

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

**GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU
FAALİYETLERİNİN TÜRK DONATANLARI AÇISINDAN
İNCELENMESİ**

Ferhan ORAL

**Danışman
Dr.Öğr. Üyesi Cenk ŞAKAR**

İZMİR – 2020

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Gine Körfezi’ndeki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Türk Donatanları Açısından İncelenmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

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

Ferhan ORAL

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi
Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Türk Donatanları
Açısından İncelenmesi
Ferhan ORAL

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi Programı

Dünyanın değişik bölgelerindeki deniz güvenliği tehditleri, dikkatlerin bu alanlara çevrilmesine sebep olmuş ve bunların içerisinde son dönemde Gine Körfezi, mevcut raporlanan olayların büyük bölümünü içermesi nedeniyle ön plana çıkmıştır.

Gine Körfezi bölgesine daha çok tanker ve kimyasal tanker çalıştıran donatan bulunmakta olup, IMO kayıtları ve açık kaynaklardan edinilen bilgiye göre, 2008 yılından bu yana bölgeye sefer yapan Türk bayraklı veya kolaylık bayraklı Türk işletini olan gemilere 16 adet saldırı/saldırı teşebbüsü gerçekleşmiştir.

Araştırmanın temel amacı; Gine Körfezi'nde son zamanlarda yükselişe geçen deniz haydutluğu faaliyetlerini Türk Donatanları açısından incelenmektir. Bu amaca yönelik olarak, gemileri bölgede saldırıya maruz kalma ihtimali bulunan (veya geçmişte saldırıya uğramış) donatanlardan belirlenenlerin konuyla ilgili algılarını öğrenmek ikinci amaçtır. Son olarak, alınan derslerden de istifade ile değişik bakış açılarını ortaya koyarak alınması veya gözden geçirilmesi gereken tedbirlere yönelik farkındalık oluşturmak ise üçüncü amaçtır.

Bu kapsamda halen veya geçmişte Gine Körfezi'ne sefer yapan gemisi bulunan denizcilik şirketlerinden belirlenen yedi adedinin 'Şirket Güvenlik Zabıtları' ile yarı yapılandırılmış mülakatlar yapılmıştır.

Çalışmanın bulguları itibarıyla; bölge ülkelerinde Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personelinden (SÖGGP) büyük oranda faydalanılmakta,

deniz haydutlarını caydırmak için pasif tedbirler etkinlikle kullanılmakta, bölgeye gönderilen gemiler için çoğunlukla Kaçırılma ve Fidye sigortası yapılmakta, bölgede artan deniz haydutluğu faaliyetleri, donatanların Gine Körfezi bölgesine sefer yapma konusundaki düşüncelerini olumsuz etkilemekte ve son olarak daha önce gemilerde saldırıya maruz kalan personel halen gemilerde çalışmaya devam etmekle birlikte, saldırılardan olumsuz etkilenmektedir.

Konuyla ilgili gelecekte yapılacak araştırmalarda;

- Güvenlik, ekonomi ve personel olarak üç başlık altında ele alınan konularının ayrı ayrı olarak incelenmesinin faydalı olacağı,
- Diğer araştırma teknikleri ile (anket gibi) bölgede saldırı/saldırı teşebbüsüne maruz kalan Türk ve yabancı şirketlere ait gemi kaptanlarının görüşleri ve siber güvenlik gibi konunun değişik boyutlarının deniz haydutluğuna etkilerinin de ele alındığı daha kapsamlı araştırmalar yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Donatan, Gine Körfezi, Deniz Haydutluğu, Şirket Güvenlik Zabiti, Kaçırılma ve Fidye Sigortası.

ABSTRACT

Master's Thesis

Analysis of the Piracy Activities in the Gulf of Guinea in view of Turkish Ship Owners.

Ferhan ORAL

Dokuz Eylul University

Graduate School of Social Sciences

Department of Marine Transportation Engineering

Maritime Safety, Security and Environmental Management Program

Maritime security threats in different regions of the world have heightened the focus on it and amongst these, the Gulf of Guinea came into prominence lately, as comprising great amount of the incidents have been reported.

There are ship owners mainly operating tankers and chemical tankers to the Gulf of Guinea region and 16 attacks/attempt of attacks have taken place for those ships operating in the region with Turkish flag or with the flag of convenience since 2008, according to the information gathered through the IMO registry and open sources.

The main aim of the study is, to analyze the piracy activities uprising in the Gulf of Guinea Region lately, from Turkish ship owners' view. In accordance with the purpose, to learn the perceptions of the selected ship owners who have operated their ships in the region with the possibility of being exposed to a piracy attack (*or have already been attacked*) *in the past* is the second aim. Lastly, to create awareness by taking advantage of lessons learned and to take new measures (*or to review the existing ones*) by revealing different perspectives are the third aim.

In this context, a semi-structured interviews have been made with selected seven ship owners' 'Company Security Officers' who have

operated their ships in the past or are already operating in the Gulf of Guinea region. As a conclusion; Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) are benefited from in the region substantially, non-lethal (passive) measures are being used effectively, ships operating in the region are mostly insured with Kidnap&Ransom insurance, increasing piracy activities in the region effects negatively ship owners' ideas on operating in the region and lastly, seafarers exposed to piracy attacks in the region still keep on working although they were affected negatively.

For those relevant studies to be made in the future it would be beneficial;

- to research the same topic separately instead of addressing security, economics and personnel topics at one hand, as seen in this study,
- to research the subject broadly with other scientific research techniques (*such as questionnaire*) including Turkish and foreign shipmasters' views who were exposed to piracy attacks and other aspects of the influence of piracy, such as cyber security.

Keywords: Ship Owner, Gulf of Guinea, Piracy, Company Security Officer, Kidnap and Ransom Insurance.

**GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN TÜRK
DONATANLARI AÇISINDAN İNCELENMESİ**

İÇİNDEKİLER

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

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

1.1. DENİZ GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN KISA TARİHÇE	3
1.2. DENİZ GÜVENLİĞİ TANIMI	5
1.3. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN TANIMLARI	6
1.3.1. Deniz Haydutluğu	7
1.3.2. Silahlı Soygun	8
1.4. DENİZ HAYDUTLUĞU OLAY TİPLERİ	9
1.4.1. Kargo için Gemi Kaçırma	9
1.4.2. Fidyeye İçin Adam Kaçırma	10
1.4.3. Saldırı ve Gemiye Çıkma Teşebbüsü	11
1.4.4. Şüpheli Yaklaşma	11
1.4.5. Silahlı Soygun	11
1.4.6. Soygun	12

İKİNCİ BÖLÜM
GİNE KÖRFEZİ DENİZ HAYDUTLUĞU, ALINAN ÖNLEMLER VE DENİZ
TİCARETİNE ETKİLERİ

2.1. GİNE KÖRFEZİ SULARININ STRATEJİK ÖNEMİ	13
2.2. BÖLGEDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN TARİHÇESİ	15
2.2.1. Gine Körfezi'nde Gerçekleştirilen Saldırı İstatistikleri	17
2.2.2. Bölgede Saldırıya Uğrayan Türk Donatanlara Ait Gemilerinin İncelenmesi	19
2.2.2.1. Verilere İlişkin Genel Açıklama	19
2.2.2.2. Saldırlara Ait Bilgiler	20
2.3. GİNE VE ADEN KÖRFEZİ DENİZ HAYDUTLUĞU KARŞILAŞTIRMASI	24
2.3.2. Saldırıların Yeri Açısından Karşılaştırma	25
2.3.3. Saldırıların Amacı ve İcra Tarzı Açısından Karşılaştırma	27
2.3.4. Saldırıların Denizcilik Sektörü ve Küresel Deniz Ticaretine Olan Etkisi Açısından Karşılaştırma	28
2.3.5. Saldırıların Zamanı Açısından Karşılaştırma	29
2.3.6. Hukuki Açıdan Karşılaştırma	31
2.4. GİNE KÖRFEZİ DENİZ HAYDUTLUĞU ENGELLENMESİNE YÖNELİK ÇABALAR VE İNİSİYATİFLER	33
2.4.1. Yerel ve Bölgesel Organizasyonların Çabaları	33
2.4.1.1. Yerel Çabalar	34
2.4.1.2. Bölgesel Çabalar	35
2.4.1.2.1. Afrika Birliği	35
2.4.1.2.2. ORADET (ECCAS)	36
2.4.1.2.3. BADET (ECOWAS)	37
2.4.1.2.4. BADET Bütünleşik Deniz Stratejisi	38
2.4.1.2.5. Gine Körfezi Komisyonu	38
2.4.1.2.6. Yaunde Davranış Kuralları ve Mimarisi	39
2.4.2. Uluslararası Çabalar ve İnisiyatifler	41
2.4.2.1. BM ve IMO Tarafından Alınan Tedbirler	41
2.4.2.2. ICC – IMB Tarafından Alınan Tedbirler	44

2.4.2.3. ABD Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar	45
2.4.2.4. AB Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar	46
2.4.2.5. Çin Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar	48
2.4.2.6. Fransa Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar	49
2.4.2.7. İngiltere ve Fransa Tarafından İşletilen MDAT-GoG İnisiyatifi	50
2.4.2.8. Türkiye Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar	51
2.5. GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞUNDAN GEMİLERİN KORUNMA TEDBİRLERİ	51
2.5.1. Ölümcül Olmayan Tedbirler	52
2.5.1.1. Genel	53
2.5.1.2. Ölümcül Olmayan Tedbirlerin Tanıtılması	54
2.5.2. Diğer Tedbirler	60
2.5.2.1. Silahlı Özel Güvenlik Personeli (SÖGGP)	60
2.5.2.2. Güvenlik Eskort Botları	60
2.6. GİNE KÖRFEZİNDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞUNUN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ	63
2.6.1. Ekonomik Etkiler	63
2.6.1.1. Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Faaliyetlerinin Maliyeti	64
2.6.1.2. Sigorta Faaliyetleri	67
2.6.1.3. Enerji Güvenliğine Etkileri	69
2.6.2. Gemi Personeli Üzerindeki Etkileri	73

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
BATI AFRİKA'DAKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN TÜRK
DONATANLARI AÇISINDAN İNCELENMESİNİ BELİRLEYEN
FAKTÖRLERİN ANALİZİ

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	77
3.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	77
3.3. ARAŞTIRMANIN SÜRECİ	78
3.4. ARAŞTIRMANIN MODELİ	80
3.5. ANA KÜTLE VE ÖRNEKLEM	81
3.6. VERİ TOPLAMA YÖNTEMİ	82
3.6.1. Veri Toplama Aracının Oluşturulması	82
3.6.2. Örneklem	87
3.6.3. Yarı-Yapılandırılmış Mülakatların Yürütülmesi	88
3.6.4. Kısıtlar	88
3.7. GEÇERLİK GÜVENİRLİK	89
3.8. MÜLAKAT VERİLERİNİN ANALİZİ	91
Soru 1 – SÖÖGP kullanıyor musunuz?	91
Soru 2 – Pasif tedbirlerin uygulanması konusundaki şirket politikası nasıldır, bu konudaki teknolojik gelişmeler takip ediliyor mu?	92
Soru-3 – Bölgede alıncak tedbirlerin öncelik derecesi ne olmalıdır?	95
Soru-4 – Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetleri kapsamında filonuzdaki gemi tip ve tonajı açısından alınan önlemlerde farklılık var mıdır?	96
Soru-5 – Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerini doğrudan ve dolaylı ekonomik etkileri açısından değerlendirir misiniz?	
Bölgeye giden gemilerinize 'Kaçırma ve Fidye (Kidnap and Ransom) sigortası yapılıyor mu?	97
Soru-6 – Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artış, donatanların bu bölgede ticaret yapma konusundaki tutumunu sizce nasıl etkiler?	98

Soru-7 – Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğuna karşılaşılan karşı ölümcül olmayan tedbirler ile ilgili maliyetler,riskler göz önüne alındığında makul bir maliyet midir? SÖGGP maliyeti ile diğer tedbirlerin alınması için gereken harcamalar karşılaştırıldığında SÖGGP maliyetinin donatana getirdiği yük ile korunan varlığın miktarı ve büyüklüğü arasında ilişki var mıdır?	99
Soru-8 – Sigorta ve personel ücretlerindeki artış göz önüne alınarak risklerin giderilmesine yönelik, Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi adına donatanlarca ekonomik açıdan ne gibi tedbirler alınabilir? Konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?	101
Soru-9 – Gine Körfezi Bölgesinde deniz haydutluğu açısından yüksek risk taşıyan bölgelere gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için ne gibi tedbirler alınıyor?	103
Soru-10–Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemi adamlarına sonraki süreçte kurumsal olarak yaklaşımınız nasıldır ve deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan personelin tekrar gemide çalışması ile ilgili görüşünüz nedir?	105
SONUÇLAR	107
KAYNAKÇA	112
EKLER	

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
AIMS	Afrika Bütünleşik Deniz Stratejisi
AMISOM	Afrika Birliği Somali Misyonu
APS	Afrika Ortaklık İstasyonu
ASECMAR	Gine Körfezi Deniz Güvenliği Sektör Reform Desteği
BIMCO	Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
BM	Birleşmiş Milletler
BMP	En İyi Yönetim Uygulamaları
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BRI	Kuşak-Yol Projesi
BOTAŞ	Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi
CGPGG	Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu
CLIA	Kruvaziyer Hatlar Uluslararası Birliği
CMF	Birleşik Deniz Kuvvetleri
CTF	Birleşik Görev Kuvveti
CSO	Şirket Güvenlik Zabiti
CRESMAC	Orta Afrika Bölgesel Deniz Güvenliği Merkezi
CRESMAO	Batı Afrika Bölgesel Deniz Güvenliği Merkezi
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DEÜ	Dokuz Eylül Üniversitesi
DWT	Dedveyt Ton
DTO	Deniz Ticaret Odası
ECCAS	Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ORADET)
ECOWAS	Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (BADET)
EPDK	Enerji Piyasası Dönüşüm Kurulu
EUNAVFOR	AB Deniz Gücü
FAO	Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü
FD&D	Demuraj ve Savunma Sigortası
FOCAC	Çin Afrika İş birliği Forumu
GGC	Gine Körfezi Komisyonu (GKK)
GMSC-19	Küresel Deniz Güvenliği Konferansı-2019
GoG	Gine Körfezi
GSIS	Küresel Entegre Gemi Bilgi Sistemi

HRA	Yüksek Riskli Bölge
H&M	Tekne ve Makine
IBF	Uluslararası Pazarlık Forumu
ICC	Bölgelerarası Koordinasyon Merkezi
ICS	Uluslararası Deniz Ticaret Odası
ICC-IMB	Uluslararası Ticaret Odası – Uluslararası Denizcilik Bürosu
IFSMA	Uluslararası Gemi Kaptanları Birliği
IUMI	Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği
IGP&I	Uluslararası Koruma ve Tazmin Klüpleri Grubu
IMB PRC	Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
INTERCARGO	Uluslararası Kuruyük Gemi Donatanları Birliği
INTERTANKO	Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği
INTERMANAGER	Uluslararası Gemi İşletmecileri Birliği
IRTC	Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru
ISPS Code	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu
ITF	Uluslararası İşçi Federasyonu
INTERPOL	Uluslararası Polis Örgütü
IUMI	Uluslararası Deniz Sigortacıları Sendikası
JWC	Birleşik Savaş Komitesi
K&R	Kaçırılma ve Fidyeye
LRIT	Gemilerin Uzak Mesafeden Tanımlanması ve Takibi
MARCOM	NATO Deniz Komutanlığı
MARLO	Deniz İrtibat Bürosu
MSCHOA	Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
LPG	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MEND	Nijer Deltası Özgürlük Hareketi
MDAT-GoG	Ticaret için Deniz Alanı Farkındalığı-Gine Körfezi
MOWCA	Batı ve Orta Afrika Deniz Organizasyonu
MSC	Deniz Emniyeti Komitesi
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OBF	Deniz Haydutluğu Ötesinde Okyanuslar
OCIMF	Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu

OOS	Okyanus Kalkanı Harekatı
ÖDGŞ	Özel Deniz Güvenlik Şirketi
P&I	Koruma ve Tazminat
PCASP	Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP)
PMSC	Private Maritime Security Company
RMRCC	Bölgesel Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi
SIGTTO	Uluslararası Gaz Tankerleri ve Terminal Operatörleri Derneği
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
STA	Serbest Ticaret Anlaşması
SUA Sözleşmesi	Denizde Seyir Emniyetine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme
UKMTO	Birleşik Krallık Deniz Ticareti Organizasyonu
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNHCR	Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği
UNOCA	Birleşmiş Milletler Orta Afrika Bölgesel Ofisi
UNOWA	Birleşmiş Milletler Batı Afrika Ofisi
UNODC	BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi
USNAVCENT	ABD Merkezi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
VRA	Gönüllü Raporlama Bölgesi
WCO	Dünya Gümrük Örgütü
WFP	Dünya Gıda Programı
WRA	Savaş Riski Bölgesi

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Gine Körfezi'nde 2010-2019 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Deniz Haydutluğu Saldırılarına İlişkin IMO ve ICC – IMB Verilerinin Karşılaştırılması.	s. 18
Tablo 2: ICC – IMB Verilerine Göre 2011-2019 Yılları Arasında Saldırı ve Saldırı Teşebbüsünün Yapıldığı Ülke İstatistikleri	s. 18
Tablo 3: 2008-2014 Yılları Arasında Aden Körfezi'nde Teşebbüs Edilen ve Gerçekleştirilen Saldırıların Yerleri ve Uluslararası Sularda Gerçekleşen Saldırı Oranı	s. 25
Tablo 4: 2010-2019 Yılları Arasında Gine Körfezinde Teşebbüs Edilen ve Gerçekleştirilen Saldırıların Yerleri.	s. 26
Tablo 5: 2015-19 Yılları Arasında Gine Körfezi'ndeki Saldırıların Aylara Göre Dağılımı	s. 30
Tablo 6: Gine ve Aden Körfezi Deniz Haydutluğu Karşılaştırması	s. 32
Tablo 7: 2015-17 Yılları Saldırılarının Tahmini Maliyet Tablosu	s. 66
Tablo 8: 2014-2018 Yılları Arası Toplam ve Nijerya'dan Yapılan Ham Petrol İthalatı	s. 71
Tablo 9: 2014-2018 Yılları Arası Toplam ve Nijerya'dan Yapılan Doğal Gaz İthalatı	s. 72
Tablo 10: 2010-18 Yılları Arasındaki Türkiye'nin Gaz İthalatı Dağılımı	s. 73
Tablo 11: 2015-2018 Yılları Arasındaki Deniz Haydutluğundan Etkilenen Personelin Maruz Kaldığı Saldırı Tipleri	s. 75
Tablo 12: 2010-2019 Yılları Arasındaki Saldırılarda Kaçırılan Gemi ve Rehin Alınan Personel Sayıları	s. 76
Tablo 13: Mülakat Yapılan Şirket Yetkilileri Demografik Bilgileri	s. 81
Tablo 14: Mülakat Soruların Belirlenmesinde Faydalanılan Kaynaklar	s. 83
Tablo 15: Mülakat Yapılan Yetkililerin İlk Soruya Verdiği Cevaplar	s. 91
Tablo 16: Mülakat Yapılan Yetkililerin Vurguladığı Pasif Tedbirler	s. 94
Tablo 17: Mülakat Yapılan Yetkililerin 3. Soruya Verdiği Cevaplar	s. 95
Tablo 18: Mülakat Yapılan Yetkililerin 6. Soruya Verdiği Cevaplar	s. 98
Tablo 19: Mülakat Yapılan Yetkililerin 7. Soruya Verdiği Cevaplar	s. 100
Tablo 20: Mülakat Yapılan Yetkililerin 8. Soruya Verdiği Cevaplar	s. 102
Tablo 21: Mülakat Yapılan Yetkililerin 9. Soruya Verdiği Cevaplar	s. 104
Tablo 22: Mülakat Yapılan Yetkililerin 10. Soruya Verdiği Cevaplar	s. 106

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Gine Körfezi Haritası	s. 13
Şekil 2: Gine Körfezi'nde 2010-2019 Yılları Arasında Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olay Sayıları Personelin Maruz Kaldığı Saldırı Tipleri	s. 17 s. 25
Şekil 3: 2015-19 Yılları Arasında Gine Körfezindeki Saldırıların Aylara Göre Dağılımı	s. 30
Şekil 4: Yaunde Mimarisi Harita Gösterimi	s. 39
Şekil 5: Yaunde Mimarisi Şema Gösterimi	s. 40
Şekil 6: Ölümcül Olmayan Savunma Tedbirlerinin Kademeleri	s. 54
Şekil 7: Deniz Haydutluğu Saldırılarını Önleyici Tedbirlerin Şekilsel Gösterimi	s. 59
Şekil 8: Araştırma Sürecinin Aşamaları	s. 79
Şekil 9: Araştırmanın Modeli	s. 80
Şekil 10: Mülakat Yapılan Yetkililerin İlk Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 91
Şekil 11: Mülakat Yapılan Yetkililerin 2. Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 95
Şekil 12: Mülakat Yapılan Yetkililerin 6. Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 98
Şekil 13: Mülakat Yapılan Yetkililerin 7. Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 100
Şekil 14: Mülakat Yapılan Yetkililerin 8. Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 102
Şekil 15: Mülakat Yapılan Yetkililerin 9. Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 104
Şekil 16: Mülakat Yapılan Yetkililerin 10.Soruya Verdikleri Cevaplar	s. 106

EKLER LİSTESİ

EK 1 : Yarı Yapılandırılmış Mülakat Soruları	ek s.1
EK 2 : Yarı Yapılandırılmış Mülakat Sorularına Verilen Cevaplar	ek s.3



GİRİŞ

Son dönemlerde deniz güvenliği konularına artan ilginin sebebi, deniz yoluyla yapılan küresel ticareti, sosyo-ekonomik gelişmeyi, insan emniyetini, barışı ve seyir serbestisini tehdit etmesi olarak görülmektedir. Bu tehditler; deniz haydutluğu, silahlı soygun, insan kaçakçılığı, yasa dışı ve tehlikeli mal kaçakçılığı, adam kaçırma, terörizm, yasa dışı balıkçılık ve kirlilik olarak ortaya çıkmaktadır. Bu suçlardan en çok etkilenenin deniz endüstrisi olması, dünya ticaret hacminin %90'ının ve değerinin de %75'inin deniz yoluyla yapıldığı göz önüne alındığında gayet anlaşılabilir.

Dünyanın değişik bölgelerindeki deniz güvenliği tehditleri, dikkatlerin bu alanlara çevrilmesine sebep olmuş, bunların içerisinde Gine Körfezi, mevcut raporlanan olayların büyük bölümünü içermesi nedeniyle ön plana çıkmıştır. Deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerindeki artış bölgeyi dünya deniz ticaret hatları arasında en tehlikeli bölgelerinden biri yapmıştır.

Gine Körfezi, Afrika'nın Batı ve Orta kısmında 6000 km.lik bir sahil şeridini kapsayan ve Senegal'den Angola'ya uzanan bir bölge olup, bölgedeki ülkeler mevcut petrol ve doğal gaz kaynaklarıyla küresel enerji ihtiyacının büyük bölümünü karşılamaktadır. Afrika'daki petrol üretiminin %70'i Gine Körfezinden karşılanmakta olup bu rakam kanıtlanmış dünya rezervinin %5'ine tekabül etmektedir. Ayrıca bölgeden çıkarılan ham petroldeki düşük sülfür oranı bunun önemini bir kat daha artırmaktadır.

Düğüm noktası olarak tanımlanan bazı diğer deniz ulaştırma hatları ile karşılaştırıldığında Gine Körfezi, daha geniş olup deniz kazalarına ve su yollarının blokajına karşı daha az duyarlıdır. Bölgedeki su yolları, Yakın Doğu'yu Kuzey ve Güney Atlantik ülkelerine bağlayarak uluslararası ticarete anahtar rol oynar.

Bölge ülkelerindeki işsizlik, yoksulluk, hukuk kurallarının ve bunların uygulayıcılarının yeteneklerindeki zafiyetin neden olduğu deniz güvenliği problemleri nedeniyle IMO kayıtlarına göre, bölge sularında gerçekleşen deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırılarının sayısı 2018 yılında 81 iken 2019'da % 17 azalarak 67'ye gerilemekle birlikte, bölgede kaçırılan ve kaybolan gemiadamının olduğu olay sayısı 2018'de 11 iken 2019'da 20'ye yükselerek toplamda 151 personelin kaçırıldığı/kaybolduğu raporlanmıştır. ICC – IMB

kayıtlarına göre ise 2020 yılı ilk üç aylık dönemde bölgede 37 saldırı gerçekleşmiş ve 22 gemiadamı kaçırmıştır.

Bölgede mevcut deniz güvenliği problemleri, hem bölge ülkelerinin hem ticaret yapan diğer ülkelerin ekonomilerini, barış ve refahını, enerji güvenliğini, çevreyi, deniz emniyetini, turizmi, ulaşım güvenliğini ve ticaretini doğrudan veya dolaylı şekilde olumsuz yönde etkilemektedir.

Ülkemizin ham petrol ihtiyacının küçük ancak LNG (*sıvılaştırılmış doğal gaz*) ihtiyacının önemli bölümünü karşılayan bölge ülkeleriyle yapılan ticaret, son yıllarda Nijerya ile yapılan uzun dönem sözleşmeli ve spot LNG ithalatı ile daha da artmıştır.

Batı Afrika bölgesine daha çok tanker ve kimyasal tanker çalıştıran denizcilik şirketlerimiz bulunmakta olup, IMO kayıtları ve açık kaynaklardan edinilen bilgiye göre, 2008 yılından bu yana bölgeye sefer yapan gemilerimize 16 adet saldırı/saldırı teşebbüsü gerçekleşmiştir.

2019 yazında kaçırılarak 10 personeli rehin alınan gemi ile ilgili haberler medyada geniş yer tutmuş ve kamuoyunun da dikkatini çekmiştir. Bölgeye giden gemilerin güvenliklerini sağlamak üzere alınan birçok tedbir mevcut olup bahse konu tedbirlerin alınmasının dahi zaman zaman saldırıların gerçekleşmesine engel olamadığı araştırma kapsamında yapılan mülakatlarda şirket yetkililerince ifade edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

1.1. DENİZ GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN KISA TARİHÇE

Birleşmiş Milletler'in denizde can güvenliği ve çevresel korumanın düzenlenmesinden sorumlu kuruluşu olan 'Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)' 1959 yılında kurulmasından bu yana birçok sözleşme ve düzenleme kabul etmiştir. Dünya genelinde meydana gelen bazı yıkıcı terörist eylemler tarafından dayatılan deniz güvenlik tehditleriyle etkin şekilde baş edebilmek ve deniz yolu taşımacılığının emniyet ve güvenliğini mümkün olduğunca sağlayabilmek, organizasyonunun temel görevlerindendir¹.

İtalyan kurvaziyer gemisi Achille Lauro'nun 1985 yılında teröristlerce kaçırlmasından sonra IMO tarafından 'Gemilerin Yolcuları ve Mürettebatının Güvenliği ile Gemi Emniyetini Tehdit Eden Yasa Dışı Olayların Önlenmesine Yönelik Tedbirler'² ile ilgili bir karar alınmış ve bu olaydan sonra Organizasyon, güvenlik uygulamalarına yönelik çalışmalarına devam ederek 1988'de 'Denizde Seyir Emniyetine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeyi (SUA Sözleşmesi)³' kabul edilmiştir. Sözleşme ile yasa dışı eylemlerin geçerliği, kıta sahanlığında bulunan sabit platformları da kapsayacak şekilde genişletilmiş ve gemilerin güç kullanılarak ele geçirilmesi, gemi personeline şiddet uygulanması ve hasar verme veya yok etmek amacıyla patlayıcı aletler kullanılması gibi yasa dışı eylemlerde bulunanlara karşı uygun önlemlerin alınması sağlanmıştır. Halen 196 ülke tarafından onaylanan sözleşme, 2005 yılında önemli değişiklikler yapılarak revize edilmiştir.⁴

¹ IMO, "IMO and Maritime Security Historic Background", Bilgi Notu, s.1, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/IMO%20and%20Maritime%20Security%20-%20Historic%20Background.pdf (02.04.2020) s.1.

² IMO, "Measures to Prevent Unlawful Acts Against Passengers and Crews on Board Ships", MSC/Circ.443, Deniz Emniyeti Komitesi Sirküleri, (26.09.1986), <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Maritime%20Security/MSC.Cir.c.443.pdf>, (02.04.2020).

³ Oceans Beyond Piracy, "Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)", http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf, (12.04.2020).

⁴ IMO, "IMO and Maritime Security Historic Background", Bilgi Notu, s.2.

11 Eylül 2001’de yaşanan terör saldırısı sonrası ABD tarafından özellikle terörist faaliyetlerin aracı olarak kullanılabilme ihtimali göz önüne alınarak ticaret gemilerinin hassasiyetlerine yönelik konular gündeme getirilmiştir. Kasım 2001’de IMO Konseyi, denizcilik endüstrisinin uluslararası terörizmin hedefi olması ihtimalini en aza indirmek üzere; gemilerin ve kargosunun, yolcuların, mürettebatın, gemide ve liman bölgesinde çalışan liman işçilerinin yaşayabileceği risklerin azaltılmasına ve gemiler ile limanların genel anlamda güvenliklerinin artırılmasına yönelik, ‘Yolcuların ve Mürettebatın Güvenliği ile Gemi Emniyetini Tehdit Eden Terörist Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirlerin Gözden Geçirilmesi’ kararını⁵ almıştır.

Bahse konu karar ile birlikte, ‘1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi’ni (Safety of Life at Sea - SOLAS)⁶ imzalayan 109 ülke yetkilisinin katılımıyla 2002 yılında icra edilen ‘Denizde Can Güvenliği Alanındaki Diplomatik Konferans (2002 SOLAS Konferansı)’ sonucu, SOLAS Sözleşmesinde yine bazı değişiklikler yapılmış ve ‘Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (International Ship and Port facility Security (ISPS) Code)⁷’ yapılan değişiklikler içinde en önemlisi olmuştur. Kod, uygulanması zorunlu olan Kısım-A ve tavsiye niteliğinde olan Kısım-B’den oluşmakta olup, Kısım-A; ülkeler, liman yeklleri ve denizcilik şirketlerinden beklenen güvenlikle alakalı hususları, Kısım-B ise bu isteklerin nasıl yerine getirileceğine ilişkin tavsiyeleri kapsamaktadır.

SOLAS sözleşmesine 2004 yılında 11. bölüm olarak dahil edilen ISPS Code, uluslararası denizciliğe ilişkin zorunlu rejimin temelini oluşturmakla birlikte, bazı akademisyenlerce ISPS Kodu geliştirme sürecinin 11 Eylül saldırılarından 2 ay gibi kısa bir süre sonra başladığı ve son şeklinin 13 aylık bir süreç sonunda verilerek tamamlandığı, bu nedenle dokümanın geliştirilme sürecinin *‘hiçbir şey olmaması yerine mükemmel olmayan bir ürünün ortaya çıkarılması’* iddialarının⁸ ortaya atılmasına rağmen ISPS Kod, gemilere karşı

⁵ Startpagina Netherlands Regulatory Framework (NeRF) – Maritime,”924(22) Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships”, https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_1428_14/1/, (03.04.2020),

⁶ International Dangerous Goods and Containers Association, “SOLAS Consolidated Edition, 2012”, http://www.idgca.org/doc/app7_290115.pdf, (03.04.2020).

⁷ TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, “ISPS Code 2003 Edition”, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/isps-uygulamaları/isps-code-english.pdf>, (03.04.2020)

⁸ Hans Liwång, Jonas W. Ringsberg, Martin Norsel, “Quantitative risk analysis – Ship security analysis for effective risk control options”, Safety Science, Vol. 58 Issue 1, s 98-112.

yasadışı eylemlerin engellenmesi amacıyla SOLAS Sözleşmesi ve diğer ilgili yasal araçların etkin uygulamasını sağlamada en önemli araçlardan biridir.

Daha sonra, 2012 yılında IMO tarafından üye ülkelere yardımcı olmak amacıyla kodun uygulanmasına ilişkin rehber yayınlanmış olup bahse konu tarihten günümüze, organizasyonun 'Deniz Güvenliği ve Kolaylaştırma' bölümüne bağlı olan 'Küresel Deniz Güvenliği Entegre Teknik İş Birliği Programı' tarafından 'ISPS Kod Rehberi' temel olacak şekilde kapsamlı küresel teknik iş birliği programları geliştirilmekte ve uygulanmaktadır. Rehber; üye ülkelere ISPS Kod ve SOLAS Bölüm XI-2, deniz haydutluğuna karşı oluşturulan inisiyatifler⁹, SUA Sözleşmesi ve 'Gemilerin Uzak Mesafeden Tanımlanması ve Takibi (Long Range Identification and Tracking - LRIT)¹⁰ sistemi de dahil olmak üzere IMO deniz güvenliği tedbirlerine ilişkin hükümlerin uygulanması, teyit edilmesi, uygunluğu ve uygulanması konularında yardımcı olmaya odaklanmıştır.

1.2. DENİZ GÜVENLİĞİ TANIMI

IMO kanadında deniz güvenliği konusunda yukarıda açıklanan gelişmelere rağmen deniz güvenliğine ilişkin uluslararası uzlaşuya varılmış evrensel bir tanım yoktur.¹¹ ABD, 2004 yılında yayınladığı 'Deniz Güvenlik Siyaseti' belgesi ile konuyla ilgili gelişmelere öncülük etmiş, NATO 2011 yılında yayınladığı 'Müttefik Deniz Stratejisinin'¹² temel hedeflerinden biri olarak 'deniz güvenliğini' belirlemiş, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Afrika Birliği ise 2014 yılında kendi deniz güvenlik stratejilerini yayınlamışlardır.

Bazı uluslararası organizasyonların deniz güvenliği tanımına bakılacak olursak; 'NATO Deniz Güvenlik Harekatı Konseptinde' yer alan tanıma göre deniz güvenliği; *'milli ve uluslararası hukuka uyulan, seyir serbestisinin korunduğu ve vatandaşların, gemilerin, altyapı ile kaynakların emniyetli olduğu*

⁹ 'Batı ve Orta Afrika'da Alt-bölgesel Entegre Sahil Güvenlik Fonksiyon Ağı Kurulmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası' ve 'Batı ve Orta Afrika'da Deniz Haydutluğu, Silahlı Soygun ve Yasa Dışı Deniz Faaliyetlerinin Önlenmesine Yönelik Anlayış Kuralları' gibi inisiyatifler. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx> (16.03.2020).

¹⁰ Bahse konu sistemin IMO Deniz Emniyeti Komitesince alınan karar gereği, SOLAS'a taraf olan ülkelerce kurulumu zorunludur.

¹¹ Christian BUEGER, "What is maritime security", Marine Policy 53 (2015) 159–164 ve Kerem Batır, "Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk", Usak Yayınları Ankara, 2011, s.64.

¹² NATO resmi internet sitesi, "Alliance Maritime Strategy", 18.03.2011, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm, (16.03.2020).

deniz ortamının devamlık durumu’ olarak tanımlanırken¹³, AB Deniz Güvenliği Stratejisinde de benzer şekilde bir tanım yapılmış olup, seyir serbestisi ve sınır güvenliğine ilişkin ekonomik çıkarlar ile biyoçeşitliliğe yönelik risklere kadar uzanan geniş bir yelpazede konu ele alınarak deniz güvenliğine olan *direkt tehditler*; konvansiyonel askeri müdahaleler, deniz haydutluğu ve terörizm olarak öngörülürken, *dolaylı tehditler* ise; yasa ve kural dışı balıkçılık ile iklim değişikliği olarak belirlenmiştir.¹⁴

Genel olarak ele alındığında deniz güvenliği konuları; terörizm, deniz haydutluğu da dahil olmak üzere serbestçe seyir yapmanın önündeki engeller, kaçak mal ve insan ticareti, kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılması, siber saldırılar, iklim değişikliği, kirlilik ve deniz kaynaklarının aşırı ve kurlsız şekilde kullanımı olarak tanımlanabilir.¹⁵

1.3. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN TANIMLARI

Bu bölümde, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde (UNCLOS/BMDHS) yer alan ‘Deniz Haydutluğu’ ve Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararı A.1025(26)¹⁶’da yer alan ‘Silahlı Soygun’ tanımları ele alınacaktır. Halihazırda, denizde silahlı soygun (*armed robbery at sea*) kavramı ile deniz haydutluğu kavramları çoğunlukla birlikte kullanılmaktadır¹⁷. Bu iki terimin birlikte kullanılması, aralarında bir ilişki olduğunu göstermektedir. Sıklıkla karıştırılan iki tanımla ilgili coğrafi ayrıma ilişkin detaylar aşağıda açıklanmıştır.

¹³ NATO Deniz K.ığı Kurmay Subaylar Tanıtım Brifingi, 09 Ocak 2012, “NATO Military Security Operations Concept”, <https://www.yumpu.com/en/document/read/6160170/nato-maritime-security-operations-nato-mc-northwood-uk/34>, (16.03.2020), s.34.

¹⁴ Lennart Landman, Nisan 2015, “Clingendael Netherlands Institute of International Relations” The EU Maritime Security Strategy”, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf>, (16.03.2020), s.1.

¹⁵ Christian Bueger, “What is maritime security”, Marine Policy 53 (2015) 159–164, s.3.

¹⁶ IMO, IMO Resolution A.1025(26), “Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, IMO kararı, 02.12.2009, [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025\(26\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025(26).pdf), (12.04.2020), s.1,13.

¹⁷ Tacettin Çalık, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele, Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 7(1) 2017, s. 397–434.

1.3.1. Deniz Haydutluğu

BMDHS gemiye, gemideki kişilere veya gemi üzerindeki herhangi bir eşyaya karşı yapılan şiddet eylemlerini aşağıdaki unsurların gerçekleşmesi şartıyla haydutluk olarak kabul eder, BMDHS madde 101'e (Deniz Haydutluğu'nun tanımı)' göre;

“Bir özel geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından; açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiil” veya “Gemiye veya uçağa deniz haydutu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiil” ve “yukarıda belirtilen iki fiilin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil” ‘deniz haydutluğu’ fiilini oluşturur.

BMDHS Madde 102'de ise *“Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış (başka bir geminin yolcuları veya mürettebatınca kanuna aykırı olarak kişisel çıkar için devletlerin egemenliği olmayan sularda) deniz haydutluğu fiilleri”* için bir istisna getirilerek bunlar *“özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle”* bir tutulmuştur.

Sözleşme'nin 58/2 maddesinde; *“Sözleşme'nin 88 ile 115. maddeleri arasındaki düzenlemelerin, uluslararası hukukun diğer ilgili kuralları (BMDHS Bölüm VII. Açık Denizler) aykırı olmadığı ölçüde MEB'e de uygulanacağı”* hükmü yer almakta olup, ilgili madde fıkrası gereğince, *“sözleşmenin deniz haydutluğuna ilişkin maddelerinin MEB'i de kapsamakta olduğu”* kabul edilmektedir¹⁸

Şu halde bir devletin münhasır ekonomik bölgesi (MEB) üzerinde işlenen fiiller deniz haydutluğu tanımı içine girecek ve diğer devletler bu alan üzerinde 105. maddede yer alan yetkileri *(deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye veya mallara el koyma, burada bulunan kişileri yakalama ve mahkemelerince cezai karar verilmesi gibi)* kullanabilecektir.¹⁹

¹⁸ Batır, s.124.

¹⁹ Uğur Bayıllıoğlu, Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, No:1:C.XV, 2011

Konuyla ilgili olarak belirtilmesi gereken bir diğer önemli husus da; Sözleşme'nin 100. Maddesinde yer alan *“bütün devletlerin, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde iş birliğinde bulunacakları”* hükmüdür. Ancak eğer bir devlet, herhangi bir harekete geçmiyorsa ya da aldığı tedbirler uygun ya da etkin değilse sözleşmelerde bu devletin gerekli tedbirleri almasını sağlayıcı herhangi bir mekanizma ya da usul yer almamaktadır²⁰.

1.3.2. Silahlı Soygun

IMO'nun 1025 (26) numaralı kararında yer alan silahlı soygun tanımı; *“Bir gemiye, gemi üzerindeki insanlar veya taşınan yüke karşı kişisel çıkar elde etme amacıyla bir devletin iç suları, takımda suları veya karasularında işlenen ve deniz haydutluğu dışında kalan herhangi bir şiddet, alıkoyma, yağma veya bunlara ilişkin bir tehdit içeren suçtur”* şeklindedir. Bu sayılanları tahrik eden veya kolaylaştıran herhangi bir eylem de yine silahlı soygun suçunu doğuracaktır. Hukuksal açıdan denizde silahlı soygun ile deniz haydutluğu eylemleri arasındaki temel fark; ilkinin bir devletin yargı yetkisi içerisindeki alanlarda, diğerinin ise açık denizlerde yani bir devletin yargı yetkisi dışındaki alanlarda vuku bulmasıdır.²¹

Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 86. maddesinde, Sözleşme'nin “Açık Deniz” başlıklı VII. Kısımının uygulama alanı olarak; *“bir devletin münhasır ekonomik bölgesi (MEB), karasuları, iç suları veya takımda sularına dâhil olmayan tüm deniz alanları”* gösterilmiştir. Bu durumda bahsedilen alanların dışındaki bölgeler açık deniz rejimine tabidir.

Yargı yetkisi bakımından, denizde silahlı soygun devletlerin egemenlik alanlarında gerçekleştiği için münhasıran kıyı devletinin yargı yetkisi altındadır.²²

²⁰ Batır, s.140.

²¹ Batır, s.116.

²² Çalık, s.403.

1.4. DENİZ HAYDUTLUĞU OLAY TİPLERİ

Bu bölümde, silahlı çatışmadan kaynaklanan sorunları, bünyesindeki değişik programlar vasıtasıyla ele alarak çözüm üretmek üzere çalışmalar yapan 'One Earth Future' adlı kuruluşun, Somali açıkları, Gine Körfezi, Güneydoğu Asya, Latin Amerika ve Karayiplerdeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerini, değişik açılardan (*istatistiksel, ekonomik ve personel etkileri gibi*) analiz eden 'Stable Seas' programının yıllık olarak yayınladığı raporlardan²³ yararlanarak deniz haydutluğu ve silahlı soygun sınıflandırması incelenecektir.

1.4.1. Kargo İçin Gemi Kaçırma

Kargosu için gemi kaçırma, koordineli çalışma ve organizasyonda yer alan aktörlerin çeşitliliği nedeniyle en karmaşık deniz haydutluğu tipidir. Petrol ürünleri taşıyan gemiler hedef alınarak saldırıya uğrar. Bir gemi kaçırıldığında mürettebatı genellikle, kargosunun bir başka gemiye veya sahile aktarılabilceği gözden uzak bir noktaya seyretmesi için zorlanır ve daha sonra çalınan kargo karaborsada satılır veya yasal rafine ürünlerle karıştırılır. Bazı durumlarda ise kargo çalınır ancak daha sıklıkla eğer kaçırılan gemi boşsa veya deniz haydutları kargoyu bir başka gemiye transfer etmeyi başaramazsa, fidye için mürettebat rehin alınır. Ancak bu durum, kaçırılan geminin tutulacağı sürede organizasyondakilerin yakalanma ihtimalini artıracığından 'yüksek riskli' olarak kabul edilir²⁴.

Akademik literatürde petro-piracy²⁵ olarak da geçen bu eylemde, gemilerden tonlarca yakıtın boru devreleri ve pompalar doğru şekilde kullanılarak boşaltılması, boşaltılan yakıtın depolanması ve el altından rafinerilere satılması veya bölgedeki bir terminal vasıtasıyla tekrar pazara pompalanması iyi bir organizasyon ve lojistik bağlantı ağı gerektirmektedir.²⁶

²³ Lydelle Joubert, The Stable Seas, "The State of Maritime Piracy 2018", 17 Haziran 2019, <https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>, (16.03.2020), s.2.

²⁴ Joubert, s.2.

²⁵ BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC) tarafından, deniz haydutlarının temel odak noktasının kargo olarak taşınan petrol (ham veya işlenmiş) olması sebebiyle bu tipteki deniz haydutluğu faaliyetine 'petro-piracy' adı verilmiş ve Türkçe karşılığı tam olarak bulunamadığından orijinali kullanılmıştır.

²⁶ Katja Lindskov Jacobsen & Johannes Riber Nordby, Royal Danish Defence College, "Maritime Security in the Gulf of Guinea, 2015",

Bu tip saldırılardan önce saldırı yapılacak hedefe ait bilgilerin toplanması, taşınan kargo, takip edilen rota ve hedefin izi ile buluşma yeri ve zamanı hakkında bilgi sahibi olunması gerekmektedir. Deniz haydutları karadan millerce uzağa ana gemi (mother ship) ile ulaşmayı müteakip, saldırı gerçekleştirilen gemi ve kargosu (genellikle petrol) izole bir bölgeye götürülerek burada bekleyen diğer bir deniz taşıtına aktarılır ve sahile yanaşarak daha sonra satılmak üzere buradaki depolara aktarılır. Saldırının başarısızlıkla sonuçlanması durumunda ise deniz haydutları mother ship ile üslerine dönerek saldırı yapılacak bir başka gemi için çalışmalara başlar.²⁷

Gana, Fildişi Sahilleri ve Liberya'da yeni keşfedilen açık deniz petrolü sayesinde gelecek yıllarda tanker trafiği yoğunluğunun daha da artacağı göz önüne alınarak²⁸ Gine Körfezindeki deniz haydutlarının bu tip saldırılara yoğunlaşmaya devam edeceği öngörülmektedir.

1.4.2. Fidyeye İçin Adam Kaçırma

Bir diğer deniz haydutluğu tipi de fidye için adam kaçırmadır. Batı Afrika'daki deniz haydutları bu saldırı tipini, Doğu Afrika'daki deniz haydutlarından kopyalamışlardır. Fidyeye için adam kaçırmada deniz haydutları taktik olarak, salıverilmeleri karşılığında alacaklarını düşündükleri fidye için, gemiyi kaçırmakla personelinin tamamını veya bir kısmını rehin aldıktan sonra karada belirsiz bir yere götürmeyi ve fidye pazarlıkları süresince burada tutmayı belirlemişlerdir. Bununla birlikte Gine Körfezinde fidye için adam kaçırmaya süresi, Aden Körfezinde olduğu gibi bölgede dolaşan donanma unsurları olmadığından sınırlıdır.²⁹

<http://www.fak.dk/fvc/publikationer/Documents/Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf?pdfdl=MaritimeSecurityintheGulfofGuinea>, (16.03.2020), s.22.

²⁷ Nana Raymond & Nana Ofosu-Boateng "A Game Theoretic Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea", International Journal of Social Science and Humanities Research Vol. 4, Issue 2, pp: (273-282), Month: April - June 2016.

²⁸ Alexander Holmgren, "Piracy's persistence in the Gulf of Guinea", African Defence Review" (13.01. 2014), <https://www.africandefence.net/piracys-persistence-in-the-gulf-of-guinea/> (16.03.2020).

²⁹ Devatha Edward Mandanda, Guo Ping, "Differences and Similarities between Gulf of Guinea and Somalia Maritime Piracy: Lessons Gulf of Guinea Coastal States Should Learn from Somali Piracy", Journal of Law, Policy and Globalization, 2016, Vol.56:40-53.

1.4.3. Saldırı ve Gemiye Çıkma Teşebbüsü

Saldırı ve gemiye çıkma teşebbüsü, deniz haydutları veya silahlı soyguncuların mürettebat tarafından gemide mevcut kendini koruma tedbirleri, gemide bulunan güvenlik personeli veya donanma unsurlarınca püskürtüldüğü olaylar olarak tanımlanır.³⁰

1.4.4. Şüpheli Yaklaşma

Şüpheli yaklaşma, bir başka vasitanın gemiye yakın düşmesi veya doğrudan yaklaşması şeklinde raporlanan ve tehdit olarak algılanan olaylar olarak tanımlanır. Algılanan tehdit, gemi kaptanı tarafından yaklaşan vasitanın hareketleri veya taşıdığı silah ve/veya gemiye çıkma iskelesi gibi nesnelerin gözlenmesi ile belirlenir. Şüpheli faaliyet ise; düşmanca niyetini açık şekilde göstermeden yaklaşan vasıta veya skiff botun, silahlı güvenlik personeli veya donanma unsurlarınca caydırıldığı durumları da içerebilir.³¹

1.4.5. Silahlı Soygun

Aslında bu tip saldırılar yapıldığı yer itibariyle deniz haydutluğu olarak adlandırılmamakla birlikte; kara suları dışında yapılanları 'deniz haydutluğu', karasuları içerisinde, demirde veya limanda yapılanları ise: 'silahlı soygun' olarak sınıflandırılabilir. Saldırıları gemi seyir halinde, demirde veya limandayken olabilir ve birçok saldırı, silahlı deniz haydutlarının gemi mürettebatını tehdit etmesi veya karşı konulduğunda şiddet kullanması şeklinde gerçekleşir.³² Gine Körfezi özelinde konu ele alınacak olursa; Kongo'da Point-Noire limanına yanaşan veya Lagos demir sahasında bekleyen gemilerdeki ambar/depoların veya gemi ekipmanının çalınması veya fidye için adam kaçırma teşebbüsünde bulunulan ancak başarısız olan saldırganların müteakip hareket tarzı olarak gemideki değerli eşyaları çalması

³⁰ Joubert, s.2.

³¹ Joubert, s.2.

³² Joubert, s.2.

örneklenebilir³³. Bu saldırı tipi, genellikle otomatik silahları olabilen büyük gruplar halindeki saldırganlarca gerçekleştirilir.

1.4.6. Soygun

Faillerin silahsız olduğu rapor edilen ve personelin/geminin değerli eşyalarının alınmasını amaçlayan soygun, sıklıkla rastlanan ve diğerlerine göre daha az önemli olduğu düşünülen deniz haydutluğu tipidir. Batı Afrika'da bu tip saldırılar genellikle demirde/driftteki gemilere gerçekleştirilmekte olup bazı durumlarda, soyguncuların kendini personele fark ettirmeden gemiye sızarak gemideki nakit para ve personelin değerli eşyalarını çalarak kaçması şeklinde gerçekleşebilir ki saldırganlar fark edildiklerinde denize atlayarak kaçmayı dahi tercih edebilir.³⁴

³³ Adelina Tumbaraska, "Maritime Piracy and Armed Robbery Evolution in 2008-2017", International Scientific Journal "Security & Future Vol. 2 (2018), Issue 1 s.18-21.

³⁴ Joubert, s.2.

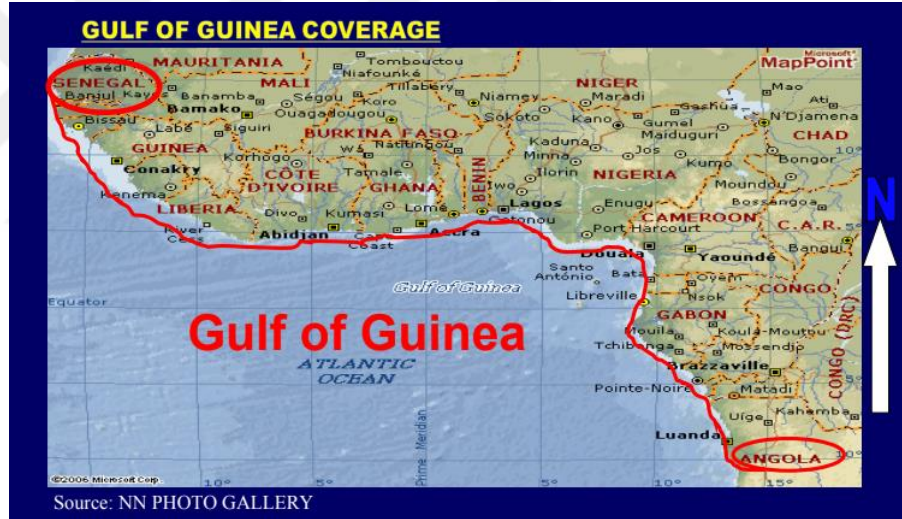
İKİNCİ BÖLÜM

GİNE KÖRFEZİ DENİZ HAYDUTLUĞU, ALINAN ÖNLEMLER VE DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ

2.1. GİNE KÖRFEZİ SULARININ STRATEJİK ÖNEMİ

Gine Körfezi Bölgesi, Atlantik Okyanusunun bir bölümü olup Güneybatı Afrika'da Batı ve Orta Afrika ülkeleri olan Angola, Benin, Kamerun, Orta Afrika Cumhuriyeti, Fildişi Sahilleri, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Gabon, Gambia, Gana, Gine Bissau, Liberya, Nijerya, Kongo Cumhuriyeti, Sao Tome ve Principe, Senegal, Sierra Leone ve Togo'dan oluşur.³⁵

Şekil 1: Gine Körfezi Haritası



Kaynak: NN Photo Gallery, 2019.

Enerji kaynaklarının keşif ve üretiminin yoğunlaştığı Gine Körfezi, küresel enerji arzında zamanla artan bir paya sahiptir. Afrika'da kanıtlanmış petrol ve doğal gaz kaynaklarının büyük bölümü bu bölgede toplanmıştır. Ayrıca Afrika petrol üretiminin %70'i bölgeden karşılanmakta ve bu miktar dünyada ispatlanmış rezervlerin %5'ine tekabül etmektedir.³⁶

³⁵ Kalu Kingsley Anele, "A study of the role of seafarers in combating piracy off the coast of Nigeria" World Maritime University, Maritime Affairs 16, 2017, s.313-349

³⁶ Global Maritime Security Conference-2019 (GMS-19) Concept Note, s.11. <https://globalmaritimesecurityconf.com/concept-note/> (04.03.2020).

Bu miktarın, açık denizdeki hidrokarbon kaynaklarının keşfiyle artarak dünya petrol üretimindeki payının 2020'de %25'i bularak Basra Körfezi'ni geçmesi beklenmektedir³⁷. Ayrıca bölgeden çıkarılan petrolün düşük sülfür oranına sahip olması, küresel enerji arzındaki önemini artırmakta ve merkezi coğrafik konumu da Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya için diğer bölgelere kıyasla önemli bir avantaj sağlamaktadır. Gine Körfezi'nin, enerji tüketicisi ülkelerin ithalatında da önemli bir yeri vardır. Avrupa Birliği ülkelerinin petrol ve doğal gaz ithalatında da önemli paya sahip olan bölgenin önemi, Rusya Federasyonu'nun Kırım'ı 2014 yılında ilhakı sonrası daha da önem kazanmıştır. ABD'nin de bölgeden hatırı sayılır miktarda enerji kaynağı ithalatının olması ve büyük petrol şirketlerinin Gine Körfezi'nde faaliyet göstermesi, bölge güvenliğini kendisi açısından önemli hale getirmektedir. Son olarak Çin için de bölge, yaptığı yatırımların geleceği açısından önem arz etmektedir.³⁸

Bölgedeki su yolları, Uzakdoğu'yu Atlantik'in kuzey ve güneyindeki ülkelerle birleştiren uluslararası ticaret deniz rotaları olarak hizmet etmektedir. Gine Körfezi, Afrika'nın Avrupa ve Amerika ile geniş trans-Atlantik ticaret bağlantı noktasıdır. Uzak Doğu ve Asya'ya göre Avrupa'ya olan yakınlığı, insan ve malların deniz yoluyla taşınma masraflarını azalttığı için bölgeyi avantajlı kılmaktadır.³⁹

Bölgesel ve küresel olarak sahip olduğu avantajlarla (*küresel enerji arzındaki payı, Afrika'daki petrol ve doğal gaz rezervlerinin büyük bölümüne sahip olması, bölgeden çıkarılan petrolün kalitesi, merkezi coğrafik konumu, ABD, AB ve Çin'in enerji ihtiyacını karşılamamadaki payı*) birlikte, Gine Körfezi, aynı zamanda bu avantajların kullanımına yönelik tehdit olarak algılanabilecek önemli güvenlik problemleri ile de karşı karşıyadır.

³⁷ Hatice Eke, "Çok Boyutlu Uluslararası Bir Sorun Olarak Batı Afrika Deniz Güvenliği", BİLGESAM Analiz/Afrika, No:1286, 2016.

³⁸ Eke, s.2

³⁹ GMSC-19 Concept Note, s.10.

2.2. BÖLGEDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN TARİHÇESİ

Bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin geçmişine bakıldığında, ilk olarak 2005 yılında Nijer Deltası Özgürlük Hareketi (MEND) isimli militan grubun, petrol gelirinden daha fazla pay alabilme çabasıyla hareket eden grupların içinde öne çıkması sonucu, diğer ülkelerden Nijerya'daki petrol endüstrisinde çalışmak üzere gelen işçileri fidye karşılığı kaçırmaları başlangıç olarak kabul edilir. MEND'in bu eylemleri, Nijer Deltasındaki boru hatları ve daha sonra da denizdeki petrol platformları gibi kritik tesislere yaptıkları saldırılarla 2006 yılında genişlemiş ve kendisine bu alanda kötü şöhret kazandırmıştır.⁴⁰

Daha sonra Nijerya Federal hükümeti, MEND militanları ile mücadele maksadıyla güvenlik kurumlarından oluşan bir ortak görev gücü oluşturmuş ancak MEND, hükümet güçleri ile silahlı savaşa devam etmiş ve çok sayıda devlet görevlisini öldürmüştür. 2008 yılı sonunda hükümet görevlileri MEND ile uzlaşma yolları aramaya başlamış ve sonucunda bir anlaşma sağlanarak 2009 Haziran ayında af ilan edilmiştir.⁴¹

Anlaşma ile, asilerin silahlarını bırakması ve aylık bağlanması öngörülmüş ve 2008 yılı sonu itibarıyla deniz haydutluğu saldırılarında azalma görülerek 2009 ile 2010 yılı başlangıcında saldırı sayısı en düşük seviyeye inmiştir. Müteakiben uzlaşma sonrası pasta paylaşımının adil olmadığı gerekçe gösterilerek 2010 yılının kalan kısmında ayrılıkçı gruplar tekrar saldırılara başlamış ve 2011 yılındaki saldırı miktarı 2009'a nazaran keskin bir artış göstermiştir.⁴²

Anlaşmanın bozulması sonrasındaki saldırılar daha önce olduğu gibi açık deniz platformlarına saldırı ve çalışanlarını fidye için kaçırma şeklinden, tekrar deniz haydutluğu saldırılarına dönmüştür. Bu dönemden sonra yapılan saldırılarda deniz haydutları yeni taktikler geliştirmiş örneğin kaçırılan balıkçı gemileri, saldırı yapılan gemilerin yakıtını depolama maksatlı kullanılmaya başlanmıştır. Bu, Somali'deki saldırı tarzıyla benzerlik göstermekle birlikte aslında öncelikle saldırı yapılacak gemiye şüphe duyulmadan yaklaşabilmek

⁴⁰ Ali Kamal-Deen, "The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy", Naval War College Review, Volume 68 Number 1 Winter Article 7, s.93-118.

⁴¹ Kamal-Deen s.98.

⁴² Kamal-Deen s.99.

için uygulanan bir yöntemdir. Deniz haydutları özellikle hedef olarak rafine edilmiş petrolü taşıyan gemileri seçmekte ve yakıtı daha küçük gemilere aktardıktan sonra yasa dışı yollardan satmaktadır.⁴³

Saldırılar 2014 yılından sonra genişleyerek Nijerya'dan daha güneyde ve batıda bulunan ve daha güvenli olduğu düşünülen Angola ile Gana'ya kaymış ve kaçırılan tankerlerde bulunan yüklü miktardaki yakıt, bahse konu iki ülkenin karasuları açıklarında çalınmıştır.⁴⁴

Halen Gine Körfezindeki deniz haydutluğu saldırıları Nijerya açıklarında yoğunlaşmış olup, ülkenin güneybatısında soyguncular öncelikle limanda veya demirde olan gemileri hedef alırken, ülkenin güneydoğusunda, petrol açısından zengin Nijer Deltası açıklarında gemi mürettebatını kaçırmaktadır. Saldırganlar, deltanın geniş sahil şeridini ve akarsu ağını kullanarak fidye ödemelerine bağlı olarak rehineleri sahilde de tutabilmektedir.⁴⁵

2018 yılında gerçekleşen tanker kaçırma olaylarının büyük bölümü Benin açıklarında gerçekleşmiş olup deniz güvenliği alanındaki çabaların bölgeye kaydırılması gerekliliğini göstermektedir. Bahse konu bilgi, Deniz Ticaret Odası'nın 2018 yılında yayınladığı sektör raporunun 'Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları için Muhtemel Bölgeler ve Uyarılar' kısmında da teyit edilmiş olup raporda mevcut diğer bilgilere göre; Fildişi Sahilleri ve Togo (Lome) bölgelerindeki saldırı sayısında düşüş yaşandığı, Nijerya'da ise Lagos Bölgesinde kıyı boyunca, nehirlerde, demirleme alanlarında, limanlarda ve çevresinde (*kıyıda yaklaşık 170 deniz mili mesafeye kadar*) saldırı gerçekleştirilebildiğinden tüm Nijerya kıyılarının ve açıklarının halen riskli olduğu belirtilmektedir.⁴⁶

⁴³ Kamal-Deen s.101.

⁴⁴ Kamal-Deen s.105.

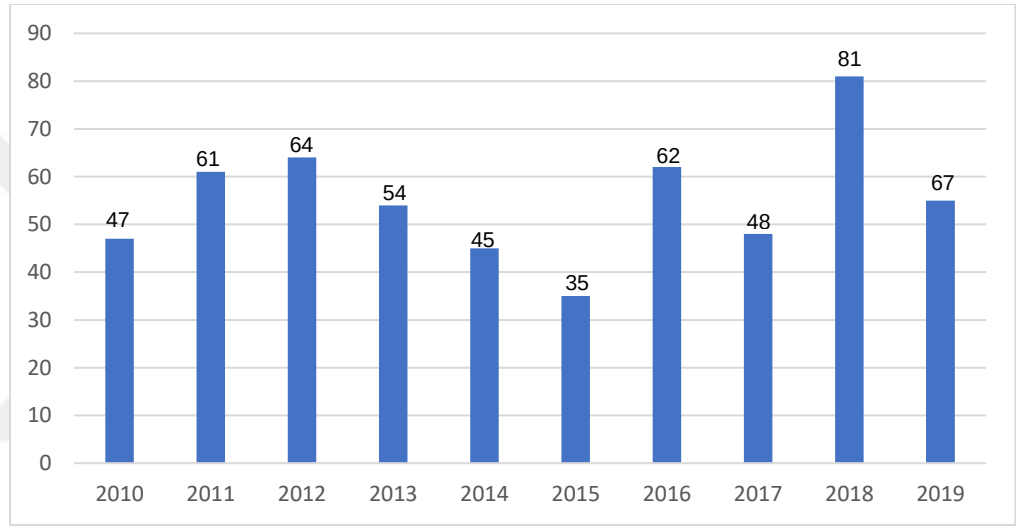
⁴⁵ Lisa Otto, "The Gulf of Guinea's Troubled Waters: The Evolution of Piracy and Other Maritime Crimes" (Yayınlanmış Doktora Tezi), Johannesburg Üniversitesi, Department of Politics, 2015, s. 196.

⁴⁶ Deniz Ticaret Odası (DTO), "Denizcilik Sektör Raporu", İstanbul-2019, DTO resmi internet sitesi, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu>, (16.03.2020), s.43-44

2.2.1 Gine Körfezi'nde Gerçekleştirilen Saldırı İstatistikleri

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) web sitesinde yer alan deniz haydutluğu olay raporları⁴⁷ bölümünde yer alan bilgilerden yararlanılarak oluşturulan grafik tablodaki bilgilere göre, 1 Ocak 2010-31 Aralık 2019 tarihleri arasındaki 10 yıllık süreçte 'gerçekleştirilen' deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakalarının yıllara göre dağılımı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Şekil 2: Gine Körfezi'nde 2010-2019 Yılları Arasında 'Gerçekleşen' Deniz Haydutluğu Olay Sayıları



Kaynak: IMO verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablodan görüldüğü üzere saldırıların sayısında 2019 yılında 2018 yılına göre bir azalma göze çarpmaktadır. Ancak bölüm sonunda 'Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Personeline Etkileri' kısmında detayları belirtildiği şekilde, saldırı sayısı azalmakla birlikte 2019 yılında rehin alınan personel sayısında belirgin şekilde bir artış olmuştur.

2020 yılının ilk üç aylık periyodunda bölgede gerçekleşen deniz haydutluğu rakamları da Gine Körfezi'nin dünyanın deniz haydutluğu açısından sıcak noktası olmaya devam ettiğini işaret etmektedir. ICC - IMB

⁴⁷ IMO, Piracy Reports, Piracy Incident Reports, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>, (17.03.2020)

kayıtlarına göre bahse konu dönemde bölgede 37 saldırı gerçekleşmiş ve 22 gemiadamı kaçırılmıştır.⁴⁸

Tablo 1: Gine Körfezi'nde 2010-2019 yılları arasında gerçekleştirilen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin IMO ve ICC – IMB verilerinin karşılaştırılması.

Veri Yeri	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
IMO	47	61	64	54	45	35	62	48	81	67
ICC IMB	39	54	62	51	40	31	55	45	82	64

Kaynak: IMO ve ICC – IMB verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Veriler karşılaştırıldığında her iki kuruma ait verilerin arasında çok büyük farklar olmadığı görülmektedir.

Tablo 2: ICC-IMB verilerine göre 2011-2019 yılları arasında saldırı ve saldırı teşebbüsünün yapıldığı ülke istatistikleri.

Ülke	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Angola	1			1		2	1		
Benin	20	2				1		5	3
Kamerun		1		1	1			7	6
Kongo D.C.	4	2		1	3	2		1	1
Ekvator Ginesi									2
Sao Tome							1		1
Gabon			2	1					1
Gana	2	2	1	4	2	3	1	10	3
Gine	6	3	1		3	3	2	3	2
Fildişi Sahili	1	5	4	3	1	1	1	1	1
Liberya				1	2				2

⁴⁸ Jasmina Ovcina, Offshore Energy, April 14, 2020, MB: 37 ships boarded, 22 seafarers kidnapped in Q1, 2020, <https://www.offshore-energy.biz/imb-37-ships-boarded-22-seafarers-kidnapped-in-q1-2020/>, (18.04.2020).

Ülke	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nijerya	10	27	31	18	14	36	33	48	35
Senegal							1		
Sierra Leone	1	1	2	1			4		1
Kongo	3	4	3	7	5	6	1	6	3
Togo	6	15	7	2		1		1	3
Toplam	54	62	51	40	31	55	45	82	64

Kaynak: ICC – IMB verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablodan görüleceği gibi saldırı sayısının en fazla olduğu ülke Nijerya olup toplam saldırı sayısına oranı % 54,6'dır.

İstatistik verilerine ilişkin belirtilmesi gereken bir diğer husus da, saldırıların rapor edilmesinin donatanın isteğine ve gönüllülük esasına bağlı olduğundan ve resmi bir gereklilik de bulunmadığından saldırıların tamamının istatistiklerine yansımamıştır. Küçük gemilerin IMB raporlama sisteminden haberdar olmama ihtimali veya yaşadığı saldırıyı raporlayacak imkanlarının bulunmaması buna neden olarak gösterilebilir.

2.2.2. Bölgede Saldırıya Uğrayan Türk Donatanlara Ait Gemilerinin İncelenmesi

Bu bölümde, Gine Körfezi bölgesinde IMO kayıtlarına göre en eskisi 2008'de gerçekleşen ilk saldırı teşebbüsünden araştırmanın tamamlandığı tarih olan 2020 yılı Mayıs ayına kadar Türk Bayraklı ve kolaylık bayrağı taşıyan Türk donatanlara ait gemilere karşı gerçekleştirilen saldırı ve saldırı teşebbüsü olayları, IMO kayıtları ve açık kaynaklardan araştırılarak açıklanmıştır.

2.2.2.1 Verilere İlişkin Genel Açıklama.

Bölgede saldırıya uğrayan veya saldırı teşebbüsüne maruz kalan Türk Bayraklı ve kolaylık bayrağı taşıyan Türk donatanlara ait gemilerin incelenmesinde IMO istatistikleri ve internet haberleri veri olarak kullanılmıştır. IMO istatistiklerinde yer almayan bazı bilgiler açık kaynaklarda yer aldığı gibi, açık kaynaklarda yer alan bazı saldırı bilgileri ise IMO istatistiklerinde yer almamaktadır. Ayrıca IMO istatistiklerinde adı açıklanmayan bazı gemi

isimleri, açık kaynaklarda yer aldığından isimlerinin açıklanmasında sakınca görülmemiştir.

Aşağıda, IMO kayıtlarından ve açık kaynaklardan elde edilen bilgilere göre yapılan 16 saldırıya (*saldırıların ikisi farklı tarihlerde aynı gemiye yapılmıştır*) ilişkin tarih, gemi adı, donatan, bayrak ve saldırı şekli bilgileri; kayıtlarda bulunanlar IMO kayıtlarındaki ifadelerin tercümesi şeklinde, olmayanlar ise dipnotla ilgili habere atıfta bulunulmak suretiyle belirtilmiştir.

2.2.2.2 Saldırılara Ait Bilgiler.

YASA Denizciliğe ait YASA H Mehmet isimli Türk Bayraklı kuru yük gemisi 28 Haziran 2008 tarihinde Gana-Takoradi demir sahasında demirde iken demir zincirinden tırmanarak gemiye çıkmak isteyen bıçaklı bir saldırgan gemi personeli tarafından fark edilerek alarm çalınmasını takiben panikleyerek denize atlamış ve teknede bekleyen diğer iki arkadaşı ile birlikte bölgeden uzaklaşmıştır.

MERCAN Denizcilik Şirketler Grubuna ait Malta bayraklı ALEYNA MERCAN isimli tanker 20 Nisan 2009 tarihinde Nijerya/Onne Limanının 30 mil açığında yol alırken maskeli ve silahlı 8 deniz haydudunun bulunduğu bir sürat motorundan açılan ateşe maruz kalmıştır. Daha sonra saldırganlar gemiye çıkmış, INMARSAT sistemini devre dışı bırakmış ve birinci zabiti esir almıştır. Ana makine silah zoruyla durdurulmuş ve bu esnada içinde iki kişinin daha bulunduğu bir diğer tekne gemiye yanaşmıştır. Saldırganlar gemi kaptanı ve ikinci mühendisi ile birlikte gemideki nakit para ile personele ait değerli eşyaları alarak kaçmışlardır. Kaçırılan iki personel 22 Nisan 2009 tarihinde salıverilmiştir.

SOTRANS Denizciliğe ait DÜDEN isimli Türk bayraklı kuru yük gemisi 27 Haziran 2009 tarihinde Nijerya/Lagos dış demir sahasında demirde olduğu esnada silahlı soyguncular kanca ve halatlarla gemiye çıkmaya teşebbüs etmiş, durumu fark eden gemi personeli alarm vermiş ve saldırganların uzaklaştırmaya çalışılması üzerine saldırganlar tarafından gemiye ateş açılarak açılan ateş sonucu üç gemi personeli yaralanmıştır. Yaralanan personel, tedavi için karaya çıkarılmıştır.

SOTRANS Denizciliğe ait DÜDEN isimli Türk bayraklı kuru yük gemisine (*bir önceki saldırının gerçekleştiği aynı gemi*), 02 Ağustos 2009

tarihinde Nijerya/Harcourt Limanında demirde iken 14 silahlı soyguncu tarafından ateş açılmış, gemi kaptanı hemen demir alarak açık denize doğru yol vermiş ve bölgeden uzaklaşmıştır. Açılan ateş sonucu bir gemi personeli yaralanmıştır.

BİLNAM Denizciliğe ait ÖZAY-5 isimli Türk bayraklı kimyasal tankeri, 25 Mart 2010 tarihinde Nijerya/Lagos demir sahasında sekiz kişilik grubun saldırısına uğramıştır. Gemiye çıkan saldırganlarla yapılan fiziki müdahalede üç gemiadamı yaralanmıştır. Saldırganlar gemiden kaçmadan önce rastgele ateş açmış, gemideki nakit para ile personel ait değerli eşyaları alarak uzaklaşmıştır. Yaralanan personel tedavi maksatlı sahildeki hastaneye sevk edilmiştir.

BİLNAM Denizciliğe ait ÖZAY-6 isimli Türk bayraklı tanker, 2010 yılı Haziran ayında Nijerya açıklarına zodyak botlarla gelen deniz haydutunun saldırısına uğramış⁴⁹, içinde 6-7 kişinin bulunduğu bir zodyak bot sessizce gemiye yaklaştıktan sonra deniz haydutlarından üçü gemiye bırakılarak zodyak bot daha sonra uzaklaşmıştır. Ellerindeki silahlarla tankere tırmanan üç deniz haydutu gemide terör estirmiş ve bazı personeli darp ederek parasını ve değerli eşyalarını çalmıştır.^{50 51}

DÜZGİT Gruba ait Gemi İşletmeciliği tarafından işletilen DUZGİT VENTURE isimli Malta bayraklı kimyasal tankere, 03 Mart 2011 tarihinde Benin/Cotonou Limanının 12,5 mil açığında seyir halinde iken iki teknede bulunan toplam 14 silahlı deniz haydudu yanaşarak gemiye çıkmıştır. Saldırganlar gemi kaptanına gemiyi Gabon'a götürmesini söylemiş, kaptanın yakıtlarının istenen yere gidebilmek için yeterli olmadığını söylemesi üzerine, layter mavnasını beklemek üzere Gabon'un 60 mil açığına gidilmesi talep edilmiştir. Bahsedilen mevkide mavna ile buluşma gerçekleşemediğinden, saldırganlar bu kez laytere yakıt transferi yapmak üzere geminin Nijerya'daki Warri bölgesine doğru sevk edilmesini istemiştir. Transfer için donatan ve bir başka gemi tarafından sürekli yapılan uydu telefonu çağrıları sonucu saldırganlar panikleyerek gemiyi Nijerya/Lagos'a yönlendirmişlerdir.

⁴⁹ Bu saldırı IMO kayıtlarında yer almamaktadır.

⁵⁰ Denizhaber, "Özay-6 Gemisine Korsan Saldırısı", 11.06.2010, <https://www.denizhaber.com/guncel/ozay-6-gemisine-korsan-saldirisi-h22795.html>, (17.03.2020).

⁵¹ Deniz Haber Ajansı, "Özay-6 gemisine korsanların saldırı anı" 26.05.2011, <https://www.denizhaber.net/ozay-6-gemisine-korsanlarin-saldiri-ani-haber-35343.htm> (17.03.2020).

Saldırganlar bazı yerel süratli tekne sahibi ile irtibata geçmiş ve kargoyu çalma planlarından vazgeçerek gemi ve personele ait değerli eşyaları çalarak Badagari limanının üç mil açığında kaptan ve ikinci mühendisi de yanlarına alarak gemiyi terk etmiştir. Daha sonra kaptan ve ikinci mühendisin gemiye dönmesine izin verilmiştir. İki personelde hafif şekilde yaralanmış, gemi köprü üstü ve bazı personel kamaralarında hasar meydana gelmiştir.

PASİFİK Denizcilik Grubuna ait Liberya bayraklı ARAS isimli genel kargo gemisine, 23 Mayıs 2011 tarihinde Gine/Conakry demir sahasında demirde iken 10 silahlı saldırgan tarafından ateş açılmış, saldırganlar gemiye çıkarak mürettebatı tehdit etmiş, gemideki ve personeldeki nakit para ile değerli şahsi eşyaları çalarak kaçmışlardır.

FURTRANS Denizciliğe ait FARUK KAAN isimli Marshall Adaları bayraklı çok maksatlı gemiye, 23 Mayıs 2012 tarihinde Sierra Leone açıklarında içinde 4 bıçaklı saldırganın bulunduğu botla yanaşarak saldırganlar gemiye çıkmıştır. Saldırıda halatlar ve kurtarma botu motoru çalınmış, personel tarafından fark edilerek engel olunmak istenmesi üzerine saldırganlar denize atlayarak kaçmışlardır.

GEDEN Lines'a ait Malta bayraklı COTTON tankerine, 15 Temmuz 2013 tarihinde Gabon/Gentil Limanı açıklarında seyir halindeyken yanaşarak çıkan saldırganlar gemiyi kaçırmış ve 24 personelini rehin almıştır. IMB Deniz Haydutluğu Rapor Merkezince konuyla ilgili tüm yetkililer bilgilendirilmiş ve gelişmelerden haberdar edilmiştir. Tanker, 22 Temmuz 2013 tarihinde Nijerya açıklarında personeline herhangi bir zarar verilmeden serbest bırakılmıştır.

TERSAN Denizcilik Şirketi'ne ait Malta bayraklı kimyasal ürün tankeri BASAT'da 06 Kasım 2014 tarihinde Nijerya'nın 60 mil kadar açığında seyir halinde iken yapılan saldırı sonucu 14 mürettebattan ikisi deniz haydutları tarafından kaçırılmıştır⁵². Uzun namlulu silahlarla gemiye ateş açan deniz haydutları, değerli eşyaları alırken kaçırdıkları iki personel için şirketten fidye istenmiştir.⁵³

GÜNGEN Denizciliğe ait Türk bayraklı OTTOMAN EQUITY tankerine 10 Nisan 2016 tarihinde Nijerya/Brass limanının 72 mil güneydoğusunda, demirleme talimatlarını bekleme esnasında skiff bot ile 7 haydut yaklaşmış,

⁵² Bu saldırı IMO kayıtlarında yer almamaktadır.

⁵³ Dünya Bülteni, "Nijerya'da Türk denizciler rehin alındı", 06.11.2014, <https://www.dunyabulteni.net/afrika/nijeryada-turk-denizciler-rehin-alindi-h313622.html>, (17.03.2020).

uzatılabilir iskele ile gemiye çıkmaya çalışmış, ancak geminin yüksek freeboard'ı nedeniyle gemiye çıkmayı başaramamıştır. Bu esnada gemi tarafından alarm verilmiş, yangın tulumbası devreye alınmış, tüm personel toplanma yerinde toplanmış ve tüm kaportalar kapatılmıştır. Gemi kaptanı, liman terminali ile VHF Kanal-16'dan irtibata geçmiş, ana makineyi çalıştırarak terminale yaklaşmaya başlamıştır. Güvenlik botlarının yaklaşmakta olduğunu fark eden haydutlar teşebbüs edilen saldırı girişimini sonlandırmış ve kaçmıştır.

KAPTANOĞLU Denizciliğe ait PULI isimli Malta bayraklı gemi, 11 Nisan 2016 Nijerya/Harcourt Limanının 118 mil Güney-güneybatısında Abidjan Limanındaki Douala iskelesine intikalde iken, silahlı sekiz deniz haydudunun içinde olduğu sürat botu gemiye yaklaşmıştır. Saldırganlar gemide bulunan nakit para ve personele ait değerli şahsi eşyaları çalarak altı personeli kaçırmıştır. Tanker, emniyetli limana intikale devam etmiş, kaçırılan personelde herhangi bir yaralanma olmamış ve 25 Nisan 2016 tarihinde kaçırılan altı gemi personeli serbest bırakılmıştır.

KADIOĞLU Denizcilik'e ait PAKSOY-1⁵⁴ isimli Türk bayraklı kuru yük gemisine 13 Temmuz 2019 tarihinde Nijerya/Brass limanının 124 mil güneybatısında bulunan gemiye iki sürat botuyla yaklaşan silahlı deniz haydutları gemiye çıkarak gemiyi kaçırmıştır. Donatan, gemiyle temasa geçememiş ve süratle Nijerya yetkililerine haber vermiştir. Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi (IMB PRC), Nijerya yetkilileri tarafından bilgilendirilmiş ve gemi sahibi ile bağlantı kurmuştur. IMB PRC, bölgedeki tüm yerel makamları konudan haberdar etmiş ve Gana Deniz Kuvvetleri Harekât Merkezince geminin yerini tespit etmek üzere bir karakol botu görevlendirilmiştir. 15 Temmuz 2019 tarihinde Gana Deniz Kuvvetleri karakol botu geminin yerini tespit etmiş ve soruşturma için en yakın limana kadar eskortluk etmiştir. Gemiden 10 personelin kaçırdığı rapor edilmiş, 19 Ağustos 2019 tarihinde gemi sahibi tarafından kaçırılan mürettebatın emniyetli şekilde salıverildiği bilgisi teyit edilmiştir.

BEŞİKTAŞ Group'a ait M/T İstanbul isimli Malta bayraklı tankere 25 Aralık 2019 tarihinde Nijerya açıklarında seyir halindeyken deniz haydutları tarafından saldırı teşebbüsü olmuş, sürat botu ile gemiye çıkmaya çalışan

⁵⁴ Saldırıya uğrayan gemi ismi IMO kayıtlarında yer almamakla birlikte açık kaynaklarda sıklıkla yer almıştır.

dokuz deniz haydudu, geminin kaçınma manevraları sonucu başarısız olmuştur. İki kez gemiye çıkmayı deneyen ancak başaramayan deniz haydutları ana gemilerine (mothership) kaçarken, herhangi bir zarar görmeyen mürettebatı ile geminin seyrine devam ettiği öğrenilmiştir.⁵⁵

BEŞİKTAŞ Grup tarafından işletilen ait Halit Bey adlı Malta bayraklı kimyasal tanker 17 Ocak 2020 tarihinde Nijerya Bonny'nin 90 kilometre açığında deniz haydutlarının saldırısına uğramıştır. 20 bin DWT'lik tankere yapılan saldırıyı gemide bulunan güvenlik görevlileri püskürtmüş ve haydutların saldırısında can veya mal kaybı olmamıştır.⁵⁶

2.3. GİNE VE ADEN KÖRFEZİ DENİZ HAYDUTLUĞU KARŞILAŞTIRMASI

2005-2012 yılları arasında Afrika Boynuzunda ve Doğu Afrika sahil sularında deniz haydutluğu oldukça yaygınken daha sonra bu faaliyetler Batı Afrika Gine Körfezi ülkelerinde artış göstermeye başlamıştır.⁵⁷ Afrika'daki deniz haydutluğu olayları dünyanın diğer bölgelerinde gerçekleşen saldırılara göre doğası itibarıyla daha kendine özgüdür. Bu farklılık, olayların sebepleri, tabiatı ve icra tarzından kaynaklanmakta ve kıtanın doğu ve batısı için de benzerlikler olduğu kadar farklı özellikler de taşımaktadır.

Aden ve Gine Körfezi arasındaki benzerlikler deniz haydutluğunun kökeni ve deniz bağlantılı suçlar açısından örtüşürken, farklar ise büyük ölçüde hareket sahası ve icra tarzından kaynaklanmaktadır. 'Eşitsizlik', Aden Körfezi'nde, Gine Körfezi'nde olduğu kadar büyük rol oynamazken, 'yolsuzluk', Aden Körfezi'nde de nedensel bir faktör olmakla birlikte Gine Körfezi'nde daha fazla etkindir.⁵⁸

⁵⁵ Marine Insight, "Pirates Attack On Tanker With 9 Armed Men – Dryad Piracy Incidents Analysis", 25.12.2019, <https://www.marineinsight.com/marine/pirates-attack-on-tanker-with-9-armed-men-dryad-piracy-incidents-analysis/>, (17.03.2020).

⁵⁶ Denizcilik Dergisi, "Türk gemisine Nijerya'da saldırı", 17.01.2020, <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-gemisine-nijeryada-saldiri/>, (17.03.2020).

⁵⁷ Mandanda, Ping, s.40.

⁵⁸ Mandanda, Ping, s.40.

2.3.1. Saldırıların Yeri Açısından Karşılaştırma

Somali'deki deniz haydutları sıklıkla açık denizlerde Hint Okyanusunun deniz ticaret hatlarında saldırılarını gerçekleştirirken, Gine Körfezi bölgesindeki saldırılar ise genellikle gemiler uluslararası sular veya bölge sularında seyir halinde/demirde iken ithal edilen rafine petrolün tahliyesini veya ihraç edilecek ham petrolün yüklenmesini beklerken gerçekleşmektedir.⁵⁹

Aşağıdaki tabloda Somali Bölgesi'nde gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırılarının en yüksek olduğu dönem olan 2008-2012 yıllarını kapsayan 7 yıllık döneme ilişkin bölgesel ve oransal istatistik yer almaktadır.

Tablo 3: 2008-2014 yılları arasında Aden Körfezi'nde teşebbüs edilen ve gerçekleştirilen saldırıların yerleri ve uluslararası sularda gerçekleşen saldırı oranı

Saldırı Bölgesi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Uluslararası (U/A) Sular	48	204	168	209	42	13	1
Kara Suları	8	15	2	10	11	4	1
Liman	5	3	2	4	8	3	1
Toplam	61	222	172	223	61	20	3
U/A sulardakilerin toplam saldırıya oranı (%)	78	92	98	94	67	65	33

Kaynak: IMO deniz haydutluğu verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Aşağıdaki tabloda ise Gine Körfezi Bölgesinde son 10 yıllık dönemde gerçekleştirilen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının gerçekleştiği yerler gösterilmiştir. Görüleceği üzere U/A sularda gerçekleştirilen saldırıların toplam saldırılara oranı Somali bölgesinin oranından çok daha düşüktür.

⁵⁹ Mandanda, Ping, s.41,45.

Tablo 4: 2010-19 yılları arasında Gine Körfezi'nde teşebbüs edilen ve gerçekleştirilen saldırı yerleri ve uluslararası sularda gerçekleşen saldırı oranı

Saldırı Bölgesi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
U/A Sular	10	19	25	27	16	10	33	25	35	23
Kara Suları	19	20	15	6	15	3	4	6	21	26
Liman	18	22	24	21	14	22	25	17	25	18
Toplam	47	61	64	54	45	35	62	48	81	67
Oran (%)	21	31	39	50	36	29	53	52	43	34

Kaynak: IMO deniz haydutluğu verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Konu yer açısından karşılaştırıldığında belirtilmesi gereken bir diğer husus; özellikler Nijerya'da meydana gelen deniz haydutluğu faaliyetlerinin coğrafya açısından karayla olan bağlantısının daha fazla olduğudur.⁶⁰

Batı Afrika ülkelerinin Somali'ye nazaran temel egemenlik haklarına sahip olması, uluslararası deniz unsurlarının bölgede görevlendirilmesini kısıtlamaktadır. Batı Afrika'daki sahilgar ülkelerin deniz ve liman güvenlik kontrolleri kendi yasal yetkileri altında olup Somali'dekinden farklıdır. Somali tabanlı deniz haydutluğunun engellenmesi için ise Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyince (BMGK) verilen yetki çerçevesinde uluslararası aktörlerce devriye/kontrol görevleri yapılmaktadır. Bölgede görev yapan NATO (Okyanus Kalkanı Harekâtı⁶¹ - *sonlandırılmadan önce*), AB – Atalanta Harekâtı⁶² ve ABD

⁶⁰ Niels Rottier, "On Ever-Higher Seas and at Bay, Why maritime piracy soars in the Gulf of Guinea and plunges in Somalia", (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Leiden: Leiden Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Hollanda. 2016.

⁶¹ Okyanus Kalkanı Harekâtı (Operation Ocean Shield- OOS), NATO'nun 2008 yılında başlayan ve Aden Körfezi ile Somali açıklarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin engellenmesine yönelik bir harekât olup, harekât ile bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarının caydırılması, ticari trafiğin korunması ve genel güvenlik seviyesinin artırılması amaçlanmıştır. Harekât süresince NATO üyesi ülkelerin deniz unsurları bölgede karakol faaliyetleri icra etmiş ve saldırı sayısının iyice azalması sonucunda 2016 yılı sonu itibarıyla harekât tamamlanmıştır. <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>, (04 Ekim 2019).

⁶² AB Deniz Gücü tarafından 2008 yılında başlanan harekât ile; Dünya Gıda Programı ve Afrika Birliği Somali Görevi adına görevli gemiler ile diğer korunmasız deniz ticari trafiğinin korunması, bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin caydırılması, engellenmesi ve bastırılması, Somali açıklarındaki balıkçılık faaliyetlerinin gözetlenmesi ve bölgedeki deniz güvenliği ve yetenek geliştirme faaliyetlerinin güçlendirilmesine katkı sağlayan diğer uluslararası organizasyonların desteklenmesi amaçlanmıştır. <https://eunavfor.eu/mission/>, (06 Ekim 2019).

öncülüğünde gerçekleştirilen Birleşik Görev Kuvveti – (CTF) 151⁶³ unsurları tarafından deniz haydutluğunun engellenmesine ve bölgedeki ülkelerin deniz güvenliği alanındaki yeteneklerinin geliştirilmesine yönelik faaliyetler icra edilmektedir. Ayrıca faaliyetler kapsamındaki koruma görevleri ile, içinde Rusya, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin de olduğu bazı devletlere ait deniz unsurlarınca 'Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridorunda (Internationally Recommended Transit Corridor - IRTC)' yoğun deniz trafiğinin emniyetli şekilde akması için bölgede görev yapmaktadır⁶⁴.

2.3.2. Saldırıların Amacı ve İcra Tarzı Açısından Karşılaştırma

Saldırıların amacı açısından ele alındığı ve Somali örneğine bakıldığında; saldırıların yoğun olduğu dönemlerde buradaki deniz haydutlarının odak noktası, fidye maksadıyla gemilerin ve mürettebatının kaçırılarak daha sonra geminin, kargonun ve/veya mürettebatın karşılığında alacakları fidye için yapılacak pazarlıklar süresince rehin tutulması olmuştur. Gine Körfezi örneğinde ise, bölge ülkelerinin merkezi hükümetlerinin, sınırlı da olsa karakol faaliyetleri icra eden sahil güvenlik unsurlarının ve liman polislerinin bulunması nedeniyle buradaki deniz haydutlarının kaçırdıkları gemi ve mürettebatını uzun süreli saklama imkanının Somali'ye nazaran daha az olduğunu belirtmek gerekir⁶⁵. Dolayısıyla, Gine Körfezi'nde olduğu gibi özellikle petrol ve petrol ürünleri olmak üzere kargonun çalınması Somalili deniz haydutlarınca benimsenen bir yöntem olmamıştır⁶⁶.

Nijerya gibi bölgedeki petrol zengini ülkelerde çalışan yabancı petrol şirketlerinin personelini fidye için kaçırma şeklinde başlayan ve daha sonra deniz haydutları tarafından seyir halindeki-demirdeki gemilerin yakıt kaçakçılığına dönüşen⁶⁷ Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetleri, 2018 yılı için ele alındığında saldırıların; kargosu veya fidye için gemiyi veya gemi mürettebatını kaçırma şeklinde yoğunlaştığı görülmektedir.

⁶³ Birleşik Görev Kuvveti 151, 13 Ocak 2009 tarihinden itibaren deniz haydutluğuna karşı harekât icra etmek maksadıyla Birleşik Deniz Kuvvetleri emrinde teşkil edilmiş olup Türk Deniz Kuvvetleri K.İğınca uygun periyotlarda CTF-151 emrinde bir fırkateyn görevlendirilmesi yapılmakta veya gruba komuta edilmektedir. https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=19&dil=1&ctf=1, (18.03.2020).

⁶⁴ Mandanda, Ping, s.51.

⁶⁵ Mandanda, Ping, s.47.

⁶⁶ Otto, s. 207.

⁶⁷ Mandanda, Ping, s.42.

7-9 Ekim 2019'da Abuja/Nijerya'da gerçekleştirilen Küresel Deniz Güvenliği Konferansında da (Global Maritime Conference-2019 - GMSC-19) bahse konu değişim TOTAL temsilcisi tarafından yapılan sunumda da teyit edilerek, 2018 yılı öncesi Nijerya MEB'i dışındaki deniz haydutluğu saldırılarının tamamının yasa dışı yakıt kaçakçılığı şeklinde gerçekleşmekte iken Nijerya sularındaki deniz aktivitelerinde artan koruma faaliyetleri nedeniyle 2018 yılı başından itibaren kaçırma ve fidye isteme şekline dönüştüğü ve deniz haydutlarının 'yumuşak' olarak tabir ettiği silahlı güvenlik ve eskortu olmayan hedeflere yöneldiği belirtilmiştir.⁶⁸

Ayrıca saldırıların büyük bölümünün Nijeryalı deniz haydutlarınca gerçekleştirilmiş olmasına sebep olarak, Nijer Deltasının saldırganların faaliyetlerini yürüterek kaçırılan kişileri sakladığı güvenli bölge olması gösterilmiştir.⁶⁹

Somali ve Gine Körfezinde fidye için kaçırılan gemi personelinin rehin tutulma süreleri incelendiğinde ise fark; Somali'de rehinelerin ortalama 6 ay⁷⁰ tutulurken, Batı Afrika'da günler/haftalar içinde serbest bırakılmasıdır.

Konu saldırıların icra tarzı açısından ele alındığında ise, Somali'de geçmişte sıklıkla yaşanan saldırıların şiddet seviyesi, (kayıtlı ölüm ve kötü muamele oranlarına bakıldığında) daha düşük iken, Gine Körfezi'ndeki saldırıların şiddeti, Somali'dekine oranla daha yüksek olup dövme, işkence ve öldürmeye kadar gidebilen bir yapıdadır.

2.3.3. Saldırıların Denizcilik Sektörü ve Küresel Deniz Ticaretine Olan Etkisi Açısından Karşılaştırma

Deniz yoluyla nakliye ve küresel pazarlar açısından konu ele alındığında, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetleri, dünyanın en önemli su yollarından birisi olan Süveyş Kanalı yoluyla yapılacak mal ve sanayi ürünlerinin akışını engellerken, Gine Körfezi ise, ABD'nin %30 ve Avrupa'nın %40'lık petrol pazarı ihtiyacını karşılama kapasitesine sahip bölgeye/bölgeden yapılacak petrol pazarını olumsuz yönde etkilemektedir.

⁶⁸ GMSC-19, 2.gün panel-8, TOTAL temsilcisi Gilles Chalancon tarafından yapılan sunum, https://drive.google.com/drive/folders/1_j1XPRuVzWmiyFgrMA5d7FokZ8Tk-oG_, (03.04.2020).

⁶⁹ Joubert, s.10.

⁷⁰ Tumbarska, "Maritime Piracy and Armed Robbery Evolution in 2008-2017", s.20.

Denizcilik sektörü açısından ele alındığında, Akdeniz'den Hint Okyanusuna Süveyş Kanalını kullanarak gidecek gemiler için Aden Körfezi'nin her iki nokta arasındaki en kısa yol olması sebebiyle, Afrika Boynuzu'nun, Gine Körfezi'ne göre uluslararası denizcilik nakliye rotaları açısından daha fazla hayati etkisi bulunmaktadır. Bununla birlikte, Gine Körfezi'ne ve Gine Körfezi'nden deniz yoluyla yapılan ticaretin ise sadece Batı Afrika ülkeleri ile yapıldığı ve büyük çoğunlukla petrol ve petrol ürünlerini kapsadığı ancak bunun miktarının da ABD ve Avrupa enerji ihtiyacı açısından hatırı sayılır miktarda olması sebebiyle Nijerya'da yaşanacak bir problemin, küresel petrol talebini etkileme ve dünya enerji pazarının kritik bir parçasını zayıflatma potansiyeli olduğu belirtilmektedir.⁷¹

2.3.4. Saldırıların Zamanı Açısından Karşılaştırma

Somalili deniz haydutlarının saldırıları, genellikle Muson dönemi (Haziran -Eylül arası) bitimine denk gelen ve denizin sakin olduğu dönemde artarken, Gine Körfezi'ndeki saldırılarda mevsimsel şartlara bağlı keskin ayırım söz konusu değildir. Somali Körfezi'nde gerçekleştirilen saldırıların meteorolojik ve mevsimsel açıdan inceleyen bir araştırmaya göre, saldırıların büyük bölümünün (% 94), deniz durumunun 4 ve daha az (dalga yüksekliği 2,5 metrenin altında) olduğunda gerçekleştirildiği, yaz dönemi musonunda oluşan kaba denizlerde nadiren saldırı gerçekleştiği ancak kış musonunda oluşan süratli rüzgar ve dalga yüksekliğinin Hint Okyanusunda gerçekleşen saldırılar için çok da caydırıcı olmadığı belirtilmiştir.⁷²

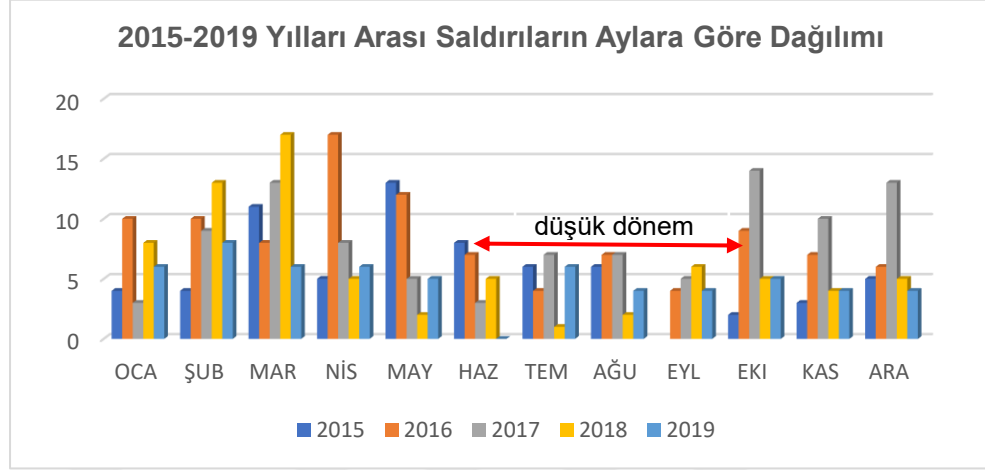
Yapılan yazın taramasında Gine Körfezi'nde gerçekleştirilen saldırılardaki hava ve deniz şartlarına ilişkin akademik bir araştırmaya rastlanmamakla birlikte, GMSC-19'da TOTAL temsilcisi tarafından yapılan sunumda 2015-2019 yılları arasında gerçekleştirilen saldırılar göz önüne alındığında mevsimsel olarak en çok saldırının Nisan ayında gerçekleştiği ve saldırı yoğunluğunun Haziran ile Eylül ayları arasında diğer aylara göre daha az yoğun olduğu belirtilmiştir.⁷³

⁷¹ Duncan Cook, Sally Garrett, Somali Piracy and the Monsoon, Weather, Climate, and Society 5, no. 04.10.2013, pp. 309-316

⁷² Cook, Garrett, s. 309.

⁷³ GMSC-19 2.gün panel-8 brifing 'TOTAL' temsilcisi Gilles Chalancon tarafından yapılan sunum https://drive.google.com/drive/folders/1_j1XPRuVzWmiyFgrMA5d7FokZ8Tk-oG_, (18.03.2020).

Şekil 3: 2015-19 Yılları Gine Körfezi'ndeki Saldırıların Aylara Göre Dağılımı



Kaynak: GMSC-19'da TOTAL temsilcisiince yapılan sunum Türkçe 'ye çevrilerek oluşturulmuştur.

Ayrıca saldırıların gün içindeki yapılış zamanı ile ilgili olarak gündüz veya gece durumu fark etmemekte ancak gemi adamlarının kaçırılması genellikle karanlıkta gerçekleşmektedir.⁷⁴

Tablo 5: 2015-19 Yılları Gine Körfezi'ndeki Saldırıların Aylara Göre Dağılımı

	OCA	ŞUB	MAR	NİS	MAY	HAZ	TEM	AĞU	EYL	EKİ	KAS	ARA
2015	4	4	11	5	13	8	6	6	0	2	3	5
2016	10	10	8	17	12	7	4	7	4	9	7	6
2017	3	9	13	8	5	3	7	7	5	14	10	13
2018	8	13	17	5	2	5	1	2	6	5	4	5
2019	6	8	6	6	5	0	6	4	4	5	4	4

Kaynak: 2019 GMSC-19'da TOTAL temsilcisi tarafından yapılan sunumdaki tablo, konferans tarihinden sonraki aylar IMO verileriyle güncellenerek oluşturulmuştur.

⁷⁴ BMP West Africa, Best Management Practices to Deter Piracy, and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea, March 2020, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/BMP%20West%20Africa.pdf>, (08.04.2020).

2.3.5. Hukuki Açıdan Karşılaştırma

Deniz haydutluğu faillerine karşı kanunların uygulanması açısından her iki bölgede farklılıklar mevcuttur. Bunlardan ilki, Somali'deki yargı sistemi ve kolluk kuvvetlerinin yetersizliği sebebiyle deniz haydutluğuna karşı uluslararası toplumca görevlendirilerek bölgede görev yapan görev kuvvetleridir. Oysa Nijerya adalet sisteminde bu tip bir koalisyon gücünün bölgede görevlendirilebilmesine olanak sağlayacak manevra alanı bulunmamaktadır.⁷⁵

Doğu Afrika'da 2009 yılı sonrası Somalili deniz haydutluğu şüphelilerinin yargılanması için gönüllü olan ülkeler (Tanzanya, Kenya, Seyşeller gibi) kendi iç hukuk sistemlerine BMDHS deniz haydutluğu hükümlerini uyarlamıştır. Mauritius'un 2011 ve Somali'nin de 2012 yılında deniz haydutluğu ile ilgili yasal düzenlemeler yapması sonrası bu beş ülke mahkemeleri, Somali sularından kendi sularına doğru gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin davalarda yargı sorumluluğunu almakla birlikte, cezalandırma sistemi ülkeler arasında farklılık göstermektedir.⁷⁶

Batı Afrika'daki deniz haydutluğunun durumu ile ilgili olarak ise; çalışan bir hukuk sistemi ile büyükçe bir donanmaya sahip olmakla birlikte Nijerya henüz BMDHS'nin deniz haydutluğu ile ilgili hükümlerini kendi iç hukuk sistemine uyarlamamıştır. Bölge ülkelerinden Fildişi Sahili, Gana ve Togo kanunlarında, karasularında işlenen deniz haydutluğu suçlarına karşı 10 yıldan başlayarak ölüm cezasına kadar olan bir yelpazede cezalar öngörülmeyle birlikte bu hükümler BMDHS madde 101'dekinden farklıdır.⁷⁷

Hukuki açıdan farklı olan bir diğer konu ise, özel güvenlik şirketlerinin kullanımıdır. Somali yasalarına göre gemilerde SÖGGP bulundurulmasında bir sakınca yokken, Gine Körfezi'nde silahlı güvenlik görevlileri bölgede sadece belirlenen yerlerden alınıp-bırakılabilmekte ve yetkili (Uluslararası kabul görmüş) kurumsal güvenlik şirketleri yerine ilgili ülke donanması unsurlarından oluşmaktadır. Konuyla ilgili detaylar 3. bölümde verilmiştir.

⁷⁵ Nigerian Versus Somali Piracy: Eight Differences You Need to Know 18.11.2013 by Major Bryan Abell, USMCR, Stanford University, International Policy Studies <https://gcaptain.com/nigerian-versus-somali-piracy-eight-differences-you-need-to-know/>

⁷⁶ Mandanda, Ping, s.46.

⁷⁷ Mandanda, Ping, s.46.

Gine Körfezi ile Batı Hint Okyanusunda gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetlerinin karşılaştırılmasına ilişkin tablo aşağıdadır. ⁷⁸

Tablo 6: Gine Körfezi ile Batı Hint Okyanusu Deniz Haydutluğu Karşılaştırması

	Gine Körfezi	Batı Hint Okyanusu
Öncelikli Mevki	- Karasuları/MEB - Bazı saldırılar açık denizde	- Açık deniz (<i>high seas</i>) - Somali suları
Hedef Alınan Gemiler	- Sıklıkla demirdeki gemiler - Kıyıya yakın kesim	- Transitteki gemiler - Açık sular (<i>open seas</i>)
Ana Faaliyetler	- Gemiye/kargoya el koyma - Yakıt kaçakçılığı - Mürettebat/gemi soyulması - Adam kaçırma / fidye	- Adam kaçırma ve fidye isteme
Model	- Çalınan mlz. satılması/ kullanılması - Fidyegasp	- Fidyegasp
Zarar Verilen Sektör	- Petrol endüstrisi - Sahildar ekonomiler - Kaçırılan ya da hedef alınan mürettebat	- Küresel ticaret yolları - Sahildar ekonomiler - Kaçırılan mürettebat
Şiddet Seviyesi	- Genellikle yüksek	- Sınırlı
Altyapı Yetenekleri	- Yerel altyapı ve pazarlarla entegre ve sofistike - Çalınan malz. için pazara erişim - İşleme, depolama ve tekrar satış için liman tesislerine erişim - Para aklama imkanlarına erişim	- Yerel özellikte - Kaçırılan gemiler için emniyetli demir yerleri - Yüksek oranda yerelleşmiş güç yapısı - Kar yerel olarak harcanır
Bölgesel Dz. Güv.Kapasitesi	- Görece gelişmiş (Nijerya, Gana)	- Gelişmemiş (Somali)
Uluslararası İlgil Alanları	- Sektörel (petrol ekonomisi) - Yerelleşmiş (sahildar ekonomiler)	-Çok sektörlü (küresel ticaret rotaları) - Küreselleşmiş

Kaynak: GMSC-19'da, 'Safe Seas' temsilcisi tarafından yapılan sunumun ilgili kısmı, yazar tarafından çevrilerek oluşturulmuştur.

⁷⁸ GMSC-19 2.gün panel-8 brifing 'Safe Seas' temsilcisi Tim Edmunds tarafından yapılan sunum https://drive.google.com/drive/folders/1_j1XPRuVzWmiyFgrMA5d7FokZ8Tk-oG_, (18.03.2020).

2.4. GİNE KÖRFEZİ DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ENGELLENMESİNE YÖNELİK ÇABALAR VE İNİSİYATİFLER

Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesine yönelik geliştirilen yerel, bölgesel ve uluslararası çabalar ve inisiyatifler sürdürülmektedir. Bahse konu faaliyetlere ilişkin bilgiler bu bölümde ele alınmıştır.

2.4.1. Yerel ve Bölgesel Organizasyonların Çabaları

Donanmalar ve sahil güvenlikler temel olarak farklı ancak birbirini tamamlayıcı bir role sahiptir. Donanmaların öncelikli ilgi alanı ulusal savunma iken, sahil güvenlik; daha ziyade deniz polisliği, deniz yoluyla işlenen suçların (*yasa dışı uyuşturucu ticareti, yasa dışı balıkçılık, denizlerin kirletilmesi vb.*) önlenmesi ve toplum emniyeti ile ilgilenir⁷⁹. Konu Afrika için ele alındığında; Afrika deniz güvenlik güçlerinin görev alanının büyük bölümü; kanun uygulaması, çevre koruma ve sahilgar ülkelerin karasuları ile MEB'lerindeki deniz emniyetinin sağlanmasına yönelik sahil güvenlik görevleri olarak ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda deniz kazalarına müdahale ve insani yardım da görevleri arasındadır.⁸⁰

Deniz güvenlik güçlerinin görevleri denizde dolaştırdıkları gemilerle yakından ilgilidir. Uluslararası sularda dolaşan donanma unsurları savaş fonksiyonlarına yönelik eğitimler icra ederken, sahil güvenlik unsurlarından da arama kurtarma faaliyetleri ile kıyı sularında karakol faaliyetleri yapmaları beklenir. Ancak detayları aşağıda açıklanacağı şekilde Batı Afrika ülkelerinin deniz güvenlik güçlerinin sınırlı imkân- kabiliyetleri ile bunu gerçekleştirmesi olanaksızdır. Bu nedenle bölgedeki deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik bazı bölge ülkeleri ve ülkelerin oluşturduğu toplulukların bölgesel çabaları aşağıda detaylandırılmıştır.⁸¹

⁷⁹ Augustus Vogel, "Africa Security Brief A Publication of the Africa Center for Strategic Studies - Navies versus Coast Guards: Defining the Roles of African Maritime Security Forces", Aralık 2009, <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB02EN-Navies-versus-Coast-Guards-Defining-the-Roles-of-African-Maritime-Security-Forces.pdf>, (16.03.2020).

⁸⁰ Vogel, s.3.

⁸¹ Vogel, s.5.

2.4.1.1. Yerel abalar

Bölge ülkelerinden Nijerya ve Senegal hariç çoğu ülkenin gerçek anlamda bir deniz kuvveti bulunmadığı gibi Nijerya hariç kendi harp gemilerini inşa imkânı da yoktur. Deniz unsurlarının büyük bölümü dış tedarik, hibe (özellikle ABD Sahil Güvenliği tarafından) veya satın alma şeklinde gerçekleştiğinden yedek parça ve bakım yapacak personel yetersizliği, gemilerin bakım-tutum ve idamesini güçleştirmektedir.⁸²

Sahra altı Afrika'da en güçlü donanmaya sahip Nijerya'nın 25000 personel ve kabaca 200 platformu mevcut olup, platformlarının yetenekleri, sayısı ile orantısız şekilde teknolojik açıdan yetersizdir. Halen Nijerya, deniz unsurlarının yeteneklerini artırma konusundaki çabalarına devam etmekle birlikte, eğitim ve bakım-tutum konularındaki yetenekler buna ayak uyduramamıştır. Düşen petrol fiyatlarından kaynaklanan finansal sorunların konuya etkisinin olduğu değerlendirilmektedir. Nijerya donanması tedarik çabalarını, ülkenin MEB'inde varlık gösterme ve buradaki platformlarını koruyarak deniz haydutluğuyla mücadelele yönelik 'açık deniz' ve Boko Haram'a karşı 'kıyı' devriye botlarına yönlendirmiş ve bu kapsamda 2018 yılında altısı Fransız yapımı hücumbot, on adedi de daha küçük karakol botu olmak üzere toplam 16 devriye gemisi tedarik etmiştir.⁸³

Ayrıca Nijerya donanması 2016 yılından itibaren Gine Körfezi açıklarında artan deniz haydutluğu saldırıları ile mücadele çabalarını iki kat artırmış ve bu kapsamda "Tsare Teku" ve "Tsare Teki II" harekâtları icra edilmiştir⁸⁴.

Nijerya'da deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında 2019 yılında gerçekleşen iki çalışmadan ilki deniz emniyeti, gemi adamlarının standartları ve güvenlikle ilgili idari konuların ele alındığı 'Nijerya Denizcilik İdaresi ve Emniyet Kurulu (NIMASA)' tarafından tüm Nijerya deniz alanının koordineli şekilde gözetlenmesi projesi olan 'Entegre Güvenlik ve Suyollarının Korunması Altyapı Projesi (Deep Blue)'dir. Projeye ait komuta merkezi 2019

⁸² Vogel, s.6.

⁸³ Sandaj Badri-Maharaj, "Nigeria's Naval Power – Reviving capacity after prolonged decline" July-December 2018, Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Anayses, Institute for Defence Studies and Analysis, Africa Trends, <https://idsa.in/africatrends/nigeria-naval-power-040419>, (16.03.2020).

⁸⁴ Al Safina Security, 11.08.2016, <https://alsafinasecurity.com/nigeria-navy-launches-operation-tsare-teku-ii-to-check-pirate-attacks-on-merchant-ships/>, (16.03.2020).

yılı Ağustos ayında açılmış olup bahse konu proje ile gelecek dönemde Nijerya sularının 7/24 gözetlenerek deniz haydutluğu saldırılarının azaltılması planlanmaktadır.⁸⁵ Diğer çalışma ise, Nijerya hükümetince imzalanan ‘Seyir Emniyeti için Deniz Haydutluğu ve diğer Deniz Saldırıların Önlenmesi’ beyannamesidir.⁸⁶ Bahse konu gelişme, Nijerya’nın deniz haydutluğuyla mücadelesi açısından olumlu bir adım olarak görülmektedir.

Sonuç olarak; Nijerya’nın deniz güvenliğini sağlamak adına yeteneklerini geliştirme çalışmaları bulunmakla birlikte genel anlamda Batı Afrika ülkeleri deniz güvenlik güçleri, deniz güvenliği alanında karşılaştıkları tehditleri tamamıyla bertaraf edebilecek imkân ve kabiliyetten yoksundur. Dolayısıyla bölgedeki deniz haydutluğu ile mücadele için yerel unsurların yanı sıra bölgesel ve küresel organizasyonların da desteğine ihtiyaç bulunmaktadır.

2.4.1.2. Bölgesel Çabalar

Ülkeler bazında deniz güvenliğini sağlamak için yeterli imkân bulunmaması, bölge ülkelerini ortak hareket etmeye zorlamış ve konuyla ilgili dolaylı veya direkt olarak deniz güvenliğinin iyileştirilmesine yönelik inisiyatifler geliştirilmiştir. Bahse konu inisiyatifler aşağıda incelenmiştir.

2.4.1.2.1. Afrika Birliği

Afrika Birliği İcra Komitesi, deniz güvenliğine ilişkin ilk kararını 2003 yılında daha sonra da 2007 yılında ‘deniz emniyeti ve güvenliği’ konusunda stratejiler geliştirme ihtiyacını ortaya koyan konferanslarda almıştır.⁸⁷

2009 yılındaki Cibuti Anlaşmasını takiben deniz güvenliği konuları Afrika Birliği yapıları içerisinde daha büyük çaplı gündem konusu olmaya başlamış, ve aynı yıl kıtadaki tüm ülkelerin ulaştırma bakanları, gemilerin emniyetinin sağlanmasına yönelik ‘Deniz Emniyeti, Güvenliği ve Afrika’da

⁸⁵ PM News Nigeria, 18.08.2019, <https://www.pmnewsnigeria.com/2019/08/18/nimasa-opens-command-centre-for-deep-blue-project/>, (16.03.2020).

⁸⁶ Stable Seas-Programme of One Earth Future, 2019 “Maritime Security Index-Piracy&Armed Robbery”, https://stableseas.org/sites/all/themes/stability/stability_sub/data/issue-area-briefs/Piracyarmedrobbery.pdf, 16.03.2020.

⁸⁷ Otto, s.227.

Deniz Çevresinin Korunmasına yönelik Durban Kararlarını⁸⁸, uygulama planı ile birlikte kabul etmiştir.

2010 yılında 'Deniz Güvenliği ve Emniyeti Uzmanlar Çalıştayı: İstikrarlı, Emniyetli ve Temiz Afrika Deniz Ortamına Doğru' Etiyopya'nın başkenti Addis Ababa'da icra edilmiştir. Maksudı; deniz stratejisi beyanının kabulü için tartışma zemini oluşturmaktır.⁸⁹ 2011 yılında taslak stratejinin oluşturulmasına yönelik bir ekip kurulmuş ve görev müteakip yıl tamamlanmıştır. Danışmanların teklifi ve Afrika Birliği yapıları içinde devam eden tartışmalar 'Afrika Bütünleşik Deniz Stratejisi 2050'de (kısa adı ile AIMS 2050⁹⁰) bir araya getirilmiştir.

İlaveten AIMS 2050'de bölgedeki petro-piracy hususlarını da içerecek ve kökeni, arz/talep konularına da vurgu yapacak şekilde 'Enerji Güvenliği Stratejisi' geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğunu ifade edilmiştir.⁹¹

2.4.1.2.2. ORADET

Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu - ORADET (The Economic Community of Central African States-ECCAS), Orta Afrika'da 11 üye ülke⁹² tarafından oluşturulan bir topluluk olup genel olarak amacı, bölgesel ekonomik iş birliğinin artırılmasıdır. Kolektif özerkliğin kazanılması, vatandaşlarının yaşam standartlarının yükseltilmesi ve uyumlu bir iş birliği ile ekonomik istikrar sağlamak diğer amaçları arasındadır.

Bu amaçlara ulaşabilmek için gerçekleştirilmesi hedeflenen konular ise; üye ülkeler arasında ithalat/ihracata eşit etkisi olan gümrük ve diğer ücretlendirmelerin iptali, harici ortak gümrük tarifelerinin belirlenmesi ve korunması, üçüncü ülkelere karşı ticari politikalar oluşturulması ve değişik alanlardaki (*eğitim, kültür, bilim ve teknoloji vb.*) faaliyetlerde uyumun

⁸⁸ Afrika Birliği, "Deniz Emniyeti, Güvenliği ve Afrika'da Deniz Çevresinin Korunmasına Yönelik Durban Kararları", 12-16 Ekim 2009, Durban, Güney Afrika, https://au.int/sites/default/files/documents/30853-doc-durban_resolution_1.pdf, (08.04.2020).

⁸⁹ Otto, s.227.

⁹⁰ Hedefleri arasında, Afrika deniz alanındaki güçlüklerle ilgili ülkelerin yeteneklerini de iyileştirecek kapsamlı bir anlayış ve yetenek geliştirme hedefleri ile teknik ve finans desteğini de kapsayan bir plan ortaya koymak gibi konular bulunmaktadır.

⁹¹ Otto, s.228.

⁹² Angola, Burundi, Kamerun, Orta Afrika Cumhuriyeti, Çad, Kongo, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Ekvatoryal Gine, Gabon, Ruanda ve Sao Tome ve Principe.

sağlanmasına yönelik milli politikalar geliştirilmesi gibi konulardır.⁹³ Örgütün kuruluş bildirgesinde⁹⁴ deniz haydutluğuna veya daha genel anlamda deniz güvenliğine yönelik spesifik bir madde bulunmamakla birlikte, enerji güvenliği ve güvenlik alanındaki hukuki düzenlemelere ilişkin hususlar yer almaktadır.

2.4.1.2.3. BADET

Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu - BADET (Economic Community of West African States - ECOWAS)⁹⁵ Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu, kültürel ve jeopolitik bağları ve ortak ekonomik çıkarları olan 15 Batı Afrika ülkesinden⁹⁶ oluşan bir topluluktur. Merkezi Abuja-Nijerya'da bulunan topluluğun öz görevi; bölgede ekonomik entegrasyonu teşvik etmektir.

Topluluk, kuruluşundaki beklentilerin üzerinde faaliyetlerde bulunarak her ne kadar ekonomik birlik oluşturma çabaları yavaş ilerlese de bugün küresel olarak tanınan bir topluluk haline gelmiştir.

Bölgedeki deniz güvenliği sorunları 2011 yılına kadar çoğunlukla Nijerya'nın egemenliğindeki sularda meydana geldiğinden ve topluluk da sorunları bir iç mesele gibi gördüğünden bölgesel bir oluşum çabası öne çıkmamıştır. Fakat 2011'in ikinci yarısından sonra ilk planda Nijerya'da faaliyet gösteren deniz haydutlarının Togo, Benin, Fildişi Sahili gibi diğer bölge ülkelerinin sularında faaliyetlerini genişletmesiyle sorun Nijerya'nın sorunu olmaktan çıkıp bölgesel hale gelmiş ve bölgesel girişim zorunluluğu oluşmuştur. Bu kapsamda, 2014 yılında gerçekleştirilen BADET ülkeleri zirvesinde 'BADET Deniz Stratejisi' kabul edilerek aşağıda Şekil-3 ve Şekil-4'te 'E Bölgesi' olarak gösterilen bölge oluşturulmuş ve 2015 yılı Mart ayında Benin'in başkenti Kotonu'da 'Çok Uluslu Deniz Koordinasyon Merkezi' kurulmuştur.

⁹³ United Nations Economic Commission for Africa, "Regional Economic Communities ECCAS - Economic Community of Central African States", <https://www.uneca.org/oria/pages/eccas-economic-community-central-african-states>, 16.03.2020.

⁹⁴ International Democracy Watch, Treaty Establishing the Economic Community of Central African States, [http://www.internationaldemocracywatch.org/attachments/476_ECCAS%20Treaty%20\(English\).PDF](http://www.internationaldemocracywatch.org/attachments/476_ECCAS%20Treaty%20(English).PDF), (15.04.2020).

⁹⁵ "Basic Information", Economic Community of West African States(ECOWAS) resmi internet sitesi, <https://www.ecowas.int/>, (16.03.2020).

⁹⁶ Benin, Burkina Faso, Yeşil Burun Adaları (Cape Verde), Fildişi Sahili, Gambiya, Gana, Gine, Gine Bissau Cumhuriyeti, Liberya, Mali, Nijer, Nijerya, Senegal, Sierra Leone, Togo

2.4.1.2.4. BADET Bütünleşik Deniz Stratejisi

Afrika Birliği'nin 2050 Bütünleşik Deniz Stratejisini takiben BADET, kıtasal yerine bölgesel odaklı benzer bir dokümanın yazılmasına yönelik bir süreci başlatmıştır. BADET'in deniz stratejisi, Afrika Birliği stratejisinde olduğu gibi bölgenin iç suyolları ve göllerini de kapsayacak şekilde deniz alanındaki fırsatlara odaklanmıştır. Bir başka benzerlik ise, BADET'in stratejisinin de deniz güvenliğini riske eden yolsuzluk ve sosyal dışlanmışlık gibi kara kaynaklı konuları içermemesidir. Strateji, bölgesel bilgi paylaşımının geliştirilmesi ve daha etkin hukuki sistemlerin inşası gibi hususları da kapsamaktadır.⁹⁷

2.4.1.2.5. Gine Körfezi Komisyonu (GKK)

Deniz alanlarının yönetiminde bölge ülkeleri arasında koordinasyon ve bilgi paylaşımını hedefleyen Komisyon, 2001 yılında Gabon/Libreville'de kurularak 2007'de aktif hale gelmiş olup sekiz üyesi⁹⁸ bulunmaktadır. Oluşum ile deniz sınırları üzerine çıkabilecek sorunların çözümü için bölgesel danışma mekanizmalarının etkin hale getirilmesi hedeflenmiştir.

Komisyon, ortak çıkarları savunmak, diyalog, uzlaş, arkadaşlık bağı, dayanışma ve beraberlik temeline dayalı barış ve sosyo-ekonomik gelişime katkıda bulunmak üzere Gine Körfezine sınırı olan ülkeler arasında kalıcı bir kurumsal iş birliği çerçevesi oluşturmaktadır. Kamerun ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti, GKK'ye 2008'de katılmıştır. Komisyona üyelik, diğer Gine Körfezi ülkelerine de ülkelere açıktır.⁹⁹

Komisyonun amacı; üye ülkeler arasında iş birliği ve gelişim için müzakere çerçevesini oluşturarak sınırların belirlenmesi ve başta MEB olmak üzere üye ülkelerin sınırları içerisindeki tabi kaynakların ekonomik ve ticari kullanımından kaynaklanan sorunlar ile güvenlikle sorunlarının önlenmesidir.¹⁰⁰

⁹⁷ Jacobsen & Nordby, s.12.

⁹⁸ Angola, Kongo, Gabon, Nijerya, Sao Tome ve Principe, Kamerun, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Ekvator Ginesi.

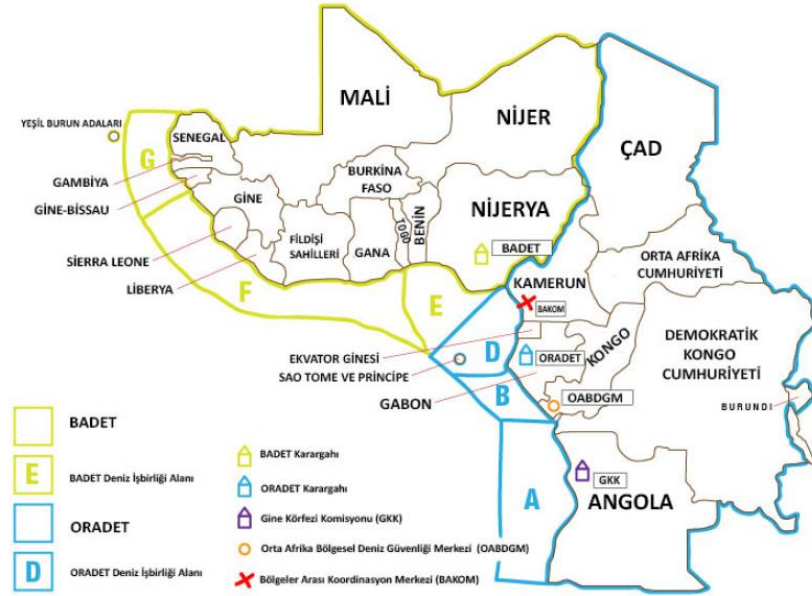
⁹⁹ The Gulf of Guinea Commission, "The Gulf of Guinea Commission Region of Peace and Security", <https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>, (16.03.2020).

¹⁰⁰ Friedrich Ebert Stiftung, Treaty On The Gulf Of Guinea Commission, <https://library.fes.de/pdf-files/iez/01974/appendix.pdf>, (15.04.2020).

2.4.1.2.6. Yaunde Davranış Kuralları ve Mimarisi

Yaunde Davranış Kuralları, bölgedeki deniz haydutluğu, gemilere karşı silahlı soygun, yasa dışı balıkçılık ve deniz alanında meydana gelen diğer yasa dışı faaliyetlerle ilgili sorunları ele almak üzere 2013 yılında 25 Batı ve Orta Afrika ülkesi tarafından imzalanmış olup ilgili ülkeler ve denizalanı sınırlamalarının gösterimi Şekil-2'dedir. Bahse konu anlaşmanın hükümlerinden biri de, anlaşmanın hukuki olarak bağlayıcılığının etkinliğini gözden geçirmeyi esas alır.¹⁰¹

Şekil 4: Yaunde Mimarisi Harita Gösterimi



Kaynak: Hatice Eke, BİLGESAM makale, 2016.

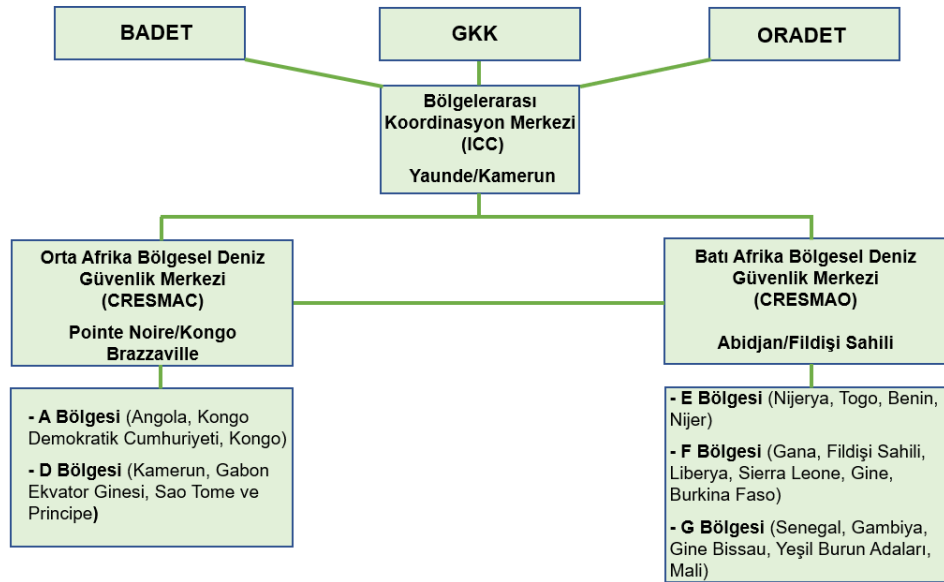
Haziran 2013'de ORADET, BADET ve GKK üyesi ülkelerin devlet başkanlarının katılımıyla Kamerun'un başkenti Yaunde'de düzenlenen zirvede, Merkez ve Batı Afrika'da deniz haydutluğu, silahlı soygun ve yasa dışı faaliyetlerle mücadele konusunda bir yasa kabul edilmiş ve örgütler arasındaki koordinasyonun sağlanması için 'Bölgeler Arası Koordinasyon Merkezi'

¹⁰¹ Safet4Sea, "IMO reviews maritime security code of conduct", August 2017, <https://safety4sea.com/imo-reviews-maritime-security-code-of-conduct/>, (16.03.2020).

kurulması kararlaştırılmıştır. Bu sayede katılımcı devletler deniz güvenliği sorunlarıyla mücadelede iş birliğinde anlaşılmıştır.¹⁰²

Yaunde Mimarisi Bölgeler arası Koordinasyon Merkezini (Interregional Coordination Centre - ICC), içermekte olup, koordinasyon ve bilgi paylaşımı yapısı Orta Afrika Bölgesel Deniz Güvenliği Merkezi (*Regional Maritime Security Centre for Central Africa-CRESMAC*) ve Batı Afrika Bölgesel Deniz Güvenliği Merkezi (*Regional Maritime Security Centre for West Africa-CRESMAO*) arasındaki bağlantıyı sağlar. Sahil bölgesi ise, 5 Deniz Çok Uluslu Koordinasyon Merkezi (*Maritime Multinational Coordination Centres-MMCC*) tarafından koordine edilen 5 operasyonel deniz bölgesini ihtiva eder.¹⁰³

Şekil 5: Yaunde Mimarisi Şema Gösterimi



Kaynak: Yazar tarafından, <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/07/2017-07-MSS-Cameroon-Atonfack-EN.pdf> sitesindeki şema çevrilerek oluşturulmuştur.

¹⁰² African Union Website, Summit of Heads of State and Government on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea, 25 Haziran 2013, <https://au.int/fr/node/27463>, (18.03.2020).

¹⁰³ Cyrille Serge Atonfack Guemo, Naval Commissioner Technical Advisor to the Defense Minister Africa Center for Strategic Studies, Inter-Regional Coordination for Maritime Security başlıklı sunum, Yaoundé / July 11 –14, 2017, <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/07/2017-07-MSS-Cameroon-Atonfack-EN.pdf>, (08.04.2020).

2.4.2. Uluslararası Çabalar ve İnisiyatifler

Gine Körfezi'ndeki deniz güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunmak üzere başta IMO olmak üzere uluslararası organizasyonlar ile bazı uluslarca gösterilen çabalar, alınan tedbirler ve icra edilen faaliyetlerden aşağıda bahsedilmiştir.

2.4.2.1. BM ve IMO Tarafından Alınan Tedbirler

BM'nin bir organı olarak çalışan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Emniyet Komitesi'nin (Maritime Safety Committee-MSC) 71. oturumu sonrası 16 Haziran 1999 tarihli ve 'Gemilere Karşı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun' başlıklı sirküleri ile, IMO tarafından daha önce aynı konuda icra edilen bölgesel seminer ve çalıştaylarda alınan tavsiye kararlarının gözden geçirilmiş hali, özellikle deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinden etkilenen üye ülke hükümetlerince uygun bulunduğu takdirde hayata geçirilmek üzere yayınlanmıştır.¹⁰⁴

Daha sonra aynı dokümanın revize edilmiş hali¹⁰⁵ yine MSC'nin 73. oturumu sonrası 20 Haziran 2001 tarihinde, üçüncü revizesi¹⁰⁶ 29 Mayıs 2002 tarihinde 75. oturum sonrası yayınlanmış ve son olarak revize edilen hali ise 86. oturum sonrası 23 Haziran 2009 tarihinde isim değiştirilip¹⁰⁷ (*Gemilere karşı deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi ve bastırılması için donatanlar ve işleyenler ile gemi kaptanları ve mürettebatına rehber*) yayınlanarak, yayınlanan her doküman kendinden öncekileri yürürlükten kaldırmıştır.

BMGK, 30 Ekim 2011'de çıkardığı 2018 numaralı karar ile uluslararası seyir, güvenlik ve bölgedeki ülkelerin ekonomik gelişmeleri için tehdit teşkil eden Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun konusundaki kaygılarını belirtmiş ve 30 Ağustos 2011 tarihinde konuyla ilgili yapılan beyanata¹⁰⁸ atıfta bulunarak, konuyla ilgili kalıcı bir çözümün önemini

¹⁰⁴ IMO MSC/Circ.622/Rev.1

¹⁰⁵ IMO MSC/Circ.622/Rev.2

¹⁰⁶ IMO MSC/Circ.622/Rev.3

¹⁰⁷ IMO MSC.1/Circ.1334

¹⁰⁸ BM Güvenlik Konseyi basın açıklaması, 30.08.2011.

Bahse konu açıklamada; Güvenlik Konseyi üyelerinin Gine Körfezindeki deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun vakaları ile rehin alma raporlarındaki artış ile bunun bölgedeki güvenlik, ticaret ve ekonomik faaliyetlere olan etkisi hakkındaki endişeleri ifade edilerek tehdidin bertaraf

vurgulamıştır. Ayrıca, Gine Körfezi ülkelerinin devlet başkanlarının bir araya gelerek bölgesel organizasyonlar olan BADET, ORADET ve GKK vasıtasıyla kapsamlı müdahale planına yönelik olarak yerel hukuk ile ilgili düzenlemeler, bilgi paylaşımı ve operasyonel koordinasyon mekanizmalarının geliştirilmesi konularını da içerecek şekilde ayrıntılı bir strateji oluşturulmasının önemine dikkat çekmiştir.¹⁰⁹

Yine BMGK'nin 2012 yılında aldığı 2039¹¹⁰ sayılı karar ile; 30 Ağustos 2011 sayılı Güvenlik Konseyi beyanatına ve 31 Ekim 2011 tarihli Konsey kararına atıfta bulunularak, bir önceki karardakilerden farklı olarak, desteklendiği belirtilen bölgesel organizasyonlara, Batı ve Orta Afrika Deniz Organizasyonu (Maritime Organization for West and Central Africa - MOWCA), ORADET, Orta Afrika Bölgesel Deniz Güvenliği Merkezi (CRESMAC) ve bölgedeki Çok Uluslu Koordinasyon Merkezleri (ICC) ilave edilmiştir. 2013'te ise IMO'nun 'Batı ve Orta Afrika'da Sürdürülebilir Deniz Güvenliği Uygulama Stratejisi'¹¹¹, konuyla ilgili programlı IMO çalışmalarının çerçevesini çizmiştir.

IMO Kurulunun Aralık 2013'teki 28. oturumunda Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu, gemilere karşı silahlı soygun ve yasa dışı faaliyetlerin önlenmesine yönelik 1069(28)¹¹² sayılı karar oy birliği ile kabul edilmiştir. Karar ile, bölge ülkelerine uluslararası ve bölgesel organizasyonlarla iş birliği yapması, deniz haydutluğu, gemilere karşı silahlı soygun ve yasa dışı faaliyetlerin engellenmesine yönelik tüm faaliyet ve teşebbüslerin derhal durdurulması için uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde mümkün olan tüm tedbirlerin alınması ve kaçırılan gemiler ile rehin tutulan personelinin koşulsuz şekilde zarar verilmeden serbest bırakılmasına yönelik çağrıda bulunulmuştur. Karar ile anı zamanda, IMO Batı ve Orta Afrika Fonuna finans desteği

edilebilmesine yönelik kapsamlı bir strateji geliştirilmesinde bölgesel koordinasyon ve liderliğin önemi vurgulanmıştır. Bildiride ayrıca konuyla ilgili liderlik rolünün bölgesel kurumlar ve ülkeler olduğu ve uluslararası topluluğun, bölge ülkeleri ile BADET, ORADET ve diğer ilgili kurumları desteklemesinin uygun olacağı belirtilmiştir.
<https://www.un.org/press/en/2011/sc10372.doc.htm>, (16.03.2020).

¹⁰⁹ BM Güvenlik Konseyi Kara No: 2018 (Afrika'da Barış ve Güvenlik), <http://unscr.com/en/resolutions/2018>, (16 Nisan 2019).

¹¹⁰ BM Güvenlik Konseyi Kara No: 2018 (Batı Afrika'da Barışın Güçlendirilmesi) <http://unscr.com/en/resolutions/2039>, (16.04.2019).

¹¹¹ IMO, "Implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa", April 2017, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/WCA%20Strategy_English_April%202017.pdf, (16.03.2020).

¹¹² IMO Resolution A.1069(28)

sağlanması tavsiyesinde bulunulmuş ve fona Japonya, Çin, Norveç, Nijerya ve Birleşik Krallık katkı sağlamıştır.

Ayrıca IMO tarafından, ilki 2009 yılı şubat ayında, dünya denizcilik sektörünün değişik alanlarında çalışan kuruluşlarının¹¹³ desteği ile Somali tabanlı deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik tecrübelerden elde edilen tedbirlerin yer aldığı 'En İyi Yönetim Uygulamaları (Best Management Practices-BMP)' yayınlanmıştır. Daha sonra doküman geliştirilerek 2009 Ağustos ayında ikinci, Haziran 2010'da üçüncü, Ağustos 2011'de dördüncü ve Haziran 2018'de halen yürürlükte olan 5. versiyonu yayınlanmıştır.

Her ne kadar 'En İyi Yönetim Uygulamaları', 'Somali tabanlı' deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesine yönelik olsa da 2016 yılı Haziran ayında, dokümanın 4. versiyonunun Gine Körfezi'ndeki eylemler için de kullanılabilecek kısımlarına atıfta bulunularak 'Gine Körfezi Bölgesindeki Deniz Haydutluğundan Korunmak için Donatanlar, İşletenler ve Gemi Kaptanları Rehberi versiyon 2'¹¹⁴ IMO tarafından yayınlanmıştır. Daha sonra 2018 yılında yine bazı denizcilik endüstrisi kurumlarının¹¹⁵ katkısıyla 10 bölümden oluşan ve eklerinde deniz haydutluğu faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı bölgelere ilişkin kısımların yer aldığı 'Şirketler, Gemi Kaptanları ve Gemi Adamları için Küresel Deniz Haydutluğunu Önleme Rehberi'¹¹⁶ yayınlanmıştır. Bahse konu dokümandan istifade ile de halen bölgede seyir yapacak gemiler için çok önemli ve faydalı bilgilerin yer aldığı 'Gine Körfezi Bölgesindeki Deniz Haydutluğundan Korunmak için Donatanlar, İşletenler ve

¹¹³ Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (International Association of Independent Tanker Owners - INTERTANKO), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping - ICS), Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council - BIMCO), Uluslararası Gaz Tankeri ve Terminal Operatörleri Topluluğu (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators - SIGTTO), Uluslararası Kuruyük Gemi Donatanları Birliği (International Association of Dry Cargo Ship Owners - INTERCARGO), Uluslararası Koruma ve Tazmin Klüpleri Grubu (International Group of Protection and Indemnity Clubs - IGP&I), Kruvaziyer Hatlar Uluslararası Birliği (Cruise Lines International Association - CLIA), Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (International Union of Marine Insurers - IUMI), Birleşik Savaş Komitesi (Joint War Committee - JWC), Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau - IMB), Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi (Maritime Security Centre Horn of Africa - MSCHOA), Birleşik Krallık Deniz Ticareti Organizasyonu (UK Maritime Trade Organisation - UKMTO Dubai), Deniz İrtibat Bürosu (Maritime Liaison Office - MARLO)

¹¹⁴ Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (Version 2, June 2016), http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/GOG_Guidelines_V2_June_2016.pdf, (16.03.2020).

¹¹⁵ BIMCO, ICS, IFSMA, IGP&I, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERMANAGER and OCIMF

¹¹⁶ IMO, "Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers", June 2018, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp_low_17-07-18.pdf, (16.03.2020).

Gemi Kaptanları Rehberi' güncellenerek versiyon 3 olarak yine 2018 yılında yayınlanmıştır.¹¹⁷

Son olarak, 2020 Mart ayında, 'En İyi Yönetim Uygulamaları Batı Afrika' adı altında, ICS, BIMCO, IGP&I Clubs, INTERCARGO, INTERTANKO ve OCIMF kuruluşlarınca hazırlanan ve 7 bölüm ile 9 Ek'ten oluşan bir doküman yayınlanmış olup, gemilerin ve gemiadamlarının Gine Körfezi sularında deniz güvenliği vakalarının kurbanı olmamalarına, seyir planı hazırlığına, saldırıları tespit, sakınma, ve rapor usullerini belirlemeye yardımcı olmak üzere hazırlanan yayında, belirtilen tavsiyelere uyulmasının gemiadamlarının güvenliğine büyük katkı sağlayacağı ifade edilmiştir.

2.4.2.2. ICC – IMB Tarafından Alınan Tedbirler

IMB, ICC'nin deniz alanındaki her türlü suç ve yasa dışı eylemle mücadele konusunda uzmanlaşmış birimdir. IMO'nun 1981'de kabul edilen A 504 (XII) numaralı kararının 5 ve 9. maddelerinde¹¹⁸; deniz alanındaki yolsuzluklarla mücadelede, ülkelere, konuyla ilgili taraflara ve organizasyonlara birbirleriyle ve IMB ile iş birliği tavsiyesinde bulunmuştur. IMB'nin temel görevi uluslararası ticaretin bütünlüğünü korumaktır.

Deniz alanındaki suçların önlenmesine yardımcı olmanın yanı sıra IMB kendisine denizcilik sektörü ve sektör çalışanlarının eğitimini de görev addetmiştir. Bu kapsamda gemi ve liman güvenliği de dahil düzenli kurs ve eğitim programları mevcuttur. IMB'nin temel uzmanlık alanlarından bir diğeri ise deniz haydutluğunun önlenmesidir. Bu konudaki çabasını 24 saat esasına göre çalışan Kuala Lumpur/Malezya'da bulunan Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi¹¹⁹ sayesinde dünya çapındaki deniz yollarında gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarının sıcak olduğu bölgelerle ilgili yerel makamlara uyarılar yayınlayarak farkındalık artırılmakta ve bu bilgiler IMO ile de paylaşılmaktadır.

¹¹⁷ Safety4sea, "Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region (Version 3, June 2018)", https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/06/Intercargo-Guidelines-for-Owners-Operators-and-Masters-for-protection-against-piracy-and-armed-robbery-in-the-Gulf-of-Guinea-region-2018_06.pdf, (16.03.2020).

¹¹⁸ IMO Resolution A.504(XII) Barratry, Unlawful Seizure of Ships and Their Cargoes and other Forms of Maritime Fraud, adopted on 20 November 1981, [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.504\(12\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.504(12).pdf), (08.04.2020).

¹¹⁹ International Chamber of Commerce (ICC), Piracy Reporting Center, <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>, (16.03.2020).

2.4.2.3. ABD Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar

ABD'nin, ABD Afrika Komutanlığı (AFRICOM) üzerinden 2010'dan bu yana Gine Körfezi'nde daimî bir varlığı bulunmaktadır. Bahse konu komutanlık tarafından finanse edilen 'Obangame Ekspres' Tatbikatı, yerel iş birliğinin geliştirilmesi, denizde durumsal farkındalık, bilgi paylaşımı ile denizden kaynaklanan yasa dışı faaliyetlerin önlenmesine yönelik olarak, Gine Körfezi ve Batı Afrika ülkelerinin ortak yeteneklerinin geliştirilmesi maksadıyla icra edilen bölgesel bir tatbikattır.

ABD Avrupa-Afrika Deniz Kuvvetleri, ABD 6. Filosu ve ABD Afrika K.lığının kapsamlı stratejisinin bir parçası olan tatbikatta, Afrika kuvvetleri ve uluslararası ortakların işbirliği ile deniz güvenliği alanındaki konular ele alınmaktadır. Tatbikatın hedefleri arasında; bölgesel deniz kuvvetleri unsurlarını, gözetleme, arama-kurtarma ve gemiye çıkma (boarding) alanlarında eğiterek deniz güvenliğini güçlendirmek ve deniz haydutlarının saldırıları ve kaçakçılık faaliyetlerine karşı daha etkin mücadele edilmesini sağlamaktır.¹²⁰ Tatbikat, hem deniz hem de karada icra edilmekte olup kara kısmında, sahildeki harekât merkezlerinin etkinliği tecrübe edilirken¹²¹ zaman zaman Türk Deniz Kuvvetlerine bağlı personel de tatbikata eğitmen olarak katılmaktadır¹²². Eğitimlerle, katılımcı unsurların çok uluslu birleşik görev kuvvetinin bir parçası olarak deniz haydutluğu ile mücadele, denizde denetim, yasadışı göç ve enerji güvenliği konularında karşılıklı çalışabilirliğinin geliştirmesine çalışılmaktadır.

Bunun yanı sıra ABD, 2006 yılından bu yana Afrika İş birliği İstasyonu¹²³ (Africa Partnership Station-APS) programı çerçevesinde bölgedeki yerel askeri personel ile sahil güvenlik ekiplerine terörle mücadele,

¹²⁰ Deniz Haber Ajansı, "Gine Körfezi'nde deniz haydutlarına karşı ABD destekli tatbikat başladı", Mart 2019, <https://www.denizhaber.net/gine-korfezinde-deniz-haydutlarına-karsi-abd-destekli-tatbikat-basladi-haber-87319.htm>, (16.03.2020).

¹²¹ "Exercise Obangame Express 2018 Starts", US Department of Defence, 30.03.2018, <https://www.defense.gov/Newsroom/News/Article/Article/1480881/exercise-obangame-express-2018-starts/>, (16.03.2020)..

¹²² Tarih ve katılımcı bilgileri 'Türkiye Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar' kısmında detaylandırılmıştır.

¹²³ Afrika İş Birliği İstasyonu, Afrika Deniz Kuvvetleri K.lığının deniz güvenliğine ilişkin ortaklık programı olup amacı; artan denizde durumsal farkındalık, müdahale yetenekleri ve altyapı imkanları ile deniz emniyet ve güvenliğinin inşasıdır. Program sayesinde, Afrika'daki ortaklık ülkelerinin iç ve karasuları ile MEB'indeki deniz güvenliği yeteneklerinin güçlendirilmesi için faaliyetler icra edilmektedir.

deniz önleme harekâtları, arama kurtarma operasyonları gibi alanlarda da eğitim desteği sunmaktadır. Program çerçevesinde binlerce Afrikalı askeri personele denizcilik, arama-kurtarma harekâtı, hukuk uygulamaları, tıbbi hazırlık, çevre yönetimi ve küçük tekne bakımı gibi konularda eğitimler verilmiştir.¹²⁴

Son olarak, 2019 yılında Apapa/Nijerya'da Nijerya hükümetince inşa edilen bina, ABD hükümetince donatılarak Nijerya donanması ve Gine Körfezi ülkelerinin personeline denizde durumsal farkındalık eğitimi verilen bir merkeze dönüştürülmüştür.¹²⁵

2.4.2.4. AB Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar¹²⁶

AB'nin Gine Körfezi Stratejisi ile; bölgedeki deniz gözetlemesinin iyileştirilmesi, milli kurumların geliştirilmesi, bölgesel ekonominin canlandırılması ile bölgesel iş birliğinin güçlendirilmesi gibi dört temel alandaki konular hedeflenmiştir. AB stratejisinin, deniz haydutluğu ve Gine Körfezinde deniz güvenliği alanında yaşanan sorunların kökeni ile ilgilenen az sayıdaki dokümanlardan biri olduğu iddia edilmektedir.¹²⁷

AB'nin bölgedeki deniz güvenliğine katkıları 2009 yılında çalışmalarına başlanan ve 2013'te ilan edilen 'Gine Körfezi'nde Kritik Deniz Yolları Programı' ile başlamış olup program ile; özellikle deniz yollarının güvenliğini sağlamak için yedi sahil dar Afrika ülkesinin (Benin, Kamerun, Ekvatoryal Gine, Gabon, Nijerya, São Tomé ve Príncipe ile Togo) sahil güvenlik ekiplerine eğitim desteği vermek ve ülkeler arasında bilgi paylaşım ağı oluşturarak bölge güvenliğine katkı sağlamak hedeflemiştir.¹²⁸

¹²⁴ Gerard J Clifford Jr., "Somali piracy and anti-shipping activity messages: Lessons for a Successful Counterpiracy Strategy", Yayınlanmış Doktora Tezi, Henley-Putnam University June 2014, s.139.

¹²⁵ "West African navies to cross borders in pursuit of criminals", Stop Illegal Fishing, (14.03.2019), <https://stopillegalfishing.com/press-links/west-african-navies-to-cross-borders-in-pursuit-of-criminals/>, (16.03.2020).

¹²⁶ European Union External Action, "EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea", 29.10.2018, https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en, (16.03.2020).

¹²⁷ European Union External Action, "EU Strategy on the Gulf of Guinea", Council of the European Union, Foreign Affairs Council meeting Brussels, 17.03.2014, https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf, (16.03.2020).

¹²⁸ European Union, "New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea", January 2013, https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm, (16.03.2020).

2014 yılında AB, Yaunde süreci ile uyumlu Gine Körfezi stratejisini kabul etmiş, müteakiben de AB'nin Gine Körfezi Stratejisinin uygulanmasına rehberlik etmek üzere '2015-2020 Dönemi Eylem Planı' yürürlüğe sokulmuştur. 2018 yılında yayınlanan ve AB'nin küresel stratejisinin uygulanmasına katkı sağlayan 'AB Deniz Güvenliği Stratejisi Eylem Planı' Gine Körfezine özel belirlenmiş faaliyetlerin bulunduğu bir bölümü de içermektedir. Eylem planında, Gine Körfezi Stratejisi ve Eylem Planının uygulanmasına ve Yaunde Mimarisi çerçevesinde milli ve bölgesel çabaların desteklenmesine devam edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca plan ile, AB'nin bölgedeki projelerinin koordinasyonunu sağlanırken, diğer bölgesel ve uluslararası inisiyatifler de desteklenmektedir. Strateji ve takip eden 'Eylem Planı' vasıtasıyla AB, deniz güvenliği ve organize suçlarla mücadeledeki zorlukların aşılması çabalarını desteklemeyi hedeflemektedir. Eylem planında öngörüldüğü gibi AB özellikle; BADET, ORADET ve GKK gibi bölgesel organizasyonlar ve ülkelerle düzenli temaslar geliştirerek bölgesel deniz stratejilerine katkıda bulunmayı planlanmıştır.¹²⁹

AB, Gine körfezinde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırıları ve bağlantılı olarak kaçırılan gemi adamlarına yönelik tehditlerin deniz ve karadaki uzantılarının önlenebilmesi için, bölgedeki ülkeler arasında iş birliğinin ve bölgesel organizasyonların güçlendirmek üzere, BADET ve ORADET gibi bölgesel organizasyonlarla iş birliğini sürdürmekte ve BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC)¹³⁰ Küresel Deniz Suçları Programı gibi anahtar roldeki uluslararası kurumlarla ortaklaşa çalışmaktadır.

AB, Gine Körfezindeki deniz güvenliğinin geliştirilmesine kararlı olup bölgedeki sahilgar ülkelerin yerel kabiliyetlerinin iyileştirilmesine aktif destek sağlamaktadır. Böylece, yetenek geliştirmeyi hedef alan program ve proje setleri, Güvenlik ve 'Barışa Katkı Sağlayan Enstrümanlar' ve 'Avrupa Gelişim

¹²⁹ Council of the European Union, "Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020" https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_gulf_of_guinea_action_plan_2015-2020.pdf, (16.03.2020).

¹³⁰ BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi (BMUSO) yasa dışı uyuşturucu ve uluslararası suçla mücadelede küresel bir aktör olup BM'nin terörizmle mücadele programının uygulanmasına da liderlik yapmaktadır. Küresel Deniz Suçları Programı BMUSO'ne etkin destek sağlamakta ve üye ülkelere denizdeki ulus aşırı organize suçlarla mücadeleye yardımcı olmakta ve bu maksatla yıllık toplantılar düzenlemektedir. Program, Atlantik Okyanusu ve Gine Körfezinde yeryüzü gözlem verileri sağlayan AB Kopernik programı ile iş birliği içinde bölgedeki birçok bölgesel otorite ile ilişkiler kurarak deniz güvenliğinin geliştirilmesine katkı sağlamaktadır.

Fonu' gibi fonlarla desteklenmekte, bu da Gine Körfezi Stratejisi ve yürürlükteki eylem planının etkinliğini artırmaktadır.¹³¹

2.4.2.5. Çin Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar

Çin büyükelçisi Lin Jing, Nijerya'nın, Çin'in Afrika'daki en büyük yatırım destinasyonu, ikinci en geniş ihraç pazarı olan ülke ve Afrika'da en fazla ticaret ortaklığı yaptığı üçünü ülke konumunda olduğunu ifade etmiştir¹³². Bu nedenle Nijerya ve diğer ülkelerdeki Çin yatırımlarına ve halkına olabilecek güvenlik tehditleri Çin için büyük önem arz etmekte ve deniz güvenliği merkezde olmak üzere güvenlik alanındaki mücadelelerin gelecek yıllarda Çin'in önemli önceliği olacağı belirtilmektedir.¹³³

Çin, dünyadaki diğer deniz güçleri gibi istikrarlı deniz hatlarına bağımlı olmasından ve 2008 yılından itibaren deniz haydutluğu saldırılarının Afrika'nın doğusundan batısına kayması ile birlikte, deniz haydutluğu ile mücadele konusundaki rolünü tekrar gözden geçirmiş ve gelecek yıllarda bu konuyla ilgili olası katkıları konusunda çalışma başlatmıştır.¹³⁴

Çin, Gine Körfezinde deniz haydutluğu ile mücadele alanındaki uluslararası iş birliği oluşumlarında aktif olarak yer almakta ve aynı zamanda ilgili ülkelerdeki kapasite artırma çalışmalarına destek vermektedir. Bu açıdan Çin, kendi güvenlik çıkarlarını savunmak üzere Afrika Birliği'ne¹³⁵ kıtadaki güvenlik tehditlerini etkisiz hale getirmek için yardımcı olmaktadır.¹³⁶

¹³¹ EU, European Commission, International Cooperation and Development, Peace and security https://ec.europa.eu/international-partnerships/priorities/peace-and-security_en, (17.04.2020).

¹³² Bassey Udo, What you need to know about currency swap between Nigeria, China, 02.06.2018, <https://www.premiumtimesng.com/business/business-news/270723-explainer-what-you-need-to-know-about-currency-swap-between-nigeria-china.html>, (08.04.2020).

¹³³ Jian Yang, "China's Security Challenges: Priorities and Policy Implications", The National Institute for Defence Studies, p.159, http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/joint_research/series5/pdf/5-10.pdf, (17.03.2020).

¹³⁴ Andrew S Erickson, Austin M Strange, "The National Interest, Piracy's Next Frontier: A Role for China in Gulf of Guinea Security?" December 2013, <https://nationalinterest.org/commentary/piracy%E2%80%99s-next-frontier-role-china-gulf-guinea-security-9533?page=0%2C1>, (17.03.2020).

¹³⁵ Afrika'da politik, sosyal ve ekonomik entegrasyonun sağlanması, kalkınmanın hızlandırılması, barış ve istikrarın korunması amacıyla 1963'te kurulan, merkezi Etiyopya/Addis Ababa'da bulunan 55 üyeli bir örgüttür.

¹³⁶ Giacomo Morabito, "Russian International Affairs Council, The Gulf of Guinea, the Increase of Maritime Piracy is a Wake-up Call to Chinese Economics", May 2016, <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-gulf-of-guinea-the-increase-of-maritime-piracy-is-a-wake/>, (16.03.2020).

Çin Afrika İş Birliği Forumu'nun (Forum on China Africa Cooperation-FOCAC)¹³⁷ üç yılda bir düzenlenen, sonuncusu 2018 yılında Pekin'de yapılan ve 2019-2021 yılları için Eylem Planının¹³⁸ görüşüldüğü zirvesinde, Batı Afrika ülkelerindeki güvenlik meselelerine kuvvetli vurgu yapılmış ve Gine Körfezindeki deniz haydutluğu ile mücadeleye konusundaki kararlılık belirtilmiştir. Yine toplantıda, Çin devlet Başkanı Xi Jinping, 'Çin-Afrika Barış ve Güvenlik Fonu'nun oluşturulacağı bilgisini vermiş ve Kuşak-Yol Projesi (Belt and Road Initiative-BRI)¹³⁹ kapsamında 50 güvenlik yardım programının olacağını bildirmiştir.

Ayrıca Çin Donanmasına ait bir fırkateyn, 2018 yılı Mayıs ayında Gine Körfezindeki deniz haydutluğunun engellenmesi için organize edilen Eku Kugbe adlı tatbikata iştirak etmiştir.¹⁴⁰

2.4.2.6. Fransa Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar

Fransa 1990'dan beri Gine Körfezinde 'Corymbre' serisi deniz harekatları vasıtasıyla varlık göstermektedir. Harekât, bölgede deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik bir enstrüman olmanın yanı sıra aynı zamanda Fransız deniz unsurlarının bölgede bayrak göstermesi ve tatbikat/eğitimler icra etmesinin de bir vasıtası olarak kabul edilmektedir. Ayrıca harekât, bölgede kriz zamanlarında meydana gelebilecek doğal afet kurtarma veya Fransız vatandaşlarının tahliyesi gibi görevleri de icra etmek

¹³⁷Trade Law Centre, "Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021)" September 2018, <https://www.tralac.org/news/article/13451-forum-on-china-africa-cooperation-beijing-action-plan-2019-2021.html>, (17.03.2020).

¹³⁸ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021)", September 2005, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1593683.shtml, (17.03.2020).

¹³⁹ Temel amacı Asya-Avrupa hattındaki önemli ekonomiler arasında bir ulaştırma altyapısı, ticaret ve yatırım bağlantısı kurmak olan girişim, küresel ekonomiye ivme kazandıracak dönüşümün tarihi bir adımı olarak nitelendirilmektedir. Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı hedefleyen proje ile kara ve demir yolları ile limanlar ve enerji nakil hatlarını içeren milyarlarca dolarlık altyapı yatırımı hedeflenmektedir. Proje ile ayrıca, bu bölgelerdeki ulaşım, telekomünikasyon, enerji ve diğer altyapı ağlarının inşası ve birbirine entegre edilmesi, yeni projeler için kredi ve sermaye imkanlarının sağlanması, bölgeler arası gümrük ve vergi koordinasyonu ile birlikte ticaret ve yatırım fırsatlarının yeniden canlandırılması öngörülmektedir. Türkiye dahil 65'ten fazla ülkenin ekonomik ve kültürel hayatına canlılık kazandırılmasını hedefleyen Kuşak ve Yol girişiminin, dünya nüfusunun üçte ikisini ve dünya gayri safi yurt içi hasılasının üçte birini kapsayacağı düşünülmektedir.

¹⁴⁰ Precious Igbonwelundu, "Maritime Security Review, Nigeria hosts Eku Kugbe drill", 31.05.2018, <http://www.marsecreview.com/2018/05/nigeria-hosts-eku-kugbe-drill/>, (16.03.2020).

maksadıyla destek gücü olarak kullanılmaktadır. Harekate katılan gemi sayısı zamanla değişiklik göstermekte ve Portekiz, İspanya ve Belçika gibi bazı diğer Avrupa ülkeleri de zaman zaman harekate katılmaktadır.¹⁴¹

Fransa'nın bölgedeki yetenek geliştirme programlarına katkısı, daha ziyade bölgesel sahil güvenlik güçlerinin inzibat görevleri konusundaki eğitimini kapsamakta olup bu maksatla Ekvator Ginesi'nde bir deniz akademisi kurmuştur.

Fransa bölgedeki eski kolonilerine ikili programlar ile destek sağlarken aynı zamanda kendi ekonomik çıkarlarını korumak üzere bölgedeki devamlı varlığını pekiştirecek belirli projelere de katılım sağlamaktadır. Bunlardan bir tanesi 2011 yılında 3 yıllığına oluşturulan ASECMAR (Association Pour la Sécurité Maritime- Deniz Güvenliği Birliği) isimli ve Benin, Gana ve Togo'nun milli deniz güvenliği stratejilerini geliştirirken hem sivillere hem de güvenlik güçlerine eğitim sağlayarak bu yeteneği komşular arasında daha geniş çaplı iş birliği için kullanmayı hedefleyen bir projedir. Nijerya, Fildişi Sahilleri ve Gana'da projeye dahil edilmiştir.¹⁴²

Fransa ayrıca 2013 yılında Yaunde Kodu ülkelerinin deniz güvenliği alanındaki iş birliğini ve deniz haydutluğu ile mücadele yeteneklerini güçlendirmek amacıyla icra edilen Nemo tatbikatlarına da donanma unsurları ile katılım sağlamıştır.¹⁴³

2.4.2.7. İngiltere ve Fransa Tarafından İşletilen Ticaret için Deniz Alanı Farkındalığı

Ticaret için Deniz Alanı Farkındalığı - Gine Körfezi (MDAT-GoG), Batı Afrika sularındaki deniz trafik resmini paylaşmak üzere kurulmuş, merkezleri Brest/Fransa ile Portsmouth/İngiltere'de bulunan ve her iki ülke donanması tarafından işletilen bir hizmettir. Gönüllü Raporlama Bölgesi (VRA) olarak adlandırılan bölgeye giren ticaret gemilerinin mevki ve diğer bilgilerini ilgili

¹⁴¹ Jacobsen & Nordby, s.13.

¹⁴² Otto, s.234.

¹⁴³ "French and West African navies practiced anti-piracy drills in Exercise Nemo", Stop Illegal Fishing, , 04.02.2015, <https://stopillegalfishing.com/press-links/french-and-west-african-navies-practiced-anti-piracy-drills-in-exercise-nemo/>, (16.03.2020).

Christina Mackenzie, "French navy drills with West Africans to battle Gulf of Guinea thuggery", Defense News, Mideast Africa, 05.12. 2018, <https://www.defensenews.com/global/2018/12/05/french-navy-drills-with-west-africans-to-battle-gulf-of-guinea-thuggery/>, (16.03.2020).

merkezlere belirlenen formatta iletmeleri şiddetle tavsiye edilmektedir. Bölgedeki şüpheli faaliyetlerin raporlama usullerine göre bildirilmesi sayesinde detaylı ve doğru bir deniz resmi oluşturularak verilen bilgilerin analizi sonucunda gemiadamları, gemi işletenler ve kanun uygulayıcı makamlarla paylaşılan güvenlik tavsiyeleri, farkındalığı artırarak ve reaksiyon süresini düşürmeyi amaçlamaktadır. Askeri uzmanlarca 24 saat esasına göre çalışan hizmet sayesinde önemli gelişmeler paylaşılarak Gine Körfezi bölgesindeki güvenlik risklerine göre rota oluşturma konusunda rehberlik yapılmaktadır.¹⁴⁴

2.4.2.8. Türkiye Tarafından Bölgedeki Deniz Güvenliğine Yapılan Katkılar

ABD Afrika Komutanlığı öncülüğünde Batı Afrika ülkelerinin deniz güvenliğinin geliştirilmesi için gerçekleştirilen Express serisi tatbikatlara (Saharan ve Obangame) Türk Deniz Kuvvetleri K.İği unsurları 2014 yılından beri eğitimci personel ile katkı sağlamıştır.^{145 146}

2.5. GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞUNDAN GEMİLERİN KORUNMA TEDBİRLERİ

Deniz haydutlarının gemiye yaklaştırılmaması veya yaklaşmasına engel olunamadığı durumunda ise gemiye çıkmalarına engel olmak üzere alınan değişik gemi koruma tedbirler mevcuttur. Bu tedbirler, gemilerin yol alırken veya demirde olma durumlarına göre farklılık gösterebilir. Gemiler

¹⁴⁴ Safety4sea, "Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region (Version 3, June 2018)", https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/06/Intercargo-Guidelines-for-Owners-Operators-and-Masters-for-protection-against-piracy-and-armed-robbery-in-the-Gulf-of-Guinea-region-2018_06.pdf, (16.03.2020).

¹⁴⁵ Savunma Haber, "TSK Saharan Express-2015 Fiilî Davet Tatbikatı'na Katılıyor," 20.04.2015, Batı Afrika açıklarında 19-27 Nisan 2015'te gerçekleştirilen tatbikata, Deniz Kuvvetleri Komutanlığından Senegal'de 1, Moritanya'da 1 olmak üzere 2 karargâh subayı ve Yeşil Burun Adaları ve Batı Afrika'da Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezinden 3 kişilik Mobil Eğitim Timi ile katılm sağlanmıştır.

¹⁴⁶ Deniz Kuvvetleri K.İği, "1066/2017 sayılı Bilgi Notu", 25.03.2017, 21-24 Mart 2017 tarihleri arasında Fildişi Sahili bölgesinde iştirak edilen OBANGAME EXPRESS-2017 Tatbikatı'na Abidjan/Fildişi Sahili'nde kurulan Deniz Harekat Merkezi'nde görev yapan bir karargâh subayı ve Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Mobil Eğitim Timi (üç SAT Komandosu) ile iştirak etmiştir, <https://www.dzkk.tsk.tr/guncelduyuru.php?id=1066&dil=1>, (17.03.2020).

demirde beklerken, gemiden gemiye transfer (ship to ship transfer-STs) esnasında veya şamandıraya bağlı iken daha savunmasızdır.¹⁴⁷

Gemi Güçlendirme Planı (Vessel Hardening Plan – VHP), gemilerin artan tehditlerin olduğu bölgelerdeki operasyonlara hazırlı olması için gerekli olup, detayları şirketin güvenlikle politikasınca belirlenir. Şirket Güvenlik Zabiti (Company Security Officer – CSO) bu plandan sorumlu olup bilinen güvenlik riski olan bölgelerden transit geçiş veya burada yapılacak operasyonlar öncesi gemi kaptanı ve gemi güvenlik zabiti (Ship Security Officer – SSO) planın içeriğini gözden geçirmek durumundadır.¹⁴⁸

Gemi koruma tedbirlerinin uygulanmasına ilişkin detaylar, seyir planının hazırlığı sürecinde tanımlanarak gemi güçlendirme planında belirtilmelidir. Şirketler, saldırı riskini azaltmak üzere tavsiye edilen tedbirlere ilave tedbirler almakta özgürdür.¹⁴⁹

2.5.1. Ölümcül Olmayan Tedbirler

Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Emniyeti Komitesi'nin 1333 numaralı sirküleri¹⁵⁰ ile; “deniz haydutları tarafından gemilere yapılacak silahlı saldırılar karşısında kendini koruma maksadıyla gemi personelinin silah bulundurması ve saldırıya silahla karşı koyması; personelin konuyla ilgili eğitim almamış olması, gereksiz can kaybına yol açma ihtimali bulunması ve silah kullanıldığı taktirde patlayıcı, yanıcı tipteki kargoların kayıpları daha da artırabileceği” gerekçeleriyle müsaade edilmemiştir. Bu nedenle saldırganlara gemilerce silahla karşılık verilmesi mümkün olmayıp saldırının önlenmesi için yaklaşımdan gemiye çıkışın önlenmesine kadar kademeli şekilde pasif veya ölümcül olmayan (non-lethal) tedbirler alınmaktadır.

¹⁴⁷ BMP West Africa, s.13

¹⁴⁸ BMP West Africa, s.15

¹⁴⁹ BMP West Africa, s.15

¹⁵⁰ IMO, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, Deniz Emniyeti Komitesi Sirküleri, (12.06.2015), <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/MSC.1-Circ.1333-Rev.1.pdf>

2.5.1.1. Genel

Günümüzde gemiler, deniz haydutluğu saldırılarına karşı etkinliği kanıtlanmış basit ve ucuz olanlardan (*dikenli tel ve yüksek tazyikli su sistemi gibi*) başlamak üzere yönlendirilmiş enerji gibi modern sistemlere kadar geniş bir yelpazede ölümcül olmayan tedbirler kullanmaktadır.¹⁵¹

Deniz haydutluğu saldırılarından korunmaya yönelik modern konseptler; erken tespit ve kaçınma, yaklaşmayı zorlaştırma, gemiye çıkışı önleme, hareket kısıtlama ve emniyetli oda gibi tedbirleri içeren çok katmanlı bir model içerir.¹⁵² Modele ilişkin şematik gösterim Şekil-4'tedir.

Reaksiyon için maksimum zaman sağlamak üzere mümkün olan en uzak mesafeden yapılacak **erken tespit**, kritik öneme sahiptir. Erken tespit; gözetleme ve uygun gözlem vasıtaları (*parlama önleyicili dürbünler, gece görüş aletleri, uzun mesafe video gözetleme kameraları vb.*) ile birlikte teyakkuz durumu ile sağlanır.

Kaçınma; tehdidin tespiti ile birlikte sürat artırarak ve manevra yaparak saldırıdan kurtulmayı hedefler.

Yaklaşmayı zorlaştırma; geminin hazırlıklı olduğunu göstermek üzere uyarı işaretleri gönderme, yeşil lazer ışınları veya yüksek güçlü arama ışıkları ile saldırganları aydınlatma, yönlendirilmiş akustik silahlar, su topu, elektromanyetik dalga, pnömatik halat fırlatıcı gibi saldırganları gemiden uzak tutacak tedbirleri içerir.

Gemiye çıkışı önleme tedbirleri, saldırganlar gemiye çıkmak maksadıyla yaklaştığında buna engel olmak üzere dikenli teller, tuzaklar (*deniz haydutları vasıta pervanesinin çalışmasını önleyecek tel/ağlar*), elektrikli teller, tırmanmayı önleyecek bariyerler ve su perdelerini içerir.

Hareket kısıtlayıcılar, gemiye çıkma başarılı olduğu taktirde deniz haydutlarının köprü üstü ve emniyetli odaya erişimlerini engellemek üzere alınan tedbirlerden oluşur. Bu tedbirler, kaportaların kırılmasını önlemek üzere bariyerler, lumbuzların balistik koruması, zayıf noktaların RPG'ye karşı korunması gibi tedbirler ile diğer klasik tedbirlerden (*biber gazı spreyi,*

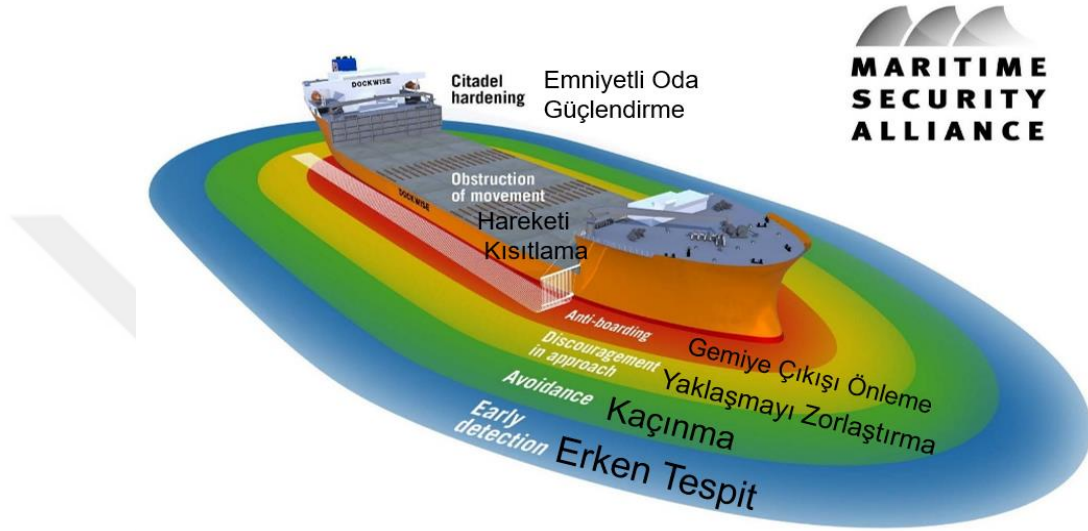
¹⁵¹ Adelina Tumbarska, "Current Maritime Piracy Practices and Anti-Piracy Protection", International Scientific Journal "Science Business Society", Science. Business. Society., Vol. 3 (2018), Issue 3, pg(s) 141-144.

¹⁵² Tumbarska, s.144.

yapışkan köpük, elektro şok aletleri gibi) oluşur. Diğer ölümcül olmayan silahlar da üçüncü kademe savunma olarak kullanılabilir.

Emniyetli oda (citadel) ise son kale olarak ani bir tehlike karşısında mürettebatın saklanması için yapılmış ve içinde uzun süre hayatı idame edebilecek ekipmanlar bulunan güvenli bir yer olmalıdır.

Şekil 6: Ölümcül Olmayan Savunma Tedbirlerinin Kademeleri



Kaynak: https://cache.oceanhub.com/img/upload/main/crop_3caabbe50d1cc03ac9fc752257f5bd4b.jpg, 2018.

2.5.1.2. Ölümcül Olmayan Tedbirlerin Tanıtılması

Bazı ölümcül olmayan savunma tedbirlerine ilişkin detaylı bilgiler aşağıda sıralanmıştır.

- **Uzun Mesafe Akustik Aygıtı** (Long Range Acoustic Device - LRAD): Deniz haydutlarını kaçırmak için ses dalgalarının kullanıldığı sistemdir. Sonik silah, insanların işitme seviyesinden daha yüksek (tiz) ses dalgaları üretme prensibine göre çalışmakta olup şimdiye kadar az sayıda kargo ve kruvaziyer gemisinde kullanılmıştır.¹⁵³
- **Deniz Haydutluğu Engelleyici Lazer Aygıtı (Anti-Piracy Laser Device):** Deniz haydutlarına karşı görsel uyarı maksatlı lazer ışınının kullanıldığı sistem

¹⁵³ Raunek, Marine Insight, 25.10.2019, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>, (18.03.2020).

olup saldırganların geçici olarak dikkatini dağıtmayı hedefler. Gündüz ve gece gemi personeli tarafından rahatlıkla kullanılabilir. İngiliz küresel savunma, havacılık ve güvenlik şirketi BAE Systems tarafından geliştirilen lazerin¹⁵⁴, bir milden fazla uzaklıktaki hareketli hedeflere karşı etkinliğini kanıtlamış olup, çalışma mantığı, kullanıldığı vasıtayı kör edici yeşil ışığın arkasında saklamak ve bu sayede deniz haydutların rotasından saptırmaktır. Skiff botlar gibi yüksek süratli ve küçük temasların yerini tam olarak tespit edebilmek için yüksek frekanslı suüstü radarı ile birlikte kullanılmak üzere geliştirilen lazer, birden fazla hedefe aynı anda yönlendirilebilmektedir.¹⁵⁵ Bu yöntemde deniz haydutlarının saldırılarının kesin olarak engellenmesi garanti edilmemekle birlikte, gemilere deniz haydutlarıyla mücadelede hazırlık için zaman kazandırması amaçlanmaktadır.

- **Basıncılı Su Sistemleri** (Water Cannon): Gemilerde sıklıkla kullanılan sistem sayesinde saldırganların gemiye çıkmaya çıkmalarının zorlaştırılması, vasıtalarını yavaşlatmak veya manevra kabiliyetini azaltmak hedeflenmektedir.¹⁵⁶
- **Elektrikli Teller** (Electric Secure Fence): Gemiye çevreleyen ve saldırganların tırmanmasını engelleyen 5 parçadan oluşan portatif tel, riskli bölgelerde donatılarak kullanılmakta veya limanda/pilot alma esnasında tamamı veya bir kısmı kaldırılabilir. Tellerde yüklü 9000 voltluk enerji, öldürücü olmayan ancak gemiye çıkışı önleyici bir koruma sağlar. Sistem aynı zamanda siren ve projektörle birlikte kullanılarak personeli alarm durumuna geçebilmektedir.¹⁵⁷
- **Ağlar - Tekne Tuzakları** (Nets – Boat Traps): Tekne tuzağı, deniz haydutlarınca kullanılan skiff bot tarzı vasıtalar gemiye yaklaştığında kullanılarak yaklaşan vasıtanın pervanesini çalışamaz duruma getirmeyi

¹⁵⁴ MI News Network, Marine Insight, A New Laser System to Defend Ships from Pirates, October 24, 2019, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/a-new-laser-system-to-defend-ships-from-pirates/>, (16.04.2020).

¹⁵⁵ MI News Network, Marine Insight, 24.10.2019, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/a-new-laser-system-to-defend-ships-from-pirates/>, (18.03.2020).

¹⁵⁶ Raunek, Marine Insight.

¹⁵⁷ MI News Network, Marine Insight, Secure Ship –Anti-Piracy Method: Can this Prevent Pirates from Climbing Your Ships?, October 24, 2019, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/secure-ship-anti-piracy-method-can-this-prevent-pirates-from-climbing-your-ships/>, (16.04.2020).

hedefleyen ve dolayısıyla hareketten sakıt bırakacak tarzda kullanım alanı olan ağılardır.¹⁵⁸

- **Kaygan Köpük – Mobil Önleme Sistemleri** (Slippery Foam – Mobile Denial System): Güverteyi veya gemi alabandalarını kaygan hale getirerek saldırganların gemiye tırmanmasını engelleyen sistemdir.¹⁵⁹
- **Kötü Koku Yayan Sıvılar – Sıvı Caydırma Sistemi** (Foul Smelling Liquid – Liquid Deterrent System): Gemiye yaklaşmaya çalışan saldırganlara yüzey kayganlaştırıcı veya kötü kokulu/ciltte yanmaya neden olan sıvı sıkılması esasına dayanan sistemlerdir. Yanma hissi ve tiksindirici derecede kötü koku sayesinde saldırganların saldırıdan vazgeçmeleri hedeflenmiştir.¹⁶⁰
- **Gemiye Çıkışı Önleme Aleti – Dikenli Tel Kanisteri** (Anti Boarding Device – Razor Wire Canister): Keskin dikenli telleri olan kanisterin kullanıldığı sistem sayesinde teller, gemiyle saldırganlar arasında bir bariyer oluşturarak hareket kısıtlayıcı bir etki yaratır. Bu yeni teknoloji ile, geminin küpeştelerine 15'er metre arayla yerleştirilen çok miktarda kanister, aktive edildiğinde her biri geminin kıç tarafına doğru ana güverteden su seviyesine kadar bir bariyer oluşturacak şekilde 20 metrelik dikenli tel bırakmaktadır. Kanisterler aynı zamanda turuncu renkte duman ile birlikte gözyaşı gazı da içermektedir. Portatif olan kanisterler kullanılmadığı zamanlarda porsun ambarında muhafaza edilebilir. Daha önce test amaçlı kullanılan ve olumlu netice alınan sistemin, deniz haydutluğunun sık yaşandığı bölgelerden geçiş yapan gemilerce test/tecrübelerine devam edilmektedir.¹⁶¹
- **Tazyikli Hava Fırlatma Sistemi** (Compressed Air – Ship Bourne Shore Launcher): Değişik cisimlerin basınçla fırlatılması esasına dayanan sistemde fırlatılan cisimlerin etkisi saldırganların gemiden olan mesafesine göre değişmektedir.¹⁶²
- **Saldırgan Önleme için P Tuzağı** (P Trap Anti Piracy): P tuzağı, saldırganların gemiye çıkışını önlemeye yardımcı olmak üzere tasarlanan bir sistem olup, geminin bordasında emniyetli mesafede yüzdürülen ve dışarıdan bakıldığında

¹⁵⁸ Raunek, Marine Insight

¹⁵⁹ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁰ Raunek, Marine Insight

¹⁶¹ MI News Network, Marine Insight, Razor Wire Canisters: An Anti-Boarding Device (ABD) to Keep Pirates at Safe Distance, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/razor-wire-canisters-an-anti-boarding-device-adb-to-keep-pirates-at-save-distance/>, (16.04.2020).

¹⁶² Raunek, Marine Insight

fark edilemeyen ince halatlar sayesinde deniz haydutlarına ait botlarının engellenmesi veya çalışamaz duruma getirilmesi hedeflenmiştir.¹⁶³

- **Saldırgan Önleyici Perde** (Anti Piracy Curtain): Japon NYK grup ile Yokoi isimli üretici firmanın ortak olarak geliştirdiği sistem sayesinde deniz haydutlarının gemiye çıkmaları, sancak/iskele taraftan belli aralıklarla sarkıtılan ve su tazyiği ile birlikte hareket eden hortumlar ile uçlarında bulunan nozuldan çıkan tazyikli su sayesinde gemiye çıkışı önleyecek bir perde ile engellenmektedir. Tulumbalardan basılan suyun tazyiği, hortumların tahmin edilemez şekilde hareket etmesine yol açacağından gemiye çıkmaya çalışan saldırganlara çarpması durumunda yaralanmalarına sebep olabilecektir.¹⁶⁴
- **Öldürücü Olmayan / Sersemletici El Bombası** (Non-lethal / Stun Grenade): Flash grenade olarak da geçen sistem sayesinde geçici süre ile gözleri kör edecek şekilde ışık ve ses üretilerek saldırganlara kalıcı hasar vermeden afallamalarını sağlamak hedeflenmiştir.¹⁶⁵
- **Parlak Işık Tabancası** (Dazzle Gun): Bir çeşit lazer silahı olan ve yeşil ışık kullanan sistem sayesinde saldırganların şaşırtılarak geçici süre ile kör edilmesi planlanmıştır. Yoğun yeşil ışık gündüz ve gece kullanılabilir.¹⁶⁶
- **Lastik Top El Bombası** (Rubber Ball Grenade): Gemiden atılan sesli ve ışıklı lastik mermilerle saldırganların gemiye yaklaşmasının engellenmesi hedeflenmiştir.¹⁶⁷
- **Elektromanyetik Dalga** (Active Denial System – Pain Ray (Electromagnetic wave)): Dar hüzmeli bir elektromanyetik enerji yayan sistem ile kalıcı hasar vermeden saldırganların cildinde yanma hissi oluşturulur ve dayanılmaz seviyedeki yanma hissi nedeniyle saldırganların saldırıdan caydırılması hedeflenmiştir.¹⁶⁸
- **Yangın Hortumları**: Gemide mevcut yangın hortumları gemiye çıkmaya çalışan saldırganları önlemede yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu maksatla uzaktan kontrol edilebilen çok güçlü ve özel hortumlar da kullanılabilir.¹⁶⁹

¹⁶³ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁴ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁵ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁶ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁷ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁸ Raunek, Marine Insight

¹⁶⁹ Raunek, Marine Insight

- **Molotof Kokteyli:** Teknik olarak çok da teknolojik bir silah olmayıp, diğer ölümcül olmayan tedbirleri kullanmayan veya silahlı özel güvenlik bulunmayan gemilerin mürettebatı tarafından kullanılabilir. Gemilerdeki boş şişelere benzin ve fitil gibi yanıcı maddelerin konularak yaklaşan saldırılarına atmak suretiyle ateşe vermek veya manevralarını bozmak için kullanılır.¹⁷⁰
- **Elektroşok:** Saldırıların gemiye çıkışı önlenememişse mürettebat ve kargoyu korumak için saldırılara karşı alınan tedbiri içerir. Bu sayede son çare olarak personelin can emniyeti maksadıyla saldırıların sinir/kas sistemlerini etkileyecek elektroşok tabancası kullanılır.¹⁷¹
- **Havada İnfilak Eden Ölümcül Olmayan Mühimmat (Airburst Non-Lethal Munition - ANLM):** Sivil ve saldırıların karışık şekilde bulunduğu ortamlarda düşmanca hareketleri tespit edebilmek üzere kalabalık kontrolü maksadıyla da kullanılan sistem ile; hedeflenen etkinin yaratılması istenen bölgeye yakın bir bölgede yerden belirli bir mesafe yükseklikte etkinleştirilerek geçici süreyle görme ve işitme kaybı yaratma özelliği kullanılmaktadır.¹⁷²
- **Robot (Otonom) Deniz Haydutluğu Önleyici Botlar (Robot Anti Piracy Boats) :** Deniz haydutlarının saldırı taktiklerinden biri de imdat çağrısı (distress call) yaparak yardım etmek üzere cevap veren gemileri tuzağa düşürmektir. Gerekli sensörlerle donatılmış insansız botun 10 mile kadar olan çağrı yerine gönderilerek, çağrının gerçek yardım çağrısı olup-olmadığını anlamak ve eğer deniz haydutlarınca yapılan sahte çağrıysa geminin bölgeden uzaklaşması için zaman kazanmak hedeflenmiş olup tecrübe aşamasındadır.¹⁷³
- **Emniyetli Oda (Citadel):** Emniyetli oda, deniz haydutları gemiye çıktığında tüm gemi personelinin içinde korunması için tasarlanmış izole bir alandır. İyi tasarlanmış bir emniyetli odanın içerisine güç kullanarak dahi girilemeyecek şekilde olması, tüm personel için yeterli alana sahip bulunması, CO2 gibi zararlı yangın söndürme sisteminden bağımsız olması, dahili ve harici muhabere (ideal olarak uydu telefonu ve VHF) imkânı ile, su, tıbbi malzeme, kumanya, tuvalet ve dışarıyı gözetleme imkanının bulunması ve son olarak oda içinden yükleme/tahliyeyi durdurma acil durum sistem kontrolünün

¹⁷⁰ Raunek, Marine Insight

¹⁷¹ Raunek, Marine Insight

¹⁷² Liliana McShe, Nicholas Grossman, US Army Armament Research, Development and Engineering Center, https://ndiastorage.blob.core.usgovcloudapi.net/ndia/2007/smallarms/5_10_07/Grossman_10_00am.pdf, (16.04.2020).

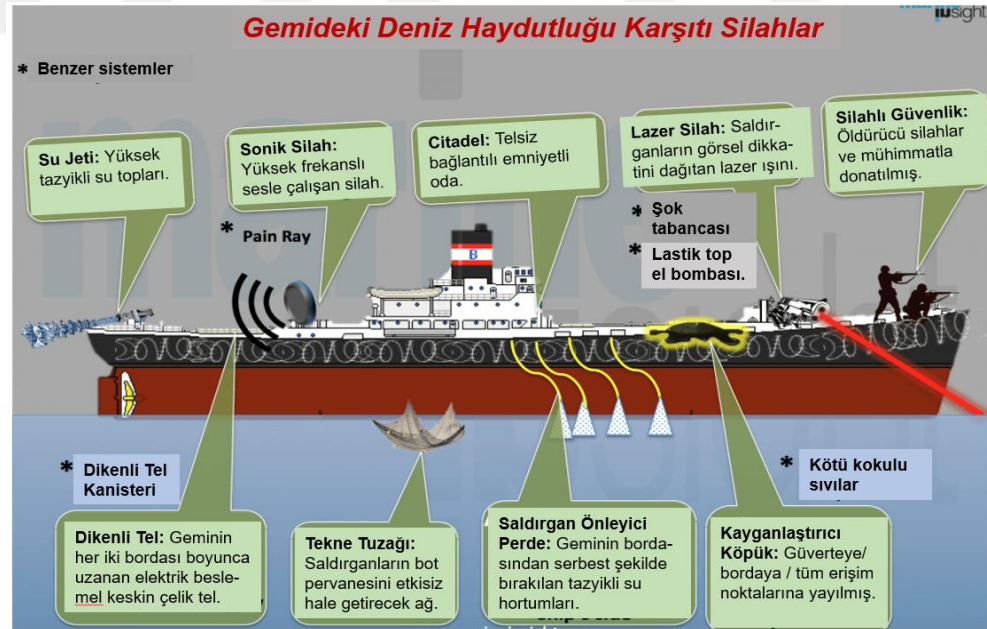
¹⁷³ Anti-Piracy Weapons – Top 10 For Future Use In Somali, <https://gcaptain.com/anti-pirate-weapons-piracy-somalia/>, (16.04.2020).

yapılabilmesi gereklidir. Saldırı esnasında pervane ve dümenin de buradan kontrol edilebilmesi etkin bir koruma sağlar. Kullanıldığında emniyetli oda, diğer tüm gemi koruma tedbirlerini tamamlayıcı bir tedbir olarak değerlendirilmeli ve onların yerini almamalıdır.¹⁷⁴

Emniyetli odanın kullanımı, tecrit planı ve prosedürleri ile lojistik konularını da içerecek şekilde mutlaka talimlerle tecrübe edilmelidir. Dikkate alınması gerekli bir diğer husus da, askeri güçlerin deniz haydutluğu saldırısına uğrayan bir gemiye müdahale öncesinde; tüm gemi personelinin emniyetli odada olduğunu değerlendirip bunu teyit etme gerekliliğidir. Mürettebatı emniyetli odaya alma kararı gemi kaptanıdır. Gine Körfezi'nde emniyetli odanın kullanımına karar verirken, saldırganlar gemiden ayrıldığında personelin tekrar geminin kontrolünü sağlamak üzere nasıl ve ne zaman emniyetli odadan çıkacağına değerlendirilmesi de önem arz eder.¹⁷⁵

Konuyla ilgili yukarıda açıklanan sistemlerin haricinde sistemler de mevcut olup tecrübe aşamasındadır. Mevcut vasıtalar, Şekil-7'dedir.¹⁷⁶

Şekil 7: Deniz Haydutluğu Saldırılarını Önleyici Tedbirlerin Şekilsel Gösterimi



Kaynak: www.marineinsight.com, 2017.

¹⁷⁴ BMP West Africa, s.22.

¹⁷⁵ BMP West Africa, s.23.

¹⁷⁶ Anti-Piracy Weapons Used on Ships. Online Resources for Maritime Piracy and Somali Pirates, Marine Insight, October 2017. <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/28-online-resources-for-maritime-piracy-and-somali-pirates/>, (18.03.2020).

2.5.2. Diğer Tedbirler

Deniz haydutluğu ile mücadelede kullanımı yaygınlaşan etkili yöntemlerden bir diğeri de gemilerin yüksek riskli bölgeden geçişte silahlı özel güvenlik hizmeti almasıdır. IMO tarafından, yüksek riskli bölgelerde ticari gemilerin Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli – SÖGGP (Privately Contracted Armed Security Personnel – PCASP) ile korunması konusunda olumlu görüş bildirilmiş olmakla beraber gerekli yasal düzenlemelerinin bulunması halinde uygulamayı bayrak devletlerinin inisiyatifine bırakmıştır¹⁷⁷.

SÖGGP kullanımının haricinde bir diğer uygulama ise 'Güvenlik Eskort Botlarının'¹⁷⁸ kullanımıdır. Araştırma kapsamında yapılan mülakatlarda donatanların Gine Körfezi bölgesinde 200 NM açıktan bu botları alarak emniyetli demir bölgesine kadar refakatinde geldikleri ve bu şekildeki uygulamada saldırı ihtimalinin azaldığını tecrübe ettikleri ifade edilmiştir. Aşağıda bu iki konuyla ilgili detaylar açıklanmıştır.

2.5.2.1. Silahlı Özel Güvenlik Personeli (SÖGGP)

Öncelikle vurgulanması gereken husus; SÖGGP uygulamasının deniz haydutluğu ile mücadelede önemli bir tedbir olarak görülmekle birlikte, bunun tek başına bir çözüm olmayacağı ve genel gemi koruma tedbirlerinin bir alternatifi değil ilave bir tedbir olduğudur.¹⁷⁹

Uluslararası deniz hukuku (özellikle BMDHS) ile çerçevesi çizilen küresel düzenlemeler ile sahildevletleri, liman ve bayrak devletlerinin sayısız düzenlemelerine rağmen, özel deniz güvenliği alanındaki kurumsal boşluklar halen büyük oranda devam etmektedir.¹⁸⁰

IMO tarafından ticaret gemilerinde konuşlu silahlı güvenlik görevlilerine ilişkin bayrak devletlerine¹⁸¹, liman ve sahildevletlere¹⁸², donatan ve gemi kaptanlarına¹⁸³ ve özel deniz güvenlik şirketlerine¹⁸⁴ tavsiyeler içeren sirküler

¹⁷⁷ Türkistanlı, Kuleyin, s.40.

¹⁷⁸ BMP West Africa, s.27.

¹⁷⁹ Türkistanlı, Kuleyin, s.39.

¹⁸⁰ Simon O. Williams, "[Exclusive] Soft-Law Guidelines for Maritime Security Compliance", The Maritime Executive, 15.02.2015, <https://www.maritime-executive.com/features/soft-law-guidelines-for-maritime-security-compliance>, (17.03.2020).

¹⁸¹ MSC.1/Circ.1406

¹⁸² MSC.1/Circ.1408

¹⁸³ MSC.1/Circ.1405

¹⁸⁴ MSC.1/Circ.1443

şeklindeki rehber dokümanlar yayınlamıştır. Ancak yayınlanan dokümanların gemilerin korunmasına ilişkin angajman kurallarını içermediği ve bunun organizasyonun yetkisi dışında olduğunun altı çizilmiştir. Bahse konu dokümanların hukuki açıdan bir bağlayıcılığı bulunmayıp yumuşak hukuk¹⁸⁵ kapsamındadır ve konuyla ilgili yasaların geliştirilmesi, bayrak devletlerinin sorumluluğundadır.

Deniz haydutluğu açısından riskli bölgelerde SÖGGP kullanımının olumlu katkısına ilişkin değişik çalışmalar bulunmakta olup 2011 yılında “safety4sea” aldı kuruluşun yapmış olduğu anket çalışması konuyla ilgili algının anlaşılması açısından önemlidir. Anket çalışması, 2011 yılında, denizcilik sektöründen 508 kişinin katılımı ile yapılmış ve ‘Deniz Haydutluğunu Engelleme Yöntemlerinin Etkinliği’ konusundaki enstrümanlar arasında ‘Bordada silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulması’ %76,2 ile ‘Deniz kuvvetleri unsurlarının kullanımı’ seçeneğinden sonra ikinci sırada yer almıştır.¹⁸⁶

Batı Afrika’da hâlihazırda Somali tabanlı deniz haydutluğu saldırılarına karşı oluşturulan çok uluslu (NATO, AB vb.) deniz gücü unsurları bulunmadığı göz önüne alındığında SÖGGP’nin Gine Körfezi bölgesindeki etkinliği daha fazla öne çıkmaktadır. Ancak burada bayrak devleti ile birlikte bölge ülkelerinin SÖGGP’lerin egemenlik hakkı bulunan bölgelerde kullanım yetkisi önem arz etmektedir.¹⁸⁷

Konuyla ilgili yapılan yazın taramasında açık kaynaklardan Gine Körfezi ülkelerinin büyük bölümünün¹⁸⁸ kendi karasuları ve MEB’lerinde SÖGGP kullanımına izin vermediği veya bulundurulsa dahi bulunulan karasuyunun ait olduğu ülkenin yerel güvenlik güçlerinden oluşması gerekmesi¹⁸⁹ gibi konuyla ilgili katı kuralların bulunduğu görülmüştür. Ancak

¹⁸⁵ Gönüllü sertifikasyon düzenlemeleri ve davranış kuralları yumuşak hukuk olarak bilinir ve hukuki açıdan bağlayıcılığı yoktur. Sıklıkla sert (bağlayıcı) yasada bir belirsizlik ve etkisizlik bulunduğu kullanılır. Yumuşak hukuka taraf olanlar, anlaşıldığı (üzerinde mutabık kalınan) veya gönüllü olarak rıza gösterilen şekilde davranabilir.

¹⁸⁶ Apostolos Belokas, “Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings”, 24.10.2011, <https://safety4sea.com/update-of-the-safety4sea-com-anti-piracy-survey/>, (17.03.2020).

¹⁸⁷ Port and Coastal States PCASP requirements-Liberia”, IMO, Private Armed Security, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>, (17.03.2020).

¹⁸⁸ “Nigerian Navy excludes armed guards on board”, Safety4Sea, 18.10.2017, <https://safety4sea.com/nigerian-navy-excludes-armed-guards-on-board/>, (17.03.2020).

¹⁸⁹ “Togo implements new anti-piracy measures”, Gard, 04.07.2012, <http://www.gard.no/Content/20651727/Gard%20Alert%20Togo%20implements%20new%20anti-piracy%20measures.pdf>, (17.03.2020).

istisna olarak IMO resmi internet sitesinde Liberya'nın SÖGGP'nin gemide bulunmasının gemi kaptanının takdirinde olduğu ve idari hususlar sağlandığında kısıtlama bulunmadığı ve yine aynı şekilde gemide silah bulundurulmasının da gemi kaptanının takdirinde olduğu görülmektedir.¹⁹⁰

Durum Türkiye açısından değerlendirildiğinde; Türk yasalarında ticari gemilerin bünyelerinde Özel Deniz Güvenlik Şirketlerine (ÖDGŞ) bağlı SÖGGP bulundurmasına dair bir düzenleme yoktur. Bu durum Türk bayraklı gemileri SÖGGP kullanımından kaynaklanabilecek olumsuzluklara karşı savunmasız bırakarak, gemi sahiplerini ek güvenlik önlemleri ile hukuksal belirsizlik arasında bir tercih yapmaya zorlamıştır.¹⁹¹ Konuyla ilgili olarak IMO sirkülerlerinden de istifade ile 'Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Sahada Bulunan Türk Bayraklı Gemilerin Silahlı Özel Güvenlik Hizmetlerinden Yararlanmasına İlişkin Yönetmelik'¹⁹² hazırlanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiştir.

2.5.2.2. Güvenlik Eskort Botları

Özel Deniz Güvenlik Şirketleri tarafından sunulan bir hizmet olan Güvenlik Eskort Botlarının kullanımına; sefer yapılan bölge için bayrak devletinin izni, tekne ve kargo sigortası, Koruma ve Tazminat (P&I) klübü ve sahildevletinin de pozisyonunu göz önüne alınarak gemi işletenlerin yapacağı detaylı risk değerlendirmesi sonucunda karar verilir. Karar verilirken, kıyı devletinin mevzuatı ve kanun uygulama yöntemi, tehdit ve risk ortamı, şirket güvenlik değerlendirmesinin sonucu, seyir planı ihtiyaçları, operasyon şekli, donanma, sahil güvenlik ve deniz polisince sağlanan koruma seviyesi dikkate alınır.¹⁹³

Eskort botu ile yapılacak sözleşmede; seyir yapılacak bölgede ilgili sahildevlet kanunlarına göre eskort botun seyri açısından hukuki olarak bir engel bulunmaması ve botun amaca uygun standartlarda (*uygun bakım, denetleme ve sigorta programı bulunan*) olmasına dikkat edilmelidir.¹⁹⁴

¹⁹⁰ "Port and Coastal States PCASP requirements-Liberia", IMO, Private Armed Security, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>, (17.03.2020).

¹⁹¹ Türkistanlı, Kuleyin, s.41.

¹⁹² Fatma Nur Soybaş, "Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi", Denizcilik Uzmanlık Tezi, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2014.

¹⁹³ BMP West Africa. s.27.

¹⁹⁴ BMP West Africa. s.27.

Eskort bota alınan hizmet esnasında; eskort planı, randevu noktası ve muhabere konusunda baştan anlaşılmış olması, planlamada eskort botun operasyonel kısıtlamaları olabileceğinin göz önüne bulundurulması, eskort botu gemiyi her an savunabilecek ve yaklaşacak her türlü tehdide reaksiyon gösterebilecek şekilde konumlanmış olması önem arz eden konulardır. Kuvvet kullanımı konusunda yetki, eskort bota bulunan askeri personelde olup gemi kaptanı ve köprüüstü mürettebatı eskort botlara erken tespit ve uyarı konusunda yardımcı olabilir.¹⁹⁵

2.6. GİNE KÖRFEZİNDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞUNUN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ

ABD ve AB'nin enerji ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılayan Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu, hem bölge ülkeleri hem de bölge ülkeleri ile deniz ticareti yapan ülkeleri olumsuz yönde etkilemektedir. Örneğin bölge ülkelerinden Nijerya'nın petrol gelirinin %7'sinin bu tip suçlar nedeniyle kaybolduğu, ekonomisi Kotonu limanına giren gemilerden aldığı vergilerle ayakta kalan Benin'in, gemi faaliyetlerinde deniz haydutluğu nedeniyle %70'lik bir düşüş yaşadığı belirtilmektedir¹⁹⁶. Bu bölümde bu etkiler, ekonomik etkiler ve gemi personeline etkileri başlıkları altında incelenmiştir.

2.6.1. Ekonomik Etkiler

Petrol zengini Batı Afrika ülkelerinin bulunduğu Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu, küresel petrol pazarını ve deniz nakliyatını olumsuz yönde etkilemektedir. ABD'nin %30 ve Avrupa'nın %40'lık petrol pazarı ihtiyacını karşılama kapasitesine sahip bölgede değişik kaynaklardan alınan bilgilere göre günlük 3 milyon variden fazla petrol üretilmektedir ki bu miktar Avrupa ve Amerika'ya giden küresel toplamın %4'üne tekabül etmektedir¹⁹⁷. Bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artışın küresel petrol fiyatlarını etkileme potansiyeli olduğu kadar bölge ülkelerinin ekonomileri, artan sigorta ve navlun

¹⁹⁵ BMP West Africa, s.28.

¹⁹⁶ Chinweizu Amuta, "Piracy in Nigerian Waters: The Truth", This Day, March 23, 2019. <https://www.thisdaylive.com/index.php/2019/03/23/piracy-in-nigerian-waters-the-truth/>, (18.04.2020).

¹⁹⁷ Mandanda, Ping, s.44.

fiyatları nedeniyle bölgeye ticaret yapan donatanlar ve sigorta şirketleri de olumsuz şekilde etkilenmektedir. Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin ekonomik etkilerine yönelik istatistiki bilgilerin de yer aldığı detaylar aşağıda açıklanmıştır.

2.6.1.1. Gine Körfezi'ndeki Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Faaliyetlerinin Maliyeti

2018 yılına kadar Oceans Beyond Piracy (OBP) kuruluşu, 2018 yılından sonra ise Stable Seas adlı kuruluş tarafından yayınlanan 'Yıllık Deniz Haydutluğu Durum Raporları'nda her yıl için konuyla ilgili yapılan harcamalar, değişik boyutlarıyla ele alınarak tahmini maliyetlere ilişkin istatistikler yayınlanmaktadır. Ancak bahse konu maliyetlere ilişkin 2018 yılı verileri yayınlanmamış olup fikir vermesi açısından 2017 yılına ait rapora ait veriler aşağıda özetlenmiştir.¹⁹⁸

2017 yılı için donanma gemilerinin faaliyetleri kapsamında bölgesel donanma unsurlarının tahmini maliyeti 30 ila 35 milyon dolar arasında olup uluslararası donanma faaliyetleri için ise 35 milyon dolarlık olmak üzere ortalama 67 milyon dolarlık bir maliyet öngörülmüştür. Anlaşmalı güvenlik şirketlerinden alınan hizmet maliyeti ile ilgili olarak sahilgar ülkelerden gemide konuşlanan personelin maliyeti 214, ülkelere bağlı eskort maliyeti 9, özel devriye maliyeti 135, Batı Afrika Güvenli Bölgelerinin maliyeti de 9 milyon dolar olmak üzere toplam 367 milyon dolar maliyet çıkmaktadır.¹⁹⁹

Gana, Togo, Benin ve Nijerya büyük limanlarının yakınında 'emniyetli bölgeler' tesis etmiş olup, bunlar yanaşma için bekleme esnasında emniyetli şekilde demirlemek veya gemiden gemiye kargo transferi için bekleme esnasında sınırlanmış bölgelerdir. Gemilerin bu belirlenmiş alanları kullanması ve burada alınan güvenlik önlemleri belirli bir maliyet doğurmaktadır.

Nijerya'da özel şirketler²⁰⁰ gemilere tamirat/bakım, lojistik ve diğer mali konularla ilgili hizmet, silahlı kuvvetleri ise güvenlik personeli ile silah

¹⁹⁸ Maisie Pigeon, Emina Sadic, Sean Duncan, Chuck Ridgway, Kelsey Soeth, The State of Maritime Piracy 2018, Assessing the Economic and Human Cost, Oceans Beyond Piracy, One Earth Future, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>, (16.04.2020).

¹⁹⁹ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.13.

²⁰⁰ Örneğin; Intels Nigeria Limited isimli şirket Nijerya 'da dünyanın en büyük petrol ve gaz serbest bölgesi olan Onne, Warri, Lagos, Calabar kentlerinde olmak üzere 4 yerde liman tesisleri bulunan ve Nijerya petrol ve gaz endstrisine kapamlı entegre lojistik destek hizmeti veren bir şirkettir. Bkz. <http://www.intelservices.com/>, (17.03.2020).

sağlamaktadır. Gana'da liman yetkileri güvenlik devriyelerinden sorumludur. Benin ve Togo'da ise bu sorumluluk donanmaya aittir. Ocean's Beyond Piracy kuruluşu 2017 yılı için bu 4 ülkenin bahsedilen konulardaki masraflarını 9,3 milyon dolar olarak tahmin etmiştir.²⁰¹

Bilgi paylaşımı ve koordinasyon merkezlerinin harcamaları konusundaki maliyet, Orta Afrika için Bölgesel Koordinasyon Merkezi (CRESMAC) için 1,6, Bölgelerarası Koordinasyon Merkezi (ICC) için 1 ve Bölgesel Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi (RMRCC) için ise 0,3 milyon dolar olarak tahmin edilmiştir.²⁰²

Buraya kadar anlatılan maliyetler daha çok bölgesel ve küresel organizasyonlar ile resmi kurumların harcamalarına ait rakamlar olup, donatanları daha yakından ilgilendiren maliyetlerden aşağıda bahsedilmiştir.

Gemilerde konuşlanan güvenlik timleri ve karakol gemilerinin kullanımı gibi aktif güvenlik önlemleri, sadece karasularında veya belirlenen bölgeler için geçerlidir. Bunlar diğer gemi koruma tedbirlerini tamamlayıcı mahiyette tedbirlerdir. Harcamalar esas olarak, gemide yıpranmış veya hasar gören malzemelerin onarımı veya geminin bölgeye özgü tedbirlerle donatılması için yapılan masraflardır. Ocean's Beyond Piracy kuruluşunun bu kalemdeki (iş gücü kaybı) masraflar için tahmini öngörüsü yaklaşık 4 milyon dolardır.²⁰³

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun nedeniyle personel açısından artan risk sonucunda gemiadamlarına ödenmesi gereken ilave ücretler, Uluslararası Pazarlık Forumu (IBF), Uluslararası İşçi Federasyonu (ITF) ve değişik milli gemiadamları sendikaları tarafından yapılan pazarlık anlaşması sonucunda belirlenmiştir. OBP'ye göre; Gine Körfezindeki Yüksek Riskli bölgeden geçen gemiadamlarına ödenmesi gereken ilave ücret 111 milyon USD'dir.²⁰⁴

Gemiadamlarının kaçırılması ve rehin alınması durumunda, tutsaklık bedeli alma hakkı vardır. Bu paranın miktarı, Deniz İş Konvansiyonu kurallarına göre minimum günlük 23 dolardır. 2017 yılında bölgede kaçırılan ve 2 gün ila 3 hafta arasında tutsak kalan 100 gemiadamının 40,000 dolar almaya hakkı olmuştur ancak bahse konu paranın ödenip ödenmediğini takip etmek olanak dışıdır.²⁰⁵

²⁰¹ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.13.

²⁰² Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.14.

²⁰³ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.15.

²⁰⁴ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.15.

²⁰⁵ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.15.

2017 yılı için Batı Afrika'daki sigorta maliyetleri göz önüne alınarak, Gine Körfezi Bölgesinin tüm dünya genelindeki savaş riski olan bölgelerin %15'ini²⁰⁶ kapsadığı değerlendirildiğinde 2017 yılı sigorta primleri ve net primlerdeki değişim -%5 olarak ve yine aynı yıl Gine Körfezinde riskli olarak belirlenen bölgeden transit geçiş yapan gemilerin yarattığı ilave prim miktarı da ortalama 18,5 milyon dolar olarak hesaplanmıştır.²⁰⁷

Savaş riski sigorta primlerine ilave olarak, bir kısım gemi işletenler gemi mürettebatına ilave koruma olarak 'Kaçırılma ve Fidyeye' sigortası da yaptırmıştır. OBP 2017 yılı için bölgedeki belirlenen riskli sahadan geçen gemilerden %35'inin bu sigortayı yaptırdığını ve miktarının da 20,7 milyon dolar olduğunu tahmin etmektedir.

Deniz haydutluğu, kargo sigorta primlerinde de artışa neden olabilir. Deniz haydutluğu ile ilgili tüm maliyetlerin tam olarak hesaplanabilmesi imkânsız olsa da bu tip bir sigortanın miktarının önceki yıllardan az veya fazla olması, bölge için Birleşik Kargo Komitesinin tayin ettiği risk skoruna göre belirlenir. 2017 yılı için Gine Körfezi'nin sınıflandırması 'yüksek riskli' olarak kalmış olup Nijerya'da tüm sahildevletlerarasında en yüksek risk skoru olan ülkedir ve bu durum da sigorta ücretinde büyük bir değişiklik olmayacağını göstermektedir.²⁰⁸

Tablo 7: 2015-2017 Yılları Saldırılarının Tahmini Maliyetine İlişkin Tablo.

Faktör	2015	2016	2017
Sigorta	42,3	42	39,2
Özel Güvenlik	196,8	345,9	367,3
Askeri Harcamalar	438	290,2	300,2
Çalınan Eşya	0,4	0,6	0,4
İşgücü Kaybı	40,6	114	111
Fidyeye	1,6	1	Veri yok
Toplam (milyon USD)	719,6	793,7	818,1

Kaynak: OBP Deniz Haydutluğu Raporlarından yazarca oluşturulmuştur.

²⁰⁶ Birleşik Savaş Komitesi'nin (JWC), Afrika'da savaş, deniz haydutluğu, terörizm ve bağlantılı tehditler için belirlediği riskli bölgeler: Benin, Togo, 3° Kuzey Enleminin kuzeyinde kalan Benin ve Nijerya MEB'i olacak şekilde Gine Körfezi, Nigeria ve Togo olarak tanımlanmıştır. https://www.lmalloyds.com/LMA/Underwriting/Marine/JWC/JW_Bulletins/JWLA024.aspx, (16.03.2020).

²⁰⁷ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth, s.15.

²⁰⁸ Pigeon, Sadic, Duncan, Ridgway, Soeth,

Maliyet ile ilgili donatanları negatif olarak etkileyen bir diğer husus ise bölgedeki güvenlik riski nedeniyle Gine Körfezi'nde problemli olan bölgelere gelir kaybını göze alarak gemi çalıştırma konusundaki iradenin azalması olarak ortaya çıkmaktadır. Araştırma kapsamında mülakat yapılan gemi işletmecisi şirket yetkililerinden biri Nijerya'nın güvenlik riski nedeniyle sefer yapılmasından kaçınılan ülke olduğunu, bir diğeri nispeten güvenli olarak kabul ettikleri Lagos haricinde bölgeye gitmeme kararı aldıklarını belirtirken, mecbur kalmadıkça Gine Körfezi Bölgesine gitmediklerini ve halen o bölgeye gemi çalıştıran kiracıyı bölgeye gitmeme konusunda ikna etmeye çalıştıklarını ifade eden bir yetkili de mevcuttur. Bir başka yetkili ise, Gine Körfezi'nin de içinde olduğu iki bölgeye yük olduğunda ve navlunlarının yakın olması durumunda, gerekirse Cebelitarık'a kadar boş dönmeyi göze alarak diğer bölgeyi tercih ettiklerini beyan etmiştir.

2.6.1.2. Sigorta Faaliyetleri

Kaçırma ve fidye sigortası, diğer sigortalardan²⁰⁹ bağımsız olarak ele alınan bir tazmin sigortasıdır ve deniz haydutluğu saldırılarının sıkça yaşandığı riskli bölgelerde ticaret yapan donatanlar için tercih edilen bir sigorta türü olmuştur.²¹⁰

2009 yılına kadar Tekne & Makine sigortası kapsamında değerlendirilen deniz haydutluğu teminatı, Somali Körfezinde kaçırılan gemi sayısının ve fidye için istenen para miktarının astronomik şekilde artması üzerine, bazı sigorta şirketleri tarafından Tekne & Makine sigortası kapsamında değerlendirilmeye devam edilirken bazı sigorta kuruluşları ise bahse konu saldırıları, Tekne & Makine kapsamı dışında tutarak savaş teminatı içinde değerlendirmiştir.²¹¹

²⁰⁹ Koruma ve Tazmin (P&I), Tekne ve Makine (H&M), Yük (Cargo), Harp ve Grev (War & Strike), Kira Kaybı (Loss of Hire Insurance), Navlun, Demuraj ve Savunma Sigortası (FD&D)

²¹⁰ Soybaş, s.14.

<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/1063c49044954aa.pdf>, (17.03.2020).

²¹¹ "Somalili korsanlar sigortacıları ikiye böldü", Deniz Haber Ajansı, Ocak 2009, <https://www.denizhaber.net/somalili-korsanlar-sigortacilari-ikiye-boldu-haber-17062.htm>, (17.03.2020).

Somali Körfezinde artan deniz haydutluğu saldırıları, P&I (Hasar ve Tazmin) sigorta kulüpleri²¹² arasında görüş ayrılıklarına sebep olmuş ve kulüpler mevcut sigorta poliçelerinde çok net olarak ifade edilmeyen deniz haydutluğu olayları için yeni bir poliçe hazırlamıştır. Kidnap and Ransom (Kaçırılma ve Fidyeye) diye adlandırılan sigorta poliçesi, ödenecek fidye ve her türlü masrafı teminat altına almaktadır.

P&I kulüpleri veya sigorta şirketlerinin K&R sigortası kapsamında fidye ödenmesine ilişkin politikaları ise farklılık gösterebilmektedir. Örneğin bunların bir kısmı sigorta altına alınan fidye ödemesini hemen yapmamakta ve bu ödeme donatan tarafından yapıldıktan sonra sigorta şirketi tarafından ödenmesi için girişimde bulunulmaktayken, bir kısmı fidye ödemesini sigortalanan adına yapmakta, diğer bir kısmı ise duruma bağlı olarak veya sadece koruma ve tazmin riskinden kaçınmak/riski azaltmak üzere ödeme yapılması durumunda fidyenin tazminini yapabilmektedir.

Mevcut sigorta teminatlarında deniz haydutlarına verilen fidyenin ödeneceğine dair açık bir ifade bulunmadığından, geminin yüklü olması durumunda Türk Ticaret Kanununun 1272. maddesinde tanımlanan müşterek avarya şeklinde değerlendirilip gemiyi ve yükü yakın bir tehlikeden korumak şeklinde değerlendirilmekte ve fidyeyi yük ve gemi sigortası ortak karşılayabilmektedir.

Bütün kaçırılma ve fidye sigortaları bir güvenlik kuruluşunun özel hizmetine sahiptir. Bu güvenlik kuruluşlarında, gemiadamları kaçırıldığında müzakereleri yürütecek danışmanlar bulunmakta ve ücretleri de sigorta şirketince karşılanmaktadır.

Kaçırılma ve fidye sigortasının kapsadığı standart hizmetler; fidye, fidyenin ulaştırılması riski (*örneğin fidyenin nakil esnasında kaybı*), kaçırılan kişi veya birinci derece yakınlarınca açılacak davada doğacak hukuki sorumluluk, (*gemiadamı ve zabitanın, donatana yöneltebileceği tazminat talepleri*), ferdi kaza; (*kaçırılan kişinin ölmesi veya kalıcı şekilde sakat kalması durumunda yapılacak ödemeler dâhil olacak şekilde*), danışmanlık hizmetleri ve giderleri için yapılan ödemeler ve diğer harcamalardan (*yol ve konaklama*

²¹² Donatanların, tekne ve makine sigortasının kapsamadığı zararları ve çatmada pay sahibi oldukları zararları karşılayabilmek, tek başına üstlenmektense zararı diğer üyelere yaymak amacı ile oluşturulan kulüplerdir. Tekne sigortası kapsamına girmeyen çatma sorumluluğunun dörtte birinin donatanlara bırakılmasından sonra, donatanların birleşmesiyle ortaya çıkmıştır. Zamanla tekne ve makine sigortasının kapsamadığı pek çok sorumluluğu kuvertür altına almaya başlamıştır.

giderleri, çevirmenlere ve avukatlara yapılan ödemeler, saldırıdan zarar gören kişiye yapılacak aylık ödemeler gibi) oluşur.

Ayrıca Kaçırılma ve Fidyе sigortacıları kaçırmaya olayı süresini kapsayan kira kaybı sigortasını da sunabilmektedirler.²¹³ K&R sigorta tazmin talebi yapılırken; brokerlar aracılığı ile sigortacılara sürekli bilgi akışı sağlamak, kriz danışmanları ile birlikte çalışarak süreci birlikte yürütmek, pazarlıkların, tartışmaların, tüm harcama ve masrafların düzgün bir şekilde kaydını tutmak, bildirimleri zamanında ve doğru olarak yapmak ve gerekli tüm dokümanları sunmak izlenen temel adımlardır.

Gine Körfezi Bölgesinde son dönemde artan deniz haydutluğu faaliyetleri ile birlikte uluslararası denizcilik şirketleri için sigorta primleri de artmakta²¹⁴ ve donatanlar da durumdan olumsuz yönde etkilenmektedir. Hatta sigorta primlerini artıracak endişesi ile yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarını rapor etmeme yönünde bir eğilim olduğu bazı akademisyenlerce ifade edilmiştir²¹⁵. Özellikle kaçırılma ve fidye sigorta primlerindeki artış astronomik miktarlara ulaşmış ve bazı küresel sigorta şirketleri tarafından sigortalanan geminin 7/24 takip edildiği, 15 milyon USD'ye kadar limitli bölgeye özel sigorta planları oluşturulmuştur.²¹⁶ Ayrıca sigortanın kapsama alanının genişledikçe maliyetinin de arttığı göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husustur.

2.6.1.3. Enerji Güvenliğine Etkileri

Denizlerde kritik enerji altyapılarına yönelik tehditler asimetrik ve simetrik tehditler olarak sınıflandırılır. Asimetrik tehditlerden biri de deniz haydutluğudur. Denizde kritik enerji altyapılarını; rafineriler, LNG tesisleri, depolama tesisleri, dolum-boşaltım terminalleri, boru hatları, açık deniz platformları ve tankerler oluşturmaktadır. Tankerlerin yanı sıra varış limanları

²¹³ Deniz haydutları tarafından kaçırılan gemilerin uzun süreli rehin tutulması ile ortaya çıkan kira kaybı, eğer geminin kira kaybı sigortası yoksa tekne & makine sigortası tarafından karşılanmamakta ve bu nedenle armatörlerce çok fazla tercih edilmemektedir.

²¹⁴ Amuta, "Piracy in Nigerian Waters: The Truth".

²¹⁵ Mandanda, Ping, s.42 ve Alexander Holmgren, "Piracy's Persistence in the Gulf of Guinea", African Defence Review, <https://www.africandefence.net/piracys-persistence-in-the-gulf-of-guinea/>, 18.04.2020

²¹⁶ Maritime piracy increases business costs in the Gulf of Guinea, 30/12/2019 <https://www.hellenicshippingnews.com/maritime-piracy-increases-business-costs-in-the-gulf-of-guinea/>, (17.04.2020).

Türkiye olan petrol ve LNG tankerleri de Türkiye'nin kritik enerji altyapıları olarak değerlendirilebilir.²¹⁷

Türkiye'nin ham petrol ve LNG ithal ettiği bölgelerden biri de Batı Afrika'dır. Aşağıda Enerji Piyasası Dağıtım Kurulu (EPDK) sayısal verilerinden de görüleceği üzere bölge ülkelerinden ithal edilen ham petrol miktarı sınırlı olmakla birlikte Nijerya'dan yapılan LNG ithalat miktarı ise önemli seviyededir.

Günümüze kadar gerçekleşen Gine Körfezi bölgesinde saldırı ve saldırı teşebbüsüne uğrayan Türk bayraklı ve Türk işleteni olan gemilerin içinde henüz bir LNG tankerine saldırı gerçekleşmemiş olmakla birlikte bu, gelecekte bölgeden LNG taşıyan tankerlere saldırı olmayacağı anlamına gelmez.

Türkiye için LNG önemli bir konuma sahip olup, ülkemiz İspanya'dan sonra Avrupa'nın ikinci büyük LNG ithalatçısıdır. Ülkemizin yıllık 50 milyar metreküp tüketimi olmasına rağmen miktar olarak 11 milyar metrekübün üzerinde, oran olarak ise toplam ithalatın %20'sine denk gelen oranda LNG yurt dışından ithal edilmekte ve bunun da yarısı spot olarak getirilmektedir.²¹⁸

Konuyla ilgili göz önüne alınması gereken bir diğer husus da; IMO tarafından alınan kararlar gereği gemi taşımacılığında kükürt salınım oranının 2020 yılı itibarıyla % 0,5'e düşürülmesi hedefiyle bağlantılı olarak LNG'yi yakıt olarak kullanan gemilerin kükürt salınım oranlarının çok daha düşük olmasıdır. Halen dünyada yeni üretilen gemiler çoğunlukla LNG'li olarak üretilmektedir. Sektör temsilcileri tarafından LNG kullanımını özendiren bir düzenlemeler (*örneğin motorinde olmayan özel tüketim vergisinin LNG'den de alınmaması gibi*) yapıldığı takdirde hedeflenen kükürt oranlarının kolaylıkla yakalanabileceği öngörülmektedir.²¹⁹

Türkiye'nin Gine Körfezi ülkelerinden deniz yoluyla yapılan sınırlı miktarda da olsa ham petrol ve önemli miktardaki LNG nakliyatının güvenliği önem arz etmekte olup konunun daha iyi anlaşılabilmesi için bölge

²¹⁷ Cenk Özgen, Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliğindeki Rolü: Türkiye Örneği, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Doktora Tezi, T.C. Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2014.

²¹⁸ Sıvılaştırılmış ve Sıkıştırılmış Doğal Gazcılar Derneği (SSDGD) Başkanı Serkan Hotoğlu, 30.04.2019, <http://petroturk.com/dogalgaz/ulkemizin-Ingde-yeni-pazarlar-gelistirme-potansiyeli-fazlasiyla-var>, (10.04.2020).

²¹⁹ Sıvılaştırılmış ve Sıkıştırılmış Doğal Gazcılar Derneği (SSDGD) Başkanı Serkan Hotoğlu, 30.04.2019, <http://petroturk.com/dogalgaz/ulkemizin-Ingde-yeni-pazarlar-gelistirme-potansiyeli-fazlasiyla-var>, (10.04.2020).

lkelerinden Nijerya'dan son dönemde gerçekleştirilen ham petrol ve doğal gaz ithalatına ilişkin sayısal veriler aşağıda detaylandırılmıştır.

2018 yılı EPDK petrol piyasası raporuna göre Türkiye'nin ham petrol ithalatında 2018 yılında 2017 yılına göre %18,61'lik bir azalma ile miktar 20.970.669,254 tona gerilemiştir. 2018 yılında ithal edilen toplam 20.970.669,254 ton ham petrolün ithal edildiği ülkeler arasında ilk  sırada Rusya Federasyonu, İran ve Irak yer almaktadır. Batı Afrika lkelerinden Nijerya ise 489,129,508 ton ve %1,26'lık pay ile ithalat yapılan ülkeler arasında 12. sırada yer almaktadır. 2015-2018 yılları arasında yapılan toplam ham petrol ithalatı ve Nijerya'dan yapılan ithalat miktarlarına ilişkin tablo aşağıda yer almaktadır.²²⁰

Tablo 8: 2014-2018 Yılları Toplam ve Nijerya'dan Yapılan Ham Petrol İthalatı

Yıllar	Toplam İthalat	Nijerya'dan Yapılan İthalat
2014	19,484,875	1,719,324
2015	25,064,776	530,928
2016	24,957,985	0
2017	25,766,549	134,328
2018	20,970,669	489,129
Toplam (ton)	116,244,854	2,873,709

Kaynak: EPDK Yıllık Petrol Piyasası Sektör Raporları kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

2018 yılında arz çeşitliliği ve güvenliği için 4 LNG terminali vasıtasıyla 11 ülkeden LNG ithalatı yapılmış, 50.360,58 milyon Sm³²²¹ doğal gaz ithal edilmiş ve doğal gaz ithalatı 2017 yılına kıyasla %8,85 oranında azalmıştır. En fazla ithalatın %46,95'lik payla Rusya'dan yapıldığı 2018'de, Nijerya 1,688,000 Sm³ ile beşinci sırada yer almıştır. Yine aynı yılda 11.328,45 milyon Sm³ LNG (Uzun Dönemli ve Spot) ithalatı yapılmış olup toplam LNG ithalatının %45,37'lik bölümünü Spot LNG ithalatı, geri kalan kısmı ise BOTAş tarafından Cezayir ve Nijerya'dan ithal edilen uzun dönem sözleşmeli ithalat

²²⁰ EPDK Petrol Piyasası Yıllık Sektör Raporu Listesi, <https://www.epdk.org.tr/Detay/Icerik/3-0-107/yillik-sektor-raporu>, (16.04.2020).

²²¹ Standart metreküp : 1 Sm³ doğal gaz, 15°C ve 1,01325 bar mutlak basınçtaki 1 m³ doğal gaz hacmine eşittir.

oluşturmaktadır. 2014-2019 yılları arasında yapılan toplam ve Nijerya'dan yapılan doğal gaz ithalatına ilişkin tabloda aşağıda yer almaktadır.²²²

Tablo 9: 2014-18 Yılları Toplam ve Nijerya'dan Yapılan Doğal Gaz İthalatı

Yıllar	Toplam İthalat	Nijerya'dan Yapılan İthalat
2014	48,427	1,240
2015	46,352	1,220
2016	55,250	1,344
2017	50,361	1,668
2018	49,262	1,414
Toplam (Milyon Sm3)	249,652	6,886

Kaynak:EPDK Sektör raporları kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye'nin doğal gaz ithalatında LNG'nin payı gün geçtikçe artmaktadır. Örneğin 2018 yılında ithal edilen doğal gazın 11,3 milyar metreküpü LNG formunda, geri kalanı ise boru hatları aracılığıyla sağlanmış olup, toplam gaz ithalatı içinde 2017'de % 19 olan LNG'nin payı 2018'de % 22,5'e ulaşmıştır.²²³

BOTAŞ tarafından, 1994 yılından itibaren Cezayir'den, 1999 yılından itibaren de dünyanın en büyük dokuzuncu doğalgaz rezervine sahip Nijerya'dan LNG alımına başlanmıştır. Uzun dönemli sözleşmelerle yapılan LNG ithalatının %26,95'lik kısmını Nijerya oluşturmaktadır.

Spot LNG ithalatının 2018 yılında toplam doğal gaz ithalatı içindeki payı ise %10,2 olup, 8 ayrı ülkeden yapılan ithalatın içinde en büyük pay % 58 ile Katar'ın, ikinci en büyük pay ise %9,31'lik pay ile Nijerya'nındır. Gine Körfezi ülkelerinden Ekvator Ginesi ise %1,6'lık pay ile onuncu sırada yer almaktadır.²²⁴

2010-2018 yılları arasındaki Türkiye'nin gaz ithalatının kaynak bazında dağılımı²²⁵ incelendiğinde, 2010 yılından 2018 yılına kadar olan süreçte

²²² EPDK Doğal Gaz Piyasası Yıllık Sektör Raporu Listesi <https://www.epdk.org.tr/Detay/Icerik/3-0-94/yillik-sektor-raporu>, (16.04.2020).

²²³ Petrotürk, "Doğal gaz ithalatında LNG'nin payı yükseldi", 11.03.2019, <http://petroturk.com/dogalgaz/dogal-gaz-ithalatinda-lngnin-payi-yukseldi>, (22.04.2019).

²²⁴ EPDK Doğal Gaz Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu.

²²⁵ Petrol ve Doğal Gaz Platformu Derneği, Türkiye Doğal Gaz Piyasası, <https://www.petform.org.tr/dogal-gaz-piyasasi/turkiye-dogal-gaz-piyasasi/>, (17.03.2020).

Nijerya'nın da içinde olduğu LNG ithalatındaki değişime ilişkin veriler aşağıdaki tablodadır.

Tablo 10: 2010-2018 Yılları Arasındaki Türkiye'nin Doğal Gaz İthalatı Dağılımı

Kaynak	2010 (milyar m ³)	2010 (yüzde)	2018 (milyar m ³)	2018 (yüzde)
Rusya	17,576	%46,2	23,642	%47
İran	7,765	%20,4	7,862	%16
Azerbaycan	4,521	%11,9	7,341	%15
LNG (Cezayir+Nijerya+Spot)	8,174	%21,5	11,322	%22
Toplam	38,036	%100,0	55,250	%100,0

Kaynak: Petform internet sitesi, 2018.

Görüldüğü üzere uzun dönemli sözleşme ve spot LNG ithalatımızın önemli bölümü, bölge ülkelerinden Nijerya ile yapılmaktadır. Dolayısıyla Türk veya yabancı bayraklı ancak bölgeden Türkiye'ye ham petrol veya LNG taşıyan bir tankerin de aslında Türkiye'nin enerji güvenliğini ilgilendirdiği unutulmamalıdır.²²⁶

2.6.2. Gemi Personeli Üzerindeki Etkileri

Gine Körfezi'ndeki saldırılarda hayatlarını kaybeden gemiadamlarının yanı sıra, saldırıya uğrayan ve/veya kaçırılanlardan bir kısmı, iyileşmeyen zihinsel bozukluklar, işten atılma korkusu gibi problemler yaşamaktadır. Olaya donatanlar açısından bakıldığında ise etki, nitelikli iş gücü kaybı olarak ortaya çıkmaktadır.²²⁷ Bazı ülkeler ise önlem olarak gemiadamlarının Gine Körfezi bölgesine çalışan gemilerde çalışmasına kısıtlama getirmiştir.²²⁸

2016 yılında yayınlanan ve Hindistan, Filipinler ve Ukrayna gibi başlıca gemiadamı yetiştiren ülkelerden 101'i daha önce rehin alınmış 465 gemiadamı

²²⁶ Özgen, s.290.

²²⁷ D. Conor Seyle, Karina G. Fernandez, Alexander Dimitrevich, Chirag Bahrid, "The long-term impact of maritime piracy on seafarers' behavioral health and work decisions", Marine Policy 87 (2018) 23-28.

²²⁸ World Maritime News, "India Restricts Seafarers from Working in Gulf of Guinea", June 11, 2019, <https://www.offshore-energy.biz/india-restricts-seafarers-from-working-in-gulf-of-guinea/>, (18.04.2020).

ile 28 aile üyesi ile yapılan birçok mülakat ve yapılandırılmış tarama anketleri sonucunda deniz haydutluğunun gemiadamları ve ailelerine olan uzun dönemli etkisini inceleyen rapora²²⁹ göre elde edilen temel bulgular müteakip maddelerde sıralanmıştır.

Gemiadamları dirençli olmakla birlikte, rehin alınanların oldukça az bölümünde devam eden etkiler gözlenmiştir. Rehin tutulan gemiadamlarının büyük bölümünün mental veya davranışsal sağlıklarında kalıcı bir bozukluk görülmemiştir ancak eski rehinelerden %25,77'si Travma Sonrası Stres Bozukluğu²³⁰ (PTSD) ile uyumlu semptomlara sahiptir. Bunlar aynı zamanda genel anlamda sağlık açısından daha yüksek risk grubundadır.²³¹

Diğer tüm deniz haydutluğu tiplerine nazaran rehin tutulmak kalıcı etkilere neden olmaktadır. Birçok gemiadamı, yüksek riskli bölgelerden geçişin yarattığı stresten gerçek anlamda saldırıya uğramaya kadar değişen bir yelpazede değişik tecrübeler yaşamıştır. Yalnızca rehin alınma tecrübesi yüksek oranda artan PTSD ile ilişkilidir.²³²

Görev süreleri boyunca gemiadamları yüksek sayı ve oranda travmatik tecrübeler yaşamıştır. Deniz ortamı tehlikeli olup gemiadamları deniz haydutluğunun haricinde de travmatik tecrübeler yaşayabilmektedir. Bu tecrübelerin travma sonrası stres semptomlarına bağımsız etkisi olup gemiadamının sağlığını olumsuz yönde etkileyebilir.

Travmatik tecrübeler gemiadamlarının işi hakkındaki kararlarını etkilemektedir. Yüksek oranda travma sonrası stres semptomu yaşayan gemiadamları kontrat yaparken, sıklıkla deniz haydutluğunu düşünmekte ve bu risk nedeniyle işi bırakmaktadır.²³³

Rehinelerin aileleri sevdiklerinden haber almayla ilgili sorunlar yaşamakta ve çoğu kalıcı sıkıntılardan şikayet etmektedir. Rehin alınan gemiadamlarının %50'sinden azının ailesi yakınlarının rehin alınması esnasında bilgilendirmeye ilgili sorun yaşamadığını, %30'dan fazlasının eşi denizdeyken başına kötü bir şey geldiğinde nereden bilgi alacağı konusunda

²²⁹ Conor Seyle, "After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families", An Oceans Beyond Piracy and OEF Research Report, June 2016, <https://oefresearch.org/publications/after-release-long-term-behavioral-impact-piracy-seafarers-and-families>, (17.03.2020).

²³⁰ Travma Sonrası Stres Bozukluğu (TSSB), acı verici ve yoğun strese yol açan deneyimler sonucunda kişilerin olaylarla baş etmesini engelleyen , kişileri psikolojik olarak güçsüz, çaresiz bırakan olaylar olarak tanımlanır.

²³¹ Seyle, s.8.

²³² Seyle, s.11.

²³³ Seyle, s.15.

fikri olmadığını ifade etmiştir.²³⁴ Rehin alınan gemiadamlarının ailelerinin büyük azınlığı yaşadıkları tecrübe ile ilgili kalıcı davranış sorunları yaşamıştır.

Bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygundan etkilenen personel istatistikleri ile ilgili verilerin, konuyla ilgili fikir edinmek açısından faydası olacağı değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda; 2018 yılına kadar Oceans Beyond Piracy 2018 yılından sonra ise Stable Seas adlı kuruluşlarca yayınlanan raporlara göre 2015-2018 yılları arasında Gine Körfezindeki saldırılardan etkilenen toplam personel sayısı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 11: 2015-2018 Yılları Arasında Deniz Haydutluğundan Etkilenen Personelin Maruz Kaldığı Saldırı Tipleri

Olay Türü	2015	2016	2017	2018
Gemisine Çıkılmaya Çalışılan/Başarısız Saldırı	160	927	880	1168
Kaçırılan/Kaçırılmaya Çalışılan	428	369	317	271
Soygun/Soygun Teşebbüsüne Uğrayan	386	287	93	153
Silahlı Soyguna Uğrayan	Veri yok	142	123	238
Şüpheli Faaliyet	189	178	290	100
Kargosu için Gemisi Kaçırılan/Teşebbüs Edilen	34	18	23	82
Toplam	1225	1921	1726	2012

Kaynak: OBP Deniz Haydutluğu Raporlarından yazarca oluşturulmuştur.

İstatistikler incelendiğinde 2018 yılında deniz haydutluğu/silahlı soygun teşebbüsünden etkilenen gemiadamı sayısı 2017'ye göre %15 oranında artmıştır. 2012 kişi içerisinde milliyeti açıklanan 763'ünün ülkelere göre yüzdeleri; Filipinli %49, Hintli %17, Ukraynalı %7, Nijeryalı %7, **Türk %3**, Gürcistanlı %3, Rus %2 ve diğer ülkeler %12 olarak belirlenmiştir.

Deniz haydutluğu ve silahlı soyguna maruz kalarak şiddete uğrayan gemi adamlarından 769'u tehdit edilmiş, 102'si kaçırılmış, 93'ü kısa süreli, 89'u uzun süreli rehin alınmış, 13'ü şiddete maruz kalmış ve 11'i de yaralanmıştır.

Aşağıda 2010-2019 yılları arasında Gine Körfezi'nde kaçırılan gemi ve rehin alınan personel sayıları gösterilmektedir. Görüldüğü üzere kaçırılan gemi

²³⁴ Seyle, s.23.

sayısı değişkenlik göstermekle birlikte, rehin alınan personel sayısında yıllara göre bir artış görölmektedir.

Tablo 12: 2010-2019 yılları arasındaki saldırılarda kaçırılan gemi ve rehin alınan personel sayıları.

Faaliyet	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kaçırılan Gemi	2	8	9	9	7	3	1	-	3	1
Rehin Alınan/ Kaybolan Personel	42	68	112	93	66	38	40	58	84	151

Kaynak: IMO verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

2019 yılı itibariyle Gine Körfezi Bölgesindeki toplam deniz haydutluğu saldırı sayısı 2018 yılına göre umut verici şekilde azalmakla birlikte adam kaçırma sayısında ise alarm verici bir yükseliş söz konusudur. IMO verilerinden biraz farklı olacak şekilde ICC – IMB verilerine göre 2018’de 78 olan adam kaçırma sayısı, 2019’da 121’e çıkmıştır ki bunun 61’i 2019 yılı son çeyreğinde gerçekleşmiştir. Bu rakamlar, dünya genelinde 2019 yılında kaçırılan gemiadamı sayısının %90’ına denk gelmekte olup bölgedeki riskin halen devam ettiği anlamına gelmektedir.²³⁵

²³⁵ Laxman Pai January 14, 2020, Crew Kidnappings Surge 50% Off W. Africa, Marine Link, <https://www.marinelink.com/news/crew-kidnappings-surge-off-w-africa-474616>, (17.04.2020).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN TÜRK DONATANLARINA ETKİLERİ AÇISINDAN ANALİZİ

Bu bölümde, Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin incelenmesi kapsamında gerçekleştirilen yarı-yapılandırılmış mülakatlara ilişkin süreçler ve bunun sonucunda elde edilen bulgulara yer verilmektedir.

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Araştırmanın temel amacı; ***Gine Körfezi'nde son zamanlarda yükselişe geçen deniz haydutluğu faaliyetlerini Türk Donatanları açısından incelenmektedir.*** Bu amaca yönelik olarak, gemileri bölgede saldırıya maruz kalma ihtimali bulunan (veya geçmişte saldırıya uğramış) donatanlardan belirlenenlerin konuyla ilgili algılarını öğrenmek ikinci amaçtır. Son olarak, alınan derslerden de istifade ile değişik bakış açılarını ortaya koyarak alınması veya gözden geçirilmesi gereken tedbirlere yönelik farkındalık oluşturmak ise üçüncü amaçtır.

Araştırma kapsamında, Türkiye'de Gine Körfezi bölgesine daha önce veya halen değişik tipte (*tanker, kimyasal tanker, konteyner*) gemilerin işletmeciliğini yapan armatör işletme ve gemi işletmelerinin, aynı zamanda CSO görevini de yürüten operasyon ve filo müdürleri ile nitel bir veri toplama aracı olan yarı-yapılandırılmış mülakat yöntemi uygulanmıştır.

Ulusal literatürde özellikle Somali Körfezi'ndeki deniz haydutluğu konusu sıkça işlenmekle birlikte Gine Körfezi bölgesindeki güvenlik sorunlarını deniz haydutluğu da içinde olacak şekilde inceleyen bazı araştırmalar bulunmakla birlikte, sadece Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerini veya bunun Türk Donatanlara etkisini inceleyen herhangi bir araştırma bulunamamıştır. Uluslararası literatürde ise konuyla ilgili yüksek lisans ve doktora tezleri ile hakemli dergilerde yayınlanan makalelerin bulunduğu görülmektedir. Bu nedenle, özgün olarak nitelenebilecek çalışmada, keşfedici özelliği nedeniyle yarı-biçimel mülakat tekniği kullanılmıştır.

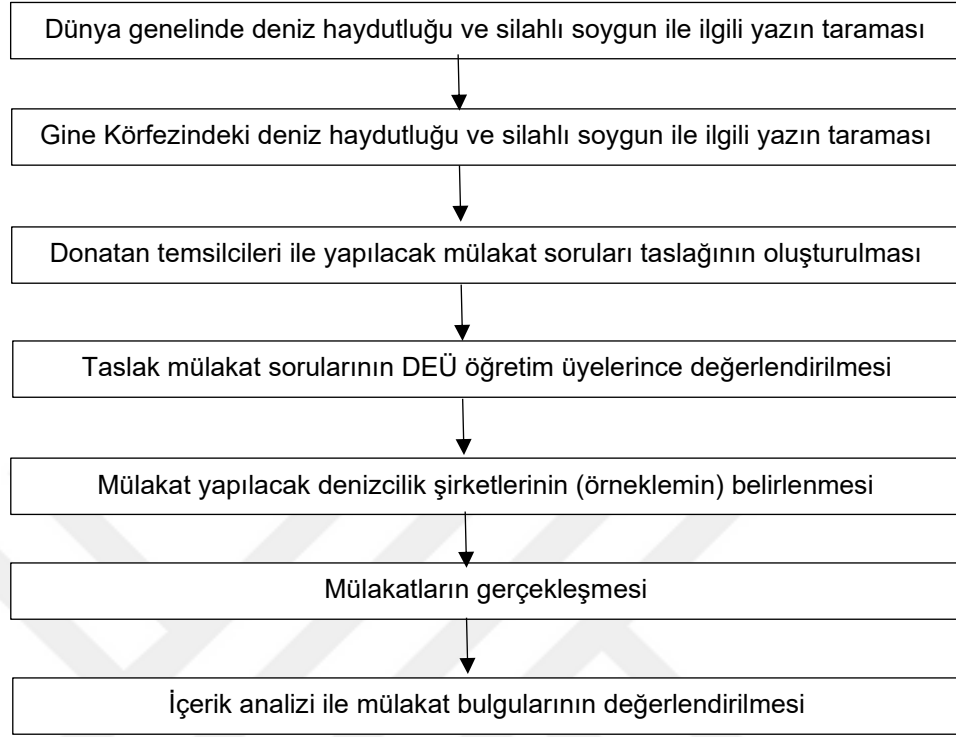
3.2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Son dönemde Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarındaki artışın Türk donatanlarına etkisinin incelendiği ilk araştırma niteliğinde olan çalışmanın, gelecek dönemde yaşanabilecek saldırıların önünü alabilmeye ve bölgeye çalışan gemisi bulunan donatanlarca, bahse konu saldırıların güvenlik, ekonomik ve personel alandaki etkilerinin anlaşılmasına katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

3.3. ARAŞTIRMANIN SÜRECİ

Araştırmanın süreci, yazın taramasından yarı-yapılandırılmış mülakatlara kadar birçok aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar Şekil 8'de gösterilmiştir. İlk aşamada, öncelikle dünya genelinde deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin geçmişte ve günümüzde yoğun olarak yaşandığı bölgelere ilişkin yayınlanan bilimsel çalışmalar, daha sonra Gine Körfezi özelindeki faaliyetlere ilişkin çalışmalar ve son olarak da IMO ve ICC – IMB kayıtlarında yer alan Gine Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun rapor ve istatistikleri incelenmiştir. Yazın taraması kapsamında yoğunlukla elektronik ortamdaki ikincil veriler kullanılmıştır. Konuyla ilgili tez, makale ve IMO ve IMB – ICC kayıtlarının yanı sıra deniz güvenliği alanında çalışmalar yapan 'One Earth Future' ve onun bir programı olan 'Stable Seas', 'Safety4Sea' gibi kuruluşların raporları, DTO Deniz Sektörü Raporları ve TC Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK) Petrol ve Doğal Gaz Piyasaları Sektör Raporları ile 2019 yılı Ekim ayında Abuja/Nijerya'da konuyla ilgili bölge ülkelerinin devlet temsilcileri, akademik kuruluşlar, uluslararası alanda deniz güvenliğine yönelik çalışmalar yapan kuruluşlar ile sektör temsilcilerinin katılımıyla gerçekleşen konferansın idari ekibiyle irtibat kurularak katılımcı sunumları temin edilmiş ve incelenmiştir.

Şekil 8: Araştırma Sürecinin Aşamaları



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Gerçekleştirilen yazın taramasının ardından, elde edilen veriler çerçevesinde, yarı-yapılandırılmış mülakatlarda kullanılmak üzere, açık uçlu sorulardan oluşan bir mülakat formu oluşturulmuştur. Oluşturulan soru formu, DEÜ Denizcilik fakültesindeki ilgili öğretim üyelerinin görüşleri alınarak tekrar gözden geçirilmiş ve gerekli düzenlemeler yapılarak son şekli verilmiştir. Müteakiben, merkezi İstanbul'da olan yedi denizcilik şirketinin filo ve operasyon müdürlerinden oluşan bir örneklem, kasti (kararsal) örnekleme yöntemi kullanılarak oluşturulmuştur. Kararsal örnekleme yönteminin seçilmesinin sebebi, Gine Körfezi bölgesine geçmişte ve halen gemi işleten denizcilik şirketlerin tamamının kesin olarak belirlenememesidir. Ancak katılımcılardan belirlenebilenler için ölçüt olarak, halen veya geçmişte Gine Körfezi bölgesine gemilerinin gitmiş olması ve olabildiğince de bu şirketlerin gemilerinin bölgede saldırı veya saldırı teşebbüsüne maruz kalmaları esas alınmıştır. Ayrıca mülakat yapılan şirket temsilcilerinin tamamının CSO görevini yürütüyor olmalarına özellikle dikkat edilmiştir. Yapılan mülakatların ardından, elde edilen veriler içerik analizi yöntemiyle değerlendirilmiştir.

3.4. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Araştırma modeli, araştırma için gerekli bilgi ve verilerin toplanmasında kullanılacak yöntem ve süreçlerin belirlenmesidir. Bu çerçevede araştırma kapsamının anlaşabilmesi uygulamaların birbirleri arasındaki etkileşimin ve araştırma sürecinin daha iyi anlaşılabilmesi için Şekil 7'deki gibi bir model geliştirilmiştir.

Araştırma modeline göre; yazın taraması ve uzman görüşleri ile Gine Körfezi bölgesinde operasyon yapan gemilerin uğradığı deniz haydutluğu saldırılarının donatanlar üzerindeki etki alanları; 'ekonomik, personel ve güvenlik' olarak belirlenmiş ve buna göre oluşturulan sorular yardımıyla Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin Türk donatanlarına etkileri ve konuyla ilgili algı ölçülmeye çalışılmıştır.

Şekil 9: Araştırmanın Modeli



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

3.5 ANA KÜTLE VE ÖRNEKLEM

Çalışmanın ana kütlesi, Gine Körfezi Bölgesine halen ve geçmişte planlı/plansız sefer yapan denizcilik şirketleridir ki bu sayıya tam olarak ulaşılammıştır. Olasılığa dayalı olmayan örneklem tekniklerinden ‘Kasti Örneklem’ tekniğinde, örneği oluşturan kişiler araştırmacının araştırma problemlerine cevap bulacağına inandıklarından seçilir. Yani katılımcıların belirlenmesindeki ölçüt araştırmancının yargısıdır. Ancak katılımcılar rastgele seçilmezler.²³⁶ Nitekim mülakat yapılan yedi işletmeden dördüne ait geminin geçmişte bölgede saldırı veya saldırı teşebbüsüne maruz kalmış olması, üçünün ise bölgeye çalışan gemilerinin bulunması, örneklemin evreni yeterince temsil ettiği yargısını güçlendirmektedir.

Çalışmada şirketler belirlenirken özellikle geçmişte veya halen Gine Körfezi’ne gemilerinin planlı/spot seferlerinin olması, bölgeye giden gemilerine bir saldırı veya saldırı teşebbüsü olması gibi kriterler dikkate alınmış ve buna göre internet ortamında denizcilik şirketlerinin sefer bölgeleri ve uğranılan saldırılara ilişkin veriler IMO kayıtlarındaki istatistiklerle birlikte taranarak yedi denizcilik şirketi belirlenmiş olup katılımcılara ilişkin demografik bilgiler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 13: Mülakat Yapılan Şirketlerinin Temsilcilerine Ait Demografik Bilgiler

Eğitim Durumu			Çalıştığı Kurum		
Kurum	n	%	Kurum	n	%
Meslek Y.O.	2	25	Katılımcı Şirket-1	1	12,5
Fakülte	6	75	Katılımcı Şirket-2	1	12,5
Toplam	8	100	Katılımcı Şirket-3	1	12,5
Kurumdaki Görev			Katılımcı Şirket-4	1	12,5
Görev	n	%	Katılımcı Şirket-5	1	12,5
Filo Yöneticisi / CSO	4	50	Katılımcı Şirket-6	2	25
Operasyon Yöneticisi /CSO	3	37,5	Katılımcı Şirket-7	1	12,5
Operasyon Uzmanı	1	12,5	Deniz Tecrübesi Ortalaması: 10,6 yıl		
Toplam	8	100	Kara Tecrübesi Ortalaması: 9,6 yıl		
Yaş			Yaş ortalaması: 43, aralığı: 30-59 yaştır.		

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

²³⁶ Prof. Dr. Recai Coşkun, Prof. Dr. Remiz Altunışık, Prof. Dr. Engin Yıldırım, Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı, 9. Baskı, Sakarya Yayıncılık, 2017, s.150.

Katılımcıların eğitim durumlarına bakıldığında, mülakat yapılan 8 kişiden 6'sı (%75) fakülte, 2'si yüksekokul (%25) mezunudur. Kurumdaki görevleri göz önüne alındığında 4'ü filo yöneticisi (%50), 3'ü operasyon yöneticisi (%37,5), 1'i operasyon uzmanı (%12,5) olup operasyon uzmanı haricindekilerin tamamı şirket güvenlik zabıtlığı görevini de yürütmektedir. Mülakat yapılan personelin yaş aralığı 30-59 arasında olup yaş ortalaması 43'tür. Deniz tecrübe süreleri 6-17 yıl arasında olup ortalaması 10,6 yıl, kara tecrübe aralığı 1-17 yıl arası olup ortalaması 10,6 yıldır.

3.6. VERİ TOPLAMA YÖNTEMİ

Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırılarının Türk Donatanları açısından incelenmesinde yarı-yapılandırılmış mülakat yöntemi ile nitel veri toplama yaklaşımı kullanılmıştır. Yarı-yapılandırılmış mülakat biçiminde, mülakatçı kaba hatlarıyla bir yol haritasına sahiptir ancak katılımcının ilgi ve bilgisine göre bu genel çerçeve içinde farklı sorular sorarak konunun değişik boyutlarını ortaya çıkarmaya çalışır²³⁷. Veri toplama yöntemi; veri toplama aracı, örneklem, yarı-yapılandırılmış mülakatların yürütülmesi ve kısıtlar olmak üzere dört bölümde incelenmiştir.

3.6.1. Veri Toplama Aracının Oluşturulması

Bu çalışmada veri toplama aracı olarak; Türk Donatanlarından bölgeye daha önce gemisi sefer yapmış veya halen yapmakta olanların konuyla ilgili algısını ölçebilmek için araştırmacıya elastikiyet sağladığı ve arzu edilen bilgilerin anketle elde edilemeyecek kadar detaylı ve hassas konular olması sebebiyle en uygun veri toplama aracı olduğu düşünülen mülakat seçilmiştir. Mülakat şekli olarak ise yarı-yapılandırılmış mülakat tekniği belirlenmiş ve bu şekilde mülakat yapılan yetkililerin belirlenen sorulara verdiği cevaplara göre sorulacak ilave sorularla konunun detaylandırılması hedeflenmiştir. Güvenlik, ekonomi ve personel konularına ait 10 adet açık uçlu sorudan oluşan mülakat formu EK 1'dedir.

Mülakata başlamadan önce katılımcıya ilişkin yaş, deniz ve kara tecrübesi, şirket içindeki pozisyonu gibi demografik bilgilere yönelik sorular

²³⁷ Prof. Dr. Recai Coşkun, Prof. Dr. Remiz Altunışık, Prof. Dr. Engin Yıldırım, s.101.

sorulmuş ve kayıt altına alınmıştır. Ayrıca işletmeler bünyesinde işletilen gemilerin özellikleri ve sefer bölgelerine yönelik bilgilerden bulunabilenler işletmelerin web sitelerinden, bulunamayanlar ise mülakatlar esnasında katılımcılara sorularak elde edilmiştir.

Yarı-yapılandırılmış mülakat kapsamında hazırlanan mülakat formu toplam 10 adet açık uçlu sorudan oluşmaktadır. Soruların ilk dördü güvenlik konuları ile sonraki dördü ekonomik konularla ve son ikisi de personel konuları ile ilgili sorular olup, mülakat sorularını belirlemek maksadıyla konuyla ilgili yazın taraması yapıldıktan sonra oluşturulan taslak sorulara son şeklini vermek üzere DEÜ Denizcilik Fakültesinde ilgili öğretim üyelerinin tecrübelerinden yararlanılmıştır. Mülakat sorularının oluşturulmasında faydalanılan makalelere ilişkin tablo aşağıda sunulmuştur.

Tablo 14: Mülakat Sorularının Belirlenmesinde Faydalanılan Kaynaklar

Araştırmanın Adı	Yazarı/Kurumu	Sonuç ve Bulgular
The Non-Lethal Technologies Against the Terrorism	Assistant-Professor Dr. Eng. Adelina Tumbarska Institute of Metal Science, Equipment and Technologies at the Bulgarian Academy of Sciences, Sofia, Bulgaria.	Ölümcül olmayan teknolojilerin, kritik altyapıların (limanlar, gemiler, deniz unsurları gibi) korunması ve terörist saldırıların önlenmesinde kullanımı ve sağladığı faydalar incelenmiştir.
Current Maritime Piracy Practices and Anti-Piracy Protection		Deniz haydutlarının 2008-2017 yılları arasındaki saldırı pratiklerinin ve buna paralel olarak önleme taktiklerinin gelişimi, teknolojiye değişimle birlikte ele alınmıştır.
After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families	Conor Seyle, One Earth Future Deputy Director.	Hindistan, Filipinler ve Ukrayna'dan daha önce rehin alınmış 465 gemiadamı ile 28 aile üyesi arasında yapılan mülakat ve yapılandırılmış tarama anketi ile deniz haydutluğunun gemiadamları ve ailelerine olan uzun dönemli etkisi incelenmiştir.
Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi,	Fatma Nur SOYBAŞ, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ankara.	Deniz haydutluğunun tanımı, türleri, yoğun olarak yaşandığı bölgeler ile sebep-sonuçları ve deniz sigortacılığına etkileri incelenmiştir.

Araştırmanın Adı	Yazarı/Kurumu	Sonuç ve Bulgular
Impact of Piracy on Maritime Transport and Technical Solutions for Prevention	Cuong Manh Nguyen and Tien Quoc Le Vietnam Maritime University, Haiphong city, Vietnam.	Deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirlerden; emniyetli gemi uygulaması, seyir izleme ve kayıt sistemleri ile tazyikli su sistemi gibi ölümcül olmayan tedbirler incelenmiştir.
A study of the role of seafarers in combating piracy off the coast of Nigeria	Kalu Kingsley Anel Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan, South Korea.	Nijerya'daki gemi adamlarının bölgenin deniz güvenliği alanındaki sorunlarının çözümüne olası katkıları incelenmiştir.
How Did Maritime Piracy Affect Trade in Southeast Asia	Giacomo Morabito, Director and Founder of Mediterranean Affairs and Researcher on the Middle East, North Africa and Macroeconomics Desks at Wikistrat & Department of Economics, University of Messina, Messina, Italy	Malaka Boğazından geçen tankerlere yapılan deniz haydutluğu saldırılarındaki artışın bölgenin ekonomik güvenliğine tehdit teşkil ettiği, ancak bölge güvenliğine temel tehdidin 'Deniz haydutluğu ve terörizm ilişkisi' olduğu tespit edilmiştir.
The Pirates' Curse: Economic Impacts of the Maritime Piracy	Bruno S. Sergi, Prof. of International Economics University of Messina and Associate, Davis Center for Russian and Eurasian Studies, Harvard University Cambridge, MA, USA.	Doğu Afrika'daki deniz haydutluğu saldırılarının sebebi ve ekonomik güvenlik ile olan ilişkisi incelenmiş, sonuç olarak; uluslararası toplumun, deniz hukukunun güçlendirilmesi ve uygulanması konusunda Somali yetkilerine yardımcı olması ve yerel imkanların geliştirilmesi tavsiye edilmiştir.
Understanding West Africa Maritime Security Threats: A Critical Appraisal of the Development of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Gulf of Guinea.	Augustine Betialikong ABOH, Department of Political Science, Univ. of Calabar, NIGERIA Nafiu AHMED, Department of Terrorism, Int. Crime and Global Security, Coventry University, UK.	Batı Afrika'daki deniz haydutluğu saldırılarının sadece bir güvenlik meselesi olmaktan ziyade daha geniş anlam taşıdığı, sebepleri ve düzeltmek için alınması gereken tedbirleri içeren teklifler sunulmuştur.

Araştırmanın Adı	Yazarı/Kurumu	Sonuç ve Bulgular
Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliğindeki Rolü: Türkiye Örneği.	Yrd. Doç. Dr. Cenk ÖZGEN, Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Harp Akademileri Str. Araştırmalar Enstitüsü, Doktora tezi, İstanbul.	Çalışmada, Türkiye jeopolitiğinin ana hatları çizilirken deniz gücünün gelişimi önündeki engeller ve bu engellerin aşılması için alınması gereken tedbirler üzerinde durulmuştur.
Batı Afrika'da Ulusötesi Güvenlik Sorunları: Nijerya Örneği.	Ronisia Ariete Almeida TAVARES, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bölümü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.	Batı Afrika'daki ulusötesi güvenlik sorunları, Nijerya özelinde incelenmiş ve ülkenin ihtiyaç duyduğu önlemlerin çözümü için, özerk bir eşgüdüm merkezi kurularak politikaların yeniden yapılandırılması gerektiği sonucuna varılmıştır.
Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Denizcilik Ticareti Üzerine Etkisi,	Muhammet AYDIN, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.	Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerin dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerindeki etkisinin incelenebilmesi için, NATO'nun 2013 yılı Somali raporundaki veriler (yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma) ile, UNCTAD 2014 yılı Somali raporundakilerin (fidye, sigorta, rota değişimi, güvenlik ve askeri maliyetler) ilişkisi incelenmiştir.
On Ever-Higher Seas and at Bay, Why maritime piracy soars in the Gulf of Guinea and plunges in Somalia?	Niels ROTTIER, Leiden Üniversitesi Yüksek Lisans tezi, Hollanda.	Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetlerinin süratli şekilde azalırken Gine Körfezi'nde tırmanışa geçmesinin sebebinin, konuyla ilgili alan uzmanlarıyla görüşülerek incelendiği araştırmadır.
Gemiadamlarının Özel Deniz Güvenlik Şirketi Algıları Üzerine Bir Çalışma: Türkiye Perspektifi.	Taha Talip TÜRKİSTANLI-Bariş KULEYİN, Dokuz Eylül Denizcilik Fakültesi, İzmir.	Özel deniz güvenlik şirketi kullanımındaki faktörler doğrultusunda bir anket geliştirilerek belirlenen Türk gemi-adamlarına uygulanmış ve analiz edilmiştir. Sonuç olarak; gemiadamlarının, bu personelin gemilerde bulunmasının şiddeti arttırmayacağını düşündüğü saptanmıştır.

Araştırmanın Adı	Yazarı/Kurumu	Sonuç ve Bulgular
Crude Oil Theft, Petro-Piracy and Illegal Trade in Fuel: An Enterprise-Value Chain Perspective of Energy-Maritime Crime in The Gulf of Guinea.	Wasiu Abiodun BALOGUN, Department of Politics, Philosophy and Religion (PPR), Lancaster Üniversitesi, Doktora Tezi, Birleşik Krallık.	Ham petrol kaçakçılığı, petro-piracy ve yakıtın yasadışı ticareti, kurumsal değer zinciri modeli ile incelenmiş ve Gine Körfezindeki mevcut deniz güvenliği mimarisinin, gerçek-leşen yasa dışı organize olaylarla bağlantılı değer zinciri faaliyetlerini kapsamadığı sonucuna varılmıştır.
Quantitative risk analysis – Ship security analysis for effective risk control options	Hans Liwång, Jonas W. Ringsberg, Martin Norsell Chalmers University of Technology & Swedish National Defence College, Sweden.	Somali açıklarındaki deniz haydutluğu konusu örnek vaka olarak seçilerek bu alanda tecrübe olan sivil ve asker uzmanlarla yapılan mülakatlardan elde edilen verilerle, istatistiki veriler karşılaştırılmış ve bazı tedbirlerle ilgili çıkarımlar yapılmıştır.
The long-term impact of maritime piracy on seafarers' behavioral health and work decisions	Conor Seyle, One Earth Future Foundation-USA, Karina G. Fernandez, Ateneo de Manila University-Philippines, Alexander Dimitrevich, Centre for Social Initiatives& Development – Ukraine, Chirag Bahri, Maritime Piracy Humanitarian Response Programme – India.	Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan Hintli, Filipinli ve Ukraynalı gemiadamları üzerinde yapılan araştırmada, seyir öncesi verilecek eğitimlerin saldırıların kalıcı etkilerini önlemede faydalı olduğu ve gemi adamlarının post travmatik stres semptomlarının daha sonra gemilerde çalışma hevesini kırdığı gibi bulgulara ulaşılmıştır.
Differences and Similarities between Gulf of Guinea and Somalia Maritime Piracy	Devotha Edward Mandanda Prof Dr. GUO Ping School of Law, Dalian Maritime University, China	Somali ve Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin benzerlik ve farklılıkları incelenmiştir.
Piracy in the Gulf of Guinea: Impacts to Maritime Transportation and Maritime Security	Nana Raymond Lawrence Ofori-Boateng (Capt.) College of Transport & Comm. Shanghai Maritime University, China.	Uluslararası Ticaret Odası (ICC) ve Dünya Bankası verileri kullanılarak Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin ekonomik açıdan etkileri incelenmiştir.

Araştırmanın Adı	Yazarı/Kurumu	Sonuç ve Bulgular
Somali Piracy and Anti-Shipping Activity Messages: Lessons For a Successful Counterpiracy Strategy	Gerard J. Clifford Jr. Henley-Putnam University, Doktora Tezi, ABD.	Somali açıklarındaki deniz haydutluğunun düşüşünün, dünyanın diğer bölgelerindeki önlemlerin geliştirilebilmesi maksadıyla kullanılabilmesi için konu alan uzmanları görüşülmüş ve gemilerde silahlı güvenlik kullanımının, saldırı faaliyetlerindeki düşüşün en büyük etmeni olduğu yargısına varılmıştır.
The Gulf of Guinea's Troubled Waters: The Evolution of Piracy and other Maritime Crimes in Nigeria.	Marie Lisa OTTO, Faculty of Humanities, Johannesburg Üniversitesi, Doktora Tezi, Güney Afrika.	Batı Afrika'daki deniz suçlarının tabiatı ve evrimi, 2004-2013 yılları arasında bölgede gerçekleşen saldırılar kategorik olarak ele alınarak incelenmiştir.
Maritime Security Cooperation in the Gulf Of Guinea: Prospects and Challenges,	Kamal-Deen ALI, Australian National Centre for Ocean Resources and Security Faculty of Law, Humanities and the Arts, Wollongong University, Avustralya.	Gine Körfezinde deniz güvenliği alanındaki iş birliğine ilişkin mevcut yaklaşımın yetersiz olduğu hipotezinden yola çıkılarak, bölgedeki deniz güvenliği iş birliği konsepti incelenmiş ve bölgedeki mevcut deniz güvenliği tehditlerini açıklayacak bir çerçeve geliştirilmiştir.

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

3.6.2. Örneklem

Çalışmanın evreni, halen ve geçmişte Gine Körfezi Bölgesine sefer yapmış/halen yapmakta olan gemi işletmeciliği ve gemi yönetimi yapan denizcilik şirketleridir. Yapılan incelemelerde bu sayıya ulaşılamamıştır. Buna ek olarak geçmişte veya günümüzde bölgeye sefer yapan gemi sayısı da IMO kayıtları internet haberleri esas alınarak belirlenmiştir.

Evreni temsil gücü yüksek örnek kütleyi belirlemek amacıyla 'kasti (kararsal)' örnekleme tekniğinin kullanılmasına karar verilmiştir. Bu tekniğin kullanılmasının sebebi; halen veya geçmişte Gine Körfezi bölgesine çalışan gemisi bulunan ve/veya çalıştığı esnada deniz haydutluğu ve/veya silahlı

soygun saldırılarına maruz kalan denizcilik şirketlerinin tümünün belirlenmesinin güçlüğü ve seçilen şirketlerin evreni temsil yeteneğinin araştırmacı tarafından yeterli görülmesidir. Bu nedenlerle 'kasti (kavramsal) örnekleme' tekniğinin en uygun teknik olduğu değerlendirilmiştir.

3.6.3. Yarı-Yapılandırılmış Mülakatların Yürütülmesi

Yüz yüze mülakatların planlanması Ocak 2020 sonu itibariyle başlamış ve Gine Körfezi Bölgesine daha önce veya halen gemi çalıştıran İstanbul'da gemi işletmeciliği ve gemi yönetimi yapan yedi işletmenin aynı zamanda CSO görevini de yürüten operasyon ve filo müdürleri ile telefon ile iletişime geçilmiştir. Gerçekleştirilen telefon görüşmelerinde çalışmanın ana konusu ve amacı aktarılmış ve katılımcıların uygun olduğu tarih aralıkları belirlenerek, mülakat programı ortaya çıkarılmıştır.

İstanbul'daki mülakatlar 5-7 Şubat 2020 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş ve 30 dakika ile 1 saat arasında sürmüştür. Mülakatların gerçekleşmesi aşamasında, çalışmanın konusu ve amacı katılımcılara tekrar açıklanmış, çalışmanın yüksek lisans tezi kapsamında değerlendirildiği belirtilmiş ve bulgularının çeşitli bilimsel yayınlarda da kullanılabileceğine yönelik bilgilendirme yapılmıştır. Mülakatlara başlamadan önce ses kaydına yönelik izin alınmış ve bunun sonucunda görüşmeler hem kayıt altına hem de ses kaydında problem yaşama ihtimaline karşı not alınmıştır.

3.6.4. Kısıtlar

Yapılan araştırmada evreni oluşturan kütle içerisinde Gine Körfezi Bölgesine geçmişte ve halen planlı/plansız sefer yapan gemisi olan denizcilik firmalarının sayısının belirlenmesi ve bölgede deniz haydutluğu saldırısına uğrayan gemi ile gemilerin ait olduğu veya işleteni olan şirketlerin saptanmasında güçlükler yaşanmıştır. Yaşanan güçlüğü sebep olarak, her saldırı veya saldırı teşebbüsünün IMO kayıtlarına girmediği gibi girenlerden de isimleri açıklanmayanların bulunması gösterilebilir. Ayrıca IMO Küresel Entegre Gemi Bilgi Sistemi (GSIS) ekranında saldırıya uğrayan/saldırı teşebbüsünde bulunan Türk bandıralı gemiler filtrelenebilmekte iken, işleteni Türk olan ancak kolaylık bayrağı taşıyan gemilerin şirketlerinin bulunmasında

zorlanılmıştır. Bir diğer kısıt da yine IMO kayıtlarında olmayıp internette geçen saldırı haberlerinin doğruluğu ve güvenilirliği ile gerçekleşip raporlanmayan saldırılardır. Bu çerçevede; araştırma, ana kütleyi temsil ettiği düşünülen ve yargısal örnekleme yöntemiyle belirlenmiş olan denizcilik şirketleri ile sınırlı kalmıştır. İlaveten, literatürde bu tarz bir çalışma bulunmadığından sonuçlar karşılaştırılamamıştır.

3.7. GEÇERLİLİK VE GÜVENİLİRLİK

Araştırma sonuçlarının doğruluğunu konu alan **geçerlilik**, bir test veya ölçeğin ölçülmek istenen şeyi ölçme derecesidir. Bunun için *‘ölçekte yer alan sorularla gerçekten ölçmeyi amaçladığımız şeyi ölçebilir miyiz?’* sorusunu yöneltmek gerekir. Ölçümlerde gözlemlenen farklılıkları tespit edebilmek için değişik geçerlilik testleri geliştirilmiş olup *‘içerik geçerliliği’* de bunlardan biridir. Bahse konu test ile ölçülmek istenen olguyu tespit için oluşturulan soruların sayısı ve niteliği sorgulanır²³⁸. Araştırma kapsamında oluşturulan mülakat formundaki sorular, DEÜ Denizcilik Fakültesi’nde ilgili öğretim üyelerince gözden geçirilmiş ve araştırmacı tarafından alınan geri beslemeler sonucunda sorulara son şeklini verilmiştir.

Geçerlilik kavramında, araştırma yapacak kişinin bilgi ve yeteneği ile konuya hakim olması, ön yargılı ve peşin hükümlü olmaması çalışmanın başarılı ve geçerli olması için ön koşullardır.²³⁹ Araştırmacının Deniz Kuvvetleri K.İğindeki meslek hayatında deniz güvenliği konusuyla ilgili birimlerde görev yapması, bu anlamda çalışmanın geçerliliğini arttırmaktadır.

Nitel araştırmalarda geçerliğin sağlanabilmesi için, üzerinde çalışılan olgu veya konunun bir bütün olarak ele alınarak genel çerçevenin çizilebilmesi için elde edilen verilerin gerçekleşmesine yardımcı olacak bazı ilave yöntemler kullanılması gerekir. Bunlar; katılımcı veya meslektaş teyidi ile uzman incelemesi olabilir.²⁴⁰ Bu kapsamda, mülakat yapılan şirket yetkililerince mülakat formunda yer alan sorular, konunun her üç boyutuyla (güvenlik, ekonomik ve personel) ele alınabilmesi açısından yeterli bulunmuştur.

²³⁸ Prof. Dr. Recai Coşkun, Prof. Dr. Remiz Altunışık, Prof. Dr. Engin Yıldırım, s.131.

²³⁹ Catherine Marshall and Gretchen B. Rossman, “Designing Qualitative Research”, Second Edition SAGE Publications, 1989, p.69.

²⁴⁰ Şener Büyüköztürk, Ebru Kılıç Çakmak, Özcan Erkan Akgün, Şirin Karadeniz, Funda Demirel, Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık. (2011), s.124.

Güvenilirlik ise *‘bir testin veya ölçeğin ölçmek istediği şeyi tutarlı ve istikrarlı bir biçimde ölçme derecesi’* olarak tanımlanır, ve bir araştırmamanın güvenilirliğini sorgulamak için yanıtının evet olması beklenen; *‘araştırma farklı araştırmacılar tarafından, aynı yöntem kullanılarak tekrar yapılırsa aynı veya benzer sonuçlar elde edilebilir mi?’* sorusu sorulur.²⁴¹ Güvenilirlik kavramı da *iç güvenilirlik* ve *dış güvenilirlik* olarak iki ana başlıkta incelenmektedir.

Bunlardan ilki, **iç güvenilirlik** ve, *‘başka araştırmacıların aynı veriyi kullanarak aynı sonuçlara ulaşıp ulaşamayacağı’* sorusuna yanıt arar. İç güvenilirlik ile ilgili cevaplarının ‘evet’ olması gereken sorulardan biri, ‘araştırma sorularının açık bir biçimde ifade edilmiş olup olmadığı’dır ki araştırmada veri toplamak üzere oluşturulan mülakat sorularının açık ve anlaşılır olabilmesi için çok geniş bir yazın taraması ve ilgili uzmanlarca kontrolü sağlanmıştır. Bir diğeri ise ‘araştırmanın sonuçlarının verilerle uyumlu olup olmadığı’dır ki araştırma sonucunda ortaya çıkan sonuçlar *(örneğin SÖGGP kullanımının Gine Körfezi bölgesinde gemi güvenliğinin sağlanması için en çok tercih edilen yöntemlerden biri olması gibi)* konuyla ilgili yazın taramasında elde edilen bulgularla bire bir uyumludur.

Dış güvenilirlik ise araştırma sonuçlarının benzer ortamlarda aynı şekilde elde edilip edilemeyeceğini inceler. Dış güvenilirliğin sağlanması için araştırmada veri kaynağı olan bireylerin açık bir biçimde tanımlanması gerekir. Konuyla ilgili olarak cevabının evet olması beklenen sorulardan ilki ‘araştırmacının araştırmanın yöntemleri ve aşamalarını ayrıntılı bir biçimde tanımlayıp-tanımlamadığıdır’ ki araştırma yöntemi ve aşamaları, çalışmada detaylı olarak anlatılmıştır. Bir diğer soru ise: ‘sonuçların ortaya konulan verilerle açık bir biçimde ilişkilendirilme’ durumudur. Bu bölümün sonunda yer alan sonuçlar kısmı ile tez genelinde ele alınan konular arasında mantıksal açıdan sebep-sonuç ilişkisi kurulmaya çalışılmıştır.

Ayrıca oluşturulan yarı-yapılandırılmış mülakat formu sonuçlarının bir bütün halinde yorumlanması ve elde edilen sonuçların işletmeler açısından tutarlık taşıması da güvenilirliğini yansıtan bir diğer husustur.

Geçerlilik ve güvenilirlikle ilgili olarak belirtilmesi gereken önemli noktalardan bir diğeri de örneklemin iyi seçilmesidir²⁴². Çalışmada yer alan katılımcıların alanlarında uzman ve tecrübeli kişilerden seçilmesi ve şirket

²⁴¹ Prof. Dr. Recai Coşkun, Prof. Dr. Remiz Altunışık, Prof. Dr. Engin Yıldırım, s.131.

²⁴² Selahaddin Öğülmüş, (2019). İçerik Çözümlemesi. Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi , 24 (1) , s.213-228.

güvenlik zabıtlığı görevini de yerine getiren filo ve işletme yöneticilerinin tamamının yeterli tecrübe ve bilgi birikimine sahip olması, çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğini arttırmaktadır.

3.8. MÜLAKAT VERİLERİNİN ANALİZİ

Oluşturulan mülakat formunda **güvenlik** konuları ile ilgili olan ilk dört soruya verilen cevapların incelemesi aşağıda yer almaktadır.

Soru-1 – SÖGGP kullanıyor musunuz?

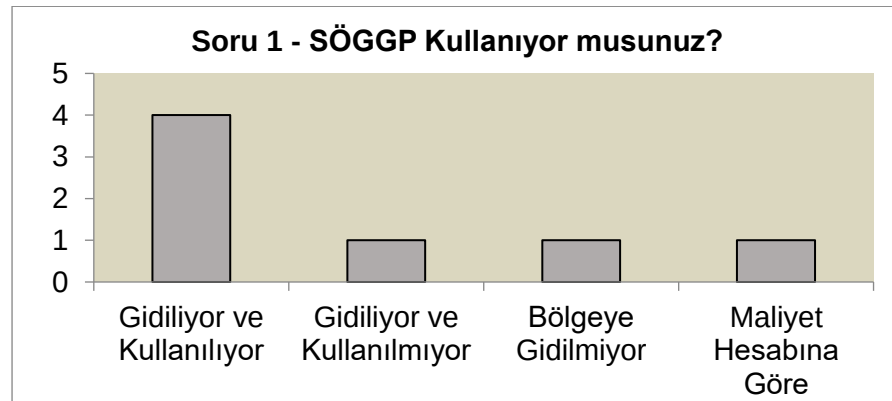
Mülakat yapılan yetkililerin SÖGGP kullanma durumuna ilişkin verdikleri cevaplara ilişkin tablo ve şekil ile cevapların değerlendirilmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 15: Mülakat yapılan yetkililerin ilk soruya verdiği cevaplar

SÖGGP Kullanım Durumu	Frekans	Yüzde
Halen Bölgeye Giden Gemi Var ve Kullanılıyor veya Zaman Zaman Gidildiğinde Kullanılıyor	4	57
Bölgeye Gidiliyor Ancak Kullanılmıyor	1	14,3
Halen Gine Körfezi Bölgesine Gidilmiyor	1	14.3
Yapılan Maliyet Hesabına Göre Belirleniyor	1	14.3

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 10: Mülakat yapılan yetkililerin ilk soruya verdikleri cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Gine Körfezi Bölgesinde riskli olarak değerlendirilen bölgelere gidildiğinde SÖGGP kullanılıp-kullanılmadığına dair sorulan sorudan önce mülakat yapılan şirket temsilcilerine bölgeye halen aktif olarak çalışan gemileri olup olmadığı sorulmuş ve buna göre üç şirketin bölgeye aktif olarak çalışan gemisinin bulunduğu, bunlardan birinin SÖGGP kullanmadığı, diğer ikisi ile birlikte bölgeye zaman zaman giden diğer iki şirketin ise SÖGGP kullandığı belirlenmiştir. Ayrıca bir şirketin bölgeye çalışan gemisinin bulunmadığı, bir şirketin ise driftte yüksek süratle (18 kts.) dolaşma maliyeti ile mukayese sonucuna göre SÖGGP kullanımına karar verildiği ifade etmiştir. SÖGGP kullanmayan şirket kullanmama sebebi olarak; bahse konu silahlı güvenlik hizmetinin kullanımıyla ilgili yasal zorlukları göstermiştir.

Gine Körfezi'nde SÖGGP kullanımı ilgili uygulama Aden Körfezi'ndekinden farklıdır. Silahlı güvenlik görevlileri bölgede belirlenen yerlerden (emniyetli demir sahaları/belirlenen limanlar) alınıp-bırakılabilmekte ve yetkili (uluslararası kabul görmüş) kurumsal güvenlik şirketleri yerine ilgili ülke donanması unsurlarından oluşmaktadır. Ayrıca bazı bölgelerde '**security advisor**' olarak adlandırılan ve silahsız şekilde gemideki güvenlik uygulamalarını kontrol ederek personele eğitim veren görevliler de bulunabilmektedir. Bütün bu silahlı ve silahsız güvenlik görevlileri için ilgili ülke hükümeti ile önceden koordinasyon hususlarının Aden bölgesindeki uygulamalara nazaran daha zahmetli olduğu ifade edilmiştir.

Ancak bir şirketin haricinde bölgeye düzenli seferi olan ve spot olarak çalışıldığında gemisi giden şirketlerin (tanker-kimyasal tanker firmaları) tamamı SÖGGP kullanmakta, bölgeye konteyner işleten firma ise tankerlere göre yüksek sürat ve freeboard avantajı nedeniyle yapılan maliyet hesabına göre SÖGGP kullanımına karar vermektedir. Bölgeye çalışmayan şirket ise güvenlik riski nedeniyle Nijerya'nın, sefer yapılmasından kaçınılan bölgelerin içine dahil edildiğini belirtmiştir.

Soru-2 – Pasif Tedbirlerin Uygulanması Konusundaki Şirket Politikası Nasıldır, bu konudaki teknolojik gelişmeler takip ediliyor mu?

Soruya mülakat yapılan tüm şirketler olumlu cevap vermiştir. Kullanılan pasif tedbirler arasında **dikenli tel** ve **citadel** (*emniyetli oda*) öne çıkmıştır. Bir şirket yetkilisi dikenli telin kurallara uygun şekilde (*içine kılavuz halatı çok*

sağlam bağlayarak hem buna hem de 3-4 m. aralıklarla yerleştirilen puntellere sabitlenecek şekilde) hazırlandığı taktirde hayat kurtarıcı olduğunu ifade ederken iki şirket yetkilisi ne kadar sağlam yapılırsa yapılsın deniz haydutları tarafından balıkçılıkta kullanılan büyük kancalar kullanıldığı taktirde geçebilecekleri kadar bir aralık oluşturulabildiğini ifade etmiştir.

Citadel ile ilgili olarak ise, mülakat yapılan tüm şirket yetkilileri faydasına inandıklarını ifade etmiş, bir şirket yetkilisi citadele girilmeden önce de yapılacakların belirlenmesinin (*makine durdurulacak/durdurulmayacak, yakıt transferini önleyecek valflerin pozisyonu, girilirken yanında götürmesi gereken malzemeler vb.*) önemini vurgulamıştır. Yine aynı şekilde citadelerde gemi dahilinin görüntülenebildiği kamera ve telsiz/telefon sistemlerinin bağlantısı ile bunlara ait kabloların gizli olmasının önemi belirtilmiştir. Daha önce gemisi saldırıya uğrayan şirket yetkililerinden biri bahse konu saldırının olduğu tarihte citadel olması halinde işlerin daha farklı olacağını ifade etmiş, yine gemisi saldırıya uğrayan bir diğer şirket yetkilisi ise bu saldırıdan dersler çıkarıldığını ve özellikle citadel uygulamasının buna göre geliştirildiğini (*özellikle saldırganların citadelin önüne gelip-gelmediklerini ve gemiden ayrılıp-ayrılmadıklarını görüntüleyebilecek şekilde geminin neredeyse tamamını görüntüleyecek şekilde kamera sayısının artırıldığını*) belirtmiştir.

Bunların haricinde diğer pasif tedbirler olarak mülakat yapılan yetkililer; bölge girişi ve geçişi süresince ‘Ticaret İçin Deniz Alanı Farkındalığı - Gine Körfezi (Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea - **MDAT - GoG**)’ raporlamaları, riskli sahaların açığından geçilmesi, riskli olarak belirtilen saha sınırlarının şirket tarafından biraz daha genişletilmesi, bekleme/demir sahalarında mother ship olma ihtimaline karşı en yakın gemiyle azami mesafenin korunması, gemi freeboardlarını yükseltecek tedbirlerin alınması, yaklaşan botları aydınlatma tedbirleri, hassas gözcülük, vardiya sayısının artırılması, gemi alarm ve takip sistemlerinin kullanılması, kaportaların kilitli tutulması, riskli bölgelerde geminin karartılması, gece görüş dürbünü kullanımı ve anti-blast cam filmi uygulaması ile BMP-5²⁴³ tavsiyeleri gibi hususları belirtmiştir.

Genel olarak konuyla ilgili teknolojik gelişmelerin takip edildiği ancak çok yeni ve kullanılanlara göre çok daha faydalı olabilecek bir

²⁴³ Mülakatların yapıldığı tarihte ‘BMP West Africa’ dokümanı henüz yayınlanmamıştır.

uygulama/cihaz/donanıma rastlanılmadığı, silah olarak değerlendirilebilecek önlemlerin ise birçok ülkede yasaklı durumda olduğundan sorun teşkil ettiği belirtilirken, bir kimyasal tanker şirketinin yetkilisi kiradaki gemilerin birinde armatörün dikenli tel yerine sert plastikten ve dikenli tele göre daha yüksek, daha dayanıklı, üzerine tırmanılması veya kanca atılması çok daha zor olan ve manevrada da kullanılabilecek tarzda pahalı bir bariyer konusunda çalışma yaptıklarını ve tamamlandığında kullanımına başlanacağını ifade etmiştir.

Mülakat yapılan şirket yetkililerinin alınan pasif tedbirlerden özellikle vurguladıkları, aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Hanesinde çarpı işareti olmayan tedbir, şirket tarafından uygulanmadığı anlamına gelmemekte olup mülakat esnasında belirtilen veya vurgulanan hususlar tabloya yansıtılmıştır.

Tablo 16: Mülakat Yapılan Şirket Temsilcilerinin Vurguladığı Pasif Tedbirler

Şirket/Pasif Tedbir	Katılımcı Şirket -1	Katılımcı Şirket - 2	Katılımcı Şirket - 3	Katılımcı Şirket -4	Katılımcı Şirket -5	Katılımcı Şirket-6	Katılımcı Şirket -7
Citadel	x		x	x	x	x	x
Dikenli Tel	x	x	x	x	x	x	x
Rota /Sürat Değişikliği ve HRA'dan Açık Geçme	x		x	x		x	
Raporlama Sistemi (MDAT-GoG)	x			x			
Anti-Blast Cam Filmi		x		x			
Riskli Sahayı Genişletme		x					
Freeboard Yükseltme		x	x				
Aydınlatma/ Karartma						x	
İlave Gözcülük			x			x	
Vardiya Sayısını Artırma			x				
Kaporta Kilit Sistemi	x		x			x	
Kum Torbası				x			
Manken				x			
Gece Görüş Dürbünü				x		x	
Tazyikli Su				x			
Gemi Takip Sistemi					x		x
Yeni Geliştirilen Sert Plastik Bariyer			x				

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Soru-3 Bölgede Alınacak Tedbirlerin Öncelik Derecesi Ne Olmalıdır?

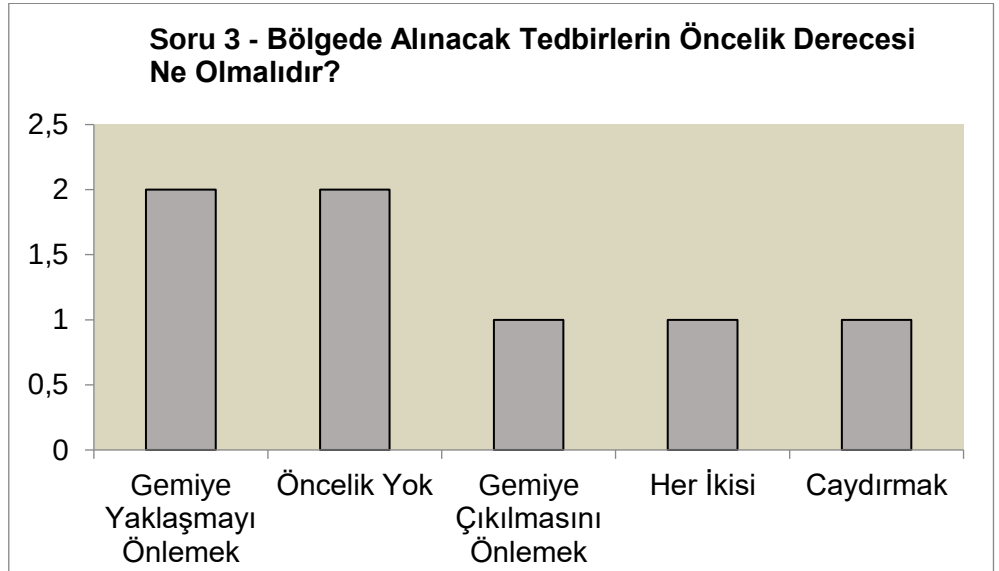
Mülakat yapılan yetkililerin üçüncü soruya verdikleri cevaplara ilişkin tablo ve şema ile alınan cevapların değerlendirilmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 17: Mülakat yapılan yetkililerin üçüncü soruya verdiği cevaplar

Alınacak Tedbirlerin Öncelik Sıralaması	Frekans	Yüzde
Gemiye yaklaşılmasını önlemek (<i>rota ve sürat değişikliği</i>)	2	28,6
Öncelik yok (<i>düşük freeboard/sürat dezavantajı nedeniyle</i>)	2	28,6
Gemiye çıkılmasını önlemek	1	14,3
Hem yaklaşmayı hem de gemiye çıkılmasını önlemek	1	14,3
Caydırmak	1	14,3

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 11: Mülakat Yapılan Yetkililerin Üçüncü Soruya Verdikleri Cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Gine Körfezi bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin daha riskli bölgelerdeki faaliyetlere kıyasla caydırılmasında alınacak tedbirlerin önceliğine ilişkin; mülakat yapılan şirket yetkililerinden ikisi gemiye yaklaşmayı önlemenin 1. öncelik olması gerektiğini belirtmiştir. Bunlardan birinin bölgede beklerken 18 kts. ile drift yapan konteyner gemileri mevcuttur.²⁴⁴

Bölgeye giden tanker ve kimyasal tanker gemilerinin olduğu iki şirket yetkilisi de gemilerin düşük freeboard ve sürati sebebiyle diğer tip gemilere nazaran dezavantajlı olduklarını belirtmiş ve alınacak önlemlerin yüksek süratli skiff botlarla saldırıda bulunan deniz haydutları için yeterli olmayacağını, hedef olarak seçtikleri gemiye çıkmayı bir şekilde başardıklarını ifade etmişlerdir.

Mülakat yapılan bir diğer kimyasal tanker firma yetkilisi, bu tip saldırıların genelde gemiler demirde iken gerçekleştiğini ve bu nedenle başta dikenli tel ile freeboardı yükseltmek suretiyle gemiye çıkılmasının engellenmesinin daha öncelikli olduğunu belirtmiştir.

Bölgeye giden bir tanker ve bir kimyasal tanker firmasının yetkilileri, hem gemiye yaklaşmanın hem de çıkılmasının önlenmesinin aynı öncelikte önemli olduğunu, önlemlerin paket olarak (Yüksek Riskli Bölgenin - High Risk Area (HRA) açığından geçilmesi, escort bot alınması, dikenli tel başta diğer pasif tedbirlerin alınması ve yüksek sürat) alınması gerektiğini belirtmiştir.

Son olarak, mülakat yapılan bir diğer kimyasal tanker filosu yetkilisi ise Aden Körfezi gibi Gine Körfezi Bölgesinde de uluslararası güçlere ait (NATO, AB, USA) donanma unsurlarının sağlanacak mutabakat sonucu bölgede faaliyet göstermesinin birinci öncelik olduğunu belirtmiş, bölgedeki iç karışıklıkların çözülmesinin de önemini vurgulamıştır.

Soru-4 Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetleri kapsamında filonuzdaki gemi tip ve tonajı açısından alınan önlemlerde farklılık var mıdır?

Mülakat yapılan tüm şirket yetkilileri bölgeye giden veya gitme ihtimali olan gemilerinin tonaj, sürat ve kullanılan rotalar açısından benzer özellikler

²⁴⁴ Liwāng H., Ringsberg J., Norsel M., "Quantitative risk analysis – Ship security analysis for effective risk control options", Safety Science, Vol. 58 Issue 1, s 98-112. Makalede, 2011 yılı Ocak-Mayıs ayları arasında Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu saldırılarında gemi süratinin belirleyici kriter olarak öne çıktığı ve araştırmanın gerçekleştirildiği tarihe kadar 18 kts. ve üstü sürat yapan gemilere yapılan bir saldırının rapor edilmediği belirtilmiştir

taşıdığını, çoğunun 'sister ship' olduğunu belirterek alınan önlemler açısından herhangi bir farklılık bulunmadığını belirtmişlerdir. Alınan tedbirler açısından pasif tedbirler benzerlik göstermekte, daha önce de belirtildiği üzere başta 'dikenli tel' ve 'citadel' uygulaması olmak üzere 'riskli bölgelerin açığından geçecek ve her seferinde farklı rota bacaklarını kullanacak şekilde seyir planlaması yapılması' öne çıkan tedbirler olarak göze çarpmaktadır.

Oluşturulan mülakat formunda **ekonomik** hususlara ilişkin ikinci grup 4 soruya verilen cevapların incelenmesi aşağıda yer almaktadır.

Soru-5 Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerini doğrudan ve dolaylı ekonomik etkileri açısından değerlendirir misiniz? Bölgeye giden gemilerinize 'Kaçırılma ve Fidyeye (Kidnap and Ransom (K&R) sigortası yapılıyor mu?

Sorunun ilk kısmı ile ilgili olarak (doğrudan ve dolaylı ekonomik etkiler) sigorta masraflarının artışının kendilerini olumsuz yönde etkilediğini ancak bölge riskli olduğu için kazancın da diğer hatlara göre daha yüksek olduğunu belirtilmişlerdir.

Sorunun ikinci kısmına (Kaçırılma ve Fidyeye Sigortası yapılma durumu) mülakat yapılan tüm şirket yetkilileri olumlu yanıt vermişlerdir. Sadece sigortanın yapılış yeri, şekli ve süresi açısından bazı farklılıklar bulunmaktadır. Şirket yetkililerinden bir kısmı bölgede riskli olarak kabul edilen HRA için bu sigortayı yaptırdığını ifade ederken bazıları ise 'world-wide' yani dünyanın neresinde olurlarsa olsun başlarına bir olay geldiğinde sigorta masrafları karşılanacak şekilde sigorta yapmayı tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Mülakat yapılan bir yetkili tarafından sadece HRA için yapılan sigortanın, örneğin Nijerya bölgesinde Bonny Island gibi HRA dışında kalan yerlerde yaşanabilecek sorunları kapsamadığından yapılacak sigortanın HRA dışındaki yerleri de kapsamasının faydalı olacağı belirtilmiştir.

Bir şirket yetkilisi, kirada olan gemileri için K&R sigortasını sözleşmeye dahil edildiğini ve kiracı tarafından karşılandığını belirtirken bir diğer yetkili sigorta masrafının, navlun hesabında personele ödenen ekstra ücret ve alınan pasif tedbirlere ilişkin masraflara dahil edildiğini ifade etmiştir.

2014 yılında kimyasal ürün tankeri kaçırılan şirket yetkilisine personel için ödenen fidyenin miktarı ve ödeme şekline ilişkin sorular, şirket yetkilisi tarafından gizlilik içerdiği gerekçesiyle cevaplanmamış, ancak konuyla ilgili olarak, bölgede eski güvenlik çalışanı bir yerel arabulucu bulunarak onun vasıtasıyla pazarlıkların yürütüldüğü, bu kişilerin yerel halktan seçilmesinin birbirini anlama açısından önemli olduğu bilgisi verilmiştir.

Soru-6 Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artış, donatanların bölgeye ticaret konusundaki tutumunu sizce nasıl etkiler?

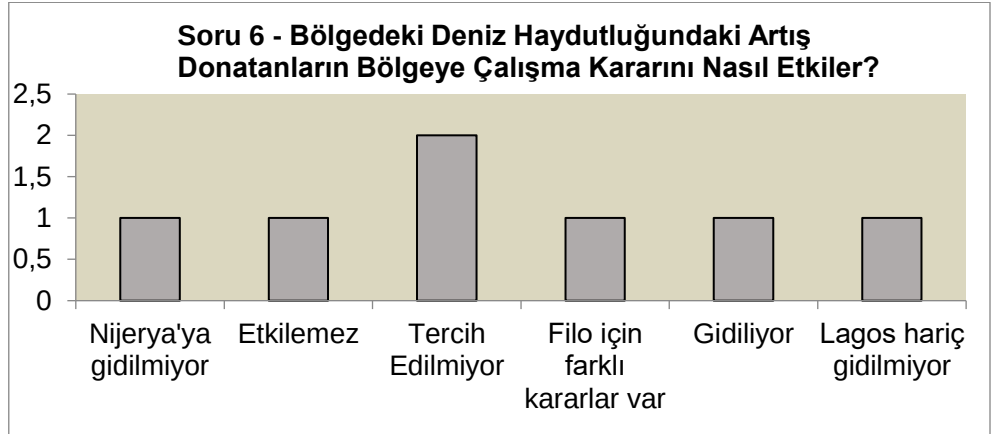
Mülakat yapılan yetkililerin altıncı soruya verdikleri cevaplara ilişkin tablo ve şema ile alınan cevapların değerlendirilmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 18: Mülakat Yapılan yetkililerin Altıncı Soruya Verdiği Cevaplar

Bölgedeki Deniz Haydutluğu Ticareti Nasıl Etkiler	Frekans	Yüzde
Nijerya sefer yapılmayan ülkeler arasında	1	14,3
Etkilemez, tam tersi avantaj sağlar	1	14,3
O bölgeye gitmeyi tercih etmiyoruz	2	28,6
Filodaki armatör gruplarının farklı kararları var	1	14,3
Gidiliyor ve gidilmeye devam edilecek	1	14,3
Lagos hariç o bölgeye gidilmiyor	1	14,3

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 12: Mülakat Yapılan Yetkililerin Altıncı Soruya Verdikleri Cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Mülakat yapılan şirketlerden birinin şirket olarak sefer yapılmasından kaçınılan ülkeler listesi olduğu ve Nijerya'nın da buna dahil olduğu belirtilmiştir. Yine kimyasal tankerleri olan ve daha önce bölgede gemisi saldırıya uğrayarak iki personeli kaçırılan şirket yetkilisi de bahse konu olaydan sonra nispeten güvenli olarak kabul ettikleri Lagos haricinde bölgeye gitmeme kararı aldıklarını beyan etmiştir.

Benzer cevaplar veren iki şirket yetkilisinden ilki mecbur kalmadıkça Gine Körfezi Bölgesine gitmediklerini ve halen o bölgeye gemi çalıştıran kiracıyı bölgeye gitmeme konusunda ikna etmeye çalıştıklarını ifade ederken diğeri, iki bölgeye yük olduğunda ve navlunlarının yakın olması durumunda gerekirse Cebelitarık'a kadar boş dönmeyi göze alarak diğer bölgeyi tercih ettiklerini söylemiştir.

Kimyasal tankerlerin teknik işletmesini yapan bir şirket yetkilisi, filolarında 9 farklı armatör grubu olduğunu, bunların içerisinde navlun fiyatı ne kadar yüksek olursa olsun o bölgeye asla gitmeme kararı alanlar olduğu gibi bir grubun riskleri değerlendirerek bölgeye sefere çıktığını üçüncü grubun ise gerekli tedbirleri alarak bölgeye sürekli çalıştıklarını, zaman zaman yüksek riskle ilgili kendilerini uyarmakla birlikte armatörün aldığı karara saygı duyduklarını beyan etmiştir.

Bölgede konteyner gemisi çalıştıran firma yetkilisi Gine Körfezi bölgesine gitmekten vazgeçme gibi bir durumun söz konusu olmadığını bölgeye çalışan iki geminin de çalışmaya devam edeceği bilgisini vermiştir.

Soru-7 Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirler ile ilgili maliyetler, karşılaşılan riskler göz önüne alındığında makul bir maliyet midir? SÖGGP maliyeti ile diğer tedbirlerin alınması için gereken harcamalar karşılaştırıldığında SÖGGP maliyetinin donatana getirdiği yük ile korunan varlığın miktarı ve büyüklüğü arasında ilişki var mıdır?

Sorunun ilk kısmı için görüşülen tüm şirket yetkilileri ölümcül olmayan tedbirlerinin maliyetinin karşılaşılan risklere göre makul olduğu cevabını vermiştir. Örneğin bölgeye zaman zaman kimyasal tankerleri gidebilen şirket yetkilisi, kullanılan dikenli telin 600 metresinin 1600 USD maliyeti olduğunu ve bu maliyetlerin karşılaşılan riske göre gayet makul olduğunu ifade etmiştir.

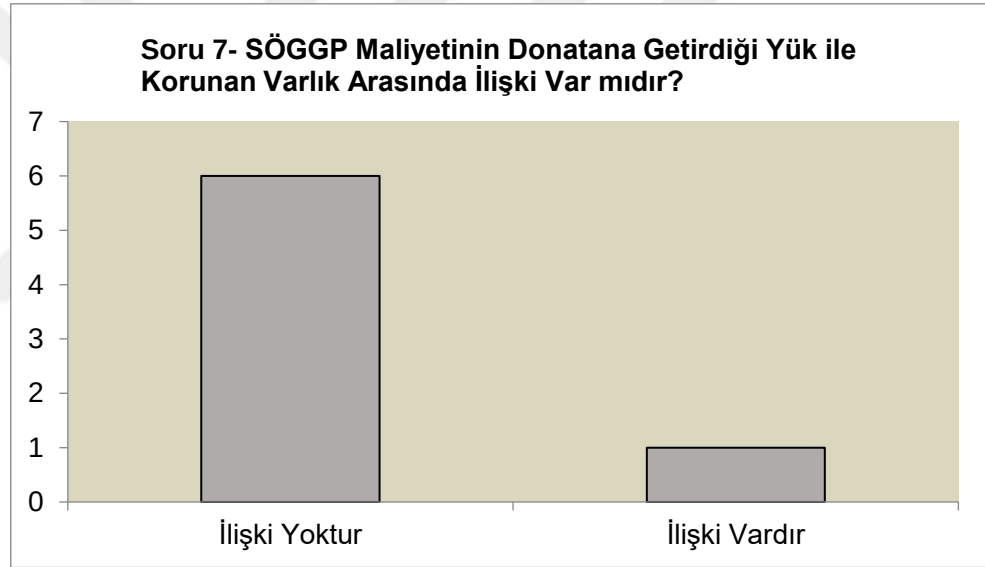
Sorunun ikinci kısmına ilişkin tablo ve şema ile alınan cevapların değerlendirmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 19: Mülakat Yapılan Yetkililerin Yedinci Soruya Verdiği Cevaplar

SÖGGP Maliyetiyle Korunan Varlık Arasındaki İlişki Var mıdır?	Frekans	Yüzde
İlişki yoktur	6	85,7
İlişki vardır	1	14,3

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 13: Mülakat Yapılan Yetkililerin Yedinci Soruya Verdikleri Cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Sorunun ikinci kısmı için mülakat yapılan 7 şirket yetkilisinin 6'sı SÖGGP maliyetinin korunan varlık ile ilişkisi olmadığını, bir yetkili ilişki olduğunu ifade etmiştir.

İlişki olmadığını belirten 6 şirket yetkilisinden ilki, neticede oluşan riskin insanı etkilediğini, işletme olarak yaklaşımın maliyet hesabından çok riski azaltmak ve mümkünse ortadan kaldırmak olduğunu belirterek bu konuda maliyet hesabı yapılmadığını vurgulamıştır. Bir diğer yetkili ise tankerle taşınan yükün değerinin değişmeyeceğini sadece miktarının değişebileceğini ancak risk göz önüne alındığında yapılan masrafların kıyas bile

götürmeyeceğini, bir deniz haydutluğu saldırısında başta gemi personeline verilebilecek zararın yanı sıra geminin kaçırılması, hasar alması ve/veya kaçırılan geminin kurtarılması/tekrar faal hale getirilmesine kadar geçecek zamanda oluşacak kayıp ve tazminatlar göz önüne alındığında bu tip maliyetlerin gayet makul olduğunu vurgulamıştır. Bir diğer yetkili ise o bölgeye giden gemiler için her zaman SÖGGP alındığını bundan sonra da gidildiğinde alınmaya devam edileceğini ve bunun yükün değeri/kalitesi ile ilgili olmadığını belirtmiştir.

Yine ilişki olmadığını söyleyen bir başka yetkili, mecbur kalıp gitmek durumunda kaldıklarında SÖGGP de dahil tüm ekstra önlemlerin alınıp maliyete yansıtılmasından sonra gidilmesinin düşünülebileceğini belirtirken, bölgeye konteyner gemisi çalıştıran şirket yetkilisi de, yükün değerinin değil insanın birinci öncelikleri olduğundan diğer maliyet kalemlerinin kendileri için belirleyici olmadığını, gemiler boş dahi olsa alınması gereken tedbirlerin alındığını belirtmiştir. Bölgeye düzenli seferi olmayan ancak filosundaki 7 kimyasal tankerinden 5'inin spot olarak gidebilme ihtimali olduğunu ifade eden yetkili ise, silahlı güvenliğin kullanılma şeklinin Aden'dekinden farklı olduğunu vurgulamıştır.

İlişki olduğunu belirten şirket yetkilisi ise bölgeye giden gemiler için tedbirlerin artırılabilirliğini, hazırlanacak risk değerlendirmesinin daha katı olabileceğini ve bu tedbirleri almanın çok da zor olmadığını ifade ederek önemli olanın bahse konu tedbirlerin alınmadığı takdirde oluşacak riskin derecesi olduğunu belirtmiştir.

Soru-8 Sigorta ve personel ücretlerindeki artış göz önüne alınarak risklerin giderilmesine yönelik, Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi adına donatanlarca ekonomik açıdan ne gibi tedbirler alınabilir? Konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?

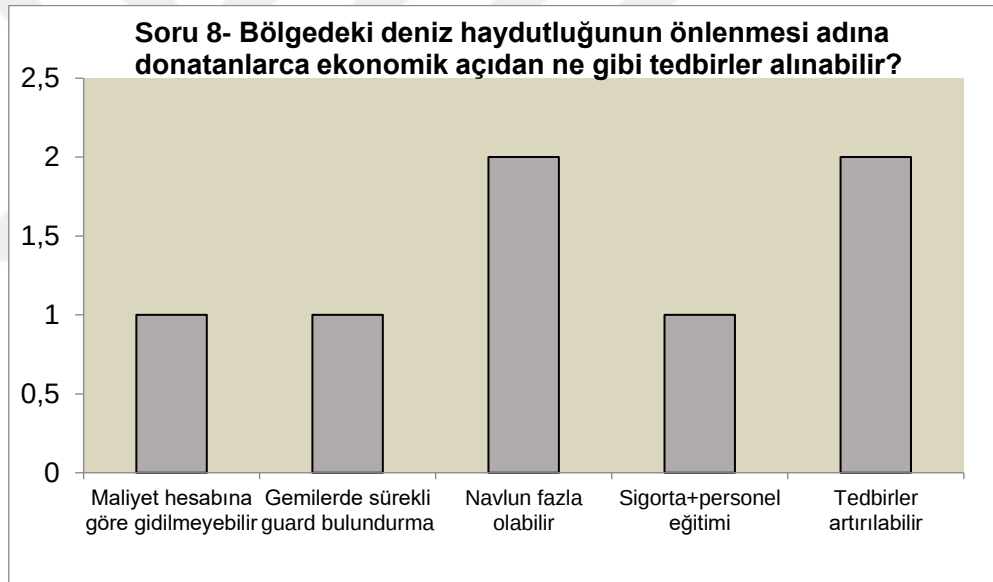
Mülakat yapılan yetkililerin sekizinci soruya verdikleri cevaplara ilişkin tablo ve şema ile alınan cevapların değerlendirmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 20: Mülakat Yapılan Yetkililerin Sekizinci Soruya Verdiği Cevaplar

Bölgedeki deniz haydutluğunun önlenmesi adına donatanlarca ekonomik ne tedbirler alınabilir?	Frekans	Yüzde
Maliyet hesabına göre gidilmeyebilir, maliyeti azaltmak için önlemlerden kaçınılamaz.	1	14,3
Gemilerde sürekli silahlı guard bulundurulması.	1	14,3
Bölgeye götürülecek yükün navlunu fazla olabilir veya bu masraflar kiracı/yük sahibi tarafından karşılanabilir.	2	28,6
Sigortanın en üst seviyeden yapılması/personel eğitimi	1	14,3
Tedbirler artırılabilir.	2	28,6

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 14: Mülakat Yapılan Yetkililerin Sekizinci Soruya Verdikleri Cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Bu soruya Nijerya'yı limanlarına gidilmeyecek ülke olarak seçen şirket yetkilisi tarafından verilen cevapta, maliyetleri azaltmak için önlemlerden kaçınılamayacağı ve yapılacak maliyet hesabına göre eğer bölgeye gidilmesi maliyet-etkin bulunmuyorsa bölgeye gidilmeyeceği ifade edilmiştir. Bölgeye halen 2 kimyasal tanker çalıştıran şirket yetkilisi, esasında çözümün gemilerde sürekli silahlı guard bulundurulması olabileceğini ve armatörlerin bunun maliyetine katlanabileceğini ancak Nijerya hükümetince bunun kabul edilmediğini belirtmiştir. Yine halen bölgeye bir kimyasal tanker ile bir tanker

çalıştıran şirket yetkilisince tedbir olarak; bölgeye götürülecek yükün navlununun fazla olabileceği veya bu masrafların kiracı/yük sahibi tarafından karşılanabileceğini ve kendi şirketlerinde bunun kiracı tarafından karşılandığını belirtmiştir. Daha önce 2011 yılında bölgede gemisine saldırı yapılan şirket yetkisi bu soruya cevaben; bölgeye gidecek gemilere sigortanın en üst seviyeden yapılmasının ve bölgeye gidecek gemi personelinin konuyla ilgili eğitiminin tam olması gerektiğini ifade etmiştir. Yine 2014 yılında bölgedeki gemisi saldırıya uğrayan ve 2 personeli için fidye istenen şirket yetkilisi ise, konuyla ilgili armatörün yapabileceği birşey olmadığını çünkü bu konuda armatörlerin uluslararası bir birliğinin bulunmadığını, navlunların astronomik seviyelere yükselmesinin lokal otoriteyi daha agresif tedbirler almaya yönlendireceğini ve böylece yetkililerin halklarının ihtiyacı olan mallar için harcadığı paranın bir bölümünü güvenlik için harcamayı göze alabileceğini belirtmiştir. İki şirket yetkilisi ise tedbirlerin artırılmasının çözüm olabileceğini ifade etmiştir.

Sorunun ikinci kısmına (*konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?*) tüm şirket yetkilileri bölgede saldırılarının devam edeceğini düşündükleri yönünde cevap vermişler, cevabı biraz daha açan 2 şirket yetkilisinden ilki, saldırıların ne kadar devam edeceğine ilişkin; *'güzel gelirler olduğu sürece'* bir diğeri ise *'uluslararası müdahale olmadığı sürece'* yorum yapmıştır.

Oluşturulan mülakat formunda **personel** konuları ile son iki soruya verilen cevapların incelemesi aşağıda yer almaktadır.

Soru-9 Gine Körfezi Bölgesinde deniz haydutluğu açısından yüksek risk taşıyan bölgelere gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için ne gibi tedbirler alınmaktadır?

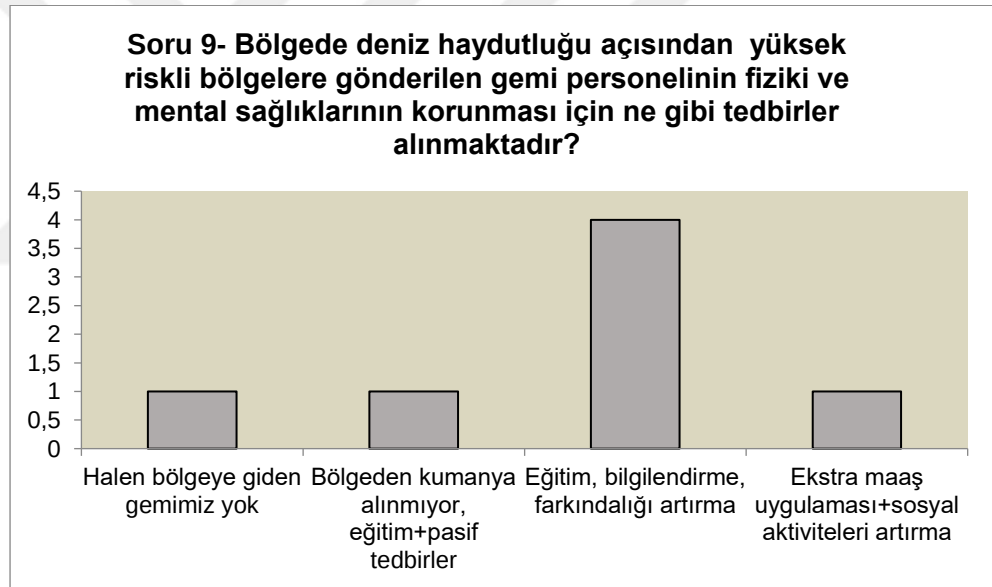
Mülakat yapılan yetkililerin dokuzuncu soruya verdikleri cevaplara ilişkin tablo ve şema ile alınan cevapların değerlendirmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 21: Mülakat Yapılan Yetkililerin Dokuzuncu Soruya Verdiği Cevaplar

Bölgeye gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için ne gibi tedbirler alınmaktadır?	Frekans	%
Halen Gine Körfezi Bölgesine giden gemimiz yok.	1	14,3
Fiziki açıdan: bölgeden kumanya alınmıyor, ikmaller gitmeden yapılıyor mental açıdan: alınan pasif tedbirler.	1	14,3
Eğitim, alınan önlemlerle ilgili bilgilendirme/farkındalık oluşturma.	4	57,1
Ekstra maaş ve gemi içi sosyal aktivitelerin artırılması.	1	14,3

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 15: Mülakat Yapılan Yetkililerin Dokuzuncu Soruya Verdikleri Cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Bölgeye gemisi gitmeyen şirket yetkilisi soruya cevaben, özel güvenlik kullanımı, citadel uygulaması, eğitim, talim ve bilgilendirmeler ile BMP-5'te belirtilen diğer pasif tedbirlerin alındığını belirtmiştir.

Bölgeye gemi gönderen kimyasal tanker şirketi yetkisi, bölgeye giden gemi personelinin fiziki sağlıkları açısından ikmallerin seferlerden önce yapıldığını ve bölgeden kumanya alınmadığını, bölgeye girmeden alınabilecek tüm pasif tedbirlerin alındığını (*deforme olan cam filmlerinin ve paslanan dikenli tellerin değiştirilmesi gibi*), gemilerin draftlarının artırıldığını ve yıl

boyunca sürekli hazırlıklar yapıldığını ve personelin de konunun ciddiyetinin farkında olduğunu ifade etmiştir.

Soruya eğitim, bilgilendirme ve farkındalığın artırılması cevabını yetkili, alınan önlemleri personele anlatmanın, konuyla ilgili yayınlanan sirkülerlerin paylaşılmasının ve ayrıca uzun süredir de bir olay yaşamamış olmalarının personel moralini artırdığını vurgulamıştır. Aynı cevabı veren diğer iki yetkili, CSO tarafından gemi personeline konuyla ilgili uygulamalı ve on-line güvenlik eğitimleri verildiğini, talimler yapıldığını belirtmiştir. Yine aynı cevabı veren ve daha önce bölgede gemisi saldırıya uğrayan kimyasal tanker şirketinin yetkilisi ise insanların bilinmeyenden korkacağını, bölgeye gidecek gemi personeline olası risklerin, gerçekleştiği durumda ne yapılması gerektiğinin role talimleri yaptırarak anlatılması durumunda personelin mental olarak hazır olacağını belirtmiş, konuyla ilgili olarak sık sık süre tutularak citadelde toplanma eğitimleri yapıldığını, fiziki olarak ise gemiye gelen personelin zaten medikal raporlarını almış olarak geldiklerini belirterek bu konuda özel olarak yapılabilecek pek birşey olmadığını belirtmiştir.

Bölgeye ortaklı şirketlerle konteyner gemisi çalıştıran şirket yetkilise de bölgeye gidecek gemi personeline ekstra ödeme yapılmasının ve gemi içi sosyal aktivitelerin iyileştirilmesinin tedbir olarak düşünülebileceğini belirtmiştir.

Soru-10 Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemi adamlarına sonraki süreçte kurumsal yaklaşımınız nasıldır ve deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan personelin tekrar gemide çalışması ile ilgili görüşünüz nedir?

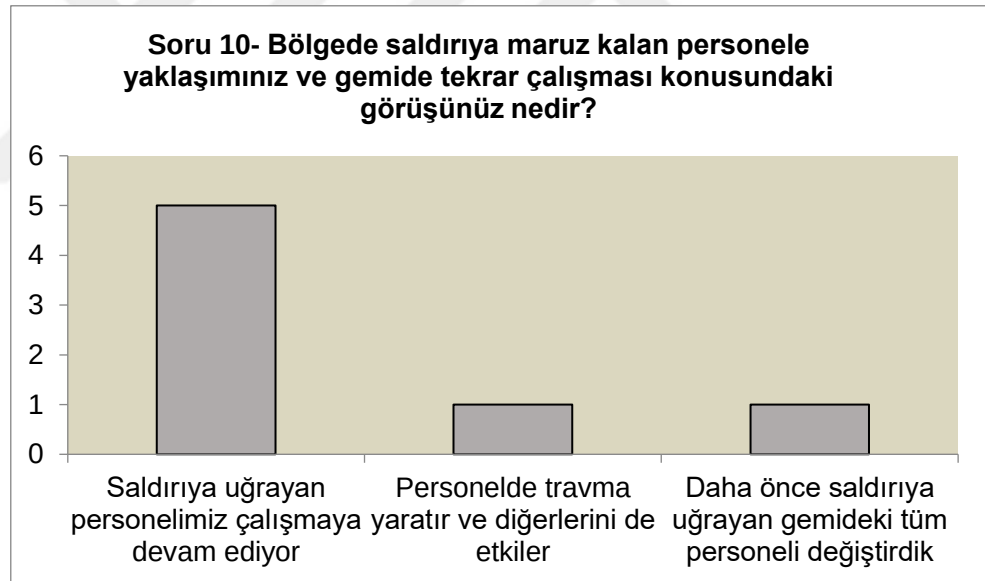
Mülakat yapılan yetkililerin onuncu soruya verdikleri cevaplara ilişkin tablo ve şema ile alınan cevapların değerlendirmesi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 22: Mülakat Yapılan Yetkililerin Onuncu Soruya Verdiği Cevaplar

Bölgede saldırıya maruz kalan personele kurumsal yaklaşım ve gemilerde tekrar çalışması konusundaki görüşünüz nedir?	Frekans	%
Saldırıya/saldırı teşebbüsüne maruz kalan personel gemilerimizde çalışmaya devam ediyor.	5	71,4
Saldırıya uğrayan personelede travma yaratır, o bölgeye giden gemilerde çalışmak istemez,diğerlerini de etkiler.	1	14,3
Bölgede daha önce saldırıya uğrayan gemideki tüm personel değişti,personelin büyük bölümü tekrar o bölgeye gitmek istemedi.	1	14,3

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Şekil 16: Mülakat Yapılan Yetkililerin Onuncu Soruya Verdikleri Cevaplar



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

Soruya verilen cevapların büyük kısmında bölgede saldırıya uğrayan veya saldırı teşebbüsüne maruz kalan personelin gemilerde çalışmaya devam ettiği bilgisi alınmıştır. Bölgeye halen gemisi çalışmayan şirket yetkilisi soruya, kendisinin şirkette çalışmaya başladığı tarihten itibaren bu tip bir olay yaşanmadığını ancak Aden bölgesine çalışan gemilerindeki bu tip personelin gemilerde çalışmaya devam ettiğini belirtmiştir. Bir diğer şirket yetkilisi ise riskli

bölgeler için personelin International Transport Worker's Federation (ITF) anlaşması kuralları gereği çalışmayı reddetme hakkının bulunduğunu ve donatanların bu konuda personeli çalışmaya zorlayamayacağını belirtmiş ancak bunun da donatan açısından bir maliyeti olduğunu belirtmiştir.

Bölgede son dönemde saldırıya uğrayan iki gemiden birinin sahibi ve işleteni diğerinin de işleteni olan şirket yetkilisi, ilk saldırı sonrası hiçbir personelin gitmek bölgeye istemediğini söylemediğini ancak ikinci saldırı sonrası bakışın nasıl olacağını bilmediğini ifade etmiştir. Aynı cevabı veren bir diğer yetkili, şirket politikası gereği bu tip bir olay gerçekleştiğinde personelle görüşmeden herhangi bir işlem yapılmadığını, bu tip personelin yaşadığı tecrübeden kazanım sağladığını ve gelecekte bu tip bir olay yaşandığında personeli yönlendireceğini düşündüklerini belirterek personelle çalışmak isteyeceklerini düşündüklerini ifade etmiştir.

Bölgeye kimyasal tankerleri çalışan şirket yetkilisi, bu tip bir saldırıya maruz kalan personelin tekrar o bölgeye giden gemilerde çalışmak istemeyeceğini, olayın personelde travma yaratacağını, kendisinin gitmek istemeyeceği gibi filodaki diğer gemilerin personelinin de bundan etkilenecek gitmek istemeyeceğini düşündüğünü belirtmiştir.

2011 yılında bölgede gemisi saldırıya uğrayan şirket yetkilisi bahse konu gemide tüm personeli değiştirmek zorunda kaldıklarını ve o olaydan sonra personelin büyük bölümünün o bölgeye gitmek istemediğini ifade etmiştir.

SONUÇLAR

Dünyanın değişik bölgelerindeki deniz güvenliği tehditleri, dikkatlerin bu alanlara çevrilmesine sebep olmuş, bunların içerisinde Afrika'nın, Avrupa ve Amerika ile geniş trans-Atlantik ticaret bağlantı noktası olan Gine Körfezi, mevcut raporlanan olayların büyük bölümünü içermesi nedeniyle ön plana çıkmış ve deniz haydutluğu ile silahlı soygun faaliyetlerindeki artış, bölgeyi dünya deniz ticaret hatları arasında en tehlikeli bölgelerinden biri yapmıştır.

Gine Körfezi ülkelerinin deniz güvenlik güçleri, deniz güvenliği alanında karşılaştıkları tehditleri tamamiyle bertaraf edebilecek imkân ve kabiliyetten yoksundur. Dolayısıyla bölgedeki deniz haydutluğu ile mücadele için yerel unsurların yanı sıra bölgesel ve küresel organizasyonların da desteğine ihtiyaç

duyulmakta ve konuyla ilgili değişik inisiyatifler geliştirilmiş/geliştirilmektedir. Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı oluşturulan çok uluslu deniz gücü katkısı, Gine Körfezi ülkelerinin Somali'ye nispetle görece gelişmiş demokratik yapıları ve karasuları ile MEB gibi deniz yetki alanlarındaki egemenlik haklarını kullanma konusundaki tutumları sebebiyle gerçekleşmemiştir.

Gine Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin sigorta, özel güvenlik, askeri harcamalar, çalınan eşya, işgücü kaybı ve fidye gibi değişik kalemlerindeki maliyetin miktarına ilişkin rakamsal tahminler ile saldırıya maruz kalan gemiadamı ve gerçekleşen/teşebbüs edilen saldırı sayısına ilişkin veriler durumun ciddiyetini açıkça ortaya koymaktadır.

Yine bölgede meydana gelen saldırı ve saldırı teşebbüsleri, gemiadamlarını ve ailelerini duygusal olarak olumsuz yönde etkilemekte ve bölgeye giden gemilerde çalışma konusunda tekrar düşünme veya çalışmama kararı almalarına yol açabilmektedir.

Bölge ülkeleri ile deniz yoluyla yapılan ticaret, ham petrol ve doğal gaz ağırlıklıdır. Türkiye için uzun dönemli sözleşme ve spot LNG ithalatının önemli bölümü bölge ülkelerinden Nijerya'dan yapılmaktadır. Dolayısıyla bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarındaki artış, başta bölgeden enerji ihtiyacını karşılayan ABD ve Avrupa olmak üzere Türkiye'nin de enerji güvenliğini olumsuz yönde etkileme potansiyeline sahiptir.

Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerini Türk donatanları açısından incelemek adına halen veya geçmişte bölgeye sefer yapan denizcilik şirketlerinin ilgilileri ile yapılan mülakatlar sonucunda elde edilen bilgilerin değerlendirilmesi sonucu:

1. Gine Körfezi Bölgesinde riskli olarak değerlendirilen bölgelere gidildiğinde SÖGGP kullanılıp kullanılmadığına dair sorulan soruya verilen cevaplar göz önüne alındığında; Gine Körfezi'nde konuyla ilgili uygulama Aden Körfezi'ndekinden farklı olarak yasal zorlukları barındırmakla birlikte büyük çoğunlukla SÖGGP kullanılmakta ve bahse konu personel bölge ülkelerinin donanma unsurlarından oluşmaktadır. Aden Körfezi'nde olduğu gibi uluslararası güçlerin devriye görevleri yapmadığı, yerel imkanların ise yetersiz kaldığı Gine Körfezi bölgesinde SÖGGP'in güvenlik açısından tercih edilen bir husus olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

2. Pasif tedbirlerle ilgili sorulan soruya, mülakat yapılan tüm şirketler olumlu cevap vermiştir. Kullanılan pasif tedbirler arasında dikenli tel ve citadel (emniyetli oda) öne çıkmıştır. Emniyetli odanın faydasına inanıldığı, mülakat yapılan tüm şirket yetkililerince ifade edilmiş, daha önce bölgede gemisi saldırıya uğrayan şirket yetkililerince de durum teyit edilmiştir. Emniyetli odadan geminin hemen hemen tümünü görüntüleyebilme imkanının önemi vurgulanmış ve odaya girmeden önce yapılması gereken hususların tam olarak belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca konuyla ilgili teknolojik gelişmelerin ve BMP tavsiyelerinin de yakından takip edildiği anlaşılmaktadır. Verilen cevaplardan; SÖGGP'in de tamamlayıcı olduğu pasif tedbirlerin, halihazırda bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin önlenmesi veya etkisinin azaltılması için alınabilecek en önemli ve öncelikli tedbir olarak öne çıktığı anlaşılmaktadır.

3. Alınacak tedbirlerin öncelik derecesine ilişkin cevaplar incelendiğinde, konteyner gemileri gibi sürat ve freeboard avantajı bulunmayan tanker/kimyasal tankerlerde, gemi yapısı itibarıyla alınacak önlemlerin yüksek süratli skiff botlarla saldırıda bulunan deniz haydutlarına karşı tam olarak yeterli olmayacağına inanıldığı görülmektedir. Dolayısıyla tanker/kimyasal tankerler için gemiye yaklaşmayı önlemekten ziyade, bu tip saldırıların genelde gemiler demirde iken gerçekleştiği de göz önüne alınarak, gemiye çıkılmasının önlenmesi öncelik kazanmaktadır.

4. Filolardaki gemi tip ve tonajı göz önüne alındığında alınacak önlemlerle ilgili fark olup olmadığı sorusuna mülakat yapılan tüm şirket yetkilileri, bölgeye giden veya gitme ihtimali olan gemilerinin tonaj, sürat ve kullanılan rotalar açısından benzer özellikler taşıması nedeniyle bir farklılık bulunmadığını belirtmişlerdir.

5. Bölgeye giden gemilere 'Kaçırılma ve Fidyeye (Kidnap and Ransom (K&R)) sigortası yapıp-yapılmadığı sorusuna, mülakat yapılan tüm şirket yetkilileri olumlu yanıt vermiştir. Konuyla ilgili olarak; sigorta kapsama alanının önemi vurgulanmış, HRA dışındaki yerleri de kapsamasının faydalı olacağı belirtilmiştir.

6. Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artışın donatanların bu bölgede ticaret yapma konusundaki tutumunu etkileme durumuna ilişkin soruya verilen cevapların büyük bölümünden ortaya çıkan sonuç; güvenlik endişeleri nedeniyle bölgeye sefer yapılmasından imtina

edildiği, gitmemek adına bazı ekonomik kayıpların göze alınabildiği, gemi işletenlerin de donatanlara risk konusunda devamlı ve ısrarlı şekilde uyarıda bulundukları görülmektedir. Bölgeye çalışma kararından vazgeçmeyenlerin ise her türlü tedbiri almak üzere azami gayret gösterdikleri anlaşılmaktadır.

7. Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirler ile ilgili maliyetlerin, karşılaşılan risklerle mukayesesi ile ilgili soruya tüm şirket yetkilileri ölümcül olmayan tedbirlerinin maliyetinin karşılaşılan risklere göre makul olduğu cevabı alınmıştır. Sorunun ikinci kısmı olan 'SÖGGP maliyetinin donatana getirdiği yük ile korunan varlığın miktarı ve büyüklüğü arasındaki ilişkiye' ilişkin ise, yine büyük çoğunlukla ilişki olmadığı ifade edilmiş, yükün değerinden ziyade insanın birinci öncelik olduğu belirtilmiştir.

8. Konunun çözümüne yönelik donatanlarca ekonomik olarak alınabilecek tedbirler sorusunda öne çıkan cevaplar; bölgeye götürülecek yükün navlununun fazla olabileceği veya bu masrafların kiracı/yük sahibi tarafından karşılanabileceği, navlunların astronomik seviyelere yükselmesinin lokal otoriteyi daha agresif tedbirler almaya yönlendireceği yönündedir. Bölgeye gidecek gemilere sigortanın en üst seviyeden yapılmasının ve bölgeye gidecek gemi personelinin konuyla ilgili eğitiminin tam olması gerekliliği de cevaplardan ortaya çıkan sonuçlardır.

Sorunun ikinci kısmı (*konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?*) ile ilgili olarak ise; tüm şirket yetkilileri bölgede saldırılarının devam edeceğini düşündükleri yönünde cevap alınmıştır.

9. Gine Körfezi Bölgesinde deniz haydutluğu açısından yüksek risk taşıyan bölgelere gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için alınan tedbirlerle ilgili olarak; seyir öncesi eğitimler/role talimleri ile konuyla ilgili farkındalığın artırılması gerekliliği sonucu ortaya çıkmıştır. Gemi personelinin bilinçlendirilmesinin mental sağlıklarının korunması açısından önemi şüphesizdir.

10. Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemi adamlarına sonraki süreçte kurumsal olarak yaklaşımı ve deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan personelin tekrar gemide çalışması ile ilgili görüşün sorulduğu son soruya verilen cevaplardan, bölgede saldırı veya saldırı teşebbüsüne maruz kalan personelin büyük kısmının gemilerde çalışmaya devam ettiği sonucu ortaya çıkmıştır. Ancak, 2011 yılında bölgede gemisi saldırıya

uğrayan şirketin tüm gemi personelini değiştirmek zorunda kalarak olaydan sonra personelin büyük bölümünün o bölgeye gitmek istememesi de üzerinde düşünülmesi gereken bir husustur.

Son olarak, konuyla ilgili gelecekte yapılacak araştırmalarda;

- Güvenlik, ekonomi ve personel olarak üç başlık altında ele alınan konularının ayrı ayrı olarak incelenmesinin faydalı olacağı,
- Diğer araştırma teknikleri (anket gibi) ile bölgede saldırı/saldırı teşebbüsüne maruz kalan Türk ve yabancı şirketlere ait gemi kaptanlarının görüşlerini ve siber güvenlik gibi konunun değişik boyutlarının da ele alındığı daha kapsamlı araştırmalar yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.



KAYNAKÇA

Abell, Bryan, "Nigerian Versus Somali Piracy: Eight Differences You Need to Know", 18.11.2013, Stanford University, International Policy Studies <https://gcaptain.com/nigerian-versus-somali-piracy-eight-differences-you-need-to-know/>, (18.04.2020).

African Union, "Summit of Heads of State and Government on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea", 25.06.2013, <https://au.int/fr/node/27463>, (18.04.2020).

African Union, "Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa", 12-16.10.2009. https://au.int/sites/default/files/documents/30853-doc-durban_resolution_1.pdf, (08.04.2020).

Al Safina Security, News, "Nigeria: Navy launches Operation Tsare Teku II to check pirate attacks on merchant ships", 11.08.2016. <https://alsafinasecurity.com/nigeria-navy-launches-operation-tsare-teku-ii-to-check-pirate-attacks-on-merchant-ships/>, (16.03.2020).

Altunışık, Remzi, Çoşkun, Recai, Yıldırım, Engin ve Bayraktaroğlu, Serkan. Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri. Sakarya Kitabevi, Sakarya, 2001.

Amuta, Chinweizu, "Piracy in Nigerian Waters: The Truth", This Day, 23.03.2019, <https://www.thisdaylive.com/index.php/2019/03/23/piracy-in-nigerian-waters-the-truth/>, (18.04.2020).

Apostolos, Belokas, , "Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings", Safety4Sea, 24.10.2011, <https://safety4sea.com/update-of-the-safety4sea-com-anti-piracy-survey/>, (17.03.2020).

Badri-Maharaj, "Nigeria's Naval Power – Reviving capacity after prolonged decline", S. Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Anayeses., July-December 2018,
<https://idsa.in/africatrends/nigeria-naval-power-040419>, (16.03.2020).

Batır Kerem. Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, Usak Yayınları, Ankara, 2011.

Bayıllıoğlu, Uğur. "Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütölen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu", Gazi Üniversitesi Hukuk Faköltesi Dergisi, No:1, C.XV., 2011, ss.125-161.

BM Güvenlik Konseyi Basın Açıklaması, 30.08.2011.

BM Güvenlik Konseyi Karar No: 2018 (Afrika'da Barış ve Güvenlik), <http://unscr.com/en/resolutions/2018>, 16 Nisan 2019.

BM Güvenlik Konseyi Karar No: 2018 (Batı Afrika'da Barışın Güçlendirilmesi) <http://unscr.com/en/resolutions/2039>, 16 Nisan 2019.

Bueger, Christian, "What is Maritime Security", Marine Policy, 53, 2015, pp. 159–164.

Büyüköztürk, Şener, Çakmak, K. Ebru, Özcan, E. Özcan, Karadeniz, Şirin, ve Demirel, Funda, Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Pegem Akademi, Ankara, 2011.

Clifford Gerard, Somali piracy and anti-shipping activity messages: Lessons for a Successful Counterpiracy Strategy. (Published Doctoral Dissertation). Henley-Putnam University, Strategic Security, California, USA, 2014.

Cook, Duncan & Garrett Sally, "Somali Piracy and the Monsoon", Weather, Climate, and Society, 5(4), 2013, pp. 309-316.

Council of the European Union, “Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020”.
https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_gulf_of_guinea_action_plan_2015-2020.pdf, (16.03.2020).

Çalık, Tacettin. “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele”, Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 7(1) 2017, s. 397–434.

Deniz Haber Ajansı, “Gine Körfezi'nde deniz haydutlarına karşı ABD destekli tatbikat başladı”, Mart 2019,
<https://www.denizhaber.net/gine-korfezinde-deniz-haydutlarina-karsi-abd-destekli-tatbikat-basladi-haber-87319.htm>, (16.06.2020).

Deniz Haber Ajansı, “Özay-6 gemisine korsanların saldırı anı”, 26.05.2011.
<https://www.denizhaber.net/ozay-6-gemisine-korsanlarin-saldiri-ani-haber-35343.htm>, (17.03.2020).

Deniz Haber Ajansı. “Somalili korsanlar sigortacıları ikiye böldü”, Ocak 2009.
<https://www.denizhaber.net/somalili-korsanlar-sigortacilari-ikiye-boldu-haber-17062.htm>, (17.03.2020).

Denizhaber, “Özay-6 Gemisine Korsan Saldırısı”, 11.06.2010.
<https://www.denizhaber.com/guncel/ozay-6-gemisine-korsan-saldirisi-h22795.html>, (17.03.2020).

Denizcilik Dergisi, “Türk gemisine Nijerya’da saldırı”, 17.01.2020.
<https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-gemisine-nijeryada-saldiri/>, (17.03.2020).

Deniz Kuvvetleri K.lığı. “OBANGAME EXPRESS-2017 Tatbikatına Katılım” 1066/2017 sayılı Bilgi Notu”, 25.03.2017.
<https://www.dzkk.tsk.tr/guncelduyuru.php?id=1066&dil=1>, (13.04.2020)

Deniz Ticaret Odası, “Denizcilik Sektör Raporu”, İstanbul-2019, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu>, (16.03.2020)

Dünya Bülteni, “Nijerya'da Türk denizciler rehin alındı”, 06.11.2014. <https://www.dunyabulteni.net/afrika/nijeryada-turk-denizciler-rehin-alindi-h313622.html>, (17.03.2020).

Economic Community of West African States (ECOWAS), About ECOWAS, Basic Information, <https://www.ecowas.int/>, (16.03.2020).

Eke, Hatice, “Çok Boyutlu Uluslararası Bir Sorun Olarak Batı Afrika Deniz Güvenliği”, BİLGESAM Analiz/Afrika, No:1286, 2016.

Erickson S. Andrew, Strange M. Austin, “Piracy’s Next Frontier: A Role for China in Gulf of Guinea Security?”, The National Interest, December 2013, <https://nationalinterest.org/commentary/piracy%E2%80%99s-next-frontier-role-china-gulf-guinea-security-9533?page=0%2C1>, (17.03.2020).

European Union External Action, “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, Council of the European Union, Foreign Affairs Council meeting Brussels. 17.03.2014. https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf, (16.03.2020).

European Union External Action, “EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea”, 29.10.2018. https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en, (16.03.2020).

European Union, “New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea”, January 2013. https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm, (16.03.2020).

Friedrich-Ebert-Stiftung, “Treaty On The Gulf Of Guinea Commission”, <https://library.fes.de/pdf-files/iez/01974/appendix.pdf>, (15.04.2020).

Gard, "Togo implements new anti-piracy measures", 04.07.2012, <http://www.gard.no/Content/20651727/Gard%20Alert%20Togo%20implements%20new%20anti-piracy%20measures.pdf>, (17.03.2020).

Gccaptain, "Anti-Piracy Weapons – Top 10 For Future Use In Somali", 29 September 2008. <https://gccaptain.com/anti-pirate-weapons-piracy-somalia/>, (13.04.2020)

Giacomo Morabito, "Russian International Affairs Council, The Gulf of Guinea, the Increase of Maritime Piracy is a Wake-up Call to Chinese Economics", May 2016. <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-gulf-of-guinea-the-increase-of-maritime-piracy-is-a-wake/>, (16.03.2020).

Global Maritime Security Conference-2019, "Concept Note", 07-09 October 2019. <https://globalmaritimesecurityconf.com/concept-note/>, (04.03.2020).

Guemo, A. S. Cyrille, "Inter-Regional Coordination for Maritime Security", Africa Center for Strategic Studies, 11-14.07.2017, <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/07/2017-07-MSS-Cameroon-Atonfack-EN.pdf>, (08.04.2020).

Holmgren, Alexander, "Piracy's persistence in the Gulf of Guinea", African Defence Review, 13.01.2014. <https://www.africandefence.net/piracys-persistence-in-the-gulf-of-guinea/>, (16.03.2020).

ICS, BIMCO, IGP&I Clubs, INTERCARGO, INTERTANKO ve OCIMF, "Best Management Practices to Deter Piracy, and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea (BMP West Africa)", Mart 2020. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/BMP%20West%20Africa.pdf>, (08.04.2020).

ICS, BIMCO, INTERCARGO, IG P&I, INTERTANKO, InterManager, OCIMF, (Haziran 2018). Safety4sea, "Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region (Version 3)".

https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/06/Intercargo-Guidelines-for-Owners-Operators-and-Masters-for-protection-against-piracy-and-armed-robbery-in-the-Gulf-of-Guinea-region-2018_06.pdf, (16.03.2020).

Igbonwelundu, Precious, "Maritime Security Review, Nigeria hosts Eku Kugbe drill", 31.05.2018,

<http://www.marsecreview.com/2018/05/nigeria-hosts-eku-kugbe-drill/>, (16.03.2020).

IMO, "Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers", June 2018.

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp_low_17-07-18.pdf, (16.03.2020).

IMO, "Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (Version 2)", June 2016.

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/GOG_Guidelines_V2_June_2016.pdf, (16.03.2020).

IMO, "IMO and Maritime Security Historic Background",

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/IMO%20and%20Maritime%20Security%20-%20Historic%20Background.pdf, (02.04.2020).

IMO, "Implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa", April 2017,

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/WCA%20Strategy_English_April%202017.pdf, (16.03.2020).

IMO, "Port and Coastal States PCASP requirements-Liberia", IMO, Private Armed Security", <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>, (17.03.2020).

IMO Resolution A.504(XII)

IMO Resolution A.1025(26)

IMO Resolution A.1069(28)

International Chamber of Commerce (ICC), Piracy Reporting Center, <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>, (16.03.2020).

International Democracy Watch, "Treaty Establishing the Economic Community of Central African States", [http://www.internationaldemocracywatch.org/attachments/476_ECCAS%20Treaty%20\(English\).PDF](http://www.internationaldemocracywatch.org/attachments/476_ECCAS%20Treaty%20(English).PDF), (15.04.2020).

Jacobsen, L.Katja & Nordby R.Johannes, "Maritime Security in the Gulf Of Guinea", Royal Danish Defence College, 2015.
<http://www.fak.dk/fvc/publikationer/Documents/Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf?pdfdl=MaritimeSecurityintheGulfofGuinea>, (16.03.2020).

Joubert, Lydelle, "The State of Maritime Piracy 2018", The Stable Seas", 17 Haziran 2019), https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/06/OEF-Stable-Seas-The-state-of-maritime-piracy-2018-2019_06.pdf, (18.03.2020).

Kamal-Deen, Ali. "The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy", Naval War College Review, Volume 68 Number 1 Winter Article 7, 2015, pp. 98-123.

Kingsley K. Anele, (2016). A Study of the Role of Seafarers in Combating Piracy off the Coast of Nigeria. WMU Journal of Maritime Affairs. 16(3), 2017, pp.313–349.

Laroque, Jan Pierre, , "IMO reviews maritime security code of conduct", Safety4Sea, August 2017,
<https://safety4sea.com/imo-reviews-maritime-security-code-of-conduct/>, (16.03.2020).

Lennart, Landman. (Nisan 2015), "Clingendael Netherlands Institute of International Relations", The EU Maritime Security Strategy".
<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf> (16.03.2020).

Liwång, Hans, Ringsberg, Jonas, Norsell, Martin, "Quantitative Risk Analysis – Ship Security Analysis for Effective Risk Control Options", Safety Science, Vol. 58, Issue 1, 2013, pp. 98-112.

Mackenzie Christina, "French navy drills with West Africans to battle Gulf of Guinea thuggery", Defense News, Mideast Africa, 05.12. 2018,
<https://www.defensenews.com/global/2018/12/05/french-navy-drills-with-west-africans-to-battle-gulf-of-guinea-thuggery/>, (16.03.2020).

Mandanda, E. Devotha & Ping, Guo, "Differences and Similarities between Gulf of Guinea and Somalia Maritime Piracy: Lessons Gulf of Guinea Coastal States Should Learn from Somali Piracy", Journal of Law, Policy and Globalization Vol.56, 2016,.pp.40-53.

Marine Insight, "Anti-Piracy Weapons Used on Ships. Online Resources for Maritime Piracy and Somali Pirates", October 2017,
<https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/28-online-resources-for-maritime-piracy-and-somali-pirates/> (18.03.2020).

Marine Insight, "Pirates Attack On Tanker With 9 Armed Men – Dryad Piracy Incidents Analysis", 25.12.2009,

<https://www.marineinsight.com/marine/pirates-attack-on-tanker-with-9-armed-men-dryad-piracy-incidents-analysis/>, (17.03.2020).

Marshall, Catherine & Rossman B. Gretchen. Designing Qualitative Research. SAGE Publications, California, 1989.

McShe, Liliana & Grossman, Nicholas. US Army Armament Research, Development and Engineering Center, 10.05.2007, https://ndiastorage.blob.core.usgovcloudapi.net/ndia/2007/smallarms/5_10_07/Grossman_1000am.pdf, (16.04.2020).

MI News Network, "A New Laser System to Defend Ships from Pirates", Marine Insight", 24.10.2019, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/a-new-laser-system-to-defend-ships-from-pirates/>, (18.03.2020).

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021)", September 2005. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1593683.shtml, (17.03.2020).

Oceans Beyond Piracy, "Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)". http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf, (13.04.2020)

Otto, Lisa, The Gulf of Guinea's Troubled Waters: The Evolution of Piracy and Other Maritime Crimes, (Published Doctoral Dissertation). Johannesburg University, Department of Politics, Johannesburg, 2015.

Ovcina, Jasmina. "IMB: 37 ships boarded, 22 seafarers kidnapped in Q1, 2020" Offshore Energy, 14.04.2020, <https://www.offshore-energy.biz/imb-37-ships-boarded-22-seafarers-kidnapped-in-q1-2020/>, (18.04.2020).

Öğülmüş, Selahattin, “İçerik Çözümlemesi”, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi, 24 (1), 1991, s.213-228.

Özgen, Cenk. Deniz Kuvvetlerinin Enerji Güvenliğindeki Rolü: Türkiye Örneği, (Yayınlanmış Doktora Tezi). İstanbul: T.C. Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2014.

Petrol ve Doğal Gaz Platformu Derneği, “Türkiye Doğal Gaz Piyasası”. <https://www.petform.org.tr/dogal-gaz-piyasasi/turkiye-dogal-gaz-piyasasi/>, (17.03.2020).

Pigeon, Maisie & Sadic, Emina & Duncan, Sean & Ridgway, Chuck & Soeth, Kelsey, “The State of Maritime Piracy 2018, Assessing the Economic and Human Cost”, Oceans Beyond Piracy-One Earth Future, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>, (16.04.2020).

PM News Nigeria, “NIMASA opens command centre for Deep Blue Project”. 18.08.2019, <https://www.pmnewsnigeria.com/2019/08/18/nimasa-opens-command-centre-for-deep-blue-project/>, (16.03.2020).

Raunek, Marine Insight, 25.10.2019, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>, (18.03.2020).

Raymond, N.& Nana, Ofosu-Boateng, “A Game Theoretic Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea”. International Journal of Social Science and Humanities Research, Vol 4, Issue 2, April-June 2016, pp.273-282.

Rottier, Niels, On Ever-Higher Seas and at Bay, Why maritime piracy soars in the Gulf of Guinea and plunges in Somalia, (Published MBA Dissertation), Leiden University, International Relations (MA) Faculty, Leiden, The Netherlands, 2016.

Savunma Haber, “TSK Saharan Express-2015 Fiilî Davet Tatbikatı’na Katılıyor”, 20.04.2015,
<http://www.savunmahaber.com/tsk-saharan-express-2015-fiili-davet-tatbikatina-katiliyor/>, (17.03.2020).

Safety4Sea, “Nigerian Navy excludes armed guards on board”, 18.10.2017,
<https://safety4sea.com/nigerian-navy-excludes-armed-guards-on-board/>,
(17.03.2020).

Seyle, D. Conor & Fernandez, Karina, & G. & Dimitrevich, Alexander & Bahri, Chirag, “The long-term impact of maritime piracy on seafarers’ behavioral health and work decisions”, Marine Policy 87, 2018, pp. 23-28.

Seyle, Conor, “After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families”, Oceans Beyond Piracy and OEF Research Report, June 2016.
<https://oefresearch.org/publications/after-release-long-term-behavioral-impact-piracy-seafarers-and-families/>, (17.03.2020).

Sıvılaştırılmış ve Sıkıştırılmış Doğal Gazcılar Derneği Başkanı Serkan Hotoğlu ile Gas&Power yetkilisinin 30.04.2019 tarihinde yaptığı mülakat
<http://petroturk.com/dogalgaz/ulkemizin-Ingde-yeni-pazarlar-gelistirme-potansiyeli-fazlasiyla-var>, (10.04.2020).

Stable Seas-Programme of One Earth Future, “Maritime Security Index- Piracy&Armed Robbery”, 2019,
https://stableseas.org/sites/all/themes/stability/stability_sub/data/issue-area-briefs/Piracyarmedrobbery.pdf, (16.03.2020).

Stop Illegal Fishing, “West African navies to cross borders in pursuit of criminals”, 14.03.2019,
<https://stopillegalfishing.com/press-links/west-african-navies-to-cross-borders-in-pursuit-of-criminals/>, (16.03.2020).

Stop Illegal Fishing, “French and West African navies practiced anti-piracy drills in Exercise Nemo”, 04.02.2015,
<https://stopillegalfishing.com/press-links/french-and-west-african-navies-practiced-anti-piracy-drills-in-exercise-nemo/>, (16.03.2020).

Stop Illegal Fishing, “West African navies to cross borders in pursuit of criminals”, 14.03.2019.
<https://stopillegalfishing.com/press-links/west-african-navies-to-cross-borders-in-pursuit-of-criminals/>, (16.03.2020).

Soybaş, Fatma Nur, Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi. (Yayınlanmış Denizcilik Uzmanlık Tezi), Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2014.
<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/1063c49044954aa.pdf>, (17.03.2020).

TC Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu (EPDK), 2014-2018 Yılları Petrol ve Doğal Gaz Piyasaları Sektör Raporları. <https://www.epdk.org.tr/Detay/Icerik/3-0-107/yillik-sektor-raporu>, (16.04.2020).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
<http://denizhaydutlugu.udhb.gov.tr/>, (16.03.2020).

The Gulf of Guinea Commission, “The Gulf of Guinea Commission Region of Peace and Security”.
<https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>, (16.03.2020).

Trade Law Centre, “Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan”, September 2018,
<https://www.tralac.org/news/article/13451-forum-on-china-africa-cooperation-beijing-action-plan-2019-2021.html>, (17.03.2020).

Tumbarska, Adelina. “Maritime Piracy and Armed Robbery Evolution in 2008-2017”. International Scientific Journals, Security & Future Vol. 2 2018, Issue 1 pp.18-21.

Tumbarska, Adelina, "Current Maritime Piracy Practices and Anti-Piracy Protection", International Scientific Journals, Science. Business. Society., Vol. 3 (2018), Issue 3, pg(s) 141-144.

Türkistanlı, T. & KULEYİN, B. "A Study on Perception of Seafarers on Private Maritime Security Companies: Perspective of Turkey", Journal of ETA Maritime Science, Vol. 5, 2017, pp.39-58.

Udo, Basse, "What you need to know about currency swap between Nigeria, China", Premium Times, 02.06.2018.
<https://www.premiumtimesng.com/business/business-news/270723-explainer-what-you-need-to-know-about-currency-swap-between-nigeria-china.html>, (08.04.2020).

United Nations Economic Commission for Africa, "Regional Economic Communities ECCAS - Economic Community of Central African States".
<https://www.uneca.org/oria/pages/eccas-economic-community-central-african-states>, (16.03.2020).

US Department of Defence, (30 Mart 2018) "Exercise Obangame Express 2018 Starts".
<https://www.defense.gov/Newsroom/News/Article/Article/1480881/exercise-obangame-express-2018-starts/>, (16.06.2020).

Vogel Augustus, "Navies versus Coast Guards: Defining the Roles of African Maritime Security Forces", Africa Security Brief No.2, December 2009.
<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB02EN-Navies-versus-Coast-Guards-Defining-the-Roles-of-African-Maritime-Security-Forces.pdf>, (16.03.2020).

World Maritime News, "India Restricts Seafarers from Working in Gulf of Guinea", 11.06.2019,
<https://www.offshore-energy.biz/india-restricts-seafarers-from-working-in-gulf-of-guinea/>, (18.04.2020).

Williams, O. Simon, “[Exclusive] Soft-Law Guidelines for Maritime Security Compliance”, The Maritime Executive”, 15.02.2015,
<https://www.maritime-executive.com/features/soft-law-guidelines-for-maritime-security-compliance>, (17.03.2020).

Yang Jian. “China’s Security Challenges: Priorities and Policy Implications”, The National Institute for Defence Studies,
http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/joint_research/series5/pdf/5-10.pdf, (13.04.2020)





EK-1 Yarı Yapılandırılmış Mülakat Soruları

BÖLÜM-1: GÜVENLİK İLE İLGİLİ SORULAR

- 1- Gine Körfezi Bölgesinde riskli olarak değerlendirilen bölgelere yapılan seferler için Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP) kullanıyor musunuz?
- 2- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu saldırılarına karşı ölümcül olmayan (pasif) tedbirlerin alınması konusundaki şirket politikası nasıldır? Bu alandaki teknolojik gelişmeler takip ediliyor mu?
- 3- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin diğer riskli bölgelerdeki faaliyetlere kıyasla caydırılmasında alınacak tedbirlerin öncelik sıralaması nasıl olmalıdır?
- 4- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetleri kapsamında filonuzda bulunan gemi tip ve tonajı açısından alınan önlemlerde farklılık var mıdır?

BÖLÜM-2: EKONOMİ İLE İLGİLİ SORULAR

- 5- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerini, doğrudan ve dolaylı ekonomik etkileri açısından değerlendirir misiniz? Bölgeye giden gemilerinize 'Kaçırma ve Fidyeye [Kidnap&Ransom] Sigortası' yapıyor mu?
- 6- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artış, donatanların bu bölgede ticaret yapma konusundaki tutumunu sizce nasıl etkiler?
- 7- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirler ile ilgili maliyetler, karşılaşılan riskler göz önüne alındığında makul bir maliyet midir? SÖGGP maliyeti ile diğer tedbirlerin alınması için gereken harcamalar karşılaştırıldığında SÖGGP maliyetinin donatana getirdiği yük ile korunan varlığın miktarı ve büyüklüğü arasında ilişki var mıdır?

8- Sigorta ve personel ücretlerindeki artış göz önüne alınarak risklerin giderilmesine yönelik, Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi adına donatanlarca ekonomik açıdan ne gibi tedbirler alınabilir? Konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?

BÖLÜM-3: PERSONEL KONULARI İLE İLGİLİ SORULAR

9- Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu açısından yüksek risk taşıyan bölgelere gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için ne gibi tedbirler alınmaktadır?

10- Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemi adamlarına sonraki süreçte kurumsal olarak yaklaşımınız nasıldır ve deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan personelin tekrar gemide çalışması ile ilgili görüşünüz nedir?

EK-2 Yarı Yapılandırılmış Mülakat Sorularına Verilen Cevaplar

KATILIMCI ŞİRKET-1

1- Gine Körfezi bölgesi, uygulama bakımından Hint Okyanusu & Kızıldeniz bölgesine göre farklıdır. Sözgelimi özel güvenlik firmalarının personelini yaklaşımda gemiye alıp, gemi ile birlikte karasuları ve limana kadar gemide kalmalarına müsaade edilmiyor. Sadece devlet kolluk kuvvetlerine müsaade ediliyor. Tabiki bu da limana iyice yaklaşıldıktan sonra olduğu için zafiyet doğuruyor. Özellikle Nijerya açıklarında ataklar HRA dışına kadar yayılmışken bu uygulama denizcilik firmalarınca pek yeterli görülüyor. Yani sorunuzda belirtilen firmaları kullanmamıza birçok ülke izin vermiyor, biz de zaten Nijerya'ya çalışmadığımız için bu konuda biraz daha rahatız.

2- Pasif tedbirler BMP5 kapsamında alınıyor (dikenli tel çekiliyor, riskli bölgeye girildiğinde kaportalar kapatılıyor, bölgeye gitme ihtimali olan tüm gemilerde citadel uygulamamız var (telefon bağlantılı)). Ayrıca o bölgeye gidildiğinde riskli sahaların açığından gidiliyor. Bunların haricinde gemilerimiz bölge girişi ve geçiş süresince yönlendirmemizle MDAT-GoG raporlamalarını sürekli yapıyorlar. Teknolojik gelişmelerle ilgili imalatçı güvenlik firmaları ile yazışmaktayız. Ancak maalesef henüz bizi tatmin edecek düzeyde pratik uygulama/cihaz/donanıma rastlamadık. Silah olarak değerlendirilebilecek önlemler birçok ülkede yasaklı durumda veya sorun teşkil ediyor.

3- İlk soruda da cevapladığım gibi henüz bölgeyle ilgili alınacak aktif caydırıcı tedbir olarak ciddi bir oluşum yok. Bu sebeple en temel tedbir, rota ve sürat ayarlaması olarak ön plana çıkıyor.

4- Bu bölgeye (daha önce) giden gemilerimiz benzer tonaj ve sürat değerlerine sahipler. Dolayısı ile önlemler de hemen hemen aynıdır.

5- K&R sigortası tüm yüksek riskli bölge (HRA) geçişleri için yapılmaktadır. Riskli bölgeye girilmediğinde ise durum ofisimizde görüşülerek karar verilmekte.

6- Şirket olarak sefer yapılmasından kaçınılan (exclude ports) listemiz var hava/deniz koşulları ve güvenlik açısından bu ülkelere gidilmiyor.

7- Söz konusu kidnap yani insana verilebilecek zarar olduğunda işletmemizin yaklaşımı maliyet hesabından çok riski azaltmak ve mümkünse ortadan kaldırmak yönündedir. Bu bağlamda biz maliyet hesabı yapmıyoruz. Karar süreci sadece şu şekilde olabilir; tüm maliyetlerin bedeli kâr yapmamızı engelliyorsa bölgeye sefer yapılmaz, yoksa maliyeti azaltmak adına önlemlerden kaçınma gibi bir hesabımız bulunmamaktadır.

8- Bir önceki soruda verdiğim cevap bunu da içeriyor.

9- Burada öncelikle belirtmek isterim ki yüksek riskli bölgeler zaten bizim trading exclusions listemizde bulunmaktadır. Diğer bölgeler ile ilgili, sigorta, PCASP alımı, citadel uygulaması, BMP5 önlemleri, eğitimler, toplantılar, bilgilendirmeler ve talimler uygulamadır.

10- Bu tip saldırı/saldırı teşebbüsü olan gemilerde çalışan personel çalışmaya devam ediyor. Ben ofiste çalışmaya başladıktan sonra bu gibi bir olay yaşanmamıştır.

KATILIMCI ŞİRKET-2

1- Hayır kullanmıyoruz. Kullanmama sebebimiz, SÖGGP'nin bölgede kullanımıyla ilgili yasal zorunluluklar (Örneğin Nijerya için alınması gereken personelin ülke kurallarına göre belirlenmesi) ve çatışma çıktığında geminin de hasar görmesi ihtimali.

2- Evet pasif tedbirleri uyguluyoruz. Zaten bu konuyla ilgili sigorta şirketlerinin belirlediği kriterler var örneğin (gemi freeboard'ının 2,5-3 mt.ye çıkarılması gibi),

BMP-5'te belirtien tavsiyeler var, petrol şirketlerinin (BP, Shell, Exxon gibi) kendi önlemleri var. Örneğin biz şirket olarak yüksek riskli bölge sınırını genişlettik. Bunların haricinde pasif önlemler olarak anti-blast cam koruması, jiletli tel gibi malzemelerin yenilenmesi üzerinde hassasiyetle duruluyor.

3- Gemiye çıkma açısından tankerler için durum diğer gemilerden biraz daha farklı çünkü tankerde her yer açık. Ancak freeboardu yüksek ve gemiye çıkış daha zor olsa dahi deniz haydutları hedef olarak seçtikleri gemiye çıkmayı bir şekilde başarıyor.

4- Hayır filodaki tanker ve kuru yük gemileri için alınan tedbirlerde bir farklılık yok, her ikisi için de pasif tedbirler alınıyor, guard alınmıyor.

5- İki tür çalışma yöntemi var: time charter ve tramp. Kirada olan gemiler için (K&R sigortası) sözleşmeye dahil edilmiş ve (bu sigorta) hepsinin yük/sefer bölgeleri için yapılıyor. (K&R sigortası) kira anlaşmasına dahil edilmişse Yüksek Riskli Bölge (HRA) için kiracı tarafından ödeniyor (ve ödenecek fiyat) o günün piyasa şartlarına uygun pazarlıkla ortaya çıkıyor. HRA Bonus ödemeleri, hedeflenen günlük kazançtan tüm masrafların çıkarılmasıyla bulunuyor. Bölge riskli olduğu için kazanç da diğer hatlara göre daha yüksek oluyor ancak burada mağdur olan Nijerya halkı çünkü petrolün çıkarılması için ödenen para değişmiyor ve aslan payı büyük petrol şirketlerinin oluyor.

6- Etkilemiyor, tam tersi avantaj sağlıyor, hatta şirketler bölgeden sefer almak için birbirleriyle yarışıyor.

7- (Vardır) Şirket olarak bölgeye giden gemiler için tedbirler artırılabilir. Hazırlanacak risk değerlendirmesi daha katı olabilir ve bu tedbirleri almak yapılamayacak şeyler değil ancak burada önemli olan bahse konu tedbirler alınmadığı takdirde oluşacak riskin derecesi.

8- Güzel gelirler olduğu sürece deniz haydutluğu faaliyetleri aynen devam eder, kârlılık düşünce azalmaya başlar.

9- Fiziki sağlıkları için bölgeden herhangi bir kumanya alınmıyor, ikmaller gidilmeden yapılıyor. Ayrıca seferler öncesi emniyet hususlarıyla ilgili eğitim veriliyor ve bölgeye girmeden alınması gereken pasif emniyet tedbirleri (deforme olan cam filmlerinin ve paslanan jiletli tellerin değiştirilmesi gibi) konusunda yıl boyunca hazırlıklar yapılıyor, gemilerin draftı artıtılıyor. Personel de konunun hassasiyetinin farkında.

10- Normalde riskli bölgeler için personelin International Transport Worker's Federation (ITF) anlaşmasına göre çalışmayı reddetme hakkı bulunuyor ve donatanlar (bu konuda) personeli zorlayamaz. Ancak bölgeye gitmeyi reddeden personelin de donatan açısından bir maliyeti var. Hatta bu maliyet personelin tamamı reddederse çok daha fazla artar.

KATILIMCI ŞİRKET-3

1- Bölgeye giden gemilerimizde (tanker) PCASP kullanıyoruz. Ancak bu bölgede (Gine Körfezinde) Aden'den farklı olarak şöyle bir durum var: Aden'de olduğu gibi Süveyş'ten guard alayım Sri Lanka'da bırakayım gibi birşey yok, orada limanlara uğruyorsunuz. Bölgede en çok kullanılan limanlar: Lome/Togo, Tema-Tacoradi/Gana, Port Harcourt-Lagos/Nijerya sonra Kamerun ve Angola limanları var. Ancak içlerinde en çok sefer yapılan yerler Lome ve Lagos. Lome'deki demir sahasını aslında Togo nehri koruyor hatta bu bölgede karanlık saatlerde sefer yasak. Bu saatlerde dolaşan botlara şüpheli gözüyle bakılıyor. Emniyetli demir bölgeleri var gemiler orada demirliyor. Hem gemiler kendi önlemlerini alıyor hem de Togo nehri koruyor birşey olduğunda telsizle yardım isteniyor. Lagos demir bölgesinde Nijerya nehri aynı uygulamayı yapıyor. Burada sıkıntılı bölge Port Harcourt, Bonny Island ve bir de açıktaki platformlar. Nijer deltasına gidecekseniz (Lome'den yukarı - genelde böyle oluyor), Lome'den yükleniyor mother shiplerden ya Lagos'un içlerine tahliye yapıyorsunuz ya da Nijer deltasına. Nijerya'da Nijer deltasında silahlı guardlara izin verilmiyor. Lome'den çıktıktan sonra limana girmeden Lagos'a uğruyorsunuz açıkta demirde Nijerya Donanması guardlarını alıyorsunuz. Bunlar minimum 6-8 kişi, (Nijerya donanmasında görev yapan subay/astsubay) onlarla beraber Bonny Island veya Port Harcourt'a gidiliyor ve dönüşte indiriliyor. Bunlar sefer süresince gemide kalıyor isterse gemi 15-20 gün demirde kalsın (önemli değil). Sonra dönüşte tekrar Lagos'a uğrayıp guardları indiriyorsunuz ondan sonra seferinize devam ediyorsunuz. Bu şekilde uygulama. Silahsız olarak da guard konulabiliyor bunlara 'security advisor' deniyor. Bunları Lome'den de Lagos'tan da alabilirsiniz. Bazen gemiler Kamerun'a gidiyor ki bu bölgede son zaman çok adam kaçırma oldu gemiden, bu nedenle bu uygulama başladı. Silahsız guardlar gemideki uygulamaları kontrol ediyor, personele eğitim veriyor, hazırlıkları inceliyor ki bu olay personele hem güven veriyor hem de farkındalık artırıyor. Yine aynı şekilde razor wireların yüksekliğini artırıyorlar, eskiyenleri değiştiriyorlar. Ama dediğim gibi bunlar silahlı değil Nijerya devleti silahlı olmadıkları için sıkıntı yapmıyor.

2- Pasif tedbirler olarak jiletli tel ve aydınlatma, gözcülük, kapıların içeriden kitlenebilir olması, citadel başta olmak üzere çoğu kullanılıyor, gemilerde citadel de var. Ayrıca yüksek riskli bölgede vardiya sayısı artırılıyor. K/Ü vardiyasındaki personelin başka işle uğraşmasına müsaade edilmiyor, demir vardiyasında daha esnekken bu bölgede hep gözcülük yapmaları bekleniyor.

3- Gemiye çıkılmasını önlemek önemli. Gemilerin freeboardı yüksek olmalı, bu olamıyorsa freeboard'ı razor wire ile yükseltmeye çalışacaksınız. Gemiye birşey atarak tırmanmaya çalışıyorlar ama water spray, bu esnada orada birilerinin olması, yani görmek önemli caydırmak için. Demir üzerinde risk daha fazla. Gerçekleşen olayların çoğu demirde oldu. Sürat olarak büyük tankerler (MR size)17-18 kts., küçükler 12-13 kts. sürat yapabiliyor ve freeboard düşük dolayısıyla 3 adet 250 HP'lik motor kullanan skiff botlardan kaçması mümkün değil.

4- Önleme rotaları (farklı rotalar) kullanılıyor. Hatta bazı firmalar var son yapılan saldırı istatistiklerine göre gidilecek rota konusunda tavsiyelerde bulunan. Her seferinde gemi kaptanları kullandıkları rotayı bunlarla paylaşıyor, bunlar inceleniyor ve her seferinde farklı planlama yaparak danışmanlık firmaları tavsiyede bulunuyor. Bizde de örneğin Lome'den Port Harcourt'a açıktan ve çapraz gidiliyor ve her seferinde farklı rotalardan gidiliyor. Şirket olarak 2008'den beri o bölgede dönem dönem hep gemilerimiz oldu halihazırda iki gemimiz orada çalışıyor ve bir olay yaşamadık.

5- Yapılan masraflar kapsamında adi hırsızlık olabiliyor demirde. Liferaft, rescue boat motoru, can salı, halat gibi şeyleri kilit altına alıyoruz. Bölgeye giden iki gemiye K&R yapılıyor. Hatta Arap Körfezinde kirada iki gemimiz var onlara yıllık yapıyoruz sürekli.

6- Biz sadece teknik işletme yapıyoruz gemilerin ticari kararlarını vermiyoruz ama bizim filomuzda 9 farklı armatör grubu var. Bunların içinde o bölgelere asla gitmeme kararı verenler var. Bu bizim filonun yarıya yakını oluşturuyor. Asla Batı Afrika'ya gitmiyorlar, ne kadar iyi navlun olursa olsun, çünkü oradaki

navlunlar daha yüksek risklerden dolayı. Bir grup da sefer çıkarsa gidiyor, riskleri değerlendirerek. Bir grup ise orada sürekli olarak çalışıyor (2 gemi) ve muhtemelen de iyi kazanıyorlar. Ancak danışmanlık firmaları, silahlı/silahsız guardlar, eskort botu ve gemideki guardlarla yaşanan sorunlar gibi hususları göze alıyorlar. Biz de belli bir yere kadar armatörün kararına uyuyoruz ama risk çok yüksek ise gitmiyoruz diyebiliriz veya personel gitmek istemiyorsa bu seferi yapamayacağız dediğimiz veya gündeme getirdiğimiz oluyor. Bu durumda da bir farkındalık oluyor armatöre ve ben de şunu yapıcam bunu yapıcam deniyor ki o zaman tekrar risk değerlendirmesi yapıyoruz. Mesela şu an orada kiradaki gemimizdeki armatör, razor wire yerine bir security bar donatmak için bir çalışma yapıyor. Sert plastikten razor wire'a gör edaha yüksek ve çok daha dayanıklı ve formları nedeniyle üzerine tırmanılması ve kanca atılması mümkün olmayan bariyerler var. Gemilerden ölçüleri istediler nereye ne kadar yapılması gerekiyor gibi devam eden bir çalışma var. Tamamlanınca gemilere ondan verecekler, manevrada kullanılabilecek şekilde takılıp-çıkartılabilir şekilde tasarlıyorlar ki oldukça da pahalı. Ama sonuçta herhangi bir olay olduğunda verilen zarar çok daha fazla. Taşınan yükün kıymetine göre değil bölgedeki riskin (saldırıların) derecesine göre belirleniyor alınacak önlemler. Bölgede taşınan şey belli, yakıt veya petrol ürünü taşınıyor ağırlıklı olarak ve fiyatları da değişken olmakla beraber çok ciddi (örneğin iki-üç katı gibi) artış göstermiyor, bölgedeki fiyatlar belli zaten, ama Somali örneğinde de görüldüğü gibi önlemler arttırıldıkça önlemlerin az olduğu yerlerde saldırılar artıyor ve onlar da oraya yöneliyor örneğin Lome ve Lagos demir bölgelerinde olaylar azaldı ama bu sefer açıkta platform civarı veya veya seyir sırasındaki saldırılar arttı. Böyle olunca armatör ne yapıyor? Seyirde alınan önlemleri artırıyor, silahlı/silahsız guard, yeni security bariyerler koyarak bunu çözmeye çalışıyor. Verilen hasarların artmasıyla ilgileniyor. Bu tip şeyler firmaların operasyonunu da etkiliyor.

7- Yükün sadece miktarı daha fazla olabilir yoksa değer olarak daha önce de konuştuğumuz gibi tankerle taşınan yükün değeri açısından değişen çok fazla şey yok 10-12,000 ton yük taşıyorsunuz. Yapılan masraflar kıyas bile götürmez. Geminin kaçırılması, hasar alması durumunda ne olacak gemi?

Onarım ihtiyacı ortaya çıkacak tekrar faal hale gelene kadar gemiyi kullanamayacaksın, geminin tamirde veya kaçırıldığında kurtarılanaya kadar geçecek zamanda gemi çalışmayacak ve sürekli para kaybedecek, tazminatlar çıkacak. Dolayısıyla bu tip masraflar karşılanabilir masraflar. Bu şekilde devam ederse bu önlemleri çok daha iyi alıp riski minimize eden firmalar tercih sebebi olacaktır müşterilerimize. Kimse malının kaçırılmasını istemez neticede. A firması yeterli tedbirleri almıyor kaçırılma riski yüksek, ama B firması bariyerleri yenilemiş üstüne önlemler de almış o tercih sebebi olacak ve belki ona daha çok navlun ödeyecek bu arada. Belki o bölgeye çalışan 100 armatör hizmet veriyorsa bunlardan 30-40'ı riskli bulunduğu için onlarla çalışmayacaklar, kalan 50-60'ı ile çalışacaklar. Taşıyan sayısı azaldığı için taşıtan bu sefer daha fazla navlun ödemek zorunda kalacak ve piyasayı o belirleyecek. Arz-talep meselesi . Arz azalacağından fiyatlar (navlunlar) yükselebilir. Oraya yatırım yapıp önlem almak gemilerin güvenlik anlamında eksiklerini tamamlayıp önlemleri artırıp riski azaltmak tercih sebebi olabilir. Çünkü sefer çalışırken soruyorlar siz o bölge için ne gibi önlemler aldınız diye, 'security questionnaire' gönderiliyor sen bunları paylaşıyorsun ve buna göre kabul ediliyor veya edilmiyor. Kabul edilmezse sen o seferi yapamadın ve para kaybettin. Orada bir önlem alınmazsa bu firmalarla çalışmayacaklar. Bence Somali gibi orayı da çözecekler ama Nijerya pek katılmıyor U/A güçlerin kullanımına ve bu konuda bir fikir ayrılığı var. Aden' deki gibi U/A bir güç orayı koruyor olsaydı böyle bir problem olmayacaktı. Ayrıca Aden'le karşılaştırıncı bu bölgede hava da müsait Muson gibi bir kaygı yok.

8- Gemide sürekli silahlı personel bulunması (3 armed guard bulunması) bir çözüm olabilir ancak bunu sağlayamıyoruz. Her daim gemide 3 tane silahlı güvenlik bulunsa gemide kalmak üzere yıllık kontrat yapsan armatörün de bunun maliyetine katlanması ve gittiği limanlarda da otoritenin buna izin vermesi lazım. Benim limanıma silahlı güvenlik ile gelebilirsin sıkıntı yaratmıyorum dese geldiklerinde silahlar kilit altına alınsa olabilir ancak Nijerya bunu kabul etmiyor ve armatöre de bu yük olmaya başlıyor. İndirmen lazım indirecek liman yok, çok deviasyon yapman lazım. Gemilerin 'safety equipment' kapasitesi 17-18 kişi zaten ve gemide 16 kişi oluyor 3 kişi için yer

bulamıyorsun. Ne yapacaksın personel mi azaltacaksın guardları alabilmek için? Bunu yaparsan kendi operasyonel ihtiyaçlarını karşılayamıyorsun. Bunun gibi ikilemler var. Gemi Lagos'tan bıraktı guardları kalktı tekrar Lome'ye gidene kadar risk altında, guard da alamazsın, alabileceğin yer yok. Bir security firması onun karasuları dışında bekleyecek de, Kızıldeniz'de oluyor bu ancak böyle bir sistem orada yok. Gemiler risk altında kalıyor. U/A müdahale olmadıği sürece böyle devam eder. Firmaların bireyesel önlemleri silahsız guard, bariyer ve rotaları gözden geçiriptehlikenin az olduğı yerlerden gemileri geçirmek bir yere kadar. Asıl kalıcı çözüm orada U/A gücün veya o bölgedeki ülkelerin bir anlaşmaya varıp kontrol altına almaları lazım. Bunun dışında zor gözüküyor biz de pek bunun değiliz, korku yaşıyoruz. Personel tedirgin, hem tercih edilir birşey değil. Filomuzda var bizim 22-23 tane gemi oraya mı gitmek istiyorlar? Hayır. Akdeniz-Avrupa mı? Ama bu bir rotasyon meselesi herkes sürekli o bölgede çalışamayacağı gibi Avrupa'da da çalışamaz. Bazı arkadaşlar tercih etmiyor o bölgede çalışmayı bu sefer de beklemek zorunda kalıyorlar. Rotasyon planına göre izine gelenleri sırayla gemiye gönderiyoruz. O zaman o arkadaşlar beklemek zorunda kalıyor. Veya orada hiç gemisi olmayan firmaları tercih etmesi gerekiyor.

9- CSO eğitim veriyor. Mental olarak önlemlerden bahsedip direnç gösterirlerse hırsızlık amacıyla en az hasarla çıkılabileceğinden bahsediyoruz, armatörün aldığı önlemlerden, bariyerlerden, önleyici rotalardan bahsedip morali yüksek tutmaya çalışıyoruz. Birşey olduğı zaman sirkülerleri paylaşıyoruz. Uzun zamandır bir olay yaşamamış olmamız moralleri yüksek tutuyor Uyulması gereken her türlü tedbire uyuluyor, bölgeye girince raporlama yapılıyor (MDAT-GoG ve bayrak devletine)

10- Saldırıya uğrayan personel gitmek istemez travma yaratır. Kendi gitmek istemediğı gibi filodaki diğer gemilerin personeli de olumsuz etkileyebilir.

KATILIMCI ŞİRKET-4

1- Evet gemiye alıyoruz gemiye personel alınıyor ama onu Nijerya hükümetinden alıyoruz. Lagos'ta bazı yerlerde 'safe anchorage' var orada alınıyor, prosedür böyle, burada işimiz bittikten sonra da dışarıda da asker alıyoruz. Saldırıya uğrayan Halit Bey gemisi için 200 NM açıktan security boat aldık, bunla safe anchorage'a kadar geldi 20 gün bekledi liman periyodu yaptı, sonra içeri girdi ve liman operasyonu yapıldıktan sonra dışarı çıktı. Diğer bölgeler için de uygulama bu şekilde. 200 NM dışında eskort botla içeri göndermek ve dışarıya çıkartmak. Port Harcourt, Bonny River limanları ile Shell/Chevron/Total gibi şirketlerin sea terminalleri için de uygulama bu şekilde. Nijerya'daki iki liman arasında seyir yapılacaksa da Nijerya hükümeti ile yazışıyoruz asker alınıyoruz. Halit Bey gemisinde de böyle oldu 8 tane Nijeryalı asker vardı gemide. Gemi Lagos'tan kalktı ve Calabar'da limanda kaldı. Limanda da askerler gemi üzerindeydi herhangi bir sıkıntı olmadı. Bunların kullanımıyla ilgili en büyük risk; bu personelin bölgedeki suç örgütleriyle bağlantılı olması ve iş birliği yaparak gemiyi kaçırması.

2- Evet pasif tedbirlerin hepsini kullanıyoruz, özellikle dikenli tel (razor wire) ile ilgili önemli hayat kurtaran şey, içine kılavuz halatı çok sağlam bağlamak ve buna sabitlemek. Razor wireleri 3-4'er m. hem puntelin içine geçiriyoruz hem de kılavuz halatla sabitleyoruz. Citadel, kum torbası, manken, tazyikli deniz suyu, gece görüş dürbünü tüm gemilerde kullanılıyor. Cam filmi bazı gemilere çekildi. BMP-5'teki tavsiyelere uyuluyor. MDAT-GoG raporu veriliyor. Citadel uygulamasının fayda/mahzuru konusunda ne düşünüyorsunuz sorusuna cevaben: Burada asıl soru şu: Korsan gemiye çıktıktan sonra ben ne yapacağım? Emercensi stop mu vuracaksınız yoksa gemi seyrine devam mı edecek, çünkü bu çıkan adamlar denizciliği bilen adamlar. Makineye bir yerde birşey mi yapacağım, vanaları mı kapatacağım, ne şekilde kaçacağım? Adamların amacı gemiye/mala el koymak belki gemiyi elden çıkarmak, personel üzerinden de fidye almak. Korsan gemiye çıkıp personeli citadele çekmeden önce ne yapılacak önemli olan o. Makineyi durduracak mıyız yoksa gemi gidecek mi. En çok tartıştığımız bu. Diğer husus personel citadele

alınırken yanlarına kaynak makinesi, kesici/delici citadeli parçalayıcı malzemeleri de alıyor. Girerse ne yapar? Direkt teslimiyet mi? Ya da hiç giremez mi? Saldırılarda şunu görüyoruz: orada mother ship'ler var yaşadığımız olayda skiff hızı 35 kts sizin hızınız 13. Bir tane kimyasal tankeri kaçırıp mother ship yapmışlar bunun üzerine hızlı bir şekilde gidiyorlar yakıt/malzeme ikmallerini yapıyorlar. Bizim olayda gemi giderken mother ship'e yakın gitmiş 4 milinden, bizim gemi onu talimat bekleyen bir gemi gibi düşünmüş. Bu saldırı 200 milin dışında oldu aynı bölgede yabancı bandıralı bir başka bir dökmeci gemi de ertesi gün (26'sında) kaçırılmış. Bu bölgeye giden gemilere talimat olarak, bölgede bekleyen her tipteki geminin mother ship olabileceğini düşünerek bu gemilerden en az 15 NM açıktaki bulunmalarını söyledik. Dikenli tel ne kadar sağlam olursa olsun balıkçılıkta kullanılan büyük kancalar atılarak kendi geçebilecekleri kadar bir aralık açılıyor. Saldırıda 5 NM mesafeden süratle gelen skiff'ten gemimiz azami süratle kaçışıya manevra yapıp kaçmış ve skiff'in yakıtı bitmiş. Tekrar mother ship'ten ikmal yapıp dönene kadar da bizim gemi yeterli mesafe uzaklaşmış.

3- Hem gemiye yaklaşmayı hem gemiye çıkmayı önleme aynı öncelikte. Bütün gemileri mother ship gibi düşünün. 200 mil içinde eskort bulunduğunda çok saldırı olmuyor içine de girmiyorlar. Guard olan gemilere girmiyorlar zaten. Aslında önlemler paket şeklinde alınmalı: 20 mil açıktan geçeceksin, eskort bot alacaksın, dikenli tel çok iyi donatılmış olacak, sürat maksimum olacak. Bunların hepsi önemli.

4- Hayır tüm gemi tipleri için aynı şekilde önlem alınıyor bir fark yok. Bizim tanker, kimyasal ve kuru yük gemilerinin ortalama süratleri 10-15 kts arasında. Fark olarak; küçük tonajlı gemilerin freeboardı düşük olduğundan biraz daha dezavantajlılar çünkü çıkılması kolay ancak sürat açısından da onlar avantajlı.

5- Evet K&R yapılıyor ve sigorta masrafları çok arttı, daha da artacak. ITF kuralları gereği o bölgeye gitmek istemeyen personel bizim için bir maliyet. Bütün sigortalar yapılıyor. Aslında fidyenin sigortası yani parayı sigortalatmak (fidye vereceğim gel bunu sigortala) çok mantıklı değil bana göre. Fidye sigor-

tası mı olur diye düşünürsek aslında illegal bir sigorta ama sigorta şirketleri para kazanmak için bu sigortayı yapıyor.

6- Şirket olarak bölgeye gitmeyi çok tercih etmiyoruz. Daha çok tercih edilen bölgeler; Akdeniz, Karadeniz, Kuzey Atlantik ve Baltık Denizi. Bölgeye mecbur kalmadıkça sefer düzenlenmiyor. Saldırıları artmadan önce de bu böyleydi. Şu an işletmesini yaptığımız bir gemimiz orada ve biz kiracıyı ikna etmeye çalışıyoruz.

7- Biz SÖGGP hep aldık bunda sonra da gidildiğinde alınmaya devam edilecek bunun yükün değeri/kalitesi ile bir ilgisi yok. yapılıyor. Artık bundan sonra (o bölgeye giden gemiler için) personeli düşünülerek silahlı özel güvenliği bayrak devleti kurallarına uyacak şekilde her zaman alacağız.

8- Tedbir olarak bu bölgeye götürülecek yükün navlunu fazla olabilir veya bu masrafların kiracı tarafından karşılanması istenebilir ya da yük sahibi. Bizde bunlar kiracı tarafından karşılanıyor. Sefere başlanmadan önce pazarlıklar yapılıyor, buraya gidersem tahmini masrafım bu, bunu isterim bu kadarını sen karşıla gibi. Gelecek dönemde de bölgedeki deniz haydutluğu saldırıları devam eder çünkü yerel makamlar da bu işten nemalanıyor.

9- CSO tarafından bölgeye gidecek gemiye eğitim veriliyor, tecrübeler aktarılıyor, talimler yapılıyor, emniyet toplantıları yapılıyor.

10- Son dönem işletmesini yaptığımız ve saldırıya uğrayan ilk gemiden sonra ikincide çalışan kimse ben o bölgeye gitmiyorum demedi. Ancak şimdi ikilendi personelin bakışı nasıl olur bilemem. ITF kurallarına göre de diyebilir.

KATILIMCI ŞİRKET-5

1- Bölgeye yapılan seferler 2015'te genel anlamda sonlandırıldı, zaten ondan önce de çok fazla bulunduğumuz bir bölge değildi. Angola'da çalıştık kirada, dönem dönem spot olarak gidildi. Ancak gidildiği zamanlar güvenlik personeli alınıyor(du).

2- O tarafa giden gemilerin tamamında citadel var ve jiletli tel donatılıyor. Ayrıca gemi takip sistemi var ve gemi hareketleri on-line gözlenebiliyor, gemiden de saat başı rapor alınıyor. (Citadelde) gemi dahilinin görüntülebildiği kamera sistemi var (korsanlar geminin neresinde veya gitmişler mi anlayabilmek için), ayrı telefon hattı ve kabloları gizli yapılmış mail sistemi de bulunuyor ancak havalandırması yok, zaten (burada) çok uzun süreli kalınmaz, (personeli orada) çok tutmak mümkün değil. Şirketin 2011'de bölgede saldırıya uğrayan gemisinde o dönemde citadel olsaydı durum farklı olurdu.

3- Gemiye yaklaşılması çıkılmasının önlenmesi için yapabilecek çok fazla birşey yok çünkü kimyasal gemilerinin maksimum sürati 15 kts. ve 35 kts. sürat yapan skiff botlarla geliniyor. Yapılabilecek şey en fazla geciktirmek ve personeli citadele sokmak olabilir veya manevra ile dalga yaratarak çıkışı engellemeye çalışmak düşünülebilir.

4- Filomuzda sadece kimyasal gemiler olduğundan alınan tedbirler tüm gemiler için aynı.

5- Evet yapıyoruz hem de en üstten. (180-360 gün için). Sigorta masrafı, (personele ödenen) ekstra bonuslar ve alınan pasif tedbirlere ilişkin diğer maliyetler (jiletli tel gibi) navlun hesabı yapılırken içine katılıyor.

6- (Bu bölgeye gitmeyi) çok tercih etmiyoruz. (Bu bölge ile birlikte) iki bölgeye yük var ve navlunları yakınsa diğer bölgeyi tercih ediyoruz. Dönüş yükü de önemli. (Buraya sefer yapmak yerine) yükü tahliye ettikten sonra Cebelitarık'a kadar boş gelmeyi göze alıyoruz.

7- Hayır böyle bir ilişki yok. Gidersek ekstra tüm önlemleri alıp maliyetlere yansıttıktan sonra gidilebilir ki daha önce dediğim gibi bizim için hep ikinci tercih olur.

8- (Bu bölgeye gidilecekse) sigorta en üst seviyeden yapılmalı ayrıca personel de eğitilmiş olmalı. Gelecek dönem de bu şekilde devam eder.

9- (Tedbir olarak) CSO tarafından gemi personeline konuyla ilgili uygulamalı ve on-line güvenlik eğitimleri veriliyor.

10- 2011 yılında kaçırılan gemimizde tüm personeli değiştirmek zorunda kalmıştık. O olaydan sonra personelin büyük bölümü o bölgeye gitmek istememişti.

KATILIMCI ŞİRKET-6

1- Ortaklı servisler yoluyla bölgeye çalışan 2 gemi var. Her ikisi de konteyner. Gemilerden birinin sahibi kendi politikaları gereği Gine Körfezine girince devamlı

18 kts. sürat yapıyor. Eğer gidilen limanlarda güvenlik anlamında destek sağlanmaz ise kıyıdan 200 NM açığa gidip 18 kts. ile drift yapıyor. Silahlı güvenlik alıp almaması driftte kalmasıyla yapılacak maliyet mukayesesine göre belirleniyor ve hangisi ucuza geliyorsa o tercih ediliyor. 18 kts. gibi yüksek süratle drift yapmanın maliyeti daha fazla olduğundan liman güvenlik uygulaması karşılanıyor.

Benin/Cotonou limanında yakın zamana kadar (silahlı) güvenlik uygulaması yoktu. Bu bölgeye giden gemi için planlama olarak gemiyi driftte bekletmek yerine son iki limana gönderme veya sürat/ETA ayarlaması yapılıyordu ancak son dönemde silahlı guard uygulaması başladı ve biz de son seferde kullandık. Guard personel gemi güvertesine çıkıyor ve demirde iken güvenlik sağlıyor. Böylece daha önce yaşanan güvenlik zafiyeti ortadan kalkmış oldu.

Nijerya'da ise Lagos/Apapa ve Tincan'a liman yapılıyor. Burada da Nigerian Port Authority (NPA)'nin belirlediği güvenli demir bölgeleri var ve Nijerya donanmasına bağlı gemiler tarafından devriye atılarak demirdeki gemilerin güvenliği sağlanıyor. Gemimiz bu bölgeye gittiğinde uygulama gereği 18 kts. ile drift yapmak istediğinde biz de demirde iken güvenliklerini bizim sağlayacağımızı belirtiyoruz.

Sefer yapılan bölgelerden Gana'daki Tema limanı ise güvenlik zafiyeti olan bir bölge değil. Burada ekstra olarak alınan bir önlem yok. Yabancı ortaklı gemimizin şirket politikası gereği Gine Körfezine girdikten sonra çıkana kadar gemi üzerinde sürekli silahlı guard var. Fildişi Sahilindeki San Pedro açıklarından alınıp diğer yerler dolaştıktan sonra yine orada bırakılacak şekilde bir yol izleniyor.

2- Bölgeye sefer yapan gemi zabitanın cevabı: Bölgeye girince gemi karartılıyor, zaman zaman seyir fenerlerini dahi kapattığımız oluyor. Citadel ve

ayrıca diğer pasif tedbirlerden gece görüş dürbünü, jiletli tel gibi tedbirler de uygulanıyor. Ayrıca bölgeye gelmeden talimler yapılıyor ve kaportalar kilitli pozisyonda oluyor.

3- Yaklaşmayı önleme daha öncelikli bizim için, ki gemilerin 18 kts. sürati bunun için avantaj sağlıyor. Ancak yanaştıklarında jiletli tel çok fayda sağlamıyor çünkü kanca atarak bir şekilde çıkabiliyorlar. Tedbir olarak maksimum sürat ve etkin gözcülük yapılıyor. Radar devamlı devrede, magnetron çalışma saatleri kontrol ediliyor.

4- Bölgeye çalışan iki gemi de konteyner olduğundan bu soru bizim için geçerli değil.

5- Evet K&R sigortası yapılıyor.

6- Henüz gitmeme veya durumu gözden geçirme gibi birşey söz konusu değil bölgeye giden iki gemi gitmeye devam edecek.

7- Yükün değeri değil insan birinci önceliğimiz olduğundan diğer maliyet kalemleri bizim için belirleyici değil. Gemi boş olsa da aynı tedbirler alınıyor.

8- Tedbirler artırılabilir. Gelecekte de bölgedeki saldırılar devam eder.

9- Ekstra maaş uygulaması motivasyon sağlar, gemi içi sosyal aktiviteler artırılabilir.

10- Böyle bir personel yok ancak olur ise sürecin çok iyi yönetilmesi gerekir.

KATILIMCI ŞİRKET-7

1- (Halen o bölgeye çalışan geminiz var mı sorusuna cevaben) Filomuzda 7 kimyasal tanker var ve şu an o bölgeye giden gemimiz yok. Bizim daha önce time charter veya kontrat yükümüz yoktu oraya spot seferle gidiyorduk o yüzden devamlı o bölgeye gidiyoruz demek yanlış olur 'world-wide' gemilerimiz var ve sefere göre gitmişliği oluyor. Bölgede zaten hat olarak çalışan pek firma yok çoğu spot yani tek sefer çalışıyor.

Sorunun cevabına gelince, eğer gidilen liman Lagos ise orada kullanıyoruz. Tabi orada biz liman içinde değil de demirde yani dışarıda iken kullanıyorduk. SAA (Safe Anchorage Area) diye bir bölge var o varken oraya girip çıktık. Önceki yıllarda yoktu. Lagos limanı emniyetliydi orada sıkıntı olmuyordu. Lagos'ta (açıkta) demirleyip bekliyorduk. Daha sonraki yıllarda adi hırsızlık tarzı olaylar oluyordu. O zaman SAA'e demirlemeye başladık. Daha sonra duyduğum kadarıyla yaklaşık bir ay önce SAA kaldırıldı. Nijerya donanması yasakladı ve artık yok. Fakat Nijerya bölgesinin tamamı için tehlikeli demek yanlış olur. Port Harcourt en tehlikeli yer orada kidnap ve gemi kaçırma oluyor. (çoğunlukla kidnap oluyor bazen de gemi kaçırıyor profesyonel haydutlar). Eskiden yüklü gemiyi kaçırıp üzerindeki mazotu alıyorlardı. Esas amaç mazottu, kidnap yancı işiydi ki bu daha çok küçük grupların yaptığı bir işti çünkü gemi kaçırıp mazotunu almak demek mazotu aktaracak ayrı gemi bulunması demek aynı zamanda. Daha büyük bağlantı gerektirir. Kidnap ufak tefek bir işti bunda kazanılan paralar büyüyünce daha profesyonel olmaya başladılar. Buradaki sıkıntı şu: Doğu Afrika ile karşılaştınca Batı'da özel silahlı güvenlik firması yoktu. Son bir-iki senedir spot olarak orada parayı gören firmalar, güvenlik hizmeti veriyoruz diye Nijerya donanması, polisi ve army ile birlikte bu işi yapmaya çalışıyorlar ya da acentalar lokal olarak yapıyor bu işi. Çünkü parayı verince silah kolay bulunabiliyor. Ama orada uluslararası kabul görmüş firma yok çünkü bu kanunen mümkün değil. Hatta şöyle de bir problem var: Nijerya Army'den asker alırsanız polis kabul etmiyor (resmi kurum olarak) ve polisi de askeri kabul etmiyor.

2- Bizim şirket olarak (bu anlamda) aldığımız güvenlik önlemleri belkide Türkiye'nin en iyisi. Çünkü bu konuda bir olay yaşadık ve bunu masaya yatırarak alınabilecek tüm güvenlik önlemlerini gözden geçirdik. Bizde bir sürü ekstra güvenlik önlemi var. BMP'nin Doğu Afrika için olan bütün gerekliliklerini karşıladığımız gibi onun üzerine karşıladıklarımız var. Genel olarak burada yazan güvenlik tedbirleri kullanılıyor. Bunun üzerine bizim citadelimiz çok donanımlı, kamera sistemi var. Dümen sistemini de yekeden kullanabiliyoruz oradan dümenin kontrolünü hatta makinenin kontrolünü alabiliyoruz ayrıca ECDIS ve radarın kontrolünü de aşağıya alabiliyoruz, monitörlerimiz var orada. Uydu telefonumuz ve VHF de var. Bizde K/Ü'nün içi dahil geminin etrafını 360 derece gözetleyebilen surveillance kamera, makine kontrol, makine dairesi için de aynı şekilde, gemideki yaklaşık 20'ye yakın yerdeki kameranın hepsinin görüntüsü monite edilebiliyor. Yani biz biri girip K/Ü'nde veya makine kontroldeyken görebiliyoruz. Sancak/iskele lumbar ağızlarında var, miyar güvertenin üzerinde başta ve kıçta var, geminin etrafında bot var mı yok mu onu da görebiliyoruz. Çünkü korsan saldırısında bunları yaşadık, korsanların gittiklerinden emin olma(ma)k da bir risk. O zaman da gemide kamera sistemi vardı ancak ancak şu anki gibi her yeri kapsamıyordu. Gemi içini gören kameralar yoktu ve çıkıp çıkmadıklarından emin olamamıştık. Bunları ekleyerek bu şekilde tedbirleri artırdık. Citadelin ön tarafındaki ve yekedeki kameralar da çok önemli. (önüne kim gelmiş görebilmek için) Citadel kesinlikle işe yarıyor ve biz yaşadığımız olayda bunu gördük. Güçlendirilmesi için BMP'de yazıldığı gibi kaportanın arkasında güçlendirme barları var ve açılması çok zor. İlaveten gemilerde SSAS sistemi de var.

3- Deterring daha önemli. Önleyici tedbirleri alırken de önemli olan husus şu: Somali'de açık denizde devriye gezen U/A güçlerin gemileri var ancak burada gezdiğiniz ülkenin kara sularında onların kanunlarına tabisiniz. Burada da bir mutabakat sağlanıp korsanlık saldırılarının yaşandığı bölgelerde ortak tedbirler alınmalı ancak bu bile sorunu tam olarak çözmez çünkü (öncelikle) ülkelerdeki iç karışıklıkların çözülmesi lazım. Örneğin geçmiş senelerde Nijerya'da yakalanan korsanların, polisi ailelerine zarar vermekle tehdit ettikleri için bırakıldıklarını duymuştum. Kaldı ki sadece Nijerya olarak da düşünmemek

lazım Lome’de, Abidjan’da, Cotonou’da da aynı tipte olmasa da olaylar oluyor, sonuncu saydığım yerde genelde adi hırsızlık oluyor.

4- Gemilerimiz sister olduğu için filodaki 7 kimyasal tankerden oraya gitme ihtimali olan 5’i için alınan tedbirlerde bir farklılık yok.

5- (Harita üzerinde WRA’yı göstererek) Normalde K&R sigortası bu bölge için yapılıyor ancak bazı firmalar bunu world-wide (tüm dünya çapında) yapıyorlar yani dünyanın neresinde olursa olsun başlarına birşey gelirse bu sigorta masrafları karşılıyor. Buraya gittiğimizde bizde mutlaka ‘K&R’, ‘additional war risk’ ve ‘loss of fire’ sigortaları yapılıyor. Gemiler o bölgede (WRA) içinde iken başına birşey geldiğinde (sigorta anlamında) sorun yok ancak bunun dışında Bonny Island gibi WRA dışında kalan yerlerde başınıza birşey gelirse kapsam dışı kalıyorsunuz. Yani mutlaka bunun dışındaki alanlar için de sigorta yapılmasında fayda var.

6- Bölgedeki korsanlık olayları freight’i yükseltir. Birçok armatör gitmek istemezken bazıları da isteyebilir çünkü freight yüksek olur ancak risk algısına bağlı. Bazıları bu riski alırken bazıları almaz. Bir sigortacı anlatmıştı bu bölgeye giden geminin Danimarka’lı kaptanı ve eşini kaçırmışlar, adamı öldürüp eşine tecavüz ettikten sonra firma bu bölgeyi listesinden çıkarmış. Neyle karşılaştığınıza bağlı biraz da. Biz de yaşadığımız kaçırılma olayından sonra Lagos hariç o bölgeye gitmeme kararı aldık. Oradan kazanılacak para ile alınacak riskin muhasebesini iyi yapmak lazım. Bu freightları yükseltir ama genel itibarıyla bunun da bir kırılma noktası var eğerki risk algısı bir anda herkesi korkutacak bir noktaya gelirse bu sefer ticareti etkiler ve herkesin (Nijerya donanması, U/A güç vs.) devreye girmesi gerekir ve (o bölgedeki) dünya deniz ticaretinin (tamamen) sekteye uğraması kimsenin isteyeceği birşey değil. Lokal program olmaktan da çıkar oradan mal çekecek ve mal gönderecek olanın da işi baltalanır alternatif yoksa.

7- Dikenli telin 600 metresi 1600 USD çok para değil. Ama esas konu şu: West Africa ile ilgili bir yanlış var. Bu servisi alamıyorsunuz zaten Aden’dekinden

farklı yapı. Orada guardları bir noktadan alıyorsunuz (örneğin Süveyş'ten) Hindistan'a gidene kadar gemide misafir kalıyor, silahları kilit altına alınıyor limandan çıkınca göreve başlıyor vs. ancak burada öyle bir yapı yok. Ben gitmeden silahlı güvenlik alayım, bölgeden geçeyim limanda benle beraber kalsınlar gibi bir durum zaten kanunen mümkün olmadığı için böyle bir servis yok orada. Ancak karasularında alabildiğiniz yerlerde örneğin bu Nijer Deltasına girilen Nijer nehrine girdiğinizde bir tane silahlı guard bot geliyor sizle beraber kanal boyunca seyire katılıyor, Port Harcourt'ta. Bu geminin üzerinde de 3-4 tane silahlı guard oluyor ama bunların hepsi lokal güç. Mesela Aden-de böyle değil siz isterseniz İngiliz isterseniz Hintli veya Rus çalıştır(abili)yorsunuz. Burada öyle birşey yok Nijeryalı çalıştırmak zorundasınız. Ancak off shore platformlarda durum farklı oralarda özel güvenlik firmaları var. Mesela bu Bonny Island civarındaki platformlarda çalışan İngiliz menşeli özel güvenlik firmaları var, o apayrı birşey. Burada ikmal yapan romörkörlere özel güvenlik sağlayan firmalar var. (çünkü karasuları dışında) Onların o şekilde yapılanmaları var ama liman sahasında böyle birşey yok. Mesela biz de Bonny Island civarındaki bir platformdan yükleme yaptık, 4 veya 7 mil radius içinde drift etmeni istiyor senin. O alanın dışına çıkamıyorsun. Orada bir hafta bekliyorsun devamlı makine çalıştırıyorsun, bu tip ticari kaygıları var ancak günün sonunda adam bu mesafede kalırsan ben sana güvenlik sağlarım diyor.

8- Armatörün yapabileceği birşey yok, çünkü armatörlerin bu şekilde (konunun çözümüne) yönelik bir uluslararası birliği yok. (Navlunların artmasının bir faydası olur mu sorusu üzerine) Navlunların astronomik seviyede çıkması lokal otoriteyi daha agresif tedbirler almaya yönlendirir. Böylece halkının ihtiyacı olan mallar için harcadığı paranın bir bölümünü güvenlik için harcamayı göze alır.

9- Bu sorunun cevabı için kendi yaşadığımız örnekten yola çıkarsak (şunu söyleyebilirim): İnsanlar bilmediğinden korkar siz bu bölgeye giderken insanları cahil bırakıp 'korkmayın birşey olmaz' dersiniz insanlar korkar. Adama olası riskleri, olduğu durumda ne yapılacağını, role talimleri yaptırarak

(yangın,gemiye terk vs.) yeteri kadar anlatır ve gerekli talimleri yaparsanız (biz buna 'yönetimin taahhüdü' diyoruz) ve yönetim bu şekilde personele riskleri yönetebildiğini/yönetebileceğini gösterirse personel mental olarak hazır olur. Çünkü korsan saldırısı riski, gemide yangın ve su alma gibi risklerden daha düşük. Personelin bunları bilerek çalışmasının sebebi talimlerdir. Olabileceklere karşı yapılabilecekleri bilmeleridir. (Soruya geri dönersek) Fiziki ve mental sağlıkları (ile ilgili olarak) personeli zaten fiziki sağlıklı fit olanlardan seçiyorsun, medikal raporuyla geliyor bu konuda özel olarak yapılacak birşey yok. Ancak citadelde toplanma eğitimini sık sık yapıyoruz ve saniye tutuyoruz kaç saniyede toplanıyorlar görmek için, maksimum 2 dk. istenen 30 sn. gibi bir süresi var.

10- Şimdi bu zaten sadece deniz haydutluğu meselesi değil. Bizim şirket olarak politikamız, bir kaza olduğunda personeli dinlemeden kesinlikle şirketle ilişkisini kesmeyiz. Keza bizde korsan saldırısına uğrayan iki kişi de çalışmaya devam etti. (Yaklaşım olarak) hep şöyle deriz: 'Kazaya sebep olan adam kazanın maliyeti kadar sizden eğitim bütçesi almıştır'. O kadar eğitim bütçesi ayırıp eğittiğiniz adamı başkasına altın tabakta sunmanın gereği yok. O adam bundan sonra (böyle bir olay olduğunda) herkesten önce citadele koşacak, ağzı yandığı için, gittiği gemilerde yaşadığı tecrübeyi anlatacak, eğitim sağlayacak, zaten personelin (bu tip konularla ilgili) kendi aralarında yapacağı konuşma şirketin vereceği dikey eğitimden daha faydalıdır. Sorunun sonraki süreçte kurumsal olarak yaklaşımınız nasıl? kısmı ile ilgili olarak; bizim örnekte olayı yaşayan iki adam daha sonra uçakla Türkiye'ye döndü, adamları hastaneye doktor kontrolüne götürdük, doktor kontrolünden (jungle tarzı bir yerde kaldıkları için sıtma testi gibi testler yapıldı) sonra da takibimiz devam etti ama belki de şanslıydık çünkü kaçırılan iki arkadaş da gençti, sağlık olarak fit ve özgüvenli arkadaşlardı. Sanki saldırıdan hiç etkilenmemiş gibiydiler. Türkiye'ye geldiklerinde de uyku problemi gibi bir problem yaşamadılar. Aslında kişilerden ziyade aileleri için daha zor. Aileler için de şöyle yaptık: (kaçırılan iki personel) oradan uçağa binip Türkiye'ye gelene kadar ailelerden birer temsilci istedik devamlı burda oldular otel ayarladık, personel departma-

nımız yakından ilgilendi. Bunu da sadece kaçırılan değil kaçırılmayan personel için de yaptık. Hatta onların haricindekilerle daha fazla sorun yaşadık. Saldırıdan sonra evini arayıp bilgi vermeyen bir çocuğun ailesi buna örnekti.

