoru tahsis edilme çabalarıdır. Aden Körfezi'nde giderek artan Somali kaynaklı deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı UKMTO tarafından güvenli bir ticari gemi geçiş koridoru tanzim edilmiştir. Ancak bu ilk koridorun Yemen karasularına yakın şekilde planlanması çeşitli sıkıntıları da beraberinde getirdiğinden, 2009 yılının başlarında icra edilen SHADE toplantısında bahse konu koridorun Yemen açıklarından yaklaşık olarak Aden Körfezini ortalayacak şekilde güneye kaydırılması kararlaştırılmıştır. SHADE toplantıları neticesinde alınan tavsiye kararları sonrasında IMO tarafından 2009 yılının ortalarında Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridoru (IRTC) ilan edilmiştir (Şahin, 2011: 123-124).

Aden Körfezi'nden geçiş yapacak ticari gemilerin koruması savaş gemileri tarafından üstlenilmiştir. Bu kapsamda CMF, NATO ve AB Donanma unsurları tarafından düzenli bir şekilde Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridoru esas olmak üzere Aden Körfezinde kendilerine tahsisli sahalarda devriye ve refakat görevi icra edilmektedir (Tsilis, 2011: 7-8; Şahin, 2011: 124).



**Şekil 3: Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridoru**



Kaynak: [http://www.eurocean.org/np4/file/863/Piracy\\_Gulf\\_of\\_Aden\\_\\_\\_Indian\\_Ocean.pdf](http://www.eurocean.org/np4/file/863/Piracy_Gulf_of_Aden___Indian_Ocean.pdf) den aktaran Tsilis, 2011: 8

Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridorundan geçiş yapan ticari gemiler için iki seçenek mevcuttur. İlk seçenek münferit olarak Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridorundan geçiş yapmaktır. Bu geçiş esnasında Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridoru üzerinde görev yapan donanma unsurları ile irtibatla kalmak önem arz etmektedir. Ancak; Aden Körfezi'nin büyüklüğüne nispetle savaş gemilerinin yeterli sayıda olmayışı, deniz üzerinde herhangi bir olaya müdahale etmek için geçen sürenin uzun olması ve Aden Körfezi'ndeki ticari gemi yoğunluğu göz önüne alındığında bu uygulamadan beklenen verim elde edilememiştir. Bu satırların yazarı tarafından, yakınlarda savaş gemileri bulunmasına hatta üzerinde donanma helikopteri uçmasına rağmen deniz haydutları tarafından kaçırılan ticari gemiler olduğu tecrübe edilmiştir.

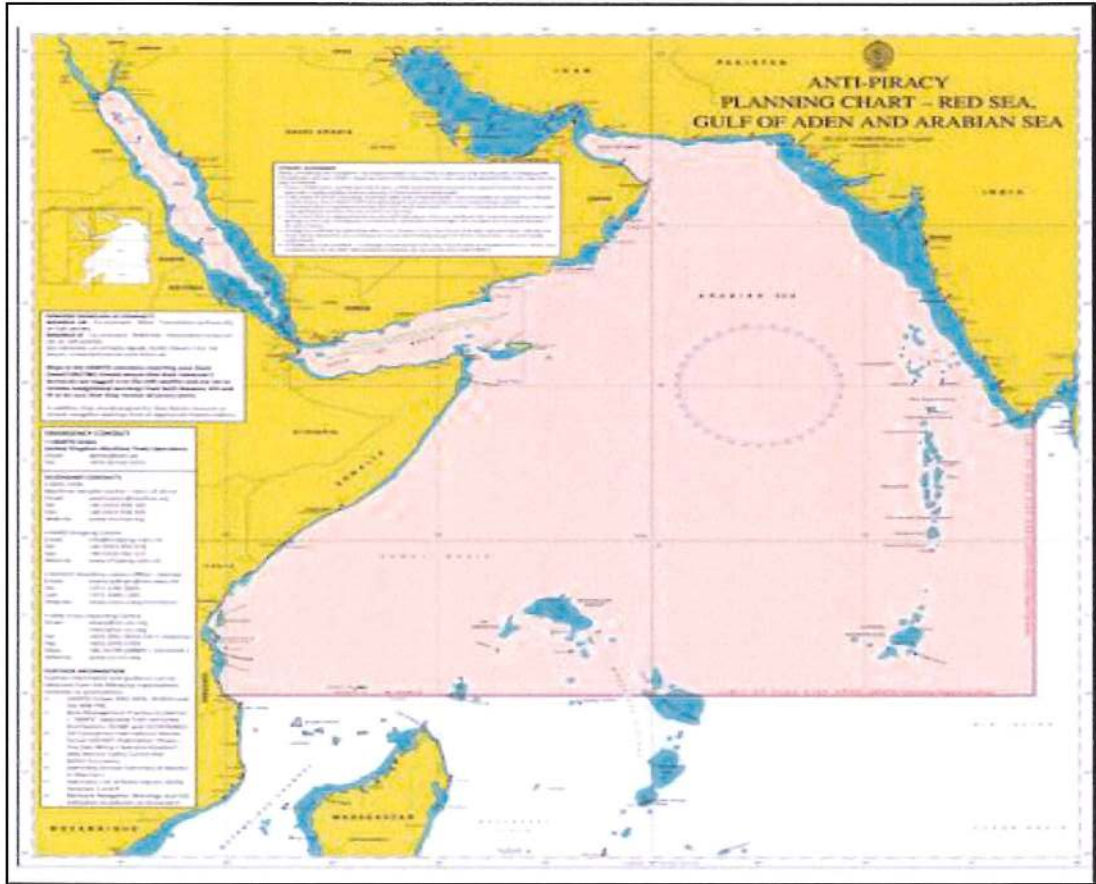
Ticari gemiler için ikinci seçenek ise, konvoy sistemine dâhil olmaktır. Konvoy harekâtı yapan ülkelerin başında Çin, Rusya ve Hindistan gelmektedir. Konvoy



sisteminde, Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridoru ile uyumlu olacak şekilde konvoy kalkış-varış noktası belirlenmekte ve konvoy harekâtı yapan ülkenin savaş gemisi eşliğinde Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridorundan topluca geçiş yapılmaktadır. Bu yöntem bir önceki yöntemle göre taktik açıdan daha uygulanabilir gözükse de; bazı konvoyların sabit hızda ilerlemesi, konvoy hızının en yavaş gemiye göre ayarlanması, konvoy başlangıç zamanlarının her gün değil 3-4 günde bir olması, vb. sebepler ile bu yöntemin özellikle denizcilik çevreleri tarafından arzulanan şekilde talep görmediği düşünülmektedir.

IMO tarafından YRB olarak tanımlanan ve Aden Körfezi, Somali Havzası, Arap Denizi ve Batı Hint Okyanusunu kapsayan sahada deniz haydutluğuna karşı faaliyet gösteren çeşitli devletlere ait donanma unsurları bulunmaktadır.

#### Şekil 4: Yüksek Riskli Bölge



Kaynak: BMP-4, 2011:86-87

Uluslararası katılım sonucu ortaya çıkan Görev Kuvveti 151, Aden Körfezi esas olmak üzere deniz haydutluğu ile mücadele etmektedir. Genellikle bu görev kuvveti tarafından Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridoruna istinaden Aden Körfezi'nde devriye ve refakat faaliyetleri icra edilmektedir. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Görev Kuvveti 465 Somali açıklarını esas alarak deniz haydutluğu ile mücadeleye destek vermenin yanı sıra, Dünya Gıda Programı çerçevesinde Mombasa-Mogadişu arası seyir yapan ticari gemilere de koruma sağlamaktadır. Görev Kuvveti 465 tarafından Atalanta Harekatı (*Operation Atalanta*) icra edilmektedir. Okyanus Kalkanı Harekatı (*Operation Ocean Shield*) NATO tarafından oluşturulan Görev Kuvveti 508 tarafından gerçekleştirilmektedir. Somali Havzasını ve Aden Körfezi esas alınarak deniz haydutluğu ile mücadeleye destek verilmektedir. Türkiye olarak 2009 yılından itibaren dönüşümlü olarak Görev Kuvveti 151 ya da Görev Kuvveti 508'e, bünyesinde 8-12 SAT Komandosu bulunan 1 fırkateyn ile katılım sağlanmaktadır. 2009 yılından günümüze kadar SAT Komandoları tarafından Somalili deniz haydutlarına istinaden defalarca operasyon icra edilmiştir.

Yukarıda zikredilen görev kuvvetleri Üç Büyükler (*Big Three*) olarak anılmaktadır. 2009-2014 yılları arasında herhangi bir zamanda YRB'de bulunan bahse konu görev kuvvetleri komutasındaki donanma unsurlarının sayısı 10-15 arasında değişmektedir. Kapladığı alan olarak Avrupa kıtasından büyük olduğu bilinen YRB'de sadece 10-15 arası askeri gemi ile deniz haydutluğuna karşı başarı sağlanmasının mümkün olmadığı anlaşılmıştır.

Deniz haydutluğu ile mücadele sadece askeri tedbirler ile sürdürülemeyeceğinden, küresel ve bölgesel düzeyde birçok devletin ve uluslararası organizasyonun destek verdiği oluşumlar mevcuttur. Devletlerin ve uluslararası organizasyonların hem kendileri ve hem de birbirleri ile olan işbirliği ve koordinasyonun en iyi şekilde işletilmesi amaçlanmaktadır. Böylece deniz haydutluğuna karşı sarf edilen çabalardan daha fazla verim alınacağı düşünülmektedir. Küresel ölçekte Deniz Haydutluğu Temas Grupları (*Piracy Contact Groups*) ön plana çıkarken, bölgesel olarak Cibuti Davranış Kodu (*Djibouti Code of Conduct*) ve Paylaşılmış Farkındalık ve Çatışmasızlık Toplantıları (*Shared Awareness and Deconfliction Meeting-SHADE Meeting*) etkili oluşumlardır.

Şüphesiz ki; yukarıdaki satırlarda ortaya konan gelişmeler yaşanırken, dünya üzerindeki denizcilik faaliyetlerini düzenleyen uluslararası örgüt IMO'nun Somali kaynaklı deniz haydutluğu fenomenine karşı tepkisiz kalması düşünülemezdi. Nitekim IMO, deniz haydutluğuna karşı sistematik ve gemi mürettebatını tehlikeye atmayan



uygulamaları ön görmektedir. Öncelikle, IMO tarafından deniz güvenliğini tesis edilmesine yardımcı olunması amacıyla hazırlanan ve deniz haydutluğuna ilişkin önlemleri de barındıran Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu (*ISPS Code*) 2004 yılı itibari ile yürürlüğe girmiştir. Ancak yakın bir geçmişte düzenlenmesine rağmen ISPS Kod, deniz haydutluğu ile etkin bir şekilde mücadele için yeterli öngöründe bulunamamıştır.

Kaçırılan gemi sayısındaki artış ile IMO bu konudaki eksiklerin farkına varmış ve ISPS Kodun tamamlayıcısı niteliğinde sadece Somali kaynaklı deniz haydutluğuna yönelik olarak En İyi Yönetim Uygulamaları (BMP) serisini yayınlamıştır. İlk kez 2009 yılında yayınlanmaya başlayan BMP, Ağustos 2011 itibari ile dördüncü versiyonu ile son halini almıştır. BMP-4 ile, YRB'den geçecek ticari gemilere kurulması gereken koordine hususları hatırlatılmaktadır. Ayrıca panik odası uygulaması, dikenli tel çekme, köpük sıkma, güverte ışıklandırması başta olmak üzere silahlı koruma timinin de dahil olduğu çeşitli tavsiyeler sunulmaktadır.

Ancak BMP-4 kapsamında, SÖGGÜT hariç, tavsiye edilen tedbirler incelendiğinde şöyle bir durum ortaya çıkmaktadır: Gemiye ele geçirmek isteyen deniz haydutları, bu isteklerini gerçekleştirmek için ateşli silahlar kullanmaktan çekinmemektedir. Ateşli silahlar ile yapılan saldırılara karşı tavsiye edilen ışıklandırma, su/köpük sıkma, dikenli tel çekme, vb. tedbirler yetersiz kalmaktadır. Bu bağlamda deniz haydutlarının lehine olacak şekilde orantısız güç kullanımı ortaya çıkmaktadır.

IMO'nun da içinde bulunduğu denizcilik sektörüne yön veren uluslararası oluşumlar tarafından, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında dahi olsa ticari gemi personelinin silahlanmasına kesinlikle karşı çıkmaktadır (Coito, 2013: 181). Gerçekten de gemi mürettebatı silah kullanma konusunda eğitilmiş olmadığından deniz haydutlarına karşı silahlı mukavemet göstermek uygun bir davranış olmayacaktır. Ayrıca gemi mürettebatı tarafından silah kullanılması halinde emniyet, güvenlik ve hukukî açıdan birçok problemin ortaya çıkacağı aşikârdır. Ehil olmayan mürettebatın silah kullanması durumunda silah kazaları ile karşılaşılması muhtemeldir. Bu kazalar sonucunda mürettebattan birilerinin yaralanacağı hatta hayatını kaybedeceği gibi, geminin taşıdığı yük dahi zarar görebilir. Özellikle petrol ve kimyevi madde tankerleri bu açıdan en riskli gemilerdir.

Mürettebat tarafından deniz haydutlarına karşı silah kullanılmasının hem olay anında hem de deniz haydutlarının gemiye çıkmayı başarmaları halinde şiddet kullanımını yükselteceği değerlendirildiğinden, bu bağlamda deniz haydutlarının daha



saldırgan bir tutum sergileme olasılıklarının artıracığını dile getirilmektedir (Coito, 2013: 182; Pellegrino, 2012: 442). Dolayısıyla IMO'nun güvenlik üzerine duyduğu kaygılar yerinde gözükmemektedir.

Diğer taraftan, Somalili deniz haydutları kaçırdıkları gemileri istedikleri fidyeyi alana kadar ellerinde tutmaktadır. Bu esaret döneminde gemi mürettebatının kötü zamanlar geçirdiği bilinse de, deniz haydutları çoğunlukla mürettebatın canına kastetmemektedir. Burada unutulmaması gereken husus, ticari gemi mürettebatı tarafından deniz haydutlarına karşı gösterilen silahlı mukavemete rağmen deniz haydutlarının ticari gemiyi kaçırmaması henüz vukuu bulmamıştır. Dolayısıyla deniz haydutlarının böyle bir durumda sergileyecekleri tutum tecrübe edilmemiştir. Ancak bugüne kadar elde edilen tecrübeler göstermiştir ki; deniz haydutları için önemli olan paradır ve gemi mürettebatını öldürmemek fidye pazarlığı için deniz haydutlarının ellerini kuvvetlendirmektedir (Mahard, 2014: 340).

Deniz haydutluğunun terörizm faaliyeti sayılıp sayılmaması konusundaki tartışmalar devam ederken (Del Col, 2013: 10-11; Nelson, 2012: 22-24; Acharya, 2014: 114-116), deniz haydutlarının mürettebatı öldürmesi pek akılcı bir davranış olmayacaktır. Aksi takdirde deniz haydutlarına karşı icra edilen operasyonlarda daha kanlı senaryolar mümkün olabilecektir.

Buraya kadar zikredilen deniz haydutluğu ile mücadele tedbirlerinin istenen başarıyı sağlamamasından yola çıkan özel sektör, konuya ticari gemilere silahlı koruma timleri sağlamak suretiyle müdahil olmuştur. Her ne kadar denizcilik çevrelerinde ticari gemilerin SÖGGÜT tarafından korunmasının deniz haydutlarını daha fazla şiddet kullanmaya sevk edeceği yönünde kaygılar olsa da (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 840), ticari gemide SÖGGÜT olsun ya da olmasın deniz haydutları tarafından yapılan saldırıların niteliğinin değişmeyeceği değerlendirildiğinden bahse konu kaygılar pek yerinde gözükmemektedir. Nitekim 2011 yılından itibaren yaygınlaşmaya başlayan SÖGGÜT uygulaması ile yukarıda bahsedilen deniz haydutları tarafından sergilenen güç kullanımı etkin bir karşılık görmeye başlamıştır. Şöyle ki, SÖGGÜT tarafından korunan gemilere yapılacak herhangi bir kaçırma teşebbüsüne ateş ile karşılık verilmesi başarı sağlamaktadır. Bunun en büyük göstergesi olarak, YRB' de geçiş yapan SÖGGÜT konulu ticari gemilere defalarca saldırı gerçekleştirilmesine rağmen henüz başarılı bir kaçırma girişiminin vukuu bulmadığı bilinmektedir (Mahard, 2014: 334). Hatta SÖGGÜT deniz haydutlarının saldırılarına meşru müdafaa esasına göre ateşle karşılık vermesinin yanı sıra, deniz haydutlarına karşı varlık gösterilmesi dahi etkili olmakta ve caydırıcılık

sağlanmasından dolayı saldırılar henüz başlamadan önlenmektedir. Örneğin Marshall Adaları bayrağındaki "Celsius Mumbai" tankerine 02 Şubat 2014 tarihinde Aden Körfezi'nde saat 10.30 sularında bir adet şüpheli skif yaklaşmaya başlamış, gemide konuşlu SÖGGÜT skifin yaklaşma yönü güverte üzerinde silahları ile beraber kendilerini gösterince skif yön değiştirmiştir (IMO MSC.4/Circ.207, 2014: Annex 2-1).

Buna mukabil IMO için SÖGGÜT kullanımı BMP-4 tavsiyelerini tamamlayıcı nitelikte bir uygulamadır. IMO, YRB geçişi için ticari gemilerde başka tedbirler alınmadan sadece SÖGGÜT konuşlandırmayı eleştirmektedir. Öncelikle ISPS Kodu'nun tüm gerekleri yapılmalı, daha sonra BMP-4 ile tavsiye edilen hususlar yerine getirilmelidir. Bu kapsamda SÖGGÜT son seçenek olarak görülmektedir. IMO yakın bir zamana kadar daha önce zikredilen sebeplerle ticari gemilerde silahlı koruma kullanılması seçeneğine sıcak bakmamış ancak daha sonra bu konuda nötr bir tavır izlemeye başlamıştır. Hali hazırda IMO ticari gemilerde SÖGGÜT kullanımına destek vermediği gibi karşı da çıkmamaktadır. SÖGGÜT kullanımına ilişkin düzenlemeleri bayrak devletlerine, SÖGGÜT konuşlandırma tercihini ise denizcilik şirketlerine bırakmaktadır (Liss, 2012: 3).

Denizcilik sektöründe duyulan çeşitli kaygılara rağmen, bugün için SÖGGÜT varlığını kabul ettirmiştir. Artık günümüzde SÖGGÜT'ün kullanılıp kullanılmayacağı değil, güvenli ve emniyetli bir şekilde nasıl kullanılacağı tartışılmaktadır (Van Hespen, 21014: 361). Önceleri sadece YRB'de kullanılan SÖGGÜT'ün günümüzde başka denizlerde de tercih edildiği bilinmektedir. Gine Körfezi bu konuda en güçlü örnektir.



## İKİNCİ BÖLÜM

### GÜVENLİĞİN ÖZELLEŞMESİ VE TİCARİ GEMİLERDE SİLAHLI KORUMANIN GÜNDEME GELİŞİ

Devletlerin, ticari gemilerin deniz haydutlarına karşı korunması için deniz üzerinde kuvvet kullanımı konusunda özel şahıslara yetki devri yapması yeni bir durum değildir. Her ne kadar 1856 Paris Antlaşması ile korsanlık müessesesi tedavülden kaldırıldıysa da, bunun öncesinde devlet eliyle yetkilendirilmiş korsanlar tarafından korunan ticari gemilerin olduğu bilinmektedir. Şöyle ki; devlet tarafından verilen Yetki Mektubu (*Letter of Marque*) sayesinde korsanlar kendilerine tanınan izinler çerçevesinde faaliyet göstermiştir. Bahse konu yetkiler arasında hasım devletin ticari filolarına saldırmak olduğu gibi kendi ticari filolarını deniz haydutlarından korumak da bulunmuştur (Öktem ve Kurtarıcan, 2011: 184). Ancak nasıl ki bir önceki bölümde açıklandığı üzere Somali kaynaklı deniz haydutluğu bazı sebeplerden dolayı tarihteki diğer deniz haydutluğu faaliyetlerinden ayrılmakta ise, günümüzde ticari gemilere istinaden icra edilen koruma faaliyetleri geçmiş zamanlarda korsanlar tarafından yapılan korumalardan farklılık göstermesini beklemek yanlış olmayacaktır. Gerçekten de günümüzde ticari gemilere sağlanan özel güvenlik hizmetleri ile geçmiş yüzyıllarda korsanlar tarafından sağlanan koruma faaliyetleri arasında, aşağıda detaylı olarak inceleneceği üzere, hem hukukî bakımdan hem de taktik açıdan önemli farklılıklar bulunmaktadır. En belirgin ayrım ise geçmişin korsanlık uygulamaları saldırı üzerine inşa edilirken, günümüz SÖGGÜT uygulaması savunma amaçlıdır (Spearin, 2014: 98).

Müteakip satırlarda, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile yükselişe geçen özel güvenlik şirketleri ve devlet eliyle yapılan bazı askeri faaliyetlerin özelleşmesinden yola çıkılarak ticari gemilerin deniz özel güvenlik şirketleri tarafından korunması faaliyeti incelenecektir. Ayrıca Somali kaynaklı deniz haydutluğunun son yıllarda dünya ekonomisine getirdiği mali yükler ele alınırken, ticari gemilerin korunmasına yönelik yapılan güvenlik harcamaları irdelenecektir.



## 2.1. SOĞUK SAVAŞIN SONA ERMESİNİN ETKİLERİ

### 2.1.1. SSCB'nin Dağılması

İkinci Dünya Savaşı sonrası başlayan ve yaklaşık yarım asır devam ederek dünya siyasi tarihinde önemli bir yere sahip olan Soğuk Savaş, bilindiği üzere 1991 yılında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin dağılması ile son bulmuştur. Bahse konu dönem boyunca dünya üzerinde egemen güç olabilmek adına taraflar birbirleri ile birçok alanda rekabet halinde olmuş ve bu rekabetin kaçınılmaz bir getirisi olarak her iki taraf da askeri alana büyük yatırımlar yapmıştır. Ancak Soğuk Savaş'ın bitmesinin diğer alanlarda olduğu gibi askeri alanda da çeşitli etkileri olmuştur.

Yıllar süren yatırımlarla gelişen ve büyüyen SSCB ordusu; personeli, silahı ve teçhizatı ile beraber Soğuk Savaşın bitiminde ortaya çıkan kargaşa ortamında bir anlamda boşa çıkmıştır. Buna paralel olarak SSCB karşısında ordularını büyüten başta ABD olmak üzere diğer batı ülkeleri Soğuk Savaş sonrası kendi orduların büyüklüğünü ve dolayısıyla getirdiği mali yükü tartışır hale gelmiştir. Gerçekten de SSCB'nin yıkılması ile batı dünyası için ortak, büyük, müstakbel düşman ortadan kalkmış ve konvansiyonel anlamda bir tehdit kalmamıştır. Batılı devletler tarafından mali gerekçeler öncelikli olmak üzere, orduların küçültülmesi seçeneği gündeme alınmış ve yıllara bağlı bu faaliyet icra edilmiştir (Singer, 2009: 95-96; Siebels, 2014: 77)

Soğuk Savaş sonrası hem dağılan SSCB ordusu personeli, hem de Batılı devletlerin ordu küçültme operasyonları sonrası boşa çıkan ordu personeli ile dünya üzerinde kısa sayılabilecek bir sürede çok sayıda eski askeri personel olduğu sonucuna ulaşmak zor olmayacaktır. Yıllarca çeşitli ülkelerin ordularında çalışarak yetişmiş olan bu iş gücü, bir anlamda özel sektör açısından arz oluşturmaktaydı. Küreselleşmenin ön plana çıkıp ticari anlamda sınırların yavaş yavaş ortadan kalktığı bir dönemde, dünya genelinde oluşan bu arza karşı özel sektör tarafından talep gösterilmesi ise gayet doğal bir sonuçtur. Nihayetinde bu durum bir arz-talep meselesi olarak görülebilir.

Tüm bunların yanı sıra, SSBC'den kalan silahların serbest piyasaya sürülmesi ile Rus menşeli hafif silahların kolaylıkla temin edilebilmesi mümkün hale gelmiştir. Bu durumun temel olarak, yasal ve gayri yasal olmak üzere iki şekilde gerçekleştiği düşünülebilir. Yasal olarak devlet eliyle yapılan satışlar olduğu bilinmektedir. Örneğin Doğu Almanya ile Batı Almanya'nın birleşmesi sonrası, eski model kalan Doğu

Almanya'ya ait Rus menşeli silahların cüzi fiyatlar karşılığında açık artırma ile özel sektör teklifçilerine satılmıştır. Bahse konu açık artırma silah satışına iştirak eden özel sektör temsilcilerinin kim olduğu bilgisi verilmemiştir ancak satış rakamlarının oldukça uygun olduğu ortadadır. Şöyle ki saldırı gemileri 200.000 ABD Doları, makineli tüfekler ise 60 ABD Doları gibi bedellere alıcı bulmuştur (Singer, 2009: 97).

Doğu Almanya örneğini başka ülkelerin de takip etmesi sonucu kısa sayılacak bir sürede gelişmiş silah sistemleri piyasaya sürülmeye başlanmıştır. Bu dönemde elinde yeterince nakit parası olan herhangi biri nerdeyse her türlü silahı alabilecek tedarikçileri bulabilmektedir. Örneğin Kolombiya'da kokainden elde ettiği kazanç ile yüklü miktarda silah alımı yapan FARC, bu silahları bir zamanlar SSCB Hava Kuvvetlerine ait olan bir kargo uçağı ile Kolombiya'ya taşıtmıştır (Singer, 2009, 97). Bahse konu FARC yapılanması Kolombiya, ABD, Kanada ve AB tarafından terör örgütü olarak görülmektedir.

Gayri yasal olarak ise, SSCB dağılma sürecinde oluşan kargaşa ortamından faydalanarak maddi kazanç sağlamak amacıyla silah kaçakçılığı yapılmış olabileceği oldukça olası gözükmemektedir. Her iki durumun da dolaylı ya da dolaysız olarak isyancı grupları, diktatör hükümetleri veya radikal grupları beslediği düşünülmektedir. Bunun yanında, siyasi saikler haricinde tamamen maddi çıkar odaklı organize olmuş suç örgütlerince de bu silahların ele geçirildiği aşikârdır.

Bu kapsamda Somalili deniz haydutları tarafından da genel olarak Rus menşeli silahlar kullanılması bu düşüncüyü doğrular niteliktedir. Şöyle ki, bir önceki bölümde de zikredildiği üzere Görev Kuvveti 151, Görev Kuvveti 465 ve Görev Kuvveti 508 tarafından icra edilen Deniz Haydutluğu ile Mücadele Harekâtı esnasında Somalili deniz haydutlarından ele geçirilen silahlar ile bahse konu durum defalarca tecrübe edilmiştir.

Soğuk Savaşın sona ermesinin diğer bir etkisi de bloklar tarafından siyasi ve dolayısıyla maddi olarak desteklenen ülkeler üzerinde olmuştur. Soğuk Savaş süresince bloklar arası rekabetten dolayı dünya üzerinde neredeyse siyasi otorite boşluğu olan ülke sayısı yok denecek kadar azdır. SSCB'nin dağılması ile doğu bloğu tarafından desteklenen ülkelere verilen destek hızlı bir şekilde sona ererken, batı bloğu tarafından desteklenen ülkelere de verilen destekler azalma eğilimine girmiştir. Soğuk Savaş sonrası bazı üçüncü dünya ülkelerinde meydana gelen iç karışıklıkların artış göstermesi bu düşüncüyü destekler niteliktedir.

Özel güvenlik şirketleri tam da bu noktada konuya müdahil olmaktadır. Örneğin Sierra Leone'de 1991 yılında başlayan iç savaş 1995 yılına kadar hayli kanlı



görüntülere sebep olmuştur. Devletin gücü bu iç savaşı bitirmeye yetmemiştir. Ancak hükümet tarafından tutulan bir özel güvenlik şirketi iki hafta gibi kısa bir sürede iç savaşın dengelerini müşterisi lehine değiştirmiştir (Singer, 2009: 16-17). Görüldüğü üzere özellikle 90'lı yılların başında Afrika kıtasında meydana gelen iç savaşlarda ve karışıklıklarda yerel aktörler tarafından başvurulmuş özel güvenlik şirketleri hayli önemli roller oynamıştır.

Bu sebeptendir ki, hem eski askerlerin kısa sürede çoğalması hem de dünya üzerinde çeşitli ülkelerde siyasi istikrarsızlığa bağlı olarak meydana gelen iç karışıklıklar sebebi ile uluslararası düzeyde iş yapan güvenlik firmalarında gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Yukarıdaki satırlarda belirtildiği üzere bahse konu özel güvenlik şirketleri, hem müşteri hem de çalışan bulma konusunda yeterli imkânlarla sahip görülmektedir.

Soğuk Savaşın sona ermesi özel güvenlik şirketleri için önemli bir dönüm noktasıdır. Soğuk Savaş sonrası özellikle az gelişmiş ülkelerde faaliyet gösteren bu şirketler için müşteriler yine aynı topraklarda egemen olan ya da olmak isteyen yerel aktörlerdir. Özel güvenlik şirketlerinin müşterileri arasında çok uluslu şirketler, kimi zaman hükümetler olduğu gibi kimi zamanda isyancı gruplar olmuştur (Singer, 2009:26-28). Burada dikkat edilmesi gereken nokta ise, özel güvenlik şirketlerinin faaliyet icra ettiği topraklara dışarıdan gelen yegâne aktör olmasıdır. Her ne kadar özellikle Afrika kıtasında faaliyet gösteren özel güvenlik şirketlerinin eski sömürgeci devletlerin kolonileri üzerinde siyasi ve iktisadi varlıklarını sürdürmek için kullandıkları bir araç olduklarına dair şüpheler gündeme getirilse de (Singer, 2009: 87-88), genel olarak özel güvenlik şirketlerinin siyasi saikten ziyade iktisadi kazanç amaçlı çalışan profesyonel yapılanmalar olduğu düşünülmektedir. Afrika'da faaliyet gösteren özel güvenlik şirketleri yerel ve ulusal meselelere müdahil olan aktörlerdir.

### **2.1.2. Irak ve Afganistan Savaşları**

ABD'ye karşı 2001 yılında gerçekleştirilen 11 Eylül terör saldırıları sonrası, uluslararası terör örgütlerine karşı ABD başta olmak üzere batılı ülkeler tarafından topyekûn bir mücadele başlatılmıştır. Bu mücadele öncelikli amacın, tehdit unsurlarını ülke toprakları dışında bertaraf ederek ülke güvenliğini ihdas etme üzerine inşa edildiği görülmektedir. Bu düşüncenin tezahürü olarak önce Irak'a ve akabinde Afganistan'a olmak üzere askeri harekât başlatılmıştır. Hâlihazırda Batılı devletler bu ülkelerde faaliyetlerini devam ettirmektedir. Ancak her iki ülkede de yapılan askeri



harekâtın ülke geneline yayılması ve yıllarca sürmesi sonucunda ABD ve Birleşik Krallığın başını çektiği ülkeler tarafından bazı konularda sıklıkla özel güvenlik şirketlerinden faydalanma yoluna gidildiği değerlendirilmektedir (Coito, 2013: 183). Bu tercih bir anlamda hizmet satın alınması olarak kabul görülebilir.

Soğuk Savaş sonrası yükselişe geçen özel güvenlik şirketleri, yeni milenyumda doğan ihtiyaçlara binaen bahse konu savaflara müdahil olmuş ve saha tecrübelerini artırmıştır. Bu kapsamda sundukları hizmetleri genişleten ve geliştiren özel güvenlik şirketlerinin uluslararası arenada kabul görmesinde Irak ve Afganistan Savaşlarının rolü görmezden gelinemez. Uluslararası askeri güçler tarafından yürütülen askeri harekâtlarda operasyon yapma, istihbarat toplama ve silahların bakımı konularında özel güvenlik şirketlerine duyulan güven giderek artmaktadır (Parsons, 2010: 169). Ancak özel güvenlik şirketleri tarafından sunulan hizmetler sadece yukarıda zikredilen görevleri kapsamamaktadır. Örneğin Afganistan Savaşı esnasında savaş teçhizatlarının bakımı, lojistik destek, müşterek gözetleme ve hedefleme uçaklarıyla rutin uçuşlar konusunda hizmet vermişlerdir (Kurtarcan, 2014a: 194-196).

Görüldüğü üzere özel güvenlik şirketleri stratejik, operatif ve taktik seviyede müşterilerine destek sağlamaktadır. Bilhassa özel güvenlik personeline taktik seviyede icra edilen görevler mevcut olup bu görevleri icra eden personelin geçmişte aynı ya da benzer işi üniformalı olarak yaptığını düşünmek yanlış olmayacaktır. Örneğin zamanın Afganistan Devlet Başkanı Hamid Karzai'nin koruması ABD menşeli bir özel güvenlik şirketi olan DynCorp tarafından sağlanmaktaydı. Bahse konu şirketin bu iş için istihdam ettiği ve yaklaşık olarak 40 kişilik personel eski ABD Özel Harekat Kuvvetleri mensuplarından oluşmaktaydı (Singer, 2009: 37).

Batılı devletlerin özel güvenlik şirketlerini muharebe alanında kullanmayı uygun görmesinin, askeri harekâtın zamana ve geniş bir coğrafyaya yayılmasının yanı sıra başka nedenleri de olduğu değerlendirilmektedir. Özel sektör yetişmiş personeli istihdam etme konusunda hayli başarılı gözükmektedir. Buradan anlaşılabileceği üzere personelin yetiştirilmesi özel güvenlik şirketlerinin öncelikli ilgi alanına girmemektedir. Devlet eliyle icra edilecek bazı askeri harekâtın tamamının ya da bir kısmının özel güvenlik şirketlerine devredilmesi mali anlamda ekonomik olabilmektedir (Kurtarcan, 2014a: 182-184).

Diğer bir sebebin ise psikolojik olduğu düşünülmektedir. Şöyle ki, devlet eliyle gerçekleşen bir operasyon sonrası meydana gelen kayıplar medyada ses bulurken, aynı durum özel güvenlik şirketleri tarafından yapılan faaliyetler için geçerli olmayabilir

(Siebels, 2014: 78). Deniz aşırı olarak sınır ötesi icra edilen askeri harekâta kamuoyu desteği inkâr edilemez. Devlet eliyle yaşanacak kayıplar kamuoyunda tepki çekmekle kalmayıp yapılan askeri harekâtın meşruluğunun dahi sorgulanması gündeme gelebilmektedir. Gelişmiş demokrasiye sahip ülkelerde bu durum devlet tarafından yapılan askeri harekâtın devamlılığı için önemlidir. Örneğin bir özel güvenlik şirketi yöneticisinin belirttiği üzere 90'lı yılların başında Somali'de öldürülen ABD'li askerlerin CNN'de görüntülerinin yayınlanması zamanın hükümetini zor durumda bırakmıştır (Singer, 2009: 90).

80'li yıllarda başlayan özelleştirme operasyonları, Soğuk Savaşın sona ermesi ile ivme kazanmış ve devlet eliyle yapılan askeri operasyonların bir kısmı da bu kapsama dâhil olmuştur. Bu gelişmelere paralel olarak önce Afrika kıtası ağırlıklı olmak üzere iç karışıklık olan ülkelerde, daha sonra ise Irak ve Afganistan müdahalelerinde özel güvenlik şirketleri sıkça kullanılmıştır. Irak ve Afganistan'da faaliyet gösteren özel güvenlik şirketleri, yukarıdaki satırlarda belirtildiği üzere özellikle Afrika kıtasında faaliyet gösteren özel güvenlik şirketlerinden çeşitli noktalarda ayrılmaktadır. Şöyle ki, Afrika örneğinde işveren yerel hükümet ya da gruplar iken Irak ve Afganistan'da işveren çoğunlukla Batılı devletlerin orduları ya da bölgede faaliyet gösteren özel şirket iştirakleridir. Görüldüğü üzere özel güvenlik şirketlerinden hizmet satın almak, bilfiil batılı gelişmiş devletlerin uluslararası ilişkilerini yürütürken kullandıkları sarıh ve resmi bir yöntem haline gelmiştir. Bu noktada özel güvenlik şirketleri devletlerarası ilişkilerde rol alan bir aktör konumuna yükselmişlerdir.

Özet olarak ifade etmek gerekirse, özel güvenlik şirketlerinin gelişimi ve kullanımının yaygınlaşması açısından hem 90'lı yılların başı hem de Irak ve Afganistan savaşları önemli dönemeçlerdir. Soğuk Savaş sonrası ortaya çıkıp 90'lı yıllarda özellikle Afrika kıtasında varlık gösteren özel güvenlik şirketleri, uluslararası olmayan çatışmalarda ülke içindeki güvenlik meselelerine getirdikleri çözümler ile kendilerini kanıtlamış, ardından Irak ve Afganistan savaşlarında devlet orduları ile aynı ortamda koordineli çalışarak uluslararası silahlı çatışmalarda ve daha karmaşık güvenlik sorunlarında da rol oynayabileceklerini ortaya koymuşlardır. Bu süreç dahilinde yukarıdaki paragraflardan anlaşılacağı üzere, devlet eliyle sağlanan bazı askeri faaliyetler özelleşmiş ve bu faaliyetleri icra eden özel güvenlik şirketleri devletler nezdinde kabul görmüştür (Kurtarcan, 2014a: 181-187).



## 2.2. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ

2,5 milyon deniz mili karelik açık deniz alanı karşısında deniz haydutluğu saldırılarını önleme konusunda donanma unsurları yetersiz kalmış ve denizcilik şirketleri diğer seçenekler üzerine karar vermek durumunda kalmıştır (Parsons, 2010: 176). Gerçekten de, Somali kaynaklı deniz haydutluğunun 2007 yılından itibaren yükselişe geçerek denizcilik sektörünü ve dolayısıyla dünya ekonomisini tehdit etmesi karşısında uluslararası kamuoyu tarafından devletler düzeyinde verilen tepkinin yanı sıra özel sektörden de konuya müdahil olma girişimi gecikmemiştir. Zira deniz haydutlarının bir ticari gemiyi kaçırması için 15 dakikadan daha az zamana ihtiyacı olduğu düşünülmektedir (Fitzsimmons, 2013: 87; Spearin, 2012: 829). Bu kapsamda denizcilik şirketlerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere özel güvenlik şirketleri çeşitli önlem teklifleri geliştirmişlerdir. Konuya ilişkin en belirgin örnek daha önce Irak Savaşı'nda faaliyet göstermiş olan bir özel güvenlik şirketi olan Blackwater'ın başını çektiği bir grubun 2008 yılında ticari gemiler için özel donanma oluşturma girişimidir (Spearin, 2012: 828; Harrelson, 2010: 295-296).

Irak Savaşı esnasında müdahil olduğu skandallardan dolayı kötü bir üne sahip olan Blackwater şirketi adını önce "Xe Services", daha sonra "Academi" olarak değiştirmiştir. Bu girişim kapsamında ticari gemilerin korunması özel donanmaya ait gemilerce eskort yapılması planlanmaktaydı. Bahse konu koruma gemilerine helikopter konuşlanması dahi düşünülmüştür (Parsons, 2010: 170). Ancak Somalili deniz haydutlarının ticari gemileri kaçırmak için yaptığı girişimlerin yayıldığı geniş alan göz önüne alındığında, özel donanma fikrinin hem idame hem de talep görme anlamında ekonomik olmadığı ortadadır. Ayrıca bahse konu girişimin sadece ticari gemilerin Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridorunda geçişine refakat amacı güttüğü değerlendirilmektedir. Buna mukabil özel donanmanın sahip olduğu yüzer platformların Aden Körfezi ve Somali Havzası için deniz şartlarına dayanırlığı ayrı bir tartışma konusudur.

Bununla beraber müteakip bölümde detaylıca inceleneceği üzere 1982 tarihli BMDHS Madde 3 (Karasularının Genişliği), Madde 8 (İç Sular), Madde 33 (Bitişik Bölge), Madde 57 (Münhasır Ekonomik Bölgenin Genişliği) ve Madde 86 (Açık Deniz-Bu Kısımın Uygulama Alanı) ile belirlenen deniz yetki alanlarının ve bunlar üzerindeki devlet yetkilerinin böyle bir girişim için ayrı bir hukukî soruna temel oluşturması muhtemeldir.



Nihayetinde bu girişim uygulayıcısı tarafından arzu edilen talebi sağlayamamış olsa da karada faaliyet gösteren özel güvenlik şirketlerinin denizcilik sektöründe faaliyet gösterme anlamında ilk önemli adımları olmuştur. Nitekim özel donanma ile ticari gemilerin korunması fikri beklenen başarıyı gösterememesine rağmen özel güvenlik personelinin silahlı olarak ticari gemilerde konuşlanmaları yavaş yavaş gündeme gelmeye başlamıştır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki SÖGGÜT ve deniz haydutları arasında yaşanacak karşılıklı silahlı müdahale uluslararası hukuka göre 'Silahlı Çatışma' olmamaktadır (Ginkel ve diğerleri, 2013: 250-251). Çünkü herhangi bir karşılıklı silahlı müdahalenin hukukî anlamda "silahlı çatışma" sayılabilmesi için bahse konu fiilin devletler arasında, bir devletin hükümeti ile hükümete karşı gelen silahlı gruplar arasında ya da bir devlet içerisindeki değişik silahlı gruplar arasında meydana gelmesi gerektiği görüşü ağır basmaktadır (Aslan, 2008: 250-251). Her ne kadar uluslararası hukuk silahlı çatışma tanımını açık ve kesin bir şekilde yapmasa da ilgili uluslararası sözleşmelerin yorumlarından, devlet uygulamalarından ve doktrinde kabul edilen görüşlerden yapılacak analiz neticesinde silahlı çatışmanın en temel iki kriteri olduğu kabul edilmektedir: Örgütlü silahlı grupların varlığı ve belirli bir yoğunluk seviyesinin üzerinde muharebe (Corn ve diğerleri, 2012: 74-76). Somalili deniz haydutlarının faaliyetlerinin ve bunlara karşı yürütülen kuvvet kullanımı içeren harekâtların kuvvet kullanımına ilişkin eşiği aşmamaları ve deniz haydutlarının bireysel olarak hareket eden farklı küçük gruplardan oluşmaları deniz haydutluğunu ve bununla mücadelenin silahlı çatışma olarak değerlendirilmesini imkânsız kılmaktadır (Murdoch ve Guilfoyle, 2013: 156-157). Bu durum bilinmek ve kabul edilmek ile beraber, tezin muhtelif bölümlerinde kullanılan "silahlı çatışma" kavramı SÖGGÜT ile deniz haydutları arasında vukuu bulan karşılıklı silahlı müdahaleyi betimlemek amacıyla kullanılmıştır.

Yakın zaman önce tecrübe edilmeye başlanan ticari gemilerin özel silahlı personelce korunması girişiminin çeşitli vakalara sebep olması kaçınılmazdı. Bu konuda Panama bayraklı "Almezaan" adlı ticari geminin 2010 yılının ilk çeyreğinde Somali'nin başkenti Mogadişu'ya yaptığı seyir esnasında yaşananlar hayli ilgi çekicidir.

Yedi deniz haydudu, daha önce kaçırılıp ticari gemilerden alınan milyon ABD doları üzerindeki fidyelere bir yenisini ekleyecekleri umarak M/V ALMEZAAN'a AK-47'ler ile ateş etmeye ve yaklaştırmaya başlamışlardır. Ancak gemide konuşlu SÖGGÜT tarafından deniz haydutlarına anında karşılık verilmiş ve SÖGGÜT ile deniz haydutları arasında silahlı çatışma çıkmıştır. İlk denemede silahlı saldırı

başarısız olurken, toparlanan deniz haydutları ikinci kez saldırmayı denemiştir. Nitekim ikinci saldırıya da SÖGGÜT tarafından ateşle karşılık verilmiştir. Bu esnada olay yerine gelen Avrupa Birliği Deniz Gücü'ne ait helikopterin görünmesiyle çatışma sona ermiş ve deniz haydutları uzaklaşmıştır. Ancak deniz haydutları için durum, istenilen ve beklenen şekilde gitmemiş, gemiyi kaçıramadıkları gibi nihayetinde deniz haydutlarından bir tanesi ağır yaralanarak hayatını kaybetmiştir. "Almezaan Olayı" ile ilk defa SÖGGÜT tarafından açılan ateş sonucu deniz haydutlarından can kaybı olduğu resmi kayıtlara girmiştir (Coito, 2013: 176; Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 843).

Geçmişte Irak ve Afganistan'da varlık göstermiş özel güvenlik şirketleri herhangi bir denizcilik altyapısına sahip olsun ya da olmasın deniz haydutluğu saldırılarının engellenmesi amacıyla konuya müdahil olarak yeni iş ve kazanç fırsatlarını kovalamışlardır (Chalk, 2012: 4). Örneğin "XE Services" (eski adıyla *Blackwater* şirketi) ve "Olive Group" Irak'ta edindiği tecrübeler ışığında yeni oluşan bu pazara dahil olmaya çalışmışlardır (Mineau, 2010: 66-69). Görüldüğü üzere karada faaliyet gösteren bazı özel güvenlik şirketlerinin denizcilik sektörüne müdahil olması ile ÖDGŞ ortaya çıkmaya başlamıştır.

Bunun yanında, bazı ÖDGŞ ise daha önceden karada varlık gösteren özel güvenlik şirketlerinden ayrı ve bağımsız olarak kurulmuştur. Fakat geçmişinde güvenlik konusunda tecrübeyi haiz şirketlerin diğerlerine nazaran ön planda olması doğaldır. Ancak yukarıda bahsedildiği üzere ÖDGŞ'in icra ettiği faaliyetler sadece silahlı koruma ile sınırlı kalmamakta; karada olduğu gibi danışmanlık, silahsız koruma, çeşitli güvenlik donanımı (kamera, dikenli/elektrikli tel, vb.) kurulumu da ÖDGŞ'in icra alanına girmektedir (Mudric, 2011, 239). Ayrıca elde edilen tecrübeler göstermiştir ki; deniz haydutlarına karşı SÖGGÜT haricindeki diğer tedbirler istenilen başarıyı sağlayamamıştır. Şöyle ki; uluslararası kamuoyu ve denizcilik camiası tarafından deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesine yönelik çabalarda donanma unsurları ve ölümcül olmayan ekipmanlar ile ticari gemilerin teçhiz edilmesi tercihine rağmen, Somalili deniz haydutlarının saldırı yoğunluğu artmaya devam etmiştir (Fitzsimmons, 2013: 84).

Buna rağmen SÖGGÜT'ün Somali kaynaklı deniz haydutluğu ile mücadeleye müdahil olması ile konuya ilişkin farklı görüşler ortaya atılmıştır. "Almeezan Olayı" sonrası ABD'nin başını çektiği grup SÖGGÜT'ün deniz haydutluğu ile mücadelede etkin bir çözüm olduğu ve yaygınlaşması gerektiğini savunurken, IMO'nun başını çektiği grup ticari gemilerde silah bulundurulmasının öngörülemez kazalara yol



açmakla kalmayıp aynı zamanda deniz haydutlarının daha saldırgan tutum sergileyecekleri öne sürmüştü ve SÖGGÜT kullanımına sıcak bakmamıştır (Coito, 2013: 176-177). Ayrıca yeni oluşan bu sektörde SÖGGÜT personelinin eğitim seviyesi, sektör standartlarındaki eksiklik ve birkaç yıl içerisinde hızla artan şirket sayısı denizcilik çevrelerinde kaygılara neden olmuştur (Rinehard, 2011: 2-3; Mudric, 2011: 240). Diğer taraftan Irak ve Afganistan savaşlarından dolayı özel güvenlik şirketleri ile hatırı sayılır tecrübesi olan ABD, ticari gemilerin korumasında ÖDGŞ vasıtası ile SÖGGÜT kullanımını desteklemiştir.

2009 yılı başlarında kaçırılması bir sinema filmine konu olan ABD bayraklı "Maersk Alabama" gemisi, kendisine yardıma gelen USS BAINBRIDGE'de konuşlu Amerikan Deniz Özel Harekat Kuvveti (US Navy SEAL)'ne mensup keskin nişancılarca gemi kaptanı ve 3 deniz haydudunun bulunduğu kurtarma botuna açılan eş zamanlı ateş ile aynı anda 3 deniz haydudu etkisiz hale getirilmiş ve gemi kaptanı kurtarılmıştır. Kurtarma harekâtından sonra ticari faaliyetlerine devam eden "Maersk Alabama" aynı yılın Kasım ayında yeniden deniz haydutlarının saldırısına uğramış ancak bu defa gemide konuşlu SÖGGÜT sayesinde bu girişim başarılı olmamıştır (Pizor, 2012: 555). Güvenliğe ilişkin boşluğun ÖDGŞ tarafından doldurulacağı ifade etmesine rağmen SÖGGÜT uygulamasına karşı çıkılsa da (Harrelson, 2010:311-312), IMO zamanla deniz haydutluğuna karşı ticari gemilerde SÖGGÜT kullanımına karşı olan tavrını değiştirmiş ve 2011 ve 2012 yıllarında yayınladığı 1405, 1406, 1408 ve 1443 numaralı sirkülerler ile açıktan olmasa da dolaylı olarak destek vermeye başlamıştır.

Gerçekten de ÖDGŞ alanında faaliyet gösteren bazı şirketlerin geçmişi bir şekilde karada faaliyet gösteren özel güvenlik şirketlerine dayanmakta ve Irak ve/veya Afganistan tecrübesi bulunmaktadır (Mahard, 2014: 342-343). Bu durum aslında hem avantaj hem de dezavantaj gibi görülebilir. Şöyle ki; meskûn mahallerde bina, araç ya da şahıs koruması yapmış tecrübeli personel için gemi koruması nispeten daha kolay biri iş olarak nitelendirilebilir. Çünkü meskûn mahalde tehdit, ansızın ve asimetrik olarak gelmektedir. Her kapı, her pencere, her binanın çatısı, her geçen araç, her yaklaşan yaya, vs. meskûn mahalde yapılan koruma görevi için tehdit olarak görülürken; deniz üzerinde yapılan koruma görevinde tehdit genel olarak yaklaşan skiflerdir. Ancak bunun yanında; meskûn mahalde koruma yaparken, sadece tehdit ortamından kaynaklı olmayan aynı zamanda özel güvenlik personelinin işgüzarlığı sonucu istenmeyen olaylar yaşanmıştır. Özel güvenlik görevlileri çoğunlukla çabuk tetik çekme konusunda istekli (*trigger-happy*) gözükmekte ve özellikle Irak savaşı



esnasında masum sivillerin tehdit olarak algılanması sonucu sehven ölümler yaşandığı bilinmektedir (Fitzsimmons, 2013: 85).

Gerçekten de angajman kurallarını anlamayan ve/veya tanımayan silahlı korumalar için kullanılan '*trigger-happy*' kavramına ilişkin yaşanmış tecrübeler mevcuttur. Örneğin 2007 yılında bir Amerikan özel güvenlik şirketi olan *Blackwater* çalışanları tarafından Bağdat'ta açılan ateş sonucu 17 sivil hayatını kaybetmiştir (Percy, 2012: 950; Siebels, 2014: 78).

Böyle bir durumun mevcudiyeti sabitken, denizcilik camiası tarafından benzer vakaların deniz üzerinde görülme endişesinin taşınması gayet tabiidir. Bu husus IMO, IMB ve ICS tarafından da dile getirilmiştir (Coito, 2013: 182). Doktrinde de haklı olarak dikkat çekildiği üzere deniz haydutları ile balıkçıların doğru bir şekilde ayırt edilmesi son derece önemlidir (Chalk, 2012: 3). Bu husus dördüncü bölümde detaylı olarak incelenecektir. Zira SÖGGÜT personelinin tetik çekme konusunda çabuk ve istekli davranması sonucu masum balıkçıların hedef olması ihtimaline karşı, bazı Somalililerin gündüz balıkçı gece deniz haydudu olduğu fenomenine dair şüpheler bulunmaktadır (Coito, 2013: 185). Bir ÖDGŞ yetkilisi; yeni bir *Blackwater* vakasını kimsenin istemeyeceğini, zor olan kısmın herhangi bir SÖGGÜT kiralamak değil uygun nitelikte profesyonellerden oluşan ve geminin, mürettebatın ve kargo güvenliğinin yanı sıra şirketin itibarını dikkate alan ekibi optimum fiyat ile istihdam etmek olduğunu ifade etmiştir (Spearin, 2012: 832).

Ticari gemilerin SÖGGÜT tarafından korunmasına ilişkin hem hukukî hem de taktik açıdan tartışmalar devam ederken, yeni oluşmaya başlayan bu sektörde kontrol ve standardizasyon eksikliğinin yanı sıra çeşitli hukukî boşluklardan yararlanılması sonucu yasadışı şekilde koruma faaliyeti de yapıldığına dair çeşitli şüpheler olacağı aşikârdır (Ginkel ve diğerleri, 2013: 9). Nitekim bu satırların yazarı tarafından, ticari gemilere silahlı koruma sağlamış eski silahlı kuvvetler mensubu personel ile yapılan mülakatneticesinde bu şüphelerin yersiz olmadığı sonucuna varılmıştır. Şöyle ki, mülakata katılan eski ordu mensubu şahıslar tarafından; bazı kolay devlet bayrağını taşıyan ticari gemilere istinaden silahlı koruma yapan personelin mürettebat listesinde yağcı, kamarot gibi farklı görevlerde deklare edildiği, korumada kullanılan silahların ve mühimmatın en son bulunulan kıyı devletinin ülkesinde karaborsadan temin edildiği, riskli suların geçilip güvenli bir limana varılmadan önce uluslararası sularda bu silahların ve mühimmatın denize atılmak suretiyle imha edildiği ifade edilmiştir.

Gerçekten de hukukun çevresinden dolanmayı amaçlayan bu uygulamalara bazı ÖDGŞ tarafından özellikle 2008-2011 arası sıklıkla başvurulduğu doktrinde de

dile getirilmektedir (Kurtarcan, 2015: 1-5). Buradan anlaşılacağı üzere, bazı kolay devlet bayrağına sahip ticari gemilerin ÖDGŞ'den yazılı bir anlaşma ile yasal bir şekilde personel temin etmek yerine, sağlanacak güvenlik hizmetinin maliyetini düşürebilmek adına bireysel girişimcileri bir şekilde yasadışı istihdam ettiği değerlendirilmektedir. Ancak günümüzde bu yasadışı uygulamanın giderek azaldığı görülmektedir. Zira aşağıdaki satırlarda inceleneceği üzere sektörde hizmet standartların yavaş yavaş yerleşmesi ile beraber, bu yasadışı uygulamanın giderek marjinal bir hale geldiği ifade etmek yanlış olmayacaktır.

Yaşanan gelişmeler göstermiştir ki, deniz üzerinde ticari gemilere silahlı koruma hizmeti sağlamak farklı bir personel ihtiyacını gündeme getirmiştir. Üçüncü bölümde görüleceği üzere, doğası gereği deniz üzerinde yapılan silahlı koruma işi hukukî açıdan hayli fazla gri bölgelere sahiptir. Silahlı koruma esnasında yaşanacak istenmeyen bir durumun bir anda birden fazla tarafı olabilir ve böylece zaten yeterince karmaşık olan durum daha da içinden çıkılmaz bir hale gelebilir. Zira hukuka uygun olarak ölümcül kuvvet kullanımı ile adam katletme arasında bazen ince bir çizgi olabilir ama bu çizginin olabildiğince net bir şekilde çizilmesi gerekmektedir (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 839).

Ticari gemilere koruma hizmeti sağlayacak SÖGGÜT personeli üzerine detaylı değerlendirme dördüncü bölümde ele alınacaktır. Ancak profesyonel organizasyonlar olarak kabul edilen ÖDGŞ çoğunlukla sorumluluk sahibi eski ordu mensuplarını istihdam etmekle beraber, hızla büyüyen bu pazarda tüm şirketlerin ve şahısların aynı şekilde profesyonel olduğu söylenemez (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 842). Bu durum doğal olarak denizcilik çevrelerinde çeşitli kaygılar doğmasına neden olmuştur.

Bununla beraber yukarıdaki satırlarda ifade edilen kaygıların önüne geçmek için atılan adımlar da mevcuttur. Bazı ÖDGŞ'nineski ordu mensupları arasından da seçim yaparak Özel Harekat Kuvveti (SOF) geçmişi bulunan kişileri SÖGGÜT personeli ya da şirket yönetici olarak istihdam ettiği bilinmektedir (Spearin, 2014: 106). Örneğin bazı SÖGGÜT personelinin geçmişinde dünyaca haklı bir üne sahip en elit birliklerden olan İngiliz SBS hizmeti bulunabilmektedir (Spearin, 2012: 828). Bu durumun aslında kendi içerisinde tezat oluşturduğu akıllara gelebilir. Şöyle ki; istihdam edilen SOF personeli saldırı üzerine eğitilmiş olmasına rağmen yapılan iş savunma temellidir. Buna mukabil bireysel yetenek olarak en üst düzey askeri personelden oluşan SOF birlikleri aynı zamanda takım halinde de çok uyumlu çalışabilmektedirler (Spearin, 2014: 106). Dolayısıyla ÖDGŞ tarafından SOF orijinli personelin istihdam edilmesinin isabetli bir karar olduğu ortadadır. Bu düşünceye ilave



olarak, bahse konu işin deniz üzerinde icra edildiğinde "Navy SOF" geçmişli bulunan personelin SÖGGÜT seçiminde ilk olarak akla gelmesi doğaldır. Özetle ifade etmek gerekirse; geçmişte deniz özel harekât birliklerinde görev yapanlar, oluşan bu yeni sektör için öncelikli tercih edilen personel konumuna yükseldiği değerlendirilmektedir.

### 2.3. ASKERİ GEMİ GÜVENLİK TIMLERİ VE SÖGGÜT

Özel sektör konuya bu şekilde müdahil olurken, benzer koruma tedbiri devlet eliyle de uygulanmaya başlanmış ve bu kapsamda Ticari Gemi Koruma Timleri (VPD) ortaya çıkmıştır. Bu askeri tedbirin ortaya çıkışı önceki tedbirlerde olduğu üzere Aden Körfezi'ne istinaden değil, Somali Havzası'ndaki deniz haydutluğu faaliyetlerine karşıdır.

Dünya Gıda Programı kapsamında Mombasa-Mogadişu arası yiyecek taşıyan gemilerin korunması maksadıyla 2008 yılından itibaren Görev Kuvveti 465'e destek veren ülkelerce bahse konu ticari gemilere askeri personelden teşkil VPD konuşlandırıldığı bilinmektedir. Görüldüğü üzere bahse konu ticari gemiler Somali'ye ait Mogadişu limanına seyir yaptıkları için direk olarak deniz haydutluğu tehdidi ile karşı karşıya kalmaktadır.

Dünya Gıda Programı gemilerinin korunması çerçevesinde hayata geçen bu uygulama başlangıçta iki farklı yöntem üzerinden kullanılmıştır. Ticari gemiye tim konuşlandırmanın yanı sıra savaş gemisi de ticari gemiyi yakın bir mesafeden takip etmiştir. Bu bağlamda koruma timi savaş gemisinin organik bir uzantısı olarak kullanılmıştır. Ancak bu uygulamanın hem efektif hem de ekonomik olmadığı ortadadır. Dolayısıyla rutin olarak tercih edilmemiş ve kullanım ömrü kısa sürmüştür.

Diğer yöntem ise SÖGGÜT uygulamasının askeri versiyonu olarak ele alınabilir. Savaş gemisinden bağımsız olarak, bir limanda ticari gemiye konuşlanan koruma timi riskli sulardan geçilip güvenli limana varıldığı gemiden ayrılmaktadır. Herhangi bir savaş gemisinin desteği olmadan münferit olarak koruma yapan askeri timler bu özelliklerinden dolayı Otonom Ticari Gemi Koruma Timleri (AVPD) olarak adlandırılmaktadır. İlk yöntemin kullanım ömrü kısa olup literatürde kendine yer edinemediğinden, VPD ve AVPD aynı anlamda kullanılmıştır. VPD ile ifade edilen yöntem aslında AVPD olup, müteakip satırlarda da bu şekilde kullanılacaktır.

Somali Havzası odaklı olarak başlayan bu uygulama, yine çoğunluğunu Görev Kuvveti 465'e destek veren ülkelerin oluşturduğu bazı devletler tarafından kendi bayrağı altında YRB'de seyir yapacak ticari gemilerin deniz haydutluğu faaliyetlerine



karşı korunması düşüncesiyle hayata geçirilmiştir. 2011 yılında ilk defa Hollanda tarafından kendi denizcilik sektörüne önerilen bu yöntem İtalya, Fransa, İspanya ve İsrail'in içinde bulunduğu bazı ülkeler tarafından da uygulanmıştır (Van Hespen, 2014: 382). Bahse konu ülkeler YRB'den geçiş yapacak kendi bayrağındaki ticari gemilerine deniz piyade personeli konuşlandırarak Somalili deniz haydutlarına karşı tedbir almıştır (Vijayan, 2014: 20). Ancak deniz piyadelerin genel kullanım konseptleri göz önüne alındığında, bahse konu personelin deniz haydutluğu ile mücadele için özel bir eğitim almadığı değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, anılan personelin deniz haydutluğu ile mücadele konusunda yeterli tecrübeye sahip olup olmadığı ise tartışmaya açıktır.

Elbette VPD, SÖGGÜT ile kıyaslandığında çoğu yönlerden avantajlı olmakla beraber bazı dezavantajlı durumları da olabilmektedir. VPD olarak görevlendirilen personelin yasal olarak devlet eliyle yerleştirilmesi; adli geçmiş, ateşli silahların usulüne uygun emniyetli bir şekilde kullanımı ve sağlık durumu gibi konularda kafalardaki muhtemel soru işaretlerini silmeye yetmiştir. Ancak, yeterli sayıda VPD olmaması ve bu timlerin ticari gemilere konuşlandırılması esnasında yaşanacak bürokratik sürece bağlı olarak yapılan başvuruların olumsuz olarak dönmesi ticari gemileri zora sokmuştur (Ginkel ve diğerleri, 2013: 19-20). Ticari gemiler tarafından yapılan VPD talepleri giderek karşılanamaz duruma gelmiş ve nihayetinde bu konunun ilk sıradaki icracısı Hollanda'nın VPD politikası dahi tartışılmaya başlanmıştır (Ginkel ve diğerleri, 2013: 35).

Bunun sebebi sadece VPD taleplerinin zamanında ve yeterli derecede karşılanamaması değil, aynı zamanda özel sektörün bu konuda kendini giderek geliştirmesi olarak ta görülmelidir. Nitekim bazı devletler tarafından sunulan VPD hizmetinin ücrete mukabil sağlandığı bilinmektedir. Örneğin İtalyan sistemine göre hizmeti alan denizcilik şirketi tarafından İtalyan Savunma Bakanlığına her gün için her personel başına 467 Avro ödenmesi gerekmektedir (Cusumano ve Ruzza, 2015: 115). Ancak alınacak VPD hizmeti için toplamda ne kadar ücret ödeneceği belirtilmemiştir.

Benzer şekilde Hollanda tarafından yapılan VPD uygulamasından da alınan ücretlerin yüksekliği tartışma konusu olmuştur. Özel sektör tarafından SÖGGÜT hizmeti karşılığında 75.000 Avro olarak talep edilen tutar, Hollanda hükümeti tarafından alt sınırı 105.000 Avro olacak şekilde talep edilmektedir. Görüldüğü üzere VPD hizmeti için talep edilen tutar SÖGGÜT hizmeti için talep edilen tutarın asgari 1,5 katı şeklindedir (Ginkel ve diğerleri, 2013: 19). Özel sektör tarafından yapılan

koruma işlerinin başarılı bir şekilde icra edilmesi ve yaygınlaşan kullanım ile SÖGGÜT için ÖDGŞ'ne ödenen ücretlerin daha makul bir seviyeye çekilmesi özel sektörden yana tercih kullanılmasında etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Devletler açısından konuya bakılırsa, ticari gemilerin korunması için görevlendirilen VPD'ler kendi ülkelerinin deniz piyade veya deniz komando birlikleri personelidir. Her ne kadar ticari gemilerin Somalili deniz haydutlarından korunması önemli konu olsa da VPD olarak görevlendirilen personelin tek işi bu değildir. VPD görevlerinin bu personel için mesleki tecrübe açısından kazanım olduğu düşünülse de, fazladan bir görev yükü getirdiği de ortadadır. Ayrıca "Enrica Lexie" olayı ile tecrübe edilmiştir ki, VPD tarafından yapılan koruma esnasından yaşanacak istemeyen bir durum ülkeler arası krize dahi sebep olabilmektedir.

15 Şubat 2012 tarihinde Hindistan açıklarında İtalya bayrağındaki "Enrica Lexie" gemisinde VPD olarak görev yapan iki İtalyan asker tarafından deniz haydudu zannedilerek Hintli balıkçılara ateş açılmış, açılan ateş sonucu anılan balıkçılardan hayatını kaybedenler olmuş, bunun üzerine Hindistan anılan iki İtalyan askerini tutuklamıştır (Van Hespén, 2014: 374). Bahse konu gelişmeler iki ülke arasında krize neden olmuştur. Ancak benzer durum SÖGGÜT ile yaşanması halinde muhatap, devlet yerine özel sektör olacaktır. Ayrıca altını çizmek gerekir ki, "Enrica Lexie" olayına müdahil olan İtalyan askerleri deniz özel harekât kuvveti değil, deniz piyade personelidir. Anılan personelin Somali deniz haydutluğuna karşı yeterli tecrübesi olmadığı değerlendirilmektedir.

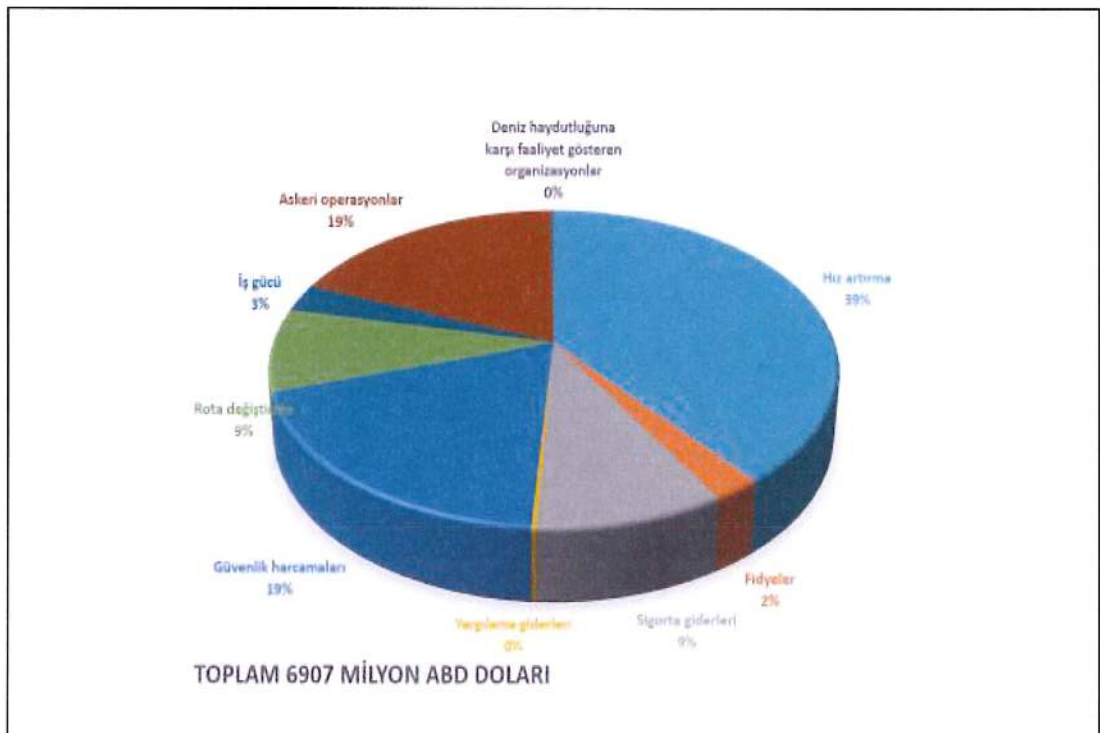
Görüleceği üzere VPD uygulamasında gerek mevzuattan gerekse personelden kaynaklı bazı problemler ortaya çıkmıştır. Hollanda hükümeti dahi kendi bayrağı altındaki ticari gemilerde SÖGGÜT konuşlanmasına dair düzenleme yapmayı planladığına dair beyanatta bulunmuştur (Van Hespén, 2014: 385). Yukarıdaki satırlarda yapılan değerlendirmelerin ışığında; hem özel sektörün SÖGGÜT uygulamasında gelişim gösterip denizcilik sektörüne güven aşılması hem iktisadi açıdan hizmet bedellerinin ekonomik hale gelmesi hem de VPD uygulamasında yaşanan muhtelif aksaklıklar sebebiyle, her ne kadar aralarında doğrudan bir rekabet olmasa da, SÖGGÜT'ün VPD'ye galip geldiği düşünülmektedir.



## 2.4. SOMALİ KAYNAKLI DENİZ HAYDUTLUĞUNUN DÜNYA EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Somalili deniz haydutları için amaç, kaçırmayı başardıkları ticari gemilerin serbest bırakılması için fidye almak suretiyle maddi kazanç elde etmekten ibaret olsa da; aşağıdaki satırlarda görüleceği üzere, Somali kaynaklı deniz haydutluğunun dünya ekonomisine getirdiği yük sadece denizcilik şirketleri tarafından deniz haydutlarına ödenen fidyelerden ibaret değildir. Uluslararası deniz taşımacılığının en yoğun yerlerinden biri olan Aden Körfezi ve Somali Havzası'nda deniz ticaretinin sekteye uğraması, deniz haydutlarına ödenen fidyelerin çok üzerinde maliyetler getirmiştir. Fidyeler için ödenen tutar buzdağının görünen kısmı olup yıllık maliyetin çok az bir bölümünü oluşturmaktadır. Somali kaynaklı deniz haydutluğu İkinci Dünya Savaşı sonrası denizcilik endüstrisini tehdit eden en etkili sorun olarak karşımıza çıkmaktadır (Fitzsimmons, 2013: 84). Bu maksatla; OBP tarafından hazırlanan raporlar doğrultusunda Somali kaynaklı deniz haydutluğunun 2011-2014 yılları arasında dünya ekonomisine getirdiği maliyetler aşağıda sunulmuştur.

**Tablo 1: Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2011**

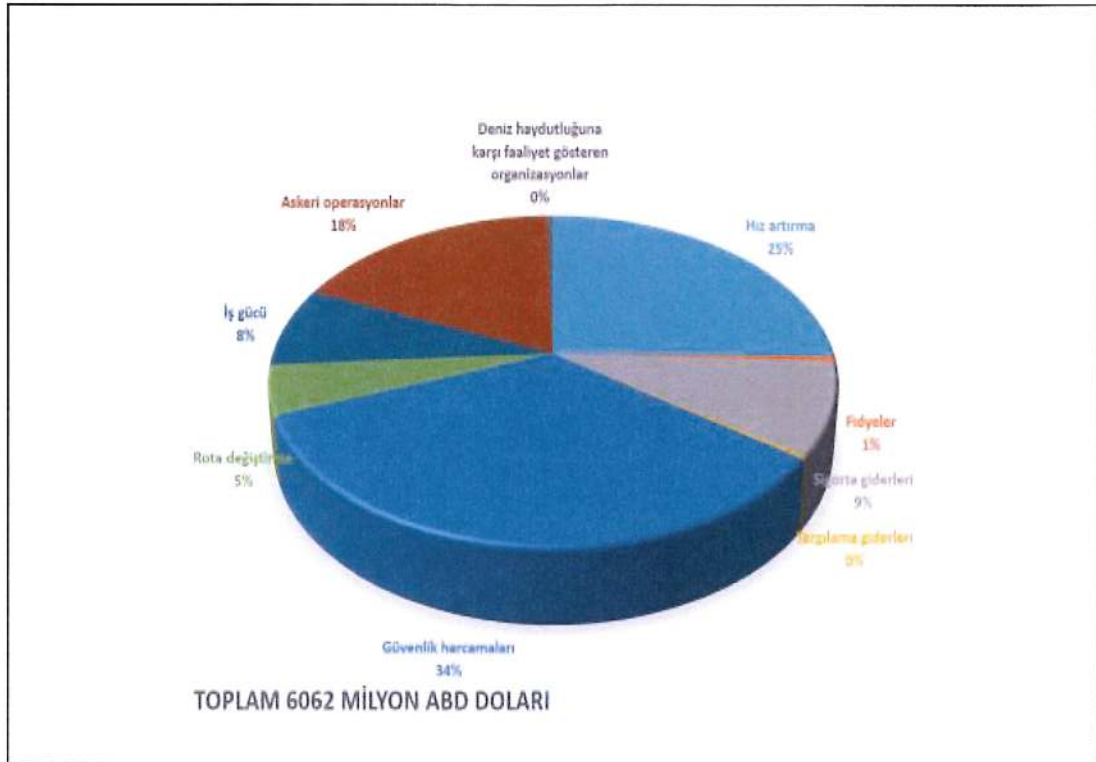


Kaynak: OBP, 2012: 1



2011 yılının Somali kaynaklı deniz haydutluğu faaliyetleri açısından yoğun geçtiği bu tablodan da anlaşılmaktadır. Nitekim 2011 yılı verileri incelendiğinde hız artırma (%39), askeri operasyonlar (%19) ve güvenlik harcamaları (%19) üç ana başlık ön plana çıkmaktadır. Bahse konu üç kalem gider toplam maliyetin %77'sini oluşturmaktadır.

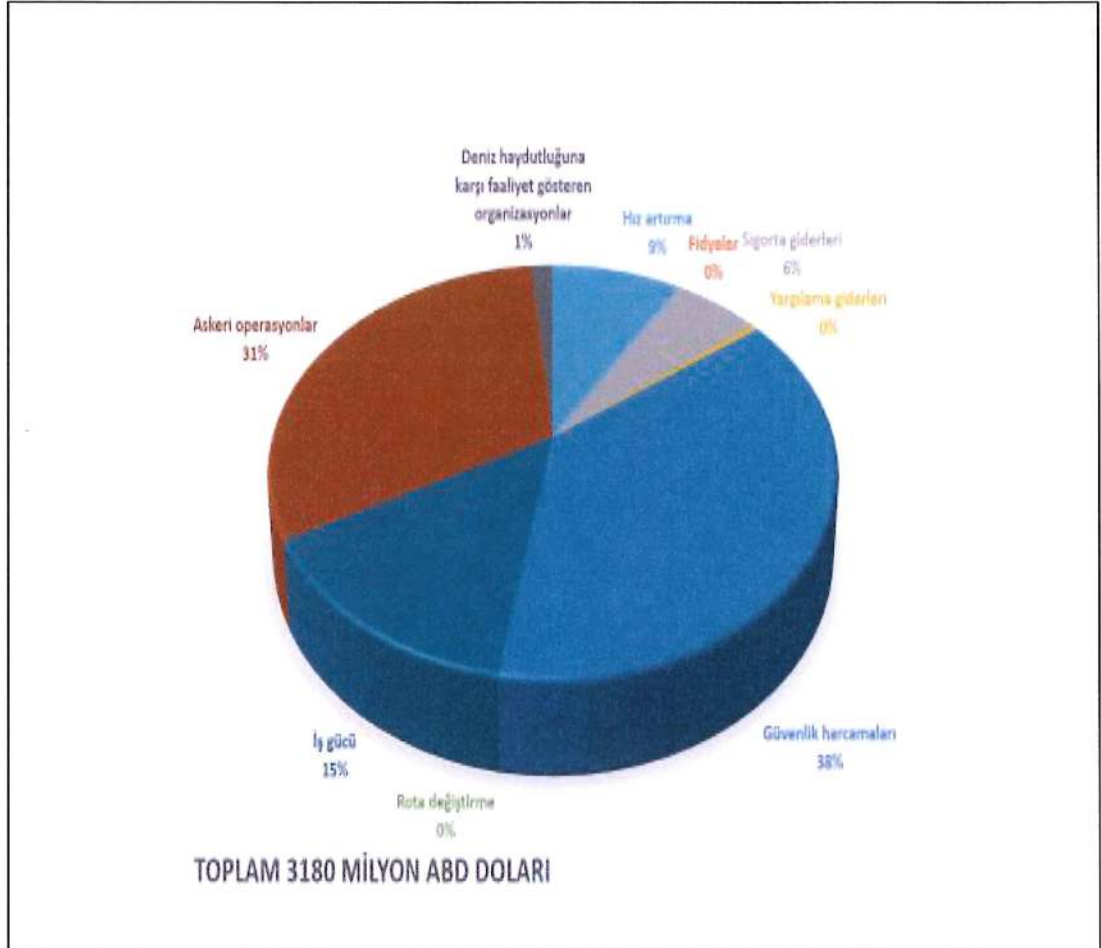
**Tablo 2: Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2012**



Kaynak: OBP, 2013: 1

2012 yılı itibari ile güvenlik harcamaları (%34) hız artırma (%25) maliyetinin önüne geçerek en yüksek gider kalemi olmuştur. Askeri operasyonlar (%18) azalma eğiliminde olsa da ciddi bir gider kalemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar bahse konu üç gider başlığı 2011 yılı verilerine benzer şekilde %77'lik dilime tekabül etse de, anlaşılabacağı üzere SÖGGÜT uygulaması ön plana çıkmaya başlamış ve YRB'deki deniz haydutluğu faaliyetleri düşüşe geçmiştir. Görünen o ki; uluslararası kamuoyu tarafından yürürlüğe konulan deniz haydutluğuna karşı tedbirler meyvelerini vermeye başlamıştır. Ancak dikkat çeken nokta ise, deniz haydutluğu faaliyetleri azalma eğilimine girse de bu ortamı sağlayacak çabanın bir maliyeti olduğudur. 2012 yılı verilerine göre toplam maliyet neredeyse bir önceki yıla eş değerdir.

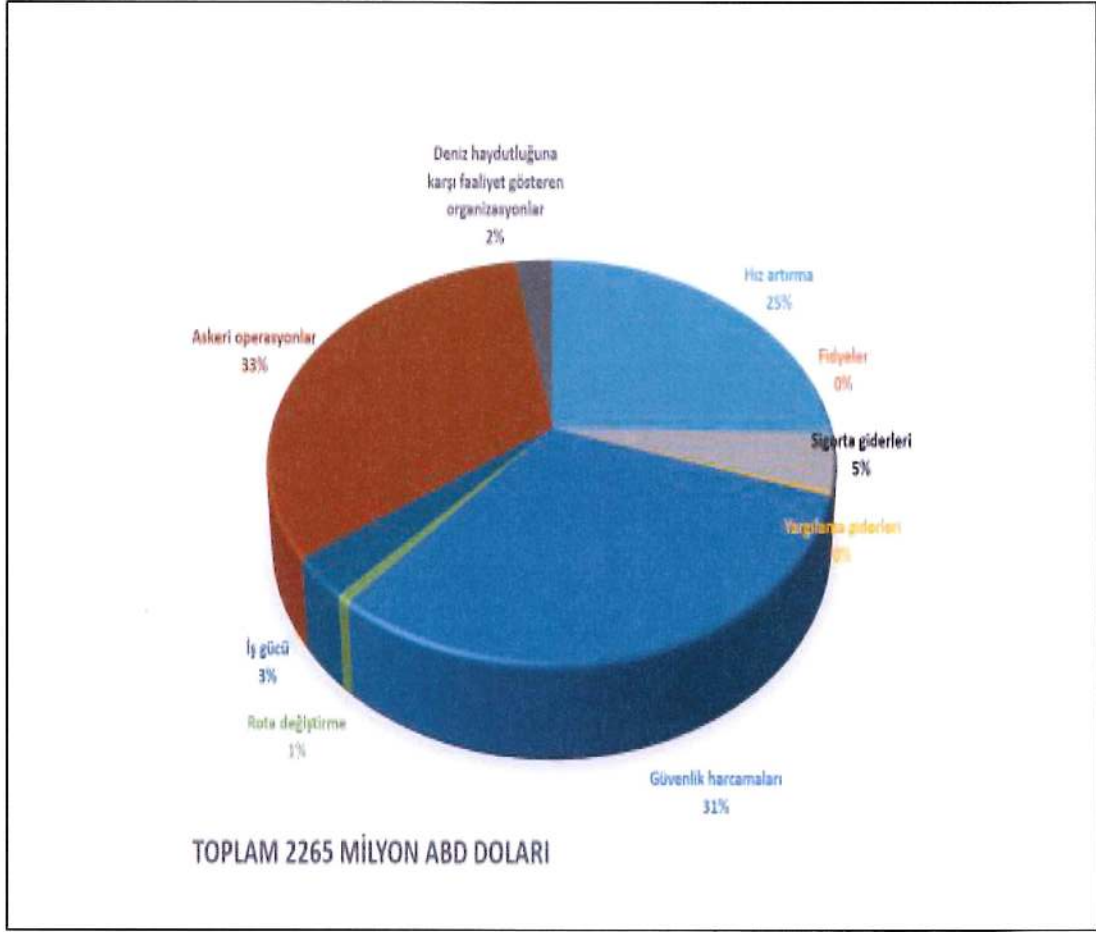
**Tablo 3:** Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2013



Kaynak: OBP, 2014: 7

2013 yılına ait verilerde ilk göze çarpan husus toplam maliyetin bir önceki yıla göre nerdeyse yarı yarıya düşmüş olmasıdır. Ancak 2011 ve 2012 yıllarında toplam maliyetin %77'sini oluşturan güvenlik harcamaları, askeri operasyonlar ve hız artırma kalemleri 2013 yılı verilerine göre toplam maliyetin %78'ini oluşturmaktadır. Başka bir etken husus ise SÖGGÜT kullanımının giderek yaygınlaşması sonucu ticari gemilerin YRB'den geçiş yaparken yüksek sürat yerine iktisadi sürati tercih ettiği düşünülmektedir. Bu tercihin sonucunda yakıt sarfiyatı düşmektedir.

**Tablo 4:** Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Etkileri 2014



Kaynak: OBP, 2015: 2-4

2014 yılı verileri göstermektedir ki toplam maliyet bir önceki yıla nazaran düşme eğilimine devam etmiş ve takriben %30 oranında azalmıştır. Ancak 2011-2013 arası toplam maliyetin ortalama %77'sine tekabül eden güvenlik harcamaları, askeri operasyonlar ve hız artırma kalemleri 2014 yılı verilerine göre toplam maliyetin %86'sını oluşturmaktadır. 2014 yılı itibari ile güvenlik harcamaları (%31) askeri operasyon giderlerinin (%33) gerisinde kalmıştır. Bu durumun SÖGGÜT uygulamasının kullanımında talep edilen ücretlerin belli bir düzeye gelerek rayicin oluşmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Bir anlamda ilgili piyasaların doyuma ulaşmıştır.

Yukarıdaki tablolarda görüldüğü üzere dokuz başlık ön plana çıkmaktadır.



- **Hız Artırma:** Deniz haydutları tarafından hedef alınan gemilerin çoğunlukla düşük süratli ve alçak fribordlu olduğu bilinmektedir. Hâlihazırda IMO tarafından BMP-4'te tavsiye edildiği üzere YRB'den geçiş yapan ticari gemiler deniz haydutlarına yakalanmamak adına hızlarını artırmaktadır. İktisadi hızdan neredeyse azami hıza çıkan ve belirlenen rotanın uzunluğuna göre bazen iki günü bulan süreler ile intikal etmekte olan ticari gemiler için bu prosedür kaçırılma ihtimallerini düşürmekle beraber yakıt sarfiyatını da yukarıları çekmektedir.
- **İş Gücü:** Gemilerde çalışmak, gerek yetersiz sosyal olanakları gerekse içerdiği mesleki tehlikeler açısından zorlu işlerden bir tanesidir. Dolayısı ile gemi adamlarının aldığı ücretler karada çalışanlara nazaran daha yüksektir. Ancak deniz haydutlarının saldırısına uğrama ihtimalleri olan YRB'den geçiş yapan mürettebata, ayrıca iki katına kadar ücret ödenebilmektedir (OBP, 2013: 4).
- **Yargılama Giderleri:** Ele geçirilen deniz haydutlarının, ele geçiren ülkede ya da anlaşmaya varılan bölge ülkelerinde yargılaması yapılabilmektedir. Deniz haydutlarının transferleri, yargılama maliyeti kapsamında bölge ülkeleri ile yapılan anlaşma gereği ödenecek ücretler bu başlığın gider kalemleridir.
- **Deniz Haydutluğuna Karşı Faaliyet Gösteren Organizasyonlar:** Bahse konu organizasyonlar "Trust Fund to Support Initiatives of States to Counter Piracy Off the Coast of Somalia", UNODC, CGCPS, "Djibouti Code of Conduct", "United Nations Development Programme – Somalia", EUCAP NESTOR, RAPPICC ve OBP olarak karşımıza çıkmaktadır (OBP, 2013: 4).
- **Fidyeler:** Kaçırılan ticari gemilerin esaretten kurtulmak adına denizcilik şirketi tarafından ödenen paralardır. Fidyenin deniz haydutlarına ulaştırılması da ayrı bir prosedüre sahip olup her ne kadar yukarıdaki şekillerde gösterilmiş olmasa da ek bir maliyet getirmektedir. Somalili deniz haydutlarına fidyeler uçaktan atılarak ulaştırılmaktadır. Şöyle ki; fidyenin bulunduğu uçak ile esarete bulunan ticari geminin üzerinden geçilirken deniz haydutları tarafından tüm mürettebat uçaktan görülecek şekilde açık güverteye çıkartılmaktadır. Uçakta bulunan şirket yetkilisi tarafından, mürettebatın tam ve sağlıklı olduğu teyit edilmektedir. Uçağın yaptığı bu geçiş "Yaşamın Kanıtı-*Proof of Life*" olarak adlandırılmaktadır. Uçak ile ticari gemi üzerinden yapılan müteakip geçişte, nakit olarak hazır edilen fidye su geçirmez özel

bir t p içerisinde para  t ku amına bağlı olarak ticari geminin yakınına atılmaktadır. Deniz haydutlarının fidyeyi alıp saymaları sonrasında ticari gemi serbest kalmaktadır. Para sayma işlemi bazen bir günü geçebilmektedir. İfade edilen bahse konu prosedür bu satırların yazarı tarafından 2010 yılının Temmuz ayında Eyl Limanı açıklarında M/V FRIGIA'nın serbest bırakılması esnasında bizzat gözlenmiştir.

- **Sigorta Giderleri:** YRB'den geçiş yaparken deniz haydutlarının saldırısına u rama ihtimaline tabi olarak risk faktörü de i mekte ve bu değişim sigorta giderlerine de yansımaktadır.
- **Güvenlik Harcamaları:**  zellikle BMP-4'de tavsiye edilen önlemlerin alınması esnasında oluşan fazladan giderlerdir. Gemilere konu lanan güvenlik timleri, puntellere çekilen dikenli teller, panik odası, vb. tedbirler şirketlere ek yük getirmektedir. Ancak bu gider kaleminin önemli bir kısmının SÖGGÜT tarafından olu turuldu u değerlendirilmektedir. Gerçekten de SÖGGÜT harici diğer güvenlik önlemlerinin tercih edilmesine olan rağbet giderek azalırken, SÖGGÜT kullanımı yaygınlaşmaya devam etmektedir. Her ne kadar IMO tarafından SÖGGÜT' n BMP-4'  tamamlayıcı nitelikte olduğu vurgulansa da, denizcilik şirketleri açısından maliyetleri düşürmek adına ticari gemilere SÖGGÜT konu landırıldı ı halde, diğer güvenlik harcamaları ikinci planda kalabilmektedir.
- **Askeri Operasyonlar:** Yüksek Riskli Bölgede rutin olarak çeşitli ülkelerin savaş gemileri devriye, keşif, istihbarat, refakat ve arama kurtarma görevleri icra etmektedir. Bahse konu bölgenin büyüklüğü göz önüne alındığında görev yapan askeri gemi sayısı günlük 10-15 civarındadır. Yüksek Riskli Bölgede görev yapan savaş gemilerinin birçoğunda deniz helikopterleri konu ludur. Ayrıca bazı bölge ülkelerinde askeri üsler tesis edilmiş ve bu askeri üslerden her gün kalkan deniz karakol uçakları devriye görevi yapmaktadır. Sayılan tüm unsurların yakıt, personel ve amortisman giderleri bu kalemi olu urmaktadır.
- **Rota De i tirme:** Bazı gemiler Uzakdoğu-Avrupa arasında seyir yaparken, YRB'den geçmemek adına Afrika kıtasını dola mayı tercih etmektedir. Bazı gemiler ise planlı rotalarının dışına çıkararak olabildiğince Somali'ye uzak seyretmeyi uygun bulmaktadır. Her iki durumda da seyir süresi ve yakıt sarfiyatı artmaktadır.



Görüldüğü üzere Somali kaynaklı deniz haydutluğu dünya ekonomisine fidye harici birçok kalem gider ile mali etki yapmaktadır. Yukarıdaki satırlarda arz edilen 2011-2014 yılları arasına ait veriler tek tabloda birleştirilerek karşılaştırma yapılmıştır.

**Tablo 5:** Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğunun 2011-2014 Maliyetleri

|                                                            | 2011<br>(milyon \$ ) | 2012<br>(milyon \$ ) | 2013<br>(milyon \$ ) | 2014<br>(milyon \$ ) |
|------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Hız artırma                                                | 2713                 | 1530                 | 276                  | 576                  |
| Fidyeler                                                   | 160                  | 32                   | 0                    | 1                    |
| Sigorta giderleri                                          | 635                  | 550                  | 186                  | 103                  |
| Yargılama giderleri                                        | 16                   | 15                   | 12                   | 6                    |
| Güvenlik harcamaları                                       | 1312                 | 2060                 | 1200                 | 694                  |
| Rota değiştirme                                            | 583                  | 290                  | 0                    | 15                   |
| İş gücü                                                    | 195                  | 471                  | 462                  | 72                   |
| Askeri operasyonlar                                        | 1273                 | 1090                 | 999                  | 741                  |
| Deniz haydutluğuna karşı faaliyet gösteren organizasyonlar | 20                   | 24                   | 45                   | 57                   |
| <b>TOPLAM</b>                                              | <b>6907</b>          | <b>6062</b>          | <b>3180</b>          | <b>2265</b>          |

Kaynak: OBP, 2012: 1; OBP, 2013: 1; OBP, 2014: 7; OBP, 2015: 2-4

2011 yılı maliyetlerinin en yüksek gider kalemi olan hız artırma, 2012 yılı itibari ile keskin bir düşüş yaşamış, bu keskin düşüşü devam ettirerek 2013 yılı maliyet tablosundaki yerini almıştır. Bu gider kalemindeki kayda değer düşüş özellikle kendisini 2013 yılı sonu itibari ile daha çok hissettirmektedir. Ancak 2014 yılı verilerine göre yeniden yükselişe geçtiği görülmektedir. Bu değişimin sebebi önceki yılların aksine, rota değiştirme ile ilgili maliyetlere Aden Körfezi'ni geçmemek adına Afrika kıtasını dolaşma paterni yerine İran Körfezi-Güney Hint Okyanusu rotasının Hindistan kıyılarına yakın geçecek şekilde değiştirilmesi dahil edilmiştir (OBP, 2015: 10).

İşgücüne ödenen miktar 2013 yılı itibari ile bir önce senedeki konumu korumuştur. Ancak bu meblağ 2014 yılı itibari ile keskin bir düşüş yaşamıştır. Her ne kadar uzun süredir gemi kaçırma olayları yaşanmasa da, mürettebat açısından bölgenin taşıdığı risk unsurunun devam ettiği değerlendirilmektedir.

Yargılama giderleri toplam maliyetlerin nispeten daha az bir kısmını oluşturmaktadır. 2011-2013 yılları arasında genellikle konumunu koruyarak ciddi bir



düşüş yaşamamasına rağmen 2014 yılı itibari ile 6 milyon ABD Doları seviyesine kadar inmiştir. Bunun başlıca sebebinin donanma unsurları tarafından YRB' da deniz haydutlarına karşı uygulanan yakala-bırak (*Catch and Release*) politikasının etkili olduğu düşünülmektedir. Bu kapsamda yakala-bırak operasyonu deniz haydutluğu icra ettiğinden şüphelenilen kişilerin ve teknelerin durdurulması, tekneye çıkılması, arama yapılması ve bulunması halindedense deniz haydutluğu saldırılarında kullanılabilecek silah, mühimmat ve benzeri teçhizatlara el konulması, daha sonra da deniz haydutluğu şüphelerinin en yakın karaya ulaşabilecek kadar yakıt ve gıda desteği sağlanarak serbest bırakılmasını ifade etmektedir (Murdoch ve Guilfoyle, 2013: 163).

Deniz haydutluğuna karşı oluşturulan küresel ve bölgesel girişimler ve organizasyonlara ayrılan payda 2013 yılı itibari ile net bir yükselme mevcuttur. Bahse konu yükselme 2014 yılı itibari ile de devam etmiştir. Bu durum uzun vadeli çözümlere verilen önemin bir göstergesidir. Bölge ülkelerinin, birbirleri ve diğer küresel aktörler ile daha fazla diyaloga girerek, çözüm üretme çabalarına ortak olduğu değerlendirilmektedir.

2011 yılında yapılan toplam harcamaların sadece yaklaşık % 2.3'ünü fidyeler oluşturmaktadır. 2011 ve 2012 yıllarında deniz haydutlarına ödenen fidyeler karşılaştırıldığında muazzam bir düşüş yaşandığı görülmektedir. 2012 yılı verileri itibari ile bu oran yaklaşık beşte bir kadar düşerek % 0.5'e gerilemiştir. Bu düşüş, 2013 yılı içerisinde YRB'de kaçırılan herhangi bir ticari gemi olmadığı için fidye ödenmemesi ile devam etmiştir (OBP, 2014: 7). Her kadar 2014 yılı içerisinde deniz haydutlarına fidye ödenmiş olarak görünse de, bu ödeme 2014 yılı itibari herhangi bir ticari gemi kaçırıldığından değil, geçmiş yıllarda kaçırılıp henüz serbest bırakılan M/V ASPHALT VENTURE ve M/V ALBEDA mürettebatı için yapılan ödeme kalemidir (OBP, 2015: 20). Daha önce de ifade edildiği gibi, ticari gemilerin serbest bırakılması için Somalili deniz haydutlarına ödenen fidyelerin buzdağının görünen küçük kısmını oluşturmaktadır. Gerçekten de, Somali kaynaklı deniz haydutluğunun yarattığı ekonomik etkinin ödenen fidyeler ile sınırlı olmadığı açıktır.

Sigorta meblağlarında 2012 yılı itibari ile yaşanan küçük çaplı düşüş, 2013 yılı itibari ile ciddi bir düşüşe dönüşmüştür. 2014 yılı itibari ile bu düşüş devam etmiştir. Sigorta şirketleri açısından sigorta primlerinin düşmesinin ticari gemilere konuşlanan SÖGGÜT ile ilişkili olduğu değerlendirilmektedir. Gerçekten de SÖGGÜT kullanımına karar veren ticari gemiler için sigorta primlerinde indirimle gidildiği bilinmektedir.

YRB'de icra edilen askeri operasyonlar devam etmekle beraber, yoğunluğunda azalmalar olmuştur. SÖGGÜT kullanımının yaygınlaşması ile ilişkili

olduğunu değerlendirilen bu değişim, yıllara bağlı bir şekilde ilgili gider kalemine de yansımaktadır.

Rota değiştirme maliyetleri 2012 yılı itibari ile ciddi bir düşüş yaşamış ve nihayetinde 2013 yılı verilerinde kayda girmeyecek meblağlara gerilemiştir. 2013 yılı itibari ile YRB'den geçen ticari gemilerin önceki yılların aksine artık rota değiştirmeyi tercih etmediği görülse de, müteakip yıl verilerine istinaden bu uygulamanın yeniden gündeme alındığı düşünülmektedir. Ancak bahse konu rota değiştirmeler geçmişte olduğu gibi Ümit Burnu'nu dolaşmak değil, Arap Yarımadası'na ve Hindistan'a yakın seyretmek şeklinde uygulanmaktadır (OBP, 2015: 10-11).

2011 yılı verileri ile toplam harcamaların yaklaşık % 19 güvenlik giderlerine ayrılmıştır. 2012 yılında meydana gelen artış ile 2 milyar ABD Dolarını geçen güvenlik harcamaları toplam harcamaların yaklaşık % 34'ünü oluşturmuştur. Her ne kadar 2013 yılı itibari ile güvenlik harcamalarına ayrılan tutar yaklaşık olarak 2011 yılı değerlerine düşmüş gözüksede de, toplam harcamaların neredeyse %38'ine tekabül edip en yüksek gider kalemi olmuştur. Görüldüğü üzere, büyük çoğunluğu SÖGGÜT kullanımı sonucu meydana geldiği değerlendirilen güvenlik harcamaları, meblağ olarak önce artış daha sonra azalış sergilemesine rağmen, yıllık toplam maliyetlerdeki yüzdelik payı giderek artmıştır. Nihayetinde 2013 yılı itibari ile bu artış, en büyük harcama kalemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu duruma SÖGGÜT kullanımında yaşanan yaygınlaşmanın sebep olduğu düşünülmektedir. Buna mukabil, 2014 yılı itibari ile güvenlik harcamalarına ayrılan pay hem meblağ hem de toplamdaki yüzde oranı olarak düşüşe geçmiş gözükmemektedir. SÖGGÜT kullanımının yaygınlaşması sebebiyle, SÖGGÜT için ödenen fiyatlarda arz-talep dengesinde değişimler yaşandığı ve 4 personelden oluşan SÖGGÜT yerine 3 personelden oluşan SÖGGÜT'ün daha fazla tercih edildiği değerlendirilmektedir (OBP, 2015: 5-6)

YRB'de 2013 yılından itibaren başarıya oluşan herhangi bir ticari gemi kaçırma girişimi olmamasına rağmen, bu durumun idame edilebilmesi adına dünya kamuoyu tarafından maddi anlamda bedel ödenmektedir. Görüldüğü üzere, 2013 yılında deniz haydutlarına fidye ödenmemiş olması ve 2014 yılında geçmiş yıllardan gelen esaretin sonlandırılması için diğer yıllara nazaran çok az bir meblağ ödenmesi, deniz haydutluğuna karşı harcama yapılmadığı anlamına gelmemektedir. 2014 yılı maliyetleri toplamının önceki yıllara nazaran ciddi oranda düşmüş olmasına rağmen, YRB'de deniz haydutluğunu engellemek için sarf edilen gayretin bir maliyeti olduğunu göstermektedir ve bahse konu maliyetin kayda değer gider kalemlerinden bir tanesini SÖGGÜT esaslı güvenlik harcamaları oluşturmaktadır. Bu bağlamda görülmektedir



ki, deniz haydutluğu sayesinde ortaya çıkan SÖGGÜT uygulaması hatırı sayılır pazar payı ile güvenlik sektöründeki yerini almıştır.

Milyonlarca ABD doları hacme sahip bu yeni pazarda en fazla kar sağlayan ÖDGŞ, İsviçre merkezli ICOC ve Londra merkezli SAMI gibi oluşumlar altında birleşmişlerdir. ICOC tarafından talep edilen standartları sağlayarak üyeliğe kabul edilen 700'ün üzerinde şirket mevcuttur. Bu şirketlerin %25'inden fazlası İngiltere merkezli iken yaklaşık olarak %10'u ABD merkezlidir (Toker, 2015: 49). ICOC üyesi özel güvenlik şirketlerden deniz güvenliği ile ilgilenen şirketler SAMI altında toplanmış olup, bu şirketlerin büyük çoğunluğu yine İngiltere merkezlidir (Chalk, 2012: 1).



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### SÖGGÜT PERSONELİNİN TİCARİ GEMİLERDE KONUŞLANDIRILMASININ BERABERİNDE GETİRDİĞİ TEMEL HUKUKİ SORUNLAR

Dünyanın en eski mesleklerinden olan denizcilik, ticari kazanç açısından her zaman cazibesini korumuştur. Özellikle eski çağlarda denizdeki ticari faaliyetlerin güvenli bir şekilde devam ettirilebilmesi için, ticari gemilerde silah taşındığı bilinmektedir. Nitekim birkaç yüzyıl öncesine kadar neredeyse bazı devletlerde tüm denizcilerin aynı zamanda askeri eğitime sahip olmaları bunun bir göstergesidir. Örneğin 17. yüzyılın 2. yarısında Fransa'da sivil denizciler için bir kayıt sistemi (*inscription maritime*) hayata geçirilmiştir. Bu kayıt sistemi altında sivil denizciler uzmanlık alanlarına göre sınıflandırılmakta ve savaş hali olsun ya da olmasın donanmada belli bir süre hizmete alınıp sadece ticari denizcilik değil askeri denizcilik konusunda da eğitim ve deneyime sahip olmaları sağlanırdı. Böylece Fransız kraliyet donanması sürekli bir şekilde denizciliğin gereksinimleri konusunda bilgili ve tecrübeli bir insan gücüyle donatılmış olmaktadır (Öktem ve Kurtarıcan, 2011:160-161).

Özellikle eski çağlarda, açık denizlerde ticari gemilere saldırmak suretiyle işlenecek suçların tespitinin güçlüğü ortadayken; parasal değer olarak yüklü meblağların telaffuz edildiği bu sektörde, sahipleri tarafından yatırımlarının koruma altına alınması sağlamak doğal bir sonuçtur. Buradan yola çıkarak; gemisini ve dolayısıyla taşıdığı yükü korumak isteyen gemi sahiplerinin/kaptanlarının yaklaşık olarak yüzyıl öncesine kadar ticari gemilerde silah bulundurması yukarıda dile getirilen sebepler ışığında yadırganmamıştır. Bu bağlamda, en son İkinci Dünya Savaşı sırasında ticari gemilerde hasım tarafça yapılacak muhasamat eylemlerine karşı koymak maksadıyla silahlı tim bulundurulduğu bilinmektedir (Harlow, 2012: 590-592). Bahse konu timler asker personelden oluşup, VPD uygulamasının ilk örnekleri olarak kabul edilebilir.

Buna mukabil, savaş ortamında ticari gemilerde silah bulundurulması, silahlı çatışmalar hukuku kapsamında mazur görülebilecekken; İkinci Dünya Savaşı sonrasında deniz savaşlarının yaşanmadığı, deniz güvenliğinin genel olarak sağlandığı ve hukuk ve iletişim açısından dünyanın günden güne geliştiği dönemde, ticari gemilerde silah taşınması hususu eski geçerliliğini kaybetmiştir.

Ancak yeni milenyum ile tekrar yükselişe geçerek deniz ulaşımını tehdit eden deniz haydutluğuna karşı diğer tedbirler arzu edilen başarıyı sağlamazken SÖGGÜT

etkin bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Gerçekten de deniz haydutluğu ile mücadele konusunda uzun süredir deneyimsiz olan dünya modern deniz haydutluğunun aniden ortaya çıkması ve yükselişe geçmesi karşısında hem hukukî seviyede hem de sahada alınacak operatif tedbirler açısından hazırlıksız yakalanmış; özel güvenlik şirketlerinin risk altındaki ticari gemilere silahlı güvenlik hizmeti vermesi denizde yaşanan güvenlik boşluğunu dolduracak bir yöntem olarak düşünülmüştür (Tempest, 2012: 86). Günümüzde olduğu gibi devlet donanmaları ve sahil muhafaza güçlerinin denizlerdeki evrensel ortak alanların güvenliğini sağlamak için yeterli sayıda kuvvete sahip olmadığı ya da devletlerin çeşitli nedenlerle elindeki kuvvetleri bu amaçlara tahsis etmekten kaçındığı küresel koşullar sürdükçe ortaya çıkan güvenlik boşluğu özel güvenlik tarafından doldurulacaktır (Berube ve Cullen, 2012: 222).

Bazı kaygılar olmasına rağmen SÖGGÜT'ün deniz haydutluğu ile mücadeledeki rolü inkâr edilemez ve yakın bir gelecekte de görevlerinin sona ereceği düşünülmemektedir. Hatta ticari gemilerde silahlı personel bulundurulmasına karşı çıkışı ile tanınan Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından dahi, ticaret gemilerin deniz haydutluğuna karşı -SÖGGÜT dahil- her ihtimali göz önüne alması tavsiye edilmektedir (Chalk, 2012: 4). Yine aynı yönde; BIMCO, ICS, INTERCARGO, Intertanko, OCIMF de aralarında bulunduğu birçok denizcilik endüstrisi temsilcisi örgütler tarafından 2011 yılından itibaren ticari gemilerde silahlı güvenlik timlerinin bulundurulması tavsiye edilmiş ve rehber nitelikte ilkeler yayınlanmıştır (Petrig, 2013: 673).

Bu gelişmelere paralel olarak, IMO tarafından konunun farklı aktörlerine yönelik tavsiye sirküleri ile SÖGGÜT kabul görmüş ve konuya ilişkin düzenlemeler gündeme getirilmiştir. IMO tarafından 1405 numaralı sirküler ile donatan, işletmecisi ve gemi kaptanlarına; 1406 numaralı sirküler ile bayrak devletlerine; 1408 numaralı sirküler ile kıyı devletlere ve 1443 numaralı sirküler ile özel deniz güvenlik şirketlerine ticari gemilerde SÖGGÜT konuşlandırılmasına ilişkin tavsiyeler yayınlanmıştır. Ayrıca 1408 numaralı sirkülerin devamı niteliğinde yayınlanan MSC-FAL.1/CIRCULAR 2 ile kıyı devletlerine SÖGGÜT'e ilişkin anket uygulaması mevcuttur.

Tüm bu gelişmeler ticari gemilerde silah bulundurulmasına ilişkin soru işaretleri ortadan kaldırmaya yetmemiştir. Uluslararası hukukta deniz özel güvenlik şirketlerinin kurulmasını ya da bunlardan güvenlik hizmeti alınmasını yasaklayan bir kural bulunmamaktadır (Tempest, 2012: 86). Ancak dünya kamuoyunu hazırlıksız bir şekilde yakalayan deniz haydutluğuna karşı özel güvenlik timlerinin faaliyetlerine özgü



detaylı bir hukukî düzenleme de bulunmamaktadır. Konunun en çok tartışılan kısmı olan deniz haydutluğuna karşı ticari gemilerde silah bulundurulması ve bunun kullanılması uluslararası deniz hukuku açısından fazlaca gri alana sahiptir.

Bu bağlamda öncelikle 1982 tarihli BMDHS kapsamında SÖGGÜT kullanımının yarattığı hukukî meseleler özetle aşağıdaki gibidir:

- Üzerinde SÖGGÜT konulu ticari gemilerin kıyı devletinin karasularında seyirinin zararsız geçiş hakkı ile uyumluluğu meselesi,
- Liman devleti ve kıyı devletinin gümrük mevzuatı ile uyumluluğu,
- SÖGGÜT'ün 1982 tarihli BMDHS 100-110 maddeleri arasında düzenlenen deniz haydutluğu ile mücadele hükümlerine uyumluluğu,
- Bayrak devleti ya da başka bir devletin SÖGGÜT personelinin faaliyetlerinden dolayı 1982 tarihli BMDHS 94 ve 97 maddelerine göre cezai yargı yetkisi.

Bununla birlikte ticari gemilerde SÖGGÜT kullanımı sadece 1982 tarihli BMDHS kapsamında hukukî sorunlar yaratmakla sınırlı kalmamaktadır. Bu uygulama aynı zamanda bayrak devletinin denizcilikle ilgili düzenleme, silah mevzuatı ve ceza kanunları ile uyumsuzluk da yaratmakta, deniz haydutluğu saldırısı sırasında kullanılacak meşru müdafaa tedbirlerinin neler olabileceği konusunda soru işaretleri bulundurmakta ve ticari geminin kaptanı ve SÖGGÜT personeli arasındaki ilişkinin nasıl tesis edileceği hususunda belirsizlikler içermektedir (Tanaka, 2015: 388; Symmons, 2012: 30). Aşağıdaki satırlarda detaylıca inceleneceği üzere, konuyla ilişkili farklı hukukî metinler üzerinden yorumlar yapılmak suretiyle SÖGGÜT kullanımının var olan ya da olası hukukî durumlara uygunluğu tartışılacaktır.

### **3.1. 1982 TARİHLİ BMDHS HÜKÜMLERİ KAPSAMINDA SÖGGÜT UYGULAMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

1982 tarihli BMDHS'nin 100-107 maddeleri deniz haydutluğu ile ilgili olsa da, bahse konu maddeler incelendiğinde görülmektedir ki, bu maddeler deniz haydutluğunun tanımı ve devletler bazında müdahale yetkisi üzerine inşa edilmiştir. Ancak, ticari gemilerde deniz haydutluğuna karşı silah ve silahlı personel bulundurulması ile ilgili herhangi bir özel madde bulunmamasına rağmen SÖGGÜT konusu ile ilişkilendirilebilecek muhtelif maddeler mevcuttur. Deniz yetki alanları ve geçiş rejimleri ilişkin maddeler bu bağlamda ticari gemilerde silah bulundurulmasına ilişkin yorum yapmaya icazet vermektedir.

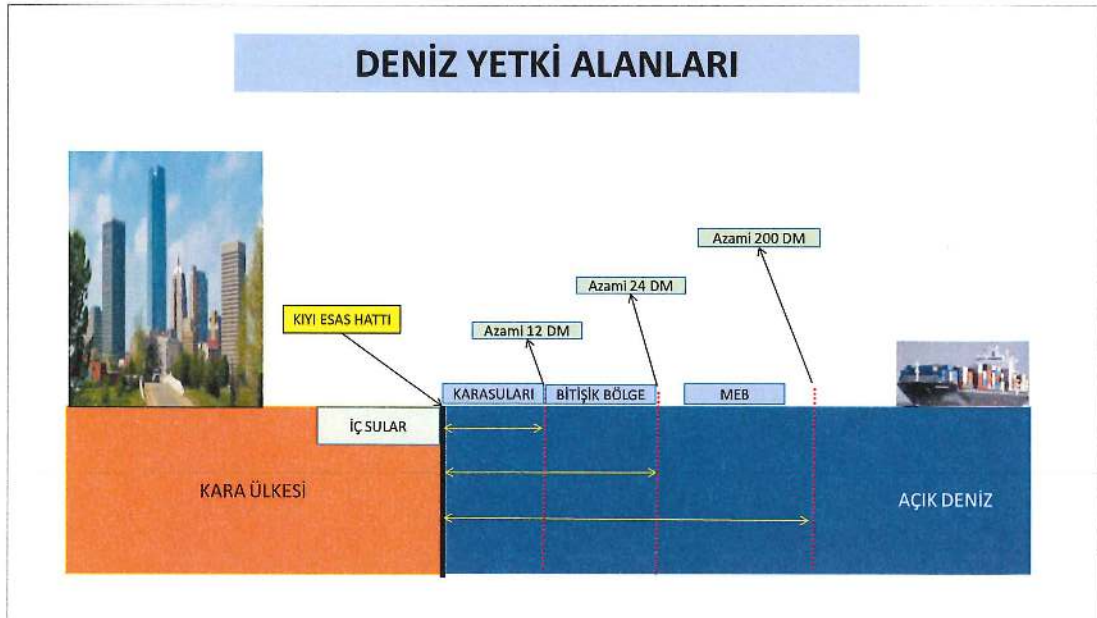


### 3.1.1. Farklı Deniz Yetki Alanlarında Seyreden Ticari Gemilerde SÖGGÜT Konuşlanmasının Düzenlenmesi

Uluslararası deniz hukukunun temel amaçlarından biri devletlerin yetkilerini deniz alanları üzerinde dağıtmaktır. Bu bağlamda 1982 tarihli BMDHS ile düzenlenen güncel uluslararası deniz hukuku, denizleri birçok yetki alanına bölmüş; iç sular, kara suları/takımada suları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı, açık deniz olarak adlandırılan yetki alanları oluşturarak her biri için kıyı devleti ve üçüncü devletin hak ve yükümlülüklerini belirlemiştir (Tanaka, 2015: 4).

Bu bağlamda öncelikle, 1982 tarihli BMDHS Madde 3 (Karasularının Genişliği), Madde 8 (İç Sular), Madde 33 (Bitişik Bölge), Madde 57 (Münhasır Ekonomik Bölgenin Genişliği) ve Madde 86 (Açık Deniz-Bu Kısımın Uygulama Alanı) ile belirlenen deniz yetki alanlarına göre kıyı devleti ve bayrak devletinin düzenleme ve/veya yargılama yetkisinin ticari gemilerde SÖGGÜT bulundurulması açısından incelemesinde fayda olduğu değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, 1982 tarihli BMDHS ile son hali verilen deniz yetki alanları aşağıda olduğu gibidir.

**Şekil 5:** 1982 Tarihli BMDHS'ne Göre Deniz Yetki Alanları



Kaynak: Tanaka, 2015: 8

Deniz yetki alanlarına göre değerlendirme yapılırken uluslararası deniz alanları olarak kabul edilen "Açık Deniz"den başlanıp, ulusal deniz alanı olarak kabul edilen "İç Sular"a doğru bir sıralama yapılacaktır ve böylece ticari gemilerin kıyı devletine doğru yaklaşma güzergâhları esas alınmış olacaktır.

### 3.1.1.1. Açık Deniz

“Açık Deniz” tabirinden kasıt; 1982 tarihli BMDHS Madde 86 gereği bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dâhil olmayan tüm deniz alanlarıdır. Yine aynı sözleşme madde 92 fıkra 1 gereği her ticari gemi açık denizde bayrak devletinin münhasır yargı yetkisine tabi olacaktır.

Anlaşıldığı üzere; açık denizde seyir yapan ticari gemilerde koruma amaçlı silah taşınmasına izin verilmesi ve gemi üzerinde meydana gelebilecek silah menşeli kaza ve istenmeyen olaylara müdahale edilmesi bayrak devletinin yetkisi dâhilindedir. Bu düşünceye paralel olarak; SÖGGÜT kaynaklı sorunların da aynı kapsama girdiği değerlendirilmektedir. Denizcilik sektöründe başı çeken ülkeler kendi bayrağı altında bulunan ticari gemilerde SÖGGÜT kullanımına ilişkin düzenleme yapmıştır.

Ancak bayrak devleti tarafından yapılan düzenlemeler sadece SÖGGÜT’ün ticari gemilerde konuşlanmasına izin vermesinin yanı sıra, uygun personel seçim kriterlerini de ortaya koymalıdır (Mahard, 2014: 348). Türkiye açısından konuya ilişkin herhangi bir hukukî düzenleme henüz mevcut olmayıp, hâlihazırda ilgili kanun için çalışmalar yapıldığı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü denizcilik uzmanları ile gerçekleştirilen mülakat neticesinde öğrenilmiştir. Bu konuda en kısa sürede ilgili hukukî düzenlemenin yapılmasına ihtiyaç duyulduğu değerlendirilmektedir.

**Tablo 6:**Bazı Bayrak Devletlerinin SÖGGÜT Politikaları

| Ülke               | SÖGGÜT Politikası                                                                                |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Jamaika            | SÖGGÜT kullanımını yasaklanmadığı gibi konuya ilişkin herhangi bir düzenleme de mevcut değildir. |
| Çin                |                                                                                                  |
| Singapur           |                                                                                                  |
| Hong Kong          |                                                                                                  |
| Türkiye            |                                                                                                  |
| Antigua ve Barbuda | SÖGGÜT kullanımına karşı çıkılmayarak ulusal mevzuat oluşturmuştur. Ancak detaydan uzaktır.      |
| Bahamalar          |                                                                                                  |
| Bermuda            |                                                                                                  |
| Liberya            |                                                                                                  |
| Panama             |                                                                                                  |
| Marshall Adaları   |                                                                                                  |
| Man Adası          |                                                                                                  |
| Malta              |                                                                                                  |

|                  |                                                                                                                                          |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GKRY             | SÖGGÜT kullanımına karşı çıkılmayarak ulusal mevzuat oluşturmuştur. Çeşitli seçim kriterleri mevcuttur.                                  |
| Birleşik Krallık | SÖGGÜT kullanımına karşı çıkılmayarak ulusal mevzuat oluşturmuştur.                                                                      |
| Norveç           | Diğer ülkelere nazaran daha detaylı SÖGGÜT kullanım kriterlerine sahiptir.                                                               |
| Danimarka        | Personel standartları ile ön plana çıkmaktadır.                                                                                          |
| Yunanistan       | SÖGGÜT kullanımına karşı çıkılmayarak ulusal mevzuat oluşturulmuştur. Kolay bayrak devletlerine göre daha detaylı düzenleme yapılmıştır. |
| İtalya           |                                                                                                                                          |
| Hindistan        |                                                                                                                                          |
| Fransa           |                                                                                                                                          |
| Almanya          |                                                                                                                                          |
| İspanya          |                                                                                                                                          |
| Belçika          |                                                                                                                                          |
| Japonya          |                                                                                                                                          |
| İsveç            |                                                                                                                                          |
| ABD              |                                                                                                                                          |
| Kanada           |                                                                                                                                          |
| Hollanda         | SÖGGÜT kullanımına karşı çıkılmaktadır.                                                                                                  |
| Endonezya        |                                                                                                                                          |

Kaynak: Van Hespren, 2014: 379-392

Ancak açık denizde vukuu bulacak herhangi bir hukukî olayın gemi dışına taşması halinde, duruma müdahil olacak başka devletler de olacağı unutulmamalıdır. Bununla beraber SÖGGÜT'ün uyuğu, SÖGGÜT'ü istihdam eden şirketin menşei ve bayrak devleti farklı olabilir. Böyle bir durumda, SÖGGÜT tarafından sadece bayrak devletin düzenlemelerine tabi olmakla kalmayıp, aynı zamanda diğer ilgili devletlerin hukukî mevzuatları da dikkate alınmalıdır.

### 3.1.1.2. Münhasır Ekonomik Bölge

Münhasır Ekonomik Bölge ile ilgili olarak 1982 tarihli BMDHS' nin beşinci kısmı (madde 56-75) incelendiğinde görülmektedir ki; sahildar ve diğer devletler açısından doğal ve canlı kaynaklar vasıtası ile denizden sağlanacak ekonomik faydanın düzenlenmesi amaçlanmaktadır (UNIC, 2001: 17-26). Bu kapsamda; güvenlik sağlanması amacıyla ticari gemilerde silah bulundurulması ile doğal ve canlı kaynaklar üzerinden denizden sağlanacak ekonomik kazanım amaçlı Münhasır Ekonomik Bölge uygulaması arasında hukukî açıdan bir bağı bulunduğuna dair herhangi bir çıkarım yapılması mümkün gözükmemektedir. Bu kabulden hareketle, ticari gemilerde SÖGGÜT bulundurulması açısından bahse konu deniz yetki alanının



da açık deniz için dile getirilen düzenlemeler ile aynı şekilde olması gerektiği değerlendirilmektedir.

### 3.1.1.3.Bitişik Bölge

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinden sonra son halini 1982 tarihli BMDHS madde 33 ile alan "Bitişik Bölge", açık denizin bir parçası olmasına rağmen çeşitli konularda kıyı devletine yetkiler tanımaktadır. Bahse konu madde 33 ile bitişik bölgenin genişliğinin karasularının ölçüldüğü esas hattın başlayarak en çok 24 deniz mili olması benimsenmiş olmakla beraber; belirli bir bitişik bölgenin gerçek genişliği bitişik bölgenin genişliğinden karasularının genişliği çıktıktan sonra kalan deniz alanıdır (Kuran, 2009: 192).

Yine aynı madde kapsamında kıyı devletine gümrük, maliye, sağlık ve göç konularında denetim yapma ve cezalandırma yetkisi tanınmıştır. Görüldüğü üzere kıyı devletinin bitişik bölgede deniz güvenliği konusunda herhangi bir yetkisi bulunmamaktadır. Kuran'a göre; suüstüne açık gözükten deniz güvenliği kavramının bitişik bölgede kıyı devletinin yetkilendirilmesi kapsamında 1982 tarihli BMDHS' de yer almaması yerinde bir karardır (Kuran, 2009: 192). Buna karşın, hâlihazırda açık denizin bir parçası olan bitişik bölgede ticari gemilerde silah bulundurulmasına ilişkin hususun kimin yetki alanına girdiği konusu gri bölgelere sahiptir. Şöyle ki, müteakip paragraflarda arz edileceği üzere, her kıyı devletinin SÖGGÜT uygulamasına karşı yaklaşımı farklılık göstermektedir. Her ne kadar kıyı devletinin bitişik bölgede direk olarak deniz güvenliği konusunda yetkisi bulunmamasına karşın gümrük konusundaki yetkisi kapsamında ticari gemilerde bulundurulacak silah ve mühimmat konusuna müdahil olması mümkün gözükmektedir (Symmons, 2012: 63). Ticari gemilerde ateşli silah ve mühimmat bulunmasının kıyı devletinin silah ithalat ihracat kanunlarının, dolayısıyla gümrük mevzuatını ihlal edebileceği değerlendirilmektedir. Gerçekten de bitişik bölgede kıyı devletine tanınan yetki konuları ele alındığında, SÖGGÜT ile ilişkilendirilebilecek tek husus gümrük olarak karşımıza çıkmaktadır. Anlaşılacağı üzere, SÖGGÜT konulu ticari gemi kıyı devletinin deniz ülkesine girmeden evvel kıyı devleti tarafından bitişik bölgede durdurulabilir ve işbu devletin gümrük kanunları ticari gemilerde konulu SÖGGÜT uygulamasını kabul etmiyorsa, bahse konu ticari gemiyi karasularına sokmayabilir.

Kıyı devleti tarafından bitişik bölgede bu şekilde hareket edilmesi halinde, üstü kapalı bir şekilde deniz güvenliği konusunda yetki kullanılmış olacaktır. Bu durum arzu

edilen bir davranış olmadığı gibi günümüz itibari ile tercih edilen bir uygulama da değildir. Bununla beraber; kıyı devletinin ülkesinde muhtemel bir hukuk ihlalinin önlenmesi amacıyla bitişik bölgede yapılacak denetimin ne gibi işlemleri kapsadığı konusunda bir hüküm mevcut olmadığı gibi (Tanaka, 2015: 125), bitişik bölgenin kıyı devletinin ülkesine değil açık denize dahil olması nedeniyle bahse konu deniz yetki alanında tutuklamaktan ziyade arama ve soruşturma yetkisinin kullanılması yerinde olacaktır (Kuran, 2009: 194). Çünkü bahse konu madde 33 ile kıyı devletinin bitişik bölgede tutuklama yapabilmesi, kendi kara ve deniz ülkesinde işlenen suçlarının takibi kapsamında mazur görülmektedir. Yani suçun teşkil eden eylemin kıyı devletinin kara veya deniz ülkesinde vukuu bulup, suçluların kıyı devletinin sınırlarını terk etmesi gerekmektedir.

#### **3.1.1.4. Karasuları**

Karasuları kıyı devletinin egemenliği altında olup, bu deniz yetki alanının kıyı devletinin ülkesinin bir parçası olduğu 1982 tarihli BMDHS madde 2 ile açıkça belirtilmektedir (Kuran, 2009: 81). 1982 tarihli BMDHS madde 3 ile karasularının azami genişliği esas hattan itibaren 12 deniz mili olarak belirtilmekle beraber, bazı istisnai durumlarda bahse konu genişliğin tamamının kullanılması mümkün olmamaktadır. Türkiye ile Yunanistan arasında var olan “Ege Sorunu”nun bir parçasını da bu konu oluşturmaktadır.

Bu deniz alanının kıyı devletinin egemenliğine tabi olmasından dolayı işbu devlet tarafından, karasularına giriş yapacak ticari gemilerde SÖGGÜT bulunması hususuna yönelik olarak çeşitli düzenlemeler yapılması doğaldır. Kaldı ki, Yüksek Riskli Bölge’ye kıyısı olan devletler başta olmak üzere birçok kıyı devleti konuya ilişkin düzenlemeleri deklare etmiştir. Hatta bu düzenlemeler ile çeşitli yollardan ekonomik kazanç sağlamak isteyen kıyı devletlerin de mevcut olduğu bilinmektedir (Mudric, 2011: 240).

Bazı kıyı devletlerin SÖGGÜT uygulamasına yaklaşımını gösteren aşağıdaki tabloda; silah ve teçhizatları havi SÖGGÜT personelinin ticari gemiler vasıtası ile karasularına giriş, çıkış ve geçiş yapmasına izin verilip verilmediği ve konuya ilişkin diğer ön plana çıkan hususlara yer verilmiştir. Birçok ülkenin kendi karasularına SÖGGÜT konulu ticari gemilerin giriş, çıkış ve geçişlerine ilişkin ulusal düzenlemesi mevcuttur. Ancak sadece teze konu olan coğrafi bölgede bulunan ya da bu bölgeye yakın ülkelere yer verilmiştir.



**Tablo 7: Bazı Kıyı Devletlerinin SÖGGÜT Politikaları**

| Ülke         | İzin | Açıklama                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cibuti       | Var  | ÖDGS 150.000 ABD Doları veya daha fazla bir meblağ ödedikleri takdirde yıllık izne sahip olmaktadır. Kullanılacak silahlar tam otomatik olup, hükümet tarafından kiralanabilmektedir.                                                                                                                                                                                                 |
| Seyşeller    | Var  | Gemi üzerindeki gerekli kontroller polis tarafından yapılacak olup, silahlar emniyetli şekilde kilitlenmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Mauritius    | Var  | 24 saat önceden deklare edilen SÖGGÜT, gemi karasularına girdiğinde Sahil Güvenlik tarafından kontrol edilmektedir. Bu esnada SÖGGÜT personeli silahsız olarak belirtilen yerde toplanmış ve gemi üzerinde silahlar ve mühimmatlar emniyetli bir yerde kilit altına alınmış olmalıdır. Limana varılmasını müteakip silahlar polislerin kontrolündeki silahlığa transfer edilmektedir. |
| Ürdün        | Var  | Karasularına SÖGGÜT ile giriş yapan ticari gemiler için Mauritis uygulamasının bir benzeri yürürlüktedir. 24 saati geçen liman sürelerinde SÖGGÜT'e ait silahlar donanma üssü içerisinde muhafaza edilmektedir.                                                                                                                                                                       |
| Güney Afrika | Yok  | Güney Afrika sadece VPD uygulamasına izin vermektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Sri Lanka    | Var  | Cibuti uygulamasının bir benzeri yürürlüktedir. Hükümet eliyle ÖDGS'ne tam otomatik silahlar kiralanmaktadır.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Malezya      | Yok  | Kendi karasularına SÖGGÜT konulu ticari gemilerin girişine karşı çıkmaktadır.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Endonezya    | Var  | Detaylı silah ve mühimmat bilgisi talep etmektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mısır        | Var  | SÖGGÜT konulu ticari gemilerin kendi karasularından geçmesine izin vermektedir. Bu kapsamda bahse konu ticari gemiler silahlar ve mühimmat kilit altında kalmak suretiyle Süveyş Kanalı geçişi yapmaktadır.                                                                                                                                                                           |
| Hindistan    | Var  | SÖGGÜT'e ait deklare edilen silah ve mühimmatın gemi dışına çıkmasına müsaade edilmemektedir.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| İran         | Var  | SÖGGÜT konulu ticari gemilerin İran karasularına girmeden en 24 saat öncesinden SÖGGÜT'e ait silah ve mühimmatı bildirmesi gerekmektedir. Ancak bunların gemi dışına çıkmasına müsaade edilmemektedir.                                                                                                                                                                                |
| Madagaskar   | Var  | SÖGGÜT konulu ticari geminin Madagaskar karasularına ve limanlarına girmesine, silah ve mühimmat transferi yapılmasına müsaade edilmektedir.                                                                                                                                                                                                                                          |
| Somali       | Var  | SÖGGÜT konulu ticari geminin Somali karasularına ve limanlarına girmesine müsaade edilmektedir. Ancak silah ve mühimmat transferi ile ilgili herhangi bir bilgi mevcut değildir.                                                                                                                                                                                                      |
| Umman        | Var  | Umman karasularına giriş yapacak SÖGGÜT konulu ticari geminin en az 48 saat öncesinden bildirimde bulunması gerekmektedir. Belli şartlar altında silahların transferi havayolu ile yapılabilmektedir.                                                                                                                                                                                 |

Kaynak: WCO, 2015:2-3;www.imo.org Erişim tarihi 08.10.2015;Van Hespén, 2014:

392-395



Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere her kıyı devleti karasularına giriş yapacak ticari gemilerde silahlı koruma bulunma hususunu kabul etmediği gibi, kabul eden kıyı devletleri de farklı şartlar öne sürmektedir. Çünkü ticari gemilerde konuşlu SÖGGÜT vasıtası ile kıyı devletinin ülkesine silah ve mühimmat girişi olacağından, güvenliği sağlama konusunda kaygı duyulması gayet doğaldır (Symmons, 2012: 62-63). Kendi deniz ülkesine özel şahıslar tarafından silah ve mühimmat sokulması pekâlâ kıyı devletinin barışını veya karasularının düzenini bozacak bir olgu olarak yorumlanabilir.

Bu düşüncenin altında küçük balıkçı teknelerine ilişkin tereddütlerin bulunduğu değerlendirilmektedir. Balıkçılık yapan küçük teknelerin büyük ticari gemilerin yarattığı kavitasyon neticesinde balıkların su sathına yaklaştıkları varsayımından yola çıkarak ticari gemilere yaklaştıkları bilinmektedir. Bu bağlamda kıyı devletinin karasularında daha çok balık avlamak maksadıyla büyük ticari gemilere yaklaşan balıkçı teknelerinin SÖGGÜT tarafından tehdit unsuru olarak görülme kaygısı mevcuttur.

Ancak kendi deniz ülkesine özel şahıslar tarafından silah ve mühimmat sokulması kıyı devletinin barışını veya karasularının düzenini bozacağı yönündeki yorumun hukukî olarak yerindeliği sadece 1982 tarihli BMDHS madde 18-19 ile düzenlenen karasularından zararsız geçiş hakkının yorumlanması neticesinde ortaya çıkacaktır. 1982 tarihli BMDHS madde 18 ile geçiş terimi izah edilmiş, madde 19 ile zararsız geçişi ne olduğu ve hangi hallerde zarar göreceği belirtilmiştir. Bu kapsamda, madde 19'un incelenmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

## **Madde 19**

### **"Zararsız geçiş" deyiminin anlamı**

1- Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir.

2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, kıyı devletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Kıyı devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

- c) Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;
- d) Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;
- e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- f) Her türlü askeri makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;
- g) Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;
- h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;
- i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;
- j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;
- k) Kıyı devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;
- l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması. (UNIC, 2001: 6)

Doktrinde genel olarak kabul edildiği üzere ticari gemilerde SÖGGÜT bulunması 1982 tarihli BMDHS madde 19 fıkra 2’de sayılan ve egemen bir devlete karşı kuvvet kullanma tehdidi içeren faaliyetlere benzememektedir (Guilfoyle, 2013: 4-5). Dolayısıyla kıyı devletinin karasularından geçerken ticari bir geminin üzerinde SÖGGÜT taşıması geçişi kendiliğinden (*ipso facto*) zararlı hale getirmez (Symmons, 2012: 62; Petrig, 2013: 680-681). Ayrıca SÖGGÜT tarafından kıyı devletinin karasularında gerçekleşecek silahlı bir soygun eylemine karşı meşru müdafaa kapsamında kuvvet kullanılması hali de yine aynı madde 19 fıkra 2 ile yasaklanan kıyı devletine karşı düşmanca kuvvet kullanımı olarak yorumlanamayacaktır (Petrig, 2013: 681)

1982 tarihli BMDHS madde 21’ e göre kıyı devletinin zararsız geçiş hakkını düzenleme yetkisi bulunmaktadır. Bu bağlamda ortaya çıkan sorun, kıyı devletinin bu yetkilere dayanarak ticari gemi üzerinde konuşlu SÖGGÜT faaliyetlerini yasaklama ve düzenleme hususu üzerinedir. Madde 21 altında kıyı devletinin SÖGGÜT faaliyetlerini düzenlemesi ancak iki durumda söz konusu olabilir. Bunlardan ilki



seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi olup, ikincisi ise kıyı devletinin gümrük kanun ve mevzuatının ihlal edilmesinin engellenmesidir.

Doktrinde genel olarak kabul edilen görüş ticari gemilerde SÖGGÜT bulunmasının seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi yetkileri dahiline girmeyeceği yönündedir. Buna mukabil kıyı devletinin karasularından geçiş yapan ticari gemiler üzerinde uygulanabilecek gümrük mevzuatı kabul edebileceği ve böylece SÖGGÜT'ün silah ve mühimmatı üzerinde sınırlama ve yasaklama getirebileceği değerlendirilmektedir (Petrig, 2013: 684-685; Symmons, 2012: 63-64; Kurtdarcan, 2015, 1-5). Devlet uygulamalarında, gümrük mevzuatına uygun olmayan bir şekilde kıyı devletinin karasularında bulunan SÖGGÜT'ün sadece hukuka aykırı olarak silah bulundurmak suçundan cezalandırılmakla kalmayıp aynı zamanda casus ya da potansiyel suikastçı addolunmak suretiyle daha ağır cezalara çarptırılması da söz konusu olabilmektedir (Tempest, 2012: 89).

#### **3.1.1.5. İç sular**

Son deniz yetki alanı olan "İç Sular", karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi olarak kabul edilmektedir (Kuran, 2009: 31). Buradan da anlaşılacağı üzere iç suların tabi olduğu hukukî rejim kara ülkesinden farksızdır ve kıyı devletinin yargı yetkileri mutlaklıdır. Aksi belirtilmediği sürece; üzerinde SÖGGÜT konuşlu halde herhangi bir ticari geminin kıyı devletinin iç sularına girmesi hususu, kıyı devletinin karasularını temel alarak yaptığı düzenlemelere tabi olacaktır (Petrig, 2013: 677). Buna mukabil; kıyı devleti tarafından karasularına SÖGGÜT girişi belirli şartlarla kabul edilirken, iç sulara geçiş yasaklanabilmektedir (Guilfoyle, 2013: 5).

#### **3.1.2. SÖGGÜT'ün Deniz Haydutluğu ile Mücadele Hükümlerine Uyumluluğu**

1982 tarihli BMDHS madde 105 ile deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında açık denizde her devlete deniz haydutlarını, onların gemilerini ve gemiler üzerindeki malları yakalama ve zapt etme yetkisi tanınmaktadır. Yine aynı sözleşmede madde 107 kapsamında ise deniz haydutluğu bağlamında bu zapt yetkisini sadece savaş gemileri ya da devletin hizmetinde olan ve bu konuda yetkilendirilmiş gemilere ve onların mürettebatına tanımıştır. Dolayısıyla ticari bir gemide bu gemiye yönelik hukuka aykırı saldırıları bertaraf etmek için konuşlandırılmış bulunan SÖGGÜT'ün

madde 107 ile öngörülen “ofansif” zapt tedbirlerine başvurusu mümkün değildir (Petrig, 2013: 693-694). Devletler deniz haydutluğu ile etkin bir şekilde mücadele edebilmek adına kendi tekellerinde bulunan açık denizlerdeki kuvvet kullanımı SÖGGÜT uygulaması ile kısmen de olsa paylaşmasına rağmen, bu paylaşım deniz haydutluğu ile mücadele tedbirlerinin bütününe göre sınırlı kalmaktadır.

Yukarıdaki satırlardan anlaşılacağı üzere, SÖGGÜT personeli sadece meşru müdafaa kapsamında hareket edebilir ve ancak bu bağlamda koruduğu ticari gemiye saldıran deniz haydutlarını ve onların ekipmanlarını yetkili makamlara teslim edilmek üzere zapt edebilir (Symmons, 2012: 33; Petrig, 2013: 692; Harlow, 2012: 588 ve 596).

SÖGGÜT personelinin konuşlu oldukları gemiyi korurken gemi üzerinde kalmaları gerekmektedir. Deniz haydutluğu faaliyetlerinde kullanıldıklarına dair şüphe duyulan teknelere SÖGGÜT tarafından çıkılıp arama yapılması söz konusu değildir. YRB’de deniz haydutluğu faaliyetlerinde kullanıldığı şüphelenilen teknelere istinaden durdurma, arama ve zapt faaliyetleri bulunan savaş gemileri tarafından icra edilmektedir. Bu konuda herhangi bir yetki devri ya da paylaşımı söz konusu olmamaktadır.

### **3.1.3. Devletlerin SÖGGÜT Üzerinde Cezai Yargı Yetkisi**

Bilindiği üzere BMDHS madde 94 ve 97 hükümleri uyarınca bayrak devleti açık denizde meydana gelecek kaza ve seyrüsefer olayı halinde münhasır yargı yetkisine sahiptir. Nitekim madde 94 fıkra 7 hükmüne göre:

“Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına mal olan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredebilir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır.” (UNIC, 2001:32)

Aynı şekilde madde 97 fıkra 1 uyarınca:

“Açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu intaç ettiren bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak



ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde bulundukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir.” (UNIC, 2001:32)

Görüldüğü üzere madde 94 ve 97 bayrak devletin ceza hukukunu uygulamasını mutlak olarak kabul etmemekte, sadece kaza ve seyrüsefer vakalarına yönelik olarak cezai yargı yetkisi tanımaktadır. Bu noktada esas sorun deniz haydutluğuna karşı icra edilen SÖGGÜT faaliyetlerinin seyrüsefer vakası olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceğidir. Doktrinde genel olarak kabul gören görüş, seyrüsefer vakasının geminin güvenliğinden ziyade emniyetine yönelik olduğu ve kaza ve buna benzer olayları kapsadığı şeklindedir. Gerçekten de SÖGGÜT’ün icra edeceği faaliyetler ticari geminin güvenliğine yönelik kasıtlı eylemlerdir. Dolayısıyla SÖGGÜT’ün açık denizde bir deniz haydutluğu saldırısını bertaraf etmek için saldırgan olarak kabul edilen vasıta üzerinde icra edeceği eylemler ve kullanacağı kuvvet, irade dışı bir kaza veya benzer seyrüsefer vakası olarak değerlendirilmemekte ve bahse konu maddeler kapsamına girmemektedir (Symmons, 2012: 52-56).

Bunun sonucu olarak SÖGGÜT’ün güvenliği sağlamak için kuvvet kullanımından kaynaklanacak herhangi bir uyuşmazlık uluslararası teamüli deniz hukukunda “Lotus İlkesi” olarak bilinen kurala göre çözüme kavuşturulacaktır (Symmons, 2012: 54-55; Eboli ve Pierini, 2012: 127-128). Lotus İlkesi’ ne göre olayın etkilerinin üzerinde gerçekleştiği geminin bayrak devleti sanki olay kendi kara ülkesinde gerçekleşmiş gibi cezai yargı yetkisini hayata geçirebilecektir. Dolayısıyla SÖGGÜT’ ün bir deniz haydutluğu saldırısına kuvvet kullanarak karşılık vermesi neticesinde üçüncü bir devletin bayrağını taşıyan bir deniz aracının üzerinde suç teşkil edebilecek neticelerin vuku bulması durumunda işbu devletin de SÖGGÜT personeli üzerinde cezai yargı yetkisi tanınmaktadır (Kurtarcan, 2015: 1-5).

### **3.2. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARINA KARŞI KUVVET KULLANIMI: MEŞRU MÜDAFAA HAKKI VE SINIRLARI**

Deniz haydutluğu saldırılarına karşı kuvvet kullanılması göreceli olarak yukarıdaki satırlarda incelenen meselelerden daha az karmaşık bir görünüm arz etmektedir. Zira SÖGGÜT tarafından kuvvet kullanılması, tüm ulusal hukuklarda evrensel olarak tanınan ve temel bir hukuk ilkesini teşkil eden; hukuka aykırı bir saldırıya ya da gerçekleşmesi an meselesi olan bu nitelikteki saldırı tehdidine karşı kuvvet kullanılarak yanıt verilmesini bir hukuka uygunluk sebebi sayan meşru müdafaa prensibine dayanmaktadır. SÖGGÜT personeli özel kişi olduğu ve herhangi

bir devletin resmi kolluk personeli kabul edilmediği için ancak meşru müdafaa ilkesi kapsamında kuvvet kullanabilir (Petrig, 2013: 689). Bununla beraber özellikle ifade edilmelidir ki her ne kadar meşru müdafaa ilkesi evrensel olarak kabul edilse de bu hakkın hayata geçirilmesinin koşulları ve kullanım sınırları her ulusal hukukta farklı şekilde düzenlenmiştir. Dolayısıyla SÖGGÜT tarafından meşru müdafaa hakkına başvurulması bayrak devletin hukuku, SÖGGÜT personelinin uyruğunda bulunduğu devlet hukuku ve eğer gemi bir kıyı devletin karasularındaysa işbu devletin ulusal hukukuna tabi olacaktır. "Bu durumda, bir SÖGGÜT mensubu, üzerinde bulunduğu geminin bayrak devleti ya da vatandaşı olduğu devletin hukukuna uygun kabul edilen bir ölümcül kuvvet kullanma halinde dahi, eğer bu kuvvet kullanma hali kıyı devletin hukuk mevzuatına uygun değilse, kendini evinden çok uzak bir ülkede hapiste bulabilecektir" (Tempest, 2012: 90).

Böyle farklı hukuk sistemleri tarafından düzenleniyor olsa da açık denizde deniz haydutluğu saldırılarına karşı SÖGGÜT'ün başvuracağı meşru müdafaa hakkının çerçevesi, denizde kolluk faaliyeti ve meşru müdafaa kapsamında kuvvet kullanımını düzenleyen teamüli nitelikteki genel ilkeler ile saptanmış bulunmaktadır (Kurtarıcan, 2015: 1-5). Bu bağlamda bir tehdide karşı kuvvet kullanmaya başvurmadan evvel SÖGGÜT'ün tüm makul ve gerekli tedbirleri alması gerekmektedir. Kuvvet kullanımında seviyeli bir yaklaşım benimsenmelidir (Guilfoyle, 2013: 2-3). Kuvvet kullanımı makul, gerekli ve tehdit seviyesi ile orantılı olmalıdır. Ölümcül kuvvete ancak en son çare olarak, deniz haydutlarının SÖGGÜT personelinin ya da saldırdıkları gemi mürettebatının hayatlarını tehdit eden ve başka bir şekilde bertaraf edilmesi mümkün olmayan eylemlere girişmesi halinde başvurulmalıdır (Symmons, 2012: 44-45).

Yukarıdaki satırlarda arz edilen hukukî çerçevenin denizcilik sektörü aktörleri ve özellikle IMO tarafından da yayınlanan tavsiye ve rehber niteliğindeki ilkelerde kabul gördüğü dikkat çekmektedir (Petrig, 2013: 689-691; Guilfoyle, 2013: 2-3). Buna mukabil, Montrö Dokümanı ve Özel Askeri ve Güvenlik Hizmeti Sağlayıcılarına Yönelik Uluslararası Davranış Kodu doğrudan deniz güvenliğine yönelik düzenlenmedikleri ve esas olarak silahlı çatışmalar kapsamındaki faaliyetlere ilişkin oldukları cihetle SÖGGÜT uygulaması için referans, kural ve ilkeleri içermemektedir (Symmons, 2012: 47).



### 3.3. GEMİ KAPTANI VE SÖGGÜT ARASINDAKİ İLİŞKİ

Gemi kaptanının geminin emniyetinden sorumluluğu olduğu ulusal deniz hukuklarında tanınmış ve birçok uluslararası metinde de kabul edilmiş bir ilkedir. Ancak bu durum geminin emniyeti ve geminin güvenliği olguları arasındaki çatışmayı ortadan kaldırmamaktadır. Bilindiği üzere; emniyet olgusu genellikle ihmal ya da kontrol edilemeyen sebepler sonucu sistemin içinden gelen bir tehlike olarak ortaya çıkarken, güvenlik olgusunda suç teşkil eden dış kaynaklı tehlikeler söz konusudur. Örneğin, denizde gemilerin çatışması bir emniyet meselesi iken deniz haydutluğu saldırıları bir güvenlik sorunudur. Her ne kadar İngilizcede emniyet (safety) ve güvenlik (security) kelimeleri için kullanım net şekilde ayrılmış olsa da, dilimizde emniyet ve güvenlik kavramlarının sıklıkla birbirinin yerine kullanıldığını görmekteyiz. Amacı vatandaşların güvenliğini sağlamak olan 'Emniyet Genel Müdürlüğü' ile iş kazalarına yönelik tedbirler toplamı olarak görebileceğimiz 'iş güvenliği' –ki İngilizcesi "occupational safety" dir- konuya ilişkin en belirgin örnek olarak verilebilir.

İlgili uluslararası belgeler gemi kaptanının en temel görevinin geminin ve mürettebatın emniyetini ve geminin emniyetli bir şekilde seyrüseferini sağlamak olduğunu vurgulamak suretiyle emniyet ve güvenlik arasındaki çatışmayı seyrüsefer emniyeti lehine çözmüştür. Bununla beraber artan deniz haydutluğu tehdidine karşı denizcilik şirketleri tarafından ticari gemilere SÖGGÜT konuşlandırılması bazı hallerde güvenliğin en az emniyet kadar baskın bir unsur olarak kabul edildiğine delalet etmektedir. Bu durumda gemi kaptanının mutlak sorumluluğunda bulunan emniyetli seyrüseferin sağlanması ile SÖGGÜT'ün bir deniz haydutluğu saldırısına karşı geminin güvenliğini temin etmesi arasındaki dengenin etkin bir şekilde kurulabilmesi için gemide kaptan ve SÖGGÜT arasında açık bir komuta kontrol yapısı ve işbirliği mekanizması teşkil edilmesi büyük önem arz etmektedir. SÖGGÜT kullanımının özel ve ticari niteliği gereği güvenlik hizmeti sağlayan şirket ile güvenlik hizmetini talep eden denizcilik şirketi arasında yapılacak olan hizmet alım sözleşmesinde bu husus açık bir şekilde karara bağlanmalıdır (Symmons, 2012: 51; Kurtdarcan, 2015: 1-6).

Geminin güvenliğinin sağlanması SÖGGÜT tarafından yerine getirildiğinden gemi kaptanının bu konuda yetki devri yaptığı düşünülse de, nihayetinde geminin her türlü faaliyetinden gemi kaptanı sorumludur. Geminin güvenliğine ilişkin önemli kararların başkaları tarafından alınmasından gemi kaptanlarının rahatsızlık duyması olasıdır. Her ne kadar deniz haydutluğu saldırısı esnasında SÖGGÜT'ün nefsi

müdafaa kapsamında kuvvet kullanması mazur görülüyorsa, Kaptan Phillips'in "Komuta yetkisini başkalarına vermek rahatsız ediyor. Saldırı anında bir tek karar makamı olmalı." sözleri ilgi çekicidir (Van Hespren, 2014: 374).

Denizcilik şirketleri, deniz özel güvenlik şirketlerinden hizmet alımı sözleşmeleri yaptıklarında gemi kaptanı ve SÖGGÜT arasında komuta kontrol ilişkilerini düzenlerken gemi kaptanının genel mutlak sorumluluğu göz önünde bulundurulmalı ve bu sorumlulukla uyum arz etmeyecek yetki devrinden kaçınılmalıdır. Nitekim bazı devletlerin kendi deniz özel güvenlik şirketlerine yönelik olarak yayınladığı rehber ve tavsiye niteliğindeki ilkelerde bu hususun altının çizildiği görülmektedir (Petrig, 2013: 696). Gerçekten de SÖGGÜT personeli (resmi görevde olduğu kabul edilen ve ait olduğu devletin öngördüğü hiyerarşik yapı dahilinde emir-komuta ilişkisine tabi bulunan devlet görevlisi VPD mensuplarının aksine) gemi kaptanının komutası altında hizmet sağlamaktadır.

Deniz ortamının, özel güvenliğin faaliyetlerini karadaki muadillerinin deneyimlemediği bir şekilde karmaşıklaştırdığı kabul edilmektedir. Bu durum özellikle uluslararası hukuk tarafından deniz alanlarındaki devlet yetkilerinin dağıtılma şeklinden ve hareket halindeki ticari geminin seyri esnasında birbirinden farklı düzenlemelere tabi olan değişik deniz alanlarından geçmesinden kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla denizde özel güvenlik, birçok devletin farklı seviyelerde, değişken ve hatta çelişen/yarışan yetkisine ve hukukî düzenlemesine tabi olmaktadır (Berube ve Cullen, 2012: 218-219).

Denizde özel güvenlik faaliyetleri esnasında herhangi bir zamanda konu hakkında birbiriyle çelişen hukukî düzenlemeleri olan 6 ya da daha fazla devletin yetkisi olabilmektedir. Bunlar ticari geminin bayrak devleti, gemiyi işleten denizcilik şirketinin kayıtlı olduğu devlet, ticari gemi mürettebatının uyruğunda oldukları devletler, özel güvenlik şirketinin kayıtlı olduğu devlet ve özel güvenlik yüklenicilerinin uyruğunda olduğu devletlerdir (Kurtarıcan, 2015: 1-5 ).

Netice itibarıyla SÖGGÜT'ün farklı ulusal hukuk sistemleri altında ve uluslararası hukuk düzeninde konumu açık ve net olarak düzenlenmemiş, muğlak ve belirsizdir. SÖGGÜT tarafından ticari gemilere sağlanan silahlı koruma hizmetlerine ilişkin hukukî çerçeve de karmaşık, muğlak ve koşullara göre değişiklik arz eden bir yapıdadır (Tanaka, 2015: 388). Uluslararası deniz hukuku ve denizde meşru müdafaa hukuku, yukarıdaki satırlarda da incelendiği üzere, SÖGGÜT faaliyetlerine ilişkin temel bir hukukî çerçeveyi çizmekte; bunu da çoğu zaman detaylı bir yorum ve analiz gerektirerek yapmaktadır. Şu kadarı açıktır ki; deniz haydutluğu tehlikesi altında olan



bölgelerde seyreden gemilerin karasularından geçtiği ya da limanlarına uğradığı devletlerin, konu hakkındaki ulusal düzenleme ve uygulamalarını birbirine daha uyumlu hale getirmesi ve gemicilik güvenliğine ilişkin olan SÖGGÜT faaliyetlerini makul olmayan bir şekilde zorlaştıracak düzenlemelerden kaçınması gerekmektedir.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **UYGULAMADA KARŞILAŞILAN SÖGGÜT PERSONELİ KAYNAKLI SORUNLAR IŞIĞINDA DENİZDE ÖZEL GÜVENLİĞİN ETKİN VE HUKUKA UYGUN ŞEKİLDE İCRA EDİLMESİ İÇİN SÖGGÜT PERSONELİ, DONANIMI VE KULLANIMI ÜZERİNE TAVSİYELER**

Boyutu ve özelliklerine göre değişmekle beraber kıtalar arası ticari taşımacılık yapan bir gemi; taşıdığı kargonun değeri, geminin kendi değeri, gemi ve personel için yapılan sigorta masrafları, geminin yıpranma payı, vb. maliyetler göz önüne alındığında milyonlarca ABD Doları eden bir yatırım olarak karşımıza çıkmaktadır. Tezin ilk bölümünde arz edildiği gibi Somalili deniz haydutlarınca kaçırılan gemiler, uzun pazarlıklar sonrasında milyon ABD Doları ile ifade edilen fidyeler sonucu serbest bırakılmıştır. Ancak kaçırılan bir geminin denizcilik şirketine maliyetinin sadece deniz haydutlarına ödenen fidye ile sınırlı kalmadığı değerlendirilmektedir.

Bu satırların yazarı tarafından Danimarka menşeli Clipper Group denizcilik şirketinin güvenlik yönetici ile 2013 yılında Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezinde yapılan mülakatta, yukarıdaki düşünceleri doğrular nitelikte bilgilere ulaşılmıştır. 2008 yılında Aden Körfezi'nde bahse konu şirketin CEC FUTURE adlı gemisi Somalili deniz haydutlarınca kaçırılarak Eyl limanına çekilmiş, 7 milyon ABD Doları ile başlayan fidye pazarlığı 72 gün sonrası 1.7 milyon ABD Doları ile sonuçlanmıştır. Ancak kaçırılan geminin denizcilik şirketine maliyeti sadece ödenen fidye ile sınırlı kalmamıştır. Şöyle ki; deniz haydutlarına ödenen fidye, bu fidyeyi özel donanım ile uçaktan atacak havacılık şirketine yapılan ödeme, geminin yıpranma payı giderleri, Danimarka'da ve mürettebatın (çoğunluğu Rus uyruklu) ülkelerinde hükümet ve medya ile ilişkilerin yürütülmesi için yapılan masraflar, taşıma anlaşmasının gereklerinin yerine getirilememesinden dolayı ödenen tazminatlar, esaret boyunca mürettebatın ailelerine yapılan ödemeler, özgürlüğüne kavuşan mürettebatın tabi olduğu rehabilitasyon sürecinin giderleri, pazarlık sürecine yardım eden arabulucuya yapılan ödeme, vb. ödemeler ile kaçırılan gemi bahse konu şirkete yaklaşık 6 milyon ABD Doları maliyet getirmiştir. Gerçekten de deniz haydutlarına ödenen fidye buzdağının görünür kısmıdır.

Son yıllarda görüldüğü üzere, ticari gemilerin deniz haydutlarına karşı korunmasında etkin bir rol oynayan SÖGGÜT, konuşlandığı gemilerde sadece mürettebatın güvenliğini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda milyonlarca ABD



Dolarına tekabül eden yüzer bir yatırımı korumaktadır. Böylesine riskli ve önemli bir işin hukuka uygun bir şekilde ifası adına uygun nitelikte personel seçimi son derece önemlidir.

Zira görevi gereği ticari gemilere silah ile konuşlanan SÖGGÜT için uygun seçim yapılmaması durumunda hem insani hem de hukukî açıdan beklenmeyen ve istenmeyen sonuçlar ile karşılaşılabilir. Geminin deniz haydutlarınca ele geçirilmesi, mürettebat ile SÖGGÜT arasında ölüme varacak çatışmalar, masum insanların vücut bütünlüğüne zarar verilmesi, çeşitli hukukî sebepler ile kıyı devleti tarafından SÖGGÜT personelinin tutuklanması, geminin SÖGGÜT tarafından kaçırılması ilk akla gelen ihtimaller arasındadır.

Askeri eğitimden yoksun, fiziksel olarak zayıf, eski ve bakımsız silahlar kullanan, gece görüş kabiliyeti olmayan deniz haydutları tarafından SÖGGÜT korumasındaki ticari gemilere gündüz şartlarında yapılan saldırıların sonucunun başarı getirmediği ortadadır. Bugüne kadar SÖGGÜT tarafından korunan ticari gemiler, Somalili deniz haydutlarınca teşebbüs edilip kaçırılamamasına rağmen, deniz haydutlarının hali hazırda kullandıkları taktik ve teknikleri değiştirmesi/geliştirmesi halinde sonucun ne olacağı meçhuldür.

Bu satırların yazarı tarafından 2013 yılında Amsterdam/Hollanda'da iştirak edilen "Deniz Özel Harekat Kuvvetlerinin Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğu ile Mücadelede Kullanımı" konulu toplantıda, NATO İstihbarat Birimi yetkilisi tarafından; 2008 yılında tırmanışa geçen Aden Körfezi'nde meydana gelen gemi kaçırma olaylarına karşı Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridorunun tahsis edildiği, ancak deniz haydutlarının taktik ve tekniklerini değiştirip ana gemi (*Mother Ship*) kullanım konseptine geçerek faaliyet alanı genişlettiği, buna karşılık Uluslararası Tavsiye Edilmiş Geçiş Koridorunda etkili olan donanma unsurlarının Hint Okyanusu'na yayılan geniş alanı kontrol edemediği ve deniz haydutlarının bu hamlesine ticari gemilere silahlı timler konuşlandırılarak yanıt verildiği ifade edilmiştir. Görüldüğü üzere hamle sırası Somalili deniz haydutlarındadır. Deniz haydutları yeni bir hamle yapmak adına kendilerini geliştirebilir ve yeniden gemi kaçırmayı başarabilirler.

Yukarıdaki satırlarda ifade edildiği üzere yüklenilen sorumluluk ve alınan risk gereği, ticari gemilerde konuşlandırılacak SÖGGÜT personelinin seçiminin titizlikle yapılması önem arz etmektedir. Nitekim başta IMO ve denizcilik endüstrisinin önde gelen kuruluşları konu hakkında yayınladıkları rehber ilkelerde personelin şahsi özellik ve yeterliliklerine değindikleri görülmektedir.

Bu bağlamda 1443 sayılı IMO sirküleri en temel belge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bahse konu dokümanın Annex-5 numaralı sayfasında belirtildiği üzere; her SÖGGÜT personeli asgari olarak aşağıdaki hususlar üzerinden kontrol edilmelidir:

- Kriminal geçmiş,
- Önceki görevlendirmeler,
- Askeri ya da güvenlik güçleri açısından mesleki geçmiş,
- Düzenli uyuşturucu ve alkol testinin de dahil olduğu tıbbi, fiziksel ve mental kontroller,
- Ateşli silahları ve ilgili güvenlik ekipmanlarını taşımaya ve kullanmaya ilişkin sertifika,
- Ulusal veya uluslararası standartlarda verilmiş, belgeli, ilk yardıma yönelik tıbbi eğitim.

BIMCO'nun 2012 yılında yayınladığı GUARDCON (*Contract for the Employment of Security Guards on Vessels*) belgesinin ikinci bölümü sayfa 4'te belirtildiği üzere, konu hakkındaki IMO standartlarının 9 başlık altında biraz daha detaylandırıldığı görülmektedir:

- Belgelendirilebilecek bir tıbbi eğitim (ENG1-ki standart olarak her deniz adamı için talep edilen bir belgedir- ya da benzeri),
- BMP eğitimlerine uygulanabilecek ilgili STCW belgeleri,
- Ateşli silahları ve ilgili güvenlik teçhizatını taşımaya ve kullanmaya yönelik tecrübe, eğitim ve sertifika,
- Geçerli bir pasaport, vize ve sarıhumma aşısı kartı,
- Ateşli silahlar kullanmasına engel olmayacak kriminal geçmiş,
- Askeri ya da güvenlik güçleri bakımından mesleki geçmiş,
- Disiplinsizlik yüzünden ordudan ya da güvenlik güçlerinden ihraç edilmemiş olma,
- Görevini emniyetli bir şekilde icra edebilecek kadar İngilizceye vakıf olma,
- Mental ve fiziksel kondisyon seviyesi,

Konu hakkındaki bazı ulusal uygulamalara bakıldığında ise ana hatları ile GUARDCON ve IMO standartlarının kabul edildiği, ancak personel yeterliliğine ilişkin olarak burada ortaya konulan kriterlerden daha detaylı standartların benimsenmemiş olduğu göze çarpmaktadır.



**Tablo 8:** Bazı Ülkelerin SÖGGÜT Personel Standartları

| Norveç                                                                                                                                                                                                                  | Danimarka                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Birleşik Krallık                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Ateşli silahlar kullanma dahil tüm zorunlu eğitimleri tamamlamış olmalı</li><li>- En az 18 yaşında olmalı,</li><li>- Adli, mental ve zihinsel açıdan sorunsuz olmalı.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- En az 20 yaşında olmalı,</li><li>- Son üç aya ait polis kayıtları ile kriminal geçmişini belgelemeli,</li><li>- Ateşli silahlara ilişkin taşıma ve kullanma yeteneklerini belgelemeli,</li><li>- Nefsi müdafaa konusunda bilgi sahibi olmalı.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Polis kayıtları ile kriminal geçmiş belgelenmeli,</li><li>- Silah taşımaya ve kullanmaya yönelik tecrübe belgelenmeli,</li><li>- ENG1 ya da benzeri tıbbi yeterliliği sağlamalı,</li><li>- Daha önce ordudan, güvenlik güçlerinden ya da özel güvenlik şirketinden sağlık ya da psikolojik sebepler ile işine son verilmiş olmamalı,</li><li>- İlgili STWC sertifikalarına sahip olmalı,</li><li>- Hukuka uygun Kuvvet kullanımı bilmeli.</li></ul> |

Kaynak: Ginkel ve diğerleri, 2013: 42-43; UK Department of Transport, 2013: 21-22

Bu bağlamda gerek uluslararası çevrelerce yayınlanan rehber niteliğindeki tavsiyelerin gerekse ulusal seviyede kabul edilen düzenlemelerin ticari gemilerde silahlı özel güvenlik hizmetlerinin etkin ve hukuka uygun şekilde ifasını sağlayacak kişisel ve teçhizata ilişkin yeterlilik kriterlerine yeterli derece önem atfetmediği açık şekilde görülmektedir. Çoğunlukla kabul edilen standartlar ticari gemilerde görev yapacak herhangi bir gemi adamının sahip olması gereken temel yetenekler ile bir tutulmuş, taktik yetenekler ve kabiliyetler konusundaki standartlara neredeyse hiç değinilmemiştir.

2012 yılı itibari ile gündeme gelmeye başlayan ISO/PAS 28007'in ana başlıkları:

- Güvenlik sistemi yönetimi (güvenlik risk değerlendirmesi),
- Açıkça belirlenmiş ana yönetim sorumlulukları,

- Açıkça belirlenmiş yasal ve diğer düzenleyici talepler ile operasyonların dahili denetimi,

- Prosedür ile ilgili görüş (otorite kuralları, çalışanların seçimi, taraması ve güvenlik araştırması, ateşli silahlar lisansının yetkilendirilmesi, olayların önlenmesi, olay yönetimi ve acil mukabele, araştırma ve olayların rapor edilmesi, engelleme ve tanımlama prosedürleri),

üzerine kurulu olsa da, bahse konu standart sisteminin personel özelliklerinden ziyade ÖDGŞ'nin toplam yönetim kalitesini artırmaya yönelik olduğu düşünüldüğünden (Jones, 2013: 1-4; Klinkenberg, 2013: 38-39) IMO ve BIMCO'nun getirdiği personel standartlarının aşılmadığı değerlendirilmektedir.

Oysa yukarıdaki satırlarda ifade edildiği üzere, personel yetenekleri konusundaki eksikliklerin çok önemli sonuçları beraberinde getirebilme riski taşıdıkları oranda detaylı bir düzenleme ile giderilmesi gerekmektedir. Bu kabulden hareketle, açık kaynaklara sirayet etmiş sınırlı sayıdaki olayın incelemesinden yola çıkılarak SÖGGÜT personelinin sahip olması gereken özellikler, donanım ve kullanım konsepti müteakip maddelerde değerlendirilecektir.

#### **4.1. “SÖGGÜT UYGULAMASINDA SÖGGÜT PERSONELİ KAYNAKLI ORTAYA ÇIKAN PROBLEMLER” İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA**

##### **4.1.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı**

Deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı ticari gemilerde konuşlanan SÖGGÜT personeli, üstlendiği vazife ve mesleki geçmişi itibarı ile ticari gemilerde çalışan deniz adamlarından farklı bir statüdedir. Ticari gemilerde mürettebatın her birisinin kendisine has bir görevi vardır. Bu görevlerin hepsi geminin emniyet ile seyir yapması ortak paydasında birleşmektedir. Ancak SÖGGÜT personelinin görevi geminin güvenliğini sağlamak üzerinedir. Deniz haydutluğu saldırılarına karşı tedbir amacıyla konuşlandırılan bu personelin, ticari gemi çalışma hayatına dışarıdan müdahil olduğu için ortam dokusuna uyum sağlamada sorun yaşaması olasıdır. Nitekim ticari gemilerde SÖGGÜT konuşlandırılması yapay bir uygulama olup, bu uygulamanın devam etmesi deniz haydutluğu faaliyetlerinin sürekliliğine bağlı gözükmektedir.

SÖGGÜT'ün deniz haydutluğu saldırılarına karşı gemi güvenliğini sağlama yönündeki görevi, bu görevi ifa eden kişiler için de çeşitli stres unsurlarını birlikte getirmektedir. Çünkü deniz haydutluğu saldırılarını engelleme ve bertaraf etme ölüm



ve yaralanma tehlikesi içerdiği ölçüde son derece riskli ve sorumluluk seviyesi yüksek bir görevdir. Bu işin uygun nitelikte personel tarafından hukuka uygun bir şekilde ifa edilmesi önem arz etmektedir. Bu bağlamda SÖGGÜT personel özellikleri ön plana çıkmaktadır. Bu araştırma, SÖGGÜT'ün ticari gemiye konşlu bulunduğu sürece SÖGGÜT personelinin bireysel özelliklerinden ve icra ettiği faaliyetlerin sonucundan kaynaklanan problemleri ortaya koymayı amaçlamaktadır.

#### **4.1.2. Araştırmanın Önemi**

YRB özelinde ticari gemilerin Somali kaynaklı deniz haydutluğu saldırılarına karşı korunmasında en etkili yöntem olarak karşımıza çıkan SÖGGÜT uygulaması bazı kaygılara rağmen gün geçtikçe daha fazla tercih edilir hale gelmiştir. Bu noktadan hareketle, SÖGGÜT uygulamasının denizcilik sektöründe güçlü ve tercih edilir bir konumuna yükseldiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu yükselişin bir neticesi olarak ÖDGŞ sayıları hızlı bir şekilde artış göstermiş, bu artış beraberinde aynı oranda ÖDGŞ tarafından istihdam edilen SÖGGÜT personeli getirmiştir.

Ticari gemilerin deniz haydutluğu saldırılarından korunmasına yönelik oluşan güvenlik sektörünün hızlı bir şekilde genişlemesi, kontrolsüz bir büyümenin ortaya çıkmasını tetiklemiştir. ÖDGŞ'nin yapısına, ticari faaliyetleri ve kalite uygulama alanlarına ilişkin çeşitli standartlar mevcut iken aynı netlik SÖGGÜT personeli için henüz ortaya konulamamıştır. SÖGGÜT personelinin seçim kriterlerine ilişkin yapılan literatür taramasında bu konuya fazlaca değinilmediği tespit edilmiştir. Dolayısı ile SÖGGÜT personeli için ortaya konulan standartların genellemeler üzerine olduğundan detaydan uzak ve yetersiz kaldığı değerlendirilmektedir.

Bununla beraber, doktrinde sıkça dile getirildiği üzere SÖGGÜT personeline yönelik olarak duyulan kaygıların temelinde deniz haydutlarının başvuracağı şiddetin seviyesinin artırma ihtimali yatarken, bireysel anlamda SÖGGÜT personelinin kaynaklanan çeşitli problemlere ilişkin eleştirisel bir yaklaşıma pek değinilmemektedir. Bu önemli konu detaylandırılmaya muhtaç gözükmemektedir. Bu satırların yazarı, kendisinin bireysel ve kurumsal bazda elde ettiği saha tecrübesi ışığında aşağıda incelenecek olan örnek olaya ilişkin farklı ve detaylı bir yaklaşım sergilediğini düşünmektedir.

Bu noktada ifade edilmesi gerekir ki, literatür taraması esnasında ulaşılan dokümanların tamamının yabancı kaynaklı olup hiçbir Türkçe kaynağa rastlanmamıştır. Ayrıca Türk bandıralı ticari gemilerde kullanılabilecek SÖGGÜT

uygulamasına ilişkin yürürlükte ulusal bir hukuk düzenlemesi mevcut değildir. Ancak bu durum Türkiye'nin SÖGGÜT uygulamasına seyirci kalmasına sebep olmamalıdır. Zira başka devlet bayrağı altında olup Türkiye bağlantılı ticari gemiler de pekâlâ Türkiye menfaatlerini ilgilendirmektedir. Bu bağlamda araştırmamızda öne çıkan hususların Türkçe literatür oluşturmaya yardımcı olacağı değerlendirilmektedir.

#### **4.1.3. Araştırmanın Kapsamı, Varsayım ve Kısıtları**

Araştırmanın kapsamı ticari gemilerde konuşlanan SÖGGÜT personelidir. Bu kapsam, YRB'de Somali kaynaklı deniz haydutluğuna karşı ticari gemilerde konuşlanan SÖGGÜT personeli ile sınırlanmıştır. Çünkü en yaygın SÖGGÜT kullanımı YRB'den geçiş yapan ticari gemilerde görülmektedir. Konu hakkında denizcilik çevrelerince yapılan düzenlemelerin, alınan kararların ve yayınlanan tavsiyelerin hemen hepsi YRB'ye istinaden kaleme alınmıştır. Çerçevesi bu şekilde çizilen işbu araştırmanın varsayımları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- SÖGGÜT personelinin ticari gemiye konuşlanması hususuna yönelik düzenleme yapılması bayrak devletlerinin tasarrufundadır. Bu kapsamda SÖGGÜT'ün konuşlandığı geminin bayrak devleti tarafından konuya ilişkin SÖGGÜT uygulamasına izin verecek şekilde hukukî düzenleme yaptığı varsayılmıştır.
- Üzerinde SÖGGÜT bulunan ticari geminin herhangi bir devletin karasularına giriş yapması ilgili kıyı devletinin getirdiği hukukî düzenlemelere tabidir. Kıyı devletinin hukukî düzenlemelerinin, ticari gemilerin üzerinde SÖGGÜT bulunduğu halde kendi karasularına giriş yapabileceği yönünde olduğu varsayılmıştır.
- Kıyı devleti tarafından karasularına yönelik olarak yapılan uygulamanın liman devleti için de aynı yönde olduğu ve üzerinde SÖGGÜT konuşlu ticari geminin ilgili devletin limanlarına giriş yapmasına müsaade edildiği varsayılmıştır.
- Herhangi bir ticari gemiye SÖGGÜT konuşlanmasından önce SÖGGÜT istihdamını sağlayan ÖDGŞ ile hizmet alımı yapacak denizcilik şirketi arasında hizmet alım anlaşması yapılması gerekmektedir. Bu kapsamda gemi kaptanı ile SÖGGÜT arasında emir komuta hususlarının uygun şekilde düzenlendiği varsayılmıştır.

Yukarıdaki satırlarda arz edilen varsayımların yanında bu araştırmaya sirayet eden bazı kısıtlar da mevcuttur:



- Araştırmada kullanılabilecek bir şekilde açık kaynaklara sirayet etmiş verilerin azlığı bu araştırmada karşımıza doğal kısıt olarak çıkmaktadır.
- Açık kaynaklar da yer alan verilerin haricinde, araştırmada kullanılabilecek verilerin paylaşılması hususuna ÖDGŞ tarafından “ticari sır” kapsamında sıcak bakılmamaktadır. Doğal olarak ÖDGŞ’nin istihdam ettiği SÖGGÜT personeline ilişkin ticari gemilerde konuşlu olduğu süre zarfında yaşanan problemleri yansıtmaması beklenmemektedir. Dolayısı ile araştırmaya dahil edilebilecek başka veriler mevcut olsa bile bunlar paylaşımına açık değildir. Bu durum araştırmada doğal olmayan kısıttır.

#### **4.1.4. Araştırmanın Yöntemi**

Bu araştırmanın yöntemi örnek olay incelemesi olarak belirlenmiştir. Bu araştırma yönteminin seçilmesinde, yukarıdaki satırlarda arz edildiği üzere açık kaynaklardan ulaşılabilen verilen azlığı etkili olmuştur. Şöyle ki; denizde silahlı özel güvenlik hizmeti tedarikine ilişkin ticari sözleşmeler, tıpkı karadaki örnekleri gibi, bu hizmeti talep eden ve sağlayan şirketler açısından önemli bir ticari sır olarak değerlendirilmekte ve sözleşmenin taraflarının yanında bu sözleşmeyi ifa eden SÖGGÜT personeli tarafından da sözleşmenin ayrıntılarının ifşa edilmemesi büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple gerçek hayatta denizde silahlı özel güvenlik hizmeti sağlayan şirketlerden ve personelden, seçim kriterlerine ve hizmet ifa koşullarına ilişkin bilgilerin görüşme yoluyla elde edilmesi neredeyse imkânsızdır. Dolayısıyla bu yöndeki genel bilgiler ancak literatürde paylaşılanlar ile sınırlı kalmaktadır.

Ayrıca yasadışı şekilde SÖGGÜT hizmetinin sağlandığı durumlarda da konuya ilişkin bilgilerin ifşa edilmesi yine hukukî sorunlar yaratacağından bunların ilgili kişilerce paylaşılması beklenmemektedir. Bununla beraber çeşitli şekillerde açık kaynaklara yansıyan çok az sayıda vakanın bazı unsurlarının araştırmada yapılan analizleri destekler nitelikte olduğu görülmüştür.

Dolayısıyla bu araştırma kaleme alınırken, bireysel profesyonel deneyimler ve bunların analizinde elde edilen sonuçların ve sınırlı sayıda ilgili kişi ve kurumlar ile yapılan mülakatlardan edinilen bilgilerin ışığında açık kaynaklara yansıyan oldukça sınırlı sayıdaki örnek olayın incelemesi tercih edilmiştir.

#### **4.1.5. “Avocet Olayı” Çerçevesinde Örnek Olay İncelemesi**

##### **4.1.5.1. Olayın Cereyan Tarzı**

25 Mart 2011 tarihinde YRB’de seyir halinde bulunan Marshall Adaları bayrağındaki “Avocet” adlı dökme yük gemisine, içinde deniz haydutları olduğundan şüphelenilen bir skif takriben öğle saatlerinde süratle yaklaşmıştır. Deniz ve hava durumu skifin yaklaşmasını gözle tespit edilebilmesine müsaade etmektedir. Bahse konu skif, köprüüstünden kısa bir süre takip edildikten sonra Avocet’in yaklaşık olarak 50 metreden daha yakınına girmesi ile beraber gemi üzerinde bulunan SÖGGÜT tarafından tim liderinin emri ile sancak kırlangıçtan skife ateş açılmıştır. Skif kendisine açılan yoğun ateş altında Avocet’in sancak vasatına birkaç metresine kadar gelebilmeyi başarsa da, daha sonra üzerindeki sürat düştüğünden göreceli olarak Avocet’den uzaklaşmak zorunda kalmıştır. SÖGGÜT’ün skife yaptığı atışlar skif gözden uzaklaşınca kadar devam etmiştir. Bu arada, Avocet’de bulunan Amerikan menşeli ÖDGŞ Trident Group tarafından istihdam edilen tim lideri dahil 3 personelden teşkil SÖGGÜT olay süresince skife yüzden fazla atış yaparken, skifteki deniz haydutları ticari gemiye doğru herhangi bir atış yapamamıştır (Van Hespén, 2014: 378; Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 843-844; Mahard, 2014: 333-334). Bahse konu olayın video görüntüsü açık kaynaklarda yer almaktadır.

##### **4.1.5.2. Yorum**

Avocet üzerinde konuşlu bulunan SÖGGÜT’ün müdahalesi nedeniyle deniz haydutlarının gemiyi kaçırma girişimleri nihayetinde başarısız olmuştur. Yapılan atışlar tek taraflı olduğundan taktik anlamda SÖGGÜT ile deniz haydutları arasında yaşananlar silahlı çatışmadan ziyade silahlı önleme olarak nitelendirilebilir. Bu kapsamda SÖGGÜT başarılı gözükmemektedir. Ancak olayın cereyan edişi esnasındaki ayrıntılara dikkat edildiğinde bazı soru işaretleri ortaya çıkmaktadır.

Temel kaygı SÖGGÜT tarafından kuvvet kullanımının hukuka uygunluğu hususu üzerinedir. Zira uyarı atışı ile ölümcül kuvvet kullanımı arasında herhangi bir zaman fasılası olmadığından ikisini birbirinden ayırmak mümkün değildir (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 844; Mahard, 2014: 333). Yukarıdaki satırlarda ifade edildiği üzere olayın vuku bulduğu andaki meteorolojik koşullar yaklaşan skifi önceden tespit



etmeyi mümkün kılmaktadır. Ancak uyarı atışı yapılması için uygun şartlar oluşmasına rağmen, bu prosedür uygulanmamıştır.

Diğer bir husus ise SÖGGÜT tim liderinin verdiği komutlar ile ilgilidir. Tim lideri köprüüstünde iken telsizden tim personeline hitaben önce *“I’ll give you a **weapons free** when ready, just stand by”*, kısa bir süre sonra ise sancak kırlangıca çıkarken *“Go ahead, warning shots”* demektedir. Tim liderinin verdiği komutla SÖGGÜT atışa başlamıştır. Tim lideri tarafından verilen “weapons free” komutunun duruma uygunluğu tartışmaya açıktır. Çünkü Birleşik Devletler Ordusu doktrinine göre “weapons free” komutu ile dost olarak tanımlanmayan herhangi bir hedefe silah sistemleri ile ateş edilebilmektedir. Ancak yine aynı doktrinde yer alan “weapons hold” komutu ile silah kullanımına sadece nefsi müdafaa kapsamında izin verilmektedir. Görüldüğü üzere her iki komut karşılaştırıldığında, verilmesi gereken komutun “weapons free” yerine “weapons hold” olması gerektiği değerlendirilmektedir (Mahard, 2014: 333).

Yapılan eleştiriler karşısında ilgili şirket olan Trident Group tarafından konuya ilişkin açıklama yapılmıştır. Şirket, SÖGGÜT personelinin hareket tarzının hayatlarından endişe etmeleri ve korku duymaları sebebiyle nefsi müdafaa kapsamında hukuka uygun olduğunu savunmuştur (Van Hespén, 2014: 378). Buna mukabil, uygulama prosedürlerinde değişime giderek uyarı ateşi açma yetkisini sadece tim liderine vermiştir.

Ayrıca şirket tarafından Avocet olayın vukuu bulduğu 25 Mart 2011 tarihinden kısa sayılacak bir süre önce, aynı ay içerisinde 12 Mart ve 22 Mart tarihlerinde de Avocet’e istinaden Somalili deniz haydutlarının saldırı girişimleri olduğu iddia edilmiştir. Şirkete göre 12 Mart tarihinde RPG roketatar taşıyan bir skif Avocet’e yaklaştırmaya çalışmış, 22 Mart tarihinde ise deniz haydutları tarafından Avocet’e ateş açılmıştır (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 843-844). Gerçekten de ilgili IMO raporu incelendiğinde 22 Mart 2015 tarihinde Avocet’in deniz haydutları tarafından silahlı tacize maruz kaldığı görülmektedir, fakat 12 Mart 2015 tarihinde vukuu bulduğu iddia edilen olaya ilişkin herhangi bir kayıt mevcut değildir (IMO MSC.4/Circ.170, 2011: Annex 2-5). Tüm bunların yanında şirket tarafından yapılan açıklamada 12 Mart ve 22 Mart tarihlerinde Avocet üzerinde konuşlu bulunan SÖGGÜT personeli ile 25 Mart tarihindeki görevli personelinin aynı şahıslar olup olmadığına yer verilmemiştir. Bu kapsamda şirket tarafından yapılan savunmanın yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan, SÖGGÜT tarafından uygulanan kuvvet kullanımına ilişkin eleştiriler olsa da, Avocet olayı Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) kayıtlarına "gemide bulunan güvenlik timi uyarı ateşi açtı, deniz haydutlarının saldırı denemesi başarısız oldu" şeklinde geçmiştir. Ayrıca bayrak devleti olan Marshall Adaları tarafından herhangi bir soruşturma açılmasına ihtiyaç duyulmamıştır (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 844).

25 Mart 2015 tarihinde vuku bulan Avocet olayının IMO raporlarına yansımaları ise IMB raporuna benzemek ile beraber bazı ilginç detaylara yer verilmektedir. Şöyle ki; iki skife binmiş halde yedi kişiden oluşan deniz haydutları Avocet'e yaklaşarak ateş etmişlerdir. Buna karşılık, gemide bulunan güvenlik timi uyarı ateşi yapmış ve deniz haydutları gemiye tırmanma girişimlerini terk ederek uzaklaşmışlardır (IMO MSC.4/Circ.170, 2011:Annex 2-6). Görüldüğü üzere açık kaynaklara yansıyan görüntüler ile IMO raporları birbirinden farklıdır. IMO tarafından yayınlanan ilgili raporun gemi ve şirketlerin beyanları esas alınarak düzenlendiği düşünüldüğünde, Avocet olayının kasıtlı olarak abartıldığı değerlendirilmektedir.

Başka bir husus ise SÖGGÜT'ün kullandığı teçhizata ilişkin tespitlerdir. Öncelikle olayın kamera marifetiyle kayıt altına alınması yerinde bir karar olmuştur. Ancak kayıt esnasında geminin mevkisini gösterir şekilde GPS ve/veya radar görüntüsüne yer verilmesi tavsiye edilmektedir. Bu şekilde kıyı devleti ile doğması muhtemel sorunlara karşı elde bir veri bulundurulmuş olacaktır.

Olaya ilişkin görüntülerden SÖGGÜT tarafından kullanılan piyade tüfeklerinin üzerinde herhangi bir optik nişangah bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu durum yapılan atışların isabet yüzdesini düşürecektir. Hem SÖGGÜT'ün bulunduğu geminin, hem de ateş edilen skifin hareket halinde olduğu göz önüne alındığında atışlardaki isabet oranının daha aşağıya düşmesini beklemek yanlış olmayacaktır. Gerçekten de SÖGGÜT tarafından yapılan atışlar genel itibar ile nokta atışlardan ziyade bölgesel atışlar şeklinde yapılmıştır. Bu durumda istenilen şekilde hedef gözetilemeyeceğinden dolayı, uygulanan kuvvet direkt olarak ölümcül olmaktadır. Halbuki SÖGGÜT'ün görevi öncelikli olarak deniz haydutlarının öldürülmesi değil caydırılması olmalıdır. Bu kapsamda uyarı atışı ve skifi harekattan sakıt bırakacak atışların usulüne uygun şekilde yapılması pek mümkün gözükmemektedir.

Görüldüğü üzere Avocet üzerindeki SÖGGÜT personeli, uluslararası hukukta deniz haydutluğu saldırılarına karşı başvurulabilecek kuvvet kullanımına ilişkin standartların çok ötesine geçmiş ve atış disiplininin kopması neticesinde meşru müdafaa sınırlarını aşmış olmaktadır. Ancak bahse konu olayın görüntüleri ile beraber



açık kaynaklara sirayet etmesine rağmen konu hakkında herhangi bir soruşturma yapılmamış; böyle bir olayın tekrar vukuu bulmasını engellemek için, başta uluslararası platformda olmak üzere, SÖGGÜT personelinin görevlerini hukuka uygun şekilde ifa etmesini sağlayacak kriterler detaylı olarak belirlenmemiştir.

Müteakip maddeler bu eksikliklerden yola çıkılarak, araştırmaya konu olan örnek olay incelemesinde ortaya çıkan hususlar ve yazarın edindiği bireysel ve kurumsal tecrübeler ışığında, SÖGGÜT personelinin görevini en etkin ve hukuka uygun şekilde icra etmesini sağlamaya yönelik şahsi özellikler, teçhizat, donanım ve SÖGGÜT kullanım konseptini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

## **4.2. ŞAHSİ ÖZELLİKLER**

Her SÖGGÜT personeline aranacak asgari özellikler aşağıdaki satırlarda ifade edilmiştir. Bu özellikleri haiz olmayan kişilerin SÖGGÜT personeli olarak ticari gemilerde konuşlanmasının, deniz haydutlarınca yapılacak saldırıların başarılı ve hukuka uygun bir şekilde engellenmesi konusunda zafiyet yaratacağı değerlendirilmektedir.

### **4.2.1. Sağlık Durumu**

Her SÖGGÜT personelinin sağlık durumu icra edeceği riskli görevi yapabilmeye imkân vermelidir. SÖGGÜT personeli görevini yerine getirirken, aynı zamanda gemide bulunan diğer insanların sağlığı için risk oluşturacak herhangi bir bulaşıcı hastalık taşımamalıdır. Örneğin GUARDCON'da sarıhumma hastalığına ilişkin aşı olma şartı aranmaktadır (BIMCO, 2012: Part II-4).

Herhangi bir SÖGGÜT personelinin görev esnasında, çeşitli sebeplere bağlı sonradan meydana gelebilecek yaralanmalar hariç, sağlık durumu ile ilişkili olarak tamamen ya da gerektiği şekilde görev yapamama durumu SÖGGÜT'ün ateş gücünü düşüreceği ve dolayısı ile geminin savunması zayıflatacağı gibi böyle bir durumun gemi içerisinde de huzursuzluğa yol açarak motivasyon açısından gerek mürettebatı gerekse SÖGGÜT'ü olumsuz yönde etkileyeceği değerlendirilmektedir.

Yukarıdaki paragrafa istinaden karşımıza iki farklı durum çıkmaktadır. Birinci durumda SÖGGÜT personelinin, fiziki olarak ayakta olmasına rağmen, sağlık sorunlarına bağlı olarak konsantrasyon eksikliği yaşaması ve dolayısıyla zamanında ve doğru karar vermemesidir. Uyuşturucu ya da alkol bağımlılığı bu bağlamda ön

plana çıkmaktadır. Görev esnasında uyuşturucu ya da alkol kullanımı söz konusu olmayacağı için (UK Department for Transit, 2013: 23; BIMCO, 2012: Part II-12), bu tip bir sağlık sorunu yaşayan kişinin SÖGGÜT personeli olması beklenmemektedir. Özellikle uyuşturucu kullanımının tespiti açısından, SÖGGÜT personeli olan kişilere sadece görev öncesi değil, rutin aralıklarla gerekli kontrollerin yapılması ve bu kontrollerin kayıt altına olması esas alınmalıdır (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012:AnnexPage 5). Ancak konuya örnek teşkil edecek bir vaka yaşanmıştır. 2009 yılında kaçırılması bir sinema filmine dahi konu olan "Maersk Alabama" gemisi 2014 yılının başlarında Seyşeller'de limanda olduğu esnada gemide SÖGGÜT olarak görev yapan iki personel kamaralarında ölü olarak bulunmuştur. Yerel makamlardan yapılan açıklamaya göre uyuşturucu madde doz aşımına bağlı olarak kalp krizi nedeniyle ölen personelin kamarasında eroin ve alkol tespit edilmiştir (www.cnn.com Erişim tarihi 17.10.2015).

İkinci durum ise krize maruz hastalıklara bağlı olarak nöbet geçirilmesidir. Günümüzde birçok insanın diyabet ya da tansiyona bağlı rahatsızlıklar yaşadığı bilinmektedir. Her ne kadar diyabet veya tansiyon hastalarının, bu hastalıklara bağlı nöbet geçirmesi olası gözükse de modern tıbbın sağladığı ilaçlar ile bu durum kontrol altına alınabilmektedir. Yanında gerekli ilaçları bulundurarak bunları zamanında alan bir kişi bahse konu rahatsızlıklardan etkilenmemektedir. Ancak nöbete maruz olduğu halde tedavisi olmayan rahatsızlıklar da bulunmaktadır. Epilepsi bu konuda en belirgin örnektir. Epilepsi nöbeti geçiren bir kişi krize girmekte ve bu kriz süresince iş yapamaz konumda bulunmaktadır. Ticari gemilerin silahlı korunması işi hem stres hem fiziksel efor unsurlarını barındırdığından, epilepsi ve benzeri tedavisi mümkün olmayan nöbete maruz rahatsızlıkları bulunan kişilerin SÖGGÜT olarak görev yapmasının uygun olmadığı değerlendirilmektedir.

Ayrıca hâlihazırda tanımlanmış psikolojik rahatsızlıkları olan kişiler açısından da SÖGGÜT işi uygun gözükmemektedir. Geçirilmiş psikolojik rahatsızlıklar için kesinlikle uzman doktor görüşüne başvurulmalıdır. SÖGGÜT personelinin geçmişinde sağlık ya da psikolojik sebepler ile ordudan, güvenlik güçlerinden ya da özel güvenlik şirketinden ayrılma işlemi olmamasına dikkat edilmelidir (UK Department for Transit, 2013: 21).

Görev öncesi tam teşekküllü hastanelerden alınacak rapor ile deklare edilmesi önem taşımaktadır. Örneğin Birleşik Krallık her SÖGGÜT personeli için standart gemi adamı belgesi almaya yeterli olan ENG-1 ya da muadil sağlık kontrollerini talep etmektedir (UK Department for Transit, 2013:21). SÖGGÜT personelinin sağlık



durumunda yukarıdaki satırlarda ifade edilen hususlar göz önüne alınmalı ve sağlık durumu konusunda uygun olmayan kişiler SÖGGÜT personeli olarak görevlendirilmemelidir.

#### **4.2.2. Mevzuat Hakkında Bilgi**

Durumsal farkındalığın sağlanması amacıyla SÖGGÜT personeli tarafından, taktik bilginin yanı sıra yürürlükteki mevzuata ilişkin de bilgi sahibi olunması önem arz etmektedir. Ticari gemilerde emniyet uygulamalarının esası olan Uluslararası Emniyet Yönetimi (ISM) Kodu ve güvenlik uygulamalarının esası olan ISPS Kodu hakkında bilgi sahibi olunması, ayrıca ISPS kodun devamı niteliğindeki BMP-4 kapsamında gemi üzerinde alınan tedbirlerin incelenmesi hususunun SÖGGÜT personelinin daha bilinçli görev yapmasında etkili olacağı değerlendirilmektedir (UK Department for Transit, 2013: 22; IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex Page 5).

ISPS Kod gereği, gemi üzerinde en yetkili kişi gemi kaptanıdır. Bu bağlamda, SÖGGÜT tarafından icra edilecek faaliyetler üzerinde gemi kaptanının söz hakkı mevcut olup SÖGGÜT personeli tarafından bu konunun bilinmesi ve hassasiyetle uygulanması gemi üzerindeki hiyerarşinin yürümesi açısından önemlidir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012:AnnexPage 7). Oluşan genel temayül seyirdeki güvenlik hususları konusunda gemi kaptanının SÖGGÜT liderine yetki devri yapması yönündedir. Ancak bu yetki devri sorumluluğu değiştirmemektedir. Emniyet ve güvenlik hususları arasında çatışma yaşanması durumunda, emniyet hususu öncelikli olarak ele alınmalıdır.

Tüm bunların yanı sıra, yürürlükte olan deniz hukuku sözleşmesine istinaden belirlenen deniz alanları üzerinde bayrak devletinin ve kıyı devletinin yetkileri konusunda bilgi sahibi olunması ve silahlı çatışma hukuku kapsamında kuvvet kullanma esaslarının bilinmesi, hukukî anlamda yaşanacak sorunların önüne geçilmesi konusunda SÖGGÜT personeline yol gösterecektir. Bu bağlamda SÖGGÜT personelinin ilgili ulusal ve uluslararası hukukî metinler hakkında yeterli bilgiyi haiz olması beklenmektedir (UK Department for Transit, 2013).

#### **4.2.3. Adli Sicil Kaydı**

Günümüzde çeşitli sebeplerden dolayı insanlar istemli ya da istemsiz bir biçimde suç işleyebilmekte ve işlenen bu suçlara ilişkin olarak şahıs bazında adli sicil

kaydı tutulmaktadır. SÖGGÜT personeli seçimi esnasında adli sicil kaydı belirleyici etkenlerden bir diğeridir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 5).

ABD özelinde PSA 6-09 ile belirtilmektedir ki; SÖGGÜT dahil silahlı özel güvenlik olarak çalışacak kişilerin ABD'ye tehdit oluşturmaması gerekmektedir. Bu kapsamda ilgili özel güvenlik şirketi de çalışanı hakkında yeterli bir güvenlik araştırması yapmış olmalıdır. Ancak bahse konu kıstasa sahip olmak iyi bir eğitimden geçmiş ve layıkıyla SÖGGÜT görevini yapacak anlamına gelmemektedir (Mahard, 2014: 355).

Bu kapsamda bayrak devletlerince yapılacak düzenlemeler belirleyici olacaktır. Fakat herhangi bir kişinin kriminal geçmişine bakıp SÖGGÜT personeli olarak işe alımı konusunda, hizmet alan denizcilik şirketleri ve/veya istihdam sağlayan özel deniz güvenlik şirketleri tarafından da çeşitli düzenlemeler getirilebilir. Özel sektör tarafından yapılacak düzenlemelerin bayrak devletin belirleyeceği sınırların altına inmesi söz konusu değilken, bu sınırların üzerinde istihdam sağlanması tartışmaya açıktır.

Ancak özellikle şiddet kullanılarak işlenen silahlı yaralama, cinayet, gasp gibi ağır cezalara giren suçların yanı sıra tecavüz gibi toplumda infial uyandıracak yüz kızartıcı suçlardan hüküm giymiş kişilerin SÖGGÜT gibi ölümcül kuvvet kullanımı içeren bir iş için uygun olmadığı ortadadır. Şöyle ki, hiçbir gemi kaptanının ya da donatanının yukarıdaki satırlarda bahsedilen suçlardan hüküm giymiş ya da hâlihazırda aranan birisini bu kişilerin yasadışı şiddete yatkın olması sebebiyle gemisinde SÖGGÜT personeli olarak kabul etmeyeceği aşîkârdır. Örneğin Danimarka son üç aya ilişkin polis kayıtları ile adli sicil kaydının belgelenmesini isterken (Ginkel ve diğerleri, 2013: 43), Birleşik Krallık da zaman belirtmeksizin benzer şekilde polis kayıtlarını talep etmektedir (UK Department of Transport, 2013: 21).

SÖGGÜT personelinin Türk uyruklu olması halinde Türk makamlarından kolaylıkla adli sicil kaydı elde edilebilirken, SÖGGÜT personelinin farklı uyruktan olması durumunda aynı durum mevcut olmayabilir. Türk yetkili makamları üzerinden yabancı personelin tabi olduğu uyruktan adli sicil kayıtları talep edilebileceği gibi, yine aynı yetkili makamlar sayesinde INTERPOL ile irtibata geçilip kriminal geçmiş için bilgi talep edilmesi mümkün gözükmektedir. Bu satırların yazarı tarafından INTERPOL Deniz Güvenlik Birim Başkanı ile 2013 yılında Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezinde yapılan mülakatta; zaman zaman Deniz Özel Güvenlik Şirketlerinin SÖGGÜT personeli istihdam ederken yeterince dikkatli davranmaması ve denizcilik şirketleri tarafından ticari gemilerde konuşlanmak üzere kontrat yapılan



SÖGGÜT personelinin özellikle adli sicil kaydı ile ilgili belge istememesi sebebiyle, INTERPOL tarafından kırmızı bülten ile aranan kişilerin SÖGGÜT personeli olarak çalışabildiği, hatta 2011 yılında bir kıyı devleti tarafından tutuklanıp INTERPOL'e teslim edilen kişi olduğu ifade edilmiştir. Belirlenen düzenlemeler çerçevesinde kriminal geçmişi sorunsuz olan personelin SÖGGÜT hizmeti kapsamında kullanılması esas alınmalıdır.

#### 4.2.4. Fiziki Yeterlilik

Son yarım asırda gelişen bireysel anlamda modern savaşçı konsepti göstermektedir ki; elinde silah, operatör seviyesinde görev yapan personelin fizik kondisyon seviyeleri her geçen önemini artırmaktadır. Bu durum aslında kendi içinde bir tezat oluşturmaktadır. Şöyle ki; kılıçların yerini mermilerin aldığı, teknolojinin tüm olanaklarının kullanıldığı ve göğüs göğse mücadelenin neredeyse tedavülden kalktığı günümüzde operatör seviyesinde görev yapan askeri personel bilimin olanaklarından faydalanarak kendi fizik kondisyon seviyesini her geçen gün daha yukarı çıkarma gayreti içerisinde.

SÖGGÜT işine talip kişilerin de, yukarıdaki satırlarda bahsedilen operatörler ile benzerlik gösterdiği ortadadır. Nitekim SÖGGÜT'ün üstlendiği görev aynı zamanda İtalya ve Hollanda'nın başını çektiği bazı ülke askerleri tarafından VPD olarak icra edilmektedir.

SÖGGÜT personelinin uygun fiziki yeterliliğe sahip olması ön görülmektedir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012:Annex 5). Sadece geminin güvenliğini değil aynı zamanda kendi emniyetini sağlaması amacıyla SÖGGÜT personeli tarafından çeşitli teçhizat ve malzemeler kullanılması icap etmektedir. SÖGGÜT personeli tarafından kullanılması öngörülen ve müteakip maddede belirtilen teçhizat ve silah ile fazladan takriben 15-20 kg bir ağırlık ile hareket edilmesi beklenmektedir.

Görev bölgesinde nemle beraber hissedilen sıcaklığın zaman zaman 40°C üzerine çıktığı ve geminin çok katlı bir platform olduğu göz önüne alındığında, yukarıdaki paragrafın da ışığında SÖGGÜT personelinin belirli bir seviyede fizik kondisyona sahip olması gerektiği kanaatine ulaşılması gayet doğal bir sonuçtur. Ayrıca deniz haydutları ile yaşanacak bir çatışma esnasında yaralanan SÖGGÜT personelinin güvenli bir yere taşınması gerekebilir. Böyle bir duruma hazırlıklı olunması açısından, her SÖGGÜT personelinin dışarıdan herhangi bir yardım almadan tek başına tam teçhizatlı diğer bir SÖGGÜT personelini en az bir güverte

yukarı ve en az bir güverte aşağı taşıyabilmesi beklenmelidir. Ancak herhangi bir SÖGGÜT personelinin ortalama 80 kg olduğu ve teçhizatı ile bu ağırlığın 100 kg'a kadar yükselebileceği göz önüne alındığında, bahse konu taşıma ameliyesinin zorluğu ortaya çıkacaktır.

Fizik kondisyon seviyesinin tespit edilmesi maksadıyla bir çok farklı test yapmak mümkündür. 12 dakika içerisinde 400 metrelik standart atletizm pistinde koşulan mesafenin ölçümünü esas alan Cooper testi, her biri ayrı ayrı 2 dakika içerisinde azami sayıda tekrara dayanan şınav, mekik ve barfiks testleri ilk akla gelen testler arasındadır. Gerekli testler uygulanarak, SÖGGÜT olarak hizmet verecek personelin sahip olduğu fizik kondisyon seviyesi tespit edilebilir. Belirlenen testlerinden başarısız olan personelin görevlendirilmemesi esas alınmakla beraber başarı kriterleri kabul edilebilir sınırlar içerisinde olmalıdır. Örneğin barfiks testinde asgari tekrar sayısı 15 alındığında, birçok insanın bu testi geçemeyeceği aşikârdır. Ancak 8 tekrar sayısını temel almanın daha gerçekçi ve makul olacağı değerlendirilmektedir.

Diğer bir husus ise SÖGGÜT personelinin su kabiliyetlerine ilişkindir. Tüm SÖGGÜT personelinin yüzme bilmesi gerekmele beraber yapılan işin nevine bağlı olarak daha fazlasına ihtiyaç duyulmaktadır. Her ne kadar SÖGGÜT tarafından icra edilen görev tamamen gemi üzerinde olsa da, her SÖGGÜT personeli tam teçhizatı ile su üzerinde kalabilmelidir. Aksi takdirde SÖGGÜT personelinin yüzme bilse dahi denize düşmesi durumu can kaybı ile sonuçlanabilecektir. SÖGGÜT olarak istihdam edilecek personelinin tam teçhizatı ile su üzerinde kalmasına yönelik test yapılması tavsiye edilmektedir. Her ne kadar modern teçhizatlarda yüzdürücüler mevcut olsa da, SÖGGÜT personelinin yüzdürücü olmadan en az 1 dakika süresince tam teçhizatlı olarak su üzerinde kalması talep edilmelidir.

#### **4.2.5. Ateşli Silah Kullanma**

Ateşli silahları kullanmak son derece ciddi sorumlulukları da beraberinde getirir. Ateşli silah kaynaklı kazalara bağlı olarak insanlar yaralanabilmekte, hatta hayatlarını kaybetmektedirler. Deniz haydutlarına karşı güvenlik sağlamak için dahi olsa ticari gemilerde silahlı personel bulunması başlı başına bir emniyet meselesi haline dönüşebilir (UK Department for Transit, 2013: 17). Bu anlamda ateşli silahlara hakimiyet büyük önem arz etmekle beraber gemi gibi metal aksamlardan oluşan kapalı bir platformda bu durum daha karmaşık bir hale gelmektedir.



SÖGGÜT personeli ateşli silahları kullanma konusunda yeterince eğitilmiş olmalıdır (UK Department for Transit, 2013: 21-22; IMO MSC.1/Circ.1443, 2012:Annex 5). Görüldüğü üzere bu husus doktrinde sıklıkla dile getirilmektedir. Ancak ateşli silahları kullanma konusunda hangi yetilere sahip olunması gerektiğine değinilmemektedir. Bu noktadan hareketle ateşli silahların kullanımına yönelik taktik seviyedeki değerlendirmeler müteakip satırlarda arz edilmektedir.

Henüz deniz haydutları ile çatışmaya girme durumu olmadan dahi SÖGGÜT personeli tarafından kontrolsüz olarak gemi içerisinde silahın ateşlenmesi, namludan çıkacak mermi ile gemideki herhangi bir kişinin ya da cihazın isabet alması ile sonuçlanabilir. Günümüzde kullanılan sivri uçlu mermilerin sahip olduğu yüksek hızlar dikkate alındığında, kazara ateşlenecek mermi ilk etapta herhangi bir hedefe denk gelmese dahi ikinci hatta üçüncü etapta kendine hedef bulabilmektedir. Çünkü gemi içerisindeki bölmeler mermilere karşı dayanıklı olmadığı gibi, mermilere karşı mukavim metal aksamalar ise ateşlenen merminin yolu değiştirmesine sebep olmaktadır. Çok kısa süreler içerisinde gerçekleşebilecek bahse konu mermi yolculuğu, bir anda ön görülemeyen zararlar ve kayıplar ile son bulabilir. Örneğin köprüüstünde kazara silahın tabana doğru ateşlenmesi ile bir alt güvertede kamarasında istirahat eden bir kişiyi yaralayabileceği gibi, aynı merminin tabandan sekerek yön değiştirmesi ve böylece radarı vurması geminin seyir emniyetini tehlikeye düşürebilecektir. Gemi içerisinde kontrolsüzce ateşlenen bir merminin nerede duracağını kimse bilemez.

Yukarıdaki paragrafta belirtilen emniyete ilişkin kaygılardan yola çıkarak ticari gemide görev yapacak SÖGGÜT personeli için silaha hakimiyet son derece önemli bir hale gelmektedir. Silaha hakimiyet sadece hedefe nişan alıp atış etme anını kapsamamaktadır. Bu bir emniyet sürecidir ve silaha temas sağlanan her an sürece dahildir. Tüm SÖGGÜT personeli kullandığı ateşli silaha ilişkin doğru silah doldurma prosedürlerini, doğru ateş etme tekniklerini, arıza halinde emniyetle silaha müdahale etme prosedürlerini ve doğru silah boşaltma prosedürlerini bilmelidir.

Ateşli silahları kullanırken de emniyet her zaman birinci öncelik olmalıdır. SÖGGÜT personelinin silahı, deniz haydutları ile yaşanacak çatışmada dahi tanımlanmış hedefe atış anı hariç, her zaman emniyet konumunda bulunmalıdır. Bu kapsamda önceki paragrafta belirtilen silaha hakimiyet hususları ile beraber atış emniyet kurallarını bilmeli, hızlı ve isabetli atış yapabilmeli, atış esnasında hızlı ve emniyetli bir şekilde şarjör değiştirebilmeli, atış esnasında ana silahından yardımcı

silahına geçiş yapabilmeli ve çeşitli sebepler ile atış esnasında arıza yapan silahına zaman kaybetmeden müdahale edebilmelidir.

Ayrıca gemi ortamında silahları ve mühimmatları uygun şekilde depolayabilmenin (UK Department for Transit, 2013: 17) yanı sıra, ihtiyaç duyulması halinde silahlara temizlik ve bakım yapabilmelidir. SÖGGÜT tarafından kullanılacak silahlar ve mühimmat ile ilgili detaylı değerlendirme müteakip maddelerde yer almaktadır.

Personelin atışlarındaki isabet seviyesinin ölçülmesine yönelik olarak birçok test uygulamak mümkündür. Bu testler esnasında sadece hedef üzerindeki vuruşlara odaklanmak yerine, testler süresince yukarıdaki paragraflarda zikredilen emniyet hususları da titizlikle ile kontrol edilmelidir. Atış testleri kendi içerisinde mesafe, zaman tahdidi, silah çeşitliliği, şarjör sayısı, hedef sayısı ve hareketlilik olarak çeşitlenmektedir.

Diğer dikkat edilmesi gereken husus ise, SÖGGÜT personeli tarafından kullanılan silahın personele göre özelleştirilmiş olmasıdır. Bu kapsamda her silah mekanik ve optik nişangâh olarak kullanıcısına göre sınırlanmalı ve silah feneri, optik cihazlar, vb. yardımcı cihazlar kullanıcının tercihine göre silah üzerine yerleştirilmelidir. Burada amaç SÖGGÜT personelinin silahının nereye attığını bilmesi ve silahını en rahat şekilde kullanabilmesidir. Her ne kadar, bir SÖGGÜT personeline tahsis edilecek silahların başka bir SÖGGÜT personeli tarafından kullanılmaması ideal bir çözüm olarak gözükse de, bu durumu her zaman sağlamak mümkün olmamakta, en azından görev öncesinde SÖGGÜT personeli tarafından görev silahları ile sıfırlama atışı yapılması önem arz etmektedir.

Ateşli silahları kullanma konusunda yeterli eğitime sahip kişiler arasından SÖGGÜT personelinin seçilmesi esas alınmalıdır. Aynı yönde, IMO da bu konuda eski ordu veya güvenlik güçleri mensuplarını tavsiye etmektedir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 5). Böylece ticari gemilerde yaşanabilecek silaha bağlı kazaların önüne geçilmesi suretiyle emniyet hususunda, gemiye tehdit oluşturan deniz haydutlarının hukuka uygun bir şekilde engellenmesi suretiyle güvenlik hususunda uygun adım atılmış olacaktır.

#### **4.2.6. Deniz Tecrübesi**

Ticari gemilerde konuşlanacak SÖGGÜT için, yüzer bir platformda görev yapma bazı zorlukları beraberinde getirmektedir. Ticari gemiler sosyal yaşam alanı



olarak kısıtlı mekânlardır ve mesai kavramı olmadan 24 saat üzerinden faaliyetler devam etmektedir. Metal aksamdan oluşan ve sürekli hareket halinde olan gemilerde sessiz bir an yoktur. Makine sesi eşliğinde uyumak, sürekli aynı insanları görmek, kısıtlı iletişim imkânı vb. sebepler motivasyonu olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bunun yanında, gemiler açık denizlerde meteorolojik şartlara tabi olmaktadır. Kötü deniz şartları gemileri günlerce etkileyebilmekte, dalgalar sebebiyle salınım yapan gemi insanlar üzerinde farklı tesirler gösterebilmektedir. Deniz tutması olarak tabir edilen bu durumun çeşitli belirtileri mevcuttur. Şöyle ki bazı insanlar yemek yiyememekte, sürekli kusma isteği göstermekte ve/veya yatma ihtiyacı hissetmektedir. Her ne kadar kötü meteorolojik şartlarda deniz haydutlarının ticari gemilere saldırma ihtimalinin azalması beklense de, deniz tutmasına sebebiyle dinç bir şekilde ayakta kalamayan SÖGGÜT personeli kendisinden beklenen görevleri layıkıyla yapamayacak ve dolayısıyla gemi güvenlik açısından zafiyete uğrayacaktır.

Ayrıca SÖGGÜT olarak görev yapacak personelin kapalı alan korkusunun (*klostrofobi*) olmaması beklenmelidir. Sonuçta gemi üzerindeki yaşam mahalleri küçük ve kapalı ortamlardır ve birçok kamaranın dışarıya açılan lumbuzu bulunmamaktadır. Kapalı alan korkusu yaşayan bir kişinin ticari gemi ile açık denizlerde seyir yaptığı 4-5 gün sürece gerektiği şekilde dinlenemeyeceği ve bu sebeple görevine yeterince konsantre olamayacağı değerlendirilmektedir.

Kendine has kuralları ve yaşam kültürü olan ticari gemilerde hiyerarşinin sorunsuz olarak işlemesi geminin emniyetli bir şekilde seyir yapması açısından önemlidir. SÖGGÜT personeli gemide bulunduğu süre içerisinde, gemi içerisindeki hiyerarşiye azami şekilde riayet etmeli ve hiçbir şekilde kendi işlerini yapan mürettebata olumsuz etki yapmamalıdır. Mürettebat, SÖGGÜT'ün varlığından rahatsızlık duymamalı ve riskli sularda gemisinin korunduğundan emin bir şekilde rutin faaliyetlerine devam edebilmelidir.

Geçmişinde deniz görevi bulunan SÖGGÜT adaylarının, diğer adaylara nazaran bir adım ön planda olması doğaldır. Sürekli olarak hareket eden, sosyal yaşam koşulları kısıtlı ve kapalı bir alan olan gemiye adapte olmak belli bir tecrübe gerektirmektedir. Çünkü deniz üzerinde yaşam kültürü, kendine has kurallara ve ayrı bir psikolojiye sahiptir.

#### 4.2.7. Bölge Tecrübesi

Birinci bölümde değinildiği üzere balıkçılık Somali halkı için önemli gelir kaynaklarının başında gelmektedir. Bu sebepten Somali açıklarında faaliyet gösteren birçok yerel balıkçı mevcuttur. Somali açıklarında balıkçılık maksadıyla kullanılan yerel tekne tipleri temelde “*Dhow*”, “*Whaler*” ve skif olmak üzere üç çeşide ayrılmaktadır.

**Şekil 6:** Dhow



Kaynak: [www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx](http://www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx) Erişim tarihi: 13.09.2015

İçlerinde en büyük yapıya sahip olan ve Şekil 6'da gösterilen *Dhow* tipi tekneler birçok farklı dizayna sahip olup *Whaler* ve skif tipi daha küçük yapıdaki tekneleri üzerinde konuşlandırabilmektedir (www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx Erişim tarihi: 13.09.2015). Böylece ticari gemilere saldırı esnasında deniz haydutları tarafından kullanılan *Whaler* ve skifler ana gemi (*Mother Ship*) görevi gören *Dhow*'lar sayesinde ana karadan çok uzaklara gidebilmektedir. *Dhow* tipi teknelerin diğer tekne tiplerine nazaran deniz şartlarına daha mukavim olması sebebiyle deniz haydutları deniz üzerinde uzunca sayılabilecek bir süre geçirebilmektedir. Bu sayede



hem balıkçı görünümünü sağlamakta hem de kendileri açısından av niteliğinde olan ticari gemileri kaçırmak için fırsat kollamaktadır.

**Şekil 7:** Whaler



Kaynak: [www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx](http://www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx) Erişim tarihi: 13.09.2015

Şekil 7’de gösterilen *Whaler* tipi tekneler skiflerden daha geniş ve mukavim bir yapıya sahiptir. Bu sebeple üzerinde daha fazla malzeme taşıyabilmekte ve skife nazaran denizde daha uzun süre kalabilmektedir. Deniz haydutlarına karşı icra edilen operasyonlar esnasında Whaler tipi teknede ocak kurulup üzerinde yemek pişirildiği bizzat tecrübe edilmiştir. Ancak Whaler tipi teknenin geniş ve mukavim yapısının sağladığı avantajların yanında sürat açısından değerlendirme yapıldığında skifin gerisinde kalmaktadır. Çünkü Whaler skife göre daha ağır bir yapıya sahip olduğu için kullanılan dıştan takma motorların gücünün yetersiz kaldığı ve manevra kabiliyeti açısından skif kadar etkili olmadığı değerlendirilmektedir. Ayrıca skife göre ağır olan yapısı Dhow üzerine yükleme indirme yapılırken de dezavantaj yaratmaktadır. Nitekim Somalili deniz haydutları tarafından Dhow’lara nazaran skifin tercih edildiği bilinmektedir.

**Şekil 8:** Skif



Kaynak: [www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx](http://www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx) Erişim tarihi: 13.09.2015

NOT: Skif soldaki tekne olup, SAT Komandoları tarafından arama yapılmaktadır.

Şekil 8’de gösterilen skif, Whaler tipi tekneye göre daha dar bir yapıya sahiptir. Tekne yapısı ve ağırlık avantajından dolayı manevra kabiliyeti ile ön plana çıkmaktadır. Üzerinde genellikle iki adet dıştan takma motor kullanılmakta olup saatte 30 deniz mili sürata yaklaşmaktadır. Ticari gemilerin saatte 12 ila 20 deniz mili süratleri gözüne alındığında Somalili deniz haydutları tarafından çoğunlukla tercih edilen skiflerin ne denli avantajlı olduğu ortaya çıkmaktadır. Gerçekten de sürat avantajını kullanan skiflerin dar ve alçak yapıları sayesinde ticari gemilerin radar ekranlarında tespit edilmesinde zorluk yaşanabilmektedir. Bu sayede skifleri kullanan deniz haydutları baskın avantajının sürpriz etkisini kullanmaktadır.

Farklı sebeplerden de olsa deniz üzerinde faaliyet gösteren bu iki grup (balıkçılar ve deniz haydutları) zaman zaman karışıklığa sebep olmaktadır. Bu satırların yazarı tarafından, Somalili deniz haydutlarının çoğu defa kendilerine balıkçı süsü vererek faaliyetlerini icra etme gayreti içerisinde oldukları tecrübe edilmiştir. Aynı coğrafya insanı olmaları sebebiyle sadece dış görünüşe bakıp balıkçılar ile deniz



haydutlarını ayırt etmek mümkün gözükmemektedir. Deniz haydutlarının daha uzak mesafelere gidebilmek amacıyla yerel balıkçıların Dhow tipi teknelerini kaçırdıkları ve yerel balıkçıları esir aldıklarına yazar tarafından bizzat şahit olunmuştur.

Ayrıca Somali’de siyasi otoritenin olmamasından dolayı, Soğuk Savaş sonrası talep fazlası olarak piyasada dolaşan silahların karaborsada 100 ABD Dolarının altına silah temin edildiği yersiz bir varsayım olmayacaktır. Nitekim Afrika’nın bazı ülkelerinde çok düşük fiyatlara AK-47 piyade tüfeği tedarik edildiği bilinmektedir (Singer, 2009: 98). Somalili deniz haydutları tarafından kullanılan bu silahlar yerel balıkçılar tarafından da kolaylıkla temin edilebilmekte ve deniz haydutlarının kaçırma teşebbüslerine karşı korunma maksadıyla kendi teknelerinde taşınmaktadır.

Dış görünüş olarak aralarında açık bir şekilde fark olmayan, aynı tip tekneleri kullanan, aynı tip silahı (AK-47) farklı amaçlar ile taşıyan bu iki grubu ayırt edebilmek büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda deniz haydutları ile yerel balıkçıları ayıran farklar; deniz haydutlarının, yerel balıkçılar tarafından da teknede bulundurulmuş AK-47 piyade tüfeğine ilaveten RPG-7 roketatar ve makineli tüfek taşıması ile yanlarında tırmanma merdiveni bulundurması şeklinde belirtilebilir. Bu üç emare birbirine benzeyen iki grubu birbirinden ayırmak için kullanılan en belirgin farklardır.

#### **Şekil 9: Somalili Deniz Haydutları**



Kaynak: [www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx](http://www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx) Erişim tarihi: 13.09.2015

SÖGGÜT olarak hizmet verecek personelin daha önceden Yüksek Riskli Bölgede görev yapmış olmasının hassasiyeti bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Aynı yönde IMO tarafından da SÖGGÜT personelinin görev geçmişinin incelenmesi tavsiye edilmektedir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 5). Aksi takdirde yeterli tecrübeye sahip olmayan SÖGGÜT personeli tarafından deniz haydudu sanılarak balıkçılara ateş açılması, hukukî sorunları da beraberinde getirecektir.

Deniz haydutlarının kullandığı aldatma taktikleri sadece balıkçı kılığına bürünüp ticari gemilere saldırmaktan ibaret değildir. Ayrıca kaçırdıkları *Dhow* tipi balıkçı teknelerinden sahte yardım çağrıları yayınlayıp çevreden geçen ticari gemileri yanıltmaya çalıştıkları da bilinmektedir. Tezin ilk bölümünde arz edilen M/V FRIGIA'nın bu şekilde kaçırıldığı tespit edilmiştir.

#### 4.2.8. Yabancı Dil

Doğası gereği uluslararası bir yapıya sahip olan ve herhangi bir anda farklı uluslardan farklı insanların aynı gemide bir arada çalışabildiği denizcilik sektöründe, ortak dil olarak İngilizce kabul görmektedir. 'YRB'den geçişler gemilerin süratlerine bağlı olarak birkaç gün sürmekle beraber, bu kısa zamanda dahi SÖGGÜT personeli ile gemi kaptanı ve mürettebatı arasında sorunsuz bir iletişimin tesis edilmesi önemli olup dil konusunda yaşanacak bir anlaşmazlık, gemi güvenliğini sağlamada zafiyete neden olabilmektedir.

Her ne kadar SÖGGÜT tarafından yapılan işin nevi belli olsa da gemi kaptanının beklentileri ve istekleri tam olarak anlaşılmalı ve yerine getirilmelidir. Bu kapsamda bilgi akışının sorunsuz olması gerekmektedir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex7).

Yabancı dile yeterince hakim olma ihtiyacı, yaşanacak herhangi bir olağanüstü durumda da kendisini gösterecektir. Örneğin, diğer gemilerden yapılan acil çağrıların içeriğinin anlaşılması ya da bölgede bulunan donanma unsurları ile iletişime geçilmesi gibi konularda yeterli bir yabancı dil hâkimiyeti ön plana çıkmaktadır. Tüm SÖGGÜT personelinin İngilizceye yeterli düzeyde vakıf olması her ne kadar ideal bir durum olsa da (Nevers, 2015: 155), böyle bir durumun sağlanması konusunda zorluklar yaşanacağı değerlendirilmektedir. Ancak gemide görevlendirilecek SÖGGÜT personelinden tim lideri hariç en az birisinin yeterli yabancı dil seviyesine haiz olması esas alınmalıdır.



#### 4.2.9. Sıhhi Müdahale Eğitimi

SÖGGÜT olarak hizmet verecek tüm personelin temel sıhhi müdahale eğitimi aldığını sertifikasyonu ile deklare etmesi talep edilip bu sertifikasyonun ulusal ya da uluslararası geçerliliği olması esas alınmalıdır (UK Department for Transit, 2013: 21; IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 5). Deklare edilen sertifikasyonların geçerlilik süreleri de incelenmelidir. Üstleneceği görev gereği her an çatışma riski olan bir işte, temel sıhhi müdahale eğitimi hayati öneme haizdir.

Bunun yanı sıra, gemide görevlendirilecek SÖGGÜT personelinden en az birinin ileri sıhhi müdahale eğitimi almış olması aranmalıdır (BIMCO, 2012: Part II-5). Alınan bu eğitim ulusal ya da uluslararası sertifikasyon ile sağlanmalıdır. Çünkü ticari gemilerde genellikle doktor bulunmadığından dolayı en yakın kıyıya yüzlerce deniz mili mesafede meydana gelebilecek herhangi bir yaralanmaya uygun şekilde müdahale edilebilmesi, yaralanan personelin hayatta kalması için büyük önem arz etmektedir.

#### 4.3. SÖGGÜT LİDERİ

Bir önceki madde yapılan değerlendirmeler SÖGGÜT personeli üzerine olup, bu time liderlik edecek kişi yukarıdaki belirtilen özelliklerin tamamını sağlamasının yanı sıra bir takım ilave özelliklere sahip olmalıdır (BIMCO, 2012: Part II-5). Bu kabulden hareketle SÖGGÜT lideri için öngörülen değerlendirmeler aşağıdaki satırlarda sunulmuştur.

SÖGGÜT lideri timin her an göreve hazır bulunmasından gemi kaptanına karşı sorumludur. Bu bağlamda SÖGGÜT'ün konuşlandığı ticari gemide en uygun şekilde tertip almasını sağlamak tim liderinin görevidir. Silahların, mühimmatın, teçhizatın nerede ve nasıl depolanacağı ile SÖGGÜT personelinin vardiya düzeni ve nöbet mevkileri tim lideri tarafından belirlenmelidir. Bu düzenlemeler yapılırken gemi kaptanı ile mutabık kalınmasının yanı sıra gemi kaptanın göreve yönelik öncelikleri de bilinmelidir. Tim lideri tarafından tüm bu düzenlemeler yapılırken; tehdidin güncel durumu ve kullandığı taktikler, bölgede faaliyet gösteren donanma unsurları, acil durumlar için muhabere ve tahliye planı, ticari geminin imkân ve kabiliyetleri, taşınan yükün nevi, vb. bilgileri göz önünde bulundurulmalıdır (UK Department for Transit, 2013: 25-29; IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 5).

Deniz haydutları ile yaşanacak çatışmada SÖGGÜT liderinin timini yönetmesi gerekmektedir. Çatışmaya girmek sadece rastgele ateş etmek değildir. Önemli olan ateş gücünün yerinde ve etkin bir şekilde kullanılmasıdır. Deniz haydutlarına hangi mesafeden kaç namlu ile ateş edileceği, bu esnada boşta kalan diğer sektörlerin kontrol edilmesi, vb. birçok taktik husus tim lideri tarafından öngörülmesi ve uygulanmalıdır.

Bugüne kadar karşılaşılmamasına rağmen, her çatışmanın SÖGGÜT lehine başarılı şekilde sonuçlanması mümkün olmayabilir. SÖGGÜT lideri “en kötü durum” senaryolarını dikkate almalı ve karşılaşılmaması durumunda neler yapılabileceğine dair timi ile beraber hazırlıklı olmalıdır. Çatışmanın gemi üzerine taşması halinde göreve devam edilip edilmeyeceği ayrı bir meseledir ve bu konu tartışmaya açıktır. Gemide bulunan süre içerisinde gerekli eğitimlerin planlanması hem geminin tanınması hem de SÖGGÜT’ ün görev motivasyonu açısından önemlidir.

Yukarıdaki satırlardan anlaşılacaktır ki, SÖGGÜT lideri farklı bir altyapıya ve tecrübeye sahip olmalıdır. NATO Denizde Denetim Harekatı Dokümanı (ATP-71 B)’nında da belirtildiği üzere **Opposed Boarding** harekatı deniz haydutlarınca ya da teröristlerce kaçırılmış ve silahlı karşı koyma yapılan gemiyi ele geçirmek üzere icra edilir. Bahse konu harekat deniz üzerindeki en zorlu, en riskli ve en tehlikeli hareketlerden birisi olup Türkiye özelinde bu harekatı yapmak için yetiştirilen birlik SAT Komandolarıdır.

Geçmişte *Opposed Boarding* eğitimi almış bir SÖGGÜT lideri, timi yönetmek ve deniz haydutlarına karşı gemiyi savunmak konusunda en doğru seçim olarak gözükmektedir. Çünkü bu harekât, doğası gereği sinsice gemiye yaklaşmayı, sessizce gemiye çıkmayı ve gemiyi ele geçirmeyi içermektedir. Bu harekât konusunda eğitilmiş ve tecrübeli bir SÖGGÜT lideri, deniz haydutlarının gözüyle olaya bakabileceğinden alacağı tedbirler ve vereceği kararlar yerinde olacaktır. SÖGGÜT lideri seçimi yapılırken yabancı dil bilen ve *Opposed Boarding* konusunda eğitilmiş ve tecrübeli personelin seçimi esas alınmalıdır.

#### 4.4. SİLAH VE MÜHİMMAT SEÇİMİ

SÖGGÜT personeli konuşlandığı gemiyi deniz haydutlarından korumak adına ateşli silahlar kullanmaya ihtiyaç duymakla beraber günümüzün modern savaşçı profiline uygun şekilde ana silah olarak piyade tüfeği ve yardımcı silah olarak tabanca kullanımı esas alınmalıdır. Bahse konu silahlar için çeşitli kalibre seçimleri mevcut



olup, tabanca kalibresi için 9 mm üzerinde genel bir mutabakat sağlanabilmişken piyade tüfeği için 5,56 mm ve 7,62 mm kalibreler arasında seçim yapılabilir.

AK-47 ucuz maliyetinin yanı sıra tasarımı gereği fazla bir bakım ameliyesine ihtiyaç duymadan birçok zorlu ortamda tozdan, korozyondan, pastan etkilenmeden çalışmasına rağmen, ki bu sayede dünya üzerinde birçok coğrafyada profesyonel olmayan kişiler tarafından tercih edildiği değerlendirilmektedir, atışlarındaki isabet oranı beklenen düzeyde değildir. Her ne kadar Somalili deniz haydutlarından ele geçirilen silahlarının çoğu 7,62 mm kalibreye sahip AK-47 piyade tüfeği olduğu bilirse de, SÖGGÜT personeli tarafından kullanılacak ana silahın hangi kalibreye sahip olması gerektiği ayrı bir tartışma konusudur.

5,56 mm ve 7,62 mm kalibre arasında her iki kalibrenin birbirine üstün tarafları olmasına rağmen; piyade tüfeklerinin ebadının sağladığı kullanım kolaylığı, SÖGGÜT personeli tarafından kullanılacak silahın ve bu silaha ait mühimmatın özel sektör işbirliği ile elde edileceği ve dolayısı ile SÖGGÜT istihdam eden ÖDGS için bunun bir maliyeti olduğu, ayrıca kıyı devleti tarafından kalibreye ilişkin getirilebilecek kısıtlamalar olabileceği göz önünde bulundurulduğunda 5,56 mm kalibre ön plana çıkmaktadır. Gerçekten de 5,56 mm kalibre ilk bakışta 7,62 mm kalibreye göre dezavantajlıymış gibi gözükse de, namlu çıkış hızına bağlı olarak silahın sahip olduğu etkili menzil ve SÖGGÜT personelinin deniz haydutlarına göre hakim pozisyonda olması sebebiyle düşünüldüğü gibi bir dezavantaj söz konusu olmamaktadır.

Konunun diğer bir yönü ise her iki kalibredeki mühimmatların, özelliklerine göre değişkenlik göstermekle beraber, vuruş anında hedef üzerindeki etkisidir. SÖGGÜT için caydırıcılık ön planda olduğundan, bu mevzu önemini kaybetmektedir. Şöyle ki; SÖGGÜT personelinin görevi deniz haydutlarını öldürmek ya da yaralamak değil, gemiye çıkışlarını engellemektir. Dolayısıyla 5,56 mm kalibreli silahlar ile deniz haydutlarına yapılacak müdahale yeterli olacaktır.

Ancak her ne kadar bugüne değin yaşanmamakla beraber, deniz haydutlarının SÖGGÜT personeline rağmen ticari gemiye çıkmayı başarması halinde çatışmanın gemi üzerindeki açık ve kapalı alanlara taşması, bu durumu değiştirecektir. Deniz haydutları ile gemi üzerinde çatışmaya girilmesi halinde kullanılan mühimmatın kalibresinden ziyade, tipi önem arz edecektir. Çünkü tabanca ile atılan 9 mm mühimmat konusunda mermi çıkış hızına ve mermi tipine bağlı olarak herhangi bir istenmeyen durum söz konusu değilken, piyade tüfeği ile yüksek namlu çıkış hızına ve sivri uçlu yapıya sahip mühimmat kullanılarak kısa mesafeden hedefe yapılan atış çeşitli risk unsurlarını içermektedir. Kısa mesafeden yapılan atışların, baş ve göğüs

olmak üzere ölümcül noktalara isabet etse dahi, mühimmatın sivri uçlu ve yüksek hızlı olması nedeniyle hedefi delip geçtiği ve ölümcül olmayan bölgelerde istenilen tahribatı yapmadığı muharebe alanlarında test edilmiştir (Kurtdarcan, 2014b: 383-384).

Açık alanda bu durum büyük bir sorun yaratmamakla beraber, gemi üzerinde beklenmeyen sonuçlar doğurabilmektedir. Hedefi gelip geçmesi sonrası hala yüksek hızını koruyan mühimmatın yoluna devam edip, bir sonraki bölmeye geçerek ya da geminin metal aksamlarına çarpıp yön değiştirerek kendine yeni bir hedef bulması olası gözükmemektedir. Dolayısı ile standart sivri uçlu mühimmat yerine kolayca düzleşen ya da parçalanan mühimmat kullanılması gemi üzerine taşan silahlı çatışmalar için ideal bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna mukabil bahse konu mühimmat tipinin insan üzerinde doku tahribatı bağlı meydana getirdiği gereksiz acılardan dolayı 1899 Lahey Deklarasyonu ile yasaklanmış olması çeşitli soru işaretlerini beraberinde getirmektedir (Kurtdarcan, 2014b: 379-380). Ancak bahse konu deklarasyon ile yapılan yasaklamanın muharebe şartlarında sivillerin gereksiz acılar çekmesini engellemek üzerine olduğundan (Kurtdarcan, 2014b: 385), kolayca düzleşen ya da parçalanan mühimmatın deniz haydutluğu saldırılarını bertaraf etmek adına kullanılmasında bir sakınca arz etmediği değerlendirilmektedir.

#### **4.5. GEREKLİ TEÇHİZAT**

SÖGGÜT personeli üstlendiği zorlu ve riskli görevi yapabilmek adına bazı teçhizatlar taşınmalı ve kullanılmalıdır (IMO MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 2012: Annex 5). Bahse konu teçhizatlar, SÖGGÜT personeli ile deniz haydutları arasında vukuu bulabilecek silahlı çatışma esnasında SÖGGÜT personeline azami derecede koruma sağlayarak kişisel güvenliği tesis ederken, aynı zamanda tamamı metal aksamdan oluşan ve yaşayan bir platform olan gemi üzerindeki olası kazalara karşı da SÖGGÜT personelinin emniyetini idame etmelidir.

SÖGGÜT personeli tarafından kullanılan teçhizatların sağladığı katkı sadece güvenlik ve emniyet hususları ile sınırlı kalmamaktadır. Şöyle ki; iyi teçhiz edilmiş personelden oluşan SÖGGÜT, deniz haydutları üzerinde psikolojik bir baskı oluşturacak ve caydırıcılık sağlayacaktır. Çünkü iyi teçhiz edilmiş bir ekip aynı zamanda iyi eğitim almış profesyonel bir ekip izlenimi yaratmaktadır. Bu kapsamda SÖGGÜT personelinin nasıl teçhiz edilmesi gerektiğine dair görüşler müteakip paragraflarda arz edilmiştir.



İnsan vücudunda birçok ölümcül nokta olmasına rağmen muharebe alanlarından edinilen tecrübeler göstermiştir ki baş ve göğüs bölgesi vücudun diğer kısımlarına göre önceliğe sahiptir. Bu tecrübelerden yola çıkarak SÖGGÜT personeline kafatasını koruyacak balistik başlık ve akciğerlerin bulunduğu göğüs bölgesini koruyacak balistik plakalar taşımak zaruri bir durumdur.

Önceki maddelerde arz edildiği üzere deniz haydutları genellikle 7,62 mm kalibre silahlar kullanmaktadır. SÖGGÜT personeli tarafından kullanılacak balistik başlığın bahse konu kalibreye mukavim olması gerekmektedir. Piyasada 7,62 mm kalibreye mukavim birçok balistik başlık farklı firmalar tarafından satışa sunulmuştur. Balistik başlıklar; ağırlık, yapım maddesi, kesim şekli ve üzerindeki ray sistemlerine göre farklılık göstermektedir. Teknolojide yaşanan gelişmeler ile 7,62 mm kalibreye mukavim balistik başlıkların neredeyse yarım kilo ağırlığa kadar düştüğü bilinmektedir.

Günümüz modern savaşçı konseptine uygun olarak SÖGGÜT personeline telsiz kulaklıklar kullanılması esas alınmalıdır. Bahse konu kulaklıklar özelliği gereği atış seslerini düşürmesine karşın diğer düşük desibeldeki sesleri yükselterek daha iyi bir duyma sağlamaktadır. Aynı zamanda bahse konu kulaklıkların telsiz ile entegrasyonu sağlanmakta ve tim içi muhabere cihazı olarak kullanılabilir. Böylelikle çatışma anında tim içi haberleşme imkânı doğmaktadır. Bu kapsamda bahse konu kulaklıkların balistik başlıkla beraber kullanılması hususunda yüksek kesime sahip balistik başlıklar ön plana çıkmaktadır.

Yukarıdaki paragrafta belirtildiği üzere her SÖGGÜT personeli önden ve arkadan kalbi ve akciğerleri koruyacak 7,62 mm kalibreye mukavim balistik plakalar kullanmalıdır. Piyasada bu plakaları taşıyacak çeşitli yelekler mevcuttur. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, plaka taşıyıcı yeleklerin, üzerine piyade tüfeği ve tabanca şarjörükleri monte edilecek şekilde dizayn edilmiş olmasıdır.

Diğer bir husus ise tam teçhizatlı ve silahlı SÖGGÜT personelinin su üzerinde durma kabiliyetidir. Bu kapsamda SÖGGÜT personeline kendiliğinden şişen yüzdürücü düzenekler gerekmele beraber taktik açıdan iki temel yaklaşım ön plana çıkmaktadır. İlki balistik plakaları taşıyıcı yelek üzerinde kendiliğinden şişen can yelekleri bulunmasıdır. Plakaların arka bölümüne konuşlandırılan can yelekleri sönük halde bulunur, suya düşülmesi durumunda otomatik olarak açılır ve personeli su üzerinde tutar. İkinci yaklaşımda ise bele takılı taktik kemerin sağ ve sol yanlarına yerleştirilen yüzdürücü düzenekler suya düşülmesi anında devreye girer ve personeli koltuk altlarından kaldırarak su üzerinde durmasını sağlar. Her iki durumda da

SÖGGÜT personeli kendi can yeleğine sahip olduğundan konuşlandığı ticari geminin bireysel can kurtarma teçhizatına ihtiyaç duymayacaktır.

SÖGGÜT personeli vardiyada bulunduğu sürece ve çatışma anında sürekli atış eldiveni takmalıdır. Gemi gibi metalden oluşan ve yaşayan bir platformda ellerin yara almaması son derece önemlidir. Aksi takdirde yaralı el ile silah kullanmak zorlaşacak ya da imkânsız hale gelecektir. Her ne kadar atış eldiveni kullanılmasının tetik hassasiyetini düşürdüğüne ve silaha hâkimiyeti azalttığına dair bir kanı varsa da ele tam oturan atış eldiveni ile böyle sorunlar yaşanmadığı muharebe alanlarında tecrübe edilmiştir.

Ayrıca silah gibi tehlikeli bir materyal ile iştigal olunurken emniyet hususunun her zaman birinci öncelikli olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Atış eldivenin sağladığı fayda sadece silah kullanım durumu ile sınırlı değildir. Piyasada elin üst tarafında kalan bölgede plastik ya da kevlar gibi mukavim maddelerden yapılmış el üstü korumaları bulunan atış eldivenleri bulunmaktadır. Bu tarz el üstü korumalı atış eldivenleri sadece elleri geminin metal aksamlarından korumakla kalmayıp, aynı zamanda deniz haydutları ile girişilebilecek yakın dövüş esnasında yumrukların daha etkin olarak kullanılmasına yardımcı olacaktır.

SÖGGÜT personeli tarafından kullanılması tavsiye edilen diğer bir teçhizat balistik atış gözlüğüdür. Bu gözlük sayesinde hem silah kullanımından hem de metal bir aksam olan gemiden kaynaklı kazalara ve istenmeyen olaylara karşı gözler korunmuş olacaktır. Birçok ülkenin iş emniyeti ve sağlığına yönelik çıkardığı düzenlemelerde de olduğu gibi, iş esnasında gözlerin korunması son derece önemlidir.

Ayakların korunması da önem arz etmektedir. Bu sebepten her SÖGGÜT personeli tarafından çelik uçlu ve sıcak iklime uygun postal giyilmesi tavsiye edilmektedir.

Her ne kadar atıcılığın temeli mekanik nişangâh üzerine kurulu olsa da, teknolojinin hızla geliştiği günümüzde son yıllarda optik nişangâhların kullanımı oldukça yaygınlaşmış ve optik nişangâhlar sayesinde atışlardaki hız ve isabet oranı yukarılara çekilmektedir. Bu bağlamda her SÖGGÜT personelinin ana silahında optik nişangâh bulunması, içinde bulunduğumuz çağın bir gereği olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna ilave olarak, bahse konu optik nişangâhlara uygun gece görüş sistemlerinin de kullanımı, SÖGGÜT personelinin gece şartlarında ya da yeterli ışığın olmadığı ortamlarda deniz haydutlarına karşı etkin bir şekilde mücadele yürütmesini sağlayacaktır.



Her SÖGGÜT personelinin üzerinde bireysel sıhhi müdahale kiti taşımasının yanı sıra, en az bir SÖGGÜT personeline daha kapsamlı içeriğe sahip sıhhi müdahale çantası bulunmalıdır. Bahse konu çantayı taşıyan SÖGGÜT personeli ileri seviye sıhhi müdahale eğitimi görmüş olmalıdır.

Son olarak, SÖGGÜT personeline en bir kişinin başa/silaha/omuzla konuşlandırılabilen portatif küçük kameralardan taşımayı ve herhangi bir durum esnasında olayı kayıt altına alması son derece önemlidir. Bu yöntemle, SÖGGÜT faaliyetlerinin herhangi bir şekilde sorun teşkil etmesi durumunda SÖGGÜT personelinin elinde resmi bir kanıt olacaktır.

#### **4.6. SÖGGÜT TARAFINDAN KUVVET KULLANIMI**

Herhangi bir ticari gemide SÖGGÜT konuşlanmadan önce, istihdamı sağlayan Özel Deniz Güvenlik Şirketi ile donatan/işletmeci arasında anlaşma yapılmalıdır (Abeyratne, 2012:161). Bu anlaşmada, bayrak devletinin ve kıyı devletinin getirdiği hukukî uygulamalar göz önünde bulundurularak; geminin teknik özellikleri, tahmini intikal süresi, taşınan yükü cinsi ve güncel tehdit değerlendirmesine istinaden - hastalık ve yaralanma durumları dahil- SÖGGÜT'ün kaç personelden teşkil edileceği ve ne tip silahlar/mühimmatlar kullanacağı açıkça belirtilmelidir (UK Department for Transit, 2013: 22-23). Her ne kadar SÖGGÜT'ün kaç kişiden teşkil edileceğinin bir standardı olmadığı dile getirilse de (UK Department for Transit, 2013: 25), BIMCO tarafından yayınlanan GUARDCON'da 1 tim lideri ve 3 tim personeli olmak üzere en az 4 kişiden oluşan SÖGGÜT öngörülmektedir (BIMCO, 2012: Part II-3). Yakın muharebe harekâtının asgari dört kişilik bir ekip ile icra edildiğinden hareketle, etkin bir şekilde vardiya tutulmasını da göz önüne alarak yukarıdaki satırlarda arz edilen özelliklere haiz personelden en az dört kişilik SÖGGÜT teşkil edilmesi yazar tarafından da tavsiye edilmektedir.

ISPS Kod gereği gemide en yetkili kişi gemi kaptanıdır. Gemide konuşlanacak SÖGGÜT'ün gemi kaptanının komutası altında faaliyetlerini icra etmesi esas alınmalıdır (100 Series Rules, 2013:5; BIMCO, 2012: Part II-5). Eğer SÖGGÜT'ün inisiyatif kullanarak gemi kaptanının iznine tabi olmadan hareket edeceği durumlar varsa ve bu durumlar üzerinde mutabakata varılırsa, mutlaka anlaşmaya dahil edilmelidir.

Diğer bir husus ise SÖGGÜT'ün görev sınırlarıdır. Temel olarak SÖGGÜT'ün görevi mürettebatı ve gemiyi korumaktır. Ancak silahlı korumanın haricinde BMP-4'de

tavsiye edilen diğer tedbirlerin alınması kapsamında SÖGGÜT personelinin kullanılıp kullanılmayacağı konusu da anlaşmada belirtilmelidir. SÖGGÜT görevini yerine getirirken geminin günlük işleyiş düzeninin bozulmamasına ve mürettebata rahatsızlık verilmemesine mutlaka riayet edilmelidir. SÖGGÜT görev sınırları belirlenirken, konuşlanılacak geminin teknik özellikleri, taşıdığı yük ve gemide panik odası olup olmadığı göz önüne alınmalıdır. Bugüne kadar vukuu bulmamasına rağmen, SÖGGÜT konuşlu gemiye deniz haydutları tarafından çıkılması durumu göz önüne alınarak, göreve devam edilip edilmeyeceği hususu açık bir biçimde karara bağlanmalıdır.

Ayrıca gemide konuşlanan SÖGGÜT'e, gemi güvenlik planını ve geminin imkan/kabiliyetlerini içeren hızlı bir intibak programını uygulanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 9; UK Department for Transit, 2013: 22). Böylece SÖGGÜT tarafından hızlı bir şekilde görev yapacağı gemiye adapte olması sağlanacaktır.

Her SÖGGÜT personeli mensubu olduğu ÖDGŞ'nin standart operasyon prosedürlerini bilmeli ve hangi durumlarda ne şekilde kuvvet kullanacağı hususuna hakim olmalıdır. SÖGGÜT personeli için caydırıcılık önceliğe alınmalı, deniz haydutları öncelikle işitsel ve görsel olarak uyarılmalı, çabaların sonuç vermemesi halinde en son çare olarak ölümcül kuvvet kullanımına başvurulmalıdır (Mahard, 2014: 357-359). Hem uluslararası hem de ulusal hukuk metinlerinde ölümcül kuvvet kullanımı nefsi müdafaa kapsamında mazur görülmekte, aksi takdirde anılan personel adli yargılamaya tabi olmaktadır (Ginkel ve diğerleri, 2013: 25). Ancak hukuka uygun olmayacak şekilde ölümcül kuvvet kullanan SÖGGÜT personelini tespit edip yargılamak oldukça güçtür (Mahard, 2014: 363).

Deniz haydutlarına karşı caydırıcılığın sağlanması için sırası ile atılması gereken çeşitli adımlar mevcuttur. Temel kanı olarak doktrinde gemi kaptanına haber verilmesi hitamında ticari gemiye yaklaşmakta olan deniz haydutlarına yönelik olarak öncelikle sesli ve görsel uyarı, daha sonra uyarı atışı ve son olarak kuvvet kullanımı ön görülmektedir (Klinkenberg, 2013: 40). Ancak konuyu detaylandırmak mümkün olup, atılacak adımlar sırası ile şu şekilde uygulanabilir:

- Şüpheli temasın göz ya da radar ile tespiti,
- Şüpheli temasın makul bir süre göz ile takibi,
- Şüpheli temasa gemide SÖGGÜT olduğuna dair emare verilmesi,
- Şüpheli temasa ateş etmeden sesli olarak ilk uyarının verilmesi,



- Uyarı atışı,
- Teması harekâttan sakıt bırakmak için kuvvet kullanımı,
- Ölümcül kuvvet kullanımı.

Gemiye konuşlanan SÖGGÜT 24 saat üzerinden faaliyetlerini devam ettirmelidir. Çalışma saatleri gün içerisinde 12 saatten fazla olmayacak şekilde düzenlenip (Nevers, 2015: 155), 4 ila 6 saatlik vardiyaların yeterli konsantrasyonun sağlanması açısından yeterli olacağı değerlendirilmektedir. Her SÖGGÜT personeli, kendi vardiyası süresince iyi bir gözcülük faaliyeti icra etmelidir. Bahse konu gözcülük faaliyetleri kapsamında düzensiz aralıklarla seyir radarından temas kontrolleri yapılması yerinde olacaktır. Yapılacak radar kontrolleri ile şüpheli temasları önceden tespit imkânı sağlanabilir.

Bunun yanında, seyir radarının kör sektöründe kalan bölümlere ayrıca dikkat etmek kaydıyla, dürbün kullanılarak göz ile şüpheli temaslar tespit edilebilmektedir. Burada şüpheli temastan kasıt; süratli bir şekilde gemi üzerine yaklaşan, yapılan çağrılara yanıt vermeyen veya AIS olarak sistemde bulunmayan temaslardır.

Şüpheli temasın tespit edilmesi halinde, tüm SÖGGÜT personeli zaman geçirmeksizin teyakkuza geçmeli ve durum derhal gemi kaptanına iletilmelidir. Şüpheli temas bir süre dürbün kullanılarak göz ile takip edilmeli ve eğer zaman varsa deniz haydudu olduklarına dair emareler aranmalıdır. Bu arada şüpheli temas ile muhabere tesis edilmeye çalışılmalıdır.

Şüpheli temasın rota ve süratinde herhangi bir değişiklik olmaması durumunda, şüpheli temasın yaklaşma istikamete doğru şüpheli temasın görebileceği bir şekilde SÖGGÜT personeli silahı havaya kaldırarak, gemide SÖGGÜT olduğuna dair emare verilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Şüpheli temasın dikkatini silahını havaya kaldıran SÖGGÜT personeline çekmek için anılan personelin yanında diğer bir SÖGGÜT personeli meşale (fleyir) yakabilir (IAMSP, 2011: 17). Deniz üzerinde yakılan bir meşale dikkat çekeceği için, silahını havaya kaldırmış SÖGGÜT personeli kolaylıkla şüpheli temas tarafından fark edilecektir.

Şüpheli temasın rota ve süratinde değişiklik olmaması durumunda, SÖGGÜT personeli tarafından ana silahların üzerine koşulu lazer hedef noktalayıcı optik cihazlar ile şüpheli temasın üzerinde lazer bimi dolaştırılmalıdır. Bahse konu lazer bimi gönderilirken, deniz haydutlarının fark edebilmesi amacıyla yüz ve gövde kısımları hedef alınmalıdır. Böyle bir durumda SÖGGÜT personeli tarafından deniz haydutlarına “namlunun ucundasın” mesajının verilmesi amaçlanmaktadır. Bununla

beraber megafon yardımı ile sesli ikaz yapılmalı ve şüpheli temasın rotasını değiştirmesi için uyarıda bulunulmalıdır (100 Series Rules, 2013: 5).

Lazer bimi ve megafon marifetiyle yapılan uyarılara rağmen hala yaklaşma devam ettiği takdirde, SÖGGÜT personeli tarafından uyarı ateşi açılmalıdır (IAMSP, 2011: 17). Açılacak uyarı ateşi Tim Liderinin kontrolü altında gerçekleşmelidir (100 Series Rules, 2013: 6). Gerçekten de uyarı ateşi açma hususu doktrinde defalarca dile getirilmektedir. Ancak deniz haydutlarına karşı yapılacak uyarı atışının taktik seviyede nasıl olacağına dair bir tanımlama mevcut değildir. Müteakip satırlar yazarın şahsi tecrübeleri ışığında kaleme alınmıştır.

Uyarı ateşi açılırken mermilerin suya düşmesi ile oluşan emarelerin deniz haydutları tarafından fark edilmesi amaçlanmalıdır. Bu amaçla deniz haydutlarının içinde bulunduğu teknenin yaklaşık olarak 50-100 metre ön tarafı hedef alınarak uyarı atışları yapılmalıdır. SÖGGÜT tarafından uyarı atışlarının havaya ya da hareket halindeki şüpheli temasın yan taraflarına yapılması halinde, bu uyarıların deniz haydutları tarafından dikkate alınmayacağı değerlendirilmektedir. Çünkü deniz üzerindeki geniş alan ve şüpheli temasın motor sesinden dolayı, SÖGGÜT tarafından yapılan uyarı atışının silah sesini duymak güçleşecektir. Ayrıca mermilerin deniz üzerine düşerek oluşturduğu emareler deniz haydutlarının görüş açısının dışında kalacaktır.

Yapılan tüm uyarılara rağmen deniz haydutları yaklaştırmaya devam ettikleri takdirde çatışmaya girmek kaçınılmazdır. Çatışmada öncelik deniz haydutlarının kullandığı tekneyi gayri faal hale getirmektir. Bu nedenle teknenin tahrik sistemi öncelikli hedef olarak tanımlanabilir. Teknenin motoruna yapılacak isabetli atışlar, deniz haydutlarını hareketten sakıt bırakacağı için ticari gemiyi takip etme olasılıkları kalmamaktadır.

Ancak bu durum yeni bir tartışmayı gündeme taşıyabilir. Deniz üzerinde mahsur kalanlara BMDHS ve SOLAS kapsamında yardım edilmesi öngörülmektedir. Buna mukabil bu yardım yükümlülüğü mutlak değildir ve 1982 tarihli BMDHS madde 98 gereği yardım faaliyetinin, yardıma gidecek gemiye ve mürettebata ciddi bir tehdit oluşturmaması kabul edilmektedir (Kuran, 2009: 344).

Bunun yanında bugüne kadar askeri operasyonlardan elde edinilen tecrübeler göstermiştir ki, tek bir skif üzerindeki deniz haydutları her ne kadar sahilten yüzlerce deniz mili uzakta ticari gemileri kaçırmaya teşebbüs etse de, bu faaliyetlerini yaparken yalnız değildir. Ya birkaç skiften oluşan gruplar halinde birbirlerine yakın seyretmektedir ya da bir ana gemi vasıtası ile sahilten yüzlerce deniz mili



açılmaktadır. Her iki durumda da diğer deniz haydutları coğrafi olarak yakın bölgelerde bulunmaktadır. Dolayısıyla böyle bir durumda harekattan sakıt bırakılan skife yardıma gitme yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır (Petrig, 2013: 694-695).

Yukarıda sırasıyla zikredilen adımlar, yaklaşan şüpheli temasın kendi silahlarının etkili atış menziline girmeden tespit edilmesi durumunda tavsiye edilmektedir. Taciz atışı altında kalan SÖGGÜT personeli derhal ateşe ateşle karşılık vererek deniz haydutlarını caydırma yoluna gitmelidir. Ancak deniz haydutlarına karşı caydırıcılık sağlanırken gereğinden fazla sayıda mermi ateşlenmemesine dikkat edilmelidir (100 Series Rules, 2013:6).

Dikkat edilmesi gereken diğer bir husus ise, deniz haydutları ile çatışmaya girilmesi halinde farklı sektörlerden gelen diğer deniz haydutlarının olup olmadığının kontrol edilmesidir. Deniz haydutlarının gruplar halinde hareket etme olasılıkları daima göz önünde bulundurulmalı ve alınacak tedbirler ile gemiye çıkışlar önlenmelidir.

Diğer bir önemli nokta ise, deniz haydutları ile yaşanan çatışmanın, şüpheli temasın tespitinden başlayarak video kaydı altına alınmasıdır. Böylelikle ileri dönemlerde oluşabilecek olası sorunlar için son derece kritik bir veri elde edilmiş olacaktır. Bahse konu kayıt yapılırken coğrafi koordinatları gösterir görüntülere de ver verilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, SÖGGÜT personeli açısından, icra ettikleri faaliyet hitamında analiz yapma imkânı ortaya çıkacaktır.

IMO tarafından da belirtildiği üzere SÖGGÜT tarafından deniz haydutlarına istinaden kuvvet kullanımı vukuu bulduğunda, olaydan sonra en kısa sürede yazılı bir rapor tanzim edilmelidir. Bu raporda:

- Olayın gerçekleştiği coğrafi koordinata,
- Olay zamanına,
- Olayın başlangıçtan bitişe olacak şekilde ayrıntılarına,
- Görgü tanıklarının yazılı ifadelerine,
- Olay sonucu gerçekleşen ölüm/yaralanma/maddi hasara,
- Olaydan elde edilen tavsiye niteliğindeki tecrübeye,

yer verilmesinin yanı sıra, olayın video ile desteklenmesi de tavsiye edilmektedir (IMO MSC.1/Circ.1443, 2012: Annex 10; IMO MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 2012: Annex 7-8). Ayrıca olay anında SÖGGÜT tarafından toplamda kaç el ateş edildiği bilgisine de yer verilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Böylelikle doktrinde de sıklıkla dile

getirilen gereğinden fazla kuvvet kullanımına ilişkin şüphelerinde önüne geçilmiş olacaktır.



## SONUÇ

Özellikle 2008 yılından itibaren yükselişe geçerek, günden güne dünya denizcilik sektörünü ve dolayısıyla dünya ekonomisini tehdit eden Somali kaynaklı deniz haydutluğuna karşı gerek devletler gerekse denizcilik özel sektörü tarafından çeşitli mücadele yöntemleri belirlenmiştir. Ancak benimsenen tedbirler uygulandıkça görülmüştür ki, deniz haydutlarının lehine olan güç kullanımını ortadan kaldırmadan etkili bir mücadele mümkün olmamaktadır. YRB'nin büyüklüğü ve herhangi bir zamanda bu bölgede görev yapan donanma unsurlarının sayısı göz önüne alındığında, deniz haydutluğunu bastırmak adına devletler tarafından uygulanan deniz üzerinde güç kullanma yetkisinin özel sektör ile paylaşılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ancak bu kabulü kolay olmayan bir durumdur. Usul açısından geçmişin korsanlık kurumuna gönderme yapıldığı düşünülse de, taktik açıdan durum bambaşkadır. Geçmişin korsanlık uygulamalarında güç kullanma yetkisi gemi bazında düzenlenirken, günümüzde ise deniz haydutluğu saldırılarının kişi ve mallara karşı yarattığı tehdidi bertaraf etmek için anında ve mukabilince karşılık verilmesi amacıyla uygulama ticari gemilerde konuşlanan SÖGGÜT üzerinden yürütülmektedir.

Denizcilik sektörü açısından ise ticari gemilerde silah bulundurulması doğal olarak çeşitli kaygılara neden olmuştur. Denizcilik sektörü; silah ve mühimmata bağlı çeşitli kazalar, deniz haydutlarının daha saldırgan tutum sergilemeleri, gemi hiyerarşisinde bozulma, SÖGGÜT'e bağlı zaman kaybederek ticari sözleşmenin sekteye uğraması ve benzeri sebeplerden dolayı konuya temkinli yaklaşmıştır. Denizcilik sektöründeki uluslararası kuruluşlar önceleri ticari gemilerde silah bulundurulması hususunda böyle bir durumun varlığını kabul etmekle beraber olumsuz yaklaşımlar sergilemişler ve diğer tedbirlerin ön plana çıkarılmasına gayret etmişlerdir. Ancak SÖGGÜT harici tedbirler çoğunlukla yetersiz kalarak ticari gemilerin deniz haydutlarınca kaçırılması devam etmiş ve kaçırılan gemilerin esarete geçirdiği süreler hem mürettebata hem de denizcilik şirketlerine maddi ve manevi olarak büyük zararlar vermiştir. Bu durumun önüne geçilmesi adına, denizcilik sektörünün uluslararası oluşumları ticari gemilerde silah bulundurulması konusundaki tutumunda değişikliğe giderek olumsuz görüşünü nötr yapmış ve dolaylı olarak destek sağlamıştır. Bu durumun devamı olarak, IMO tarafından konuya ilişkin yol gösterici nitelikte tavsiyeler yayınlanmıştır.

IMO tarafından yayınlanan tavsiyeler ile ticari gemilerde silah bulundurulması hususu usul açısından bir çerçeveye oturtulsa da, çeşitli eksiklikler mevcuttur. Aslında

denizcilik sektörü tarafından duyulan kaygıların temelinde, mesleki tanımlama konusundaki eksiklerin yattığı değerlendirilmektedir. Şöyle ki; Somali kaynaklı deniz haydutluğu denizcilik sektörünü bu denli tehdit edene kadar, ticari gemilere silahlı koruma yapma işi gündemde olmadığından böyle bir meslek mevcut değildi. Bu bağlamda ticari gemilerde koruma işinin nasıl, kim tarafından, hangi şartlar altında yapılacağına bir tanımı olmadığı gibi istihdam sağlayacak şirketler de yoktu ve dolayısıyla sektörel olarak boşluklar mevcuttu. Her ne kadar kara üzerinde faaliyet gösteren özel güvenlik şirketleri Soğuk Savaş'ın bitiminden itibaren günümüze kadar hayli tecrübe kazanmış olsa da, 2008 yılı itibari ile deniz üzerinde benzer işin yapılmasına yoğunlaşıp bu konuda uzmanlaşmış şirketlerin mevcut olmayışının denizcilik sektöründe duyulan kaygılara zemin oluşturmaları kaçınılmazdı.

Buna mukabil, deniz özel güvenlik şirketlerinin deniz üzerinde tecrübe kazanarak uzmanlaşma sağlanması da zaruri bir durumdu. Bu şartlar altında ortaya çıkan SÖGGÜT, beklenen aksine hâlihazırda deniz haydutlarına karşı başarı sağlamış ve sağlamaya da devam etmektedir. SÖGGÜT artık karşımıza denizcilik sektörü tarafından kabul edilmiş bir aktör olarak çıkmakla beraber yakın zamanda önemini kaybetmeyeceği değerlendirilmektedir.

Ticari gemilerde silah bulundurulması sadece emniyet ve güvenlik açısından soru işaretleri barındırmakla kalmayıp aynı zamanda hukukî açıdan da bazı gri bölgelere sahiptir. Öncelikle; IMO tavsiyeleri hariç tutulduğunda, uluslararası bağlamda geçerliliğe sahip herhangi bir hukukî metin SÖGGÜT konusuna atıfta bulunmamaktadır. Buna mukabil, kıyı devleti ve bayrak devleti rollerine göre devletler tarafından yapılan düzenlemeler farklılık göstermektedir. Her devlet SÖGGÜT uygulamasını kabul etmemekte, kabul edenler ise farklı standartlar talep etmektedir. Bu noktada işleri karmaşık hale getiren bir başka husus da, özel güvenlik faaliyetlerini kara üzerinde icra eden şirketler ve personele yönelik dokümanların deniz haydutluğu ile mücadele eden SÖGGÜT kapsamında uygulanabilirliğinin mümkün gözükmemesidir. Çünkü bahse konu metinler silahlı çatışmalar esnasındaki özel güvenlik faaliyetlerini düzenlemekte olup, hukukî anlamda silahlı çatışma olmayan deniz haydutluğu ile mücadeleye uygulanması sorun teşkil etmektedir. Görüldüğü üzere ticari gemilerde SÖGGÜT konuşlanması ve bahse konu tim tarafından deniz üzerinde güç kullanılması birbirinden farklı hukukî konular olup aynı devletin bu iki konuya bakış açısı farklı olabilmektedir.

Bayrak devletleri tarafından yapılan SÖGGÜT' e ilişkin düzenlemeler çeşitli hukukî metinlere yapılan yorumlar sonucu ortaya çıkmıştır. Açık denizlerin serbestliği



ilkesi gereği deniz haydutluğunun deniz ticaretine verdiği zararı önlemek adına, karşı tedbir alınması bayrak devletinin sorumluluğu olduğu kabulünden yola çıkılarak çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bu hususa IMO tarafından yayınlanan tavsiye metinlerinde de rastlanmaktadır.

Ancak kıyı devletleri tarafından yapılan SÖGGÜT' e ilişkin düzenlemeler ise, tamamen farklı dinamiklere sahiptir. Sonuçta kendi ülkesine ve deniz yetki alanlarına silah ve mühimmat ile giriş yapılması kıyı devletinin güvenlik hususunda kaygı duymasına yol açması doğaldır. Bununla beraber, bu durumun kontrol altına alınmaması kötü niyetli kişilerce suiistimale açık gözükmetedir. Ayrıca bazı kıyı devletlerinin bu durumu iktisadi bir fırsat olarak görüp bu bağlamda çeşitli düzenlemeler yaptıkları değerlendirilmektedir. Bazı kıyı devletleri tarafından ücrete mukabil silah ve mühimmat sağlanması bunun bir göstergesidir.

Kıyı devleti ve SÖGGÜT arasında yaşanabilecek diğer bir husus ise; karasuları içerisinde SÖGGÜT'ün koruduğu ticari gemiye hukuka aykırı olarak saldırılmasıdır. Her ne kadar karasularının güvenliğini sağlama kıyı devletinin sorumluluğu altında olsa da ve SÖGGÜT açık denizdeki deniz haydutluğu saldırılarından korunma amacıyla ticari gemilere konuşlandırılrsa da, bahse konu durumun yaşanması durumunda SÖGGÜT' ün meşru müdafaa hakkını kullanıp saldırganlara karşı kuvvet kullanmasının zararsız geçiş hakkını ihlal edip etmeyeceğine dair soru işaretleri bulunmaktadır.

Ticari gemilerde SÖGGÜT'ün konuşlanmasına bağlı olarak yaşanması muhtemel senaryolar ana hatları ile müteakip satırlarda ifade edilmiştir. Ancak muhtemel senaryolar bu satırların yazarı tarafından edinilen şahsi ve kurumsal tecrübeler ışığında ön görülenler olup, müteakip zamanlarda hali hazırda ön görülmeyen başka senaryoların da hayata geçmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Aynı zamanda bahse konu senaryolara etki eden dinamikler ve hukukî çerçeve her olayın somut koşullarında değişiklik arz edeceğinden öngörülen bu senaryolara maalesef kesin bir cevap bulmak da mümkün değildir. Gerçekten de bu senaryolar dâhilinde doğası gereği uluslararası olan denizcilik sektörü ve olaya müdahil diğer taraflar düşünüldüğünde durum hayli karmaşıktır. Şöyle ki; bayrak devleti, kıyı devleti, mürettebatın uyruğu, SÖGGÜT' ün uyruğu, çatışmaya girilen şahısların uyruğu, donatan, gemi sahibi, kargo sahibi, sigorta şirketi olmak üzere tek bir soruna çok sayıda aktörün taraftarlığı mümkün gözükmetedir.

Bu verileri göz önünde tutarak ön görülen senaryoların aşağıda sayılanlar gibi gerçekleşeceği ön görülmektedir:

- Deklare edilmeyen/eksik deklare edilen SÖGGÜT personeli, silahı ve mühimmatı,
- Şahsi suçtan aranan SÖGGÜT personelinin liman devleti tarafından tutuklanması,
- SÖGGÜT teçhizatı/silahı ile kıyı devleti arasında uyumsuzluk,
- SÖGGÜT teçhizatı/silahı ile bayrak devleti arasında uyumsuzluk,
- Gemi kaptanı ile SÖGGÜT arasında uyumsuzluk,
- Mürettebat ile SÖGGÜT arasında uyumsuzluk,
- SÖGGÜT tarafından deniz haydudu sanılarak balıkçılara ateş açılması,
- Çatışma esnasında can kaybı (tim personeli, mürettebat, deniz haydudu)
- SÖGGÜT tarafından uygun olmayan kuvvet kullanımı,
- SÖGGÜT tarafından ticari geminin soyulması/kaçırılması,
- Deniz taşımacılığına ilişkin ticari anlaşmanın SÖGGÜT kaynaklı zaman kaybına bağlı olarak sekteye uğraması.

Ancak hiç şüphesiz ki günümüz şartları ele alındığında gerçekleşmesi en muhtemel ve özellikle tezin son bölümünde ortaya konulmaya çalışılan standartlar üzerinde en etkili olacak olan senaryo ise şu şekilde ön görülmektedir:

- SÖGGÜT ile deniz haydutları arasındaki çatışmanın gemi üzerine taşması, deniz haydutlarının gemiye çıkması ve SÖGGÜT'e rağmen deniz haydutlarının ticari gemiyi kaçırmaması.

Gerçekten de böyle bir senaryonun vukuu bulması halinde SÖGGÜT personel seçimine ve kullanımına ilişkin geliştirilen tüm politika ve doktrinler teste tabi tutulmuş olacaktır. Şu ana kadar olan SÖGGÜT uygulamaları başarılı gözükmemektedir. Ancak unutulmamalıdır ki, bu uygulama günümüzün dinamikleri ile başarılı olmaktadır. Tezin son bölümünde de belirtildiği üzere deniz haydutları tarafından kullanılan taktik ve tekniklerin değişmesi halinde sonucun ne olacağı meçhuldür.

İncelendiğinde görülmüştür ki, SÖGGÜT tarafından kuvvet kullanılması bugüne kadar sadece deniz haydutlarının gemiye çıkışlarını engellemek amacıyla uygulanmıştır. Dolayısıyla yukarıdaki senaryonun gerçekleşmesi halinde, hâlihazırdaki uygulamaların ve geliştirilen doktrinlerin bir adım ötesine geçilip yakın muharebe koşullarında güvenlik hizmeti ifa etmek gerekecektir.

Yakın muharebe koşulları, doğası gereği en zor harekâtlardan bir tanesi olmasının yanı sıra bu harekâtın deniz üzerinde ticari gemide icra edilmesi durumu



daha da karmaşık ve zorlu hale getirmektedir. Ayrıca deniz haydutlarının gemiye çıkmayı başarması halinde, SÖGGÜT'ün şiddeti daha da tırmandırmamak adına silah bırakarak teslim olması ya da gemide saklanarak göreve devam etmemesi duruma çözüm getirmeyecektir. Zira kısa bir süre önce üzerine ateş edilmesi suretiyle ölümcül kuvvet kullanımına maruz kalan deniz haydutlarının sakın ve uzlaşmacı bir tavır sergilemeyeceği aşîkârdır.

Deniz haydutları ile yaşanacak silahlı çatışmanın gemi üzerine taşması halinde SÖGGÜT tarafından verilen güvenlik hizmetinin nevi değişecektir. Deniz haydutlarının gemiye yaklaşmasını engellemek amacıyla ölümcül kuvvet de dahil olmak üzere kuvvet kullanımı caydırıcılık prensibine bağılı gözükmektedir. Ancak deniz haydutlarının gemi üzerine çıkması halinde silahlı çatışma açık alandan ziyade kapalı alanlarda vukuu bulacaktır. Yakın muharebe hareketi olarak adlandırılan bu konsept tamamen farklı parametrelere bağılıdır. SÖGGÜT personelinin mesleki geçmişinde yakın muharebe tecrübesi bulunması ve tezin son bölümünde belirtilen uygun silah, mühimmat ve teçhizat ile desteklenmesi halinde deniz haydutlarının gemi üzerinde durdurulmasının mümkün olacağı değerlendirilmektedir.

Tezin ilk bölümünde incelendiğı üzere, SÖGGÜT maliyetlerini düşürmek adına dört kişiden oluşan ekip yerine daha ziyade üç kişilik ekipler tercih edilmeye başlanmıştır. Yine yakın muharebe konseptinden yola çıkarak SÖGGÜT'ün en az dört personelden oluşmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bahse konu konsept bireysel yeteneklerin yanı sıra tim halinde hareket etmeyi de gerektirmektedir ve timdeki asgari personel sayısı dört olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sayede optimum personel sayısı ile hem etkin bir şekilde vardiya tutulmuş olacak hem de en kötü senaryonun vukuu bulması halinde deniz haydutlarının gemi kaçırması önlenerek başarı sağlanması ihtimali artacaktır.

Görüldüğü üzere SÖGGÜT personelinin istihdam etme konusunda seçici davranılması son derece önemlidir. Bu bağlamda; sağlık durumu, mevzuat hakkında bilgi, adli sicil kaydı, fiziki yeterlilik, ateşli silah kullanma, deniz tecrübesi, bölge tecrübesi, yabancı dil bilgisi ve sıhhi müdahale eğitimi başlıkları altında sıralanabilecek kriterler aranarak uygun personel SÖGGÜT olarak istihdam edilmiş olacaktır. Her ne kadar Deniz Özel Harekât Kuvvetinde operatör olarak çalışma geçmişi olan personelin bu işe uygunluğu ön plana çıksa da, maalesef yeterli sayıda anılan personeli bulmanın sorun olacağı değerlendirilmektedir. Bu koşullarda bir SÖGGÜT'ün tüm personelinin bahse konu mesleki geçmişe sahip insanlardan oluşamayacağı gerçeğinden hareketle, en azından SÖGGÜT liderinin eski Deniz Özel

Harekât Kuvveti mensubu olmasının, denizde silahlı özel güvenlik görevinin hukuka uygun ve etkin bir şekilde icra edilebilmesini sağlayacak en önemli unsurlardan biri olduğu düşünülmektedir. Dolayısıyla Türkiye özelinde ülkemizin tek Deniz Özel Harekât Kuvvetini oluşturan ve deniz haydutluğu ile mücadelede 2008 yılından itibaren operasyon tecrübesine sahip olan SAT Komandolarının SÖGGÜT Lideri olmak için yeterli kalifikasyona sahip yegâne aday olduğu değerlendirilmektedir.

Türkiye açısından, hazırlık aşamasının devam ettiği bilinmek ile birlikte SÖGGÜT uygulamasını düzenleyen hukukî bir metin mevcut olmadığı gibi, aynı eksiklik deniz güvenliğine yönelik olarak mesleki tanımlamalar konusunda da yaşanmaktadır. Türk bayrağı altında olan ticari gemilere YRB'den geçiş esnasında kimi zaman SÖGGÜT konuşlandığı bilinen bir gerçektir ve bu durum ile SÖGGÜT uygulamasına dolaylı yoldan destek sağlanmış gözükmektedir. Ancak SÖGGÜT konusunda düzenlemeyi içeren hukukî bir metine acilen ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaca paralel olarak, SÖGGÜT işine yönelik mesleki tanımlamaların da usulünce yapılması gerekmektedir. Hiç şüphesiz ki SÖGGÜT kullanılarak denizde silahlı özel güvenlik hizmetinin sağlanmasını düzenleyecek hukukî metinde,

- Türk bandıralı ticari gemilerde SÖGGÜT ile güvenlik sağlanması hususu,
- SÖGGÜT konuşlu ticari gemilerin Türk karasularına ve iç sularına giriş-çıkış hususları,
- Eğer izin verilecekse silahların hangi şartlar altında ülkeye giriş yapacağı ve nerede depolanacağı,
- Türk uyruklu olmayan şahısların Türk bandıralı ticari gemilerde SÖGGÜT olarak çalışma meselesi,
- SÖGGÜT tedarik edecek Özel Deniz Güvenlik Şirketlerine ilişkin kriterler,

bulunmalıdır. Yukarıdaki hususların her biri ya da birkaçı ayrı ayrı araştırma konusu olacak kadar detaylı konulardır. Bu çalışma ise taktik seviyede bir yaklaşım benimseyerek yukarıdaki hususları tamamlayacak olan

- SÖGGÜT' ün kuvvet kullanmasına ve görev tanımına;
- SÖGGÜT tarafından kullanılacak silahların mühimmat, kalibre, sayı ve çalışma sistemine ilişkin sınırlamalara (makinelî ve otomatik tüfek kullanımına izin verilip verilmediği);
- SÖGGÜT personeli ve tim lideri kriterleri ve sertifikasyon usullerine



odaklanmakta olup, bu konuda çıkartılacak hukukî düzenlemeye, zel Deniz Güvenlik Şirketleri tarafından uygun personel istihdam etmeye ve bu personeli en etkin Şekilde kullanmaya yol gösterme amacı taşımaktadır.

## KAYNAKÇA

Abeyratne, R. (2012). The Use Of Armed Guards On Board Merchant Vessels. *Journal Of Transportation Security*. 5: 157-167.

Acharya, U. (2014). Distinguishing Between Piracy And Terrorism: Somalia And International Law. *Multinational Maritime Security Centre of Excellence Global Maritime Security: New Horizons* (pp.99-117). İstanbul: Turkish Naval Forces Printing Office.

Andrejevas, K. (2012). The Return Of Piracy: Reasons And Possible Solutions. (Unpublished Master Thesis). Riga: National Defence Academy Of Latvia.

ARI Hareketi. (2011). İnsanlığımız ve Jeo-Stratejik Gerçekler Işığında Somali. İstanbul: ARI Hareketi Yayınları.

Aslan, Y. (2008). Savaş Hukukun Temel Prensipleri. *TBB Dergisi* 79: 235-274.

Bair, R. (2009). Disrupting Somali Piracy Via Trust And Influence Operations. (Unpublished Master Thesis). Monterey: Naval Postgraduate School.

Berube, C. ve Cullen, P. (2012). Conclusion: The Future Of Private Security At Sea. *Maritime Private Security Market Responses To Piracy, Terrorism And Waterborne Security Risks In The 21st Century*. (pp.217-223). New York: Routledge.

BIMCO. (2012). GUARDCON Contract For The Employment Of Security Guards On Vessels.

Chalk, P. (2012). Private Maritime Security Companies (PMSCs) and Counter-Piracy. 2nd United Arab Emirates Counter Piracy Conference. 1-5.

Churchill, R. (2014). The Piracy Provisions Of The UN Convention On The Law Of The Sea-Fit For Purpose?. *The Law And Practice Of Piracy At Sea*. (pp.9-33). Oxford: Hart Publishing.



Coito, J. (2013). Pirates vs. Private Security: Commercial Shipping, The Montreux Document, And The Battle For The Gulf Of Aden. *California Law Review*.101: 173-226.

Corn, G., Hansen, V., Jackson, R., Jenks, C., Jensen, E. ve Schoettler, J. (2012). *The Law Of Armed Conflict: An Operational Approach*. New York: Wolters Kluwer.

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.

Del Col, S. (2013). Piracy off the Coast of Somalia. Cui Prodest? A Common Fight Against A Profitable Business. *Defence Academy Of The United Kingdom Royal College of Defence Studies*. 1-39.

Eboli, V. ve Pierini, J. (2012). Coastal State Jurisdiction over Vessel Protection Detachments and Immunity Issues: The Enrica Lexie Case. *Military Law And The Law Of War Review*. 51(1): 117-148.

Fitzsimmons, S. (2013). Privatizing The Struggle Against Somali Piracy. *Small Wars & Insurgencies*. 24(1): 84-102.

Ginkel, B., Putten, F. ve Molenaar, W. (2013). State or Private Protection Against Maritime Piracy? A Dutch Perspective. *Netherlands Institute of International Relations*. Hague: Clingendael Institute.

Guilfoyle, D. (2013). National Regulatory Frameworks For On-Board Vessel Security: Some Key Issues. *3rd United Arab Emirates Counter Piracy Conference*. 1-6.

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. *American University International Law Review* 25: 283-312.

Harlow, J. (2012). Soldiers At Sea: The Legal And Policy Implications Of Using Military Security Teams To Combat Piracy. Southern California Interdisciplinary Law Journal 21: 561-602.

IAMSP. (2011). Use Of Force.

IMO (2011). BMP-4 Best Management Practices For Protection Against Somalia Based Piracy. Edinburgh: Witherby Publishing Group Ltd.

IMO. (2011). MSC.4/Circ.170 Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships Issued Monthly – Acts Reported During March 2011.

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

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

IMO. (2014). MSC.4/Circ.207 Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships Issued Monthly – Acts Reported During February 2014.

İstanbul Valiliği. (2011). 28 Aralık 2014 Tarihli, B.05.EGM.4.34.16767. (91250).11/26392 Sayılı ve "Yazılı Soru Önergesi (7/1736)" Konulu Yazı.

Jean-Jacques, D. (2004). Somali Piracy And The Introduction Of Somalia To The Western World. (Unpublished Master Thesis). Orlando: University of Central Florida.

Jones, S. (2013). Developments in Private Maritime Security Compliance Standards 2012. 3rd United Arab Emirates Counter Piracy Conference. 1-5.

Karamete, A. (2010). Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye'ye Entegrasyonu. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.



Klinkenberg, I. (2013). Pirates Versus Private Security Companies-A Road To Safety Or Insecurity At Sea. (Unpublished Master Thesis). Oslo: Norwegian University of Life Sciences

Koşaner, B. (2010). Birleşmiş Milletler ve Türkiye Ekseninde Deniz Haydutluğu. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kuran, S. (2009). Uluslararası Deniz Hukuku. İstanbul: Türkmen Kitabevi.

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

Kurtdarcan, B. (2014b). Küçük Kalibreli Askeri Mühimmatın Silahlı Çatışmalar Hukukuna Uygunluğu Meselesi. Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 1: 365-389.

Kurtdarcan, B. (2015). The Legal Aspects Of Piracy(VPD&PCASP).(pp.1-5). Maritime Security Law Course. Düzenleyen: Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi. Aksaz/Marmaris. 06-10 Temmuz 2015.

Liss, C. (2012). Regulating Private Military and Security Companies at Sea:New Developments and Challenges. 2nd United Arab Emirates Counter Piracy Conference. 1-5.

Mahard, S. (2014). Blackwater's New Battlefield: Toward A Regulatory Regime InThe United States For PrivatelyArmed Contractors Operating At Sea. Vanderbilt Journal Of Transnational Law. 47: 331-369.

Mineau, M. (2010). Pirates, Blackwater And Maritime Security: The Rise Of Private Navies In Response To Modern Piracy. *The Journal Of International Business & Law*. 9: 63-78.

Mudric, M. (2011). Armed Guards On Vessels: Insurance And Liability. *Comparative Maritime Law*. 50(165): 217-268.

Murdoch, A. ve Guilfoyle, D. (2013). Capture And Disruption Operations: The Use Of Force In Counter-Piracy Off Somalia. *Modern Piracy Legal Challenges And Responses* (pp.147-171). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Nelson, E. (2012). Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. *Global Security Studies*. 3(1): 15-28.

Nevers, R. (2015). State Interests And The Problem Of Piracy: Comparing U.S. And UK Approaches To Maritime PMSCs. *Ocean Development & International Law*. 46(2): 153-166.

OBP. (2012). The Economic Cost Of Somali Piracy 2011.

OBP. (2013). The Economic Cost Of Somali Piracy 2012.

OBP. (2014). The State Of Maritime Piracy 2013.

OBP. (2015). The State Of Maritime Piracy 2014 Assessing The Economic And Human Cost.

Öktem, E. ve Kurtarcan, B. (2011). Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Tarihi ve Hukukî Boyutlarıyla. İstanbul: Denizler Kitabevi.

Parsons, D. (2010). Protecting The Booty: Creating A Regulatory Framework To Govern Increased Use Of Private Security Companies In The Fight Against Pirates. *Tulane Maritime Law Journal* 35: 153-181.



Pellegrino, F. (2012). Historical And Legal Aspects Of Piracy And Armed Robbery Against Shipping. *Journal of Maritime Law & Commerce*.43(3): 429-446.

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.

Petrig, A. (2013). The Use Of Force And Firearms By Private Maritime Security Companies Against Suspected Pirates. *International and Comparative Law Quarterly*. 62: 667-701.

Pizors, B. (2012). Lending An "Invisible Hand" ToThe Navy: Armed GuardsAs A Free Market Assistance To Defeating Piracy. *Case Western Reserve Journal Of International Law*. 45: 545-578.

Priddy, A. ve Casey-Maslen, S. (2012). Counter-Piracy Operations ByPrivateMaritime SecurityContractors. *Journal of International Criminal Justice* 10: 839-856.

Rinehard, B. (2011). Armed Guards On Merchant Vessels. *Civil-Military Fusion Center*. November 2011: 1-10.

Roach, J. (2004). Initiatives To Enhance Maritime Security At Sea. *Marine Policy*. 28(1): 41-66.

Sandıklı, A. ve Kaya, E. (2012). Çatışma Çözümü ve Türkiye’de Kürt Meselesi. İstanbul: BİLGESAM Yayınları.

Siebels, D. (2014). International Standards For The Private Security Industry. *The RUSI Journal*, 159(5):76-83.

Singer, P. (2009). Kiralık Ordular Özel Askeri Şirketler. Çev. Gözde Aral ve İsmail Yaman. İstanbul: Timaş Yayınları.

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: 823-837.

Spearin, C. (2014). Promising Privateers? Understanding The Constraints Of Contemporary Private Security At Sea. *Naval War College Review*. 67(2): 97-116.

Symmons, C. (2012). Embarking Vessel Protection Detachments And Private Armed Guards On Board Commercial Vessels: International Legal Consequences And Problems Under The Law Of The Sea. *Military Law And The Law Of War Review*. 51(1): 21-72.

Şahin, E. (2011). Deniz Alanlarında Güvenlik Uygulamalarındaki Gelişmeler, Deniz Haydutluğunun İncelenmesi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Tanaka, Y. (2015). The International Law Of The Sea. Cambridge: Cambridge University Press.

Tempest, M. (2012). Legal Consideration For Private Naval Company Armed Anti-Piracy Escorts. *Maritime Private Security Market Responses To Piracy, Terrorism And Waterborne Security Risks In The 21st Century*. (pp.86-98). New York: Routledge.

Toker, T. (2015). Aden Körfezi, Hint Okyanusu Ve Somali Açıklarında İcra Edilen Deniz Haydutluğu İle Mücadele Faaliyetleri Kapsamında İstihbaratın Yeri (2008-2014). (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü.

Tsilis, T. (2012). Counter-Piracy Escort Operations In The Gulf Of Aden. (Unpublished Master Thesis). Monterey: Naval Postgraduate School.

UK Department For Transit. (2013). Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances. London: Department For Transit.

UNIC. (2001). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. Ankara: Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi.



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. *Journal of Maritime Law & Commerce*.45(3): 361-400.

Vijayan, S. (2014). The Use Of Armed Forces On Merchant Vessels Without Strict Rules For The Use Of Force. *Journal of Maritime Law &Commerce*. 45(1): 15-34.

WCO. (2015). 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).

[www.cnn.com/2014/02/21/world/asia/seychelles-maersk-deaths/](http://www.cnn.com/2014/02/21/world/asia/seychelles-maersk-deaths/), (17.10.2015)

[www.imo.org/eng/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-recieved-on-Private%20Armed%20Security.aspx](http://www.imo.org/eng/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-recieved-on-Private%20Armed%20Security.aspx), (20.10.2015).

[www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx](http://www.shipping.nato.int/Pages/Dhow-project.aspx), (13.09.2015).

100 Series Rules. (2013).An International Model Set Of Maritime Rules For The Use of Force (RUF).