

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

**SİLAHLI ÖZEL DENİZ GÜVENLİK GÖREVLİLERİNİN**  
**DENİZCİLİĞE İNTİBAKİ ÜZERİNE AMPİRİK BİR**  
**ARAŞTIRMA**

**Ali Davut ALKAN**

**Danışman**  
**Doç. Dr. Ali Cemal TÖZ**

**İZMİR – 2019**

**YÜKSEK LİSANS**  
**TEZ ONAY SAYFASI**

**Üniversite** : Dokuz Eylül Üniversitesi  
**Enstitü** : Sosyal Bilimler Enstitüsü  
**Adı ve Soyadı** : ALİ DAVUT ALKAN  
**Öğrenci No** : 2014800849  
**Tez Başlığı** : Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlilerinin Denizciliğe İntibakı Üzerine  
Ampirik Bir Araştırma  
  
**Savunma Tarihi** : 29/05/2019  
**Danışmanı** : Doç.Dr.Ali Cemal TÖZ

**JÜRİ ÜYELERİ**

| <b><u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u></b> | <b><u>Üniversitesi</u></b> |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Doç.Dr.Ali Cemal TÖZ              | - Dokuz Eylül Üniversitesi |
| Dr.Öğr.Üyesi Burak KÖSEOĞLU       | - Dokuz Eylül Üniversitesi |
| Doç.Dr.Ozan DÜZBASTILAR           | - Ege Üniversitesi         |

**İmza**



ALİ DAVUT ALKAN tarafından hazırlanmış ve sunulmuş olan bu tez savunmada başarılı bulunarak oy birliği ☒ / oy çokluğu( ) ile kabul edilmiştir.

**Prof. Dr. Metin ARIKAN**  
Müdür

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlilerinin Denizciliğe İntibakı Üzerine Ampirik Bir Araştırma**” 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

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

Ali Davut ALKAN

İmza

## **ÖZET**

### **Yüksek Lisans Tezi**

### **Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlilerinin Denizciliğe İntibakı Üzerine Ampirik Bir Araştırma**

**Ali Davut ALKAN**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı**

**Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi Yüksek Lisans Programı**

Dünya tarihi boyunca dönemsel olarak etkili olan korsanlık ve deniz haydutluğu zamanla değişim göstermiş, buna bağlı olarak alınan karşı tedbirlerde de değişim kaçınılmaz olmuştur. Son 10 yıllık dönemde tekrar yükseliş gösteren deniz haydutluğuna karşı alınan önlemlerden bir tanesi belki de en önemlisi Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlisi (SÖDGG) kullanımı olmuştur. SÖDGG ihtisası henüz başlı başına bir meslek olmayıp, bu görevde bulunan personel çoğunlukla farklı ülkelerin kolluk güçlerinde geçmişte görev yapmış kişilerden oluşmaktadır.

Söz konusu personelin; denizciliğin temeli olan disipline uyum sağlamaları, denizciliği bir mesleki kariyer olarak nasıl değerlendirdikleri, gemideki diğer personel ile uyum ve işbirliği içinde faaliyet göstermeleri, gemideki hiyerarşik yapıda görev yapmaya kişilik olarak uygun olup olmadıkları, ailelerinden ve sevdiklerinden uzakta görev yapmaktan duygusal olarak nasıl etkilendikleri, denizciliğin doğası gereği oluşan iş koşullarına ayak uydurabilmeleri ve fiziksel koşullara uygun olmaları oldukça önemli olan hususlardır. SÖDGG personelinin denizciliğe intibakı çalışması, iş

verimliliklerini artıracak gibi işe uygun insanların seçilerek en kaliteli hizmetin alınması açısından da son derece önemlidir.

Bu çalışmanın amacı; SÖDGG personelinin denizciliğe intibakına katkı sağlayan unsurların tespit edilmesi ve söz konusu personelin seçim sürecine katkı sağlanmasıdır. Bu amaçlar doğrultusunda tanımlayıcı ve keşifsel nitelikli bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Yöntem olarak araştırma sorusu oluşturulmuş, anket tekniği ile 125 SÖDGG personelinden demografik bilgileri, denizcilik algısına yönelik sorulara verilen cevaplar ile açık uçlu sorularla gizli kalmış diğer veriler toplanmış, ankete geçerlilik ve güvenilirlik testleri uygulanmış, toplanan veriler SPSS version 24 programında parametrik ve parametrik olmayan analizlere tabi tutulmuştur. Verilerin analizi sonucunda; SÖDGG personelinin denizciliğine intibakının 6 alt boyut (Kariyer, İşbirliği ve Uyumluluk, Kişilik Uygunluğu, Duygusal, İş Koşulları, Fiziksel Koşullar) altında değerlendirilebileceği görülmüştür.

SÖDGG personelinin meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile kariyer alt boyutu arasında anlamlı bir farklılık, kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişki ve işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı pozitif yönlü bir ilişki gözlenmiştir. Daha önce gemide çalışmaları ile iş koşulları ve duygusal boyut arasında anlamlı farklılıklar bulunduğu görülmüştür. Deniz haydutlarıyla çatışma tecrübesi ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir. SÖDGG personelinin eğitim durumları ile iş koşulları ve duygusal alt boyutlar arasında anlamlı farklılıklar olduğu gözlenmiştir.

Denizciliğe intibak alt boyutları arasındaki ilişkiler incelendiğinde kişilik uygunluğu ve duygusal alt boyut arasında bir ilişki gözlenmemiştir. İşbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişki görülmüştür.

Açık uçlu sorulara verilen cevaplarda SÖDGG personelini denizde olumlu yönde en çok etkileyen değişken gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği olurken, olumsuz yönde en çok etkileyen değişken olarak aile özlemi ve aileden uzaklık belirtilmiştir.

**Anahtar Kelimeler: Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlisi (SÖDGG), Denizde Özel Güvenlik, Denizcilikte Özel Güvenlik, Denizciliğe İntibak, Deniz Haydutluğu, Denizcilik Algısı.**



## **ABSTRACT**

### **Master's Thesis**

#### **An Empirical Study on Adoption of Privately Contracted Armed Security Personnel to Shipping**

**Ali Davut ALKAN**

**Dokuz Eylul University**

**Graduate School of Social Sciences**

**Department of Marine Transportation Engineering**

**Maritime Safety, Security and Environmental Management Program**

Throughout the history, corsair and maritime piracy have changed as a result counter-measures have evolved accordingly. Perhaps one of the most important measures has been taken against maritime piracy in the last decade the use of Privately Contracted Armed Maritime Security Personnel (the PCAMSP). Specialization of the PCAMSP is not a profession on its own, rather mostly people who has worked in the armed forces and/or law enforcement agencies of different countries.

The PCAMSP's adoption to the discipline which is the basis of maritime and how they have/will evaluate maritime as a professional career, to work in harmony and cooperation with the other personnel on board, whether they are fit to act as hierarchical on the ship. Also how they have/will emotionally influenced from working away from their families, friends and loved ones, which is the nature of maritime. It is very important for them to be able to keep up with the business conditions and to be suitable for the physical conditions. The adoption of the PCAMSP to maritime assignment is very important in terms of increasing the efficiency also selecting the right fit for the job will result in the highest quality security service.

The aim of this study is; determining the factors contributing to the maritime orientation of the PCAMSP and contributing to the selection/hiring process of the PCAMSP. A descriptive and exploratory study was carried out for these purposes. As a method a research question was created, demographic information from the survey staff of 125 PCAMSP, answers to questions about maritime perception and other confidential data were collected by open-ended questions, validity and reliability tests were applied to the questionnaire and the collected data sets were subjected to parametric and nonparametric analyzes in SPSS version 24 program. As a result of the analysis of the data; it has been observed that the adoption of PCAMSP to maritime sector can be evaluated under 6 sub-dimensions (Career, Collaboration and Compliance, Personality Conformity, Emotional, Business Conditions, Physical Conditions).

A significant difference was observed between the PCAMSP' military history as a profession and career sub-dimension, a significant and negative relationship between personelity conformity sub-dimension, a significant and positive relationship between collaboration and compliance sub-dimension. A significant differences between PCAMSP who worked on board before with work conditions and emotional sub-dimensions. A significant difference was found between the experience of conflict with the pirates and the sub-dimension of personality conformity. There were significant differences between the educational status of the PCAMSP and job conditions and emotional sub-dimensions.

When the relations between the sub-dimensions of maritime orientations were examined, no correlation was found between personelity conformity and emotional sub-dimensions. A significant and negative relationship was observed between the collabortaion and compliance and business conditions sub-dimensions.

In the answers given to the open-ended questions, the cooperation between the PCAMSP and ship personnel which affect the most positively the most in the sea was observed, while the family-longing and away from family were the most influential variable in the negative direction.

**Keywords: Privately Contracted Armed Maritime Security Personnel, Maritime Private Security, Private Security on Shipping, Adoption of Maritime, Maritime Piracy, Maritime Perception, Adoption of Shipping.**



**SİLAHLI ÖZEL DENİZ GÜVENLİK GÖREVLİLERİNİN DENİZCİLİK  
ALGILARI ÜZERİNE AMPİRİK BİR ARAŞTIRMA**

**İÇİNDEKİLER**

|                  |      |
|------------------|------|
| YEMİN METNİ      | iii  |
| ÖZET             | iv   |
| ABSTRACT         | vii  |
| İÇİNDEKİLER      | x    |
| KISALTMALAR      | xv   |
| TABLolar LİSTESİ | xix  |
| ŞEKİLLER LİSTESİ | xxii |
| EKLER LİSTESİ    | xxiv |
| GİRİŞ            | 1    |

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**DENİZ HAYDUTLUĞU**

|          |                                                   |    |
|----------|---------------------------------------------------|----|
| 1.1.     | DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ             | 3  |
| 1.1.1.   | Milattan Önceki Dönem                             | 5  |
| 1.1.2.   | Milattan Sonraki Dönem                            | 7  |
| 1.2.     | DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI VE SEBEPLERİ           | 10 |
| 1.2.1.   | Korsanlık ve Deniz Haydutluğu ile İlgili Tanımlar | 11 |
| 1.2.2.   | Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Sebepleri        | 13 |
| 1.2.2.1. | Sosyal Sebepler                                   | 15 |
| 1.2.2.2. | Yasal Sebepler                                    | 20 |
| 1.3.     | DENİZ HAYDUTLUĞUNUN YAŞANDIĞI BAZI BÖLGELER       | 23 |

|          |                                                                                     |    |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.3.1.   | Güney Amerika                                                                       | 25 |
| 1.3.2.   | Afrika                                                                              | 28 |
| 1.3.2.1. | Somali                                                                              | 33 |
| 1.3.2.2. | Nijerya                                                                             | 38 |
| 1.3.3.   | Asya                                                                                | 40 |
| 1.3.3.1. | Hindistan                                                                           | 43 |
| 1.3.3.2. | Endonezya                                                                           | 44 |
| 1.4.     | DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI GELİŞTİRİLEN<br>İNİSYATİFLER                               | 47 |
| 1.4.1.   | Enduring Freedom Operasyonu / Combined Task Force 150                               | 54 |
| 1.4.2.   | Combined Task Force 151                                                             | 55 |
| 1.4.3.   | Operation Malindo (Malezya, Endonezya, Singapur)                                    | 56 |
| 1.4.4.   | Operation Atalanta (EUNAVFOR 4 Somalia)                                             | 56 |
| 1.4.5.   | Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri<br>(People's Liberation Army Navy) (PLAN) | 58 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ

|        |                                                                |    |
|--------|----------------------------------------------------------------|----|
| 2.1.   | ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI                | 60 |
| 2.2.   | ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN GÖREV ALANI                  | 79 |
| 2.3.   | ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN ÇALIŞMA ŞEKLİ                | 84 |
| 2.4.   | ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN ÇALIŞAN PROFİLİ              | 87 |
| 2.5.   | BAZI ÜLKELERDE ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ<br>DÜZENLEMELERİ | 92 |
| 2.5.1. | İngiltere                                                      | 93 |
| 2.5.2. | Hollanda                                                       | 94 |
| 2.5.3. | Almanya                                                        | 94 |
| 2.5.4. | İspanya                                                        | 95 |
| 2.5.5. | Hindistan                                                      | 95 |
| 2.5.6. | Norveç                                                         | 96 |
| 2.5.7. | İtalya                                                         | 96 |

|                                                                                                                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.5.8. Yunanistan                                                                                                                                                       | 97  |
| 2.5.9. Güney Afrika Cumhuriyeti                                                                                                                                         | 98  |
| 2.5.10. Amerika Birleşik Devletleri                                                                                                                                     | 98  |
| 2.5.11. Fransa                                                                                                                                                          | 98  |
| 2.5.12. Danimarka                                                                                                                                                       | 98  |
| 2.5.13. Endonezya                                                                                                                                                       | 99  |
| 2.6. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN VE<br>ÇALIŞANLARININ SORUŞTURULDUĞU BAZI OLAYLAR                                                                                 | 100 |
| 2.7. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ YERİNE ASKERİ<br>UNSURLARI KULLANMANIN SAKINCALARI                                                                                  | 102 |
| 2.8. ÖZEL GÜVENLİK PERSONELİ VE DENİZCİLİK ALGISI<br>ÜZERİNE YAPILMIŞ ÇALIŞMALAR                                                                                        | 103 |
| 2.8.1. Guns for Hire: Motivations and Attitudes of Private Security<br>Contractors. (Franke, V. ve von Boemcken, M., 2011).                                             | 104 |
| 2.8.2. Denizcilik Öğrencilerinin Denizcilik Sektöründeki<br>Kariyer Beklentilerinin ve Sektör Çalışma Koşulu<br>Algılarının Analizi. (Yorulmaz, M. ve Alkan, G., 2017). | 105 |
| 2.8.3. The Phenomenology of Maritime Piracy Experiences<br>of Filipino Seafarers. (Simon, E.K.D. ve<br>Fernandez, K.T.G., 2016).                                        | 105 |
| 2.8.4. The Perception and Image of Shipping. (Jensen, A.K.,<br>Bergqvist, R.Y., Hjelle, H.M. ve Lekakou, M.B., 2016).                                                   | 106 |
| 2.8.5. Private Security Guards Perceptions of Factors Influencing<br>Their Occupational Choice. (Ighagbon, C.S., 1983).                                                 | 107 |
| 2.8.6. Maritime Tourism and Terrorism: Customer Perceptions<br>of the Potential Terrorist Threat to Cruise Shipping.<br>(Bowen, C., Fidgeon, P. ve Page, S.J., 2014).   | 107 |

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**SİLAHLI ÖZEL DENİZ GÜVENLİK GÖREVLİLERİNİN DENİZCİLİĞE**  
**İNTİBAKLARININ ARAŞTIRILMASI**

|            |                                                                        |     |
|------------|------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.1.       | ARAŞTIRMANIN KONUSU                                                    | 110 |
| 3.2.       | ARAŞTIRMANIN AMACI                                                     | 110 |
| 3.3.       | ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ                                                     | 110 |
| 3.4.       | ARAŞTIRMA SORUSU                                                       | 111 |
| 3.5.       | ARAŞTIRMANIN MODELİ VE SÜREÇLERİ                                       | 112 |
| 3.5.1.     | Saha Araştırması                                                       | 114 |
| 3.5.2.     | Saha Araştırması İçin Veri Toplama Aracının Oluşturulması              | 115 |
| 3.5.3.     | Veri Toplama Aracına Ait Bilgiler                                      | 116 |
| 3.6.       | ARAŞTIRMANIN ÖRNEKLEMİ VE VERİ TOPLAMA SÜRECİ                          | 118 |
| 3.6.1.     | Elde Edilen Veri ve Bilgilerin Analize Hazırlanması                    | 118 |
| 3.6.1.1.   | Geçerlilik Analizi                                                     | 120 |
| 3.6.1.1.1. | Keşfedici Faktör Analizi                                               | 121 |
| 3.6.1.2.   | Güvenilirlik Analizi                                                   | 127 |
| 3.7.       | BULGULAR (VERİLERİN ANALİZİ)                                           | 130 |
| 3.7.1.     | Katılımcıların Profil Bilgilerine Ait Analiz ve Bulgular               | 130 |
| 3.7.2.     | Gruplar Arası Karşılaştırmalı Testler                                  | 133 |
| 3.7.2.1.   | t-Testi                                                                | 133 |
| 3.7.2.2.   | ANOVA Testi                                                            | 137 |
| 3.7.2.3.   | Korelasyon Analizi                                                     | 139 |
| 3.7.3.     | Parametrik Olmayan (Non Parametrik) Testler                            | 143 |
| 3.7.3.1.   | Mann-Whitney Testi                                                     | 143 |
| 3.7.3.2.   | Kruskal-Wallis Testi                                                   | 145 |
| 3.7.4.     | Açık Uçlu Soruların Nitel Analizi                                      | 146 |
| 3.7.4.1.   | Denizdeyken Sizi <u>Olumsuz</u> Yönde En Çok Etkileyen Değişken Nedir? | 147 |
| 3.7.4.2.   | Denizdeyken Sizi <u>Olumlu</u> Yönde En Çok Etkileyen Değişken Nedir?  | 148 |

|                                                      |     |
|------------------------------------------------------|-----|
| 3.7.4.3. Katılımcıların Açık Uçlu Soruların Yorumlar |     |
| Bölümüne Yazdığı Hususların Değerlendirilmesi        | 149 |
| 3.8. ARAŞTIRMA SORUSUNA YÖNELİK BULGULARIN ÖZETİ     | 151 |
| 3.9. ARAŞTIRMANIN KISITLARI                          | 156 |
| 3.10. TARTIŞMA                                       | 159 |
| SONUÇ                                                | 161 |
| KAYNAKÇA                                             | 170 |
| EKLER                                                |     |



## **KISALTMALAR**

|                |                                                                                  |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AFRICOM</b> | United States Africa Command                                                     |
| <b>AIMS</b>    | Africa's Integrated Maritime Strategy                                            |
| <b>AIS</b>     | Automated Identification Systems                                                 |
| <b>AMISOM</b>  | African Union Mission in Somalia                                                 |
| <b>ANOVA</b>   | Analysis of Variance                                                             |
| <b>AMSSA</b>   | African Maritime Safety and Security Agency                                      |
| <b>APEC</b>    | Asia Pacific Economic Cooperation                                                |
| <b>APSA</b>    | African Peace and Security Architecture                                          |
| <b>APTAS</b>   | Automated Piracy Threat Assessment System                                        |
| <b>ASEAN</b>   | Association of Southeast Asian Nations                                           |
| <b>ASECMAR</b> | Regional Coordination Centre Support for Maritime Security in the Gulf of Guinea |
| <b>AU</b>      | African Union                                                                    |
| <b>BAPSC</b>   | British Association of Private Security Companies                                |
| <b>BMP</b>     | Best Management Practices                                                        |
| <b>CGPCS</b>   | Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia                                 |
| <b>CIMSEC</b>  | Center for International Maritime Security                                       |
| <b>CRESMAC</b> | Central Africa Regional Maritime Security Centre                                 |
| <b>CTF-150</b> | Combined Task Force 150                                                          |
| <b>CTF-151</b> | Combined Task Force 151                                                          |
| <b>DCoC</b>    | Djibouti Code of Conduct                                                         |
| <b>DWT</b>     | Dead Weight Tonnage                                                              |
| <b>EEZ</b>     | Exclusive Economic Zone                                                          |
| <b>EMSMM</b>   | Effective Maritime Security Management Model                                     |

|                  |                                                                |
|------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>EU</b>        | European Union                                                 |
| <b>FOC</b>       | Flags of Convenience                                           |
| <b>GGESS</b>     | Gulf of Guineau Energy Security Strategy                       |
| <b>GGGF</b>      | Gulf of Guineau Guard Force                                    |
| <b>GoA</b>       | Gulf of Aden                                                   |
| <b>HRA</b>       | High Risk Area                                                 |
| <b>IAMU</b>      | The International Association of Maritime Universities         |
| <b>ICC</b>       | International Chamber of Commerce                              |
| <b>ICoC</b>      | International Code of Conduct                                  |
| <b>ICoCA</b>     | International Code of Conduct Association                      |
| <b>ICS</b>       | International Chamber of Shipping                              |
| <b>IMB</b>       | International Maritime Bureau                                  |
| <b>IMB PRC</b>   | International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre          |
| <b>IMO</b>       | International Maritime Organization                            |
| <b>IMSA</b>      | Independent Maritime Security Associates                       |
| <b>INTERPOL</b>  | International Criminal Police Organization (Aynı zamanda ICPO) |
| <b>IOC</b>       | Indian Ocean Commission                                        |
| <b>IOSCO</b>     | International Organization of Securities Commissions           |
| <b>ISAN</b>      | International Seafarers Assistance Network                     |
| <b>ISF</b>       | International Shipping Federation                              |
| <b>ISPS Code</b> | International Ship and Port Facility Security Code             |
| <b>ITAR</b>      | International Traffic in Arms Regulations                      |
| <b>ITC</b>       | International Trade Centre                                     |
| <b>IUMI</b>      | International Union of Marine Insurance                        |
| <b>IUU</b>       | Fishing Illegal, Unreported and Unregulated Fishing            |
| <b>K &amp; R</b> | Kidnap and Ransom (Insurance)                                  |

|                   |                                                                                  |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LRAD</b>       | Long Range Acoustic Device                                                       |
| <b>MARSEC CoE</b> | Maritime Security Center of Excellence                                           |
| <b>MENA</b>       | Middle East and Northern Africa                                                  |
| <b>MSCHOA</b>     | Maritime Security Center Horn of Africa                                          |
| <b>MSPA</b>       | Maritime Security Patrol Area                                                    |
| <b>MSPWG</b>      | Intersessional Maritime Security and Piracy Working Group                        |
| <b>MSRI</b>       | Maritime Silk Road Initiative                                                    |
| <b>MSTL</b>       | Maritime Security Team Leader                                                    |
| <b>MSTM</b>       | Maritime Security Team Member                                                    |
| <b>MV</b>         | Merchant Vessel                                                                  |
| <b>NATO</b>       | North Atlantic Treaty Organization                                               |
| <b>NGO</b>        | Non-Governmental Organization                                                    |
| <b>NIMASA</b>     | The Nigerian Maritime Administration and Safety Agency                           |
| <b>OBP</b>        | Oceans Beyond Piracy                                                             |
| <b>ÖDGŞ</b>       | Özel Deniz Güvenlik Şirketi                                                      |
| <b>ÖAGŞ</b>       | Özel Askeri ve Güvenlik Şirketleri                                               |
| <b>PCAMSP</b>     | Privately Contracted Armed Maritime Security Personnel                           |
| <b>PCASP</b>      | Privately Contracted Armed Security Personnel                                    |
| <b>PEESTLE</b>    | The Political, Economic, Ethical, Social, Technological, Legal and Environmental |
| <b>PMCs</b>       | Private Military Contractors                                                     |
| <b>PMPF</b>       | Puntland Maritime Police Force (Somalia)                                         |
| <b>PMSC</b>       | Private Military and Security Company                                            |
| <b>PRC</b>        | Piracy Reporting Centre                                                          |
| <b>PSI</b>        | Proliferation Security Initiative                                                |
| <b>RAPPICC</b>    | Regional Anti-Piracy Prosecution and Intelligence Coordination Centre            |

|               |                                                                                                 |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ReCAAP</b> | Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia      |
| <b>RMSI</b>   | Regional Maritime Security Initiative                                                           |
| <b>RPG</b>    | Rocket Propelled Grenade                                                                        |
| <b>RSO</b>    | Recognised Security Organisation                                                                |
| <b>RUF</b>    | Rules for the Use of Force                                                                      |
| <b>SAMI</b>   | Security Association for the Maritime Industry                                                  |
| <b>SOLAS</b>  | International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974                                    |
| <b>SÖDGG</b>  | Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlisi                                                           |
| <b>STCW</b>   | International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers |
| <b>SUA</b>    | Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988 |
| <b>UNCLOS</b> | United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982                                           |
| <b>UNCTAD</b> | United Nations Conference on Trade and Development                                              |
| <b>UNDP</b>   | United Nations Development Programme                                                            |
| <b>UNODC</b>  | United Nations Office on Drugs and Crime                                                        |
| <b>UNSC</b>   | United Nations Security Council                                                                 |
| <b>UNSCR</b>  | United Nations Security Council Resolution                                                      |
| <b>USD</b>    | United States Dollars                                                                           |
| <b>WFP</b>    | World Food Programme                                                                            |
| <b>VPD</b>    | Vessel Protection Detachments'                                                                  |
| <b>VTIS</b>   | Vessel Traffic Information System                                                               |
| <b>WMD</b>    | Weapons of Mass Destruction                                                                     |

## TABLÖLAR LİSTESİ

|                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tablo 1:</b> 2008-2017 Yılları Deniz Haydutlarının Ele Geçirdiği Gemi ve Rehine Sayıları.                  | 10  |
| <b>Tablo 2:</b> 2008-2017 Yılları Deniz Haydutluğu Saldırıları.                                               | 51  |
| <b>Tablo 3:</b> Deniz Haydutluğunun Yıllara Göre Maliyeti.                                                    | 53  |
| <b>Tablo 4:</b> 1775 yılından Günümüze Savaş ve Çatışmalarda Sözleşmeli Personelin Askeri Personele Oranları. | 61  |
| <b>Tablo 5:</b> 2017 Yılı Bazı Ülkelerde Özel Güvenlik Personeli ve Polis Miktarlarının Karşılaştırılması.    | 62  |
| <b>Tablo 6:</b> 2001-2021 Özel Güvenlik Sektörü Gelirleri ve Tahminleri.                                      | 65  |
| <b>Tablo 7:</b> 2015-2021 Küresel Özel Deniz Güvenlik Pazarı Gelişimi ve Tahminleri.                          | 65  |
| <b>Tablo 8:</b> 2014-2024 Küresel Deniz ve Sınır Güvenliği Pazarının Durumu ve Tahminler.                     | 66  |
| <b>Tablo 9:</b> 2018-2022 Yılları Dünya Geneli Özel Güvenlik Sektörü Büyüme Tahmini.                          | 68  |
| <b>Tablo 10:</b> 2008-2020 Yılları Almanya Özel Güvenlik Hizmeti Gelirleri.                                   | 69  |
| <b>Tablo 11:</b> 2013 Yılı Dünya Geneli Özel Askeri ve Güvenlik Şirketleri Durumu.                            | 70  |
| <b>Tablo 12:</b> 2016 Yılı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Maliyeti ve Genel Görünümü.                           | 74  |
| <b>Tablo 13:</b> ÖDGŞ Hizmet Alanları.                                                                        | 81  |
| <b>Tablo 14:</b> Özel Güvenlik ve Denizcilik Algısı Üzerine Yazın Taraması Tablosu.                           | 108 |
| <b>Tablo 15:</b> Ölçek Oluşturulmasında İrtibata Geçilen Akademisyen ve Uzman Kişiler.                        | 115 |

|                                                                                                                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tablo 16:</b> Pilot Anket Uygulaması Yanıtlayıcı Bilgileri.                                                                                                                                                           | 116 |
| <b>Tablo 17:</b> Denizcilik Algısı Ölçeği Varyans, Ortalama, Standart Sapma Değerleri.                                                                                                                                   | 119 |
| <b>Tablo 18:</b> Keşfedici Faktör Analizine Uygunluk Sonuçları (38 Soru ile yapılan).                                                                                                                                    | 122 |
| <b>Tablo 19:</b> Denizcilik Algısı Ölçeği Faktörlerine Ait Çarpıklık Basıklık Değerleri.                                                                                                                                 | 124 |
| <b>Tablo 20:</b> Keşfedici Faktör Analizine Uygunluk Sonuçları (24 Soru ile yapılan).                                                                                                                                    | 124 |
| <b>Tablo 21:</b> Denizcilik Algısı Ölçeğinin Keşfedici Faktör Analizi (KFA) Sonuçları.                                                                                                                                   | 126 |
| <b>Tablo 22:</b> Denizciliğe İntibak Ölçeği Faktörlerine ve Ölçeğin Tamamına Ait Cronbach Alfa Değerleri ile Toplam Varyansa Oranları.                                                                                   | 128 |
| <b>Tablo 23:</b> Cronbach Alfa ( $\alpha$ ) Güvenilirlik Katsayısı Güvenilirlik Aralıkları.                                                                                                                              | 129 |
| <b>Tablo 24:</b> Katılımcılara Ait Demografik Bilgiler.                                                                                                                                                                  | 131 |
| <b>Tablo 25:</b> Katılımcılara Ait Milliyet Bilgileri.                                                                                                                                                                   | 133 |
| <b>Tablo 26:</b> Katılımcıların Daha Önce Gemilerde Görev Aldınız mı? Sorusuna Verdikleri Cevaplar ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Anlamlı Farkı Gösteren t-Testi Sonuçları.                              | 135 |
| <b>Tablo 27:</b> Katılımcıların Daha Önce Deniz Haydutları ile Herhangi Bir Çatışmaya Girdiniz mi? Sorusuna Verdikleri Cevaplar ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Anlamlı Farkı Gösteren t-Testi Sonuçları. | 136 |
| <b>Tablo 28:</b> Katılımcıların Medeni Durumları (Evli ve Bekâr Olarak Gruplandırılmış) ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Anlamlı Farkı Gösteren t-Testi Sonuçları.                                         | 136 |

|                                                                                                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tablo 29:</b> Eğitim Durumu Tek Yönlü Varyans Analizi Tablosu.                                                                                                                      | 138 |
| <b>Tablo 30:</b> Eğitim Durumları Arasındaki Anlamlı Fark Analiz Tablosu.                                                                                                              | 138 |
| <b>Tablo 31:</b> Korelasyon Katsayıları Değer Aralıkları.                                                                                                                              | 139 |
| <b>Tablo 32:</b> Çoklu Korelasyon Analizi Bulguları.                                                                                                                                   | 140 |
| <b>Tablo 33:</b> Denizcilik Mesleği Üzerine Herhangi Bir Eğitim Aldınız mı?<br>Sorusu ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı<br>Gösteren Mann-Whitney U Testi Sonuçları. | 144 |
| <b>Tablo 34:</b> Meslek Olarak Askeri Geçmişiniz Var mı? Sorusu ile<br>Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı Gösteren<br>Mann-Whitney U Testi Sonuçları.                    | 144 |
| <b>Tablo 35:</b> Meslek Olarak Askeri Geçmişiniz Varsa Hangi Kuvvet<br>Sorusu ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki<br>Farkı Gösteren Kruskal-Wallis Testi Sonuçları.         | 145 |
| <b>Tablo 36:</b> Meslek Olarak Askeri Geçmiş Süresi Sorusu ile Denizcilik<br>Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı Gösteren<br>Kruskal-Wallis Testi Sonuçları.                         | 146 |
| <b>Tablo 37:</b> Denizdeyken Sizi Olumsuz Yönde En Çok<br>Etkileyen Değişken Nedir? Sorusuna Verilen Cevaplar.                                                                         | 148 |
| <b>Tablo 38:</b> Denizdeyken Sizi Olumlu Yönde En Çok<br>Etkileyen Değişken Nedir? Sorusuna Verilen Cevaplar.                                                                          | 149 |
| <b>Tablo 39:</b> Açık Uçlu Soruların Yorumlar Bölümüne Yazılanların<br>Nitel Veri Analizi Olarak Sınıflandırılmış Tablosu.                                                             | 150 |
| <b>Tablo 40:</b> Açık Uçlu Sorulara Verilen Cevaplar.                                                                                                                                  | 155 |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

|                                                                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Şekil 1:</b> Ceuta ve Melilla Bölgeleri Haritası.                                                                                    | 17 |
| <b>Şekil 2:</b> 2018 Yılı Dünya Geneli Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                              | 24 |
| <b>Şekil 3:</b> 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Dünya Genelinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.            | 25 |
| <b>Şekil 4:</b> 2017 Yılı Güney Amerika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası                                                      | 26 |
| <b>Şekil 5:</b> 2018 Yılı Güney Amerika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası                                                      | 27 |
| <b>Şekil 6:</b> 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Güney Amerika Bölgesinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.   | 28 |
| <b>Şekil 7:</b> 2017 Yılı Batı Afrika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                       | 29 |
| <b>Şekil 8:</b> 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Batı Afrika Bölgesinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.     | 30 |
| <b>Şekil 9:</b> 2017 Yılı Doğu Afrika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                       | 31 |
| <b>Şekil 10:</b> 2005-2011 Yılları Somali ve Çevresi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                | 36 |
| <b>Şekil 11:</b> 2018 Yılı Batı Afrika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                      | 40 |
| <b>Şekil 12:</b> 2017 Yılı Asya Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                                     | 41 |
| <b>Şekil 13:</b> 2018 Yılı Güney ve Güneydoğu Asya Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.                                                  | 42 |
| <b>Şekil 14:</b> 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Hindistan Kıyılarında Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.     | 44 |
| <b>Şekil 15:</b> 2017 Güneydoğu Asya Bölgesi SÖDGG Transfer Noktaları ve Ana Suyolları.                                                 | 45 |
| <b>Şekil 16:</b> 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Güneydoğu Asya Bölgesinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası. | 47 |

|                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Şekil 17:</b> 2015 Yılı Küresel Deniz Güvenliği Pazarı Coğrafi Dağılımı. | 63  |
| <b>Şekil 18:</b> Özel Askeri ve Güvenlik Şirketlerinin Meşruiyet Çizelgesi. | 83  |
| <b>Şekil 19:</b> Araştırma Modeli.                                          | 113 |
| <b>Şekil 20:</b> Araştırma Sürecinin Akış Şeması.                           | 114 |
| <b>Şekil 21:</b> Araştırma Bulguları Sonuç Modeli.                          | 154 |



## **EKLER LİSTESİ**

|                                                         |        |
|---------------------------------------------------------|--------|
| <b>EK 1:</b> Anket Formu.                               | ek s.1 |
| <b>EK 2:</b> Veri Kodlama Rehberi.                      | ek s.4 |
| <b>EK 3:</b> Milliyet Dağılımları Veri Kodlama Rehberi. | ek s.5 |



## GİRİŞ

İnsanlık tarihi boyunca deniz tehlikeli ve güvensiz bir alan olarak görülmüştür (Bueger ve Edmunds, 2017: 1295). Okyanusta faaliyet göstermek, hatta sezonluk balıkçılık bile bazı riskler içermektedir (Tominaga, 2016: 21). 2017 yılında dünya nüfusunun yaklaşık %80'lik kısmı deniz kıyılarına 160 km. yakın alanlarda yaşamaktadır ve dünyanın büyük şehirleri Lagos, Londra, Mumbai, New York, Shanghai ve Tokyo kıyı bölgelerinde bulunmaktadır (Bueger ve Edmunds, 2017: 1309). Dünya ticaretinin çoğunluğunun gemilerle yapılması ve ayrıca deniz ulaştırmasının en ucuz ve tek bir seferde çok miktardaki yüklerin taşınabildiği bir ulaştırma türü olması nedeniyle deniz ulaştırmasına olan talep, denizcilik sektörünün büyümesini ve gelişmesini sağlamaktadır (Yorulmaz ve Alkan, 2017: 479). Bu gelişmenin kaçınılmaz bir sonucu olarak bu büyük gelir kaleminden pay almak isteyen kanun dışı faaliyetler her iş kolunda olduğu gibi denizcilik alanında da görülmektedir.

Korsanlık savaş gibidir. Tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. En eski güvenlik problemi karada vahşi hayvanların veya diğer insanların saldırısına uğramaksa muhtemelen ikincisi denizde saldırıya uğramaktır (Bellamy, 2011, 78). 3.000 yıllık deniz korsanlığı tarihinde, korsanlık yenilgiyle sonuçlanan savaşlar sonucunda gelişme eğiliminde olmuştur (Bellamy, 2011: 80).

Korsanlık geçmişte romantik olarak görülmüş olabilir ancak modern korsanlık bugün dünyanın karşı karşıya kaldığı ciddi bir problemdir. Gittikçe yaygın hale gelmesi sebebiyle korsanlık dünya ekonomisinde fiyatları yükselterek ve denizcilik endüstrisini tehlikeye sokarak zarar vermektedir (Pizzor, 2012: 545). Bu nedenle, korsanlık ve deniz haydutluğu deniz ticareti ve ulaşımı için her zaman tehdit oluşturmuştur. Bu tehdit modern dünyada varlığını halen sürdürmekte olup özellikle Somali sahillerinde meydana gelen saldırılar ile uluslararası ilginin odağı haline gelmiştir. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Somali sahillerinde ortaya çıkan deniz haydutluğu saldırılarına karşı uluslararası toplumu mücadeleye çağıran bazı kararlar almıştır (Doğru, 2017: 551).

Geleneksel olarak ticari gemileri koruma görevi Deniz Kuvvetleri tarafından yapılmaktadır. 2'nci Dünya Savaşı boyunca İngiliz, Kanada ve Amerikan

Donanmalarının su üstü gemileri Kuzey Atlantik boyunca ticaret gemilerini Alman denizaltılarının vereceği zararlardan korumuştur (Martinson, 2016: 187).

İngiliz Kraliyet Donanması'nın, 1840'larda Güney Çin Denizi'ndeki korsan filolarını yok etmeye yönelik ilk gayretlerinden, ABD Donanması'nın deniz haydutluğuna karşı günümüzde Afrika Boynuzu'nda yürüttüğü devriye faaliyetlerine, güçlü denizci devletler, son iki yüz yıl boyunca deniz haydutluğunu askeri yöntemlerle bastırmak için bir dizi yöntem kullanmışlardır (Lucas, 2016: 2).

Deniz haydutluğu yaşanan sulardan sık transit geçişler yapan gemiler için risk daha yüksektir. Bu yüzden deniz haydutluğu riski yüksek olan bölgelerde gemi güvenliğini tehlikeye atacak riskleri azaltmak gerekmektedir. Ancak gemi güvenliği sadece deniz haydutluğu ile ilgili değil, aynı zamanda terörizm, soygun, hırsızlık, kaçak yolcu ve kaçakçılık gibi olayların yaşanma ihtimalini de içerdiğinden bütün bu alanlardaki riskleri asgari seviyeye indirmek önemlidir (Liwång, Sörenson ve Österman, 2015: 202).

İstatistiki olarak 2008 yılı şok edici bir yıl olmuştur. International Maritime Bureau (IMB) bünyesinde 1992 yılından beri dünya çapında korsanlık verileri ve istatistikleri raporlarını yayınlayan Piracy Reporting Centre (PRC) verilerine göre, International Chamber of Commerce (ICC) faaliyetlerinde sadece 2008 yılında, 1992 yılından 2007 yılına kadar olan 15 yıllık süreçte kaçırılardan daha fazla gemi kaçırıldığı ve alıkonulduğu belirlenmiştir (Mineau, 2010: 63).

Denizde işlenen suçlar, 2008 yılından beri, özellikle Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi bölgelerinde aniden yükselen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarından sonra politika yapıcılarının ajandalarında öncelikli yer almaya başlamıştır (Menzel, 2018: 152).

Somali merkezli deniz haydutluğu eşsiz ve kârlı bir iş modelinin kurulmasının yolunu açmıştır. Bu iş kolu; gemileri ve mürettebatını kaçıracak, firmaları ve sigorta şirketlerini büyük fidye ödemelerine zorlamak şeklinde ortaya çıkmıştır (Petrig, 2013: 667).

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **DENİZ HAYDUTLUĞU**

#### **1.1. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ**

Deniz haydutluğu, en eski uluslararası suç olarak kabul edilmiş ve insanlığın denizde macerası başladığından beri varlığını sürdürmüştür. Aynı zamanda Antik Yunan ve Roma için oldukça önemli bir sorun olmuştur (Pines, 2012: 75).

Deniz haydutluğu ve korsanlık, antik çağdan beri karşı karşıya kalınan iki ayrı kavramdır. Esasında farklı anlamlara sahip olsalar da bu kavramlar arasında 20. yüzyıla kadar net bir ayırım yapılmamış, hatta uzun süre iki kavram aynı anlamda kullanılmıştır (Çalık, 2017: 400).

Bugün uluslararası hukukta, unsurları ve hukuki sonuçları bakımından birbirinden ayrı kavramlar olan “korsanlık (course, privateering)” ile “deniz haydutluğu (piracy, piratrie)” arasında geçmişte kesin bir ayırma gidilmemiştir. Tarihin ilk dönemlerinde aynı anlamda kullanılan bu eylemlerin ne zaman başladığını kesin olarak tespit etmek oldukça güçtür (Doğru, 2017: 553). Korsanlık, deniz haydutluğundan organize bir suç olması ve öncelikle parasal kazanç sağlamak amacıyla yapılması özellikleriyle ayrılmaktadır (Bellamy, 2011, 78).

Savaş zamanının korsanları barış zamanında da deniz haydutluğuna devam etmişler, yabancı gemileri yağmalayan bu kişiler zenginlikleri kendi ülkelerine taşıdıkları için ülkelerinde çok muteber kişiler haline gelmişlerdir. Her devlet kendi korsanlarına kahraman gözü ile bakarken diğer devletlerin aynı eylemleri yapan denizcilerini şiddetle cezalandırılması gereken deniz haydutları olarak kabul etmişlerdir (Batır, 2011: 3).

Akdeniz'deki ticari canlılığa bağlı olan korsanlık, ticaret hacminin düştüğü dönemlerde Akdeniz dışına taşarak İngiltere, hatta İzlanda'ya kadar uzanmış, Akdeniz korsanlığının altın çağı XVII. yüzyılın ilk yarısında canlanan Akdeniz ticaretiyle 1669 yılında sonuçlanan Girit kuşatması arasındaki dönem olmuştur (Batır, 2011: 5-6).

İki yüz yıllık sessizlikten sonra, korsanlık büyük bir ekonomik ve insani problem olarak tekrar ortaya çıkmıştır (Scharf ve Carlton, 2013: 1). Ulusal güvenlik risklerinin, sosyal ve ekonomik bozulmaların gittikçe artması, ulusal önceliklerin ve

istikametlerin belirlenmesinde köklü değişiklikler ve insani ihtiyaçlar için finansal hedeflere yönelme olmuştur (Mazaris, 2017: 171).

10 Aralık 1982 tarihinde United Nations (UN) tarafından “UN Convention on the Law of the Sea” (UNCLOS) yayınlandığında korsanlık büyük bir problem olarak görülmemiştir. Birçok etnik ve din merkezli anlaşmazlıklar gibi deniz haydutluğu da 1990 yılından sonra ortaya çıkmıştır (Bellamy, 2011, 78). Deniz haydutluğu üçüncü dünya bölgelerindeki kurulu devletlerin kontrol ve denetimi altında ve bu ülkeler tarafından yönetilmektedir. Deniz haydutluğu; sadece açık denizlerde hırsızlık ve gasp olayları ile ilgili değildir, aynı zamanda politik, ekonomik ve bölgede deniz haydutluğunun yükselmesine temel teşkil eden diğer sebepler üzerine tartışılması da gereklidir (Samatar, Lindberg ve Mahayni, 2010: 1377).

Korsanlık, sadece gemi adamlarının yaşamlarını ve fiziksel /ruhsal sağlıklarını tehdit etmemekte, aynı zamanda deniz yoluyla yapılan ticareti ve çok önemli deniz rotalarının irtibatlarını tehdit etmekte ve milyarlarca dolar ekonomik zarara sebep olmaktadır (van Ginkel ve Landman, 2012: 728).

1982 yılından itibaren korsanlıkta bir canlanma görülmektedir ve bu canlanma da geçmişteki örnekler gibi maddi kazanç amaçlı olmuştur. Korsanlık, yani açık denizlerde gemilerin ele geçirilmesi denizde silahlı soygundan farklı olarak, bunun aksine yalnızca uluslararası sularda gerçekleşmektedir. Bir faaliyetin korsanlık tanımına girmesi için, sadece uluslararası sularda yapılması yeterlidir. Büyük gemileri gasp etmek, yakalanan gemi adamlarını canlı kalkan olarak kullanmak deniz haydutlarının bugün yaygın olarak kullandıkları bir tekniktir. Özellikle denizde gemiyi ele geçirmek zorlaştığında korsanlar kıyı şeridindeki daha kolay hedeflere yönelmişlerdir. 2011 yılında, Somali’nin sınır komşusu Kenya’da deniz kıyısındaki turistik tesislere yönelik düzenlenen saldırılarda insanlar öldürülmüş ve kaçırılmıştır. Bu kişileri Somalili deniz haydutlarının kaçırdığı bilinmektedir (Bellamy, 2011, 78).

Deniz haydutluğu davranışları ile ekonomik gerekçeler arasındaki ilişki, deniz haydutluğu toplumu ve konuyla ilgili tacirler, denizcilik sektörü çalışanları ve deniz haydudu avcıları gibi dış aktörler arasındaki ilişkiye benzemektedir (Lundblad, 2012: 219).

Gemilere karşı korsanlık ve deniz haydutluğu sadece denizcilik tarihinin bir parçası değil, halen dünya denizlerinin tamamında devam eden bir gerçektir (Nikolić, Pavletić ve Missoni, 2012: 195).

Dünya kamuoyunun gündeminde olan ve alınan askeri tedbirlere rağmen son zamanlarda artış gösteren deniz haydutluğu günümüzde önemli bir sorun olarak sadece deniz ticaret yollarını değil, uluslararası barış ve güvenliği de tehdit etmeye devam etmektedir (Evin, 2012: 147).

### **1.1.1. Milattan Önceki Dönem**

Milattan önce ikinci bin yıldan itibaren Akdeniz Havzası'nda deniz ticaretinin ivme kazanarak gelişmeye başlaması yağmacılığı da beraberinde getirmiştir. Erken dönemlerde her ne kadar korsanlık utanılacak bir uğraş olarak algılanmasa da, sonuçta mağdur olan kişilerin kötü duruma düşmemek için korsanlığa karşı önlem aldıkları ve korsanlarla mücadele ettikleri bilinmektedir (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 189).

Haydutların kırsal kesimlerde yaşayanlara yapma alışkanlığında olduğu zorbalıkların aynısını, korsanlar da denizlerde oldum olası gemicilere yapmışlardır. Bu tür şeyler hep olmuştur ve insan karakteri aynı kaldığı sürece de olmaya devam edecektir (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 189).

Herodot ve Thukydides'ten korsanlığı bastırmak için ilk güçlü donanmayı efsanevi Girit Kralı Minos'un kurduğu öğrenilmektedir (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 189).

Klasik dönemle birlikte Karadeniz ticaretinin giderek önem kazandığı ve özellikle Atina'nın, erzak ihtiyacını karşılamak üzere yaptığı tahıl sevkiyatını güvence altına almak için donanmasını güçlendirdiği ve korsanlarla mücadele ettiği bilinmektedir (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 190).

Milattan önce 750-550 arasında yaşanan büyük kolonizasyon hareketi Akdeniz'deki ticari hareketliliği ve dolayısıyla korsanlığı artırmıştır (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 190).

Peleponnesos Savaşları (MÖ 499-494) sırasında da denizlerde oluşan otorite boşluğu, güvensiz bir ortam yaratmış ve bu durum özellikle Ege sahillerinde korsanlığı tetiklemiştir. Bu yüzden Atinalılar, Melesandros komutasındaki 6 gemilik bir

donanmayı Peleponnesos’lu korsanların bu sularda üs edinip ticaret filolarına zarar vermelerini önlemek için Lykia ve Karia bölgelerine (Günümüzde Aydın, Muğla ve Antalya’yı içine alan bölge) göndermişlerdir (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 190).

Antik Roma’da milattan önce (MÖ) 106-63 yılları arasında yaşamış olan Marcus Tullius Cicero korsanlar için *Hostis Humani Generis* (Enemy of all Humankind) yani “Bütün İnsanlığın Düşmanı” ifadesini kullanmıştır. Korsanlar açık denizlerde bütün insanlığa ait mallara yönelik saldırılarda bulunmuşlardır. M.Ö. 75 yılında Julius Caesar korsanlar tarafından 33 yaşında kaçırılmış daha sonra serbest bırakılmıştır. Korsanlık Antik Roma’nın yiyecek, özellikle tahıl temin ettiği Sardunya, Sicilya ve Kuzey Afrika’dan deniz yolu ile gelen tedarik yollarında tehlike yarattığı için tehdit olarak görülmeye başlanmıştır. Korsanlık bu durumdan önce de vardı ancak yeterince büyük bir mesele olarak görülüyordu. Bunun üzerine Antik Roma Senatosu bu dertten kurtulmak için yıllık bütçesinin yarısını ödemeyi göze alarak dönemin seçkin komutanlarından biri olan Gnaeus Pompeus Magnus (Pompey) ile MÖ 67 yılında anlaşmıştır (Bellamy, 2011: 79).

Pompey Akdeniz’i 13 bölgeye ayırmış ve sistematik olarak korsanları kırk gün içinde avlamıştır. Kalan korsanlar Türkiye’nin güney kıyılarındaki Kilikya bölgesine (Torosların güneyi, Mersin ve Adana kıyıları civarı) çekilmiştir (Bellamy, 2011: 80).

Pompey, Caesar’ın aksine yakaladığı korsanlara işkence etmemiştir. İşkence edilmiş bir korsanın yerine 10 korsanın ortaya çıkabileceğini bildiği için yakaladığı bu korsanları çiftçilere dönüştürmüş onlara denizden uzak bölgelerde ekip biçmeleri için toprak tahsis etmiştir. Bu kapsamlı yaklaşımı Antik Roma’da övgüyle karşılanmıştır (Bellamy, 2011: 80).

Hellenistik Dönem’de Ege ve Akdeniz’de istikrar sağlayıp güvenli bir ticaret ortamı yaratmak isteyen Ptolemaios Krallığı ve Rodosluların zaman zaman korsanlara karşı mücadele ettikleri görülmektedir (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 191).

Akdeniz’in bir deniz yolu olarak tarih sahnesine çıkışıyla eş zamanlı olarak, bu ticaret yolundan şu ya da bu şekilde pay almak isteyen ikincil güçlerin de bölgeyi kendilerine yurt edinmeye başladıklarını ortaya koymaktadır. Söz konusu ekonomik ağ içerisinde gerek doğu Akdeniz’deki konumu gerekse sahip olduğu doğal ve korunaklı limanlarıyla güneybatı Anadolu kıyıları, hem merkezi güçler hem de bu

iktidar alanının dışında kalan korsanlar için kaçınılmaz bir jeostratejik öneme sahip olmuştur (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 193).

Pek çok Helenistik kralın korsanları kendi donanmalarında paralı asker olarak kullanma yoluna gitmesi, onların iktidarı belirleyici bir konuma ulaşmalarına olanak sağlamıştır. Böylelikle yalnız denizde değil; fakat karada da birçok kentin ya açık bir şekilde korsanlıkla işgal etmelerine ya da korsanlarla işbirliği içine girerek dolaylı olarak bu etkinliklerin içerisinde bulunmalarına neden olmuştur (Arslan ve Tüner Önen, 2011: 190).

### **1.1.2. Milattan Sonraki Dönem**

Uzun 16'ncı yüzyılda, Osmanlı hâkimiyetindeki Kuzey Afrika, Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerinin en büyük merkezi olarak kullanılmıştır (Colás, 2016: 840).

Akdeniz'de Osmanlı genişlemesine zamanın da çok uygun olduğu bir dönemdir. Fatımi Halifeliği'nin düşüşü, onun Müslüman uydu hanedanlarını da etkilemiş ve Kuzey Afrika merkezi denetimin uzağında küçük kabile şeflerinin eline geçmiştir. Bunlar da geçimlerini korsanlıkla sağlıyorlardı. Ayrıca 1492'de Endülüs Müslüman Krallığı'nın İspanya Hristiyanlarının eline geçmesinden sonra, Kuzey Afrika'ya kaçan Mağripliler (Moor) tarafından da teşvik görüyor ve İspanya'nın güney kıyılarına korsan saldırılarında bulunuyorlardı (Sander, 2016: 91).

Osmanlı denizcilik tarihine baktığımızda, Piri Reis, Salih Reis, Oruç Reis, Barbaros Hayreddin Paşa gibi on altıncı yüzyılın ilk yarısına damgasını vuran önemli isimlerin Akdeniz'de korsanlık faaliyetlerinde bulunduğunu görmekteyiz. İstanbul'un fethinden sonra özellikle Barbaros Hayreddin Paşa zamanında, Osmanlı Donanması güçlendiğinden, Akdeniz'deki etkinliğini artırarak var olan siyasi dengeleri değiştirmiştir (Batır, 2011: 5). Günümüzde korsanlığın, barbar korsanlar döneminden bu yana bir yeniden doğuş ve canlanma yaşadığı dikkat çekmektedir (Kraska ve Wilson, 2009: 41).

Amerikalılar, bu dönemde ancak denizde başarı kazanabilmişlerdir. Washington ve Adams'ın başkanlıklarında sistemli bir şekilde oluşturulan donanma, Fransa'ya karşı kısa savaş sırasında ve sonrasında Amerikan gemilerine karşı saldırı ve yağmaları çekilmez bir hal almış olan Trabluslu korsanlara karşı 1803-1804'teki

harekâtta, bütün masraf ve gayretleri hak ettiğini parlak bir şekilde göstermiştir. (Nevins ve Steele Commager, 2016: 190).

Osmanlı devletinin bu parçalanma süreci, bir yıl sonra yeni boyutlar kazanmış ve 1529 yılından beri Osmanlı egemenliği altında bulunan Cezayir, tam üç yüz yıllık bir süreden sonra Fransa tarafından işgal edilmiştir. Fransa’da uyguladığı ekonomik politikasının başarısızlığını örtbas etmek, uyguladığı baskı yönetimine karşı ortaya çıkan iç huzursuzluğun dikkatini dışarıya çekmek ve Batı Akdeniz’de Fransa’nın üstünlüğünü sağlamak isteyen Kral X. Charles, Cezayir’deki Osmanlı valilerinin (Cezayir dayıları) Akdeniz’de korsanlık yapmalarını bahane ederek 1830 yılında ülkeyi işgal etmiştir (Sander, 2016: 188).

Geçen zamanla yöntem ve şekiller değişmiş ancak korsanlık ve deniz haydutluğu bitmemiştir. Özellikle ülkelerin uluslararası alanda artık tek aktör olmadıkları düşünüldüğünde terör örgütleri de mümkün olan en geniş alanda faaliyetlerini sürdürmek istemiştir. Bu alanlara denizler de dâhildir.

El-Kaide terör örgütünün 12 Ekim 2000 tarihinde, Yemen’in Aden Limanı’nda USS Cole destroyerine saldırması sonucu 17 denizci ölmüş ve 39 denizci ise yaralanmıştır. Bu saldırı deniz terörizmi çerçevesinde dini motifli bir terör örgütü tarafından yapılmış en çok bilinen saldırılardan biridir.

2005 ile 2015 yılları arasındaki dönem hariç tutulduğunda deniz haydutluğu diğer tehditlere göre geri planda kalmış, deniz güvenliği açısından dünya kamuoyunu diğer tehditler meşgul etmiştir (Bahadır, 2015: 6).

2009 ile 2011 yılları arasında, Somalili korsanlar tarafından gemilere yapılan saldırılar haber başlıklarının hâkimi olmuştur. Tamamen saldırıların cesurluğu ve küstahlığı sebebiyle ve kaçırılan gemi ve mürettebatın serbest bırakılması için ödenen fidye miktarı ile değil, aynı zamanda saldırıların hacimsel büyüklüğü ile de öne çıkmıştır. 2010 yılında Somalili korsanlar tarafından Aden Körfezi, Kızıldeniz, Arap Denizi ve Hint Okyanusu’nda 219 saldırı (Gerçekleşen ve teşebbüs edilen) gerçekleştirilmiştir ve bunun gibi saldırılara yardım ve yataklık yapıldığına dair bir emare yoktur. Bu durumun aksine Güneydoğu Asya sularında, 2010 yılında 119 saldırı (Gerçekleşen ve teşebbüs edilen) görülmüştür. 2004 yılındaki durumun en bariz farkı, Güneydoğu Asya’daki saldırıların dünya genelindeki saldırıların çoğunluğunu oluşturmasıdır (Davenport, 2012: 570).

Mayıs 2013 tarihinde, “Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia” (CGPCS) başkanı Amerikalı diplomat Donna Leigh Hopkins New York’taki grup görüşmelerinde önemli bir açıklama yapmıştır. Geçtiğimiz yıldan itibaren Somali kıyılarından korsanların başarılı şekilde ticari gemi kaçırdığını doğrulamıştır. Dahası, 2011 yılında Aden Körfezi ve Somali kıyılarında Somalili korsanlar tarafından 237 gemiye saldırıda bulunulmuşken, bu rakam 2012 yılında 75’e düşmüştür. Danimarka temsilcisi Thomas Winkler ile birlikte CGPCS Yasal Çalışma Grubu Başkanı Donna Leigh Hopkins, Somali korsanlığına karşı başarılı bir strateji olarak gördüğü, uluslararası askeri işbirliği, gemi sahipleri için sektör rehberleri ve korsanlar için soruşturma ile tutukluluk gibi konuları da içeren önemli ve anahtar etkenleri açıklamıştır (Smed ve Wivel, 2017: 79).

Yirmi birinci yüzyılın ilk on yılının sonunda, Batı Hint Okyanusu bölgesinde korsan saldırılarındaki ani yükseliş, 2011 yılında Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlisi (SÖDGG) ticari gemilerde bulunmasına karşı geleneksel bir muhalefet sergilemekten vazgeçen denizcilik endüstrisinde ciddi kaygılar ortaya çıkarmıştır (Cusumano ve Ruzza, 2018: 80).

Denizciliği engellemeye yönelik faaliyetlere ait bilgilere “The National Geospatial Intelligence Office” ([www.nga.mil](http://www.nga.mil)) adresinden ulaşılabilir. Söz konusu siteden edinilen bilgilere göre 2010 yılından 2017 yılının Ocak ayına kadar olan dönemde 2.767 olay (Korsanlık, kaçırma, deniz haydutluğu ve şüpheli diğer olaylar üzerine) rapor edilmiştir (Mazaris, 2017: 172).

01 Ocak 2011 tarihi itibarıyla Somalili deniz haydutlarının elinde 27 adet gemi ve 625 rehine bulunmaktadır (Batır, 2011: 216). 2008 yılından itibaren dünya genelinde deniz haydutları tarafından ele geçirilen gemi ve rehine sayıları IMO verilerine göre Tablo 1’de sunulmuştur. 2018 yılına ait veriler tezin tamamlandığı dönemde henüz yayınlanmadığı için çizelgeye dâhil edilememiştir.

**Tablo 1:** 2008-2017 Yılları Deniz Haydutlarının Ele Geçirdiği Gemi ve Rehine Sayıları.

|                           | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Gemi Sayısı               | 51   | 56   | 57   | 50   | 26   | 11   | 21   | 5    | 3    | 7    |
| Rehine / Kaçırılan Sayısı | 774  | 746  | 1027 | 569  | 313  | 137  | 137  | 71   | 98   | 137  |

Kaynak: IMO (2008-2017) verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

NATO Sözcüsünün ifadesiyle “deniz haydutluğu bir kanser olduğuna dair küresel bir tanıma vardır ve NATO bu suç faaliyetinin etkilerinin karşılanması için kendine düşen rolü oynamak niyetindedir” demek suretiyle oyuna katılmıştır (Batır, 2011: 231-232).

Küçük balıkçı tekneleriyle başlayan deniz haydutluğu günümüzde birden çok tekne ile gerçekleştirilen koordineli bir eylem halini almıştır (Batır, 2011: 216).

## 1.2. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI VE SEBEPLERİ

Deniz güvenliği veya güvensizliği bu hususu oluşturan bileşenlerin çeşitliliği sebebiyle oldukça karmaşıktır (Lindskov Jakobsen, 2017: 239).

Deniz güvenliği basit bir yapıdan ziyade, birçok unsurun bir araya gelmesi ile oluşan karmaşık bir yapıdır. Bu açıdan uluslararası alanda deniz güvenliğinin sağlanması birden fazla faktöre bağlı bulunmaktadır. Yaşanan saldırılar ve tehditlerle birlikte şekillenen güvenlik algısının, deniz alanlarında yaşanan büyük felaketler sonrası değiştiği gözlemlenmiştir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 1).

Korsanlık ve deniz haydutluğunun, insanların gerekli kabiliyetleri ve söz konusu faaliyetlere yönelmesini sağlayan koşullar olmaksızın ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir (Tominaga, 2016: 21).

Birçok kanıt göstermektedir ki denizcilik endüstrisinde taşıma fiyatları pek çok sebepten dolayı yükselmektedir. İlk olarak 2008 yılında bazı gemi sahipleri tehlikeli sulardan kaçınmak için bazı güzergâhlarını yeniden düzenleme niyetinde olduklarını açıklamışlardır. İkinci olarak 2008 yılı Mayıs ayında, loydlar (Klaslama kuruluşları) Aden Körfezi’ni, sigortacıların ve denizcilerin gemilerin bu bölgeyi rota olarak

kullandıklarında ilave prim talep etmelerine dayanarak savaş bölgeleri listesine dâhil etmişlerdir. Son olarak güvenlik hizmeti sağlayan firmalar, korsanlık ve deniz haydutluğunun bir sonucu olarak gelişmektedirler (Martínez-Zarzoso ve Bensassi, 2013: 397).

Deniz haydutluğunun önlenmesi ve izinsiz yayın yapılması durumunda bütün devletlerin sahip oldukları yetkiler insanlık suçluları, savaş suçluları, uluslararası mahkeme kararlarına uygunluk, ya da bunlarla ilgili kişilerin açık denizlerdeki gemilerde bulunmaları halinde ya da köleliğin ve uyuşturucu ticaretinin önlenmesi amaçları ile de sağlanmalıdır. Bu amaçlara dair kolluk kullanım koşulları usulleri son derece önemlidir (Öztürk, 2016: 130-131).

Deniz haydutluğu, deniz ticaret yollarının yoğunlaştığı kanal, boğaz ve kıstak gibi düğüm noktaları yakınlarındaki bölgelerde ve özellikle otorite boşluğu bulunan, kontrolden uzak deniz alanlarında daha sık görülmekte ve önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır (Evin, 2012: 123).

### **1.2.1. Korsanlık ve Deniz Haydutluğu ile İlgili Tanımlar**

Devletlerin paralı askerler benzeri özel donanmalar oluşturmak için kullandıkları “Deniz Korsanlığı” ile açık denizlerde gerçekleştirilen “Deniz Haydutluğu” ve kıyılarda, sahile yakın yerlerde gerçekleştirilen “Deniz Hırsızlığı” (denizde silahlı soygun) çoğu zaman karışan, birbirleri yerine kullanılan terimlerdir (Batır, 2011: 1).

Denizde yasadışı faaliyetlerin önlenmesine ilişkin ilk düzenleme deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkindir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’de haydutluğun tanımı yapılmış ve haydutlukla mücadelenin sağlanması için evrensel yetki kuralı kabul edilmiştir. Ancak belirtilmesi gerekir ki, Sözleşmede haydutluğun oluşması bazı ağır şartlara bağlandığı ve suç oldukça sınırlandırıldığı için günümüz gereksinmelerine cevap vermekten uzak kalmaktadır (Kızılsümer Özer, 2016: 27).

Deniz korsanlarının savaş zamanında savaşılan devlete karşı girişilen eylemlere katılmaları, onları deniz haydutlarından; özel mülkiyete tabi bir gemi kullanmaları ve özel kişiler tarafından yönetilmeleri de savaş gemilerinden ayırt eden

özellikleri olarak göze çarpmaktaydı. Korsanlar savaşlarda gösterdikleri yararlarından dolayı lehine savaştıkları devletten herhangi bir ücret almazlar, bunun yerine ele geçirilen ganimetlerden pay alırlardı. Savaş zamanı dışında gerçekleştirdikleri yağma faaliyetlerini bir korsanlık fermanına dayanarak yaptıkları için deniz haydutlarından farklı muamele görmekteydiler (Batır, 2011: 6).

Deniz haydutluğu ise deniz korsanlığından farklı bir kavramdır. Deniz korsanları (şeklen de olsa) tabi oldukları devletin otoritesi altında faaliyet gösterirken deniz haydutları tamamen özel çıkarları için ticaret gemilerine saldırmakta ve dost-düşman ayrımı göstermeksizin tüm devletleri hedef alabilmektedirler. Deniz korsanları devletler tarafından savaşlarda donanma gibi kullanılabilirken deniz haydutları yakalandıkları yerde cezalandırılan insanlığa karşı suç işleyen caniler olarak kabul edilmektedirler (Batır, 2011: 6).

Korsanlıktan farklı olarak, devletler hukukunda deniz haydutluğu kavramının özelliği vardır. Genel olarak Türkçemizde kullanılan deniz haydutluğu deyimi, aynı zamanda en kısa ve en iyi tanımını vermektedir. Deniz haydutluğu, devletler hukukuna göre, özel kişilere ait gemilerle özel kişilerin, harp ya da barış zamanında, açık denizde gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı bir devlet yararına değil, kendi çıkarları için yaptıkları haydutluk fiilleridir (Meray, 1963: 107). Görüldüğü üzere deniz haydutluğu olaylarının yükselişe geçmesinden yaklaşık 40 yıl önce de hukuki anlamda deniz haydutluğunun tanımı yapılmıştır.

*“Deniz haydutluğu;*

- a. Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından;*
  - 1. Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı,*
  - 2. Hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasadışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili,*
- b. Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili,*

c. *a ve b fıkralarında tanımlanan fillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiildir (Birleşmiş Milletler 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 101)."*

Eğer belirtilen şartlar sağlanmaz ve bu fiillerden birine uymazsa suç teşkil eden fiil deniz haydutluğu olarak nitelendirilemeyecektir (Evin, 2012: 130). İki gemi şartı da deniz haydutluğu tanımına uymayı zorlaştıran koşullardan biridir (Evin, 2012: 131).

Deniz hırsızlığı ya da denizde silahlı soygun ise herhangi bir devletin yargı yetkisi içinde gerçekleşen soygun ve yağmalama eylemleri için kullanılan bir terimdir. Özel amaçlarla açık denizlerde gerçekleştirilen soygun ve yağma eylemleri deniz haydutluğu olarak sınıflandırılırken aynı eylemlerin bir devletin egemenliği altında bulunan karasuları ya da iç sular gibi alanlarda işlenmesi durumunda deniz hırsızlığı ya da denizde silahlı soygun olarak kategorize edilmektedir. Deniz hırsızlığını tanımlamak ve cezalandırmak ilgili devletin iç hukukuna bırakılmıştır (Batır, 2011: 8).

Siyasi istikrarsızlık ve fakirlik gibi nedenlerden kaynaklanan bu saldırılar, uluslararası ticareti ve seyrüsefer emniyetini ciddi şekilde tehdit etmektedir (Bayıllıoğlu, 2011: 126).

Gündelik kullanımda deniz korsanlığı olarak ifade edilen olayların pek çoğu aslında deniz haydutluğu olaylarıdır (Batır, 2011: 6).

Günümüzde deniz haydutluğu çoğunlukla ülkelerin hükümrancılık alanları dışında Devlet otoritesinden bağımsız olarak özel imkânları ve etrafına topladığı kişilerle, gemilere saldırarak soygun yapılması, gemi kaçırılması, mürettebat ve yolcuların rehin alınması şeklinde ortaya çıkmaktadır (Ece, 2010: 2).

Deniz haydutluğu milletlerarası bir suç ve deniz haydudu insanlığın düşmanı (Hostis Humani Generis) sayılmaktadır (Meray, 1963: 107).

### **1.2.2. Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Sebepleri**

Yüzyıllar boyu deniz haydutluğunun önüne geçilememesinin birkaç temel nedeni bulunmaktadır (Batır, 2011: 7). Bunlar;

1. Haydutların kendisini saklayan, finanse eden ve destekleyen işbirlikçileri olması.

2. Haydutları yakalamakla görevli olanların işlerini yapmaması ve haydutların güvenli sığınaklar bulması.
3. Deniz haydutlarının günümüzde “asimetrik savaş” olarak adlandırılan yöntemi kullanmaları.
4. Saldırıların silahsız ticaret gemilerine yönlendirilmesi ve savunmasız sivilin kolayca alt edilmesi.
5. Haydutların donanma gemileri ile karşılaşmalarında zafer donanma gemilerinin olduğundan haydutların bu tarz karşılaşmalardan kaçması.
6. Deniz haydutluğunun uluslararası toplumda yasaklanmamış olması.
7. Deniz haydutlarının insanlığın düşmanı olarak görülmelerine rağmen her zaman sığınacakları bir liman bulmasıdır. (Batır, 2011: 7).

Bugün korsanlar, iyi silahlanmış ve iyi organize olmuş şekilde dünyanın çeşitli yerlerinde ana deniz güzergâhlarında faaliyet göstermektedirler. Pahalı teknolojileri kullanarak mürettebatı soymak, savunmasız yükleri çalmak, hatta bazen tamamen gemiyi çalmak için dikkatli planlar yapmaktadırlar (Khondaker ve diğerleri, 2013: 197).

Uluslararası alanda devletlerin güvenlik sorunlarına neden olmasının başlıca amili devletlerin yapısal sorunlarıdır. Bir siyasal sistem için hayati önem taşıyan politik kurumlar gerektiği gibi işlemediğinde, yargı ve emniyet güçlerine olan güven yitirildiğinde, daha öz bir ifade ile kamu güvenliği ve otoritesi sarsıldığında oluşan boşluklar yasadışı yapılanmalar için verimli bir alan oluşturmaktadır. Bu haliyle başarısız devletler (failed states) olarak adlandırılan bu sistemler sadece yurt içinde değil bölgesel ve küresel anlamda barış için birer tehdit unsuru olabilmektedirler (Birdişli, 2017: 211). Deniz haydutluğunun yaşandığı bölgelerin hemen tamamı bu kapsam içindeki ülkelerdir.

Bueger (2015), korsanlığı tetikleyici unsurları altı başlık altında sıralamaktadır. Bunlar;

1. Coğrafi konum.
2. Ülkenin hukuk yapısının ve hukukî yaptırımların zayıflığı ve yolsuzluk.
3. Deniz bölgesinin güvensizliği.
4. Ekonomik zorluklar ve belirsizlikler.
5. Kültürel olarak kabul görme ve yetenekler.

#### 6. Suça yatkın girişimcilerin yaygınlığı.

Somali korsanlığı problemini çözmek için evrensele yakın bir anlaşma sağlanması için teşebbüsler vardır, ancak bu sorunun sebeplerine odaklanması gereklidir, belirtilerine değil. Söz konusu problemler çok boyutlu bir yapıya sahip ve kara bağlantılı problemlerden oluşmaktadır (Schubert ve Lades, 2014: 494).

İlk çağlardan itibaren deniz ile iç içe olan toplumlarda deniz haydutluğu faaliyetlerinin varlığı açık bir şekilde görülmektedir. Otorite boşlukları deniz haydutluğunun artmasında en önemli etkenlerden birisidir denilebilir (Çalık, 2017: 427).

Deniz haydutluğu, genel olarak, devletle hiçbir bağlantısı olmaksızın, devlet dışı aktörlerin veya özel şahısların kendilerine veya örgütlerine ait gemi ve vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ve insanlara karşı menfaat sağlamak için yaptıkları şiddet içeren saldırıma dâhil hukuk dışı tüm fiillerdir (Evin, 2012: 123).

Deniz haydutlarına fidye ödemeye devam edilmesi uzun vadede sorunun çözümsüz kalmasına neden olacak, fidye gelirleri devam ettiği ve yakalanıp yargılanma riskleri düşük olduğu için deniz haydutları faaliyetlerini sürdürmeye devam edecektir (Çalık, 2017: 428).

#### 1.2.2.1. Sosyal Sebepler

Pazar fırsatları veya yoksulluk insanları okyanusta silahlı deniz haydutluğuna teşvik edebilir, ama bunun için yetenekleri olmayan kişilerin bu ve buna benzer faaliyetleri denizde yapmak yerine karada yapmalarının daha kolay olduğunu farz etmek makul bir düşüncedir. Bu tahlilde, ekonomik kazanç amaçlı bir haydutluk modeli, okyanusta haydutluk için fakirlikte bir bağlantıya ihtiyaç duymaktadır. Büyük bir fakirlikten muzdarip balıkçılar, korsanlık ve deniz haydutluğunun muhtemel kaynağı olabilirler ancak burada iki farklı yol vardır. Temel gıda maddesi olarak yakaladıklarını tüketen küçük ölçekli balıkçılar için, balık üretimindeki bir düşüş onları hayatta kalma eşiğine itebilir. Temel olarak yakaladığı balıkları satan büyük ölçekli balıkçılar için, balık fiyatlarındaki bir düşüş, balık üretimi ve diğer sektörlerdeki düşük iş olanakları sebebiyle korsanlık ve deniz haydutluğu şartlarını olgunlaştırabilir (Tominaga, 2016: 21).

Somali kıyılarında faaliyet gösteren yerel balıkçılar, kendi avlanma alanlarında sıklıkla yasadışı trol balıkçı tekneleri ile karşı karşıya gelmektedir. Bu karşılaşmalar genellikle yerel balıkçıların aleyhine, malzeme kaybıyla hatta bazı durumlarda ölümle dahi sonuçlanabilmektedir (Tatu, 2017: 20). Bu karşılaşmalar çoğunlukla kısıtlı imkânlarla ve ilkel yöntemlerle balıkçılık yapmaya çalışan Somali halkı ile endüstriyel büyüklükte malzeme ve personel ile balıkçılık yapan büyük ölçekli firmaları karşı karşıya getirdiğinden adil bir durumdan söz edilmesi mümkün olmamaktadır.

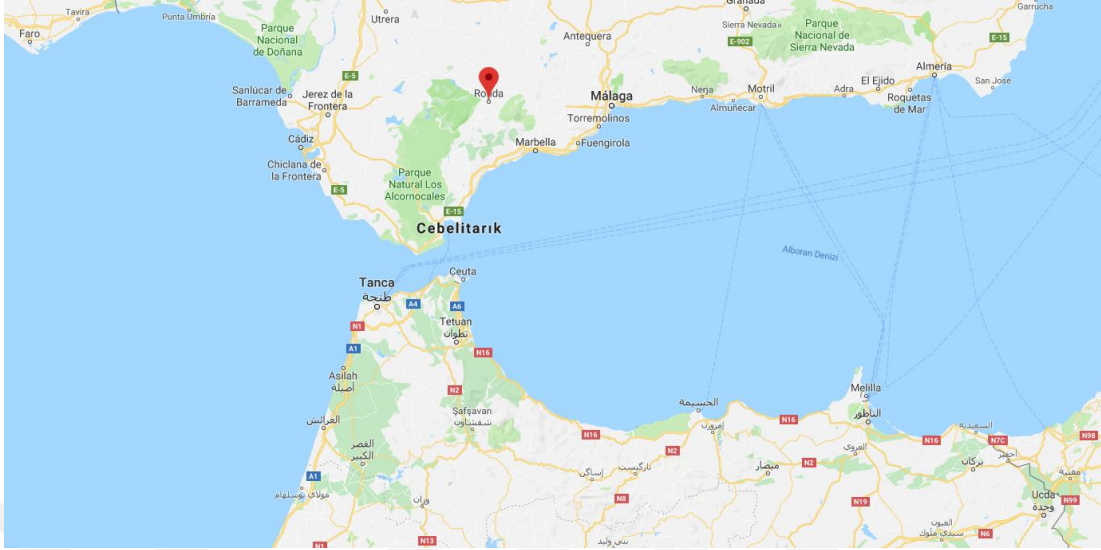
Özellikle normal yaşamda ekonomik açıdan kaybedecek bir şeyi bulunmayan insanlar, çatışmayı yukarı yönlü bir sosyal mobilite aracı olarak görebilirler (Yılmaz, 2016: 400).

Ortalama olarak bir korsan 1.000.000 USD fidye alınan bir gemiden 6.000 ile 10.000 USD kazanabilir (Kaunert ve Zwolski, 2014: 594).

Korsanlığın sebeplerinin belki de en yakıcı olanı, Afrika Kıtası genelinde yaşanan işsizlik ve buna bağlı diğer problemlerdir. Bölgede yaşayan insanlar bu işsizlik ve beraberinde getirdiği yoksulluktan kurtulmak için başka ülkelere yasadışı olarak göç etmeyi tercih etmektedir.

2017 yılı ortalarında, Kuzey Afrika'dan İspanya'nın kuzey Afrika'daki toprağı Ceuta bölgesine büyük bir göçmen akışı yaşanmış ve yasadışı yollarla İspanya toprağı olan bu bölgeye girmeyi bekleyen bu kişiler İspanya Hudut Otoritelerinin oluşturduğu 6 metre yüksekliğindeki jiletli tel örgülerden oluşan fiziki sınır hattını ihlal ederek büyük bir grup halinde İspanya topraklarına giriş yapmıştır. 5 İspanyol ve 10'u ağır olmak üzere 50 Faslı güvenlik görevlisinin yaralandığı olaylar neticesinde yaklaşık 1.100 göçmen, Kuzey Afrika'da bulunan ve Avrupa Birliğinin Afrika Kıtası ile fiziki sınırı olan Ceuta bölgesine yani Avrupa Birliği ve İspanya sınırları içerisine girmişlerdir. [www.telegraph.co.uk/news/2017/01/01/1000-migrants-storm-moroccan-border-spains-ceuta-enclave-injuring/](http://www.telegraph.co.uk/news/2017/01/01/1000-migrants-storm-moroccan-border-spains-ceuta-enclave-injuring/) (12.05.2018). İspanya'nın Kuzey Afrika'da bulunan iki toprak parçası Ceuta ve Melilla Afrikalı göçmenlerin Avrupa'ya geçiş için en sık kullandıkları yollardan biri olmuştur.

**Şekil 1:** Ceuta ve Melilla Bölgeleri Haritası.



Kaynak: [www.google.com/maps/@35.8416907,-4.9280422,8.26z](http://www.google.com/maps/@35.8416907,-4.9280422,8.26z) (01.04.2019).

Bu göçmenlerin çok az bir bölümünün İspanya sınırları içinde kaldığı tahmin edilmektedir. Öncelikli hedefleri Fransa ve yaşam koşulları sıralamasında her yıl dünyada ilk sıralarda bulunan Kuzey Avrupa ülkeleri olan bu insanlar ölümü göze alarak böyle bir yol seçmişlerdir. Avrupa ülkeleri bu durumdan büyük endişe duyduklarını her fırsatta dile getirmektedir.

Uluslararası sularda seyahat eden ticari gemilerin, konum bilgilerini, Otomatik Tanımlama Sistemi (Automated Identification Systems AIS) aracılığı ile ilgili birimlere iletmesi gerekmektedir. Ancak denizdeki korsanlar ve deniz haydutları serbest piyasadan tedarik edilebilen ticari konum tespit cihazları kullanarak konum sinyallerini donanma kuvvetleri ve denizdeki diğer kanuni unsurlar kadar kolay alabilmekte ve bu gemileri hedefe yerleştirmektedir (Kraska ve Wilson, 2009: 41).

Somalili korsanlar genellikle gemi güzergâhları boyunca hedef fırsatları için pusuya yatarak beklemektedirler (Sluiman ve de Koning, 2010: 133).

Somali'nin müzmin yönetim ve güvenlik sıkıntıları 1991 tarihinde diktatör başkan Mohammed Siad BARRE'nin sivil savaş sonucu devrilmesiyle başlamıştır. Çekişme halindeki kabilelere, devrilen diktatör yönetiminde değişimli olarak soğuk savaş boyunca ABD ve Sovyetler Birliği tarafından silah desteği sağlanmıştır ve ülkenin merkezi otorite dışında silahlı kabileler arasında paylaştırılması devam etmiştir. Sonrasında açlık başlamış ve etkisiz United Nations görev kuvveti amaca

hizmet etmemiştir. ABD öncülüğünde uluslararası askeri müdahale Şubat 1992 tarihinde nispeten düşük bir gayret ve istekle insani yardım harekâtını ve faaliyetlerini, güya görkemli bir yenedünya talimatı gibi icra etmeye başlamıştır. İnsani çalışmalarla zorunlu barış uygulama harekâtı arasındaki çizgiyi bulanıklaştırdığı için ABD Somalili kabile savaşçılarına karşı öfkelenmiştir. Hiddetleri Ekim 1993 tarihinde 18 Amerikalı komandonun ve yüzlerce Somalilinin öldüğü ünlü “Kara Şahin Düştü” olayı ile karşı karşıya gelme neticesiyle sonuçlanmıştır. Bu olayın uzantısında; Amerika hızlı bir şekilde Somali’den çekilmiş, bölgede ateşli bir Amerikan düşmanlığı başlamış ve El-Kaide terör örgütünün Doğu Afrika’daki eli güçlenmiştir (Stevenson, 2010: 27).

Hint Okyanusu bölgesindeki denizde işbirliği üzerine yaygınlaşan gelenek dışı tehditlere karşı artan bir odaklanma mevcuttur. Hindistan bölgenin en büyük deniz gücü olarak bölgede deniz güvenliği işbirliğini teşvik etmek ve Hint Okyanusu’nda güvenli denizcilik faaliyetleri yapılmasını sağlamak için manevi bir sorumluluk hissetmiştir (Upadhyaya, 2014: 173).

Devlet düzenindeki bozukluk, kötü yaşam koşullarının sebep olduğu umutsuzca hayatta kalma gayreti ve zengin bir balık kaynağı olan Somali denizlerinin Avrupalı ve Asyalı balıkçılık firmaları tarafından gasp edilmesi gibi sebepleri kökeninde barındıran korsanlık sorunu diğer önemli bir sorundur. Somalili balıkçılar, yabancı kaçak avcılarının gemilerinden ve işgalcilerden vergi adı altında para koparmışlardır. Bu görev ÖDGŞ’lerine havale edildiğinde firmalar mali hususlardan dolayı çalışamaz hale gelmişlerdir. Bu durumun sonucu olarak firmaların yerini, tarak ağı balıkçı gemilerini fidye için kaçıran silahlı çeteler almıştır. Bu firmaların sadece kârlı olduğu değil aynı zamanda düşük risk çerçevesinde çalıştığı ortaya çıkmıştır. Korsanların cephaneliği şimdi daha gelişmiş hale gelmiş ve taktikleri gelişmiştir. Korsanlar, gerçek hedeften çok uzak konumda bulunan donanma gemilerine karşı sık sık göstermelik sahte saldırılar gerçekleştirerek, topluca akın etme taktiklerini, kaçmanın neredeyse imkânsız olduğu ticari gemilerde hayata geçirmişlerdir (van Rooyen, 2011: 240).

Deniz ticaretinin yoğun, otorite ve denetimin zayıf olduğu her yerde deniz haydutluğu olayları ortaya çıkmış, sınıf savaşı deniz haydutluğunu teşvik etmiştir (Ece, 2010: 4).

Doğu Asya gibi daha uzak yerlerden gelen genç Somalililer için; olanaklardan yoksunluk, klan temelli yönetim şekilleri ve bunların zemin hazırladığı yolsuzluk vasıtasıyla korsanlığın kolaylaşması ve genç göçmenlerle, onları yetiştiren ve onlar için endişe eden aileleri ve klanları arasındaki bağların kopması gençleri deniz haydutluğuna yönlendiren sebepler arasında sayılabilir (Winn ve Levis, 2017: 6).

Denizcilik endüstrisi tarafından birtakım riskler özellikle daha çok hissedilmektedir. Her şeyden önce fidye ödemelerinin doğrudan maliyeti oldukça yüksektir. Bu ödemeler zaman geçtikçe daha da ağırlaşarak artmaktadır. ÖDGŞ'lerinin alacakları tedbirleri bunun üzerine inşa etmesi gerekmektedir (Staff, 2017: 28).

Korsanlığın icra tarzındaki değişiklikler, geleneksel hukuki tanımlarla test edilmiştir. İlk başlarda denizde soygun, ülkeler tarafından denizde emniyeti geliştirmek maksadıyla uygun önlemler almak için sadece özel bir çalma niyeti/hırsızlık niyeti olarak isimlendirilmiştir, ancak bayrak devletlerinin geleneksel kuralları da mevcuttur (Dominelli, 2014: 54).

Korsanlığa karşı verilen ilk cevaplar tamamen korsanlığın belirtileri üzerine yoğunlaşırken, sonrasında alınan bazı karşı önlemler korsanlığın kökeninde yatan temel nedenleri de hesaba katmakta ve göz önünde tutmaktadır. Bu durumun yansıması, temel olarak deniz tabanlı yaklaşımlara, kara tabanlı önlem ve tedbirler de ilave edilmiş, birleştirilmiş stratejilere kayma şeklinde gerçekleşmiştir (van Ginkel ve Landman, 2012: 727).

Mesele, yargılama otoritesi ile Yemen gibi yakın komşuların da içinde bulunduğu yabancı unsurlar tarafından aşırı avlanma merkezli deniz güvenliği alanında işbirliği yapmak yerine kendi başına mücadele eden yerel yönetimler arasında birbirleriyle örtüşen iddialardan ortaya çıkmaktadır (Winn ve Levis, 2017: 6).

1995 ve 2000 yılları arasında ilk korsanlık olayları, yerel balıkçılar kendi yasalarını koymak ve cezayı kendileri vermeye karar verdiklerinde ve yabancı balıkçı gemilerine çıktıklarında, yabancı balıkçıları yasa dışı avlanmakla suçladıklarında ve tazminat talep ettiklerinde vuku bulmuştur. Kişi başına gelirin yaklaşık 600 USD olduğu bir ulusta bu yöntem geçim sağlamanın kolay ve kazançlı bir yolu olarak görülmüştür. Yabancı gemilere çıkan bunun gibi birçok küçük gruplar kendilerini Somali sularını ve kaynaklarını koruyan sahil güvenlik olarak isimlendirmişlerdir. Bazı durumlarda kendi kendini sahil güvenlik olarak ilan edenler, şüpheli bazı

gemilere el koyarak Somali limanlarına geri dönmüşler, söz konusu gemilerin yük ve mürettebatını, kayıp gelirlerini tazmin etmek maksadıyla fidye için alıkoymuşlardır. Bu korsanlığın ilk aşaması olarak görülebilir (Parmar, 2012: 292).

Nükleer silah ve bu silahların yapılmasında kullanılacak nükleer özellikli maddeleri taşıyan gemiler özel bazı inşa teknikleri ve düzenlemelerle imal edilmektedir. Dünyada nükleer maddelerin denizden taşınmasında kullanılan en önemli rotalardan biri Avrupa-Japonya veya Japonya-Avrupa hattıdır. 2002 yılı itibariyle son 30 yılda Avrupa-Japonya arasında 160 sevkiyat kazasız olarak gerçekleşmiştir (Heathcote, 2002: 2). Bu doğrultuda Pasifik Okyanusu'ndan nükleer yük taşıyan gemilere karşı terör saldırıları yapılması ihtimali önemli ölçüde artmıştır (Heathcote, 2002: 4).

Deniz haydutluğu eylemlerini gerçekleştiren suç çeteleri sadece deniz haydutluğu ile değil diğer pek çok organize suç işi ile de ilgilenmektedirler. Sadece organize suç çeteleri değil balıkçılar ve geleneksel tüccarlar da vergilerin düşük olduğu Endonezya'dan daha yüksek olan Malezya'ya yapılan sigara kaçakçılığı gibi küçük işler yaparak önemli bir gelir kazanabilmektedirler (Batır, 2011: 174).

Bölge insanlarını korsanlığa yönlendiren motive edici ve ihtiyaç duyulan kabiliyetler ve şartlar ortadan kaldırılmadıkça korsanlık önlenemeyeceği değerlendirilmektedir (Tominaga, 2016: 21).

#### **1.2.2.2. Yasal Sebepler**

Uzun yıllar en önemli ve tek uluslararası suç olarak kabul edilen haydutlukla mücadele uluslararası deniz hukukunun en önemli konularından biridir. Özellikle denizde terörizmin önlenmesi amacıyla Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, İngilizce adıyla Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) Sözleşmesi ve Protokolü, yargıya ya da iade et ilkesi ve gemiye denizde müdahale konularında önemli yenilikler getirmiştir. Günümüzde 1982 BMDHS'de yer alan haydutluğun ve SUA Sözleşmesinde ve Protokolünde tanımlanan fiillerin taraf devletlerce suç olarak düzenlenmesi ve cezalandırılması gerekmektedir (Kızılsümer Özer, 2016: 59).

Deniz korsanlığı 1856 yılında imzalanan Paris Deklarasyonu ile yasaklanmıştır (Batır, 2011: 7).

Haydutluğun da diğer yasadışı fiillerle beraber SUA Sözleşmesi ve Protokolünde düzenlenmesi yerinde olacaktır. Bu sayede özellikle haydutluk halinde gemiye yabancı bir devletin karasularında iken müdahale yetkisi tanınmış olacak, Somali gibi başarısız devletlerin karasularında gerçekleşen haydutlukla mücadele mümkün olabilecektir (Kızılsümer Özer, 2016: 59).

Denizde yasadışı fiillerin önlenmesine ve yargılanmasına ilişkin ilk ve en eski düzenlemeler haydutluğa ilişkindir. Haydutluk 1982 BMDHS’de ayrıntılı olarak tanımlanmıştır. Ancak 1982 BMDHS hazırlık çalışmaları sırasında haydutluk deniz güvenliğini etkileyen önemli bir suç olarak görülmediği için kapsamı oldukça dar tutulmuş, bunun sonucunda denizde ortaya çıkabilecek birçok benzeri yasadışı fiil ile mücadele imkânsız hale gelmiştir. Bu sorun özellikle bazı bölgelerde haydutluğun yaygınlaşması ve denizde siyasi sebeplerle gerçekleşen şiddet hareketlerinin görülmesi ile daha belirgin hale gelmiştir (Kızılsümer Özer, 2016: 58).

Denizde işlenebilecek yasadışı fiillerin yargılanması ve cezalandırılması amacıyla IMO bünyesinde önce 1988 yılında SUA Sözleşmesi daha sonra Sözleşmeyi revize eden 2005 SUA Protokolü (SUA Sözleşmesi ve Protokolü) hazırlanmıştır. 1988 SUA Sözleşmesinde yer alan düzenlemeler esasen terörizmle mücadele sözleşmelerinde izlenen sistematik ve kurallar esas alınarak yapılmıştır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde taraf devletler bakımından bazı fiillerin suç haline getirilmesi yükümlülüğü söz konusudur. Ayrıca özellikle iade et ya da yargıla ilkesi, adli işbirliğine ilişkin hükümler ve son olarak denizde müdahaleye ilişkin ayrıntılı hükümler denizde işlenebilecek suçların önlenmesine yönelik en önemli tedbir olarak değerlendirilmektedir (Kızılsümer Özer, 2016: 58-59).

SUA Sözleşmesi ve Protokolü denizde gerçekleşebilecek terörizmin önlenmesini amaçlamaktadır. Oysaki denizde işlenebilecek yasadışı fiiller yalnızca terörizm değildir. Sözleşmenin adına uygun olarak geniş kapsamlı bir şekilde haydutluğu da içine alacak şekilde denizdeki yasadışı şiddet fiillerinin önlenmesine yönelik hükümler getirmesi yerinde olacaktır (Kızılsümer Özer, 2016: 60).

1982 BMDHS’de yer alan haydutluğa ilişkin hükümler ile SUA Sözleşmesi ve Protokolü hükümleri arasındaki ilişki yeterince açık değildir. SUA Sözleşmesi ve

Protokolü haydutluğun unsurlarını sağlayamayan yasadışı fiillerle mücadeleyi amaçlamaktadır (Kızılsümer Özer, 2016: 59).

Kızılsümer Özer'e göre; haydutlukla mücadele konusunda uluslararası toplumun başarısızlığı dikkate alındığında denizde yasadışı fiillerin iki ayrı rejime tâbi olmaları, kendilerinden bekleneni verememelerine sebep olabilmektedir. Esasen günümüzde haydutluğun terörizme kaynak sağlamak amacı ile de yapılması söz konusu olabileceği için çeşitli bağlayıcı metinlerde yer alan ve denizde yasadışı fiiller olarak nitelenebilecek suçların bu şekilde birbirlerinden kesin sınırlarla ayrılmasının suçların önlenmesi açısından faydalı olmayacağı değerlendirilmektedir (Kızılsümer Özer, 2016: 59-60).

Haydutluğun açıkça SUA Sözleşmesine ve Protokolüne göre cezalandırılacak bir suç haline getirilmesi bu sayede suçun önlenmesi ve yargılanması konusunda SUA Sözleşmesinin ve Protokolün sağladığı kurumlardan yararlanılması sağlanması yerinde olacaktır. Keza 1982 BMDHS'de haydutluk için benimsenen evrensel yetkiye yakın, benzer bir yetki kuralının SUA Sözleşmesi ve Protokolünde de benimsenmesi halinde devletlerin denizde yasadışı faaliyetlerle mücadelede daha başarılı olabileceği söylenebilir (Kızılsümer Özer, 2016: 59-60).

Ancak korsanların ve deniz haydutlarının soruşturulması ve dava süreçleri, istisnalar hariç genelde yakala ve serbest bırak şeklinde gerçekleşmektedir. Denizcilik endüstrisi, gemilerde, gemiye çıkmayı önleyici ağ, su topu ve konvoylar gibi pasif güvenlik önlemlerinin kullanılmasını desteklemektedir (Struett ve diğerleri, 2013: 101).

Operasyonların ilk dönemlerinde bazı devletler deniz haydutlarına nasıl muamele edecekleri konusunda tereddüt içinde olduklarından yakalanan deniz haydutları serbest bırakılmıştır (Batır, 2011: 237).

Ülkeler korsanlığı engellemek ve cezalandırmak için daha fazla gayret gösterirken, bu gayretler tamamen zayıf şekilde düzenlenmiş ve eşgüdüm eksikliği olan, tek taraflı, yavaş gelişim gösteren ve oldukça etkisiz çabalar olarak kalmıştır (Struett ve diğerleri, 2013: 93).

Somali açıklarında gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleri ile etkin mücadelenin sağlanması için Haziran 2010'da Kenya Aden Körfezi'nde yakalanan Somalili deniz haydutluğu şüphelilerini yargılamak için özel bir mahkeme

kurulmuştur. Bu mahkeme başta Birleşmiş Milletler olmak üzere Avrupa Birliği, Kanada ve Avustralya'nın mali destekleriyle kurulmuş olup deniz haydutluğu ile mücadele için önemli bir adım olarak görülmektedir (Batır, 2011: 238).

Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi, Batı ve Doğu Afrika gibi yerlerde suçların karşılığı nispeten düşük olduğundan korsanlar ve deniz haydutları yakın zamanda bu konudan etkilenmeyecekleri değerlendirilmektedir. Yasalar hala su üzerine çizilen yapay çizgi ve hatlar üzerine oluşturulmaktadır. Bu hat karadan 12 deniz mili uzaklık şeklinde görünmektedir (Barker, 2013: 387).

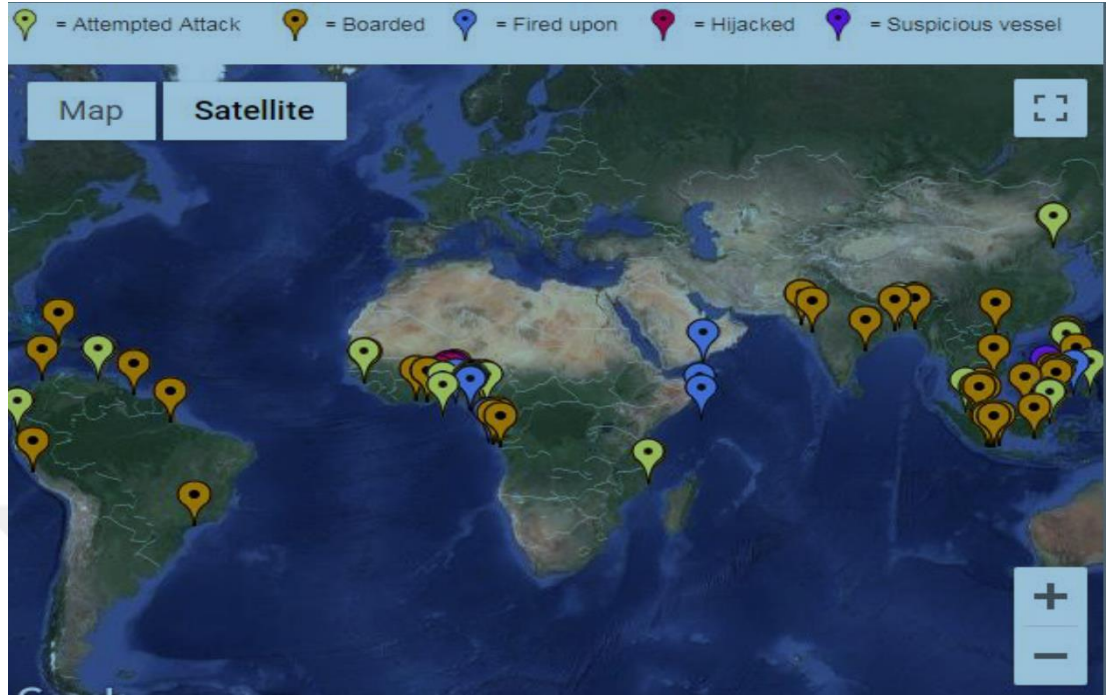
### **1.3. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN YAŞANDIĞI BAZI BÖLGELER**

2010 yılından itibaren dünya genelinde deniz haydutluğu belirli bölgelerde yükseliş göstermeye başlayarak yükselen bir tehdit oluşturmaya başlamıştır. Gelişmekte olan bu tehdidin dünya ticaretini olumsuz etkilemeye başlaması üzerine acil tedbirler alınmaya başlanmıştır. İlerleyen bölümlerde deniz haydutluğunun son yıllardaki görünümü incelenecektir.

Deniz haydutluğu vb. eylemler, genellikle deniz ticaretinin yoğun, trafiğin yavaş, siyasi otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında yoğunlaşmaktadır. Bu bölgeler; Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta ve Güney Amerika'dır. Afrika'da Somali, Aden Körfezi, Gana, Nijerya, Kamerun, Tanzanya, Seyşeller, Asya'da (Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu) Hindistan, Sri Lanka, Bangladeş, Malezya, Filipinler, Singapur, Endonezya, Malakka Boğazı; Amerika'da (Orta ve Güney Amerika) Peru, Haiti, Kolombiya, Venezüella, Ekvator başlıca örneklerdir (Evin, 2012: 141). Endonezya, Somali, Nijerya, Bangladeş Chittagong Limanı ve Brezilya'nın Santos limanları deniz haydutlarının saldırısına uğrayan en riskli bölgelerdir (Ece, 2010: 9).

2018 yılında dünya genelinde gerçekleşen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları Şekil 2'de sunulmuştur.

**Şekil 2:** 2018 Yılı Dünya Geneli Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.

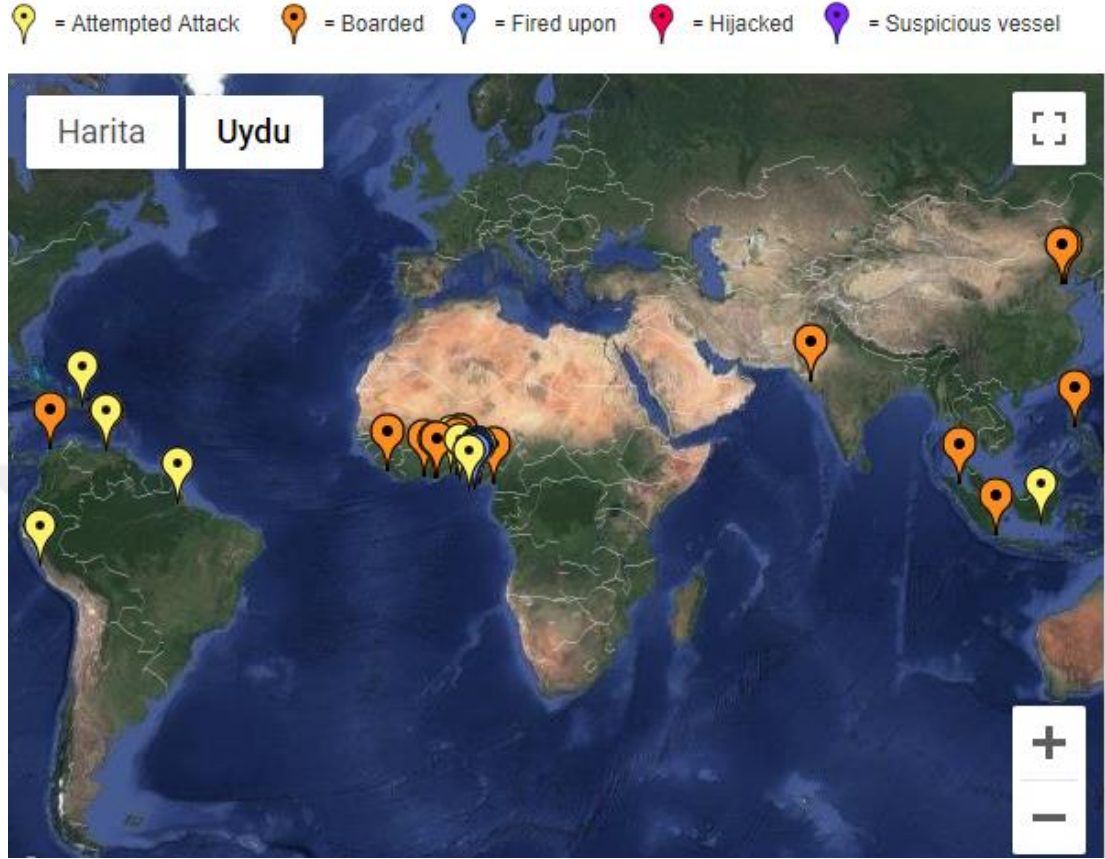


Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018) (01.04.2019).

Şekil 2 incelendiğinde dünya genelinde deniz haydutluğu olaylarının belirli bölgelerde yoğunlaştığı görülmektedir. Deniz haydutluğunun başlıca merkezleri; Güneydoğu Asya Kıyıları, Batı Afrika, Somali, Güney Amerika, Karayip Adaları ve Doğu Akdeniz’e kıyısı olan devlerin bazı bölgeleri olarak sınıflandırılabilir (Abeyratne, 2012: 158). Bu yeni yükselen tehdide karşı ülkeler başlangıçta bölgesel ittifaklarla hareket etmişler, sonrasında kendi tedbirlerini gözden geçirerek bazı düzenlemeleri hayata geçirmişlerdir.

Alınan tedbirlerin sonuçlarını görebilmek için, 01.01.2019 ile 01.04.2019 tarihleri arasında dünya genelinde yaşanan deniz haydutluğu olayları Şekil 3’te sunulmuştur.

**Şekil 3:** 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Dünya Geneline Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019).

### 1.3.1. Güney Amerika

Son yıllarda çokuluslu askeri güçlerin, çoğunlukla Somali kıyıları olmak üzere Afrika Boynuzu bölgesindeki kıyılara intikal etmeleri, deniz haydutluğunun Somali'ye özgü bir problem olduğu algısını oluşturmıştır. Ancak durum bundan çok farklıdır. Deniz haydutları; Bangladeş, Endonezya, Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi ve Güney Amerika gibi bölgelerde faaliyet göstermektedir (Barker, 2013: 390).

Güney Amerika ülkelerinin, sosyal ve ekonomik yönleriyle mukayese edildiğinde Kuzey Amerika ülkelerine göre görece daha dezavantajlı bir konuma sahip oldukları bilinmektedir.

Güney Amerika bölgesinde 2017 yılında yaşanan deniz haydutluğu olayları Şekil 4'te sunulmuştur.

**Şekil 4:** 2017 Yılı Güney Amerika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: OBP (Oceans Beyond Piracy), The State of Maritime Piracy Annual Report 2017.

Şekil 4’teki harita incelendiğinde, 2017 yılında, özellikle Kuzey ve Güney Amerika’nın Bağlantı noktasında yer alan ülkelerde deniz haydutluğu olaylarının yoğunlaştığı görülmektedir.

Bu ülkelerin çoğunluğu, Karayip Denizi’nde yer alan ve küçük adalardan oluşan ülkelerdir. Bu ülkelere ek olarak Venezuela, Guatemala, Honduras, Panama, Dominik Cumhuriyeti ve Porto Riko gibi ülkelerde de deniz haydutluğu saldırıları sıkça görülmektedir.

Karayip Denizi’nin biraz daha güneyine inildiğinde, 2017 yılında Brezilya ve Peru’da birer adet olmak üzere deniz haydutluğu olayına rastlanmaktadır.

Güney Amerika bölgesinde, 2018 yılında yaşanan deniz haydutluğu olayları Şekil 5’te sunulmuştur.

**Şekil 5:** 2018 Yılı Güney Amerika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018) (01.04.2019).

2018 yılına gelindiğinde, Güney Amerika’da deniz haydutluğu olaylarında bir azalma göze çarpmaktadır. Özellikle Karayip Denizi bölgesinde deniz haydutluğu olaylarında ciddi bir düşüş gözlenmektedir.

2017 yılında olduğu gibi, Brezilya ve Peru’da çok az miktarda saldırılar 2018 yılında da tekrar etmiştir.

Güney Amerika bölgesinde, 01.01.2019 ile 01.04.2019 tarihlerinde yaşanan deniz haydutluğu olayları Şekil 6’da sunulmuştur.

**Şekil 6:** 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Güney Amerika Bölgesinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019).

2019 yılının ilk dört aylık döneminde, Güney Amerika’da deniz haydutluğu olaylarında azalma devam etmiştir.

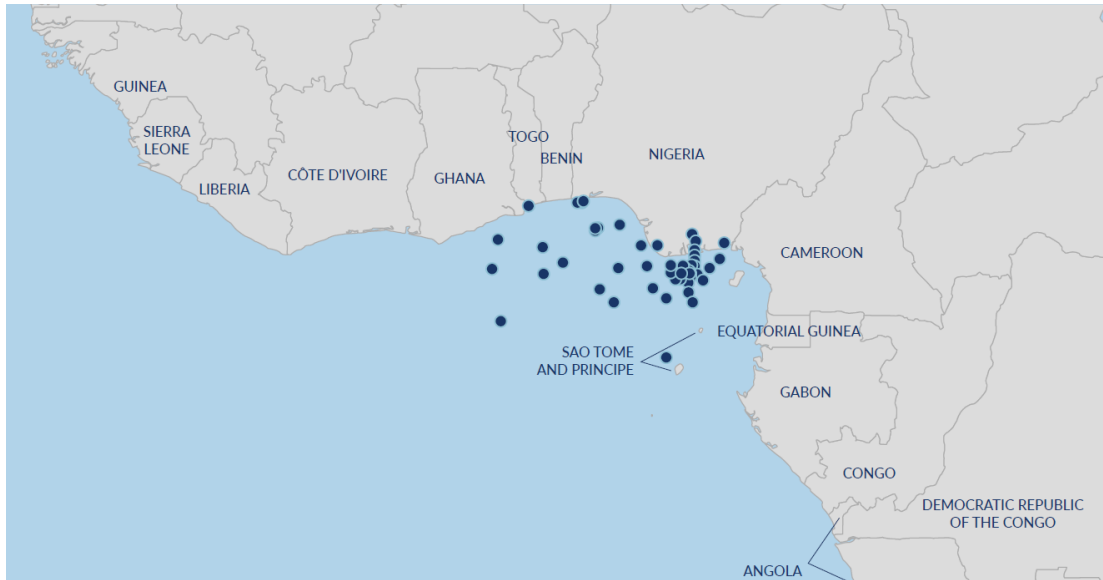
### 1.3.2. Afrika

Korsanlıkta sıcak bölgeler genel olarak Afrika’da yerleşiktir. Somali, Aden Körfezi ve Gine Körfezi, Kıta altı Hindistan (Bangladeş ve Güney Hindistan) ve Güney Çin Denizi dâhil olmak üzere Güneydoğu Asya olarak görülmektedir. 2009 ve 2013 yılları arasında IMB-ICC tarafından rapor edilen korsan saldırılarının %75’lik kısmı bu bölgelerde gerçekleştirilmiştir (López Lorca, 2017: 116). 26.000 kilometrelik bir kıyı şeridini kapsayan Afrika deniz bölgesi devasadır (Vreÿ, 2013: 3).

Afrika kıtası, yeni bulunan petrol yatakları ve Çin'in kıtaya nüfuz etmesi ile birlikte yeni bir emperyalist savaşın sahnesi olmakta ve bu savaşın uzun bir süre daha kıtada devam etmesi beklenmektedir. ABD ve AB için Batı Afrika petrolü giderek önem kazanmış durumdadır. Petrol üreticisi Nijerya, Libya ve Ekvator Ginesi ile birlikte Afrika, bilinen dünya enerji rezervlerinin %8'ini elinde tutmaktadır. Afrika petrol üretiminin %70'i Batı Afrika'nın Gine körfezinde yoğunlaşmış durumdadır. Bu çizgi Fildişi Sahillerinden Angola'ya kadar genişlemektedir. ABD'de tüketilen toplam petrolün %10'u Ortadoğu'dan ithal edilirken, 2018 ile 2028 yılları arasında %25'inin Afrika'dan ithal edilmesi planlanmaktadır. Afrika dünya petrol rezervinin %10'unu, altının %40'ını barındırmaktadır. Platin ve kromun yaklaşık %80'ine sahiptir. Afrika'nın hemen her bölgesinde farklı amaçlara hizmet eden ve dış güçlerin arkasında olduğu iç savaş potansiyeli bulunmaktadır. Afrika, yakın zamanda tıpkı Ortadoğu gibi birçok ülkenin kaynaklarından yararlanma yarışına gireceği bir kıtadır. Afrika'nın dünya petrol rezervleri içindeki yüzdelik payı yirmi yıl içinde %62 oranında artış göstermiştir (Yılmaz ve Alagöz, 2017: 262).

Batı Afrika bölgesinde 2017 yılında gerçekleşen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları Şekil 7'de sunulmuştur.

**Şekil 7:** 2017 Yılı Batı Afrika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.

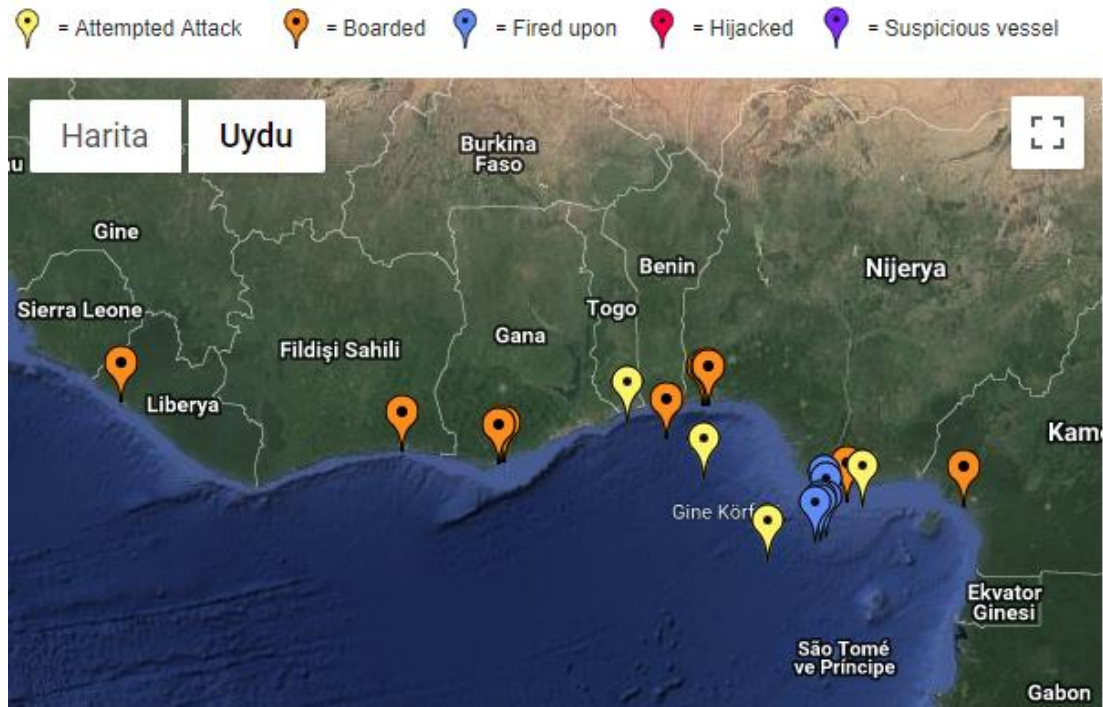


Kaynak: OBP (Oceans Beyond Piracy), The State of Maritime Piracy Annual Report 2017.

Şekil 7’de görüldüğü üzere, 2017 yılında, Batı Afrika bölgesinde deniz haydutluğu saldırılarının çok büyük bölümünün Nijerya’da yoğunlaştığı görülmektedir. 01 Nisan 2019 tarihine kadar 2019 yılı içerisinde ICC (International Chamber of Commerce)’a rapor edilen deniz haydutluğu olayları incelendiğinde genel sayıda bir azalma görülmesine rağmen geçmiş yıllara benzer şekilde deniz haydutluğu olaylarının çok büyük bölümünün yine Nijerya kıyılarında gerçekleştiği görülmektedir.

Batı Afrika bölgesinde 01.01.2019 ile 01.04.2019 tarihleri arasında gerçekleşen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları Şekil 8’de sunulmuştur.

**Şekil 8:** 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Batı Afrika Bölgesinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019).

Ülkeler ve kabileler arası çatışmalar, AIDS, siyasi belirsizlikler, zayıf ve aciz hükümetlerin bulunduğu Afrika sahnesinde terörizm ve korsan saldırıları da Batı’nın istediği oyunların manivelası olarak kendini göstermektedir (Yılmaz ve Alagöz, 2017: 264).

Somali bölgesi, dünyada korsanlık ve deniz haydutluğu meselesinin yaşandığı tek bölge değildir. Korsan grupları Nijerya kıyılarında, Malakka Boğazı'nda ve Güney Çin Denizi'nde de aktif olarak faaliyet göstermektedir. Bununla birlikte Somali kıyılarındaki, Aden Körfezi'ndeki ve Kızıldeniz'deki korsanlık, dünya genelindeki bütün korsanlık olaylarının yarısından fazlasını oluşturmaktadır (van Ginkel ve Landman, 2012: 728).

Doğu Afrika bölgesi ve Arap Yarımadası bölgesinde 2017 yılında gerçekleşen ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları Şekil 9'da sunulmuştur.

**Şekil 9:** 2017 Yılı Doğu Afrika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: OBP (Oceans Beyond Piracy), The State of Maritime Piracy Annual Report 2017.

Şekil 9'da görüldüğü üzere, 2017 yılında, Doğu Afrika bölgesinde deniz haydutluğu saldırıları; Eritre, Yemen, Cibuti, Somali kıyılarında yoğunlaşmaktadır. 01 Nisan 2019 tarihine kadar 2019 yılı içerisinde ICC (International Chamber of Commerce)'a rapor edilen deniz haydutluğu olayları incelendiğinde herhangi bir deniz haydutluğu olayı ve girişimine rastlanmamıştır [www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019). Bu durum özellikle Somali merkezli deniz haydutluğuna uluslararası kamuoyunun ilgisi, bölgede icra edilen bazıları NATO

destekli askeri operasyonlar deniz haydutluğuna karşı geliştirilen uygulamaların başarılarının bir sonucu olarak değerlendirilebilir.

Görüldüğü üzere bugün geline yüksek ve modern medeniyet ve teknoloji seviyesine rağmen özellikle gayri safi milli hasılanın ve dolayısıyla gelir seviyesinin düşük olduğu ülke kıyıları açıklarında deniz haydutluğu eylemleri sıklıkla karşılanır olmuştur. Deniz haydutluğu ve denizlerde terörizm bugün denizcilik sektörünün çözmeye çalıştığı en önemli güvenlik zafiyetidir (Alan, 2010: 70).

Arap Denizi ile Kızıldeniz arasında konumlanan Aden Körfezi tehlikeli bir denizyoludur, belirli aralıklarla deniz terörizmi, organize suçlar, düzensiz ve yasadışı göç, korsanlık gibi sebeplerle uluslararası çevrelerin dikkatini yoğunlaştırarak üzerinde toplamaktadır. Aden Körfezi; mükemmel stratejik ve ekonomik menfaatleri bünyesinde bulundurduğu ve sadece Afrika Boynuzu ve Arap Yarımadası'nı irtibatlandığı için değil dünya genelindeki Asya ve Avrupa'nın da dâhil olduğu diğer bölgelerden çok daha fazla ticaret hacmine sahip olduğu için de söz konusu yasadışı faaliyetleri için cazip bir yer haline gelmektedir (Winn ve Levis, 2017: 1).

Dünyada deniz haydutluğu sadece bir tehdit değil bazı devletler için harbe hazırlık noktasında bir fırsat olarak da görülmektedir.

Afrika Boynuzu'nda deniz haydutluğu, oransal olarak 21'inci yüzyılın ilk on yılından itibaren yükselmeye devam etmektedir. Uluslararası işbirliğinin seviyesi, tarihte nadir tecrübe edilmiş bir boyuta ulaşmıştır. Bu işbirliğinin kökenleri, Somali kıyılarındaki deniz haydutluğunu özel olarak merkezine almış ilk karar olan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) 1816 sayılı kararına dayandırılabilir (Tirshfield, 2015: 137).

Korsanlık ve deniz haydutluğu gözle görülen bir biçimde küresel bir gerçek olarak büyümektedir, özellikle günümüzde Afrika kıyılarında daha çok görülmektedir. Denizde işlenen suçların Doğu Afrika kıyılarında çoğalmasının birçok sebebi vardır. En önde gelen sebepler; düşük risk, büyük ölçüde yoksulluk ve işsizliğin hâkim olduğu çevrede yüksek kazançlı bir faaliyet olması ve Somali devlet kurumlarının korsanlık faaliyetlerine cevap vermede sınırlı ve kısıtlı kapasiteye sahip olmasının sonucu olarak korsanların ve deniz haydutlarının ceza almayacaklarını bilmeleridir (Otto, 2011: 50).

Bölgenin ve özellikle Somali'nin siyasi durumu, sosyoekonomik koşullar, jeostratejik ve jeopolitik faktörler, konjonktürel kararlar, krizler ve olaylar,

uluslararası kuruluşların, dünya devletlerinin ve özellikle büyük devletlerin yetersiz ilgisi daha doğrusu ilgisizliği, Somali'nin ve deniz haydutlarının imkânları önemli nedenler olmakla birlikte, önde gelen neden iç hukuk ve uluslararası hukuk kurallarının ihtiyacı karşılayamamasıdır (Evin, 2012: 147).

Doğu Afrika sularında bulunan problemlerin çoğu deniz haydutluğunun yaşandığı ve bir sorun olmaya devam ettiği Batı ve Orta Afrika kıyılarında da yer almaktadır. Somalili deniz haydutları faaliyetlerinde mali teşvik unsurları varken bu durum Batı Afrika için geçerli değildir. Politik organizasyon Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND), Nijerya'da fırsat bulduğunda birkaç kez saldırmış ve Nijer Deltası'ndaki petrol kulelerini ve tankerleri ele geçirmiştir. MEND'in amacı açıkça Nijerya hükümeti üzerinde Nijer Deltası'ndaki yerel azınlıkları da kapsayacak şekilde politik baskı kurmaktır (Liwång ve diğerleri, 2015: 205).

ABD, deniz haydutluğunu bastırabilmek için, Afrika Boynuzu bölgesine onlarca savaş gemisi göndermiş ve milyarlarca dolar harcamıştır. Bu askeri müdahalelerin temelinde yatan sebep, deniz haydutluğu karşıtı askeri operasyonlar kisvesi altında Amerikan stratejik hedeflerine uygun olarak bölgedeki radikal İslami terör örgütleri ile savaşmaktır (Lucas, 2016: 296).

Somali açıklarından güneye tüm Doğu Afrika kıyılarında bulunan geniş petrol ve doğal gaz yatakları, bölgenin askeri bir hal almasına neden olmuştur. (Yılmaz ve Alagöz, 2017: 264).

#### **1.3.2.1. Somali**

Tarih boyunca farklı coğrafyalarda görülen deniz haydutluğu ise 21'inci yüzyılın başına gelindiğinde bir asrı geçen uykusundan uyanmakta ve yeni bir coğrafyada, Somali'de bambaşka bir kimlikle karşımıza çıkmaktadır (Bahadır, 2015: 9).

Yabancılar tarafından yapılan yasal olmayan balıkçılığı önlemek ve yaşam/avlanma alanlarını korumak için bazı Somalili yerel balıkçıların yabancı balıkçılara saldırdığı bilinmektedir (Tominaga, 2016: 1).

Somali kıyıları balıkçılık için kabileler arası savaşa neden olmakta, deniz haydutluğunu teşvik etmektedir (Bingöl, 2016: 30).

Meselenin başlangıcında, Somalili balıkçıların avlanma alanlarını talan eden büyük yabancı fabrika gemilerine karşı savunmaları vardır (Bellamy, 2011: 80). Aden Körfezi'nden yılda 20.000 üzerinde gemi geçiş yapmaktadır (Mineau, 2010: 64). Ancak 2010 yılında yapılan çalışmada kullanılan rakamın değiştiği alt paragrafta görülebilir. Yıllık, tahmini olarak 33.000 gemi ve dünya ticaretinin %7'lik kısmı Aden Körfezi'nden geçmektedir. (van Ginkel ve Landman, 2012: 728).

Korsanlık Somali'nin kendi kıyı bölgelerinde hükümet yönetim kapasitesi etkinliğinin eksikliği sonucu ortaya çıkmıştır (Venkataraman, 2016: 1).

Gözlemciler, deniz haydutluğu ile Somali'deki iç durum arasındaki ilişkiye vurgu yapmaktadırlar. Yasadışı balıkçılık ve yabancı gemiler tarafından zehirli atıkların Somali sularına bırakılması, yerel balıkçıların geçim fırsatlarını zora sokmaktadır (Venkatshamy, 2013: 20). 2009 yılında, Somali'de kişi başına düşen gayri safi yurt içi hâsıla (Gross Domestic Produce – GDP) yaklaşık 220 USD olarak gözlenmiştir (Schubert ve Lades, 2014: 485). 2017 yılı itibariyle Somali'de kişi başına düşen gayri safi yurt içi hâsıla (GDP) 478 USD olarak tespit edilmiştir [www.data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&locations=SO&start=2013&view=chart](http://www.data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&locations=SO&start=2013&view=chart) (01.03.2019).

Siad BARRE hükümetinin 1991 yılında yıkılmasından sonra Somali'deki bu düzensizlik ve istikrarsızlık, rakip savaş lordlarının etki alanlarını hem karada hem de denizde geliştirme ve derinleştirme amacıyla hareket etmesi bir iktidar boşluğu yaratmıştır. Bu gruplar, kendilerini küçük gruplar halinde organize etmişler ve korsanlık işine girmişlerdir. Bu, organize olmanın ikinci aşamasına geçişine ve korsanlığın açık denizlere doğru genişlemesine yol açmıştır (Parmar, 2012: 292).

08 Nisan 2009 tarihinde, ABD bayraklı Maersk Alabama isimli konteyner gemisinin güvertesine Somali kıyılarından 240 deniz mili açıkta dört silahlı kişi çıkmıştır. Konteyner gemisi, Birleşmiş Milletler (UN) in Dünya Gıda Programı (WFP) tarafından kiralanmış, Umman'dan Kenya'ya yiyecek ve tarım malzemeleri taşımaktadır. Bu ABD bayraklı bir ticari gemiye, korsanlık ve deniz haydutluğu saldırıları için gittikçe daha tehlikeli bir bölge haline gelen Somali kıyılarında yapılan ilk saldırı olarak kaydedilmiştir (Twyman-Ghoshal, 2014: 281).

Somali kıyılarındaki korsanlık ve silahlı soygun yeni bir hadise değildir. Aynı birçok diğer kıyı devleti gibi Somali tarihinde de korsanlık faaliyetlerindeki artışın tarihi okyanus aşırı medeniyetlere kadar dayanmaktadır. 1991 yılında Siad BARRE rejiminin yıkılmasından ve akabinde cereyan eden kanlı iç savaştan beri, kargaşa ve devlet otoritesinin eksikliği, Somali kıyılarındaki korsanlığın daha yapılandırılmış şekillerde oluşmasına sebep olmuştur. İşlevsel kanuni yaptırım aygıtlarının veya kıyı emniyeti/sahil koruma olmaması, ayrıca karada geçim seçeneklerinin az miktarda olması, Somali'yi korsanlık için verimli bir alan haline getirmiştir. Somali kıyılarında 2011 yılında 237 gemi saldırıya uğramış, 28 gemi kaçırılmış, 470 gemi adamı rehin alınmış ve 8 gemi adamı öldürülmüştür (van Ginkel ve Landman, 2012, 727). Güncel veriler Tablo 1'de sunulmuştur.

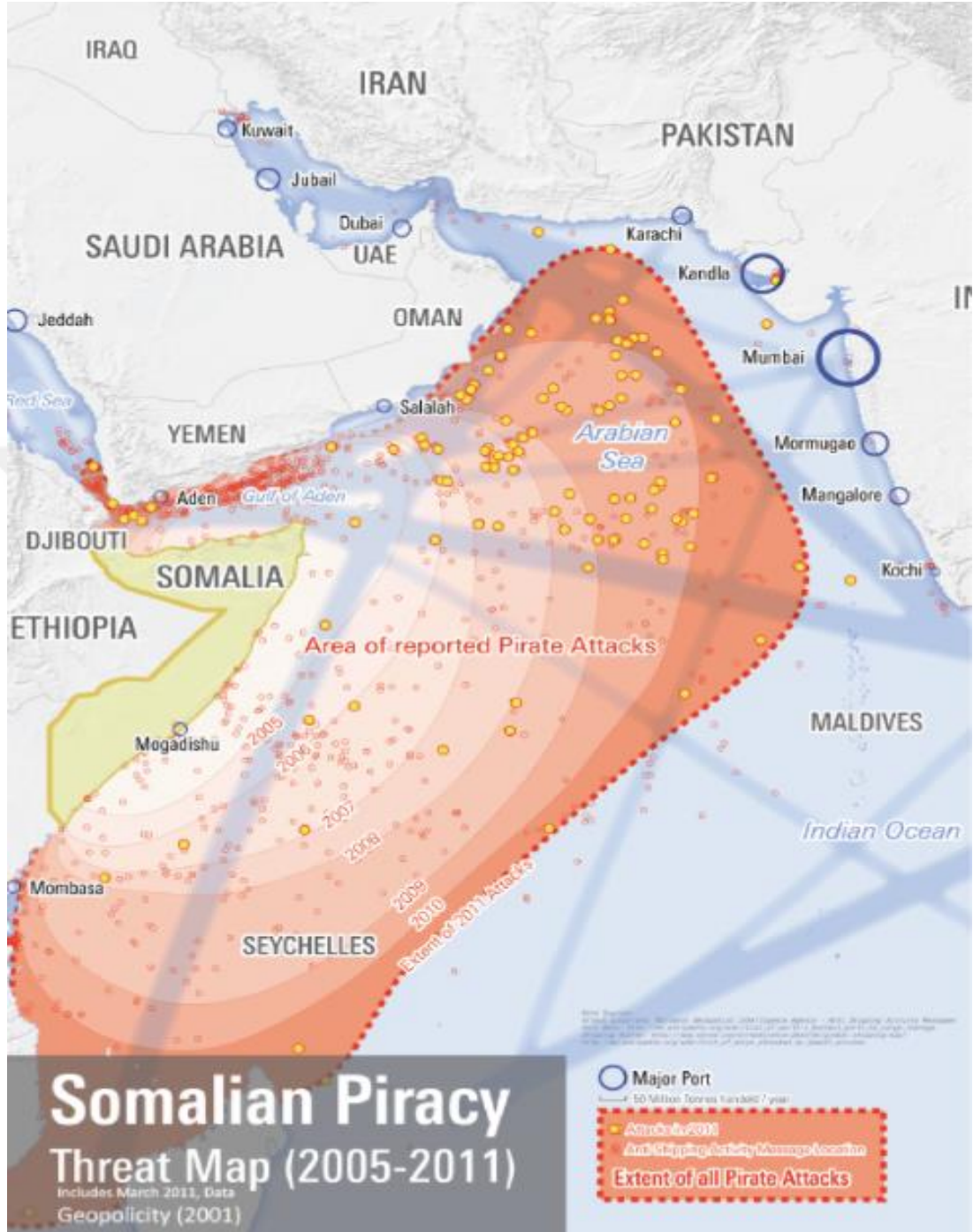
Somali kıyılarındaki korsanlığın yükselişi, 2008 yılından 2010 yılına kadarki süreçte hızlıca artmıştır (van Ginkel ve Landman, 2012: 729).

Uluslararası alanda korsanlık faaliyetlerinin yakıcılığı ve şiddeti arttığında özellikle ticari gemilerin rotası üzerinde bulunması ve bu sebeple sıklıkla Somalili korsanlara kolay hedef olması sebebiyle Somali olmuştur. BBC (British Broadcast Company) korsanlık ve gemi kaçırma olaylarında 53 örnek olaydan 49 adedinin Somali kıyılarında gerçekleştiğini açıklamıştır (Abeyratne, 2012: 158).

Cihatçılık, Somali'de devam ederken Somali merkezli korsanlığın arttığı ve uluslararası güvenliğe bir tehdit olarak devam ettiği dikkati çekmektedir. Son iki yıl (2008-2009) boyunca Somali korsanlığı Somali'deki yasa egemenliği eksikliğinden beslenmiştir, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'ndan geçiş yapan petrol, yiyecek ve silah gibi hayati yükler taşıyan ticari gemilere giderek artan bir sıklıkta ve küstahça saldırılar yapılmıştır (Stevenson, 2010: 30).

Somalili korsanların saldırıları 2011 yılının ilk üç aylık döneminde rekor seviyeye ulaşmıştır. Dahası saldırılar bir önceki yıla göre daha şiddetli gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Fitzsimmons, 2013: 84). 2005-2011 yılları arasında Somali Kıyılarında ve çevresinde gerçekleşen deniz haydutluğu saldırıları Şekil 10'da sunulmuştur.

Şekil 10: 2005-2011 Yılları Somali ve Çevresi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.commonswikimedia.org/wiki/File:Geopolicity\\_Somali\\_Piracy\\_Map.png](http://www.commonswikimedia.org/wiki/File:Geopolicity_Somali_Piracy_Map.png) (01.04.2019).

Aden Körfezi'nde halen devam eden korsanlık krizi, ülke içi ve dışı baskı unsurlarının bir ürünüdür. Somali genelindeki yüksek oranda yoksulluk ve sefalet, bununla birlikte yabancı aktörler tarafından Somali sularında aşırı avlanma ve zehirli

atıkların Aden Körfezi'ne boşaltılması, Bazı Somalililerin ülkenin yıkıldığı 1990 yılından beri Puntland bölgesindeki Eyl ve Garaad başta olmak üzere korsanlık ağlarını kontrol altına almayı reddetmesi korsanlığın sebeplerinden bazılarıdır. Somali sularında korsanlığın patlamasının bir diğer potansiyel sebebi, ekosistemin eşitlik ve adaletinin Somalili yerel balıkçılara eksik sirayet etmesidir. Korsanlar kendilerini yasadışı balıkçılığa karşı protestocu olarak haklı göstermektedir. Buna rağmen gerçekte, korsanlığın tehlikesi, korsanların nadiren eski balıkçılar olmasına ve korsanların saldırganlığının balıkçı gemileri hariç kargo gemilerine yönelmesine dayanmaktadır (Winn ve Levis, 2017: 5).

Somali korsanlığı oldukça karmaşık bir mesele, korsanlıkla mücadele için ortaya çıkan her uluslararası girişime, korsanlar tarafından her seferinde daha güçlü ve karmaşık karşı saldırılarla cevap verilmektedir (Duda ve Szubrycht, 2009: 348). Kısıtlı yeteneklere sahip çokuluslu deniz görev kuvvetinin yaklaşık 20.000 ticari geminin geçiş yaptığı Aden Körfezi'nde güvenliği sağlayamayacağı herkes tarafından bilinmektedir (Cullen, 2008: 15).

Somali deniz haydutluğu tam anlamıyla anlaşılmamış ve halen bunu engellemek için çalışmayan uluslararası strateji tasarlanmaya çalışılmaktadır. Bu uyumsuzluğun sebebi, deniz haydutlarının bazılarının istismarlarının ve çıkarlarının Hint Okyanusu'na kadar uzanmasıdır (Samatar, Lindberg ve Mahayni, 2010: 1377).

Somali korsanlığı meselesini çözmek için teşebbüs edilen evrensele yakın bir anlaşmanın, bu meselenin, belirtilerine değil, sebep ve nedenlerine odaklanması gereklidir. Bu sebepler çok bileşenli bir doğaya sahiptir ve bunların karada bulunması gerekmektedir (Schubert ve Lades, 2014: 494).

2019 yılına gelindiğinde Somali merkezli deniz haydutluğu olaylarının bitme noktasına geldiği değerlendirilebilir. 01.01.2019 ile 01.04.2019 tarihleri arasında ICC'a rapor edilen deniz haydutluğu olayları incelendiğinde sadece Somali'de değil, çevresindeki ülkelerde de deniz haydutluğu saldırısı veya girişimi olmadığı görülmüştür [www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019). Ancak Şekil 10 incelendiğinde 2005-2011 yılları arasındaki deniz haydutluğu saldırılarının yoğunluğu açık şekilde görülebilir.

### 1.3.2.2. Nijerya

Nijerya devleti, koloni ülke yapısına sahip bir temele oturmuştur. İngiliz koloni girişimi esnasında ülkede İngilizlerin zoruyla belirlenen sistemde hüküm sürülmüştür. Güvenlik politikaları, İngiliz sömürü çıkarlarının korunduğu özel bir ülke olmayı hedeflemektedir (Onuoha, 2009: 248).

1960 yılında politik bağımsızlığın elde edilmesiyle, Nijerya koloni döneminden artakalan kalıntılarla koloni sonrası otoriter bir devlet olarak son derece devlet merkezli bir güvenlik yönelimiyle ortaya çıkmıştır. Nijerya’da bu ulusal güvenlik algısı, petrol temelli ekonomi çevresinde çıkar arayış faaliyetleri ile çevrelenmiştir (Onuoha, 2009: 248).

IMO tarafından kaydedilen korsan saldırıları rakamlarına göre Nijerya, 2008 tarihinden bu yana Somali’den sonra ama Endonezya ve Malakka Boğazı’ndan önce dünyanın en tehlikeli ikinci ülkesidir. Korsanlık söylendiğine göre yükseliş göstermektedir ve gazeteciler kötüleşen durumu haber yapmaktan genellikle çok mutlu olmaktadır (Pérouse de Montclos, 2012: 531). Bu durum Nijerya’nın Afrika’nın bölgesindeki gelişmiş limanlarından biri olmasına ve özellikle petrol ticaretinin büyük bölümüne ev sahipliği yapmasına bağlanabilir.

1990’lı yılların sonundan itibaren kritik bir enerji rezerv alanı ve dünya petrol pazarında stratejik bir destekleyici olarak ortaya çıkan (Onuoha, 2009: 245) Gine Körfezi’ndeki korsanlığın daha şiddetli ve sistematik biçimde gerçekleştiği görülmektedir (Ofosu-Boateng, 2016: 274).

Gine Körfezi’nin petrol kaynaklarının küresel petrol pazarının talebine göre kontrolüne verilmesi, Nijerya içinde bölgesel alanlar ve kaynaklar üzerindeki hâkimiyet durumuna zarar vermiştir. Ayrıca; bölge ülkeleri ve Nijerya’nın küresel güvenlik girişimlerinde birlikte hareket etmeleri, bölgenin gelişimi için itici gücün kuvvetle muhtemel dış güvenlik öncelikleri ve baskıları temelinde şekilleneceği dolayısıyla toplumsal gelişim teşebbüslerinin ve buna bağlı olarak toplum refahının göz ardı edileceği anlamına gelmektedir. Askeri ve güvenlik düzenlemeleri, huzursuz Nijer Deltası bölgesindeki krizlerin önlenmesi ve çözümü sıfır toplamı oyun yaklaşımını benimseyen bu uluslararası birlikler tarafından oluşturuluyor. Ancak bu durumun krizlerin tarihsel ve sosyoekonomik temellerini görmezden gelinmesine sebep olacağı düşünülmektedir (Onuoha, 2009: 257).

Soğuk savaşın yoğun rekabet ortamında ABD ve Sovyetler Birliği arasındaki olası çatışmanın sonuçları güvenlik çalışmalarında sıfır toplamli oyun (Zero sum games) olarak adlandırılmıştır. Sıfır toplamli oyun tanımı oyuncuların çıkarlarının taban tabana zıt olduğu sonuçları tanımlamak için kullanılmaktadır. Yani burada taraflardan birinin kazancı diğerinin mutlak anlamda kaybını sonuç vermektedir (Birdişli, 2017: 195).

Bu sebepler küresel pazar taleplerinin, toplum refahına tercih edildiğini göstermektedir. Sonuç olarak Nijerya’da yaşanan korsanlık ve deniz haydutluğu olaylarının devlet düzeyinde yapısal yönetim problemleri başta olmak üzere Afrika genelinde görülen diğer sebeplerle benzerlik taşıdığı söylenebilir.

Bölgede ve Nijerya’da krizlerin çözümü için, kaynakların tekrar sahibi olan ülkeler tarafından kontrol altına alınmalı, bölgenin tüm aktörlerinin katılımıyla gerçek ve orijinal ilişkiler ve bağlantılar kurulmalıdır. Nijerya’da demokrasi idealinin sağlamlaştırılması bütün vatandaşlarının oyları ve görüşleri ile sağlanacaktır (Onuoha, 2009: 258).

Somali’nin korsanlık ve deniz haydutluğu tecrübesi ile nispeten yeni ortaya çıkan Gine Körfezi’ndeki durum karşılaştırıldığında, Gine Körfezi ülkelerinin önleyici ve zorlayıcı uygulamaların ülkeler için gerekli kapasitelerini yükselttiği, ancak korsanlığın ortaya çıkması, büyümesi ve kurumsallaşması ile mücadelede yeterli araçlara sahip olmadığı görülmektedir. Söz konusu araçlar; devlet eliyle sağlanması gereken, korsanlık ve deniz haydutluğu yapılanmalarına bireysel katılımı asgari seviyeye indirecek ve genç nüfusun işsizliği, gelir adaletsizliği ve çevresel yozlaşma ve çevrenin kötüleşmesi ile etkili bir mücadele üstesinden gelmeyi amaçlayan tedbirler olmalıdır (Biziouras, 2013: 111).

Batı Afrika bölgesinde 2018 yılında yaşanan ve teşebbüs edilen deniz haydutluğu olayları Şekil 11’de sunulmuştur.

**Şekil 11:** 2018 Yılı Batı Afrika Bölgesi Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018) (01.04.2019).

Gine Körfezi bölgesinde askeri varlık kurarak ve kıyı devletleri arasında bölgesel işbirliğini ve uyumu artırarak, yerel seviyede devlet kapasitelerinin yaptırım ve uygulama araçlarını geliştirerek, sürekli olarak fakir kalan ve alternatif seçenekleri olmayan bireylerce gerçekleştirilen korsanlık ve deniz haydutluğu olaylarında kalıcı bir azalma sağlanamayacağı değerlendirilmektedir (Biziouras, 2013: 111).

### 1.3.3. Asya

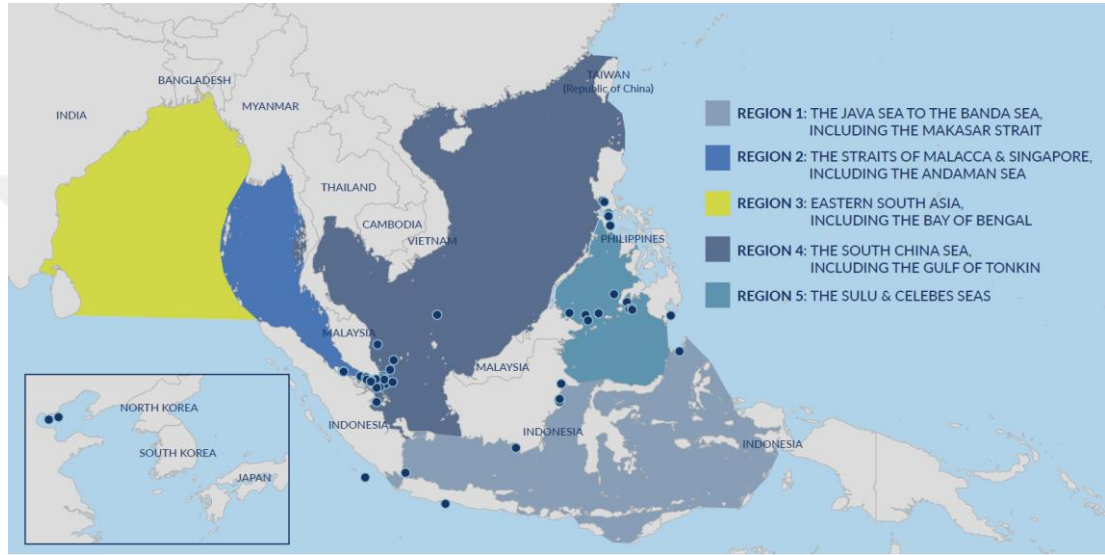
Asya Kıtası ülkeleri öncü birer silah tüketicisidir. Son birkaç yılda dünyanın ikinci büyük savunma pazarı olmuş, hatta bazen Ortadoğu'yu geçerek birinci sırada yer almıştır (Bitzinger, 2017: 295).

2000'li yılların başından ortasına kadar Güneydoğu Asya suları dünyanın en fazla korsanlığa maruz kalınan suları olarak nitelendirilmiştir. Geniş bir yelpazedeki yasal olmayan avlanma ve kaçakçılık gibi meseleler bölgesel deniz güvenliğine tehdit oluşturmaktadır. Artık Güneydoğu Asya'da güvenliği sadece resmi kurumlar sağlamamakta, günden güne artan bir şekilde deniz güvenliğine tehdit teşkil eden unsurlara cevaben dış kaynaktan güvenlik sağlayan ticari unsurlardan

faaydalanılmaktadır. Bu özelleştirme sürecinin bir sonucu olarak, özel veya yarı özel hizmet sağlayıcılar bölgede güvenliğin yönetimine giderek daha fazla dâhil olmaktadır (Sciascia, 2013: 164).

2017 yılı içerisinde, Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleştirilen deniz haydutluğu olayları Şekil 12’de sunulmuştur.

**Şekil 12:** 2017 Yılı Asya Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: OBP (Oceans Beyond Piracy), The State of Maritime Piracy Annual Report 2017.

Şekil 12’deki harita incelendiğinde, 2017 yılında, Güneydoğu Asya bölgesinde deniz haydutluğu olaylarının, Malakka Boğazı ile Malezya ve Endonezya kıyılarında yoğunlaştığı görülmektedir. Bu durum, söz konusu ülkeleri deniz haydutluğuna karşı bazı inisiyatifler oluşturmaya ve tedbirler almaya zorlamıştır.

The Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) 1967 yılında, Güneydoğu Asya’nın bölgesellik yolundaki hızlı ilerleyişinin güvenilir bir aygıtı olarak kurulmuştur (Bhattacharyya, 2010: 73). Bununla beraber özellikle güvenlik konularıyla ilgilenen ASEAN Regional Forum (ARF)’un ve 1993 yılında resmi olarak kurulması, ASEAN ülkelerinin 26 yılını almıştır (Bhattacharyya, 2010: 80). ARF 2009 yılından itibaren deniz güvenliği ile ilgili 13 toplantı düzenlemiştir (Bhattacharyya, 2010: 84).

Asya denizciliğinin güvenlik mecraları geleneksel ve geleneksel olmayanlar olmak üzere iki bölüme ayrılabilir. Geleneksel olanlar uluslararası ve denizde hâkimiyet için güç oyunları, denizlerde bölgesel anlaşmazlıklar ve silahlı çatışmalar gibi yüksek politik güvenlik tehditlerini tanımlarken geleneksel olmayan alanlar ise deniz terörizmi, deniz haydutluğu, sınır aşan suçlar, çevresel bozulma gibi hususları kapsamaktadır. Bu iki alan bir dereceye kadar birbirleriyle bağlantılıdır (Lou, 2015: 72-73).

2018 yılında Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleştirilen deniz haydutluğu olayları Şekil 13'te sunulmuştur.

**Şekil 13:** 2018 Yılı Güney ve Güneydoğu Asya Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018) (01.04.2019).

Denizlerdeki tansiyon yakın gelecekte ASEAN için kaçınılmaz ve öncelikli bir güvenlik unsuru olarak kalmaya devam edeceği düşünülmektedir (Bhattacharyya, 2010: 83).

Tahmin edilebilir gelecekte, Hint Okyanusu bölgesinde denizcilik faaliyetlerinin güvenliği için ÖDGŞ'lerinin önemli bir rol oynamaya devam edeceği beklenmektedir. Bu nedenle, Hint Okyanusu bölgesinde denizcilik emniyet ve güvenliğini geliştirmek için bölgede zaman içinde gelişmiş ÖDGŞ'lerinin

düzenlenmesi için uygun bir mekanizma oluşturulmasının bir zorunluluk olduğu değerlendirilmektedir (Upadhyaya, 2014: 182).

#### **1.3.3.1. Hindistan**

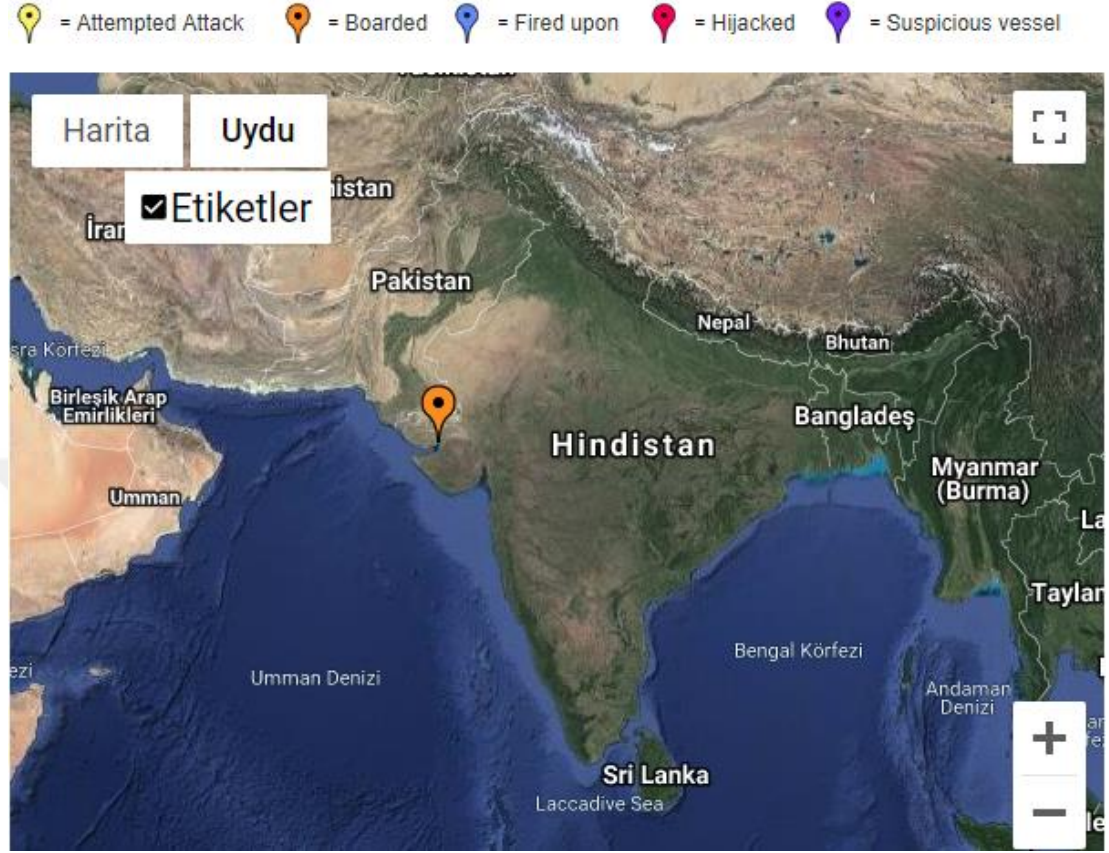
Hint Okyanusu kendine münhasır özellikleri ile çok önemlidir. Asya'daki 63 limanın 48 tanesine ev sahipliği yapan dünyanın üçüncü büyük su kütlesidir. Hint Okyanusu bölgesi ticaret ve enerji düğümü için kritiktir. Küresel konteyner trafiğinin %61'lik bölümü ve dünya petrol ürünleri trafiğinin %70'lik bölümü bu su yolunu kullanarak hareketine devam etmektedir. Hint Okyanusu bölgesi dünyanın temel su yollarına ve denizcilik güzergâhlarına ev sahipliği yapmaktadır. Her yıl yaklaşık 100.000 gemi bu sulardan geçiş yapmaktadır (Venkatshamy, 2013: 17). Böylesi bir bölgenin deniz haydutlarına hedef olması doğaldır.

Tarihsel güvenlik tehditlerinin üzerinde Hint Okyanusu bölgesinde ortaya çıkan 21'inci yüzyılın gelenek dışı alışılmadık zorlukları sadece Hindistan'ın deniz güvenliğini (26 Kasım Mumbai saldırıları) tehdit etmiyor, bölgedeki deniz yollarının emniyet ve güvenliğini geliştirme görevini manevi ve hukuki olarak dayatmaktadır (Upadhyaya, 2014: 175).

Coğrafi konumunun bir sonucu olarak, bölgede istikrar ve huzurun sağlanması Hindistan'ın güvenlik stratejisi düşüncesinin temelinde yer almaktadır (Venkatshamy, 2013: 18). Hint Okyanusu bölgesine kıyısı olan 36, iç bölgelerinde (Hinterland) ülkeyi içermektedir (Venkatshamy, 2013: 19).

2019 yılının ilk üç aylık döneminde Hindistan kıyılarında yaşanan deniz haydutluğu olayları Şekil 14'te sunulmuştur.

**Şekil 14:** 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Hindistan Kıyılarında Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019).

Deniz haydutluğu problemine karşı sürdürülebilir bir çözüm için; fakirliğin azaltılması/giderilmesi, sosyal ekonomik tedbirlerin hedeflenen meşru yönetimi yeniden canlandırılması, Somali ekonomisinin gelişmesi için deniz haydutluğuna bağlı geçim anlayışının azaltılması maksatlı bir girişim üzerine tartışılması gerekmektedir (Venkatshamy, 2013: 20).

Şekil 14'deki harita incelendiğinde, 01.01.2019 ile 01.04.2019 tarihleri arasında, ICC'a rapor edilen sadece bir deniz haydutluğu olayı göze çarpmaktadır.

### 1.3.3.2. Endonezya

Pasifik ve Hint Okyanuslarını ve Asya ve Avustralya kıtalarını birbirine bağlayan Endonezya, hem avantajlı hem de savunmasız bir konuma sahiptir. Bu savunmasızlık, sularından çok miktarda geminin geçmesine bağlı olarak çevre kirliliği

ve doğal kaynakların etkilenmesi ve denizde güvenlikle ilgili tehditlerdir (Buntoro, 2009: 124).

Limanların güvenliği Endonezya'nın ulusal güvenliği ve ekonomik gelişimi için son derece önemlidir (Sciascia, 2013: 182).

Endonezya sularında; deniz ticareti, deniz iletişimi ve denizcilikle ilgili diğer konularda faaliyet gösterilmektedir. Bu bölgede en az 6 dar geçit bulunmaktadır. Bunlar, Malakka, Singapur, Sunda, Lombok, Makassar ve Ombai-Wetar Boğazlarıdır. Bu suyollarının deniz ticaretindeki önemli rolleri, bölgede ekonomik güvenliğin, barışın ve istikrarın sağlanması açısından Endonezya'nın stratejik önemini artırmıştır (Buntoro, 2009: 124).

Yukarı sayılan Endonezya sınırlarındaki 6 kritik suyolunu kullanan ülkeler ve gemiler, kullandıkları bu bölgelerin getirdiği mali yükleri karşılamak ve bu suyollarının emniyet ve güvenliğini sağlamak için bu sulardan geçişleri için bir mali değer ödemek durumundadır (Buntoro, 2009: 131). Adı geçen önemli suyolları ve SÖDGG transfer noktaları Şekil 15'te gösterilmiştir.

**Şekil 15:** 2017 Güneydoğu Asya Bölgesi SÖDGG Transfer Noktaları ve Ana Suyolları.



Kaynak: OBP (Oceans Beyond Piracy), The State of Maritime Piracy Annual Report 2017.

2012-2017 yılları arasındaki 5 yıllık dönemde, 406 saldırı ile deniz haydutluğu saldırılarında ilk sırada yer almıştır. 2013-2015 arası dönemde yıllık yaklaşık 100

saldırı olurken bu sayı 2016-2017 yıllarında neredeyse yarıya düşmüştür. (Tumbarska, 2018: 20).

2016-2017 yıllarında Endonezya’da yaşanan deniz haydutluğu olayları önceki birkaç yılla mukayese edildiğinde düşüş gösterirken, Gine Körfezi bölgesinde yaşanan saldırılar iki katından daha fazla artış göstermiştir (Tumbarska, 2018: 21).

Takımadalardan oluşan ülkelerin yön bulma sistemleri, sahip olduğu bütün deniz alanında bulunan hatlarla irtibatını sağlayacak yeterlilikte ve bu alandaki gemilere ulaşabilir konumda olması gerekmektedir. Endonezya’nın durumu mali kaynaklarının önemli bölümünü, sahip olduğu deniz alanında iletişimini ve hâkimiyetini sağlamak için bu sistemde kullanılacak cihazlara ve bunların bakımına ayırmak durumundadır. Ancak Endonezya için mevcut imali kaynaklarıyla bu maliyeti karşılamak oldukça zordur (Buntoro, 2009: 123).

Endonezya gibi ülkelerde seçimler ve deniz haydutluğu arasında bir bağ kurulmuştur (Daxecker ve Prins, 2016: 391).

Endonezya bölgesinde devlet tarafından işletilen limanların güvenliği için anlaşma yapılan ve kısmi olarak askeri güçlerle bağlantılı olan özel şirketler zaman zaman yasadışı faaliyetlere karışmaktadırlar. Bu şekilde bölgenin limanlarında güvenliğin gerekli seviyeye getirilmesi mümkün görünmemektedir (Sciascia, 2013: 182).

Devlet başkanı seviyesinde gündeme getirilmesi, deniz güvenliğinin ve önemini giderek daha fazla tanınmasına imkân sağlamıştır (Chapsos ve Malcolm: 2017: 183).

Güneydoğu Asya bölgesinde yer alan Endonezya’nın, adalardan oluşmuş bir devlet olması, halkın geçimini çoğunlukla denizcilikle ilgili faaliyetlerden sağlaması ve yolsuzluk vb. olayların sıklıkla yaşanması gibi sebeplerden dolayı deniz haydutluğu saldırılarının fazla olduğu değerlendirilebilir.

2019 yılının ilk üç aylık döneminde Endonezya ve çevresinde yaşanan deniz haydutluğu olayları Şekil 16’da gösterilmiştir.

**Şekil 16:** 01.01.2019 ile 01.04.2019 Tarihleri Arasında Güneydoğu Asya Bölgesinde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları Haritası.



Kaynak: [www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map](http://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map) (01.04.2019).

#### 1.4. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI GELİŞTİRİLEN İNİSİYATİFLER

Deniz güvenliği ile ilgili konular genellikle hükümet sorumlulukları ve devlet yetkilerinin sarih sınırlarını aşan bir konumdadır. Açık denizler; üzerindeki hâkimiyetin paylaşıldığı, herhangi bir ülkenin diğerinden fazla sahip olmadığı uluslararası çevre olarak tanımlanmaktadır (Bueger ve Edmunds, 2017: 1301).

Deniz Güvenliği özel alanında kapasite inşasının önemi genellikle Avrupa Birliği (European Union EU), Birleşmiş Milletler (the United Nations UN) ve Amerika Birleşik Devletleri (the United States US) tarafından kabul edilmektedir (Lindskov Jakobsen, 2017: 237).

Uluslararası toplum tarafından gerçekleştirilen barışa destek operasyonları kavramı 19. yüzyılda, ‘güç dengesi’ döneminde ortaya çıkmıştır. Çeşitli karşılıklı anlaşmaların yanı sıra, Avrupa devletleri kölelik ve deniz korsanlığını yıldırmak, suyollarını kontrol etmek ve posta ve haberleşme hizmetlerini artırmak için ortak güvenlik kodlarını, kurumlarını ve ticaret rejimini kurmuşlardır (Özerdem, 2013: 65).

Bugün Somali açıklarında dünyanın her yerinden pek çok devletin donanmalarının katıldığı devam eden birkaç operasyon bulunmaktadır. Her operasyonun farklı bir görev tanımı, farklı hukuki çerçevesi ve farklı kabiliyetleri vardır. Bazı devletler NATO ve AB gibi bir uluslararası örgütün operasyonunda görev alırken Çin, Rusya, Hindistan ve Pakistan gibi diğer ülkeler bireysel olarak hareket etmektedirler. ABD ve Danimarka gibi ülkeler ise çokuluslu koalisyonlar şeklinde operasyonlara katılmaktadırlar. Bütün uluslara ait savaş gemileri bölgeye deniz haydutluğu ile mücadele için gönderilmiş olsalar da bazı devletler sadece kendi gemilerini korumaya odaklanmaktadırlar (Batır, 2011: 226).

Tüm devletler uluslararası işbirliğine katılmalı ve katkıda bulunmalı, katılmayanlar teşvik ve ikna edilmelidir. Uluslararası işbirliği yanında bölgesel işbirliği de teşvik edilip girişimler başlatılmalıdır (Evin, 2012: 148).

Geliştirilen inisiyatiflerin büyük bölümü salt askeri tedbirlere dayanmaktadır. Bu çerçevede askeri kuvvet karşısında belirli bir düzen ve tertipte hareket etmeyen, dağınık ve rastgele yöntemler kullanan, kullandığı deniz araçlarının cinsi, kapasitesi, sürati kestirilemeyen, silah ve teçhizatında bir standart bulunmayan bir düşmana karşı mücadele beklenmektedir. Ancak bu orantısız güç karşısındaki belirsiz düşmana karşı zaman zaman çaresiz ve hantal kalabilmektedir. Askeri gemilerin korsanların ve deniz haydutlarının çoğunlukla kullandığı küçük ebatlı azami 8 ile 10 kişi kapasiteli sürat teknelerinin manevra yeteneklerine karşılık vermesi olanaksızdır. Ayrıca askeri koruma sağlandığı dönemde bazı transit koridorlarda korumalı konvoy halinde geçişlerde bu korumalı konvoylardan gemilerin kaçırıldığı bilinmektedir.

Yakın geçmişte korsanlık ve deniz haydutluğuna karşı alınan askeri tedbirlerin tamamına yakınının gerek yüksek maliyetlerine rağmen düşük etkinlikleri ve gerekse manevra kabiliyetlerinin görece kısıtlı olması gibi sebeplerle tam ve üstün bir başarı yakaladığından söz etmek neredeyse olanaksızdır.

Korsanlık ve deniz haydutluğundaki bu muazzam artışa aşağıdaki şekillerde cevap verilmeye çalışılmıştır,

- a. Aden Körfezi'ne çokuluslu deniz görev kuvveti gönderilmesi ve gemi sahipleri ve mürettebatın saldırı kaynaklı risklerini azaltmak için korsanlık riskinin bulunduğu sularda normalden daha süratli seyretmeleri,
- b. Bazı gemilerin savunma amaçlı eklentilerle takviye edilmesi (dikenli tel, elektrikli tel ve Long-Range Acoustic Devices (LRADs) yaklaşık 300 metre mesafeye kulakta ağrı ve rahatsızlık oluşturan patlama benzeri ses dalgası yayan cihazlar) gibi (Fitzsimmons, 2013: 85).

LRIT (Long Range Identification and Tracking of Ships) Uzak mesafeden gemileri tanımlama ve Takip Sistemidir (Keskin ve Kum, 2012: 48). Aralık 2010'dan itibaren LRIT sistemi NATO ve EUNAVFORCE gibi askeri birimlerin kullanımına da açılmıştır. Bu kararın alınmasında Aden Körfezi ve etrafındaki korsanlık faaliyetleri etkili olmuştur. Adı geçen güvenlik güçleri, tehlikeli olarak belirlenen bölgelere giren bütün gemileri ücretsiz olarak takip etme imkânına sahiptir. Üye ülkeler istemezler ise güvenlik güçleri ile gemi bilgilerini paylaşmama imkânına sahiptir, ancak genelde bütün ülkeler güvenlik güçleri ile ortak hareket etmektedir (Keskin ve Kum, 2012: 54-55).

Genel olarak bugüne kadar gerçekleştirilen çokuluslu deniz operasyonlarını değerlendirdiğimizde Dünya Gıda Programı için insani yardım taşıyan gemilerin korunması olarak başlayan süreç yıllar geçtikçe deniz haydutları ile daha etkin bir mücadele halini almış, BM Güvenlik Konseyi'nin kararları ve operasyona katılan ülkelerle bölge ülkeleri arasında yapılan anlaşmalarla hukuki çerçevesi de hazırlanmıştır (Batır, 2011: 235).

Uluslararası toplumun deniz haydutluğu meselesine cevabı çok yönlü olmuştur (Petrig, 2013: 667). Uluslararası toplum tarafından, Somali deniz haydutluğuna karşı izlenen farklı politik hedeflere göre farklı girişimlerde ve teşebbüslerde bulunulmuştur. Deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik 5 strateji öne çıkmaktadır. Bunlar; koruma ve caydırma, kanuni yaptırım, kapasite inşası, güvenlik ve istikrar sağlama ile parasal/mali suç şebekelerini ortaya çıkarmaktır (van Ginkel ve Landman, 2012: 727).

Deniz haydutluğu ile ilgili bilgilerin temel kaynağını, 1992 yılından beri Malezya'nın Kuala Lumpur şehrinde konuşlanan Piracy Reporting Centre oluşturmaktadır. Bu kurumun temeli, IMB bağı olarak 1981 yılında odak noktası her türden deniz suçu ve yasa dışı eylem ile mücadele etmek maksadıyla kurulan ICC (International Chamber of Commerce)'dir. Yöntem olarak, gönüllülük temelinde deniz haydutluğu saldırılarının sayısının kaydedilmesinde özel kaynaklara güvenilmektedir. Bölgesel ve coğrafi bir bakış açısından, bütün dünyayı kapsayan bir yapıya dönüşmüş ve gerçek eş zamanlı bilgi sağlayarak, deniz polisine veya deniz haydutluğu mağdurlarına ve kurbanlarına destek sağlamıştır. Böyle bir sistemin hem avantajları, hem sınırlılıkları vardır. Güvenlikle açısından bilgi sahibi olmak ticari bir kazanç sağlayabilir. Ancak sadece doğru kullanıldığında bu gerçekleşebilir. ICC 1992 yılında kurulduğunda uzun vadeli bir proje değildi. Dahası, tarihi ve sosyal içerikleri görmezden gelerek sadece rakamlar üzerine yoğunlaşmıştır. ICC, halkın erişimine ve akademisyenler tarafından karşılaştırmalı mukayeseye açık değildir (Pérouse de Montclos, 2012: 532).

22 Ağustos 2008 tarihinde Aden Körfezi'nde ticari gemilere yönelik deniz haydutluğu saldırılarının cesaretini kırmak maksadıyla bir Uluslararası Tanınmış Geçiş Koridoru (International Recognized Transit Corridor – IRTC) kurulmuştur. Bu koridor esasında Aden Körfezi'nin kuzeyinden geçerek olabildiğince Somali kıyılarına kadar uzanmaktadır. Bu rota donanma kuvvetlerinin kendi kaynaklarına yoğunlaşmasına imkân vermektedir ancak üç kusuru vardır. Bunlar; deniz haydutlarına, saldırılarında Yemen kıyılarını kullanma izni vermesi, deniz haydutlarının teknelerine ve balıkçı botlarına uzaklaşmalarının söylenmesinin zor olduğu balıkçılık alanlarını çapraz şekilde kesmesi ile doğuya ve batıya giden trafikler arasındaki çatışma ve çarpışmaları önlemek için hiçbir şey yapmamasıdır. Bu meselelerin üstesinden gelmek için IRTC güneye taşındı ve trafik akışını ayırmıştır (Sluiman ve de Koning, 2010: 131).

NATO, 2009 yılından itibaren Somalili deniz haydutlarıyla mücadele konusunda da adımlar atmış ve bu tehdit unsuruna yönelik yürütülen operasyonlara katılmıştır (Karabulut, 2014: 40).

Uluslararası barış ve güvenliği sağlama konusunda önemli bir aktör olan NATO, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nda deniz haydutları ile mücadele konusunda

üç önemli askeri operasyon düzenlemiştir. Bunlar; Allied Provider Operasyonu, Allied Protector Operasyonu ve Ocean Shield Operasyonu'dur (Çalık, 2017: 425).

Avrupa Birliği'nin hali hazırda Somali ve Afrika Boynuzuna kapsamlı yaklaşımı, bu koşullarda düzenli izlenemeyecek ve sonu getirilemeyecek teknokrat güvenlik odaklı bir yolu esas alan bir çerçeve içinde ele alınmaktadır. Deniz haydutluğu bu stratejinin son yıllarda öne çıkmış küçük bir parçası ancak Somali halkında suçluluk gibi desteklenen ve şu anda çözülmesine ihtiyaç duyulan ve Avrupa Birliği'nin Afrika Boynuzunda yalnızca güvenliği hedeflemekten öte, mücadeleyi anlamlı ve tutarlı karaya oturtulmuş bir gelişim programıyla sürdürmesi de dâhil pek çok temel konular mevcuttur (Winn ve Levis, 2017: 12).

2013 yılının ilk 3 aylık dönemindeki güncel deniz haydutluğu saldırıları ve saldırı teşebbüsleri, son 11 yılın en düşük seviyesine ulaşmıştır (Van Hespren ve Barros, 2013: 10). 2008 yılından 2017 yılı sonuna kadar yaşanan deniz haydutluğu saldırıları Tablo 2'de sunulmuştur. 2018 yılına ait veriler tezin tamamlandığı dönemde henüz yayınlanmadığı için çizelgeye dâhil edilememiştir.

**Tablo 2:** 2008-2017 Yılları Deniz Haydutluğu Saldırıları.

|                     | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Saldırı ve Teşebbüs | 282  | 306  | 406  | 489  | 544  | 341  | 298  | 291  | 303  | 221  | 203  |
| 1984'ten beri       |      | 4821 | 5227 | 5716 | 6260 | 6569 | 6752 | 7043 | 7346 | 7567 | 7770 |

Kaynak: IMO (2008-2017) verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Kasım 2016 tarihinde Avrupa Komisyonu okyanusların geleceği üzerine yapılacakları içeren, etkili yönetimleri sürdürülebilir çerçevede desteklemek için 50 anahtar faaliyetten oluşan yeni bir yol haritası için mutabakata varmıştır. Bu stratejik resmi politika belgesinde, etkin bir güvenlik çerçevesi oluşturmanın önemi ve deniz yaşam alanını korumaya yönelik olarak bölgesel/uluslararası güvenlik işbirliğini artırmanın önemi açıkça belirtilmiştir (Mazaris, 2017: 174).

Birçok çeşitli aktör deniz haydutluğunu tanımlamaya çalışmaktadır. Avrupa Birliği ve ABD, Aden Körfezi ve Somali Havzası'nda devriye görevi icra etmek için

bir birlerinden ayrı çokuluslu deniz görev kuvvetleri oluşturmuşlardır. Rusya, Çin, Japonya, Hindistan ve diğer ülkeler deniz kuvvetlerini kendi gemilerini korumak amaçlı bir çabayla bölgeye sevk etmişlerdir. The International Criminal Police Organization (INTERPOL) korsanlık ve deniz haydutluğu suçlarına ait kanıt inceleme süreçleri ve uluslararası standartlar geliştirilmektedir (Struett, Nance ve Armstrong, 2013: 100).

Ticari gemilerin deniz haydutluğuna karşı korunması için askeri olmayan koruyucu tedbirlere cevap olarak oluşturulan “Güç kullanımı ile ilgili uluslararası bir denizcilik kuralları düzenleme modeli 100 kural”; durumsal farkındalık sağlamak, gemiler özelinde kaptanlar ve gemide idareci konumunda bulunan kaptandan sonraki diğer personelin alabileceği karşı tedbirlerden mali yönden en verimli olanı seçmelerine yardımcı olmak ve saldırılardan kaçınmak, caydırmak ve savunma yapmak için uygun hareketleri açıklayan bir rehberdir (Şeker, 2016: 121).

Herhangi bir günde 16 kadar askeri gemi Aden Körfezi’nde ve Hint Okyanusu’nda deniz haydutluğuyla mücadele faaliyeti için Almanya’nın 10 katı büyüklüğünde bir alanda devriye görevi icra etmek için hareket edebilmektedir. Bu askeri varlık, deniz haydutluğu saldırılarını bozguna uğratmaktaki göreceli başarıyla ilgili olabilmektedir. Bununla birlikte bu operasyonlar için devasa harcamanın miktarı, 2011 yılında 1,25 milyar USD olmuştur ve deniz haydutluğunun yaşandığı alanın sürekli genişlemesi, durumda aslında başlangıca göre bir değişme olmadığını ve durumun devam ettiğini, hatta daha da gelişme eğiliminde olduğunu, hükümet kaynaklarındaki bu para akışının sürdürülemez olduğunu muhtemelen kanıtlayacaktır. Dahası, günümüz deniz haydutlarının çok geniş bir hareket alanına sahip olması, askeri devriyelerin, deniz haydutluğu saldırıların başarılı olmasını önlemek için nadiren el altında olacağı ve güvenlik açığı oluşacağı anlamına gelmektedir (Priddy ve Casey-Maslen, 2012: 839).

Deniz haydutluğunun dünya genelinde yıllara göre maliyeti Tablo 3’te sunulmuştur.

**Tablo 3:** Deniz Haydutluğunun Yıllara Göre Maliyeti.

| Maliyetler                                                    | Milyon USD |         |         |       |         |         |         |
|---------------------------------------------------------------|------------|---------|---------|-------|---------|---------|---------|
|                                                               | 2011       | 2012    | 2013    | 2014  | 2015    | 2016    | 2017    |
| ÖDGŞ ve SÖDGG Maliyeti                                        | 1.300      | 1.110   | 1.389   | 1.200 | 815     | 1.072   | 659,8   |
| Güvenlik Teçhizatı Maliyeti                                   |            |         |         |       | 9,4     | 10,5    | 14,1    |
| Hızlanma Maliyeti                                             |            |         |         |       | 272     | 533,3   | 758,7   |
| Askeri Operasyonlar Maliyeti                                  | 1.270      | 1.090   | 1.359   | 805   | 599,6   | 716     | 290,8   |
| Deniz Haydutluğuna Karşı Oluşturulan Organizasyonlar Maliyeti | 21,3       | 24,1    | 51,6    |       | 49,7    | 19,4    | 260,8   |
| Yargılama Maliyeti                                            | 16,4       | 14,9    | 12,2    |       | 7       | 6,5     | 6,2     |
| Fidye Maliyeti                                                | 159,6      | 31,8    | 23,2    |       |         |         |         |
| Sigorta Maliyeti                                              | 635        | 807     | 226     | 865   | 121,6   | 111,9   | 89,8    |
| Ek İşgücü Maliyeti                                            | 195        | 472     | 471,2   |       | 90,5    | 180,2   | 189     |
| Çalınan Kargo ve Kişisel Mallar Maliyeti                      |            | 68      | 20      |       | 9,6     | 5,4     | 7,7     |
| Yaklaşık Toplam                                               | 3.597,3    | 3.907,8 | 3.828,2 | 2.870 | 1.974,4 | 2.655,2 | 2.276,9 |

Kaynak: Oceans Beyond Piracy (2012-2017) verileri kullanılarak oluşturulmuştur. 2018 yılı dâhil edilememiştir. (OBP, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017).

Ticaret gemileri sahipleri ile deniz haydutları arasındaki kavga çoğunlukla içtihat oluşturmakta ve açık denizlerdeki bu kanunsuz suç faaliyeti ile mücadele etmek için daha büyük deniz kuvvetinin tanzim edilmesi amacıyla; devletler, krallıklar ve imparatorluklar gibi daha büyük çapta aktörler arasında daha büyük siyasi ittifaklar oluşmasına neden olmaktadır (Sörenson ve Widden, 2014: 399).

Askeri ve sert güç kullanılan inisiyatiflerin yanında hukuki düzenlemeler de göze çarpmaktadır. Bunların belki de en önemlisi güvenliğe yönelik yeni düzenlemeler içeren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenli Kodu (ISPS Code) standartlarıdır. 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'ne yönelik terör saldırılarında sonra dünyada köklü değişiklikler geçiren güvenlik algısının bir yansıması olarak da görülebilir. Denizde ve denizden gelebilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla denizcilik sektörüne bazı düzenlemeler getirmiştir.

ISPS kodun hedefi, güvenlik tehditlerini tespit etmek, uluslararası ticaret yapan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerine karşı önleyici tedbirler almak için uluslararası işbirliği ve koordinasyon sağlamak, denizde güvenliği sağlamak için görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek, güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin şekilde toplanmasını ve bilgi alış verişini sağlamak, değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket etmek amacıyla plan ve prosedürler hazırlamak amacıyla güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji temin etmek, denizlerde güvenliği tesis etmek için uygun ve yeterli tedbirlerin alınmasının sağlayacak gerekli ortamı sağlamaktır (ISPS Code, 2002: 1).

ISPS kod daha çok terör tehdidine karşı hayata geçirilmiştir. Kod kapsamında hazırlanan planların, deniz haydutlarınca geliştirilen yeni saldırı yöntem ve tekniklerine karşı zaman zaman çok etkin olamadığı görülmektedir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak SÖDGG kullanımında bir atış görülmüştür.

#### **1.4.1. Enduring Freedom Operasyonu / Combined Task Force 150**

Enduring Freedom (Sürekli Özgürlük) Operasyonu ABD ve müttefikleri tarafından 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen saldırılara bir karşılık olarak gerçekleştirilen ve donanma boyutu da olan bir askeri misyondur. Terörizme karşı bir görev olarak planlandığından, görevin başlangıcında deniz haydutlarına karşı harekete geçmek gibi bir niyet yoktu. Ancak Müşterek Görev Gücü 150'nin operasyon alanı Somali açıklarını da kapsamaktadır. Bu nedenle donanma birimleri bölgede operasyon halindeyken birkaç deniz haydutluğu olayı ile karşı karşıya gelmişlerdir (Batır, 2011: 227).

Korsan krizinin şiddetinin artmasıyla Somali sularındaki saldırılar önceki yıllara göre neredeyse iki katından fazla hale geldiğinden hükümetler ve özel sektör bu probleme bir çözüm bulmaya çalışmışlardır. Özel sektörden farklı olarak, deniz haydutluğu saldırılarına karşı, Aden Körfezi'nin doğu-batı koridoru boyunca devriye görevi ifa etmek üzere çokuluslu deniz görev kuvveti kurulmuştur. Deniz güvenliği devriye bölgesi ile müşterek görev kuvveti gemileri bir güzergâhta devriye görevi icra ederken, uçakların da Combined Task Force 150 tarafından sağlanması planlanmıştır (Cullen, 2008: 15).

Bu müşterek görev gücüne katılım isteğe bağlı olmakla birlikte katılan üye ülkelerin her birinin 4 ile 6 aylık sürelerde hizmeti sonrası tekrarlanan bir döngüye sahiptir. İçlerinde; Avustralya, Kanada, Danimarka, Fransa, Almanya, İtalya, Güney Kore, Hollanda, Yeni Zelanda, Pakistan, Portekiz, İspanya, Singapur, Türkiye ve İngiltere'nin de bulunduğu birçok üye ülkenin ortak özelliği bölge dışından aktörler olmalarıdır (Collins, 2013: 96)

#### **1.4.2. Combined Task Force 151**

Deniz haydutları ile doğrudan mücadele eden çok uluslu deniz gücüne örnek Birleşik Görev Gücü 151 (Combined Task Force)'dir (Batır, 2011: 226).

Combined Task Force 151 2009 yılı Ocak ayında seyir serbestisini korumak ve Afrika Boynuzu bölgesindeki denizlerde düzeni sağlamak için kurulmuştur. Müşterek deniz kuvveti 25 ülkenin katılımıyla yürütülmüştür (Ischebeck-Baum, 2013: 89).

Somali'de gittikçe artan korsanlık, en azından diğer ülkeleri stratejik olarak sıkıntıya sokmuştur. ABD donanması kara ve hava unsurlarıyla U.S. Merkez Kuvvetler Komutanlığı emrine Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nda korsanlığa karşı devriye faaliyetleri yürüten Combined Task Force 151 harekâtının ana bileşeni olmak ve nüvesini teşkil etmek üzere görevlendirilmiştir. Bu faaliyetlerini NATO komutasındaki Operation Open Shield ve Avrupa Birliği'nin Operation Atalanta harekâtları ve Somali merkezli korsanlıktan ticari olarak muzdarip olan Çin, Hindistan, Japonya, Malezya, Türkiye ve Rusya da dâhil olmak üzere diğer ulusların donanmaları ile eşgüdümlü olarak yürütülmesi planlanmıştır (Stevenson, 2010: 30).

2008 yılından itibaren Aden Körfezi ve Somali'nin doğu kıyılarında korsanlık faaliyetlerinin benzeri görülmemiş şekilde artması, ABD öncülüğünde Müşterek Görev Gücü 151 (Combined Task Force 151), EU ve NATO tarafından, modern tarihte açık denizlerde devriye görevi ve şüpheli korsanların yakalanması için oluşturulmuş en büyük korsanlık karşıtı filolardan biri olmuştur (Obuah, 2012: 40).

Operasyonun amaçlarından birisi, Kenya'da deniz haydutlarını yargılamak üzere kurulan mahkemelerin başarıya ulaşmasını sağlamaktır (Çalık, 2017: 427).

Operasyonun başladığı Ocak başından Mart 2009 sonuna kadar görev gücü 117 şüpheliyi yargılanmak üzere Kenya makamlarına teslim etmiştir (Batır, 2011: 233).

Operasyonun hukuki dayanağı BM Güvenlik Konseyi'nin 1816, 1838, 1846, 1851, 1897 ve 1918 sayılı kararlarıdır (Batır, 2011: 233). Bu nokta deniz haydutluğunun, BM Güvenlik Konseyi'nin konuya müdahil olması gerekliliğinin artık göz ardı edilemeyecek boyuta ulaştığını göstermesi açısından oldukça önemlidir.

Operasyonun amacı Kenya mahkemelerindeki ceza yargılamasının başarıya ulaşması olduğu için operasyona katılan gemilerde hukukçulardan oluşan ekipler ve yasa uygulayıcılarının da bulunması gerekmektedir. Bu nedenle gemilerde ABD Sahil Güvenliğine mensup yasa uygulayıcıları alınmış ve bu kişiler bir şüphelinin gözaltına alınabilmesi için yeterli delilin olup olmadığını inceleyerek ve dava dosyalarını Kenya makamlarına devretmek üzere hazırlamışlardır (Batır, 2011: 233).

#### **1.4.3. Operation Malindo (Malezya, Endonezya, Singapur)**

Korsanlık, Malezya, Singapur ve Endonezya arasında yer alan Malakka Boğazı'nda 1990'lı yıllarda ciddi bir problem olarak yeniden ortaya çıkmıştır. Dünya ticaretinin hacimsel olarak %90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır, bunun %40'lık kısmı Japonya ve Çin'e giden Orta Doğu petrolleri de dâhil olmak üzere Malakka Boğazı'nı kullanarak taşınmaktadır. 2004 yılından itibaren korsanlık ciddi bir artış gösterince United States Regional Security Initiative (USRSI) kıyı şeridindeki ülkelerin iç kesimlerine United States Special Forces (USSF) kuvvetlerini yerleştirerek bunlarla birlikte müşterek hareket edilmesini istemiştir. Korsanlıktan etkilenen Malezya, Singapur ve Endonezya ile USSF katılımıyla müşterek bir operasyon olan Operation Malindo Temmuz 2004 tarihinde başlamış ve ABD dışındaki ülkelerin her birinin 7 gemi sağlamasıyla halen devam etmektedir (Bellamy, 2011: 79).

#### **1.4.4. Operation Atalanta (EUNAVFOR 4 Somalia)**

Atalanta Operasyonu, Somali kıyıları ve Aden Körfezi'ndeki korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadele etmek için 2008 yılı Aralık ayında başlamıştır (Riddervold, 2011: 386).

2008 yılında, Avrupa Birliği Operation Atalanta olarak da bilinen, EUNAVFOR 4 Somalia olarak isimlendirilen korsanlık karşıtı operasyonu teşkil için

görüş birliğine varmıştır. Operasyon, bir yıl olarak planlandı ve başlangıç maliyeti 8,3 milyon Euro idi. Kızıldeniz'in güneyi, Aden Körfezi, Somali Havzası ve Seyşeller'i de içine alan Hint Okyanusu'nun bir bölümünü kapsayan bir alanda uygulamaya konulmuştur (Winn ve Levis, 2017: 7). EUNAVFOR operasyonlarının alanı, Kızıldeniz'in güneyi, Aden Körfezi, Hint Okyanusu'nun bir bölümünden oluşmaktadır. Bu alan şu anda Seyşeller'i de içine almış ve Akdeniz kadar büyük bir alan haline gelmiştir (Tsilis, 2011: 9).

NATO'nun Allied Provider Operasyonu esas olarak Dünya Gıda Programı gemilerini korumaya odaklanmışken AB'nin Atalanta Operasyonu daha çok deniz haydutluğu ile mücadele görevleri içermektedir. 08 Aralık 2008 tarihinde Avrupa Konseyi 12 aylık bir süre için Avrupa Deniz Gücünü (EUNAVFOR) Somali açıklarında deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi ve bastırılmasına katkıda bulunmak üzere görevlendirmiştir (Batır, 2011: 230).

EU ATALANTA NAVFOR görevi ile Avrupa Birliği Uydu Merkezi (EUSC) destekli hizmetlere dayalı görevlerde bir artış yaşandı. Uzay araçlarının deniz güvenliği için kullanımı siyasi gündeme taşınmıştır (Remuss, 2010: 124).

EUNAVFOR – Operation Atalanta, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 2008 tarihli ve 1814, 1816, 1838 ve 1846 sayılı resmi kararları uyarınca icra edilen Avrupa Birliği'nin ilk deniz operasyonudur (Tsilis, 2011: 9).

Atalanta Operasyonu'nun amacı;

1. Dünya Gıda Programı (WFP), insani yardım ve AMISOM gemilerini korumak.
2. Savunmasız denizcilik endüstrisini korumak.
3. Korsanlık ve silahlı soygun faaliyetlerini caydırma, engelleme ve baskı altına almak.
4. Somali kıyılarındaki balıkçılık faaliyetlerini izlemek ve görüntülemek olarak belirlenmiştir. (Tsilis, 2011: 9).

Operasyona odaklanmak için EUNAVFOR'a, tutuklama, gözaltına alma, şüpheli görülen veya kendilerine teslim edilmiş kişileri transfer etme yetkisi verilmiştir. Aynı zamanda korsan gemilerine ve korsanlar tarafından kaçırılmış gemilere de yükleri üzerinde olsa dahi el koyma yetkileri de mevcuttur (Tsilis, 2011: 9).

Atalanta Operasyonu Aden Körfezi'nde ve Hint Okyanusu'nda deniz haydutluğu ile mücadelede etkin bir güç olduğunu kanıtlamıştır. Dünya Gıda Programı ve AMISOM'un lojistik gemilerini korumada büyük başarı göstermiş, bu gemilerden hiçbiri deniz haydutlarının eline düşmemiştir (Batır, 2011: 231).

Atalanta Operasyonu'nun kapsamı 2012 yılında genişletilerek, deniz haydutlarına yönelik düzenlenecek kara harekâtları operasyon kapsamına alınmıştır. 2012 yılına kadar yalnızca deniz harekâtları yürüten Atalanta Operasyonu, o tarihten bu yana Somali topraklarında kara harekâtları da düzenleyebilecektir. Fakat kara operasyonlarının kapsamı sınırlandırılmıştır. Operasyon alanı yalnızca kıyıda iki kilometre içeriye kadar bir bölgeyi kapsamakta ve operasyon temel olarak, havadan yapılan saldırılarla deniz haydutlarına ait depo tankları, botlar ve telsiz şebekeleri gibi altyapı araçlarını yok etmeyi hedeflemekte, karadan yapılacak askeri operasyonları kapsam dışında bırakmaktadır (Çalık, 2017: 426).

2010 yılından itibaren EUNAVFOR, Dünya Gıda Programı gemilerini korumak için zaman zaman Gemi Koruma Timlerini kullanmaktadır ve AMISOM askerlerini Gemi Koruma Timi olarak eğitmektedir (Petrig, 2013: 669-670).

#### **1.4.5. Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri (People's Liberation Army Navy) (PLAN)**

2009 yılı Ocak ayında, Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri'nden 2 destroyer ve bir destek gemisi Somali kıyılarında korsanlık ve deniz haydutluğuna karşı bir operasyona başlamıştır. Bu mütevazı görev gücünün amacı, Aden Körfezi'nin korsanlık ve deniz haydutluğu ile kirlenmiş bölgelerinden geçen Çin ticari gemilerine koruma sağlamaktır. Ancak eşi görülmemiş bu yayılmanın, uluslararası güvenliğin bir destekçisi olarak ve keşif kabiliyetine sahip bir unsur olan Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri desteğini özellikle önemli politik ve ekonomik ilgi alanında bulunan ülkeleri barındıran Afrika'da sağlaması, Çin Halk Cumhuriyeti'nin uluslararası alandaki imajını parlatmak gibi stratejik etkileri de olmuştur. O zamandan beri Çin Halk Cumhuriyeti, bölgede devam eden devriye faaliyetlerinde 12'den fazla görev gücünün değiştirerek görevde tutmuştur (Pham, 2013: 87).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin ilgisinin, yabancı pazarlara erişimini ve kaynak (hammadde), ürün ve hizmet akışını sağlayan deniz hatlarını açık ve güvenli tutmayı güvence altına almak istediğini anlamak zor değildir (Pham, 2013: 93).

Pekin yönetiminin silahlı kuvvetlerini kullanması, arka planda oluşabilecek muhtemel dönüşümleri görmek ve ilaveten korsanlık karşıtı görevde Çin'in deniz kuvvetleri yeteneklerini sınamak için nadir fırsatlardan birini de sağlamaktadır (Lin-Greenberg, 2010: 213).



## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ**

#### **2.1. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI**

Paralı askerliğin tarihi, savaşın tarihi kadar eskidir. Özel askeri şirketlerin ise son on yıla özgü bir olgu ve gelecekte uluslararası güvenlik sorununun önemli bir parçasını oluşturacakları beklenmektedir. Bu şirketler, hakkında hala kesin rakamlar bulunmayan, sır dolu bir endüstrinin, gizli ilişkilerin düğümlendiği siyasi ve ticari ağların içinde varlık bulmaktadırlar (Çulha Zabcı, 2004: 22).

Kurumsal güvenlik taleplerinin gittikçe karmaşıklaşması; sosyologlar, kriminologlar, politika bilimi ile uğraşanlar, kanun ve hukuk yazımında faaliyet gösterenler ve uygulayıcılar tarafından daha fazla teorik ve ampirik araştırmaların yapılmasını gerekli hale getirmiştir (Walby ve Lippert, 2013: 202).

Ontolojik çerçevesini realist ve neo-realist kuramın çizdiği klasik güvenlik paradigması, realizmin temel argümanlarına paralel olarak devlet merkezli, ulusal güvenlik eksenli ve askeri güç odaklıdır (Sandıklı ve Emeklier, 2012: 5).

Realist kurama göre anarşi ve güvensizliğin süreklilik kazandığı bir uluslararası ortamda güvende olmanın tek yolu, güç ve kapasite artırımına gitmektir (Sandıklı ve Emeklier, 2012: 7).

Soğuk Savaş'ın sona ermesi, küreselleşme, teknolojik gelişmeler ve 11 Eylül 2001 saldırıları gibi olaylar bambaşka bir güvenlik anlayışı oluşturmuştur (Çıtak, 2017: 30).

Konjonktüre bağlı olarak zaman zaman genel bir uluslararası güvenlik tanımı çizilebilirken, dünya üzerinde birbirinden pek çok açıdan farklılaşan bölgelerin bulunması nedeniyle bölgesel güvenlik daha özel tanımlamaları gerektirebilmektedir. Çünkü her bölge için güvenlik tehditlerinin ve risklerinin farklı olduğunu ve temel sorunların aynı doğrultuda ele alınmadığını kabul etmek gerekmektedir (Çıtak, 2017: 43).

Egemen devlet anlayışının gelişmeye başlamasıyla, tehdit ve tehlikelerin devletlerin egemenliğine yönelik olduğu görüşü genel kabul görmüş ve uzun bir süre güvenliğin temelinde devlet var olmuştur (Çıtak, 2017: 29). Tehditlerin kapsamının

genişlemesi ilk aşamada ulus devletin, başa çıkmada zorluk yaşadığı ve küresel endişeler yaratan risklerin ve güvensizliklerin tam ortasında kalması sonucunu doğurmuştur (Çıtak, 2017: 35).

Tarihten günümüze devletlerin savaşlarda serbest piyasadan hizmet alımları olmuştur. Bu kapsamda Tablo 4'te Amerikan Devrimi'nden günümüze kadar geçen süreçte yaşanan savaş ve çatışmalarda kullanılan sözleşmeli sivil personelin askeri personele oranları gösterilmiştir. Yıllar geçtikçe ülkelerin askeri personeli yerine savaşlarda kullanılmak üzere farklı hizmetleri sözleşmeli yollarla temin ettiği görülmektedir.

**Tablo 4:** 1775 yılından Günümüze Savaş ve Çatışmalarda Sözleşmeli Personelin Askeri Personele Oranları.

| Savaş / Çatışma                      | Sözleşmeli Personel Sayısı | Askeri Personel Sayısı | Sözleşmeli Personelin Askeri Personele Oranı |
|--------------------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------------------------|
| Amerikan Devrimi                     | 1.500 (Yaklaşık)           | 9.000                  | 1/6 (Yaklaşık)                               |
| Meksika-Amerika Savaşı               | 6.000 (Yaklaşık)           | 33.000                 | 1/6 (Yaklaşık)                               |
| Amerikan İç Savaşı                   | 200.000 (Yaklaşık)         | 1.000.000              | 1 / 5 (Yaklaşık)                             |
| 1'inci Dünya Savaşı                  | 85.000                     | 2.000.000              | 1 / 24 (Yaklaşık)                            |
| 2'nci Dünya Savaşı                   | 734.000                    | 5.400.000              | 1 / 7 (Yaklaşık)                             |
| Kore Savaşı                          | 156.000                    | 393.000                | 1 / 2,5 (Yaklaşık)                           |
| Vietnam Savaşı                       | 70.000                     | 359.000                | 1 / 5 (Yaklaşık)                             |
| 1'inci Körfez Savaşı                 | 5.200                      | 541.000                | 1 / 104 (Yaklaşık)                           |
| Ruanda – Somali – Haiti Müdahaleleri | Kayıt Yok                  | Kayıt Yok              | -                                            |
| Balkan Müdahaleleri                  | 5.000 ila 20.000           | 20.000 (Yaklaşık)      | -                                            |
| Irak Savaşı                          | 95.461                     | 95.900                 | 1 / 1 (Yaklaşık)                             |
| Afganistan Savaşı                    | 112.092                    | 79.100                 | 1,42 / 1 (Yaklaşık)                          |

Kaynak: [www.acq.osd.mil/dpap/pacc/cc/history.html](http://www.acq.osd.mil/dpap/pacc/cc/history.html) (01.04.2019).

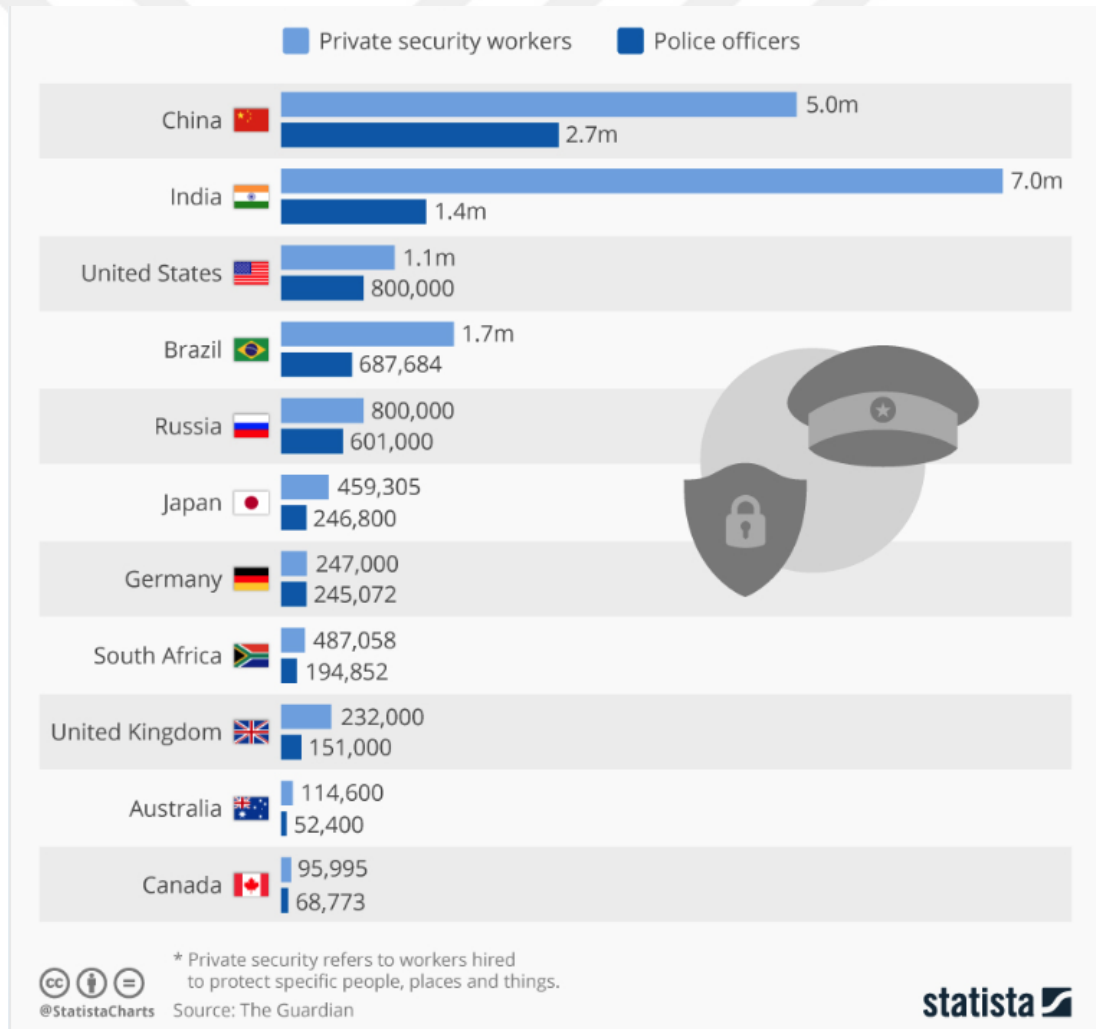
Güvenliğe olan ihtiyacın artması ve kamu kolluk güçlerinin etkisizliğinin sonucu olarak küçük güvenlik firmaları birleşerek küresel güvenlik endüstrisine egemen olan çok büyük uluslararası güvenlik şirketleri kurmuşlardır (Kumar, 2014: 356).

Uluslararası güvenlik kapsamında değerlendirilmesi gereken önemli bir kavram kolektif ya da ortak güveniktir (Çıtak, 2017: 45). Uluslararası sistemin anarşik yapısı çerçevesinde kavramsallaştırılan devlet merkezli ve askeri odaklı güvenlik

anlayışı, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve küreselleşme sürecinin etkisiyle birlikte yeniden ele alınmaya başlamıştır (Ağır, 2015: 99).

Ülkeler sadece askeri amaçlı olarak değil, başta polis teşkilatları olmak üzere kamu düzenini sağlayan kurumlarında da özel güvenlik hizmetlerinden yararlanmaktadır. Tablo 5'de 2017 yılında dünyanın çeşitli ülkelerinde görevlendirilen özel güvenlik personelinin polis miktarlarına oranları gösterilmiştir. Çalışmada, incelenen ülkelerin tamamında, 2017 yılında, özel güvenlik personeli sayısının polis miktarını geçtiği görülmektedir.

**Tablo 5:** 2017 Yılı Bazı Ülkelerde Özel Güvenlik Personeli ve Polis Miktarlarının Karşılaştırılması.



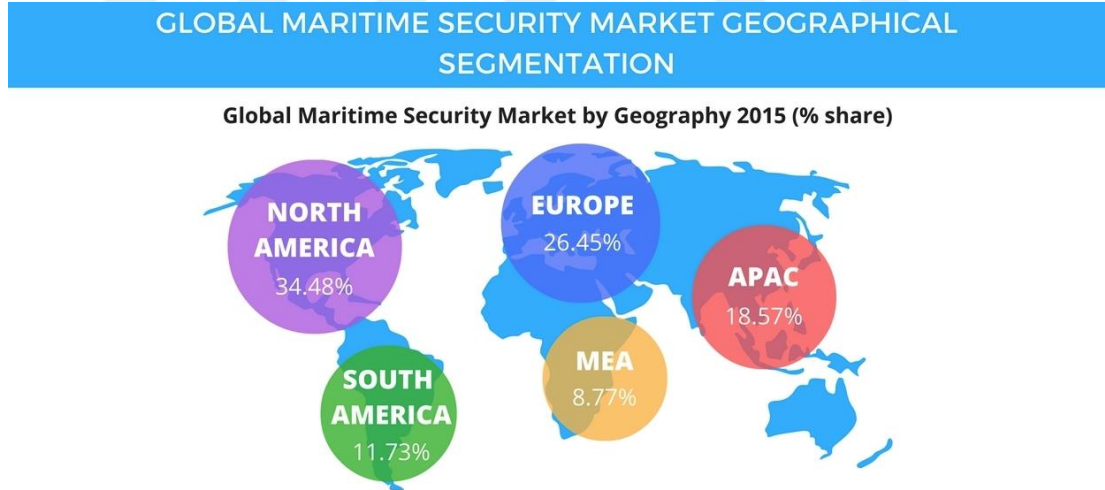
Kaynak: [www.statista.com/chart/10925/where-private-security-outnumbers-the-police/](http://www.statista.com/chart/10925/where-private-security-outnumbers-the-police/) (01.04.2019a).

Küreselleşme ile birlikte, devlet ve egemenlik kavramı dönüşüme uğramakta ve buna bağlı olarak, devletin eylemleri ve tercihleri, giderek kendi kontrolünün olmadığı veya sınırlı olduğu egemenlik ötesi alanlarda belirlenmektedir (Ağır, 2015: 100). ÖDGŞ ortaya çıkışı bu çerçevede şekillenmiştir. Devletlerin egemenlik alanları dışında veya zayıf devletlerin alanlarında ortaya çıkan deniz haydutluğu tehdidine karşı bir çözüm olarak ÖDGŞ sektörü, özel askeri ve güvenlik şirketlerinin bir alt unsuru olarak ortaya çıkmıştır.

Son 20 yılda, özel kişilerin sahibi olduğu ve askeri/güvenlik yapıları yükselişe geçmiş veya daha doğru bir ifadeyle yeniden ortaya çıkmıştır (Godfrey ve diğerleri, 2014: 106). Özel güvenlik, dünya çapında irili ufaklı boyutta on binlerce firmanın faaliyet gösterdiği yaygın bir sektör haline gelmiştir (van Steden ve de Waard, 2013: 294).

2015 yılı itibariyle dünya çapında küresel özel deniz güvenliği pazarının coğrafi dağılımı Şekil 17’de gösterilmiştir.

**Şekil 17:** 2015 Yılı Küresel Deniz Güvenliği Pazarı Coğrafi Dağılımı.



Kaynak: [www.businesswire.com/media/20161202005039/en/557901/5/Maritime\\_Security.jpg?download=1](http://www.businesswire.com/media/20161202005039/en/557901/5/Maritime_Security.jpg?download=1) (01.04.2019).

Deniz haydutluğu faaliyetlerinin Somali kıyıları çevresi, Malakka Boğazı ve son zamanlarda Kamerun ve Nijerya ile Güney Amerika'nın kuzey kıyılarında yükselmesiyle denizcilik güvenliği uluslararası öncelikte en üstte yer almıştır (Lobo-Guerrero, 2012: 67-68).

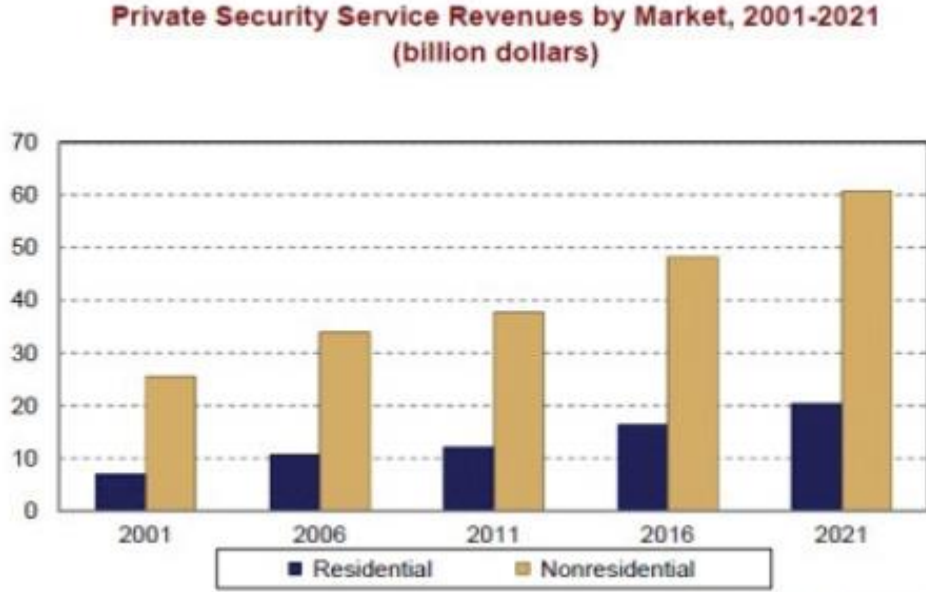
Yakın zamanda büyük atılımını ve artışını 2005 yılından itibaren Aden Körfezi'nde gösteren korsanlık faaliyetleri özel güvenlik şirketlerinin ortaya çıkmasının yolunu açmıştır. Özel güvenlik şirketlerinin çeşitli denizcilik firmalarınca çalıştırılması tartışmasız korsanlıktaki keskin düşüşün anahtar faktörü olmuştur (Upadhyaya, 2014: 182).

Çoğunlukla devlet ve devlet dışı unsurların arasındaki sınır bulanık durumdadır (Sciascia, 2013: 180). Aden Körfezi'nde deniz haydutluğunun artmasıyla politikacıların ilgi alanına girmiş, bu tehdide nasıl cevap verileceği ve sigortacıların bu durumu nasıl değerlendireceği düşünülmeye başlanmıştır (Lobo-Guerrero, 2012: 70). Sigortacıların durumdan mağdur olması özellikle ekonomik anlamda alınabilecek tüm tedbirlerin sırayla denenmesi ve sigorta şirketlerinin en az zararla bu krizi atlatacak için hiçbir fedakârlıktan kaçınmayacaklarını göstermiştir.

Günümüzde, özel askeri ve güvenlik endüstrisi, dünya genelinde 50'den fazla ülkede faaliyet gösteren ve hükümetler, uluslararası kuruluşlar ve şirketler için çalışan firmalardan oluşmaktadır. Söz konusu endüstrinin 2004 yılında geliri 100 Milyar USD değerine ulaşmıştır. Özel askeri ve güvenlik şirketlerinin yükselişinin arkasında son 30 yılda politik, ekonomik ve sosyal yapılarıdaki değişimler ve savaşların toplumdaki algısının bu değişimlere eşlik etmesi yatmaktadır (Mathieu ve Dearden, 2007: 745). Bugün dünyada özel askeri ve güvenlik şirketlerinin tahmini değerinin 200 Milyar USD civarında olduğu tahmin edilmektedir. [www.statista.com/chart/4440/private-military-and-security-company-sector/](http://www.statista.com/chart/4440/private-military-and-security-company-sector/) (11.02.2019c). Ancak yıllık gelirleri hakkında net bir değere ulaşmak oldukça güçtür. Bunun sebebi bazı ülkelerin bu firmaları askeri kuvvetleri yerine savaştırması ve bu firmalarla yapılan bazı anlaşmaların gizli tutulmasıdır.

Tablo 6'da, 2001-2021 yılları arasını beşer yıllık bölümlere ayırarak hazırlanmış ve son bölümü tahminleri gösteren bir tablo sunulmuştur. Tablo incelendiğinde özel güvenlik sektörünün gelirlerinin 2001 yılından günümüze sürekli bir artış gösterdiği ve bundan sonra da bu artışın süreceği öngörülmüştür. Artış devam ederken; yerleşim yerleri dışında verilen özel güvenlik hizmeti gelirlerinin, yerleşim yerlerinde verilen özel güvenlik hizmet gelirlerinin üç katına kadar çıkabildiği görülmektedir.

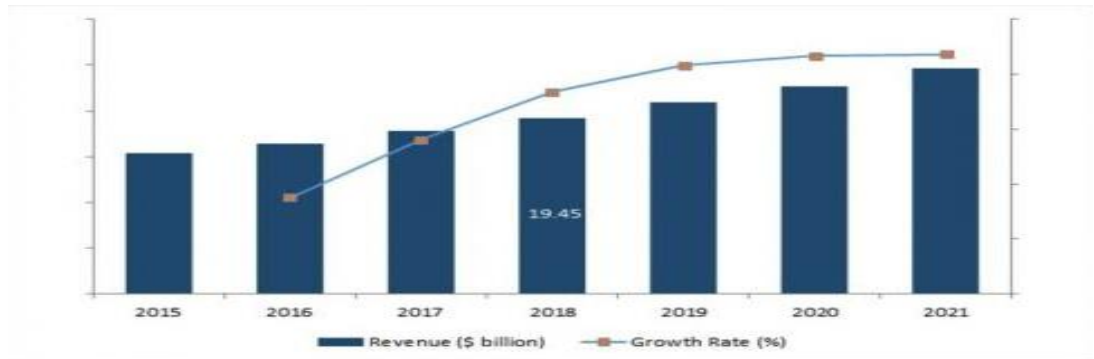
**Tablo 6:** 2001-2021 Özel Güvenlik Sektörü Gelirleri ve Tahminleri.



Kaynak: [www.securityinfowatch.com/alarms-monitoring/alarm-systems-intrusion-detection/article/10826461/freedomia-group-study-projects-steady-increase-in-demand-for-private-security-services](http://www.securityinfowatch.com/alarms-monitoring/alarm-systems-intrusion-detection/article/10826461/freedomia-group-study-projects-steady-increase-in-demand-for-private-security-services) (01.04.2019).

Tablo 6’da genel olarak özel güvenlik endüstrisinin göstermesi beklenen gelişime değinilmiştir. Ancak bu durumu deniz güvenliği alanı ile sınırlandırdığımızda tablonun çok değişmediği görülmektedir. Tablo 7’de 2015-2021 yılları arasındaki dönemde denizde faaliyet gösteren küresel özel güvenlik pazarının öngörülen gelişimi gösterilmiştir.

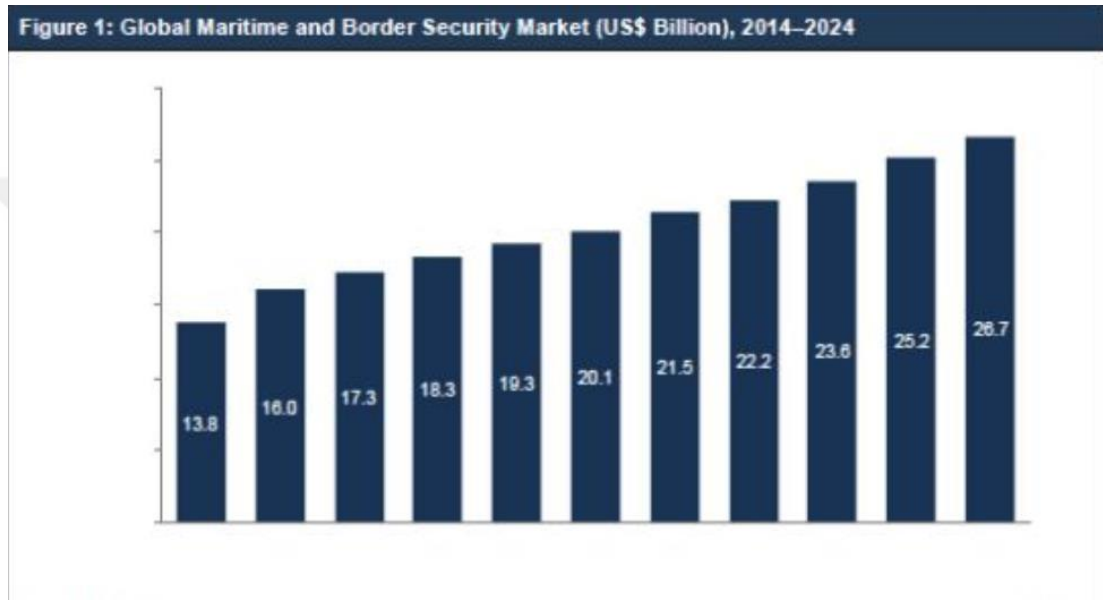
**Tablo 7:** 2015-2021 Küresel Özel Deniz Güvenlik Pazarı Gelişimi ve Tahminleri.



Kaynak: [www.reuters.com/brandfeatures/venture-capital/article?id=45868](http://www.reuters.com/brandfeatures/venture-capital/article?id=45868) (01.04.2019).

Başka bir tahminde, 2014-2024 yılları arasındaki dönemi kapsayacak şekilde, küresel deniz ve sınır güvenliği pazarının durumu ve tahminler Tablo 8’de paylaşılmıştır. Tablo 7’de 2018 yılı için 19,45 milyar USD gelir belirlenmişken, Tablo 8’de aynı yıl için 19,3 milyar USD gelir tespit edilmiştir. Bu iki değer birbirine oldukça yakın ve birbirlerini destekleyen ve doğrulayan veriler olarak göze çarpmaktadır.

**Tablo 8:** 2014-2024 Küresel Deniz ve Sınır Güvenliği Pazarının Durumu ve Tahminler.



Kaynak: [www.issuu.com/marrissav/docs/the\\_global\\_maritime\\_and\\_border\\_security\\_market\\_2014-2024](http://www.issuu.com/marrissav/docs/the_global_maritime_and_border_security_market_2014-2024) (01.04.2019).

Yüzyıllar boyunca güvenliğin temel ilgi ya da hedef alanı askeri konular olmuştur. Hem tehditlerin en önemlilerinin askeri araçlarla gelmesi hem de korumanın sadece askeri güçle gerçekleştirilebilecek olması askeri yapıları, mekanizmaları, teknolojiyi ve yarışı gündemin ilk sırasına koymuştur. Fakat günümüz güvenlik gereksinimlerine göre askeri güvenlik tek başına yeterli değildir; çünkü tehditlerin çeşitlenmesi saldırıların herhangi bir zamanda, herhangi bir yerden, herhangi bir unsura yönelik olabilmesi gerçeğini de beraberinde getirmiştir (Çıtak, 2017: 47).

Hangi değerler sistemi ya da ideoloji adına yapıldığı ileri sürülürse sürülsün, güvenlik ve savunma girişimlerinin tümü ekonomik ve siyasal amaçlara ulaşmadaki yöntemleri ifade eder. Dünya pastasından en büyük parçayı koparabilen, kendi toplum

refahını yükseltmekte ve bunu başardığı için de meşruiyetini güçlendirmektedir (Dedeoğlu, 2014: 63).

Güvenlik kavramı emniyet kavramından farklı olarak daha ziyade yasadışı saldırı ya da şiddet olaylarının can ve mal üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin engellenmesini ifade etmektedir. Güvenlik tedbirleri ise bu olumsuz etkilerin engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirleri ifade etmektedir (Alan, 2010: 8).

1990'lı yılların başlarından itibaren daha fakir ülkelere finansal yardım sağlayan ülkeler (Donör ülkeler) savaştan etkilenmiş ülkelerin yeniden yapılandırılmasını destekleme konusunda büyük baskı altında kalmışlardır. Çatışma sonrası politik müdahaleler; bütüncül ve çok boyutlu rehberlik ve yardım, güvenlik, politik, ekonomik ve sosyal koşulların geliştirilmesi kapsamlı çabalar gerektirmektedir (Tzifakis ve Huliaras, 2015: 52).

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle ordular küçülmüş, barış yatırımları artmış ancak buna karşın küresel tehditler daha çeşitli, yetenekli ve tehlikeli hale gelmiştir. Savunma ve saldırı harcamalarında büyük bütçe kısıtlamalarının yanında, güç azaltma, uluslararası müdahaleler, etnik ayrılıklar, soykırımlar, zayıf veya kukla hükümetler gibi sebeplerle resmi hükümetlerin sağlayamadığı güvenlik hizmetinin sağlanması için özel güvenlik şirketleri ve kontratlı özel güvenlik personeli kullanımını akılcı bir çözüm haline gelmiştir (Franke ve von Boemcken, 2011: 727).

Geleceğe yönelik yapılan tahminler bu çözüm şeklinin devamlılık göstereceğini öngörmektedir. Tablo 9'da, 2018-2022 yılları arasını kapsayan dönem için yapılan tahminde özel güvenlik sektörünün büyümesine devam edeceği tahmin edilmekte, 2022 yılında dünya genelinde küresel özel güvenlik sektörünün gelirinin 68,7 milyar USD olacağı tahmin edilmektedir.

**Tablo 9:** 2018-2022 Yılları Dünya Geneli Özel Güvenlik Sektörü Büyüme Tahmini.



Kaynak: [www.technavio.com/report/global-private-security-services-market-analysis-share-2018?utm\\_source=t10&utm\\_medium=bw&utm\\_campaign=businesswire](http://www.technavio.com/report/global-private-security-services-market-analysis-share-2018?utm_source=t10&utm_medium=bw&utm_campaign=businesswire) (01.04.2019).

Ticari askeri ve güvenlik hizmeti sağlayıcıların tanımlanması üzerinde tartışmalar devam ederken iki faktöre dikkat çekilmektedir. İlki, söz konusu firmaların tanımlanması ve açıklanması kamuoyunun gözünde yasallaştırmada önemli bir rol oynamaktadır. Ticari güvenlik sağlayıcılar ister paralı asker ister özel sözleşmeli güvenlik olarak adlandırılıns toplumsal algıda çok büyük bir etkiye sahiptir. İkinci olarak ticari askeri ve güvenlik hizmetlerinin tanımlanması, uluslararası hukuk ve anlaşmalarda konumlarının belirlenmesinde oldukça önemlidir (Krahmann, 2012: 345).

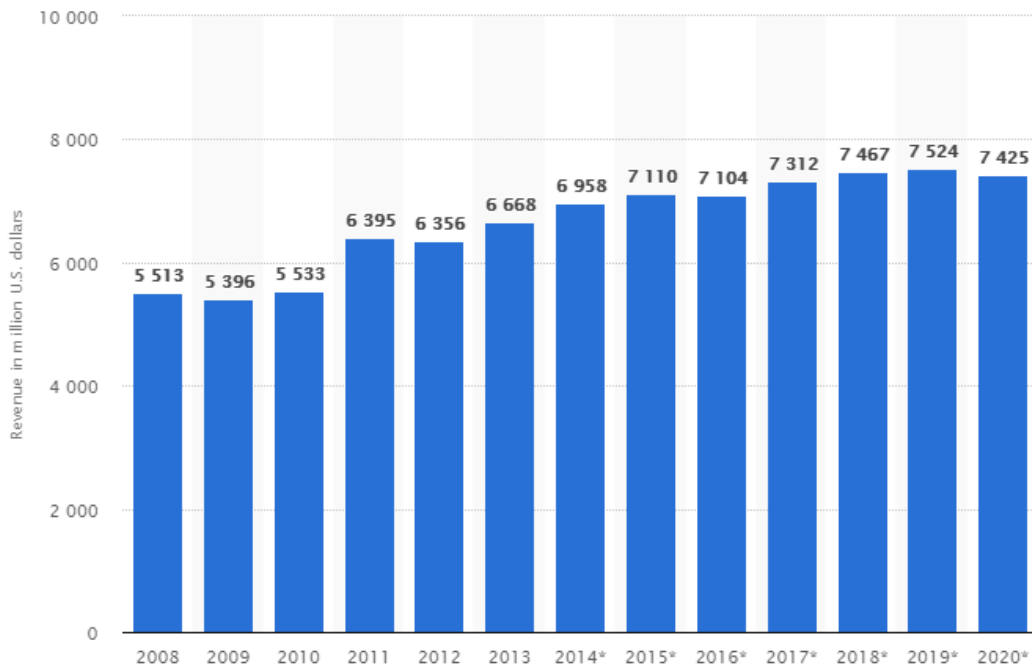
NATO'nun ağırlıklı olarak Afganistan'a odaklanmasıyla, kötü niyetli bu sosyal gruplar (deniz haydutları), dünya okyanuslarında neredeyse cezasız kalarak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir (Chapsos, 2014: 36).

Yaşadığımız dönemde birçok ülke ciddi bir şekilde özel güvenlik hizmetlerinin rolünü yeniden tanımlamakta ve sosyolojik bir hizmet sağlayıcı olarak önemini tartışmaktadır (Santonen ve Paasonen, 2015: 230). Örneğin; 20. yüzyıl liberal düşünürlerinden Robert Nozick; Anarşi, Devlet ve Ütopya adlı eserinde doğa durumunda serbest piyasanın egemen olduğunu belirterek bireylerin kendilerinin ve

mülkiyetlerinin korunması için gerekli güvenliği koruma acentelerinden satın alabileceklerini önermektedir (Akgül Durakçay, 2014: 9).

Örneğin Almanya’da özel güvenlik hizmetlerinin 2008 yılından itibaren istikrarlı bir seyir izlediği ve genellikle özel güvenlik hizmetinden elde edilen gelirlerin yükseldiği Tablo 10’da görülmektedir. 2019 ve 2020 yılları tahminlerden oluşsa da bu tablo özel güvenlik sektör gelirlerinde ani düşüş ve yükselişlerin olmadığını ve Almanya’da 2008-2020 yılları arasındaki dönemde özel güvenlik sektörünün istikrarlı bir dönem geçirdiğini/geçireceğini belirtmekte/öngörmektedir.

**Tablo 10:** 2008-2020 Yılları Almanya Özel Güvenlik Hizmeti Gelirleri.

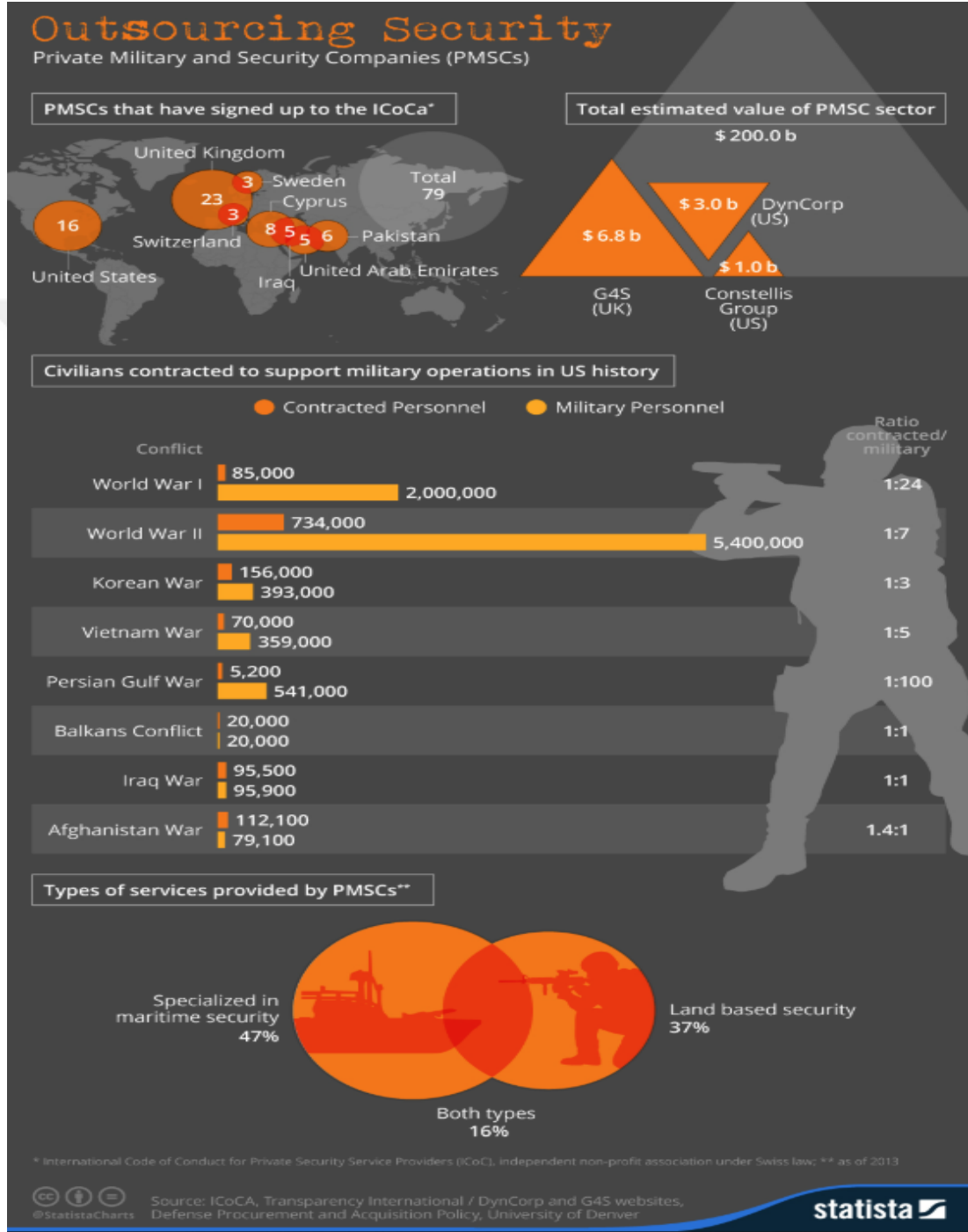


Kaynak: [www.statista.com/forecasts/392177/germany-private-security-services-revenue-forecast-nace-n8010](http://www.statista.com/forecasts/392177/germany-private-security-services-revenue-forecast-nace-n8010) (01.04.2019b).

2012 yılına gelindiğinde birçok ülke, ciddi bir şekilde özel güvenlik hizmetlerinin rolünü yeniden tanımlamaya çalışmakta ve bu konunun sosyolojik boyutu üzerinde tartışmaktadır (Santonen ve Paasonen, 2012: 230). Takip eden 2013 yılı için dünya genelinde özel askeri ve güvenlik şirketlerinin durumu Tablo 11’de gösterilmiştir. 2013 yılında, sektörün %47’lik bölümünün denizde güvenlik alanında

uzmanlaştığı görülmektedir. 2013 yılında, %16'lık kısmı ise hem karada hem denizde özel güvenlik hizmeti vermektedir.

**Tablo 11:** 2013 Yılı Dünya Geneli Özel Askeri ve Güvenlik Şirketleri Durumu.



Kaynak: [www.statista.com/chart/4440/private-military-and-security-company-sector/](http://www.statista.com/chart/4440/private-military-and-security-company-sector/) (01.04.2019c).

ABD’de Güvenlik hizmetleri son iki dönemden sonra 11 Eylül 2001 tarihli terör saldırıları ve sonrasında terörizmle savaş süreci ile gittikçe artan fark edilebilir şekilde bir düzenleme değişikliğine maruz kalmıştır. Hatta özel güvenliğin tanımı değişmiştir. 1980’lere ve 1990’lara kadar kullanılagelen yaygın tanım “Özel kişilerin ve özel mülkleri koruması” şeklinde açıklanmıştır. Bu dönemi için savunulabilir ve mantıklı bir tanımdır. Özel güvenlik için daha yeni iş tanımı “Mal varlığını kayıplardan korumak” şeklinde düzenlenmiştir. Bu mal varlığı nedir? Her şeyden önemlisi bu çağdaş bakış açısında hedeflenen sadece insanlar ve çalışanlarının esenliği değil paydaş ve müşterilerin, ziyaretçilerin, karşılıklı iş yapılanların ve özel korunan alanda bulunan herkesin esenliği ve refahı şeklinde açıklanmıştır (McCrie, 2017: 1).

ABD savaş gemileri ile Somalili korsanların ani ve büyük karşılaşması, Rus tanklarının yüklü olduğu bir Ukrayna gemisinin kaçırılarak 20 Milyon USD fidye talep edilmesi sonucu dünya medyasının dikkatinin Aden Körfezi’ndeki korsanlık faaliyetlerine çekilmesiyle olmuştur (Cullen, 2008: 15).

Uluslararası ilişkiler ve güvenlik çalışmaları alanında, askeri ve güvenlik çevrede özel ve kar amaçlı kurumlar üzerine tartışmalar 1998 yılında Herbert Howe, Kevin O’Brien ve David Shearer’ın yayınlarıyla yeniden açılmıştır (van Meegdenburg, 2015: 321).

Günümüzde özellikle deniz haydutluğu oldukça sık gündeme gelmekte olan bir güvenlik zafiyetidir (Alan, 2010: 8). Deniz haydutluğu (denizlerde terörizm) ve kaçakçılık (özellikle insan ve uyuşturucu) bugün denizci ülkelerin çözmeye çalıştığı en önemli güvenliği tehdit edici faktörlerdir (Alan, 2010: 10).

Deniz haydutluğu olaylarının gerçekleştiği deniz alanlarının büyüklüğü sonucu alınan önlemler istenen güvenlik seviyesini sağlamakta yeterli olmamıştır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 2). Gerçekleştirilen terör olayları, kaçakçılık, deniz haydutluğu gibi faaliyetler deniz güvenliği algısını geliştirerek yeni önlemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 1).

On yıldan daha az bir süre içinde korsanlık ve deniz haydutluğu, aykırı bir ekonomik problemden, küresel bir güvenlik problemine dönüşmüştür. Korsanlık ve deniz haydutluğunun etkili yönetimi, uluslararası toplum için hayati bir ihtiyaç hali almıştır (Campanelli, 2012: 73). Deniz haydutluğu, on yıldan fazla bir zamandır daha

da öne çıkmış bir konudur ve küresel ölçekte ciddi ekonomik kayıplara sebep olmuştur (Varol ve Günal, 2015: 2047).

Deniz kuvvetlerinin devriye kontrollerinin ekonomik ve politik maliyetlerinin sürdürülemez hale gelmesi, korsanlık ve deniz haydutluğuna karşı etkinliği kanıtlanmış SÖDGG kullanımının korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadelede ÖDGŞ kullanılmasını çözüm olarak ortaya çıkarmıştır (Williams ve Pressly, 2013: 191).

2008 yılında Müsterek Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Amerikalı Koramiral Bill GORTNEY; “Müsterek Deniz Kuvveti, bölgede bu kadar çok sayıda ticari gemiye 24 saat koruma sağlayacak kaynaklara sahip değil” demiştir. Ayrıca aynı dönemde Müsterek Deniz Kuvvetleri Komutan Yardımcısı olan İngiliz Tuğamiral Keith WINSTANLEY “Gemi sahipleri ve yüklerini taşıyanlar SÖDGG kiralanmasını değerlendirebilirler” demiştir (Cullen, 2008: 15). Bu açıklamalar SÖDGG kullanımını teşvik eden ve Gemi Koruma Timi kullanımının çok yönlü maliyetine atıfta bulunan açıklamalardır.

Gemi Koruma Timleri (Vessel Protection Detachments VPDs), ticari gemilere bindirilen ve onları deniz haydutluğu saldırılarından koruyan resmi kolluk kuvvetlerinden teşkil edilmiş küçük ekiplerdir. SÖDGG personelinden temel olarak farklıdır çünkü Gemi Koruma Timleri, mensubu bulundukları devletin askeri veya hukuki kuruluşları nezdinde faaliyet gösteren, disiplin işlemleri ve güç kullanma yetkileri devletlerinin güç kullanma tekeline bağlı olan, üniformalı resmi devlet görevlilerinden oluşan birliklerdir (Petrig, 2013: 669). Temel olarak iki farklı unsur olan Gemi Koruma Timi devlet görevlilerinden oluşan ve maddi ve hukuki durumları devletlere bağlı unsurlarken, ÖDGŞ’lerine bağlı faaliyet gösteren SÖDGG ise tamamen ticari bir faaliyet icra eden ve özel şirketlere bağlı çalışan personelden oluşmaktadır. Nihai olarak bu iki seçenekten uygun olanın kullanılması gerekliliği doğmuştur.

11 Eylül 2001 tarihli terör saldırıları ve sonrasında terörizmle bölgesel savaş, sivil halk içinde görev yapan özel güvenlik hizmetlerinin üstlendiği role yeni bir değer biçmiştir. Özel güvenlik hizmetlerinin kabul edilen tescilli sorumluluklarına ilave olarak birçok bakımdan özel sektöre kamu yararı için hareket etmek gibi görevler

yüklemiştir. Bu yönelme yıllardır mevcuttu, özellikle özel güvenliğin görünen yüzü olarak kabul edilen fiziksel koruma alanında kendini gösteriyordu (McCrie, 2017: 2).

Birinci Körfez Savaşı (1990-1991) boyunca, savaşın yaşandığı bölgede yaklaşık her 100 silahlı özel güvenlik görevlisine 1 özel güvenlik şirketi düştüğü görülmüştür (Vinten, 2015: 201).

Askeri operasyonlarda dış kaynak kullanımı gün geçtikçe daha da artmaktadır. Sivil (Kontratlı özel güvenlik görevlisi) aktörlerin kullanımının hem daha kârlı hem de ortak iyiyi bulma konusunda yerel aktörlerden (Iraklı hizmet sağlayıcılar) daha faydalı ve etkili olacağına inanılıyordu (Franke ve von Boemcken, 2011: 726).

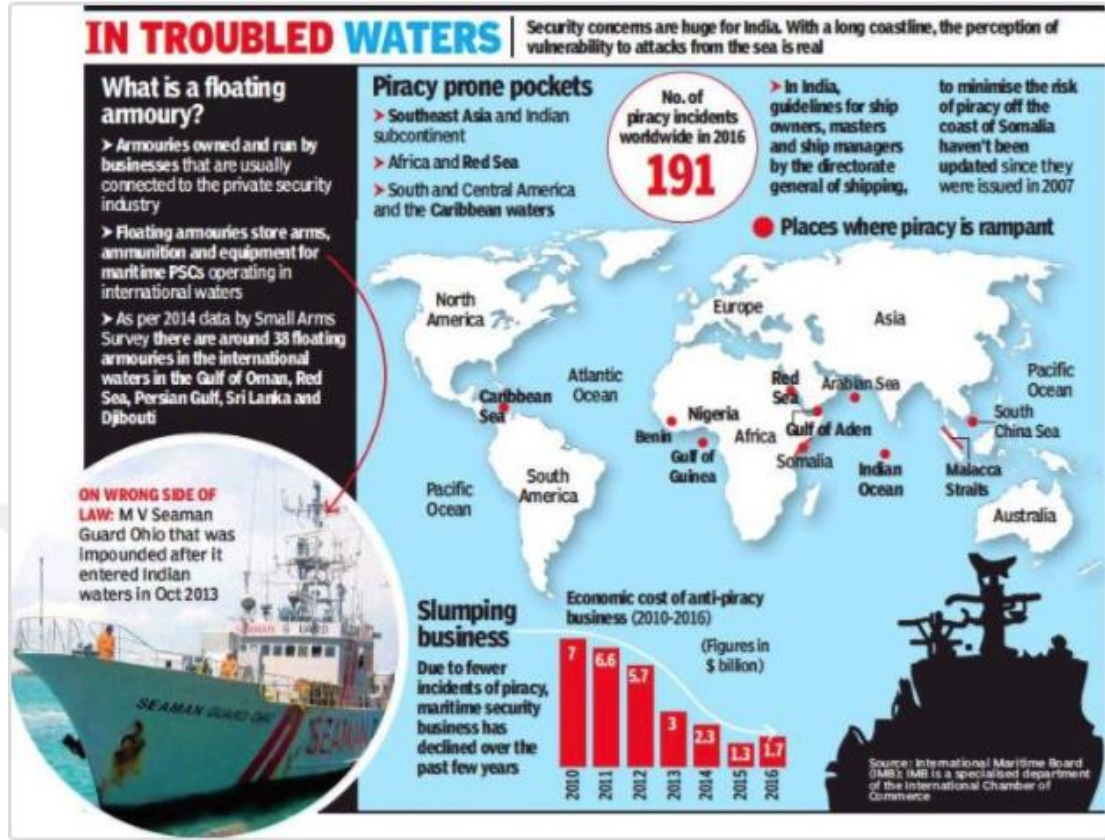
Dönemin ABD Başkanı Barack Obama Irak'taki askeri varlığın çekileceğini ilan ettiğinde, Irak'taki Birleşik Devletler üslerinin güvenliğini sağlamak için 5 özel güvenlik şirketi ile 485 Milyon USD tutarında bir kontrat imzalandı. Irak'ta savaşın başladığı 2003 ilkbahar döneminden itibaren özel güvenlik şirketlerinin kullanımında büyük bir patlama yaşandı. 2008 yılına gelindiğinde yaklaşık 30.000 kontratlı özel güvenlik görevlisi Irak'ta silahlı güvenlik hizmeti sağlıyor hale gelmiştir (Franke ve von Boemcken, 2011: 725).

Özel askeri güvenlik ve diğer alanlarda hizmet veren özel güvenlik şirketlerinin, çalışma alanlarını genişleterek deniz alanlarına da yayılması şeklinde görülen türleri de mevcuttur. Bununla birlikte sadece deniz alanlarında korumaya yönelmiş özel deniz güvenlik şirketleri de bulunmaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 85).

Özel deniz güvenliğinin maliyeti, deniz haydutluğunun yol açtığı; fidye, sigorta, hız artışı ve rota değişikliği gibi nedenlerden kaynaklanan ek maliyetlere karşı önleyici bir maliyet olarak görülmeye başlanmıştır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 2). Visiongain isimli iş kolları değerlendirme ve geliştirme kuruluşunun raporuna göre 2010 yılında dünyada özel deniz güvenliği kapsamında özel deniz güvenlik şirketlerine ödenen meblağ ve diğer konular (Fidye ücretleri vb.) için ödenen rakam en az 15,4 Milyar USD olarak belirlenmiştir (Bellamy, 2011: 79).

Tablo 12 incelendiğinde 2010 yılında 6 milyar USD olan deniz haydutluğunun ekonomik maliyeti, 2016 yılında 1,7 milyar USD olarak tespit edilmiştir.

**Tablo 12:** 2016 Yılı Deniz Haydutluğunun Ekonomik Maliyeti ve Genel Görünümü.



Kaynak: [www.timesofindia.indiatimes.com/blogs/tracking-indian-communities/men-who-keep-high-seas-safe-fail-to-secure-their-livelihoods/](http://www.timesofindia.indiatimes.com/blogs/tracking-indian-communities/men-who-keep-high-seas-safe-fail-to-secure-their-livelihoods/) (01.04.2019).

Yakın zamanda büyük atılımını ve artışını 2005 yılından itibaren Aden Körfezi'nde gösteren korsanlık faaliyetleri özel güvenlik şirketlerinin ortaya çıkmasının yolunu açmıştır. Özel güvenlik şirketlerinin çeşitli denizcilik firmalarınca çalıştırılması tartışmasız korsanlıktaki keskin düşüşün anahtar faktörü olmuştur (Upadhyaya, 2014: 182).

Sigorta şirketleri, SÖDGG bulunduran gemilerin sigorta ücretlerini düşürmeye istekli davranırken, ÖDGŞ hizmetlerini oldukça yüksek fiyatlara (Bir gemi için bir geçişte yaklaşık 50.000 USD) pazarlama imkânı bulmuşlardır. Daha ucuz alternatif ise Afrika'nın en güneyinden, Ümit Burnu'nun etrafından geçmektir (Cullen, 2008: 16).

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

Ticari gemilerde SÖDGG kullanımı, korsanlıkla mücadele için başarılı ve ucuz bir seçenek olarak uluslararası alanda kabul görmüştür. Söz konusu personeli, düzenlenmiş bir kurallar manzumesi (Güç Kullanımı Kuralları) olmaksızın sevk etmek bayrak ve kıyı devleti arasında ciddi yargısal tartışmalara sebep olabilmektedir. Enrica Lexia örneğinde İtalya ve Hindistan arasında ortaya çıkan yargısal anlaşmazlığın ana sebebi uluslararası standartların ve ticari gemilerde SÖDGG kullanımı ile ilgili ciddi kuralların eksikliğidir (Vijayan, 2014: 15).

Korsanlık ve deniz haydutluğunun, sadece devletlerin denizlerdeki askeri gücü olan donanmalarla durdurulamayacağı değerlendirilmektedir. Serbest piyasaya da destek sağlamak için izin verilmesi gerekmektedir. SÖDGG personeli, donanmaların korsanlık sorununu çözümü başarısında etkin bir ilave tedbir olabilir. Bunun gerçekleşmesi için öncesinde yasal engeller ortadan kaldırılmalıdır. (Pizor, 2012: 571).

Açık denizlerin devlet kontrolü dışında olması, deniz alanlarını özel güvenlik hizmetleri açısından ideal hale getirmektedir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 119).

Özel askeri ve güvenlik şirketlerinin geniş kapsamlı bir operasyonda ilk kullanımı (Birkaç yıl önce korsanlığın Somali kıyılarında denizcilik pazarına büyük bir tehdit oluşturması ile ortaya çıktı.) özellikle denizde icra edilen özel güvenlik operasyonlarının oldukça karmaşık bir yasal çerçevede faaliyet göstermesini gerektiren ilginç bir gelişmedir. Dahası denizde özel güvenlik kullanımı karada icra edilen hizmetlerden oldukça farklıdır. Denizde, özel güvenlik şirketlerinin devlet kurumlarına nazaran silahlı güvenlik personeli çalıştırma kapsamında daha fazla sayıda yargı alanı ve hukuki düzenlemeye tabi olması gerektiğinin dikkate alınması gerekmektedir (Siebels, 2014: 76).

Genel ilkeye rağmen, özellikle özel askeri ve güvenlik şirketleri üzerine genel bir uygulama politikası kuralları tam olarak ortaya çıkmamıştır, ancak kademeli olarak oluşturulmaktadır. Aynı durum özel askeri ve güvenlik şirketleri anlaşma/sözleşme kuralları için söylenemez (Sorensen, 2017: 21). Denizcilik firmaları ve ÖDGG arasında imzalanan sözleşmeler her iki tarafın da ödedikleri bedel ve kazanımlarına razı oldukları bir çerçeve çizmektedir.

Özel askeri ve güvenlik şirketlerinin Avrupa'daki durumu, Amerika Birleşik Devletleri'yle karşılaştırıldığında sınırlı kalsa da, özel askeri ve güvenlik hizmetlerine artan ihtiyaç sadece Irak ve Afganistan'da değil aynı zamanda deniz haydutluğuna

karşı özel sözleşmeli güvenlik güçlerini de içeren yeni aktörler ve yeni senaryolar ortaya çıkarmıştır (Sossai, 2013: 205).

Ülkelerin ÖDGŞ kurulmasını teşvik ettikleri dönemde, Londra merkezli Hart Security isimli ÖDGŞ, Aden Körfezi rotasını kullanacak gemilere SÖDGG hizmeti ile düşük ücretli sigorta hizmetini birlikte teklif eden ve sigorta çalışanları tarafından kurulan bir şirkettir (Cullen, 2008: 16).

ÖDGŞ kurulmaya başlanması sonucunda uluslararası örgütler de durumdan vazife çıkartarak kendi alanlarında bu şirketlerin arzu ettikleri doğrultuda faaliyet göstermesini sağlayacak bir dizi kurallar ve düzenlemeler oluşturmaya başlamışlardır.

Birleşmiş Milletler silahlı özel güvenlik kullanımına yönelik kılavuzları, önceleri gizlilikle özdeşleşmiş ve uygulanmış bu hizmetlerin daha şeffaf ve hesap verebilir (denetime açık) olmalarını teşvik etmektedir (Pingeot, 2014: 473).

Montrö Belgesi, gayet açık bir şekilde özel güvenlik hizmetlerinin karada sağlanmasını uygun gören bir bakış açısıyla hazırlanmıştır. Ancak, bu SÖDGG personelinin koruduğu gemilerin bu kapsama uygun olmadığı anlamına gelmemektedir (Petrig, 2016: 18).

Korsanları yakalayan ülkelerin, korsanların insan olarak haklarını European Convention on Human Rights (ECHR) kapsamında koruma görevi vardır (Caldwell, 2012: 19).

Denizcilikte özel güvenlik şirketlerinin kullanımı hukuki ve siyasi birçok konuda meşrulaştırmaya konu edilmiş ve bu konularla çevrelenmişken, ticari denizcilik endüstrisi özel güvenlik şirketlerinin tehlikeli sulardan emniyetli geçişi sağlayacağına, uluslararası devletlerin gelecekte yapmaya söz verdiği koruma faaliyetlerinden daha fazla güvenmektedir. Çünkü uluslararası rotalarda faaliyet gösteren denizcilik endüstrisi dünya çapındaki taşımacılığın hayati öneme haiz bir parçasıdır. Birçok denizcilik ve deniz sigorta şirketinin ÖDGŞ kullanmanın maliyet ve faydalarını dikkate alması ve göz önünde bulundurması şaşılabilecek bir durum değildir (Mineau, 2010: 64). Tarihten bugüne ticari faaliyetler hangi zeminde icra edilirse edilsin her zaman en fazla kazancı elde etmek üzere kurgulanmıştır.

1980 yılından beri dünya genelinde gemilere yönelik 8.000'den fazla kayıtlı saldırı bulunmaktadır. Dahası, yaygın inanışa göre saldırıların sayısı, gerçekte nadiren rapor edilenlerden çok daha fazladır (López Lorca, 2017: 115).

2002 yılından 2012 yılına kadar 82 yat ve 13 yolcu gemisi dâhil olmak üzere 3.806 gemi saldırıya uğramıştır. Dünya genelinde rapor edilen pek çok korsan saldırısı deniz güvenliğine ve deniz yaşamına tehdidin devam ettiğini göstermiştir. 2012 yılında, 297 deniz haydutluğu, korsanlık ve silahlı soygun olayı rapor edilmiş, toplamda 585 mürettebat rehin alınmış, 26 mürettebat kaçırılmış ve 6 mürettebat saldırı sırasında hayatını kaybetmiştir (Nikolić ve Missoni, 2013: 313). 2008-2018 yılları arasında deniz haydutlarınca ele geçirilen gemi ve rehine sayıları 1'inci bölüm Tablo 1'de, toplam saldırı sayıları 1'inci bölüm Tablo 2'de sunulmuştur.

Özel askeri ve güvenlik şirketleri uzun zamandır bizimle beraberlerdir ve yakın geçmişte çatışmaların sıkça yaşandığı bölgeler olan Afrika'da Angola, Sierra Leone ve Liberya'da, Güney Amerika'da Kolombiya ve Papua Yeni Gine gibi yerlerde önemli aktörler olmuşlardır (Andreopoulos ve Brandle, 2012: 138).

Çatışma bölgelerinde özel askeri ve güvenlik şirketlerinin öne çıkması ve herkesçe tanınması, güvenlik anlayışı ve özel güvenlik kuvvetinin rolü üzerine olduğu kadar, kamu güvenliğinin yeni bir şekilde oluşturulması bağlamında kamu/özel ve evrensel/yerel arasındaki farkın yeniden hesaba katılması ile ilgili kritik sorular oluşturmıştır. Sorular; sınırlamalar konusunda olduğu kadar yerel ve uluslararası hukuk (Özellikle Uluslararası İnsan Hakları Kanunları, Uluslararası İnsani Kanunlar, Uluslararası Suç Kanunları) alanında düzenleyici çerçevede var olan kısıtlamalar konusunda da artmaya başlamıştır (Andreopoulos ve Brandle, 2012: 139).

Korsanlığa karşı güvenlik hizmetlerinin dış kaynaktan temini, ABD ve diğer devletler tarafından işletilen hukuki zorunluluk ve görevlerin, yakalanmış şüpheli korsanların soruşturma işlemlerinin istemci devlete devredilmesi anlamına gelmektedir (Obuah, 2012: 49).

Denizcilik endüstrisi, deniz güvenliği ve savunmasını yeni bir meslek olarak gittikçe daha fazla değerlendirmektedir (Pristrom ve diğerleri, 2013: 691).

Korsanlığı önleme ve caydırma kapsamında serbest donanmaları desteklemek, serbest piyasaya korsanlık karşısı faaliyetlerde yardımcı olmak için silahlı korumalar gibi özel güvenlik tedbirleri sağlanmasına izin vermek gereklidir (Pizor, 2012: 545).

Uluslararası yazın, yumuşak hukuk ve ülke yasaları incelendiğinde ÖDGŞ'leri tarafından sağlanan hizmetler içerisinde ağırlıklı olarak ticari gemilere silahlı personel konuşlandırılması konusu üzerinde durulduğu görülmektedir. ÖDGŞ'lerinin ve

personelinin hizmet alanları olarak gemi dışında çeşitli alanlar bulunsun da günümüzde bu personelin en fazla rol oynadığı alanların ticari gemiler olduğu ve çoğunlukla bu konu üzerinde durulduğu tespit edilmiştir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 85).

Belki de en önemli husus, geminin mürettebatının, başarılı deniz haydutluğu saldırılarını önlemek için kendini korumak maksatlı tedbirleri, ileriye yönelik alabilmesidir (Shane ve Magnuson, 2016: 699).

Gemide SÖDGG temininden farklı olarak birçok şirket silahlı refakat gemisi de sağlamaktadırlar. Bu gemilerin ve silahlı personelinin hukuki durumu da kesinlik kazanmış değildir (Bellamy, 2011: 81).

Yüksek riskli bölgelerde görev yapan deniz devriye güçleri hem sayı olarak hem de sıklıkla korsanların saldırı girişimlerine zamanında müdahale edememeleri noktasında yetersiz kalmaktadır. Küçük bir teknedeki korsanlar 30.000 ton ağırlığındaki bir gemiyi tüfek ve el bombaları kullanarak durdurabilirken gemi sahiplerinin de personelinin ve yükünün güvenliği için benzer taktikleri uygulaması düşünülmeye başlamıştır. Doğrudan bir mukabele şekli olarak, tüfek ve el bombasını kullanan korsanlara karşı ticari gemilerde SÖDGG bulundurulması; çoklukla tercih edilen, başarılı, basit ve gemi sahiplerinin yakın geçmişte mali olarak uygun bir seçenek olarak tercih ettiği bir yöntem olmuştur. Bu yöntem uluslararası alanda birçok devlet tarafından yavaş yavaş kabul görmeye başlamıştır (Vijayan, 2014: 18).

Kamu kesimince sağlanan hizmetlerin özel girişimcilerce verilmesi ve özelleştirilmesi, bütün serbest piyasa ekonomilerinde olağan bir olay haline gelmiştir (van Steden ve Nalla, 2010: 214). Bugün, askeri ve güvenlik hizmetleri sözleşme yolu ile sağlamak gittikçe artan bir hareket tarzı haline gelmiştir. Güvenlik, halka veya kamusal yarara yönelik bir hizmet olmaktan özel sözleşme ile verilen bir hizmete dönüşmüştür (Tzifakis, 2012: 125).

Bugün gemilerde SÖDGG bulundurulması, denizcilik endüstrisinde Best Management Practices (BMP) uygulamasının bir parçası konumuna gelmiştir. Bu gelişme ışığında uzmanlar ÖDGŞ ve SÖDGG personelinin deniz haydutluğu karşısı faaliyetlere uygunluğu ve özellikle SÖDGG tarafından gücün kötüye ve kötü kullanımı konusunda endişe duymaktadır (Williams ve Pressly, 2013: 191).

## 2.2. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN GÖREV ALANI

Bir alan olarak özel güvenlik hizmetleri çok çeşitli ve farklı istikametlerde gelişmektedir (Santonen ve Paasonen, 2015: 231). Önceki dönemlerin aksine, küreselleşmenin neden olduklarıyla birlikte güvenliği sağlama devletin tekelinde olmaktan çıkmış ve güvenlik pek çok aktörü içine alan karmaşık bir görev haline gelmiştir (Karabulut, 2011: 116).

Özel güvenlik şirketlerinin sadece devletler tarafından kullanılmadığı görülmektedir. Bireyler, şirketler ve uluslararası örgütler, gittikçe artan bir biçimde kamu kurumlarının değil, serbest piyasanın sunduğu askeri hizmetleri kullanır hale gelmişlerdir (Çulha Zabcı, 2004: 25).

Bugün, özel güvenlik şirketleri geniş bir alan yelpazesinde faaliyet göstermektedir. Alışveriş merkezlerine, havaalanlarına ve hükümet binalarına güvenlik görevlileri sağlamaktan, endüstriler ve şirketler için risk değerlendirmesi sağlanmasına, istihbarat toplamaya, silahlı konvoy koruma hizmetlerine ve çatışma bölgelerinde askeri eğitim vermeye kadar çeşitlendirilmiş alanlarda hizmet sağlamaktadır. Özel güvenliğe artan bağlılık, özel güvenlik şirketlerinin çeşitli vesilelerle güvenlikle ilgili konuların anlaşılmasında ve koruma politikalarının şekillenmesinde çok önemli bir role sahip olduğu anlamına da gelmektedir (Berndtsson, 2012: 304).

Devasa özel güvenlik firmalarının büyümesiyle, refakat ve koruma hizmetleri çeşitliliği ve sunumu artış göstermiştir. Söz konusu firmalar, uluslararası pazarlardan yerel pazarlara, kamuya açık alanlardan Somali Kıyılarını tahrip eden deniz haydutlarına kadar çok geniş bir alanda müşterilerine silahlı koruma hizmeti sağlamaktadır (van Steden ve de Waard, 2013: 298).

Geleneksel olarak ABD askeri kuvveti için çalışan özel güvenlik şirketleri savaşa destek ve lojistik olarak görev yapıp savaşa doğrudan silahlı güç olarak müdahil olmadığı görülmektedir. Irak ve Afganistan'daki askeri operasyonlar devam ederken, kontratlı silahlı özel güvenlik görevlileri giderek artan bir yoğunlukla savaşçı rol almışlar; petrol boru hatları, askeri üsler veya hükümet binaları gibi güvenlik sağlanması gereken alanlarda veya konvoy ya da personel güvenliği gibi alanlarda da rol alarak savaşa müdahil olabilmektedirler (Franke ve von Boemcken, 2011: 726).

Korsanlarla kirlenmiş alanın büyüklüğü bütün Avrupa Kıtası'nın neredeyse bir buçuk katı büyüklüğüne ulaşmıştır. Bu durumda korsanlığa karşı geliştirilen uluslararası müşterek askeri inisiyatiflerin özel sektör katkısı olmaksızın korsanlık tehdidiyle etkin ve verimli bir şekilde mücadele etmesi neredeyse imkânsız hale gelmiştir (Van Hespén, 2014: 365).

Dünya ticaretinin %90'lık kısmı denizyoluyla gerçekleştirilmekte olup yaklaşık 50.000 gemi bu amaca hizmet etmektedir. Denizyolu ticaretinin lokomotifi olan gemilerde farklı milliyette 1.187.000 gemi adamı çalışmaktadır. Diğer bir deyişle bir milyondan fazla gemi adamı, dünya nüfusunun kalan kısmının yararı için çalışmaktadır (Kuleyin ve diğerleri, 2014: 47). ÖDGŞ görev alanını aslında bu dünya ticaretinin tamamına yakınına oluşturan ticaret mallarının ve bu kadar büyük bir ticari faaliyeti insanlık için yürütmeye devam eden gemi adamlarının korunması şeklinde açıklamak yanlış olmayacaktır.

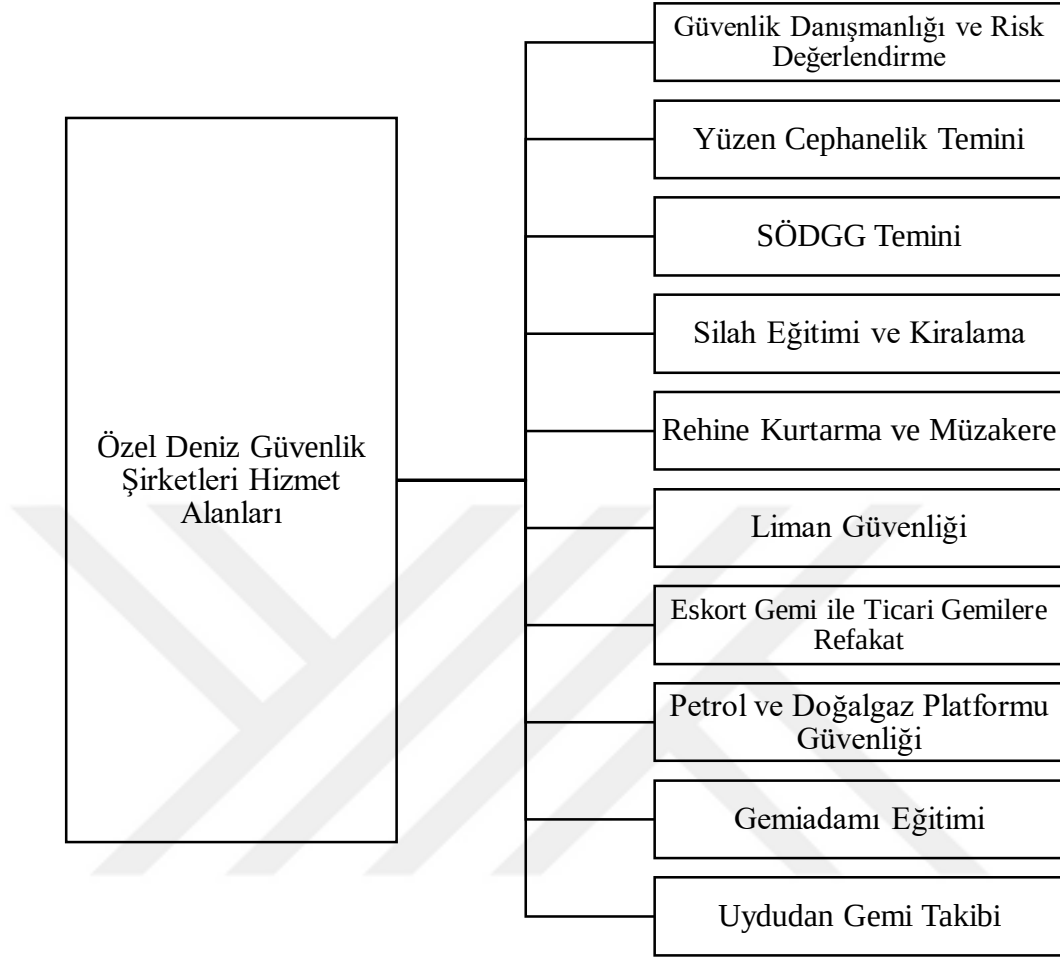
International Maritime Organization (IMO) verilerine göre, 2011 Ekim ayının başı itibariyle 316 personel ve 15 gemi rehin durumunda bulunmaktaydı ve bu ana kadar hala ticari gemilerde SÖDGG kullanımı konusunda bir uluslararası kuralları bağlantılı hale getirerek bir hal tarzı belirlenmemiştir (Abeyratne, 2012: 158). 2008-2018 yılları arasında deniz haydutlarınca ele geçirilen gemi ve rehine sayıları 1'inci bölüm Tablo 1'de sunulmuştur.

ÖDGŞ görev alanı günümüzde 3 temel başlık altında değerlendirilebilir. Bunlar;

1. Ticari gemilerde SÖDGG bulundurarak olası bir korsan saldırısına gemiye çıkılmadan müdahale etmek ve saldırıyı püskürtmek.
2. Ticari gemilerde SÖDGG bulundurmada bahse konu gemilere yakın mesafede daha küçük gemilerle silahlı refakat sağlamak.
3. Silah ve mühimmat bulunduran yüzen cephanelik gemilerde silah, mühimmat ve SÖDGG barınmasını sağlayarak ihtiyaç duyulan bölgelerde birer merkez oluşturarak hem kendi personelini ve silahını muhafaza etmek hem de diğer küçük çaplı ÖDGŞ personeline bu hizmeti belirli bir ücret karşılığı sağlamak.

ÖDGŞ büyüklüğüne göre değişmekle beraber söz konusu şirketler tarafından sağlanan diğer hizmetler Tablo 13'te gösterilmiştir.

**Tablo 13:** ÖDGŞ Hizmet Alanları.



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Bu noktada değinilen silahlı merkezler (Yüzen cephanelik gemiler) hassas noktalara konumlandırıldığında birer seyyar kontrol noktası ya da karakol görevi de icra edebilmektedirler.

Korsanlık ve deniz haydutluğu girişiminde bulunanlar ile terör amaçlı olaylar ve bunlara ilaveten Greenpeace gibi bazı sivil toplum örgütlerinin denizdeki faaliyetlerini önlemeye yönelik müdahaleler en çok karşılaşılan müdahale şekilleridir.

Somali makamları ve denizcilik firmalarınca özel askeri ve güvenlik şirketleri kullanılmaktadır. ABD ve İngiltere'nin de içinde bulunduğu farklı ülkelerden gelen bu özel güvenlik şirketleri, bölgesel ve federal hükümetler tarafından sürdürülen; Somali karasuları içinde yasadışı balıkçılığı önleme, yasadışı atıkların denize dökülmesini durdurma ve sahil güvenlik teşkilatlarını geliştirme faaliyetlerinin sürdürülmesini

sağlamaktadır. Uluslararası ölçekli denizcilik endüstrisinde özel güvenlik firmaları, Afrika Boynuzu sularından zikzaklı ve korunmak için farklı şekillerde geçişlerinde bu sektöre ait gemileri korumak için kullanılmaktadır. Birbirini izleyen Somali hükümetleri, korsanlığı bozguna uğratmak için bölgelerindeki kıyı faaliyetlerinin bir parçası olarak özel güvenlik şirketlerinin ülkelerine gelmelerini teşvik etmektedir (Affi ve diğerleri, 2016: 944).

Açık denizlerin herhangi bir devlet kontrolü dışında olması, deniz alanlarını özel güvenlik hizmetleri açısından ideal hale getirmektedir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 119).

Özel güvenlik şirketleri, bugün dünya denizlerinin ya da daha açık tabiriyle ticari gemilerin, yatların, turistik gemilerinin deniz üzerinde veya kıyıya belirli mesafede açıkta bulunan enerji platformlarının, konteyner terminal ve limanlarının güvenliğini sağlamak için çalışmaktadır (Liss, 2008: 6).

Birçok ÖDGŞ deniz haydutluğu ile mücadeleye ilave olarak; risk değerlendirme ve danışmanlığı, mürettebat eğitimi, SÖDGG personeli temini, kriz yönetimi, kaçırılan gemi/kargolar ile kaçırılan personelin soruşturulması ve kurtarılması, balıkçılığın ve balıkçıların kaçak avcılara ve korsanlara karşı korunması hizmetlerini vermektedir (Liss, 2008: 7).

Özellikle savaş sonrası mağdur bölgelerin normalleşmesi için icra edilen barışı yeniden inşa çalışmaları boyunca Özel Askeri Güvenlik Şirketleri (ÖAGŞ)'lerinin olağanüstü bir katkı ve başarısından bahsedilebilmektedir (Franke ve von Boemcken, 2011: 727).

Çok sayıda limanda durmak ve çok sayıda devletin karasularından geçmek zorunda olan ticaret gemilerinde, özel güvenlik ekiplerinin bulundurulmasına ilişkin genel kabul edilen standart ve kuralların bulunmaması, gemiler için ek masraf çıkarabilmekte ve geminin varış süresinde aksamalara neden olabilmektedir. Bu bakımdan gemilerde özel güvenlik güçlerinin kullanılması bakımından standartların getirilmesi, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında büyük önem arz etmektedir (Çalık, 2017: 420).

**Şekil 18:** Özel Askeri ve Güvenlik Şirketlerinin Meşruiyet Çizelgesi.



Kaynak: Østensen, 2011: 377.

Başarılı olsun veya olmasın meşrulaştırma çalışmaları, özel güvenlik sektörünün işaret ettiği beklentilerini, iş olanaklarına olan algılarını, genel olarak çok yönlü güvenlik yönetim ve denetimi altında pazar mantığının nasıl çalıştığını aydınlatmaktadır (Østensen, 2011: 384).

2003 yılı boyunca, Irak'ta icra edilen Sürekli Özgürlük Harekâtı (Operation Enduring Freedom) kapsamında güvenlik hizmetleri sağlamakla görevli yüklenici firmalar, Amerikan gemilerinde konuşlu bulunan füze güdüm sistemlerini ve insansız hava araçları (Unmanned aerial vehicle-UAV) için kullanılan bilgisayar sistemlerini kullanmışlardır. Bunlar gibi faaliyetlerin sivil olan özel güvenlik şirketi personelini düşman taraf olmaya dönüştürdüğü, böylece neticede sivil durumlarını kaybetmeleri ve uluslararası insani hukuka karşılık gelen hükümleri başlatması tartışılabilir hale gelecektir (Andreopoulos ve Brandle, 2012: 139).

ÖDGŞ'lerinin kullanımının artmasıyla birlikte hukuki alanda; hangi koşullar altında ne tür kuvvet kullanımına izin verildiği, güç kullanımında aşırıya gidildiğinde kimin sorumlu olacağı ve ÖDGŞ'lerinin nasıl düzenleneceği gibi sayısız sorular türemiştir (van Ginkel ve Gardner, 2012: 725).

### 2.3. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN ÇALIŞMA ŞEKLİ

Özel güvenlik şirketleri, kamu ve özel sektöre, kurumsal güvenlik hizmetleri ile belirli özelliklerdeki güvenlik hizmetlerini sunan kar amaçlı şirketlerdir (Walby ve Lippert, 2013: 204).

Gemi sahibinin; personeline ve yüküne, denize dayanabilir ve yola çıkabilir bir gemi sağlama sorumluluğu vardır. Gemi kaptanı, gemide bulunduğu süre zarfında, geminin, personelin, yükün ve bunların çevredeki etkilerinin emniyetini sağlamaktan sorumludur. Gemi sahibi, gemi kaptanı ve diğer yönetici konumundaki personel hep birlikte, başarılı bir sefer için, deniz haydutluğunun engellenmesi için politik, ekonomik, etik, sosyal, teknolojik, yasal ve çevresel (PEESTLE) bileşenleri yönetmek zorundadır (Şeker, 2016: 121).

Küçük gemilerin devlet dışı aktörler tarafından saldırı ve taarruz amaçlı kullanılması görece yeni ortaya çıkmış bir durumdur. Terörist saldırıları ile bağlantılı olma potansiyeli olan küçük gemileri tanımlamanın bir yolu da geçmişte yaşanmış olayların değerlendirilmesidir. Bazı yorumcular Tamil Elam Kurtuluş Kaplanları örgütünün, bir terörist örgütün hâkim ve baskın olduğu deniz alanında küçük gemiler ile denizdeki etkinliğini nasıl azami seviyeye çıkarabildiğine bir örnek teşkil ettiğine vurgu yapmaktadır (Buky, 2007: 2).

Yaygın genel bir kanı şudur ki; gemi sahiplerinin kararı öncelikle rekabet ve yeterlilik üzerine değil maliyet üzerinde odaklanmaktadır. Bayrak devletleri bu olasılıkla, SÖDGG personelinin karşılaması gerekli olan çalışma standartlarını belirleyen bir yasal düzenleme tanzim ederek mücadele etmekle sorumludur (Mahard, 2014: 348). Bu durum kullanılan teçhizattan görevlendirilen SÖDGG'ye kadar bütün unsurları etkileyen bir belirleyicidir.

Özel güvenlik şirketleri yüksek riskli ve karmaşık çevrelerde faaliyet göstermektedir ve müşterileri sıklıkla devlet dışı aktörlerdir bu durumda özel güvenlik şirketleri tarafından yapılan insan hakları ihlalleri sorumluluğu için alternatif koruyucu bir yaklaşım gerekli görülmektedir (MacLeod, 2015: 119).

SÖDGG personelinin öncelikli görevi korsanların ve deniz haydutlarının gemiye saldırısını ve ele geçirmesini asgari güç kullanarak engellemektir (Abeyratne, 2012: 161). Ancak tüm bunları yaparken SÖDGG personeli ülkelerin ihracat, ithalat

ve silah yasalarına uyum sağlamakla da yükümlüdürler (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 118).

IMO üyesi ülkeler, denizcilerin güvenlik uzmanı olmadığını ve güvenlik uzmanı gibi silahlandırılmamalarının gerektiğini açık bir şekilde işaret etmişlerdir (Pristrom ve diğerleri, 2013: 691).

Diğer özel güvenlik şirketleri gibi danışmanlık, risk değerlendirmesi ve lojistik hizmetler sunmalarının yanı sıra, esas olarak ticari gemilere koruma personeli sağlamaları ile gündeme gelmişlerdir. Günümüzde ÖDGŞ'lerin en çok tartışılan ve talep edilen hizmeti, ticari gemilere sağladıkları silahlı korumalar olarak görülmektedir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 85).

Özel deniz güvenlik şirketlerinin gittikçe büyüyen bu hizmet alanında müşterilerinin sadece güvenlik alanında değil, diğer alanlarda da memnuniyetini sağlayacak bazı önlemler aldığı görülmektedir.

Bazı ÖDGŞ'ler, hizmet sağlayacağı gemilerin personelinin uyuşunda olduğu ülkeden SÖDGG temin ederek bu hizmeti bir adım ileriye taşımıştır. Bazı firmalar ise oluşturdukları güvenlik ekiplerinin ücretlerini ekibi oluşturan personelin milletlerine veya ekibin ya da ekip liderinin tecrübe ve yeteneklerine göre belirlemektedir. Farklı sınıflandırma yöntemleriyle (SÖDGG ulusu ve tecrübesi, ekip lideri tecrübesi vb.) hizmetler çeşitlendirilerek fiyatlar bunlara göre belirlenmektedir. Böylelikle her müşterinin ihtiyacına ve bütçesine uygun çözümler sunulabilmektedir.

Ülkelerin bayrakları altında seyir yapan gemilerde SÖDGG kullanımı söz konusu olduğunda, farklı ülkeler duruma farklı stratejilerle yaklaşarak durumu çözmeye çalışmışlardır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 108).

Özel güvenlik şirketleri savaş ve çatışma faaliyetlerinden kaçınan özel işletmelerken, Özel askeri şirketler, doğrudan savaşın veya savaşla ilgili faaliyetlerle meşgul olan özel işletmelerdir. Bunun yerine özel güvenlik şirketleri öncelikli olarak askeri danışmanlık ve eğitim, operasyonel ve taktik destek, lojistik destek, güvenlik ve polislik alanında faaliyet göstermektedirler. Bunlara ilave olarak, özel güvenlik şirketleri, özel askeri şirketlerin aksine daha büyük bir otorite (Genellikle ev sahibi devlet) denetimi ve kontrolü altında faaliyet göstermektedir (Andreopoulos ve Brandle, 2012: 139).

Denizcilik firmaları, ÖDGŞ tarafından SÖDGG temini ile ilgili hukuki engeller ülkeler tarafından ortadan kaldırana kadar bu hizmeti alamamaktadırlar (Pizor, 2012: 545).

Gemi kaptanı; sahip olduğu yetkilerle, gemiden adam kaçırma, vücut bütünlüğüne zarar gelmesini önleme veya ölümle sonuçlanacak olaylardan korunmak maksadıyla gemiye silah ve mühimmat alabilir. SÖDGG tarafından kullanılmak üzere detaylı bilgileri içerecek listesi hazırlanmış ve düzenli olarak kontrollü bulundurulmuş silahlar gemideyken, gemi kaptanı gözetim ve denetiminde bulunur. Gemi kaptanının veya silah kullanacak personelin, olası deniz haydutları saldırılarına cevap ve karşılık verme planlarında aksaklık olabilir, öte yandan yeterli eğitilmemiş gemi personeli veya yetersiz denetim ve kontrol sonucu silahlı koruma timleri idaresinde kanunsuz güç kullanımı riski vardır (Şeker, 2016: 134).

Aslında kâr amaçlı (Finansal kazanç amacıyla kurulmuş) şirketler ve uzantıları daha iyi hizmet taahhüdü sunarlar. Örneğin insan hakları ihlalleri ile ilgili rakamlar ve silah kazaları göz önüne alındığında dış kaynaktan sağlanan güvenlik hizmetinin kullanım alanları ve fonksiyonları ve kontratlı silahlı özel güvenlik görevlilerinin görevlendirildiği bölgelerde söz konusu vazifeyi nasıl yerine getireceği konusundaki sorular akıllara gelmektedir (Franke ve von Boemcken, 2011: 726).

Günümüzde ÖDGŞ'lerinin sağladığı servislerden başlıca olanı, deniz haydutluğu saldırılarına karşı ticari gemilere SÖDGG konuşlandırılması olarak görülmektedir. Ancak genel olarak denizlerdeki özel güvenlik hizmetleri SÖDGG uygulaması ile sınırlı kalmamaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 87).

Denizcilik endüstrisi geniş bir hizmet çeşitliliği arasından istediği hizmeti seçebilir (Struwe, 2012: 589). Bu hizmetler ana hatlarıyla dört ana başlığa bölünebilir. Bu dört gruptan her biri farklı türde hareket etmeyi ve denizcilik şirketleri için çok farklı riskleri temsil eder. Hizmetlerden bazıları problemlidir ve hem etik hem de politik problemlere sebep olabilirken, bazı hizmetler hiçbir problem olmaksızın sürdürülebilir. Bu dört başlık ve alt başlıkları aşağıda gösterildiği şekildedir.

1. Güvenlik istihbaratı, risk değerlendirme ve danışmanlık hizmetleri
2. Güvenlik hizmetleri
  - a. Mürettebat eğitimi hizmetleri
  - b. Gemi refakat hizmetleri

- c. Gemide SÖDGG konuşlandırma hizmetleri
  - d. Yerel güvenlik kuvvetlerinin eğitimi hizmetleri
  - e. Yerel güvenlik kuvveti gibi faaliyet gösterme (Sahil güvenlik vb.)
3. Kriz yönetimi ve gemi kaçırma durumlarında müzakere hizmetleri
4. Müdahale hizmetleri
- a. Rehin alınan mürettebat ve gemi kurtarma hizmetleri
  - b. Karada kurtarma hizmetleri şeklindedir (Struwe: 2012: 590).

Ticaret gemilerindeki SÖDGG, kanunun uygulanmasını sağlar, ancak suç veya önemsiz bir yaralanmadan sivillerin ölmesine kadar büyük bir alanda sorumluluk sahibidirler (Caldwell, 2012: 16).

Gemi sahipleri ÖDGŞ ile yaptıkları kontrat gereği dolaylı olarak sorumluluk altına girdikleri için en iyi ve en kapsamlı sigorta teminatları ile korunan ÖDGŞ'ni seçmek yönünde tercihini kullanmaktadır (Caldwell, 2012: 18).

SÖDGG personeli, eğer kendi gemisine saldırma girişiminde bulunan bir korsanı öldürürse nefsi müdafaa iddiası ile koruma altına alınamamaktadır (Pizor, 2012: 545).

SÖDGG bulunduran gemilerde raporlara yansımış bir kaçırma olayı gerçekleşmemiştir (Mahard, 2014: 341).

#### **2.4. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN ÇALIŞAN PROFİLİ**

Sınır güvenliği devletlerin sorumluluğudur. Denizcilikte yeni risklere artan ilgi, devletleri, güvenlik alanındaki bazı sorumluluklarını (denizde sınır güvenliği de dâhil olmak üzere) yerine getirirken dış kaynaktan hizmet temin etmeye yönlendirmiştir. Bu durum pek çok ülkede güvenlik sektöründe bir dönüşüme sebep olmuştur. Alışveriş merkezinde çalışan güvenlik görevlisinden Aden Körfezi'nde ticari gemileri korumakla görevlendirilmiş eski özel harekât uzmanına kadar dağılan bir çeşitlilikte SÖDGG son yıllarda aktif olarak kullanılmaktadır. Bu yeni aktörlerin ortaya çıkışı bu kişilerin kimlikleri, görevleri ve icra ettikleri faaliyetlerle ilgili soruları artırmaktadır (Sciascia, 2013: 165).

Devletler giderek kendi ulusal ordularındaki askerlerden ziyade sözleşmeli güvenlik personeline güvenmeye başlamışlardır, yasal değerlendirme başlangıçta

uluslararası hukukun, devletlerin özel askeri ve güvenlik hizmetleri almasına uygulamada bir sınırlama getirip getirmediği sorusuna odaklanılmıştır (Sossai, 2013: 205).

Yakın zamanda İngiltere merkezli bir firma olan Typhoon, Somali korsanlarını yaptıkları faaliyetten vazgeçirmek ve caydırmak için kendi özel donanmasını kullanmaya başlamıştır. Birkaç eski güvenlik servis görevlisi Hintli bu özel silahlı gücün bünyesine katılmasına karşın İngiliz eski güvenlik servis görevlisi hâkimiyeti ve sayıca üstünlüğü muhafaza etmektedir (Upadhyaya, 2014: 182).

Genel olarak bakıldığında SÖDGG, özel deniz güvenlik şirketi bünyesinde çalışan ve ticari gemilere deniz haydutluğuna karşı önlem olarak konuşlandırılan personel olarak görülmektedir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 86).

Bazı değerlendirmeler sözleşmeyle ticari gemilerde görevlendirilen SÖDGG personeli uluslararası yasalara tabi paralı askerler olarak nitelendirmektedir ancak bu asılsızdır. Cenevre Sözleşmesi'nin 47'nci maddesi, paralı askeri, silahlı çatışmalarda herhangi bir tarafa bağlı veya taraflardan birinin zorlaması olmadan, devletler tarafından gönderilmeyen ve kişisel kazanç sağlamak amacıyla savaşan veya savaşmaya aday olan kişiler olarak tanımlamaktadır (Pizor, 2012: 569).

ÖDGS sayısının çoğalması ile birlikte bu hizmetlerde çalıştırılabilecek yeteneğe, donanım ve eğitim seviyesine sahip insan gücüne olan ihtiyacı artırmıştır. Özellikle silah kullanılması ihtiyacı mevcut yetenek havuzunun oldukça küçülmesine sebep olmuştur. Ayrıca görev alanının açık denizlerde seyir halinde veya demirli olan gemiler olması bazı sağlık kısıtlamalarını da beraberinde getirmiştir.

Cinsiyetçiliğe derinden sarılmış ülke ve küresel dönüşümlerin yaşandığı neo liberal çağda özel güvenlik cinsiyete dayalı bir olgudur. Erillik, özel güvenlik ile ilgili yapılan çalışmalarda öne çıkan bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır (Stachowitsch, 2015: 364).

Bu kısıtlamalar sonrasında denizde özel güvenlik hizmeti vermek amacıyla istihdam edilecek personelin; en azından temel bir askeri eğitimden geçmiş olması, çeşitli silah türlerini ustalıkla kullanabilmesi, silahların menzil ve tesirleriyle ilgili bilgi ve deneyimlenmiş tecrübelerine sahip olması, yüzme ve tercihen balıkadamlık ihtisasına sahip olması, yine tercihen daha önce denizde ve gemide çalışmış olması gibi özelliklere sahip olması arzu edilen bir durumdur.

Arzu edilen bu özelliklerin tamamına haiz ve SÖDGG olarak görev yapmak isteyen personel sayısının yetersizliği göz önüne alındığında denizde güvenliği sağlamak maksadıyla bu yelpazedeki becerilerin daraltılarak personel seçimi ve istihdamı, artan talebi karşılamak için kaçınılmazdır.

Potansiyel SÖDGG olarak değerlendirilebilecek olan, geçmişte yaşanan iç savaş, isyan vb. durumlardan barışı koruma ve barış inşası çalışmaları kapsamında terhis edilen eski savaşçıların sivil hayat uyumlarının sağlanması oldukça önemlidir.

Yetersiz yeniden entegrasyon desteği nedeniyle terhis edilmiş birçok eski savaşçı ciddi sosyal problemlere neden olmakta ya da yeniden asker olarak orduya alınmaktadır. Bu durumun farkında olarak, eski savaşçı toplumlarda geniş bir yelpazede mesleki eğitimler verilmesi, diğer ülkelerin askeri gruplarından etkili şekilde izole edilmeleri, kredi programlarının yerleştirilmesi ve kendi kendine yetme sistemlerinin kurulması birçok ülkede gerçekleştirilmiştir (Özerdem, 2013: 82). Bu durum çatışma yoğunluğu yüksek yerlerde görev almış ordu mensupları için de geçerlidir. Çatışma yoğun bölgelerde görev alan güçlü ülke ordularında görevli eski güvenlik mensuplarının yeniden sivil hayata uyum sağlamaları, bu faaliyetler için ayrılan zaman, bütçe vb. kaynakların yeterli olması sebebiyle büyük oranda başarıyla gerçekleştirilmiştir. Münferit olaylar yok değildir ancak kabul edilebilir seviyelerde kalmıştır.

Güvenlik hizmetlerinin sağlanmasında ihtiyaç duyulacak eğitim sonradan ilave olarak verilebilir ve belgelendirilerek görece ikamesi sağlanabilir niteliktedir. Ancak tecrübe ve yeterlilikler askerlik başta olmak üzere silah kullanılmasının kaçınılmaz olduğu mesleklere mensup kişilerin sahip olabileceği yetenek ve tecrübelerdir.

Yüksek ücretler aldıkları bilinen SÖDGG personeli kamuoyunda; kaba, açgözlü, vicdansız ve paraya çok önem veren kişiler olarak yansıtılmaktadır. (Franke ve von Boemcken, 211: 728).

Ancak denizcilik sektöründe kariyer yapmak isteyen kişilerin, denizcilik mesleğinin toplumsal yaşantıdan uzak, kara yaşamından farklı, mahrumiyetlerin yoğun yaşandığı oldukça zor bir ortamda yapıldığını bilmeleri gerekmektedir (Yorulmaz ve Alkan, 2017: 479).

İngiltere’de birçok ÖDGŞ, yetenekli eski askeri personeli istihdam etmektedir. Böylelikle İngiltere Silahlı Kuvvetleri bünyesinde geçmişte hizmeti bulunan,

profesyonel eğitim almış kişileri kullanarak bu eğitimden yoksun kişilerin kullanımı sonucu oluşabilecek sivil zarar ve kayıplar ile malların zarar görmesinin engellenmesi veya asgari düzeye indirilmesi öngörülmektedir. Bunun ışığında birçok İngiliz SÖDGG, denizde özel güvenlik hizmetini ulusal yükümlülüğe ihtiyaç duymaksızın gerekli standartlarda sağlayabilmektedir (Caldwell, 2012: 18).

Ülkemizde faaliyet gösteren az sayıdaki ÖDGŞ'den birinin, Türk Deniz Kuvvetleri'nden emekli bir personelin ticari girişimi olduğu ve bu yatırımcının hem eski iş arkadaşlarına emeklilik sonrası iş imkânı tanıma, hem kendi ticari faaliyetlerini sürdürme hem de askerlik mesleğinde sahip olduğu sosyal ağını emeklilik döneminde bu iş koluna yatırım yaparak çalışan istihdamı konusunda avantaja dönüştürdüğü bilinmektedir.

Ancak özel güvenlik şirketlerinin çalıştırılmasına yönelik uluslararası düzenlemeler kesin ve net bir çerçeveye kavuşmamıştır. Bu durumun bir sonucu olarak birçoğu ABD veya Avrupa Kıtası'ndan emekli silahlı kuvvetleri personeli tarafından yönetilen özel güvenlik şirketleri sayısında büyük bir artış gözlenmiştir (Upadhyaya, 2014: 182).

Dünyanın çeşitli bölgelerindeki bazı etnik gruplar savaşıklık yetenekleri ve mücadeleci yapılarıyla tarih boyunca bir şöhret yakalamıştır. Bu çerçevede özellikle SÖDGG olarak istihdam edilmesi özellikle tercih edilen “Gurkha” etnik kimliği öne çıkmaktadır. Bu etnik kimliğe sahip insanlar; yaşadıkları bölgenin / ülkenin mali olanaklarının kötü oluşu, iş imkânlarının kısıtlılığı, genetik olarak sahip oldukları savaşı ve inatçı karakter yapıları gibi sebeplerle ÖDGŞ için maliyet etkinlik noktasında ideale yakın SÖDGG personel kaynaklarından biri olarak öne çıkmaktadır. Söz konusu etnik kimliğe sahip kişiler geçmişten beri İngiliz Ordusu bünyesinde özel bir birimde teşkilatlandırılmıştır.

ÖDGŞ denetimi dışında SÖDGG için ayrı bir değerlendirme süreci ya da denetim bulunmamaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 116).

Araştırma süresince katılımcılarla yapılan sesli ve yazılı irtibatlarda özellikle bazı Doğu Avrupa ve Güneydoğu Asya ülkelerinin uyruğunda bulunan SÖDGG personelinin eğitim seviyesinin düşüklüğüne, çok cüzi ücretlerle çalıştırılmasına ve yaşam alanları başta olmak üzere sosyal olanaklara neredeyse hiç önem vermediklerine vurgu yapılmıştır.

Moskos, Williams ve Segal, postmodern askeri kimliğin barış ve istikrarı sürdürme operasyonlarının bileşiminde bulunması gereken kendine has uyum özelliklerini şöyle sıralamıştır (Franke ve von Boemcken, 211: 727). Bu durum gemide görevli personel ile SÖDGG birlikte çalışabilirliği açısından benzerlik göstermektedir.

- a) Sivil ve askeri çevreler arasında yüksek eşgüdüm ve iletişim.
- b) Güvenlik hizmetlerinin destekleyici rolünü engelleyen konum (rütbe) ve bireysel çekişmeye dayalı sert farklılıkların azaltılması.
- c) İstikrarı koruma ve barışı destekleme operasyonları da dâhil olmak üzere faaliyetlerdeki askeri amaçları anlamada bir değişim ve geçiş sağlamak.
- d) Görevin meşruiyetini UN, NATO veya diğer uluslar üstü organizasyonlar nezdinde aramak.
- e) Askeri güçlerin uluslararası hale getirilmesi, ulusların uluslararası meseleleri çözmek için işbirlikleri oluşturma yollarını daha sık araması.

Özel askeri şirketlerde çalışan personelin, özel güvenlik şirketlerine doğru sürekli bir akışı mevcuttur. Eğilim, özel askeri şirketlerin gerilemesi ve özel güvenlik şirketlerinin gittikçe büyümesinin bir sonucu olarak yoğunlaşmıştır (Andreopoulos ve Brandle, 2012: 140).

İnsan faktörü içeriği bakımından geçmişteki IMO dokümanları incelendiğinde söz konusu alanla ilgili sadece iki makaleye rastlanılmıştır, diğer yayın ve makaleler deniz politikası ile ilgilidir. Bununla birlikte bu makaleler ve belgeler denizcilikte insan faktörü içeriği yerine denizciliğin çevresel konuları üzerine yayımlanmıştır (Schröder-Hinrichs ve diğerleri, 2013: 248).

Büyük denizcilik endüstrisi alandaki insan kaynağının kalitesini yükseltmek hedefiyle, yetenekli elemanları istihdam etmek için yetenek temelli projeler geliştirilmeye başlanmıştır (Pantouvakis ve Karakasnakı, 2018: 661).

SÖDGG'nin olası bir saldırıda kullanabileceği, caydırıcı özelliğe sahip tek aygıtı silahıdır. Silah kullanımı konusunda yeterli bilgi, beceri ve tecrübeye sahip olmayan bir personelin etkinliğinden ve caydırıcılığından söz edilemez.

Silahın ustalıkla kullanılması, silah kullanmanın zaruri olduğu hallerde bile bunu öncelikle saldıranları niyetlerinden vazgeçirmek amacıyla kullanılması gerekliliği, ustalık ve maharet gerektiren bir konudur.

SÖDGG istihdamında özellikle eski asker ve kolluk güçlerinin tercih edilmesi sosyal uyum aşamasında da bazı sıkıntıları beraberinde getirebilir. Özellikle uzun süreler emir komuta zinciri içerisinde yer almış, ticari bir oluşumda rol üstlenmemiş, askeri hiyerarşi içerisinde emir alma melekesini edinmiş bireylerin tamamen sivil bir çevrede bazı uyum ve hiyerarşik uyumsuzluklar yaşaması olasıdır.

Denizcilik mesleği gibi kapalı bir çevrede uzun süreli görev paydaşı olarak birlikte ve çok yakın çalışmayı gerektiren iş kolları özellikle personelin sosyal yönden normal dışı davranışlar (Saldırganlık, içe dönüklük vb.) sergilemesine sebep olabilmektedir. Gemi hayatının ve gemideki görev dağılımının askerlik benzeri katı bir hiyerarşik sıra dâhilinde sürdürülmesi bu yönleme aşına olmayan SÖDGG personelinin muhtemel uyumsuzluk çıkaran birey konumuna getirebilir.

SÖDGG personelinin an itibariyle geçmişi askerlik ve kolluk kuvvetleri olan bağlı olduğu küçük unsurlarla müstakil olarak görev yapma alışkanlıkları göz önüne alındığında bu personelin gemideki katı hiyerarşik yapılanmadaki yerini yadırgaması veya görevi ile ilgili görece müstakil çalışamayacak olması bazı uyuşmazlıkları beraberinde getirebilecektir.

Olası bir uyuşmazlığın gemi içerisindeki oldukça küçük bir alanda birlikte yaşama ve çalışma zorunluluğu gibi sebeplerle dayanılmaz hale gelmesi ve bu durumun bütün gemi personeli üzerinde etkili olması arzu edilen bir durum olmayacaktır.

## **2.5. BAZI ÜLKELERDE ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİ DÜZENLEMELERİ**

HRA başta olmak üzere bazı bölgelerde ticari gemiler sürekli olarak silahlı ve sürat tekneleri kullanan, kargo gemilerine tırmanmakta tereddüt etmeyen ve genellikle şiddetli ve anlık tepkiler gösteren korsan tehdidi mevcuttur. Bu gereklilikler karşısında caydırıcı bir cevap olarak birçok Avrupa ülkesi aşamalı olarak kendi bayraklarını taşıyan ticari gemilerde SÖDGG kullanımına izin vermiş, hatta bazı ülkeler (Fransa, Almanya, Danimarka, Belçika ve İtalya gibi) ulusal ve yabancı donanmaların Gemi Koruma Timlerinin gemilerinde kullanımına izin vermiştir (Grimaud, 2016: 21).

Birçok ülke kontrolsüz ve denetimsiz ÖDGŞ'lerine göz yumarken diğer taraftan SÖDGG kullanımı ile ilgili düzenlemelerin ilk adımını nasıl atacaklarını düşünmektedir. Bu hususta İngiltere'nin geçiş yaşanan ara dönem için hazırladığı rehber bir örnek olabilir. Benzer rehberler Norveç ve Marshall Adaları tarafından da hazırlanmıştır (Caldwell, 2012: 18).

Deniz haydutluğunu caydırmak için gösterilen güçlü ve kararlı çabaların sonucu olarak bayrak devletlerinin yaklaşık %35'i ticari gemilerde SÖDGG görevlendirmeye başlamıştır. Buna rağmen, kıyıya yakın bölgelerde deniz haydutlarının saldırıları devam etmektedir (Vijayan, 2014: 16).

2011 yılında korsan saldırılarındaki artış, birkaç bayrak devletini gemilerde SÖDGG kullanımına yetki verilmesi için harekete geçirmiştir. Aynı tehditle karşı karşıya kalmış olmasına rağmen İngiltere, Hollanda ve İtalya ticari gemilerini korumak için, sadece askeri personelin icra edeceği görevi özel güvenlik şirketlerinin istisna olarak yapması da dâhil farklı yaklaşımlar benimsemiştir (Cusumano ve Ruzza, 2018: 80).

### **2.5.1. İngiltere**

İngiltere, çok miktarda kara ve deniz özel güvenlik şirketlerinin kayıtlı bulunduğu merkez devleti konumundadır (White, 2016: 585).

İngiltere Hükümeti, Kasım 2011'de İngiliz bayrağı ile seyreden ticari gemilerde SÖDGG kullanımı ile ilgili bir geçici bir rehber yayınlamıştır. Buna benzer birçok doküman gibi bu rehber de hali hazırdaki yanlış düzenlemelere ve aksaklıklara atıfta bulunmuştur. Bu şirketlere ÖDGŞ kullanımı tavsiye edilirken şüphesiz bir problem haline gelmiştir. Söz konusu rehberin 3'üncü bölüm, 11'inci kısmı da geminin kaptanının SÖDGG ekibi veya personeli de dâhil olmak üzere gemide son karar mercii olduğuna değinilmektedir (Caldwell, 2012: 18).

Birleşik Krallık tarafından SÖDGG uygulamasına karşı çıkılmasından, bu uygulamaya destek verilmesine kadar olan değişim süreci çeşitli nedenlere bağlanmıştır. Dönem itibarıyla deniz haydutluğu saldırılarının yoğunlaşması, kaçırılan gemi ve rehin tutulan gemi adamı sayısının hızlıca artması ve ÖDGŞ'lerin bu duruma karşı büyük bir başarı göstermesi bu tutumdaki değişikliğin ana nedenleri olmuştur.

Bu kapsamda denizcilik şirketlerinin yasadışı ÖDGŞ kullanımının engellenmesi ve bu konuya bir düzenleme getirilmesi amacıyla Birleşik Krallık tarafından çeşitli uygulamalar geliştirilmiştir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 112).

İngiltere'nin devam eden güçlü ve sağlam, özel güvenlik ve askeri şirketlerin kendi ihtiyaçları ve kararları doğrultusunda kendi kendini düzenleme sistemi bir önceki bırakınız yapsınlar yaklaşımından kesinlikle daha iyi olduğu söylenebilir. Şeffaflıktaki eksiklik ve devletin bariz gözetim eksikliğinden, İngiltere'nin özel askeri ve güvenlik şirketlerince yapılan insan hakları ihlallerine çare olması, yol göstermesi, bunları önlemesini sağlayacak bir sistem sağlaması anlamı çıkarılması mümkün görünmemektedir (White, 2016: 599).

### **2.5.2. Hollanda**

Bazı Avrupa ülkeleri Gemi Koruma Timleri göndermekte özellikle yasal ve mali sebeplerle isteksiz davranırken, Fransa, İspanya, Belçika, İtalya ve Hollanda ticari gemilere Gemi Koruma Timi kiralama seçeneğini sunmuştur (Petrig, 2013: 670).

Hollanda, kendi bayrağını taşıyan gemilere Gemi Koruma Timi ile korunmasını tercih etmiştir. Çünkü Hollanda yasalarına göre ÖDGŞ'lerinin ticari gemilerde kullanılması yasaktır. Sonrasında Hollanda, 26 Gemi Koruma Timi göndermiş ve 2012 yılı boyunca her biri 10 personelden oluşan 100 Gemi Koruma Timi göndermeyi planlamıştır ve timlerin sayısı 2013 yılında 175'e yükselmiştir (Petrig, 2013: 670).

### **2.5.3. Almanya**

Almanya'nın tehlikeli su yollarında görev yapmak üzere yetkilendirdiği özel güvenlik şirketlerini çok ciddi ve kapsamlı bir değerlendirmeden geçirdiği bilinmektedir. Ayrıca Almanya Devleti bu firmalara meydana gelen olayları IMO merkezi Haricinde kendi izleme otoritesine de bildirme zorunluluğu getirmiştir.

ÖDGŞ denetimleri tamamen devlet eline alınarak, şirketlerin tüm faaliyet raporları, SÖDGG personelinin işe alım şartları ve sicil kayıtları incelenmektedir. Bu kapsamda denetim süreçleri ÖDGŞ ile birlikte tüm SÖDGG personelini kapsamakta

ve silah ihracatı ile silah ruhsatı konularında belgelendirme gerekmektedir. Yüzen cephanelikler konusu ise herhangi bir sertifikalandırma sürecine dâhil edilmemiştir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 113-114).

Almanya; Afganistan'da, Batı Balkanlar'da ve Afrika Boynuzunda korsanlıkla mücadele (Birleşmiş Milletler kararlarının yerine getirilmesi anlamında) askeri sorumluluk da üstlenmiştir (Aksoy, 2018: 51).

#### **2.5.4. İspanya**

Royal Decree 1628/2009 kararı ile İspanya Bayraklı ticari ve balıkçı gemilerinde koruma görevi (Olası saldırıları önleme ve püskürtme) maksadıyla silah ve SÖDGG bulunmasına izin verilmiştir. Eğer söz konusu gemiler İspanya karasuları dışında iseler can ve mala yönelecek bir tehdit vukuunda koruma için kullanılmalarına onay verilmiştir (Abeyratne, 2012: 165).

Bazı Avrupa ülkeleri Gemi Koruma Timleri göndermekte özellikle yasal ve mali sebeplerle isteksiz davranırken, Fransa, İspanya, Belçika, İtalya ve Hollanda ticari gemilere Gemi Koruma Timi kiralama seçeneğini sunmuştur (Petrig, 2013: 670).

#### **2.5.5. Hindistan**

Hindistan, Hint Okyanusu'na doğru uzanan bir yarımada olması sebebiyle ve coğrafi konumu gereği iki önemli ticari rota kıyılarından geçmektedir. Özellikle bu rotada başta petrol olmak üzere diğer ürünlerin deniz yoluyla taşınmasında çok büyük bir artış yaşanmıştır. Korsanlık, deniz terörizmi ve bunun gibi diğer riskler Hindistan kıyılarından geçen ticaret rotalarını takip eden gemilerin kıyıya oldukça yakın mesafeden seyir gerçekleştirmelerini zorunlu kılmıştır. Bu sebepten Hindistan kıyılarında korsanlık faaliyetlerine karşı silah kullanma gerekliliği hâsıl olduğunda bu Hindistan'ın ulusal hassasiyetleri için zararlı bir durum oluşturacaktır. Yeterince açık ve sade hal tarzları / mukabele planlarının bulunmaması ve güç kullanımı ile ilgili kesin ve kati kuralların uygulanmaması, yargılama yetkisine sahip kıyı devleti olarak Hindistan'ın harekete geçmesini ve koşullarına uygun bir yargılama yapmasını engelleyecektir (Vijayan, 2014: 17).

29 Ağustos 2011 tarihinde Hindistan ticari gemilerde SÖDGG kullanımı ve bulundurulmasına yönelik bir genelge yayınladı. Bu genelgede, ticari gemilerde güç kullanma ilkelerine uygun olmaksızın silahlı güç kullanımının yasal karşılıkları ve etkileri, kıyı devletinin yargılama kısıtları ve Hindistan'ın hususiyetleri üzerinde hassasiyetle durulmuştur. Bu genelge kontrolün yüksek olduğu, uluslararası standartlarla iyi bir şekilde desteklenmiş ve ticari gemilerde güç kullanımının kesin ve kati kurallara bağlandığı bir genelge olarak hazırlanmıştır (Vijayan, 2014: 17).

#### **2.5.6. Norveç**

2011 yılının Haziran ayında Norveç Hükümeti SÖDGG kullanımı ile ilgili yeni bir çerçeve belgesi yayınlamıştır. Bu belgeyle Norveç bandıralı gemilerin başta High Risk Area (HRA) olarak değerlendirilen bölgeler başta olmak üzere belirli coğrafi bölgelerde SÖDGG bulundurmasına yasal olarak olanak tanınmıştır (Abeyratne, 2012: 159).

2011 yılında Norveç hükümeti, korsanlık ve deniz haydutluğunun muhtemel olduğu sulardan geçiş yapan gemiler için SÖDGG kullanılmasına açık bir şekilde izin veren yeni bir yasal çerçeve oluşturmuştur (Aarstad, 2017: 261).

Norveç'in, denizcilik faaliyetlerinde koruma hizmeti için SÖDGG kullanımını kabulü bir baskı altında oluşmamıştır. Bu durum, dünya denizci uluslarının büyük bir fikir birliğine vardığı yaygın kanı kapsamında domino etkisinin bir parçasıdır ki bu ÖDGG kullanımı konusunda küresel küresel mutabakata varıldığının bir göstergesidir (Aarstad, 2017: 274).

#### **2.5.7. İtalya**

12 Ekim 2011 tarihinde İtalya Maliye Bakanı, Aden Körfezi'nden geçen İtalyan Bayraklı gemilerin korsan saldırılarına karşı güvenliğini sağlamak için askeri personel bulunmasına onay vermiştir. İtalya zaten genel prensiplere uygun olarak askeri kuvvet göndermiş veya İtalyan Bayraklı gemilerde SÖDGG bulundurmuştur (Abeyratne, 2012: 159).

Bazı Avrupa ülkeleri Gemi Koruma Timleri göndermekte özellikle yasal ve mali sebeplerle isteksiz davranırken, Fransa, İspanya, Belçika, İtalya ve Hollanda ticari gemilere Gemi Koruma Timi kiralama seçeneğini sunmuştur (Petrig, 2013: 670).

Korsanlık tehdidinin yaşanması durumunda, İtalya yakın zamanda İtalyan bayraklı gemilerde silahlı koruma personelinin kullanımına iki yönlü bir yaklaşımı, karma bir yöntemi benimseyerek izin vermiştir. Başlangıçta temel olarak donanma tarafından sağlanan Gemi Koruma Timi kullanılması üzerineydi, İtalya mevzuatı gemi sahiplerine Gemi Koruma Timlerinin kullanılamaz olduğu durumlarda kullanılması gerekliliğiyle SÖDGG hizmetine başvurma hakkını da sağlamıştır. İtalya'ya özgü olmaktan öte, deniz güvenliğine bu iki yönlü yaklaşım, Belçika ve çok yakın zamanda Fransa tarafından da benimsenmiştir ve Hollanda'da tartışmalar devam etmektedir. Bunun sonucu olarak, İtalya'nın durumunun analizi sadece İtalyan denizcilik endüstrisinin hakiki önemi ve onun korsan saldırılarına maruz kalması noktasında değil, aynı zamanda Avrupa ve dünya genelinde deniz güvenlik politikalarının içeriği, uygulayıcıları ve değişimine daha geniş bir bakış açısı kaynağı olması noktasında da hayati öneme sahiptir (Cusumano ve Ruzza, 2015: 111).

SÖDGG kullanımına belirli kısıtlar konulmasıyla güç kullanma yetkisinin devri en aza indirilmiştir. Bu açıdan İtalya yeni yasalar ve uygun denetleme süreçleri geliştirerek SÖDGG kullanımını daha özgün bir yaklaşımla ele almıştır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 114-115).

#### **2.5.8. Yunanistan**

Yunanistan kendi bayrağını taşıyan gemilerde SÖDGG kullanılmasına olanak sağlayacak yeni bir hukuki düzenleme hazırlamıştır. Bu yasa ile HRA ile Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nun bazı bölgelerinden geçiş yapacak gemilerde asgari 6 (Altı) SÖDGG bulunmasına izin verilmiştir. Ayrıca bu düzenleme ile sahibi Yunan olup başka ülke bayrağı taşıyan gemilerin de bu düzenlemeden faydalanması öngörülmüştür (Abeyratne, 2012: 159).

### **2.5.9. Güney Afrika Cumhuriyeti**

Güney Afrika Cumhuriyeti, limanlarında 21 gün ve daha fazla kalan gemilerin SÖDGG bulundurmasına izin vermiştir. Ancak bu durum daha sonra geçerliliğini kaybetmiştir (Abeyratne, 2012: 159).

### **2.5.10. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)**

Birleşik Devletler gemi sahibinin kendisini ve maiyetindekileri koruması koşuluyla karar kendisine bırakılmıştır. Birleşik Devletler hükümeti adına geçici yetki belgelerini 2011 tarihli International Traffic in Arms Regulations (ITAR) kapsamında Ulusal Güvenlik Birimi gereklilikleri geliştirir ve denetimlerini yapmaktadır (Abeyratne, 2012: 165).

### **2.5.11. Fransa**

Bazı Avrupa ülkeleri Gemi Koruma Timleri göndermekte özellikle yasal ve mali sebeplerle isteksiz davranırken, Fransa, İspanya, Belçika, İtalya ve Hollanda ticari gemilere Gemi Koruma Timi kiralama seçeneğini sunmuştur (Petrig, 2013: 670).

15 Temmuz 1994 tarihli, 94-589 numaralı kararla korsanlığa karşı savaşta ülkenin polis gücünün denizde kullanılmasına onay verilmiştir. Fransa 2014 yılına kadar gemi sahiplerinin gemilerine SÖDGG bindirmelerini yasaklamıştır (Grimaud, 2016: 21).

### **2.5.12. Danimarka**

Danimarka Gemi Sahipleri Birliği, birkaç hafta önce 27 Ocak 2011 tarihinde, çok açık şekilde SÖDGG kullanımı karşısında durduğu konumunu, SÖDGG kullanımını tavsiye ederek değiştirmiştir. Danimarka Gemi Sahipleri Birliği, Danimarka devletinin sivil gemileri korumak için silahlı özel operasyon güçleri sağlamasını tercih etmiştir (Struwe, 2012: 588).

Görev Gücü 150 kapsamında 2008 yılında Danimarkalı savaş gemisi Absalon, 10 deniz haydudunu yakalamış ancak Danimarka'nın yasaları ve yargı politikası gereğince sadece Danimarka vatandaşları ve gemilerine yapılan saldırılar üzerinde yargı yetkisine sahip olduğu belirtilerek bu kişiler salıverilmiştir (Batır, 2011: 227-228).

### **2.5.13. Endonezya**

Endonezya hem coğrafi olarak hem de denizci kültüre sahip bir ülke olarak deniz haydutluğuna uygun bir ülkedir. Ülke coğrafi olarak Malakka Boğazı'nın güney yakasının tamamını kapladığından bu derece önemli bir su yolunun istismar edilmesine imkân veren bir konumdadır.

Güneydoğu Asya bölgesindeki en kritik konumda bulunan ülkelerden biridir. Bir adalar topluluğundan müteşekkil ülkede deniz gücü sadece dış tehditlere karşı değil deniz haydutluğu gibi iç tehditlere karşı da sürekli hazır ve gelişmeye açık bulunmak zorundadır.

Boğazlardan transit geçen uluslararası gemilere yönelik saldırılar ise geleneksel olarak fidye için alıkoyma faaliyetini içermez, uluslararası gemilere yapılan saldırılarda amaç mümkün olan en kısa süre içinde en çok taşınır malı çalarak gemiden ayrılmasıdır (Batır, 2011: 184).

11 Eylül olaylarının sonrasında deniz haydutluğu ve terörizmle mücadele ve deniz yollarının güvenliği için ABD ve Japonya işbirliği teklifinde bulunmuşlardır. Ancak gerek Endonezya gerekse de Malezya deniz haydutluğu olaylarını kendi iç meseleleri olarak görmüşler ve bu konunun uluslararası boyut kazanmaması için bu işbirliği taleplerini geri çevirmişlerdir. Endonezya ve Malezya kendi karasuları üzerinde egemenlik haklarını muhafaza etmek istemekte ve bu nedenle uluslararası bir düzenleme faaliyetine karşı çıkmaktadırlar (Batır, 2011: 194).

Endonezya ve Malezya'nın uluslararası işbirliğine sıcak bakmamalarının bir diğer sebebi de deniz haydutluğu sorununa verilen öncelikle ilgilidir. Özellikle Endonezya 1997 Asya mali krizinden çok derin etkilendiği için krizin yaralarını sarması uzunca bir süre almış, bu nedenle deniz haydutluğu ile mücadele için ayıracak finansmanı kalmamıştır. Ülkenin silahlı kuvvetlerinin yetkililerine göre on yedi bin

adadan oluşan devletin deniz haydutluğu ile mücadele edebilmesi için mevcut gemilere ilaveten 262 devriye gemisine ihtiyaç duyulmaktadır (Batır, 2011: 194).

Endonezya (76.000 vatandaşı gemi adamı olarak çalışmaktadır) halen Gemi Koruma Timleri ile hizmet sunmayı değerlendirmektedir (Petrig, 2013: 670).

## **2.6. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETLERİNİN VE ÇALIŞANLARININ SORUŞTURULDUĞU BAZI OLAYLAR**

Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika'ya yapılan saldırıların devamı mahiyetindeki Afganistan ve Irak başta olmak üzere dünyanın çeşitli bölgelerinde görev yapmış Özel Güvenlik Şirketleri ve Özel Askeri Şirketler, icraatlarıyla kötü bir şöhret kazanmıştır. Bu kötü şöhretin gerekçeleri arasında kanun tanımazlık, aşırı şiddet kullanımı ve yasadışı faaliyetlere zemin hazırlama ve bu faaliyetleri devam ettirme gibi hususlar sayılabilir. Böyle bir geçmiş üzerinde kurulan ÖDGŞ bunlardan azami şekilde etkilenmiş ve oluşturulmuş olumsuz algıdan nasibini almıştır.

Silahlı yabancı güvenlik görevlilerinin, Hint Okyanusu bölgesinde açığı ve seyir halindeki gemilerde mevcudiyeti ve faaliyet göstermesi normalin dışında bir şekilde, bölgede masum balıkçılara ateş açılması gibi birkaç kazaya sebep olmuştur. Bu durum SÖDGG'lerinin bir bölümünün yerel bilgi noksanlığıyla alakalıdır. Son olaylardan biri İtalyan Deniz Kuvvetleri personelinin Kerala/Hindistan açıklarında masum balıkçıları öldürmesidir (Upadhyaya, 2014: 182).

Ancak ÖDGŞ görev alanı itibariyle geçmişteki yanlış uygulamalara, karadaki örnekleri kadar fazla mahal bırakmayan bir çalışma çevresine sahiptir.

Bünyesinde SÖDGG bulunan Enrica Lexia isimli, 240 metre uzunluğundaki İtalyan kuru yük gemisi 15 Şubat 2012 tarihinde Hindistan'ın güneybatısındaki Kerala bölgesinin yaklaşık 33 deniz mili açığında seyrederken yaklaşan ve kimliği tespit edilemeyen ve tehdit olarak algılanan bir gemiye daha önceden belirlenmiş olan Standard Operating Procedures (SOP) kapsamında müdahale etmiştir. Bu esnada iki Hintli balıkçı, İtalyan silahlı özel deniz güvenlik görevlileri tarafından açılan ateş sonucu hayatını kaybetmiştir. Bunun üzerine Enrica Lexia soruşturma için limana çekilmiş ve iki İtalyan Silahlı Güvenlik Görevlisi (SGG) cinayet gerekçesiyle tutuklanmıştır. Yaşanan bu olaydan sonra İtalya Hükümeti hayatını kaybeden iki Hintli

balıkçının ailelerine 10 Milyon Hindistan Rupisi (Yaklaşık 117.000 Euro) tazminat ödemiştir. Bunun sebebi Enrica Lexia gemisinin sahibinin güvenlik ihtiyacı için ÖDGŞ yerine İtalyan Deniz Kuvvetleri personelini kullanmasıdır. Askeri personeli denizde bu görev için kullanmak hukuki bir ayrıcalık veya istisna getirmeyecektir (Caldwell, 2012: 17).

SÖDGG personelinin güç kullanımı ile ilgili yasal düzenlemelerin kıyı devletlerinin yasal düzenlemeleri, uygulayıcıları ve kolluk kuvvetleri ile uyumlulaştırılamaması, ticari gemilerin yargılanması sürecinde oldukça ciddi yasal ve politik meselelerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır (Vijayan, 2014: 17).

MV Seaman Guard Ohio isimli gemide SÖDGG olarak görevli 6 İngiliz eski asker usulsüz silah kullanımı gerekçesiyle Hindistan'da gözaltına alınmış ve bir süre hapiste tutulmuştur. Bu süreçte söz konusu personelin aileleri İngiltere Başbakanı Theresa MAY başta olmak üzere yetkililerden yardım istemiştir. Bu noktada personelin işlediği suçtan ziyade mensubu bulunduğu milleti öne çıkararak adil yargılama sürecine müdahale edildiği düşünülebilir.

Özetle ÖDGŞ ve SÖDGG personelinin karada görev yapan Özel Güvenlik Şirketleri veya Özel Askeri Şirketlerle mukayese edildiğinde, kaçakçılık ve casusluk veya ajanlıkla suçlandıkları olayları haricinde aşırı güç kullanımı gibi şiddete dayalı suçlara istisnalar hariç karışmadığı görülmektedir.

Deniz haydutluğu olaylarına maruz kalan gemi adamlarında başta panik atakları olmak üzere olay anını hatırlama, psikolojik kopma, uyku bozuklukları, sestən ürkme ve genel sıkılganlık hali gözlenmektedir (Aleksandrov ve diğerleri, 2015: 993).

7 Temmuz 2011 tarihinde Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi tarafından kararı açıklanan, 2003 ve 2004 yıllarında Irak'ta İngiliz Silahlı Kuvvetleri personelinin yakınlarını gereksiz yere öldürdüğü iddiasıyla açılmış Al-Skeini ve Diğerlerinin İngiltere'ye açtığı dava çok bilinen bir örnektir (Caldwell, 2012: 19).

## **2.7. ÖZEL DENİZ GÜVENLİK ŞİRKETİ YERİNE ASKERİ UNSURLARI KULLANMANIN SAKINCALARI**

İdari veya ekonomik ağırlık merkezi olmadığı ve silahlı unsurlar halkın arasında dağıldıkları için terör ve gerilla savaşında askeri kararlılık net olarak uygulanamamaktadır (Kulu, 2018: 83).

ÖDGŞ yerine ikame olarak ülkelerin Silahlı Kuvvetlerine ait unsurları denizde ticari faaliyet maksadıyla kullandıkları gemileri korumak için kullanması, büyük utanç verici bir yargılama süreci ve diplomatik krizlerin önlenmesi için pahalı sivil yükümlülükler ödemesi ile sonuçlanmaktadır. Gerekli koşulları yerine getirilerek sağlanan ve iyi düzenlenmiş özel güvenlik hizmeti alınması, finansal yükümlülüklerin ülkelerden ve vergi ödeyen vatandaşlardan ayrılması ve devletlerin diğer ülkelerle istenmeyen olaylar yaşamasını engellemektedir (Caldwell, 2012: 17).

Donanmalar, küçük korsan gemilerinin tamamının kimliklerini tespit edecek kabiliyette değildir ve bütün küçük gemileri hedef olarak görememektedir (Stevenson, 2010: 30).

Ulusal güvenliğin sadece askeri terimlerle tanımlanması gerçekçi bir yön taşımamaktadır. Böylesi bir anlayışın gelişmesi hem tehlikeli hem de yanıltıcıdır. Çünkü bu düşünceyle devletler askeri tehditlere yoğunlaşmakta ve diğer tehditleri görmezden gelmektedirler. Bu da topyekûn güvenliklerini tehlikeye sokmaktadır (Çıtak, 2017: 42).

Askerlerin temel hedefi ülkelerinin ordusuna hizmet etmektir (Franke ve von Boemcken, 2011: 726). Bu temelde askeri personelin ticari gemilerin korsan ve deniz haydutluğu saldırılarına karşı güvenliği sağlamak için kullanılması isteksizlik ve amaç farklılığı gibi hususların tartışılmasına ve sorgulanmasına sebep olabilir.

Diğer önemli husus ise düzenli olarak ÖDGŞ kullanımı ülkelerin Silahlı Kuvvetler personelinin sivil bir idareciden talimat veya emir alma konusundaki isteksizlikleri gibi durumları da ortadan kaldıracaktır (Caldwell, 2012: 17).

Ayrıca askeri tedbirlerin bazı alanda istenen esneklikte, anında bir karşılık veremediği veya ön alamadığı durumlar oluşabilmektedir. Bu durumları önlemek adına ihtiyaç alanına göre özel güvenlik hizmeti alınması verimliliği artırabilmektedir.

## 2.8. ÖZEL GÜVENLİK PERSONELİ VE DENİZCİLİK ALGISI ÜZERİNE YAPILMIŞ ÇALIŞMALAR

Denizcilik endüstrisinin imajı, uzun yıllar deniz taşımacılığının gelişmesinde ve sürdürülebilir bir taşıma seçeneği olmasında hayati bir rol oynamaktadır (Jensen ve diğerleri, 2016: 41).

Denizcilik endüstrisi, çalışma ortamının doğasına bağlı olarak, kazalar ve afetler için yüksek olasılıklı bir faaliyet alanıdır. Denizcilik endüstrisi IMO tarafından düzenlenmektedir. Buna rağmen, ulusal veya şirkete özgü karakteristik özelliklerine bağlı olarak, örgüt kültürü ve güvenlik uygulamalarında belirgin farklılıklar olabilmektedir (Bergheim ve diğerleri, 2015: 27).

Risk, denizcilik faaliyetlerinde çok sayıda faktörle ilişkilidir. Bu faktörler, şartlara veya insanların bu şartları algılamasına göre sıralanabilir ve taleplerin algılanması, bu gibi algıların ister hayali isterse gerçek olsun gerçek bir tehdidin ileri etkilerini gösterebilir (Vederhaus ve diğerleri, 2018: 73).

İncelenen çalışmalarda SÖDGG gibi denizcilik endüstrisinde sürekli olarak yer almayan ve denizcilik mesleği seçmemiş insanların denizcilik mesleği algısı üzerine yapılmış bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Yapılan çalışmaların pek çoğu meslek seçimini henüz yapmamış gençler ile denizcilik mesleğini seçmiş hali hazırda denizcilik mesleği ile iştigal eden personel üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu noktada;

Denizciliği meslek olarak seçmiş kişiler ile ihtiyaç duyulan dönem ve güzergâhlarda görevlendirilen ve görece kısıtlı bir denizcilik algısı oluşması kuvvetle muhtemel SÖDGG personelinin denizcilik algılarının birbirinden farklı olacağı açıktır.

Meslek seçimi öncesindeki gençler için ise durum SÖDGG personelinin geçmişte bir meslek seçimi yaptığı ve hali hazırda SÖDGG mesleği ile iştigal ettiklerinden farklılık göstermektedir.

Yukarıda açıklanan çalışmalarda kullanılan ölçeklerin mevcut halleriyle SÖDGG personeline uygulanmasının sağlıklı sonuçlar vermeyeceği, geçmişte uygulanmış ölçeklerden bazı soruların kullanılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

İşte bu farklılıklar, SÖDGG personelinin denizcilik algısının ölçülmesi için yeni bir ölçek oluşturulmasını zorunlu kılmıştır. Söz konusu ölçek oluşturulurken

ÖDGG sahipleri, SÖDGG mesleğini icra eden kişiler, geçmişte dönemsel olarak SÖDGG mesleğini icra etmiş ve halen başka iş kollarında faaliyet gösteren kişilerle irtibata geçilmiş ve fikirleri alınmıştır.

Sonuç olarak denizcilik algısı; yaş, cinsiyet, eğitim seviyesi, milliyet, kişinin karakteristik özellikleri, kazanç durumu vb. birçok faktöre bağlı olarak değişmektedir. Bu sebeple, denizcilik algısını ölçen sabit bir ölçeğin olmadığı söylenebilir. Aşağıdaki çalışmalarda görülebileceği üzere farklı demografik faktörlere bağlı çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu ölçeklerin başka bir evrende uygulanabilirliğinin bulunmadığı değerlendirilmiştir. Özel güvenlik personelinin denizcilik algısını konu edinen çalışmaya ulusal ve uluslararası yazında rastlanılamamıştır.

### **2.8.1. Guns for Hire: Motivations and Attitudes of Private Security Contractors. (Franke, V. ve von Boemcken, M., 2011).**

Volker FRANKE ve Marc von BOEMCKEN tarafından 2011 yılında Armed Forces & Society isimli dergide yayınlanan, Guns for Hire: Motivations and Attitudes of Private Security Contractors isimli makale, ülkelerinin ordusu için çalışan askerlerin değer, tutum ve motivasyonlarının üzerine yapılmış çokça araştırma olduğunu ancak özel güvenlik sektöründe çalışan bireylerin motivasyonları ve mesleki olarak kendilerini nasıl algıladıkları üzerine pek az şey bildiğimizi ortaya koymaktadır.

Söz konusu çalışmayla, internet ortamında çatışmalı ve ihtilaflı bölgelerde görev yapmış ve tecrübe edinmiş, devletin resmi yaptırımını sağlayan kolluk kuvvetlerinde geçmişte çalışmış olan 200'den fazla silahlı özel güvenlik görevlisinin değer ve tutumları keşfedilmeye çalışılmıştır.

Bahse konu çalışmada uygulanan ölçekte katılımcıların, vatanseverlik, savaşçılık, makyavelcilik, sosyal baskınlığa uyum, erillik, işe adanmışlık, etik davranma ana başlıkları altında özellikleri ölçülmeye çalışılmıştır.

Ancak bu noktada özel askeri ve güvenlik şirketi çalışanları, birden fazla noktada SÖDGG personelinin ayrılmaktadır. Öncelikle söz konusu personelin görevlendirilmeleri devletler tarafından yapılarak devletler adına faaliyet göstermek üzerine kuruluyken, SÖDGG gemi sahipleri ile anlaşarak onlar hesabına çalışan birimlerdir. Ayrıca literatürde PCASP (Privately Contracted Armed Security

Personnel) olarak geçen tanıda denizde faaliyet gösterme gibi bir kısıt bulunmamaktadır. Başta Afganistan ve Irak olmak üzere savaş sonrası toplumlarda savaşı kazanan taraf adına faaliyet gösteren bu kişiler ile SÖDGG tamamen farklı çalışma koşullarına sahiptir.

Bu bağlamda bu çalışma ile çalışmamız arasında bir benzerlik olmakla birlikte bu konularda ayrılmaktadır. Bu ayrılma çalışmanın doğasını değiştirecek kadar büyüktür.

### **2.8.2. Denizcilik Öğrencilerinin Denizcilik Sektöründeki Kariyer Beklentilerinin ve Sektör Çalışma Koşulu Algılarının Analizi. (Yorulmaz, M. ve Alkan, G., 2017).**

Uluslararası bir meslek olan denizcilik sektöründe kariyer yapmak isteyen kişilerin bu seçimine yönelik etkili olan faktörler; yaşanılan yer, aile ve çevre etkisi, yüksek ücret-gelir, terfi imkânları, denize olan sevgisi, değişik ülke görme fırsatı, kolay iş bulma imkânı olarak sıralanabilir. (Yorulmaz ve Alkan, 2017: 473).

Küreselleşmeyle birlikte artan rekabet ortamı ve teknolojik yenilikler nedeniyle aranan insan kaynağının niteliği değişmektedir. Özellikle de uluslararası bir ticari faaliyet olan denizcilik sektöründe istihdam edilecek iş gücünün niteliği, bu sektörün uluslararası dinamiklerine ve koşullarına göre şekillenmektedir. Bu anlamda denizcilik sektöründe çalışacak kişiler daha öğrenciyken kariyer planlaması yapmak zorundadırlar (Yorulmaz ve Alkan, 2017: 473).

Bu çalışmanın ise araştırma evreni, denizciliği bir meslek olarak seçmeye karar vermiş, bilinçli bir tercih sonucu bu mesleğin eğitimini almaya başlamış öğrencilerden oluşmaktadır. Çalışmamızın evrenindeki kişilerden yaş, eğitim seviyesi, iş tecrübesi gibi konularda ayrılmaktadır.

### **2.8.3. The Phenomenology of Maritime Piracy Experiences of Filipino Seafarers. (Simon, E.K.D. ve Fernandez, K.T.G., 2016).**

Simon ve Fernandez (2016) Filipinli denizciler üzerinde yaptığı araştırma ile denizcilerin korsanlıkla ilgili tecrübelerini ölçmeye çalışmıştır. Bunun için 3 Filipinli

denizciden yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi ile veri toplanmıştır. Filipinli denizcilerin korsanlık tecrübelerinin dört ana tema üzerinde kümelendiği ortaya çıkmıştır. Bunlar;

1. Korku ve acizlik.
2. Denizcilik protokolünü takip etmeye çalışmak.
3. Otomatik bir başa çıkma yöntemi olarak dua etmek.
4. Ailenin önemi.

Sırasıyla bu başlıklar, denizcilerin korsanlıkla ilgili tecrübelerinin duygusal, davranışsal ve idrak yönünden tepkileridir. (Simon ve Fernandez, 2016: 42).

#### **2.8.4. The Perception and Image of Shipping. (Jensen, A.K., Bergqvist, R.Y., Hjelle, H.M. ve Lekakou, M.B., 2016).**

Arne K. Jensen, Rickard Y. Bergqvist, Harald M. Hjelle ve Maria B. Lekakou tarafından yazılan, The Perception and Image of Shipping isimli makalede denizcilik endüstrisinin imajının deniz taşımacılığının gelişmesinde hayati bir role sahip olduğu, özellikle genç insanlar arasındaki denizcilik endüstrisi yapısı ve kariyer fırsatlarının denizcilik endüstrisini özendirici eğitim programları ve personel kaynakları sağlamada önemli olduğuna değinilmiştir. İsveç, Norveç ve Yunanistan'daki bazı ortaokul öğrencilerinin zihnindeki denizcilik imajı ve bununla ilgili algıları ölçülmeye çalışılmıştır. Sonuçta genç insanlar arasındaki denizcilik algısı sadece denizcilik endüstrisi için değil, aynı zamanda gemi sahipleri birliği, ticaret birlikleri, işçi sendikaları, taşıma otoriteleri ve yöneticileri gibi paydaşlar ve ulusal ve uluslara üstü politika yapıcılar için de önemli olduğu sonucuna varılmıştır.

Jensen ve diğerleri (2016), İsveç, Norveç ve Yunanistan'da, ortaokul ve daha üst sınıflardaki öğrencilerine uyguladıkları geniş çaplı bir anketle, denizcilik imajını ölçmeye ve gelecekteki meslek tercihleri arasındaki yerini anlamaya çalışmışlardır. Bunu anlamanın sadece denizcilik endüstrisi için değil, diğer paydaşlar olan; gemi sahipleri birliği, ticaret odaları, işçi birlikleri, taşımacılık firmaları, yöneticiler ve politikacılar için de ulusal ve uluslararası alanda önemli olduğunu vurgulamışlardır. Ancak bu çalışma meslek seçimi yapacak öğrenciler üzerinde yapılmıştır. SÖDGG

personelinin denizcilik sektörü algısından ve beklentilerinden farklı bir nitelik taşımaktadır. Ayrıca 3 ülkede uygulanması araştırmanın kısıtlarından biridir.

#### **2.8.5. Private Security Guards Perceptions of Factors Influencing Their Occupational Choice. (Ighagbon, C.S., 1983).**

Ighagbon (1983) özel güvenlik görevlilerini 3 kategori altında toplamıştır. Bu kategoriler; ön elemanlar, özel güvenlik görevlisi ve güvenlik sektörüne girmeyi düşünen ön lisans öğrencileri şeklindedir. ABD Kentucky eyaleti, Jefferson County bölgesinde özel güvenlik firmalarını düzenleyici bir kurum olan bölgesel özel güvenlik otoritesinde kayıtlı olan özel güvenlik firmalarından isim listeleri almıştır. Özel güvenlik görevlileri ve ön lisans öğrencileri ekonomik sebeplerden ötürü bu işi seçmek zorunda kalmışlardır. Ön elemanların %41'inden fazlası, özel güvenlik görevlilerinin %21.6'sı ve ön lisans öğrencilerinin %33.3'ü çalıştığı yerdeki ilişkilerden etkilenmektedir. 3 grup da iş değiştirme fırsatı olması halinde öncelikle polis olmak, ardından da FBI Ajanı olmak istemektedir. Hayat beklentileri diğer iş gruplardan farklı görülmemiştir. Diğerleri gibi hayat beklentileri; iyi çalışma koşulları, yüksek maaş, sağlıklı olmak ve işlerinde yükselme imkânı şeklindedir.

#### **2.8.6. Maritime Tourism and Terrorism: Customer Perceptions of the Potential Terrorist Threat to Cruise Shipping. (Bowen, C., Fidgeon, P. ve Page, S.J., 2014).**

Bowen, Fidgeon ve Page (2014), deniz turizmi ve terörizminin, sahibi Amerikalı olan yolcu gemilerinde olası bir terörist saldırı tehdidine karşı, yolcuların algılarını ölçen bir çalışma yapmışlardır. “Emniyet ve güvenlik, denizde yolcu taşımacılığının en önemli özelliği mi ?” sorusuna 144 katılımcının 70 tanesi kesinlikle katılıyorum, 46 tanesi de katılıyorum şeklinde cevap vermiştir. Toplamda katılımcıların 116 tanesi yani %71'inin, denizde yolcu taşımacılığında, emniyet ve güvenlik konularının önemine vakıf olduğu görülmüştür. Denizde yolcu taşımacılığını günümüzde etkileyebilecek en büyük tehdit nedir sorusuna 144 katılımcının 56 tanesi terörist saldırılar cevabını vermiştir. Bu cevap en büyük orana sahip cevaptır.

**Tablo 14:** Özel Güvenlik ve Denizcilik Algısı Üzerine Yazın Taraması Tablosu.

| S. Nu. | YAZAR                  | YIL  | ARAŞTIRMA YÖNTEMİ                                                               | ARAŞTIRMANIN AMACI                                                                                                                                                                                                   | ÖRNEKLEM                                                                        |
|--------|------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | Yorulmaz ve Alkan      | 2017 | Tümevarım, anket, nicel araştırma.                                              | Yükseköğretim ve Ortaöğretim düzeyinde denizcilik eğitimi alan öğrencilerin denizcilik sektörünün çalışma koşullarını nasıl algıladıklarının, sektörde çalışma isteklerinin ve kariyer beklentilerinin belirlenmesi. | Denizcilik alanı lisans, ön lisans ve lise öğrencileri.                         |
| 2      | Jensen ve diğerleri    | 2016 | Tümevarım, anket, nicel araştırma.                                              | Denizcilik endüstrisinin ortaokul öğrencileri nezdindeki imajının belirlenmesi. Denizcilikte kariyer planlayan öğrencilerin denizcilik algılarının tespit edilmesi.                                                  | İsveç, Norveç ve Yunanistan'daki bazı ortaokul öğrencileri.                     |
| 3      | Simon ve Fernandez     | 2016 | Yarı yapılandırılmış görüşme, nitel araştırma.                                  | Filipinli denizcilerin deniz haydutluğu ile ilgili tecrübeleri sonucu hissettikleri ve yaşadıkları travmanın şiddetinin tespit edilmesi.                                                                             | Filipinli denizciler.                                                           |
| 4      | Bowen ve diğerleri     | 2014 | Anket, senaryo analizi, yarı yapılandırılmış görüşme, nitel ve nicel araştırma. | Amerikan sahipli yolcu gemilerine yönelik terör tehditlerine karşı yolcuların algısının tespit edilmesi.                                                                                                             | Yolcu gemisi yolcuları.                                                         |
| 5      | Franke ve von Boemcken | 2011 | Anket, nicel araştırma.                                                         | Kontratlı özel güvenlik elemanı olarak görev yapan personelin motivasyon unsurlarının ve mesleki algılarının belirlenmesi.                                                                                           | Silahlı özel güvenlik görevlileri.                                              |
| 6      | Ighagbon               | 1983 | Anket, nicel araştırma.                                                         | Özel güvenlik çalışanlarının meslek seçiminde etkili unsurların tespit edilmesi.                                                                                                                                     | Özel güvenlik yöneticileri ve görevlileri ile özel güvenlik bölümü öğrencileri. |

Yazın taraması sonucu tespit edilen yukarıdaki çalışmalar denizcilik algısı ve özel güvenlik personeline yönelik yapılmış çalışmalardır. Tamamen özel güvenlik görevlilerinin denizcilikle ilgilerini içeren bir çalışmaya ulusal ve uluslararası yazında rastlanılamamıştır.

Ayrıca araştırmaların büyük çoğunluğu karada görev yapan özel güvenlik görevlilerini kapsamaktadır. Denizde özel güvenlik mesleğinin nispeten yeni olması bu alandaki çalışmaların az olmasının sebeplerinden biri olarak kabul edilebilir. Sadece denizcilik algısı üzerine yapılan çalışmalarda ise araştırma evreninin SÖDGG ile benzer sosyoekonomik koşulları paylaşmayan kimselerden oluşması, bu

araştırmalarda kullanılan    eklerin tam olarak S  DGG uygulanamamasını beraberinde getirmiştir.

Bazı çalışmaların denizcilik algısı ile ilgili bazı b   mleri, çalışmayı yapanlardan izin alınarak bu araştırmada kullanılmıştır. Faydalanılan araştırmalar 3'  nc   b    de belirtilmiştir.



## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **SİLAHLI ÖZEL DENİZ GÜVENLİK GÖREVLİLERİNİN DENİZCİLİĞE İNTİBAKLARININ ARAŞTIRILMASI**

#### **3.1. ARAŞTIRMANIN KONUSU**

Araştırmanın konusu; ticari gemilerde görev yapan, farklı mesleki geçmiş ve tecrübelere sahip, bazıları denizcilik mesleğine ilk defa aşına olan SÖDGG personelinin denizciliğe uyum seviyelerinin ve denizcilik algılarının tespit edilmesi, denizciliğe intibaklarına ve denizcilik algılarına etki eden değişkenlerin birbirleri ile ilişkilerinin incelenmesidir.

#### **3.2. ARAŞTIRMANIN AMACI**

Araştırmanın amacı; hiyerarşik yapılanmanın en az askerlik vb. diğer meslek grupları kadar önemli olduğu gemi yaşamında otoriteye uyum, gemi personeli ile birlikte çalışabilirlik, emir komuta zinciri içerisinde görev alabilme yetenekleri gibi SÖDGG personelinin kişilik özelliklerinin gemi yaşamına uyumda rolü olup olmadığı, eğer varsa bu değişkenlerin birbirleri ile ilişkileri ortaya konulmaya çalışılmasıdır.

Ayrıca, sınırlı süreli de olsa ticari gemilerde görev yapan, özellikle riskli bölgelerde gemi hayatında ve gemi görev dağılımında bir aktör konumunda bulunan SÖDGG personelinin; denizciliğe ve gemi hayatına uyumlarının tespit edilmesi, problem sahalarının belirlenmesi, gemide görevli diğer personel ve çevresel koşullara uyum sağlama yeteneklerinin tespiti ve bu yeteneklerin gemideki yaşama intibak süreci değişkenleri ile ilişkilerinin varlığı ve ilişki varsa bu ilişkilerin şiddetinin tespitine çalışılmıştır.

#### **3.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ**

Dünyada SÖDGG olgusunun yeni olması, bu alanda personel eğiten ve yetiştiren kurs ve eğitim kurumlarının henüz çok yeni olmaları, farklı etnik kökene ve mesleki geçmişe sahip personelin halen istihdam ediliyor ve muhtemelen gelecekte de

edilecek olması, ulusal ve uluslararası yazında SÖDGG personelinin örneklem olarak kullanıldığı çalışmaların çok az olması bu çalışmayı önemli kılmaktadır. Gün geçtikçe büyüyen özel güvenlik sektöründe özellikle denizcilikte görev alan SÖDGG personelinin diğer gemi personeli ile uyum içinde çalışabilecek olanlardan seçimi oldukça önemlidir.

Bu çalışma ile SÖDGG personelinin bazı kişilik özellikleri, deniz hayatındaki hiyerarşiye bakış açısı, göreve bakışı, denizcilik algısı ölçülmeye çalışılarak ilerleyen dönemde söz konusu personelin denizciliğe intibakına ve gemide görevli diğer personel ile azami ahenk içerisinde çalışmasına ışık tutacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca toplanan verilerin değerlendirilmesi sonucu elde edilen bulguların ÖDGS personel seçim ve eğitim süreçlerine büyük oranda katkı ve fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca gittikçe artan güvenlik ihtiyacının bir sonucu olarak, denizcilik firmalarının SÖDGG seçiminde doğru kişileri seçmesine yardımcı olacak bir ön değerlendirme formu oluşturulmasına katkı sağlayabilecek olması da son derece önemlidir.

Uluslararası yazında PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel) olarak isimlendirilen personel ile SÖDGG birçok konuda ayrıışmaktadır. Öncelikle çalışma ortamları birbirinden oldukça farklıdır. PCASP, savaştan etkilenmiş ve kamusal bir düzenin bulunmadığı ya da kısmen bulunduğu ülke ve bölgelerde görev yaparken, SÖDGG kurallara harfiyen riayet edilmesi gereken denizcilik sektöründe ve gemi çalışma sistemi içinde bir unsur olarak görev yapmaktadır. Bu çerçevede, görev alanlarına oldukça farklı olduğundan, geçmişte PCASP üzerine yapılan çalışmaların SÖDGG personeline olarak uyarlanabileceği veya uyarlanamayabileceğinden bu çalışmanın, geliştirilen ölçekle birlikte önemli bir eksikliği kapatacağı değerlendirilmektedir.

### **3.4. ARAŞTIRMA SORUSU**

Her bilimsel araştırmanın bir hipotezi vardır. Ancak hipotezler her zaman açık şekilde belirtilemeyebilir. Bazen araştırma sorusu şeklinde, bazen hem araştırma sorusu hem hipotezler halinde bazen de hipotezler örtük bir şekilde ifade edilebilir. Keşifsel nitelikteki sosyal bilim araştırmalarında araştırma sorunsalı ile ilgili henüz

yeterli bilgi birikimi olmadığından hipotezler türetilmeyebilmektedir. Bu tür araştırmalarda daha çok araştırma sorusu ile yola başlanmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 73). Bağımlı değişkenler birer tepki veya sonuçtur. Araştırmacının temel ilgi odağı olan bağımlı değişkenin neden değiştiği veya neye bağlı olarak değiştiğini açıklamak, araştırma sorusuyla yakından ilgilidir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 77-78).

Çalışmanın araştırma sorusu; “SÖDGG personelinin denizcilik algısını ve denizciliğe intibakını etkileyen değişkenler nelerdir ve söz konusu değişkenlerin birbirleri ile ilişkileri nasıldır?” şeklinde belirlenmiştir.

SÖDGG temininde, denizcilik endüstrisinin bütün paydaşlarıyla verimli ve uyumlu çalışabilecek, denizde çalışma koşullarına uyum gösterebilecek kişilerin seçimine esas teşkil edecek temel şartları belirlemeye çalışmak, SÖDGG kaynaklı oluşabilecek uyumsuzlukları en baştan tespit ederek uygun olmayan kişilerin elenmesini sağlayarak zaman, kaynak ve personel tasarrufu noktalarında denizcilik endüstrisinin ilgili unsurlarına fikir vermek amacıyla bu araştırma sorusu oluşturulmuştur.

Araştırma sorusunu cevaplamaya yönelik çalışmalar ve ulaşılan bulguların, SÖDGG seçimine ve seçilen personelin ihtiyaçlar doğrultusunda daha iyi eğitilmesine olanak sağlayacağı beklenmektedir.

Deniz haydutluğuna karşı ihtiyaç duyulan güvenlik hizmetini sağlamak üzere doğru kişilerin seçimi ve istihdamının sağlanması hem deniz güvenliği açısından hem de denizcilik endüstrisinin sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir. Araştırma sorusunun, güvenlik alanında doğru kişilerin seçimine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

### **3.5. ARAŞTIRMANIN MODELİ VE SÜREÇLERİ**

Nicel araştırma ile nitel araştırma yönelimlerinin özellikleri farklı olsa da bazen araştırmacılar her iki yöntemi birlikte kullanabilmektedir. Her iki yöntemin birlikte kullanıldığı araştırmalar karma araştırmalar olarak nitelendirilmektedir. Bazen araştırmacılar nitel ve nicel verileri eş zamanlı toplayarak nitel ve nicel verilerin birbirlerini destekleyip desteklemediğini teyit ederler. Bu tür araştırma desenleri

zenginleştirilmiş (triangulation) desen olarak adlandırılmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 105).

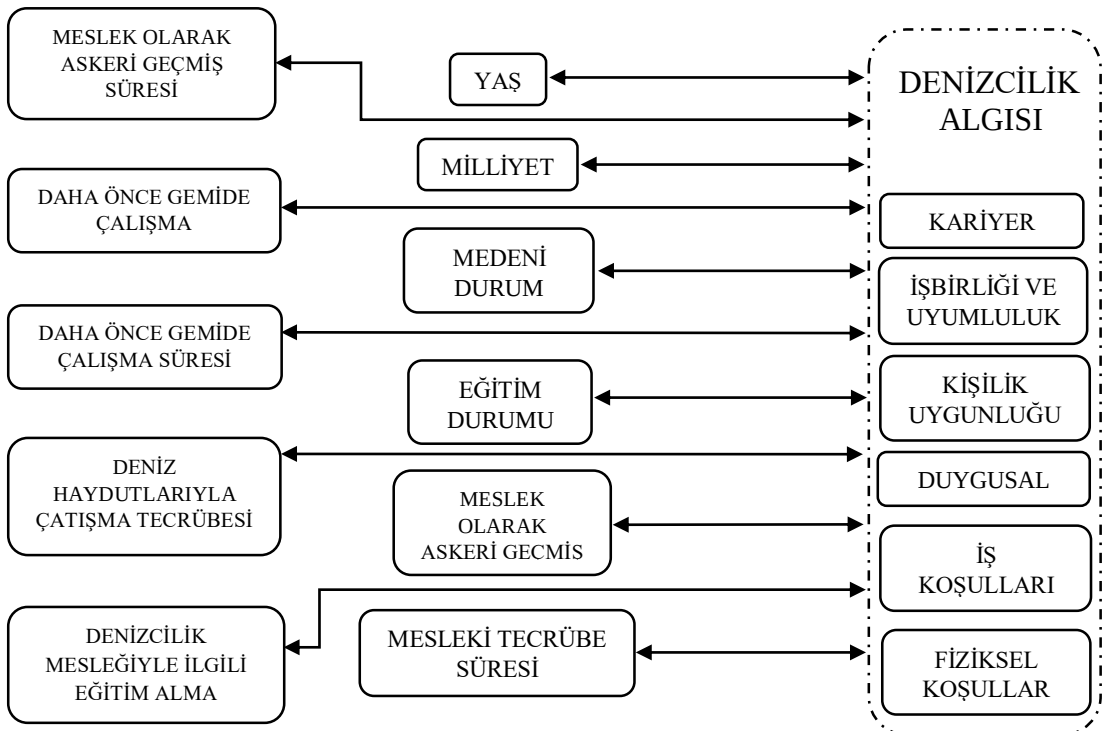
Araştırmada nitel ve nicel yöntemlerin birlikte kullanıldığı karma bir araştırma metoduna başvurulmuştur. Araştırma konusu ile ilgili değişkenler ÖDĞŞ sahipleri ve SÖDGG personeli ile iletişime geçilerek elde edilen verilerle, Yorulmaz ve Alkan (2017) tarafından geliştirilen “yükseköğretim ve ortaöğretim düzeyinde denizcilik eğitimi alan öğrencilerin denizcilik sektörünün koşullarını algılamaları ve sektörde çalışma isteklerinin karşılaştırılması” isimli anket formunda kullandıkları ölçekten alınan veriler birleştirilerek bir madde havuzu oluşturulmuştur.

Araştırma; literatür taraması, yöntem, bulgular ve sonuç doğrultusunda tamamlanmıştır.

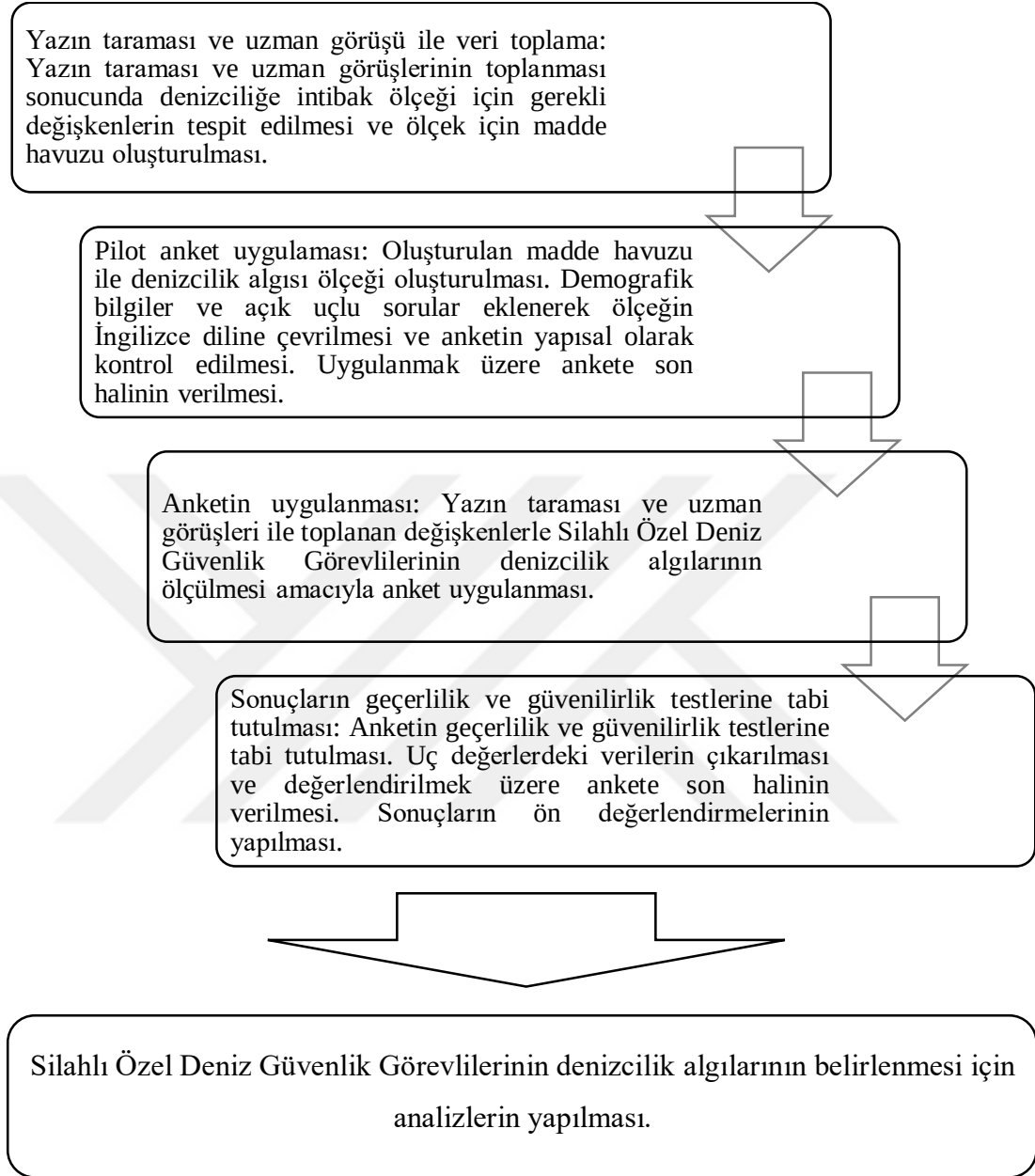
Araştırmada SÖDGG personelinin, denizcilik algısı ölçeğine uygulanan keşfedici faktör analizi ile oluşturulan 6 faktör (Kariyer, İşbirliği ve Uyumluluk, Kişilik Uygunluğu, Duygusal, İş Koşulları ve Fiziksel Koşullar) çerçevesinde denizciliğe intibakı ölçülmeye çalışılmıştır.

Bu 6 faktöre ilave olarak demografik değişkenlerle bazı faktör altındaki maddeler arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmıştır. Araştırma sürecinin akış şeması ve ilgili süreçler Şekil 19 ve Şekil 20’de gösterilmiştir.

**Şekil 19:** Araştırma Modeli.



**Şekil 20:** Araştırma Sürecinin Akış Şeması.



### 3.5.1. Saha Araştırması

Araştırmanın uygulanması aşamasında; çeşitli ülkelerin vatandaşlığına mensup, dünyada deniz haydutluğu olaylarının yaşandığı çeşitli bölgelerde görev yapan/yapmış SÖDGG personeline 3 bölümden oluşan anket uygulanmıştır.

Denizciliğe intibakın ölçülmesi çalışmanın asıl amacını oluştururken, demografik bilgilerle araştırmanın evreni hakkında genel bilgi sahibi olunabilecek ve

denizcilik algısının ölçülmesinde korelasyon kurulabilecek demografik bilgiler toplanmıştır.

Açık uçlu sorular ve yorumları içeren anketin üçüncü bölümünde ankette yer almayan ancak katılımcıların eklemek istedikleri tüm değişkenlere ulaşılmaya çalışılmış ve yorumlamada kullanılmak üzere cevap veren katılımcıların verileri toplanarak nitel analiz yöntemi ile sınıflandırılarak tasnif edilmiştir.

### 3.5.2. Saha Araştırması İçin Veri Toplama Aracının Oluşturulması

Denizcilikte özel güvenlik hizmeti alanında rol alan ÖDGŞ sahipleri ve SÖDGG personeline problem sahaları sorularak alınan cevaplar ile denizcilik ve kariyer algısı üzerine çalışmaları bulunan akademisyenlerin geliştirmiş oldukları ölçekten bazı maddeler ilgili akademisyenlerin izinlerinin alınmasını müteakip bir madde havuzunda toplanmıştır.

**Tablo 15:** Ölçek Oluşturulmasında İrtibata Geçilen Akademisyen ve Uzman Kişiler.

| S. Nu. | Tarih      | Kişinin Adı ve Soyadı | Ünvanı                               | E-Posta ve Telefon                                                                        |
|--------|------------|-----------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | 06.02.2018 | Murat YORULMAZ        | Öğr.Gör.Dr. (Kaptan)                 | <a href="mailto:myorulmaz@yalova.edu.tr">myorulmaz@yalova.edu.tr</a>                      |
| 2      | 23.02.2018 | Murat ŞÖHLEN          | Securişöhlen ÖDGŞ kurucusu ve sahibi | <a href="mailto:murat@securisohlen.com">murat@securisohlen.com</a><br>00 90 533 448 9166  |
|        | 27.02.2018 |                       |                                      |                                                                                           |
| 3      | 10.05.2018 | Pierre SKUZA          | SÖDGG                                | 00 971 50 421 0440                                                                        |
| 4      | 06.05.2018 | Scott-Leonard OGDEN   | SÖDGG                                | <a href="mailto:scottogden17@gmail.com">scottogden17@gmail.com</a>                        |
|        | 12.05.2018 |                       |                                      |                                                                                           |
| 5      | 27.10.2018 | Demis ZDROZIS         | SÖDGG                                | <a href="mailto:demis.zdrozis@gmail.com">demis.zdrozis@gmail.com</a><br>00 48 72 848 4915 |

Not: İsimlerin yazılması için katılımcılardan sözlü izin alınmıştır.

Oluşturulan madde havuzundan 38 madde kullanılarak denizcilik algısı ölçeği oluşturulmuştur. Daha sonra; geçerlilik ve güvenilirlik analizleri kapsamında keşfedici faktör analizi, korelasyon analizi, cronbach alfa değerleri ile çarpıklık ve basıklık vb. diğer analizler sonucunda 24 maddenin 6 faktörde birleştiği ve çalışmanın

analizlerinin yapıldığı son hali verilmiştir. Bu kişilerle farklı yollarla irtibata geçilmiş olup aynı kişiler tarafından bazı görsel ve video kaynaklar araştırmacıya gönderilmiştir.

**Tablo 16:** Pilot Anket Uygulaması Yanıtlayıcı Bilgileri.

| Tarih       | Kurum                                                        | Yanıtlayıcı Bilgileri            | Açıklama                                                                                                                                                   |
|-------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11.04. 2018 | Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi                | Dr.Öğr.Üyesi Kpt. Burak KÖSEOĞLU | Anket formunda yer alan soruların kapsamı, Türkçe ifadelerin İngilizce diline çevirisi ve anlaşılabilirliğinin kontrolü ile ve anket form düzeni kontrolü. |
| 11.04. 2018 | Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi                | Dr.Öğr.Üyesi Kpt. Cenk ŞAKAR     | Anket formunda yer alan soruların kapsamı, Türkçe ifadelerin İngilizce diline çevirisi ve anlaşılabilirliğinin kontrolü ile ve anket form düzeni kontrolü. |
| 11.04. 2018 | Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Niğde Sosyal Bilimler MYO | Öğr.Gör. Orhan Atakan GÜRBÜZ     | Anket formunda yer alan soruların kapsamı, Türkçe ifadelerin İngilizce diline çevirisi ve anlaşılabilirliğinin kontrolü ile ve anket form düzeni kontrolü. |

Not: İsimlerin yazılması için katılımcılardan sözlü izin alınmıştır.

### 3.5.3. Veri Toplama Aracına Ait Bilgiler

**Bölüm A - Katılımcı Profili:** Demografik değişkenler olarak da isimlendirilebilecek bu bölümde katılımcı profilinin belirlendiği genel sorular yer almıştır. Bu bölümde yer alan profil değişkenleri şu şekildedir;

1. Yaş
2. Cinsiyet
3. Milliyet
4. Medeni durum
5. Eğitim durumu
6. İş tecrübesi (Ay olarak)
7. Meslek olarak askeri geçmişi olup olmadığı
8. Meslek olarak askeri geçmişi varsa kaç yıl olduğu
9. Meslek olarak askeri geçmişi varsa hangi kuvvette olduğu
10. Daha önce gemide çalışıp çalışmadığı

11. Daha önce gemide çalıştıysa ne kadar süre çalıştığı (Ay olarak)
12. Gemide bulunduğu sürede deniz haydutları ile çatışmaya girip girmediği
13. Denizcilik mesleği üzerine herhangi bir eğitim alıp almadığı

**Bölüm B – Denizcilik Algısı Değerlendirmesi:** Bu bölümde 38 madde 5’li likert ölçeği ile sorgulanmıştır. 5’li likert ölçeğinde cevaplar; 1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Kararsızım, 4: Katılıyorum, 5: Tamamen katılıyorum şeklindedir.

İlk aşamada denizcilikte özel güvenlik hizmeti alanında temel bileşen olarak rol alan ÖDGŞ sahipleri ve SÖDGG personeline problem sahaları sorularak gelen cevaplar ile denizcilik ve kariyer algısı üzerine çalışmaları bulunan akademisyenlerin geliştirmiş oldukları ölçekten bazı maddeler ilgili akademisyenlerin izinlerinin alınmasını müteakip bir madde havuzunda toplanmıştır. Oluşturulan madde havuzundan 38 madde kullanılarak denizcilik algısı ölçeği oluşturulmuştur.

İkinci aşamada 125 katılımcı ve 38 madde ile uygulanan anket çalışması geçerlilik analizi kapsamında faktör analizine ve güvenilirlik analizi kapsamında korelasyon analizi ve cronbach alfa değerleri analizine tabi tutulmuş ve çarpıklık basıklık analizinde uç değerlerde cevapları görülen 5 katılımcı analizden çıkarılmıştır.

Üçüncü aşamada 120 katılımcı ile faktör analizi sonucu 14 madde faktör yükü 0,5’den az olduğu, çapraz yüklenme eğilimi gösterdiği ve 1 ya da 2 maddeden grup oluşturdıkları yani bir faktör oluşturmamış oldukları için analizden çıkarılmıştır.

Dördüncü ve son aşamada söz konusu madde havuzundan alınan verilerle oluşturulan 38 madde içeren denizcilik algısı ölçeğine; geçerlilik analizi kapsamında keşfedici faktör analizi, güvenilirlik analizi kapsamında Cronbach alfa katsayısı ve korelasyon analizi uygulanmıştır. Analizler sonucunda 120 katılımcının cevapları ile 24 maddeden oluşan 6 faktörlü bir yapı elde edilmiştir. Söz konusu faktörler; Kariyer, İşbirliği ve Uyumluluk, Kişilik Uygunluğu, Duygusal, İş Koşulları ve Fiziksel Koşullar olarak isimlendirilmiştir.

**Bölüm C – Açık Uçlu Sorular:** Bu bölümde katılımcılara, denizde kendilerini olumlu ve olumsuz yönde en çok etkileyen değişkenlerin neler olduğu sorulmuş, yorum bölümünde ise sorularda değinilmeyen hususları belirtebilecekleri bir alan

oluşturulmaya çalışılmıştır. Denizcilik algısının ölçülmesinde ölçek oluşturma süresince gözden kaçan ve ölçekte yer almayan maddelerin ve sektörde çalışan kişilerin denizciliğe intibakını zorlaştıran veya kolaylaştıran ancak anket formunda yer almayan hususların tespiti amaçlanmıştır. Elde edilen veriler nitel veri analizine tabi tutularak kategorilere ayrılmış ve sınıflandırılarak tasnif edilmiştir.

Bu bölümdeki sorular;

1. Denizdeyken sizi olumsuz yönde en çok etkileyen değişken nedir?
2. Denizdeyken sizi olumlu yönde en çok etkileyen değişken nedir?
3. Yorumlar

### **3.6. ARAŞTIRMANIN ÖRNEKLEMİ VE VERİ TOPLAMA SÜRECİ**

Araştırmanın örneklem grubu 36 ülke uyuğunda, dünyanın çeşitli bölgelerinde görev yapmış, 125 SÖDGG personelden oluşmaktadır.

Araştırmanın evrenini; dünyanın çeşitli ülkelerinin uyuğunda bulunan ve çok farklı mesleki geçmişlere sahip olup da geçmişte ve şu anda SÖDGG olarak korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında başta HRA olmak üzere korsanlık ve deniz haydutluğu saldırısı ihtimali bulunan sularda görev yapan Türk ve yabancı uyruklu personel oluşturmaktadır.

Türkiye’de korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında faaliyet gösteren öncü bir firma aracılığı ile söz konusu bölgelerde görev yapan ve müstakil olarak çokuluslu firmalarda görev alan Türk SÖDGG personel de araştırmanın evrenine dâhildir.

Veri toplama sürecinde katılımcıların büyük bölümü anket formunu doldurarak katkı sağlamışken bazıları mail ve telefon yolu ile irtibata geçerek bazı belge, fotoğraf ve videolarla bu sürece katkı sağlamışlardır.

#### **3.6.1. Elde Edilen Veri ve Bilgilerin Analize Hazırlanması**

Saha araştırması sonucu elde edilen veriler IBM SPSS Statistics (Version 24) programında elektronik ortama aktarılmıştır. Elde edilen verinin kontrolü, kodlanması

ve bilgisayar programına giriş işlemlerinden sonra, her bir değişkenin yapısı araştırmacı tarafından ele alınır. Sıklık (frekans) dağılımı, ortalama, standart sapma, varyans, çarpıklık ve basıklık gibi istatistikler tanımlayıcı istatistikler arasındadır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 208). Bu doğrultuda elde edilen denizcilik algısı ölçeğinin varyans, ortalama ve standart sapma değerleri Tablo 17’de sunulmuştur.

**Tablo 17:** Denizcilik Algısı Ölçeği Varyans, Ortalama ve Standart Sapma Değerleri.

| Mad. Nu. | Madde                                                                                                  | Varyans | Ortalama | Standart Sapma |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|----------------|
| 1        | Kişiliğim denizcilik sektöründe çalışmaya uygundur.*                                                   | 0,470   | 4,48     | 0,686          |
| 2        | Denizcilik sektöründe güvenlik ile ilgili işlerde bilgi ve becerilerimi kullanabilirim.*               | 0,375   | 4,61     | 0,612          |
| 3        | Ailemden uzakta yaşamak beni rahatsız ediyor.*                                                         | 1,241   | 2,05     | 1,114          |
| 4        | Tempolu iş ortamını severim.*                                                                          | 0,369   | 4,48     | 0,608          |
| 5        | Denizcilik sektöründe kontrat süreleri uzundur.*                                                       | 1,321   | 3,20     | 1,149          |
| 6        | İş tanımım gemi personeli tarafından anlaşılmıştır.*                                                   | 0,694   | 4,06     | 0,833          |
| 7        | Gemi personeli ile uyum içerisinde çalışmaktayım.*                                                     | 0,431   | 4,35     | 0,657          |
| 8        | Gemi personeli güvenlik konularında işbirliği içerisinde.*                                             | 0,454   | 4,16     | 0,674          |
| 9        | Gemide çalışma ortamı streslidir.*                                                                     | 1,509   | 2,69     | 1,228          |
| 10       | Gemide çalışmayı ilginç buluyorum.*                                                                    | 0,687   | 4,21     | 0,829          |
| 11       | Tatil süresi benim için oldukça önemlidir.                                                             | 1,159   | 4,03     | 1,076          |
| 12       | Gemide personelin kendi arasında işbirliği vardır.*                                                    | 0,459   | 4,17     | 0,678          |
| 13       | Gemideyken kendimi huzursuz hissediyorum.                                                              | 1,240   | 2,36     | 1,114          |
| 14       | Gemi personeli tarafından önerilerim dikkate alınır.                                                   | 0,730   | 3,98     | 0,855          |
| 15       | Güvenlik konularında gemi amirleri ile yetki çatışması yaşamaktayım.                                   | 1,378   | 2,16     | 1,174          |
| 16       | Gemideyken güvenlik dışındaki görevleri yapmam istenmektedir.                                          | 1,934   | 2,63     | 1,391          |
| 17       | Gemideki fiziksel koşullar çalışma ortamı için uygun değildir.                                         | 1,402   | 2,40     | 1,184          |
| 18       | Gemide genellikle kendimi yalnız hissediyorum.*                                                        | 1,243   | 2,18     | 1,115          |
| 19       | Denizcilik sektöründe çalışmak toplumda saygı görür.                                                   | 1,041   | 3,63     | 1,020          |
| 20       | Denizde çalışırken aile yaşantısı sürdürmek zordur.                                                    | 1,551   | 3,14     | 1,245          |
| 21       | Kapalı bir ortamda çalışmak beni rahatsız etmektedir.                                                  | 0,974   | 1,97     | 0,987          |
| 22       | Can güvenliğim benim için oldukça önemlidir.                                                           | 0,686   | 4,36     | 0,828          |
| 23       | Bu sektörde uzun yıllar çalışabilirim.*                                                                | 1,203   | 3,70     | 1,097          |
| 24       | Denizcilik sektöründe kariyer yapmak bana çok şey kazandırır.*                                         | 1,088   | 3,57     | 1,043          |
| 25       | Bu mesleği seçtiğim için mutluyum.*                                                                    | 0,781   | 4,01     | 0,884          |
| 26       | Denizcilik sektöründeki iş olanakları ile ilgileniyorum.*                                              | 1,210   | 4,00     | 1,100          |
| 27       | Farklı bir sektörde kariyer yapmayı düşünmüyorum.*                                                     | 1,310   | 2,63     | 1,144          |
| 28       | Yabancı personel ile lisan sorunları yaşıyorum.*                                                       | 1,403   | 2,23     | 1,184          |
| 29       | Yabancı aşçıların bulunduğu gemilerde beslenme sorunları yaşıyorum.*                                   | 1,420   | 2,41     | 1,192          |
| 30       | Gemi personelinin silaha olan merakı işimi olumsuz etkilemektedir.*                                    | 1,630   | 2,52     | 1,277          |
| 31       | Yüzen Cephanelik (Floating Armory) gemilerindeki yaşam mahalli sorunları beni olumsuz etkilemektedir.* | 1,891   | 2,99     | 1,375          |

|    |                                                                                                                                   |       |      |       |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------|-------|
| 32 | Gemilerin yabancı limanlarda yaşadığı sorunlardan dolayı gemiden çıkış sürelerindeki belirsizlikler beni olumsuz etkilemektedir.* | 1,324 | 2,36 | 1,151 |
| 33 | Korsan saldırıları sırasındaki gemi üzerindeki krizi yönetmek oldukça zordur.*                                                    | 1,402 | 2,10 | 1,184 |
| 34 | <i>Görev sonrası tatil süreleri beni oldukça motive eder.</i>                                                                     | 0,914 | 3,90 | 0,956 |
| 35 | <i>Değişik ülkeler ve kültürler görmek bu mesleği denizde devam ettirmem için önemlidir.</i>                                      | 0,806 | 4,03 | 0,898 |
| 36 | <i>Güvenlik işinin denizde yapılmasına bağlı olarak elde edilen kazançtan memnunum.</i>                                           | 0,861 | 3,75 | 0,928 |
| 37 | Gemideki hiyerarşik yapı işimi yapmamı kolaylaştırmaktadır.*                                                                      | 0,785 | 3,93 | 0,886 |
| 38 | <i>Denizdeki olumsuz hava koşulları motivasyonumu oldukça olumsuz etkilemektedir.</i>                                             | 1,476 | 2,31 | 1,215 |

Not: İtalik yazılı olan maddeler ölçekte ve analizlerde kullanılmamıştır. \* işareti olan maddeler ölçekte ve analizlerde kullanılmıştır.

Veri değerlerinin yayılımının özetlenmesi için kullanılan bir ölçü olan standart sapma, genel olarak verilerin ortalamaya göre yayılmasını gösterir. Eğer birçok veri ortalamaya yakın ise standart sapma değeri küçüktür, eğer birçok veri ortalamadan uzakta yayılmışlarsa standart sapma değeri büyük olur. Eğer bütün veri değerleri aynı ise bu durumda standart sapma değeri sıfırdır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 210). Örnek sayısı arttıkça standart sapma küçülür. Standart sapmanın küçük olması, ana kütle parametresinin daha güvenilir bir biçimde elde edilmesini sağlar (Karagöz, 2016: 79).

### 3.6.1.1. Geçerlilik Analizi

Geçerlilik genel olarak bir ölçüm aracının ölçmek istediği olguyu doğru olarak ölçebilme derecesidir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 381). Geçerlilik, testin bireyin ölçülmek istenen özelliğini ne derece doğru ölçtüğüyle ilgili bir kavramdır (Büyüköztürk, 2015: 179).

Geçerlilik; ölçüm aracının hangi özelliği ölçmek için geliştirilmişse ona uygun olması, bu ölçüm aracı ile toplanan verinin ölçülmek istenen özelliğin niteliğini tam olarak yansıtması, kısaca ölçüm aracının söz konusu özelliği ölçebilme yeterliliğidir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 160). Geçerliliği ölçüm değerlerindeki gözlemlenen farklılığın, sistematik veya tesadüfi hatadan kaynaklanmaktan ziyade, ölçülen

özellikler açısından nesneler arasındaki gerçek farklılığı yansıtmaya derecesi olarak da tanımlanabilir (Altunışık ve diğerleri, 2012: 123).

Geçerlilik; ölçülmek isteneni gerçekten ölçebilme derecesidir. Güvenilirlik olmadan bir ölçüm aracının geçerliliği sağlanamaz. Ancak geçerli olan bir ölçeğin güvenilir olma ihtimali yüksektir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 166).

Araştırmacı ölçeğin yapısal ve faktöriyel geçerliliği konusunda faktör analiz çalışmalarından yararlanmak durumunda kalmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 317).

Geçerlilik analizi kapsamında, çalışmamızda kullanılmak üzere yeni oluşturulan ölçeğe faktör analizi uygulanmıştır.

#### **3.6.1.1.1. Keşfedici Faktör Analizi**

Faktör analizi; birbiriyle ilişkili çok sayıdaki maddelerin bir araya getirilerek, birbirleri ile tutarlı daha az sayıda faktör elde etmeyi ve maddelerin oluşturduğu yapıların örüntüsünü keşfetmeyi amaçlayan, çok değişkenli analizlerin genel adıdır. Başka bir ifadeyle, faktör analizi araştırmacının odağında bulunan çok sayıdaki değişkenin aslında birkaç temel değişkenle (faktörle) ifade edilebilir edilemeyeceğini inceler (Gürbüz ve Şahin, 2018: 317). Faktör analizi; çok sayıdaki değişkeni, belirli sayıda gruplara ayırarak, her bir grubun içindeki değişkenler arasındaki ilişkiyi maksimum, gruplar arasındaki ilişkiyi ise minimum yaparak, grupları yeni değişkenlere dönüştüren bir analiz türüdür. Türetilen bu yeni değişkenlere faktör adı verilir. Faktör analizi, çok sayıdaki değişken arasında ilişkilere dayanarak, birbirinden bağımsız, daha az sayıda, daha anlamlı ve özet bir biçimde yeni değişkenler bulunmasını sağlar (Karagöz, 2016: 877).

Faktör analizinin amaçlarından ikisi; ölçekleri oluşturan boyut ve faktörlerin yapı geçerliliğine dair kanıtlar elde etmek ve araştırmacının zihnindeki kuramsal yapıların geçerliliğine dair ipuçları elde etmektir. Sosyal bilim araştırmalarında faktör analizi denildiğinde iki temel analiz türü akla gelmektedir; Keşfedici Faktör Analizi (Exploratory Factor Analysis) ve Doğrulamalı Faktör Analizi (Confirmatory Factor Analysis). Keşfedici Faktör Analizi (KFA), daha çok ölçek geliştirme çalışmalarının ilk aşamalarında, gözlenen değişkenlerin hangi faktörleri oluşturduğunu incelemek amacıyla kullanılır. KFA’nde aynı zamanda, ele alınan kavrama (yapıya) ilişkin çok

sayıdaki değişken azaltılır ve bu yapıyı açıklayan daha az sayıda ve açıklama gücü daha yüksek faktörlerin keşfedilmesine çalışılır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 317). Sosyal bilimlerde bir veri toplama aracı olarak ölçeğin yapı geçerliliğini incelemede KFA sıklıkla kullanılmaktadır (Büyüköztürk, 2015: 133).

KFA’nde kesin bir model tanımlamaksızın ölçek maddelerinin ya da gözlenen değişkenlerin tüm faktörler (boyutlar) ile korelasyon göstermesine izin verilir. KFA’nde yapının geçerliliğine dair kanıtlar; gözlenen değişkenlerin hangi faktörler altında toplandığı, değişkenlerin faktör yük katsayıları, faktörlerin açıkladıkları varyans oranı gibi ölçütlere bakılarak yorumlanır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 318).

Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) testi belirli bir örneklemden elde edilen değişkenlerin oluşturduğu veri yapısının faktör analizi için yeterli olup olmadığını göstermektedir. KMO değerinin 0,60 ve üstünde olması örneklemin faktör analizi için yeterli olacağına işaret eder. Barlett Küresellik testi ise korelasyon matrisindeki ilişkilerin faktör analizi yapacak ölçüde yeterli olup olmadığını test etmektedir. Bu test sonucunun anlamlı ( $p<0,05$ ) olması değişkenler arası ilişkilerin oluşturduğu matrisin faktör analizi için anlamlı olduğunu ve faktör analizi yapılabileceği anlamına gelir. KFA yöntemi için en az üç değişken gerekmektedir. Her bir faktör altında en az üç değişken olmalıdır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 319).

Veri toplama aracının yeni oluşturulması ve geçmişte yapılmış bir faktör analizi bulunmaması sebebiyle ve araştırmada kullanılan ölçekteki değişkenler arasındaki ilişki yapısını tespit etmek için KFA uygulanmıştır. Faktör sayısının tespitinde öz değeri 1’den büyük ve faktör yükü 0,5’den büyük olan değişkenler tercih edilmiştir.

Ölçeğe ait KFA uygunluk sonuçları Tablo 18’de sunulmuştur.

**Tablo 18:** Keşfedici Faktör Analizine Uygunluk Sonuçları (38 madde ile yapılan).

| KMO and Bartlett’s Test                             |                    |          |
|-----------------------------------------------------|--------------------|----------|
| Kaiser – Meyer – Olkin Measure of Sampling Adequacy |                    | ,836     |
| Bartlett’s Test of Sphericity                       | Approx. Chi-Square | 2581,497 |
|                                                     | df                 | 703      |
|                                                     | Sig.               | ,000     |

Faktör yüklerinin genel olarak en az 0,32’nin üzerinde olması önerilmektedir. Ancak eğer araştırmacı faktörlerin mümkün olduğunca güçlü maddelerden oluşmasını

arzu ediyor ise yük değeri en az 0,5 olması esas alınabilir. Bu kapsamda; 0,32-0,5 arası düşük, 0,5-0,6 arası iyi, 0,6-0,7 arası yüksek, 0,7 ve üzerindeki faktör yükleri mükemmel faktör yükü olarak sınıflandırılabilir. Eğer bir maddenin farklı faktörlerdeki yük değerleri arasında 0,1'den küçük fark var ise o maddenin birden fazla özelliği ya da faktörü ölçtüğü anlamına gelir ki bu durum faktör analizi için oldukça sorunlu bir durumdur. Binişiklik ya da çapraz yüklenme eğilimi gösteren maddelerin analizden çıkarılması gerekmektedir. Genel bir kural olarak KFA'nde tüm faktörlerin açıkladıkları toplam varyansın, tek boyutlu ölçeklerde en az %30, çok boyutlu ölçeklerde ise en az %50 olması önerilmektedir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 320).

Tek/çok boyutluluğu belirleyen temel etmen, ölçekteki maddelerin oluşturduğu yapıdır. Bir ölçekteki maddelerin tamamı sadece bir boyut altında toplanıyorsa bu ölçekler tek boyutlu ölçeklerdir. Ölçeklerdeki maddeler birden fazla boyut altında toplanıyorsa bu ölçekler çok boyutlu yapıya sahip ölçeklerdir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 165).

Faktör yükü 0,5'den küçük olan, çapraz yüklenme eğilimi gösteren ve faktör oluşturmaya elverişli olmayan (Tek veya ikili grup oluşturan) 14 madde çıkarılarak ölçek 120 katılımcının cevapladığı 24 maddelik ölçek halini almıştır.

Çarpıklık ve basıklık ölçüleri; serilerin simetrikliğini, asimetrikliğini (çarpıklığını), basıklığını, dikliğini (sivriliğini) veya normal olması durumlarını inceler (Karagöz, 2016: 91). Uç değerler, verinin homojen yapısını bozup teorik dağılıma bağlı olarak değişen çarpıklık ve basıklık değerlerini arttırdığından verilerin (standart) normal dağılımdan uzaklaşmasına neden olabilmektedir. Esnek bir yaklaşıma göre ise çarpıklık ve basıklık değerlerinin +1 ile -1 arasında olması, o verinin normal ya da normale yakın dağıldığına işaret edebilmektedir. Özellikle Likert ölçeklerinde esnek yaklaşımla hareket etmenin daha uygun olacağı söylenebilir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 214).

İlk aşamada 38 maddeden oluşan ve 125 katılımcı tarafından cevaplanan denizcilik algısı ölçeğinde, çarpıklık (Skewness) ve basıklık (Kurtosis) değerleri uç dağılımlar gösteren veriler (4, 7, 21, 22 ve 84 numaralı katılımcılar) çıkarılarak 125 olan katılımcı sayısı 120 olarak sadeleştirilmiştir.

**Tablo 19:** Denizcilik Algısı Ölçeği Faktörlerine Ait Çarpıklık ve Basıklık Değerleri.

|                      | Faktör Adı |                        |                   |          |              |                   |
|----------------------|------------|------------------------|-------------------|----------|--------------|-------------------|
|                      | Kariyer    | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | Duygusal | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
| Çarpıklık (Skewness) | -,598      | -,426                  | -,990             | ,559     | ,574         | ,381              |
| Basıklık (Kurtosis)  | ,780       | ,142                   | ,582              | -,236    | ,347         | -,418             |

Denizcilik algısı ölçeği faktörlerinin çarpıklık ve basıklık değerleri Tablo 19’da gösterilmiştir. Bütün değerler +1 ile -1 aralığında gözlenmiştir yani veriler normal veya normale yakın dağılmıştır.

Yeniden yapılan KFA sonucunda 24 maddelik ölçeğin 6 faktörlü bir yapıda olduğu, faktörlerin toplam varyansının %60,637’sini açıkladığı ve maddelerin faktör KFA ait uygunluk sonuçları Tablo 20’de sunulmuştur.

**Tablo 20:** Keşfedici Faktör Analizine Uygunluk Sonuçları (24 madde ile yapılan).

| KMO and Bartlett’s Test                             |                    |          |
|-----------------------------------------------------|--------------------|----------|
| Kaiser – Meyer – Olkin Measure of Sampling Adequacy |                    | ,774     |
| Bartlett’s Test of Sphericity                       | Approx. Chi-Square | 1053,344 |
|                                                     | df                 | 276      |
|                                                     | Sig.               | ,000     |

Yukarıdaki tablolarda  $p < 0,05$  olduğundan Bartlett’s testinin sonucu anlamlıdır. Yani değişkenler arasında yüksek korelasyon mevcuttur ve veriler çoklu normal dağılımdan gelmiş demektir. KMO katsayısı 0,774 olduğundan örneklem faktör analizi için yeterlidir sonucuna ulaşılabilir.

KFA’nde yapının geçerliliğine dair kanıtlar; gözlenen değişkenlerin hangi faktörler altında toplandığı, değişkenlerin faktör yük katsayıları, faktörlerin açıkladıkları varyans oranı gibi ölçütlere bakılarak yorumlanır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 318).

Faktörleştirme aşamasında mümkün olduğunca yüksek faktör yüküne sahip (Yük değeri  $> 0,50$ ) maddelerin seçilmesi önemlidir. Faktör altında yer alan maddeler, kuramsal alt yapı, maddelerin ortak özellikleri, yüksek faktör yükü alan maddelerin ifade ettikleri anlam gibi hususlar dikkate alınarak isimlendirilir. Tüm faktörlerin

açıkladıkları varyansın en az %50 olması kabul gören bir durumdur. Faktörleri yorumlama kolaylığından dolayı en fazla tercih edilen teknik varimax döndürme tekniğidir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 321). Faktörleştirilebilirlik (factorability) için KMO değerinin ,60'tan yüksek çıkması beklenir (Büyüköztürk, 2015: 136).

Geliştirilen ölçeğin yapısal geçerliliğini tespit etmek amacıyla temel bileşenler (principal component) analizi ile “varimax” eksen döndürmesi tekniği kullanılarak KFA uygulanmıştır. KFA neticesinde, KMO örneklem yeterlilik değerinin 0,836 olduğu ve örneklemin büyüklüğünün faktör analizi için yeterli olduğu tespit edilmiştir. Bartlett küresellik testinin anlamlı olması ( $p<,001$ ) maddeler arasındaki korelasyon ilişkilerinin faktör analizi için uygun olduğuna işaret etmektedir. KFA’nde öz değerlerin (eigenvalues) 1’den büyük olması durumunda faktörlerin oluşması sağlanmıştır. KFA neticesinde, 11 faktörlü bir sonuç elde edilmiştir. Yamaç serpinti grafiği ve faktörlerin açıkladıkları varyanslar dikkate alınarak 6 faktörlü yapının uygun olacağı görülmüştür.

Bu kapsamda; 22’nci madde faktör değeri 0,5’den küçük olduğu, 11, 19, 20 ve 36’ncı maddeler çapraz yüklenme eğilimi gösterdiği, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 34, 35 ve 38’inci maddeler ise tek veya ikili grup oluşturdıkları ve en az faktör oluşturma koşulu 3 madde olduğu için sonuç olarak toplam 14 maddenin çıkarılmasına ve 24 maddeden oluşan denizcilik algısı ölçeğinin kullanılmasına karar verilmiştir.

Kullanılmasına karar verilen 24 maddelik ölçeğe maddeler ve maddelerin faktörlerdeki yüklerine ilişkin KFA sonuçları Tablo 21’de gösterilmiştir. Faktör yükü 0,5’in altında olan değerler tabloda gösterilmemiştir.

**Tablo 21:** Denizcilik Algısı Ölçeğinin Keşfedici Faktör Analizi (KFA) Sonuçları.

| Faktör Adı                                                                                                                       | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | Duygusal | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------|-------------------|----------|--------------|-------------------|
| Faktör Numarası                                                                                                                  | 1       | 2                      | 3                 | 4        | 5            | 6                 |
| Bu mesleği seçtiğim için mutluyum.                                                                                               | ,800    |                        |                   |          |              |                   |
| Denizcilik sektöründe kariyer yapmak bana çok şey kazandırır.                                                                    | ,764    |                        |                   |          |              |                   |
| Bu sektörde uzun yıllar çalışabilirim.                                                                                           | ,728    |                        |                   |          |              |                   |
| Gemideki hiyerarşik yapı işimi yapmamı kolaylaştırmaktadır.                                                                      | ,678    |                        |                   |          |              |                   |
| Denizcilik sektöründeki iş olanakları ile ilgileniyorum.                                                                         | ,642    |                        |                   |          |              |                   |
| Gemide çalışmayı ilginç buluyorum.                                                                                               | ,598    |                        |                   |          |              |                   |
| Farklı bir sektörde kariyer yapmayı düşünmüyorum.                                                                                | ,568    |                        |                   |          |              |                   |
| Gemi personeli güvenlik konularında işbirliği içerisinde.                                                                        |         | ,770                   |                   |          |              |                   |
| Gemi personeli ile uyum içerisinde çalışmaktayım.                                                                                |         | ,744                   |                   |          |              |                   |
| İş tanımım gemi personeli tarafından anlaşılmıştır.                                                                              |         | ,696                   |                   |          |              |                   |
| Gemide personelin kendi arasında işbirliği vardır.                                                                               |         | ,690                   |                   |          |              |                   |
| Kişiliğim denizcilik sektöründe çalışmaya uygundur.                                                                              |         |                        | ,776              |          |              |                   |
| Denizcilik sektöründe güvenlik ile ilgili işlerde bilgi ve becerilerimi kullanabilirim.                                          |         |                        | ,756              |          |              |                   |
| Tempolu iş ortamını severim.                                                                                                     |         |                        | ,578              |          |              |                   |
| Gemide genellikle kendimi yalnız hissediyorum.                                                                                   |         |                        |                   | ,789     |              |                   |
| Ailemden uzakta yaşamak beni rahatsız ediyor.                                                                                    |         |                        |                   | ,747     |              |                   |
| Denizcilik sektöründe kontrat süreleri uzundur.                                                                                  |         |                        |                   | ,614     |              |                   |
| Gemi personelinin silaha olan merakı işimi olumsuz etkilemektedir.                                                               |         |                        |                   |          | ,697         |                   |
| Gemilerin yabancı limanlarda yaşadığı sorunlardan dolayı gemiden çıkış sürelerindeki belirsizlikler beni olumsuz etkilemektedir. |         |                        |                   |          | ,697         |                   |
| Korsan saldırıları sırasındaki gemi üzerindeki krizi yönetmek oldukça zordur.                                                    |         |                        |                   |          | ,591         |                   |
| Gemide çalışma ortamı streslidir.                                                                                                |         |                        |                   |          | ,561         |                   |
| Yabancı personel ile lisan sorunları yaşıyorum.                                                                                  |         |                        |                   |          |              | ,809              |
| Yüzen Cephanelik (Floating Armory) gemilerindeki yaşam mahalli sorunları beni olumsuz etkilemektedir.                            |         |                        |                   |          |              | ,721              |
| Yabancı aşçıların bulunduğu gemilerde beslenme sorunları yaşıyorum.                                                              |         |                        |                   |          |              | ,646              |
| Öz değerler (Eigenvalues)                                                                                                        | 5,758   | 3,001                  | 1,682             | 1,615    | 1,396        | 1,101             |
| Açıklanan varyans yüzdesi %                                                                                                      | 15,157  | 10,676                 | 9,282             | 8,899    | 8,351        | 8,272             |
| Toplam açıklanan varyans yüzdesi %                                                                                               | 60,637  |                        |                   |          |              |                   |

Not: 0,5’den küçük faktör yükleri tabloda gösterilmemiştir.

Öz değer, hem faktörlerce açıklanan varyansı hesaplamada, hem de önemli faktör sayısına karar vermede dikkate alınan bir katsayıdır. Faktör analizinde başlangıçta, genel olarak öz değeri 1 ya da 1’den daha büyük olan faktörler önemli

faktörler olarak alınır. Analize dâhil değişkenlerle ilgili toplam varyansın 2/3'ü kadar miktarının ilk olarak kapsandığı faktör sayısı önemli faktör sayısı olarak değerlendirilir. Uygulamada, özellikle davranış bilimlerinde ölçek geliştirmede sözü edilen miktara ulaşmak güçtür. Çok faktörlü ölçeklerde faktör sayısının yüksek tutulması, açıklanan varyansı artırır, ancak bu kez de faktörleri isimlendirmede, onları anlamlı kılmada zorluk yaşanması muhtemeldir (Büyüköztürk, 2015: 135). Ölçeğin açıkladığı varyans, açıklayamadığı varyanstan büyük olmalıdır görüşü görüşü temel ilke olarak kabul edilir. Bu yüzdenin olabildiğince yüksek olması istenen bir özelliktir (Sönmez ve Alacapınar, 2014: 132).

Faktör altında yer alan maddeler kuramsal altyapı, maddelerin ortak özellikleri, yüksek faktör yükü alan maddelerin ifade ettikleri anlam gibi hususlar dikkate alınarak isimlendirilir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 321). Faktör altında yüklenen maddeler; ifade ettikleri anlamlar, faktör yükleri ve kuramsal beklentiden yola çıkılarak; kariyer, işbirliği ve uyumluluk, kişilik uygunluğu, duygusal, iş koşulları ve fiziksel koşullar şeklinde isimlendirilmiştir.

Tablo 21'de görüldüğü üzere döndürme işleminden sonra birinci faktör %15,157, ikinci faktör %10,676, üçüncü faktör %9,282, dördüncü faktör %8,899, beşinci faktör %8,351 ve altıncı faktör %8,272 oranında varyansı açıklamaktadır. Bu sonuçlar ölçeğin 24 maddeden oluşan 6 faktörlü yapısının geçerliliğine işaret etmektedir. Keşfedici faktör analizi sonucunda, ölçeğin geçerliliği yapısal olarak kanıtlanmıştır.

### **3.6.1.2. Güvenilirlik Analizi**

Güvenilirlik, bireylerin test maddelerine verdikleri cevaplar arasındaki tutarlılık olarak tanımlanabilir (Büyüköztürk, 2015: 181). Sosyal bilim araştırmalarında ölçeklerin yapısal geçerliliği KFA ile tespit edilirken, ölçeklerin tutarlı ölçüm yapıp yapmadığı, ya da ölçek maddeleri arasında tutarlılık olup olmadığının eş zamanlı olarak belirlenmesi gerekir. Bu kapsamda kullanılan en yaygın yöntem güvenilirlik analizidir. İç tutarlılık güvenilirliği, ölçme aracında yer alan maddelerin kendi aralarında tutarlılık gösterip göstermediğini test etmek amacıyla uygulanır. Başka bir ifadeyle, bir ölçüm aracının tek seferde yapılan ölçümle söz

konusu kavramsal yapıyı tutarlı bir şekilde ölçüp ölçmediğini göstermektedir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 331).

Güvenilirlik, bir testin veya ölçeğin ölçmek istediği şeyi tutarlı ve istikrarlı bir biçimde ölçme derecesidir. Güvenilir bir test veya ölçek benzeri şartlarda uygulandığında benzeri sonuçlar verir. Bir test veya ölçek ne derece güvenilir ise ondan elde edilen veriler de o derece güvenilirdir. Sistematik hataların güvenilirliğe etkisi yoktur. Rassal hatalar güvenilirliği etkiler (Karagöz, 2016: 939). Ölçüm sonuçlarının ölçülmek istenen kavramı tutarlı bir şekilde ölçebilmesi; ölçüm aracının farklı yerlerde, farklı zamanlarda ve aynı evrenden seçilen farklı örnekleme uygulandığında benzer sonuçlar vermesi güvenilirlik olarak tanımlanır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 155).

Güvenilirlik bir tutarlılık göstergesidir. Ölçülmek istenen kavramı gerçekten ölçüp ölçmediğine bakmaksızın, ölçüm arasında bir tutarlılık varsa o ölçüm aracı güvenilirdir. Güvenilirlik olmadan bir ölçüm aracının geçerliliği sağlanamaz. Ancak geçerli olan bir ölçeğin güvenilir olma ihtimali yüksektir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 166). Bir test veya ölçek ne derece güvenilir ise ondan elde edilen veriler de o derece güvenilirdir (Altunışık ve diğerleri, 2012: 124). İçsel tutarlılığın ölçümünde en yaygın kullanılan yöntem Cronbach alfa ( $\alpha$ ) olarak da bilinen alfa katsayısıdır (Altunışık ve diğerleri, 2012: 126)

Araştırmanın analizinde öncelikle güvenilirlik analizleri kapsamında veri toplama aracı için, denizcilik algısı ölçeğinin tamamı ve her faktör için ayrı ayrı olacak şekilde iç tutarlılık analizleri gerçekleştirilerek Cronbach alfa ( $\alpha$ ) değerleri hesaplanmış Tablo 22’de gösterilmiştir.

**Tablo 22:** Denizciliğe İntibak Ölçeği Faktörlerine ve Ölçeğin Tamamına Ait Cronbach Alfa Değerleri ile Toplam Varyansa Oranları.

| S. Nu. | Faktör Adı             | Madde Sayısı | N   | Toplam Varyans % | Güvenilirlik $\alpha$ | Toplam Güvenilirlik $\alpha$ |
|--------|------------------------|--------------|-----|------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1      | Kariyer                | 7            | 120 | 15,157           | 0,838                 | 0,708                        |
| 2      | İşbirliği ve Uyumluluk | 4            | 120 | 10,676           | 0,787                 |                              |
| 3      | Kişilik Uygunluğu      | 3            | 120 | 9,282            | 0,690                 |                              |
| 4      | Duygusal               | 3            | 120 | 8,899            | 0,652                 |                              |
| 5      | İş Koşulları           | 4            | 120 | 8,351            | 0,651                 |                              |
| 6      | Fiziksel Koşullar      | 3            | 120 | 8,272            | 0,678                 |                              |
| TOPLAM |                        | 24           | 120 | 60,637           |                       |                              |

Cronbach alfa değeri; bir ölçekteki maddelerin varyanslarının toplamı, genel varyansa bölünerek elde edilir. Alfa katsayısı ile bir ölçekteki maddelerin, belirli gruplar halinde, türdeş bir yapıyı oluşturup oluşturmadıkları belirlenmeye çalışılır. 0 ile 1 arasında değer alır. Alfa değerinin negatif çıkması güvenilirliğin bozulduğu anlamına gelir (Karagöz, 2016: 941). Cronbach alfa ( $\alpha$ ) güvenilirlik katsayısı değerlerinin nasıl yorumlanacağı Tablo 23’de gösterilmiştir.

**Tablo 23:** Cronbach Alfa ( $\alpha$ ) Güvenilirlik Katsayısı Güvenilirlik Aralıkları.

|                           |                                     |
|---------------------------|-------------------------------------|
| $0,00 \leq \alpha < 0,40$ | Ölçek güvenilir değildir.           |
| $0,40 \leq \alpha < 0,60$ | Ölçeğin güvenilirliği düşüktür.     |
| $0,60 \leq \alpha < 0,80$ | Ölçek oldukça güvenilirdir.         |
| $0,80 \leq \alpha < 1,00$ | Ölçek yüksek derecede güvenilirdir. |

Kaynak: Karagöz, 2016: 941.

Faktörleştirme sonrası 6 faktörden oluşan denizcilik algısı ölçeğinin güvenilirlik analizi, Cronbach alfa ( $\alpha$ ) değeri hesaplanarak yapılmıştır. Elde edilen güvenilirlik katsayısı değerleri Tablo 22’de gösterilmiştir. Ölçeğin genel güvenilirlik katsayısı  $\alpha = 0,708$ ’dir. Bu değer  $0,60 \leq \alpha < 0,80$  arasında olduğundan ölçek genel olarak oldukça güvenilir olarak yorumlanabilir. Ayrıca her bir faktörün iç tutarlılık güvenilirliğini ölçmek için hesaplanan güvenilirlik katsayısı  $\alpha$  değerleri  $0,60 \leq \alpha < 0,80$  arasındadır. Söz konusu değerler ise faktörleri oluşturan maddelerin iç tutarlılık güvenilirliklerini göstermektedir. Sonuç olarak ölçek hem genel olarak hem de faktörlerin iç tutarlılık noktasında yeterli düzeyde güvenilir olduğu değerlendirilmiştir.

Cronbach alfa ( $\alpha$ ) değerinin en az 0,70 olması beklenir. Ölçek geliştirme çalışmalarında bu eşik değer 0,60’a çekilebilir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 333). Madde sayısı ve örneklemin az olmasının Cronbach alfa ( $\alpha$ ) değerini düşürdüğü değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak ölçeğin hem genel olarak hem de faktörlerin iç tutarlılıkları noktasında yeterli düzeyde güvenilir olduğu değerlendirilmiştir.

### 3.7. BULGULAR (VERİLERİN ANALİZİ)

Verilerin analizinde yararlanılan testler ayrıca bazı koşulları yerine getiren ve getirmeyen verilere uygulanmalarına göre iki ana gruba ayrılır. Parametrik testler; ilgili parametreye, belirli bir dağılıma ve varyans kavramına dayanarak toplam parametrelerini (ortalama, oran vb.) göz önüne alarak işlemler yapan esnek olmayan istatistiksel yöntemlerdir. Parametrik olmayan testler; parametreye, belirli bir dağılıma ve varyansa dayanmadan işlemler yapan, genellikle ortanca değeri hedef alarak veriler yerine onların sıralama puanlarını kullanarak işlem yapan esnek istatistiksel yöntemlerdir (Özdamar, 2017: 94). Mevcut araştırmada elde edilen nicel verilerin analizinde IBM SPSS Statistics (Version 24) programı kullanılmıştır.

#### 3.7.1. Katılımcıların Demografik Bilgilerine Ait Analiz ve Bulgular

Araştırmanın örneklemini toplam 125 SÖDGG personelinden oluşmaktadır. Anket formunu dolduran katılımcıların yaşları 30-50 yaş aralığında %72,8 (91) kümelenmektedir, 18-30 yaş aralığında ve 50 yaş ve üzerindeki oran %27,2'dir (34). Katılımcıların %99,2'si (124) erkek, %0,8'i (1) cinsiyetini belirtmemiştir. Katılımcıların % 58,4'ü (73) evli, %16,8'i (21) bekâr, %24,8'i (31) diğer durumlarda ve durumunu belirtmeyen kişilerdir. Katılımcıların % 30,4'ü (38) lise mezunu, %39,2'si (49) fakülte ve dengi askeri kolej mezunu, %24,8'i (31) lisansüstü eğitim mezunu, %4,8'i (6) meslek yüksekokulu mezunu ve %0,8'i (1) eğitim durumunu belirtmeyen kişilerdir.

Katılımcıların denizcilik mesleği ile ilgili bilgileri aşağıda açıklanmıştır. Katılımcıların %91,2'si (114) daha önce denizcilik mesleği üzerine bir eğitim aldığını, %8,8'i (11) denizcilik mesleği üzerine bir eğitim almadığını beyan etmiştir, Katılımcıların %57,6'sı (72) daha önce gemilerde görev almışken, %40'ı (50) daha önce gemilerde görev almadığını beyan etmiş ve %2,4'ü (3) bu maddeye cevap vermemiştir. Katılımcıların %37,6'sının (47) 1-3 yıl gemide çalışma tecrübesi varken, %25,6'sının (32) 4-6 yıl gemide çalışma tecrübesi, %6,4'ünün (8) 7 yıl ve üzerinde gemide çalışma tecrübesi vardır. 38 katılımcı (%30,4) gemide çalışma tecrübesi ile ilgili maddeye cevap vermemiştir. Katılımcıların %62,4'ü (78) gemide bulunduğu

sürede deniz haydutlarıyla çatışmaya girdiğini beyan etmiş, %36'sı (45) çatışmaya girmedini belirtmiş ve %1,6'sı (2) bu maddeye cevap vermemiştir.

Katılımcıların mesleki tecrübeleri ve geçmişleri ile ilgili bilgileri bu paragrafta açıklanmıştır. Katılımcıların %36'sının (45) 1-10 yıl arası meslek tecrübesi varken, %17,6'sının (22) 11-20 yıl, %20,8 (26) 21-30 yıl, %12'sinin (15) 31 yıl ve üzerinde meslek tecrübesi vardır. 17 katılımcı (%13,6) meslek tecrübesi ile ilgili maddeye cevap vermemiştir. Katılımcıların %84,8'inin (106) askeri geçmişi vardır, %14,4'ünün (18) askeri geçmişi yokken, %0,8'i (1) bu maddeye cevap vermemiştir. Katılımcıların %24,8'inin (31) 1-5 yıl, %20,8'inin (26) 6-10 yıl, %11,2'sinin (14) 11-15 yıl, %12'sinin (15) 16-20 yıl, %10,4'ünün (13) 21-25 yıl, %7,2'sinin (9) 26 yıl ve üzerinde asker olarak meslek geçmişi olduğu beyan edilmiştir. %13,6 (17) katılımcı asker olarak meslek geçmişi süresinin sorulduğu maddeye cevap vermemiştir. Araştırmaya katılan SÖDGG personelinin profil bilgileri Tablo 24'te detaylı olarak verilmiştir.

Genel tarama araştırması çok sayıda elemandan oluşan bir evrende, evren hakkında genel bir kanıya varmak amacıyla araştırmaya dâhil edilen katılımcıların belirli konulardaki özellik ve tutumlarının tespit edildiği araştırmalardır. Çoğunlukla katılımcıların bazı demografik özellikleri (Cinsiyet, yaş, eğitim durumu vb.) tespit edilmeye çalışılır (Gülbüz ve Şahin, 2018: 107).

**Tablo 24:** Katılımcılara Ait Demografik Bilgiler.

| KATILIMCILARA AİT DEMOGRAFİK BİLGİLER |            |            |                                                 |            |            |
|---------------------------------------|------------|------------|-------------------------------------------------|------------|------------|
| DEĞİŞKEN                              | N          | %          | DEĞİŞKEN                                        | N          | %          |
| Yaş Aralığı                           |            |            | Askeri Geçmişiniz Varsa Hangi Kuvvette?         |            |            |
| 18-30                                 | 11         | 8,8        | Kara Kuvvetleri                                 | 44         | 35,2       |
| 31-40                                 | 44         | 35,2       | Hava Kuvvetleri                                 | 2          | 1,6        |
| 41-50                                 | 47         | 37,6       | Deniz Kuvvetleri                                | 19         | 15,2       |
| 51-60                                 | 14         | 11,2       | Özel Kuvvetler                                  | 26         | 20,8       |
| 61 ve üzeri                           | 2          | 1,6        | Jandarma                                        | 1          | 0,8        |
| Belirtilmemiş                         | 7          | 5,6        | Polis                                           | 6          | 4,8        |
| <b>TOPLAM</b>                         | <b>125</b> | <b>100</b> | Belirtilmemiş                                   | 27         | 21,6       |
| Cinsiyet                              |            |            | <b>TOPLAM</b>                                   | <b>125</b> | <b>100</b> |
| Erkek                                 | 124        | 99,2       | Meslek Olarak Askerlik Geçmişiniz Varsa Kaç Ay? |            |            |
| Belirtilmemiş                         | 1          | 0,8        | 0-60 Ay (0-5 Yıl)                               | 31         | 24,8       |
| <b>TOPLAM</b>                         | <b>125</b> | <b>100</b> | 61-120 Ay (6-10 Yıl)                            | 26         | 20,8       |
| Medeni Durum                          |            |            | 121-180 Ay (11-15 Yıl)                          | 14         | 11,2       |
| Evli                                  | 73         | 58,4       | 181 – 240 Ay (16-20 Yıl)                        | 15         | 12,0       |
| Bekâr                                 | 21         | 16,8       | 241 – 300 Ay (21-25 Yıl)                        | 13         | 10,4       |
| Boşanmış                              | 12         | 9,6        | 301 – 360 Ay (26-30 Yıl)                        | 7          | 5,6        |

|                                         |            |            |                                                                                     |            |            |
|-----------------------------------------|------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Nişanlı                                 | 6          | 4,8        | 361 – 420 Ay (31-35 Yıl)                                                            | 2          | 1,6        |
| Diğer                                   | 4          | 3,2        | Belirtilmemiş                                                                       | 17         | 13,6       |
| Belirtilmemiş                           | 9          | 7,2        | <b>TOPLAM</b>                                                                       | <b>125</b> | <b>100</b> |
| <b>TOPLAM</b>                           | <b>125</b> | <b>100</b> | Daha Önce Gemilerde Görev Aldınız mı?                                               |            |            |
| Öğrenim Durumu                          |            |            | Evet                                                                                | 72         | 57,6       |
| Lise                                    | 38         | 30,4       | Hayır                                                                               | 50         | 40,0       |
| Meslek Yüksekokulu                      | 6          | 4,8        | Belirtilmemiş                                                                       | 3          | 2,4        |
| Askeri Kolej                            | 31         | 24,8       | <b>TOPLAM</b>                                                                       | <b>125</b> | <b>100</b> |
| Fakülte                                 | 18         | 14,4       | Daha Önce Gemide Görev Aldıysanız Kaç Ay?                                           |            |            |
| Lisansüstü                              | 31         | 24,8       | 0-12 Ay (0-1 Yıl)                                                                   | 14         | 11,2       |
| Belirtilmemiş                           | 1          | 0,8        | 13-24 Ay (1-2 Yıl)                                                                  | 22         | 17,6       |
| <b>TOPLAM</b>                           | <b>125</b> | <b>100</b> | 25-36 Ay (2-3 Yıl)                                                                  | 11         | 8,8        |
| Meslek Tecrübesi (Ay)                   |            |            | 37-48 Ay (3-4 Yıl)                                                                  | 10         | 8,0        |
| 0-60 Ay (1-5 Yıl)                       | 22         | 17,6       | 49-60 Ay (4-5 Yıl)                                                                  | 14         | 11,2       |
| 61-120 Ay (6-10 Yıl)                    | 23         | 18,4       | 61-72 Ay (5-6 Yıl)                                                                  | 8          | 6,4        |
| 121-240 Ay (11-20 Yıl)                  | 22         | 17,6       | 73-84 Ay (6-7 Yıl)                                                                  | 4          | 3,2        |
| 241-360 Ay (21-30 Yıl)                  | 26         | 20,8       | 109-120 Ay (9-10 Yıl)                                                               | 1          | 0,8        |
| 361-480 Ay (31-40 Yıl)                  | 12         | 9,6        | 120 Ay + (10 Yıl +)                                                                 | 3          | 2,4        |
| 481-600 Ay (41-50 Yıl)                  | 3          | 2,4        | Belirtilmemiş                                                                       | 38         | 30,4       |
| Belirtilmemiş                           | 17         | 13,6       | <b>TOPLAM</b>                                                                       | <b>125</b> | <b>100</b> |
| <b>TOPLAM</b>                           | <b>125</b> | <b>100</b> | Gemide Göreviniz Sırasında Deniz Haydutları ile Herhangi Bir Çatışmaya Girdiniz mi? |            |            |
| Meslek Olarak Askeri Geçmişiniz Var mı? |            |            | Evet                                                                                | 78         | 62,4       |
| Evet                                    | 106        | 84,8       | Hayır                                                                               | 45         | 36,0       |
| Hayır                                   | 18         | 14,4       | Belirtilmemiş                                                                       | 2          | 1,6        |
| Belirtilmemiş                           | 1          | 0,8        | <b>TOPLAM</b>                                                                       | <b>125</b> | <b>100</b> |
| <b>TOPLAM</b>                           | <b>125</b> | <b>100</b> | Denizcilik Mesleği Üzerine Herhangi Bir Eğitim Aldınız mı?                          |            |            |
| Evet                                    |            |            | 114                                                                                 |            |            |
| Hayır                                   |            |            | 11                                                                                  |            |            |
| <b>TOPLAM</b>                           |            |            | <b>125</b>                                                                          |            |            |

Katılımcıların milliyetlerinin %69,6'lık (87) bölümü; %16'sı (20) Yunan, %12'si (15) İngiliz, %8'i (10) Hintli, %7,2'si (9) Güney Afrikalı, %6,4'ü (8) Polonyalı, %4,8'i (6) Fransız, %4,8'i (6) Ukraynalı, %3,2'si (4) Hırvat, %2,4'ü (3) Nepalli, %2,4'ü (3) Amerikalı, %2,4'ü (3) Sri Lankalı olmak üzere dağılım göstermiştir.

Katılımcılardan, %16'sı (20) ikişer adet olmak üzere; İtalyan, İspanyol, Kenyalı, Rumen, Türk, Hollandalı, Nijeryalı, Litvanyalı, Sırp ve Portekizli şeklindedir. %11,2'si (14) birer adet olmak üzere; Brezilyalı, Sloven, Beyaz Rus, Somalili, Norveçli, Mauritiuslu, Sırp (Bosna Hersek), Boşnak, Fransız ve Polonyalı, Estonyalı, Filipinli, Slovak, Makedon ve İtalyan/Güney Afrikalı/İngiliz şeklindedir. 4

katılımcı (3,2) milliyetleri ile ilgili maddeye cevap vermemiştir. Araştırmaya katılan SÖDDG personelinin milliyet bilgileri Tablo 25’de detaylı olarak verilmiştir.

**Tablo 25:** Katılımcılara Ait Milliyet Bilgileri.

| KATILIMCILARA AİT MİLLİYET BİLGİLERİ |    |      |                                    |            |            |
|--------------------------------------|----|------|------------------------------------|------------|------------|
| DEĞİŞKEN                             | n  | %    | DEĞİŞKEN                           | n          | %          |
| Yunan                                | 20 | 16,0 | Litvanyalı                         | 2          | 1,6        |
| İngiliz                              | 15 | 12,0 | Sırp                               | 2          | 1,6        |
| Hintli                               | 10 | 8,0  | Portekizli                         | 2          | 1,6        |
| Güney Afrikalı                       | 9  | 7,2  | Brezilyalı                         | 1          | 0,8        |
| Polonyalı                            | 8  | 6,4  | Sloven                             | 1          | 0,8        |
| Fransız                              | 6  | 4,8  | Beyaz Rus                          | 1          | 0,8        |
| Ukraynalı                            | 6  | 4,8  | Somalili                           | 1          | 0,8        |
| Hırvat                               | 4  | 3,2  | Norveçli                           | 1          | 0,8        |
| Nepalli                              | 3  | 2,4  | Mauritiuslu                        | 1          | 0,8        |
| Amerikalı                            | 3  | 2,4  | Sırp (Bosna Hersek)                | 1          | 0,8        |
| Sri Lankalı                          | 3  | 2,4  | Boşnak                             | 1          | 0,8        |
| İtalyan                              | 2  | 1,6  | Fransız ve Polonyalı               | 1          | 0,8        |
| İspanyol                             | 2  | 1,6  | Estonyalı                          | 1          | 0,8        |
| Kenyalı                              | 2  | 1,6  | Filipinli                          | 1          | 0,8        |
| Rumen                                | 2  | 1,6  | Slovak                             | 1          | 0,8        |
| Türk                                 | 2  | 1,6  | Makedon                            | 1          | 0,8        |
| Hollandalı                           | 2  | 1,6  | İtalyan / Güney Afrikalı / İngiliz | 1          | 0,8        |
| Nijeryalı                            | 2  | 1,6  | Belirtilmemiş                      | 4          | 3,2        |
| <b>TOPLAM</b>                        |    |      |                                    | <b>125</b> | <b>100</b> |

### 3.7.2. Gruplar Arası Karşılaştırmalı Testler

Eşit aralıklı veya oransal ölçekler kullanılarak ölçülmüş değişkenlerin kullanıldığı testler parametrik testlerdir. Bu testler tek örnekli kütle üzerinde olduğu gibi çift örnekli kütleler üzerinde de yapılmış araştırmalarda kullanılır. Parametrik testler arasında en yaygın olan test t-testidir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 229).

#### 3.7.2.1. t-Testi

T-Testi sadece iki grup arasındaki farklılıkların incelenmesi için uygundur (Altunışık ve diğerleri, 2012: 199). Eşit aralıklı veya oransal ölçekler kullanılarak ölçülmüş değişkenlerin kullanıldığı testler parametrik testlerdir. Bu testler tek örnekli kütle üzerinde olduğu gibi çift örnekli kütleler üzerinde de yapılmış araştırmalarda

kullanılır Parametrik testler arasında en yaygın olan test, t-testidir. Bu testin uygulanmasında ön koşul olarak, değişkenin normal dağılması, ortalamasının bilinmesi ve ana kütlenin standart sapmasının örnekten tahmin edilebilir olması beklenmektedir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 229).

Tek örneklem t-testinde (one sample t test), aynı örneklemin belirli bir değişkene ilişkin ölçülen ortalama değeri ile tahmin edilen ya da bilinen ortalama değeri karşılaştırılır. Başka bir ifadeyle örneklemin belirli bir değişkene ilişkin ölçülen ortalaması ile aynı değişkene ilişkin bilinen veya varsayılan ortalaması arasında belirli bir anlamlılık oranında bir fark olup olmadığını tespit etmek amacıyla uygulanır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 229).

İki bağımsız örneklem ortalamasıyla ilgili hipotez testi (Independent Samples T Test), tek örneklem ortalamasıyla ilgili hipotez testinden farklı olarak, iki ayrı örneklemin belirli bir değişkene ait ortalamalarının karşılaştırılmasını içerir. Birbirinden bağımsız iki örneklemin aynı değişkene ilişkin ortalamaları karşılaştırılarak, ortalamalar arasındaki farkın belirli bir anlamlılık oranında önemli olup olmadığı araştırılır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 232).

Levene testi anlamsız çıkarsa hizasındaki satırdaki (Equal variances assumed), anlamlı çıkarsa bir alt satırdaki (Equal variances not assumed) Sig. değerine bakılarak yorumlama yapılmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 235).

İlişkili örneklem ortalamasıyla ilgili hipotez testi (Paired Samples T Test), bir değişkenin belirli bir zaman diliminde ilk değeri ile son değerinin karşılaştırılmasında, ayrıca bir örneklemin ilişkili ancak farklı iki ölçümüne ait ortalamasının karşılaştırıldığı hipotez testidir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 235). Uygulanan belli bir işlemten sonra elde edilen verilerle, işlemten önceki veriler arasında farklılık olup olmadığı eşlenik-çift örnek testi ile belirlenir (Karagöz, 2016: 392)

Daha önce gemilerde görev aldınız mı? (71/47) sorusu evet ve hayır olarak cevaplanmıştır. Cevap dağılımlarının parametrik test yapılması için yeterli olduğu değerlendirildiğinden bu madde ile faktörler arasındaki farklılıkları incelemek için bağımsız örneklem t-testi uygulanmıştır. Analiz sonucunda katılımcıların daha önce gemide görev alıp almamaları ile duygusal alt boyutu ve iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,01$ ) bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Daha önce gemide

görev yapanların duygusal ve iş koşulları boyutlarındaki puanları, gemide daha önce görev yapmayanlardan anlamlı ( $p<0,01$ ) biçimde daha düşüktür. Katılımcıların daha önce gemide görev alıp almamaları ile denizciliğe intibaklarına etki eden diğer alt boyutlar arasında anlamlı bir farklılık olmadığı gözlenmiştir. Analiz sonuçları Tablo 26’da gösterilmiştir.

**Tablo 26:** Katılımcıların Daha Önce Gemilerde Görev Aldınız mı? Sorusuna Verdikleri Cevaplar ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Anlamlı Farkı Gösteren t-Testi Sonuçları.

|                 | Duygusal    | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|-----------------|-------------|---------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| t               | -3,137      | 1,777   | 1,859                  | 1,197             | -3,209       | -1,247            |
| Sig. (2-tailed) | <b>,004</b> | ,078    | ,066                   | ,234              | <b>,002</b>  | ,215              |

Gemide göreviniz sırasında deniz haydutları ile herhangi bir çatışmaya girdiniz mi? (76/42) sorusu evet ve hayır olarak cevaplanmıştır. Cevap dağılımlarının parametrik test yapılması için yeterli olduğu değerlendirildiğinden bu madde ile faktörler arasındaki farklılıkları incelemek için bağımsız örneklem t-testi uygulanmıştır. Analiz sonucunda katılımcıların daha önce deniz haydutları ile çatışmaya girip girmemeleri ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,01$ ) bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların daha önce deniz haydutları ile çatışmaya girip girmemeleri ile denizciliğe intibaklarına etki eden diğer alt boyutlar arasında anlamlı bir farklılık olmadığı gözlenmiştir. Analiz sonuçları Tablo 27’de gösterilmiştir.

**Tablo 27:** Katılımcıların Daha Önce Deniz Haydutları ile Herhangi Bir Çatışmaya Girdiniz mi? Sorusuna Verdikleri Cevaplar ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Anlamlı Farkı Gösteren t-Testi Sonuçları.

|                 | Duygusal | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|-----------------|----------|---------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| t               | -,045    | 1,636   | 1,262                  | 2,778             | ,549         | ,233              |
| Sig. (2-tailed) | ,964     | ,105    | ,209                   | <b>,006</b>       | ,584         | ,816              |

Katılımcıların medeni durumları evli ve bekâr olarak 2 grup altında toplanarak (71 evli, 42 bekâr) bağımsız örneklem t-testi uygulanmıştır. Analiz sonucunda katılımcıların medeni durumları ile denizcilğe intibaklarına etki eden faktörler arasında anlamlı bir farklılık olmadığı gözlenmiştir. Analiz sonuçları Tablo 28’de gösterilmiştir.

**Tablo 28:** Katılımcıların Medeni Durumları (Evli ve Bekâr olarak Gruplandırılmış) ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Anlamlı Farkı Gösteren t-Testi Sonuçları.

|                 | Duygusal | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|-----------------|----------|---------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| t               | ,235     | ,274    | -,929                  | -,842             | ,679         | ,473              |
| Sig. (2-tailed) | ,815     | ,785    | ,355                   | ,401              | ,499         | ,637              |

Katılımcıların %99,2’si (124) yani tamamına yakını erkektir. Bu sebeple cinsiyetin değişken olarak seçildiği bir analiz yapılamamıştır.

Meslek olarak askeri geçmişiniz var mı? (103/16) ve denizcilik mesleği üzerine herhangi bir eğitim aldınız mı? (110/10) soruları evet ve hayır olmak üzere cevaplanmıştır. Bazı cevap seçeneklerinin sıklığının parametrik test yapılması için yeterli olmaması (n<30) nedeniyle söz konusu maddelere verilen cevaplara yönelik farklılıklar parametrik olmayan testler başlığı altında değerlendirilmiştir.

### 3.7.2.2. ANOVA Testi

Bu analizin amacı, tek bir faktöre ilişkin ikiden fazla grubun grubun ortalamalarının karşılaştırılarak belirli bir anlamlılık oranında bir farkın olup olmadığını test etmektir. Varyans analizi veya F Testi olarak bilinen ANOVA (Analysis of Variance sözcüklerinin kısaltması) testi, grup ortalamaları ve bunlara bağlı olan işlemleri analiz etmek için kullanılan testtir. ANOVA testi ikiden fazla grubun ortalamalarının birbirine eşit olup olmadığını sınamak için yapılır. Aslında bu test iki grup için yapılan t-testi sınamasını ikiden fazla gruplar için genelleştirir. ANOVA testinde bağımsız değişkenler genellikle faktör olarak adlandırılır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 238).

İkiden fazla grubun karşılaştırılması için uygun test istatistiği One-Way ANOVA'dır (Altunışık ve diğerleri, 2012: 203). İkiden fazla parametrik ana kütle ortalamasının birbirine eşit olup olmadığını test etmek için tek yönlü varyans analizi kullanılır. Varyans Analizi; toplam varyansı, örnekler içi ve örnekler arası varyanslara ayırarak, örnekler arası varyansın, örnekler içi varyanstan önemli derecede büyük olup olmadığını bulmada kullanılır (Karagöz, 2016: 399). ANOVA testi sadece gruplar arasındaki farklılıkların varlığına ilişkin bilgi sağlarken, One-Way ANOVA testi gruplar arasındaki farklılığa sebep olanın hangisi olduğu konusunda bilgi verebilmektedir (Altunışık ve diğerleri, 2012: 203-204).

İki yönlü varyans analizi, iki farklı etkiyi aynı anda incelemeye çalışır. İki bağımsız değişkenin, bir bağımlı değişken üzerine etkisini araştırırken, bağımsız değişkenlerin bağımlı değişken üzerine etkilerini ayrı ayrı araştırmak yerine, ikisini tek bir işleme tabi tutmak çoğu zaman daha verimli olmaktadır (Karagöz, 2016: 434).

Katılımcılar eğitim durumları Lise ve MYO bir grup, askeri fakülte ve fakülte bir grup ve lisansüstü bir grup olacak şekilde 3 grup altında toplanarak tek yönlü varyans analizi (One-Way ANOVA testi, Post Hoc olarak Tukey testi) uygulanmıştır. Analiz sonucunda katılımcıların eğitim durumları ile denizciliğe intibaklarında duygusal alt boyut arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Ayrıca, katılımcıların eğitim durumları ile denizciliğe intibaklarında iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir farklılık görülmüştür. Analize ait değerler Tablo 29'da gösterilmiştir.

**Tablo 29:** Eğitim Durumu Tek Yönlü Varyans Analizi Tablosu.

|                        | Gruplar Arası Kareler Toplamı | d. | Kareler Ortalaması | F            | p                  |
|------------------------|-------------------------------|----|--------------------|--------------|--------------------|
| Duygusal               | 5,201                         | 2  | 2,601              | <b>3,610</b> | <b><u>,030</u></b> |
| Kariyer                | 0,691                         | 2  | 0,346              | 0,668        | ,515               |
| İşbirliği ve Uyumluluk | 0,424                         | 2  | 0,212              | 0,678        | ,509               |
| Kişilik Uygunluğu      | 0,702                         | 2  | 0,351              | 1,405        | ,250               |
| İş Koşulları           | 4,951                         | 2  | 2,476              | <b>3,606</b> | <b><u>,030</u></b> |
| Fiziksel Koşullar      | 1,941                         | 2  | 0,971              | 1,009        | ,368               |

Katılımcıların eğitim durumlarına göre gruplar arasındaki farklılığın hangi gruplardan kaynaklandığı incelendiğinde, denizcilik algısı duygusal alt boyutunda lise ve MYO mezunları ile askeri fakülte ve fakülte mezunları arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir fark görülmüştür. Denizcilik algısı iş koşulları alt boyutunda lise ve MYO mezunları ile lisansüstü eğitim derecine sahip katılımcılar arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir fark görülmüştür. Anlamlı farklara ait bulgular Tablo 30’da gösterilmiştir.

**Tablo 30:** Eğitim Durumları Arasındaki Anlamlı Fark Analiz Tablosu.

| Bağımlı Değişken       |                           |                           | Ortalama Farkı | Standart Hata | p                  |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------|---------------|--------------------|
| Duygusal Alt Boyut     | Lise ve MYO               | Askeri Fakülte ve Fakülte | -,48159*       | ,18023        | <b><u>,023</u></b> |
|                        |                           | Lisansüstü                | -,30476        | ,20290        | ,294               |
|                        | Askeri Fakülte ve Fakülte | Lise ve MYO               | ,48159*        | ,18023        | <b><u>,023</u></b> |
|                        |                           | Lisansüstü                | ,17683         | ,19836        | ,647               |
|                        | Lisansüstü                | Lise ve MYO               | ,30476         | ,20290        | ,294               |
|                        |                           | Askeri Fakülte ve Fakülte | -,17683        | ,19836        | ,647               |
| İş Koşulları Alt Boyut | Lise ve MYO               | Askeri Fakülte ve Fakülte | -,38969        | ,17594        | ,073               |
|                        |                           | Lisansüstü                | -,47143*       | ,19807        | <b><u>,049</u></b> |
|                        | Askeri Fakülte ve Fakülte | Lise ve MYO               | ,38969         | ,17594        | ,073               |
|                        |                           | Lisansüstü                | -,08174        | ,19363        | ,907               |
|                        | Lisansüstü                | Lise ve MYO               | ,47143*        | ,19807        | <b><u>,049</u></b> |
|                        |                           | Askeri Fakülte ve Fakülte | ,08174         | ,19363        | ,907               |

Katılımcıların milliyetleri Tablo 25’de gösterilmiştir. 3 milliyetten 3’er kişi, 10 milliyetten 2’şer kişi, 14 milliyetten 1’er kişi ve milliyetini belirtmeyen 4 katılımcı ile birlikte toplam 47 katılımcının milliyetlerinin oranları oldukça düşüktür. En çok katılımcı içeren beş millete bakıldığında; 20 katılımcı Yunan, 15 katılımcı İngiliz, 10

katılımcı Hintli, 9 katılımcı Güney Afrikalı ve 8 Polonyalı olarak dağıldığı görülmüştür. Bu sebeple katılımcıların milliyetlerine göre oluşturulacak gruplardaki örneklem sayılarının, gruplar arasındaki farkların istatistiksel analizlerle incelenebilmesi ve genellenebilir sonuçlar sağlanabilmesi için yeterli olmadığı değerlendirilmiştir. Bu sebeple milletlerin değişken olarak seçildiği bir analiz yapılamamıştır.

### 3.7.2.3. Korelasyon Analizi

Korelasyon; iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkiyi ifade eder. Değişkenler arasındaki bir ilişkinin varlığı neden-sonuç ilişkisi anlamına gelmemektedir. Korelasyon katsayısı ilişki miktarını gösteren değeri belirtir. Bazı kaynaklarda ilişki katsayısı olarak da adlandırılan korelasyon katsayısı “r” harfi ile gösterilir. Korelasyon katsayısı, değişkenler arasındaki ilişkinin yönü ve bu ilişkinin derecesi hakkında bilgi verir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 261).

Değişkenler arasındaki ilişkinin yönü farklı biçimlerde olabilir. İki değişkene ait değerler aynı yönde değişiyor ise aralarında doğru yönde, olumlu (pozitif) bir ilişki var demektir. Değişkenlerden birine ait değer artarken diğeri de azalıyor ise aralarındaki ilişki olumsuz (negatif) yöndedir. Korelasyon katsayısı +1 değerine yakın ise iki değişken arasında pozitif yönlü bir ilişki, -1 değerine yakın ise iki değişken arasında negatif yönlü bir ilişki söz konusudur. Korelasyon katsayısı 0 değerine yakın olduğunda iki değişken arasında anlamlı bir ilişkiden söz etmek pek mümkün değildir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 262). Korelasyon katsayılarının değer aralıkları Tablo 31’de gösterilmiştir.

**Tablo 31:** Korelasyon Katsayıları Değer Aralıkları.

| Negatif            |                      |                   | Pozitif          |                    |                  |
|--------------------|----------------------|-------------------|------------------|--------------------|------------------|
| Kuvvetli (-)       | Orta (-)             | Zayıf (-)         | Zayıf (+)        | Orta (+)           | Kuvvetli (+)     |
| $-1 \leq r < -0,7$ | $-0,7 \leq r < -0,3$ | $-0,3 \leq r < 0$ | $0 < r \leq 0,3$ | $0,3 < r \leq 0,7$ | $0,7 < r \leq 1$ |

Kaynak: Gürbüz ve Şahin, 2018: 262.

İki değişken arasındaki ilişkinin araştırılması basit korelasyon analizi ile yapılırken, ikiden fazla değişken arasındaki ilişkilerin araştırılması çoklu korelasyon analizi ile yapılır. Ancak değişkenler arası ilişkiler ikili olarak araştırılır. Çoklu korelasyon analizinin amacı araştırmada yer alan her bir ikili değişken arasındaki ilişkilerin yönünü ve derecesini belirlemektir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 265). Bu çalışmada çoklu korelasyon analizi uygulanmıştır. Analiz bulguları Tablo 32’de gösterilmiştir.

**Tablo 32:** Çoklu Korelasyon Analizi Bulguları.

|                                    | Yaş           | Eğitim       | İş Tecrübesi Süresi | Meslek Olarak Askeri Geçmiş Süresi | Gemide Çalışma Süresi | Kariyer Boyutu | İşbirliği ve Uyumluluk Boyutu | Kişilik Uygunluğu Boyutu | Duygusal Boyut | İş Koşulları Boyutu | Fiziksel Koşullar Boyutu |
|------------------------------------|---------------|--------------|---------------------|------------------------------------|-----------------------|----------------|-------------------------------|--------------------------|----------------|---------------------|--------------------------|
| Yaş                                | 1             |              |                     |                                    |                       |                |                               |                          |                |                     |                          |
| Eğitim                             | ,010          | 1            |                     |                                    |                       |                |                               |                          |                |                     |                          |
| İş Tecrübesi Süresi                | <b>,678**</b> | -,041        | 1                   |                                    |                       |                |                               |                          |                |                     |                          |
| Meslek Olarak Askeri Geçmiş Süresi | <b>,691**</b> | ,053         | <b>,600**</b>       | 1                                  |                       |                |                               |                          |                |                     |                          |
| Gemide Çalışma Süresi              | <b>,405**</b> | ,053         | <b>,398**</b>       | <b>,244*</b>                       | 1                     |                |                               |                          |                |                     |                          |
| Kariyer Boyutu                     | -,037         | -,101        | -,004               | -,010                              | ,094                  | 1              |                               |                          |                |                     |                          |
| İşbirliği ve Uyumluluk Boyutu      | ,015          | -,088        | ,067                | <b>,198*</b>                       | ,087                  | <b>,492**</b>  | 1                             |                          |                |                     |                          |
| Kişilik Uygunluğu Boyutu           | -,090         | -,059        | -,116               | <b>-,201*</b>                      | ,063                  | <b>,400**</b>  | <b>,408**</b>                 | 1                        |                |                     |                          |
| Duygusal Boyut                     | -,096         | <b>,185*</b> | -,165               | -,040                              | ,101                  | -,146          | -,135                         | -,115                    | 1              |                     |                          |
| İş Koşulları Boyutu                | ,036          | <b>,216*</b> | -,034               | -,045                              | ,057                  | -,093          | <b>-,200*</b>                 | -,174                    | <b>,377**</b>  | 1                   |                          |
| Fiziksel Koşullar Boyutu           | -,033         | ,171         | -,064               | -,037                              | -,087                 | -,139          | -,173                         | -,056                    | <b>,257**</b>  | <b>,429**</b>       | 1                        |

\*\* p<0,01, \* p<0,05.

Elde edilen bulgulara göre katılımcıların eğitim durumları ile denizciliğe intibaklarında duygusal alt boyut arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,185$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların eğitim durumları ile denizciliğe intibaklarında iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,216$  ve  $p < 0,05$ ).

Katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile denizciliğe intibaklarında işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,198$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile denizciliğe intibaklarında kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişki vardır ( $r = -,201$  ve  $p < 0,05$ ).

Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, kariyer alt boyutu ile işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,492$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, kariyer alt boyutu ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,400$  ve  $p < 0,01$ ).

Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, işbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile meslek olarak askeri geçmiş süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,198$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, işbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile kariyer alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,492$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, işbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,408$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, işbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişki vardır ( $r = -,200$  ve  $p < 0,05$ ).

Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, kişilik uygunluğu alt boyutu ile meslek olarak askeri geçmiş süreleri arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişki vardır ( $r = -,201$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, kişilik uygunluğu alt boyutu ile kariyer alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,400$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, kişilik uygunluğu alt boyutu ile işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,408$  ve  $p < 0,01$ ).

Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, duygusal alt boyut ile eğitim durumları arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,185$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, duygusal alt boyut ile iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,377$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, duygusal alt boyut ile fiziksel koşullar alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,257$  ve  $p < 0,01$ ).

Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, iş koşulları alt boyutu ile eğitim durumları arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,216$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, iş koşulları alt boyutu ile işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı ve negatif yönlü bir ilişki vardır ( $r = -,200$  ve  $p < 0,05$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, iş koşulları alt boyutu ile duygusal alt boyut arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,377$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, iş koşulları alt boyutu ile fiziksel koşullar alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,429$  ve  $p < 0,01$ ).

Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, fiziksel koşullar alt boyutu ile duygusal alt boyut arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,257$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların denizciliğe intibaklarında, fiziksel koşullar alt boyutu ile iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,429$  ve  $p < 0,01$ ).

Ayrıca beklendiği üzere katılımcıların yaşları ile mesleki tecrübe süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,678$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların yaşları ile meslek olarak askeri geçmiş süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,691$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların yaşları ile gemide çalışma süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,405$  ve  $p < 0,01$ ).

Yine doğal olarak beklendiği üzere katılımcıların mesleki tecrübe süreleri ile meslek olarak askeri geçmiş süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,600$  ve  $p < 0,01$ ). Katılımcıların mesleki tecrübe süreleri ile gemide çalışma süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,398$  ve  $p < 0,01$ ).

Katılımcıların gemide çalışma süreleri ile meslek olarak askeri geçmiş süreleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki vardır ( $r = ,244$  ve  $p < 0,05$ ).

### 3.7.3. Parametrik Olmayan (Non Parametrik) Testler

Parametrik olmayan testler, veri normal dağılamadığında uygulanan testlerdir. Bu testler tek örnekli veya iki örnekli testleri kapsar (Gürbüz ve Şahin, 2018: 242). Bu tür istatistikte en önemli koşul, verilerin genellikle süresiz olmasıdır. Verilerin ya sınıflama, ya da sıralama ölçekleriyle toplanmış olması gereklidir. Bazı durumlarda eşit aralıklı ölçeklerle toplanan veriler üzerinde de parametrik olmayan istatistikler kullanılabilir. Bu tür istatistiklerde bir başka özellik ise verilerin normal dağılım göstermemesidir. Üzerinde çalışılan bireyler, objeler, olgular küçüktürler ve genellikle evreni temsil etmemektedirler. Bu durumda gruplardaki birey sayısı genellikle 30'dan az olur (Sönmez ve Alacapınar, 2014: 167).

Parametrik olmayan veriye sahip birbirinden bağımsız iki veya daha fazla örneklemin (grubun) bağımlı bir değişkene ait ölçümlerinin karşılaştırılmasında Kruskal-Wallis H testi kullanılır. Bu testin amacı, bir ana kütle içerisinde yer alan ikiden fazla grubun medyanlarının (ortanca) eşit olup olmadığını araştırmaktır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 244).

Assymp. Sig. satırındaki değerlerin istatistiksel anlamlılık hesaplamalarında sınır değer kabul edilen 0,05'den büyük olması gözlemlenen puanlar arasında anlamlı bir fark olmadığını gösterir. Eğer bu değer 0,05 değerinden küçük olsaydı o zaman gözlemlenen değerlerin gruplara göre farklılık gösterdiğini belirtirdi. Ancak Kruskal-Wallis testi hangi gruplar arasında farklılık olduğunu söylemez. Bu durum ancak ikili karşılaştırmalarla tespit edilebilir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 245).

#### 3.7.3.1. Mann-Whitney Testi

İki Bağımsız grup arasındaki farkın önemini sınamak için en yaygın kullanıma sahip parametrik olmayan testlerden biri de Mann-Whitney testidir. Bu test; iki bağımsız grubun aynı ana kütleden veya aynı ortalamaya sahip iki farklı ana kütleden gelip gelmediğini belirlemektedir. Bağımsız iki grubun veya örneklemin bağımlı bir değişkene ilişkin ölçümlerinin karşılaştırılarak iki dağılım arasında anlamlı bir fark olup olmadığı test edilir (Gürbüz ve Şahin, 2018: 246).

Denizcilik mesleği üzerine herhangi bir eğitim aldınız mı? (110/10) sorusu ile denizcilik algısı alt boyutları anda anlamlı bir farkın mevcut olup olmadığını test etmek için Mann-Whitney U testi uygulanmıştır. Denizcilik mesleği üzerine herhangi bir eğitim alıp almamak ile denizcilik algısı alt boyutları arasında anlamlı bir fark olmadığı tespit edilmiştir. Test sonuçları Tablo 33’de gösterilmiştir.

**Tablo 33:** Denizcilik Mesleği Üzerine Herhangi Bir Eğitim Aldınız mı? Sorusu ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı Gösteren Mann-Whitney U Testi Sonuçları.

|                         | Duygusal | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|-------------------------|----------|---------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Mann-Whitney U          | 432,000  | 377,500 | 513,000                | 411,500           | 542,500      | 462,500           |
| Assymp. Sig. (2-tailed) | ,259     | ,100    | ,721                   | ,172              | ,943         | ,402              |

Meslek olarak askeri geçmişiniz var mı? (103/16) ve sorusu ile denizcilik algısı alt boyutları anda anlamlı bir farkın mevcut olup olmadığını test etmek için Mann-Whitney U testi uygulanmıştır. Meslek olarak askeri geçmişin olup olmaması ile denizcilik algısı alt boyutları arasında anlamlı bir fark olmadığı tespit edilmiştir. Test sonuçları Tablo 34’te gösterilmiştir.

**Tablo 34:** Meslek Olarak Askeri Geçmişiniz Var mı? Sorusu ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı Gösteren Mann-Whitney U Testi Sonuçları.

|                         | Duygusal | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|-------------------------|----------|---------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Mann-Whitney U          | 687,000  | 711,000 | 779,500                | 771,500           | 731,500      | 686,000           |
| Assymp. Sig. (2-tailed) | ,282     | ,377    | ,724                   | ,671              | ,468         | ,279              |

### 3.7.3.2. Kruskal-Wallis Testi

Katılımcıların askeri geçmişleri varsa hangi kuvvette olduğuna yönelik soruya 22 ayrı cevap verilmiştir. Verilen cevaplar tasnif edilerek kara (30), hava (2), deniz (19), özel kuvvetler (24), jandarma (1), polis (4) ve diğer (16) olmak üzere 7 başlık altında toplanmıştır. 7 başlık altında toplanan cevapların dağılımı incelendiğinde Kruskal-Wallis testi uygulanmasına karar verilmiştir.

Katılımcıların askeri geçmişlerinde görev yaptıkları kuvvetle denizcilik algısı alt boyutları arasında anlamlı bir farklılık olmadığı gözlenmiştir. Test sonuçları Tablo 35’de gösterilmiştir.

**Tablo 35:** Meslek Olarak Askeri Geçmişiniz Varsa Hangi Kuvvet Sorusu ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı Gösteren Kruskal-Wallis Testi Sonuçları.

|              | Duygusal | Kariyer | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|--------------|----------|---------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Ki kare      | 2,203    | 6,953   | 5,511                  | 4,502             | 7,782        | 6,778             |
| df           | 6        | 6       | 6                      | 6                 | 6            | 6                 |
| Assymp. Sig. | ,900     | ,325    | ,480                   | ,609              | ,255         | ,342              |

Katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri 5’er yıllık (60 aylık) bölümlere ayrılarak 0-60 aydan 361-420 aya kadar 7 gruba ayrılmış. Gruplandırma sonucu; 0-60 ay (31), 61-120 ay (26), 121-180 ay (13), 181-240 ay (14), 241-300 ay (12), 301-360 ay (7) ve 361-420 ay (2) şeklinde bir dağılım gözlenmiştir. Bu dağılıma göre parametrik olmayan Kruskal-Wallis testi uygulanmasına karar verilmiştir.

Analiz sonucunda katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile denizcilik algısı kariyer alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir fark olduğu gözlenmiştir. Yine katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile denizcilik algısı işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir fark olduğu tespit edilmiştir. Analiz sonuçları Tablo 36’da sunulmuştur.

**Tablo 36:** Meslek Olarak Askeri Geçmiş Süresi Sorusu ile Denizcilik Algısı Alt Boyutları Arasındaki Farkı Gösteren Kruskal-Wallis Testi Sonuçları.

|              | Duygusal | Kariyer     | İşbirliği ve Uyumluluk | Kişilik Uygunluğu | İş Koşulları | Fiziksel Koşullar |
|--------------|----------|-------------|------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| Ki kare      | 4,297    | 14,019      | 13,601                 | 9,316             | 5,224        | 12,225            |
| df           | 6        | 6           | 6                      | 6                 | 6            | 6                 |
| Assymp. Sig. | ,637     | <u>,029</u> | <u>,034</u>            | ,157              | ,515         | ,057              |

Katılımcıların milliyetleri de oldukça az sayılarda ve geniş bir çeşitliliktedir. 14 ülkeden birer, 10 ülkeden ikişer ve 3 ülkeden üçer katılımcı ve milliyetini belirtmeyen 4 katılımcı bulunmaktadır. 125 katılımcının 47 tanesi bu grupta yer alırken 36 milletin 28 adedi bu şekilde dağılım göstermiştir. 20 Yunan, 15 İngiliz, 10 Hintli ve 9 Güney Afrikalı katılımcı, 125 katılımcının 54 adedini kapsamakta iken, 36 milletin 4 adedi bu şekilde dağılım göstermiştir.

Dünyada insanların dolaşım olanaklarının çeşitliliği göz önüne alındığında milliyetleri gruplandırmanın çok isabetli olmayacağı, mevcut milliyet dağılımının genellenebilir sonuçlar sağlayamayacağı değerlendirildiğinden katılımcıların milliyetleri ile ilgili herhangi bir analiz yapılamamıştır.

#### 3.7.4. Açık Uçlu Soruların Nitel Analizi

Sorular aracılığıyla veri toplamanın amaçlandığı nitel ve nicel veri toplama araçları arasındaki temel farklılık yapılandırmayla ilgilidir. Nitel veri toplam araçları daha az yapılandırılmış veya yapılandırılmamıştır. Nitel veri toplama araçlarında yer alan sorular daha çok açık uçlu sorulardır (Gülbüz ve Şahin, 2018: 195).

Nitel veri analizi, genel olarak, tümevarımcı bir yaklaşımla gerçekliği ortaya çıkarmaya ve anlamaya çalışmaktadır. İlk aşamada çeşitli yöntem ve teknikler kullanılarak elde edilen verilerin detaylı incelemesi yapılır. Bu incelemede, araştırma konusuyla ilgili veri ayrılır, diğerleri ayıklanır. Böylelikle veri azaltılması işlemi yapılarak, analiz işlemine tabi tutulanlar isimlendirilir veya kodlanır. Bu şekilde

etiketlenen verilerden benzer olanlar aynı kategori veya temalar içerisinde toplanır. Bu temalar veya kategoriler de isimlendirilmelidir. Daha sonra tema veya kategoriler birbirleriyle karşılaştırılır, aralarında ne tür bağlantılar olduğu ortaya çıkarılmaya çalışılır. Sonraki aşamada bir önceki aşamalardan yola çıkılarak açıklamalar ve yorumlar yapılır (Gürbüz ve Şahin, 2018: 436).

Katılımcılara herhangi bir seçenek sunulmaksızın bu bölümü arzu ettikleri gibi doldurmaları istenmiştir. Çok farklı alanlarda ve şekillerde cevaplar alınmıştır. Bazı cevaplar anketin içinde bulunan soruların da cevabı olmasına rağmen burada tekrar vurgulandıysa çizelgeye dâhil edilmiştir.

Bazı katılımcılarla telefon ve mail yoluyla irtibat kurulduğunda bazı hususları dile getirmişlerdir. Kendilerine bütün hususları anket formunun ilgili bölümlerine, özellikle yorumlar bölümüne yazmaları iletilmiş, bu şekilde tüm verilerin bir alanda toplanarak daha sağlıklı bir nitel veri analizi için kategorilere ayrılması sağlanmıştır.

Açık uçlu sorulara verilen cevaplar müteakip maddelerde sunulmuştur.

#### **3.7.4.1. Denizdeyken Sizi Olumsuz Yönde En Çok Etkileyen Değişken Nedir?**

Katılımcıların 21 tanesi bu bölüme cevap vermemiştir. 104 katılımcının verdiği cevaplar kategorilere ayrılarak, sınıflandırılmış halde aşağıdaki çizelgede belirtilmiştir. Bazı durumlarda bir katılımcı birden çok hususa vurgu yaptığı için veya bazı katılımcılar bu bölüme cevap vermediği için toplam rakam cevap veren katılımcı sayısından daha fazla veya az olabilir.

Bazı katılımcıların cevapları; “bir tane değil” örneğinde olduğu gibi yeterince açıklayıcı değildir ve çizelgeye dâhil edilememiştir.

**Tablo 37:** Denizdeyken Sizi Olumsuz Yönde En Çok Etkileyen Değişken Nedir? Sorusuna Verilen Cevaplar.

| S. Nu.        | Konu                                                     | Olumsuz    |
|---------------|----------------------------------------------------------|------------|
| 1             | Aile özlemi ve aileden uzaklık                           | 18         |
| 2             | Hava koşulları                                           | 15         |
| 3             | İletişim eksikliği                                       | 13         |
| 4             | Uzun kontrat süreleri                                    | 13         |
| 5             | Gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği             | 12         |
| 6             | Maaş ve ücretler                                         | 11         |
| 7             | Bilgi, yetenek ve tecrübe eksikliği olan SÖDGG personeli | 9          |
| 8             | Yaşam ve barınma koşulları                               | 8          |
| 9             | Çok düşük ücretle çalışan SÖDGG personeli                | 7          |
| 10            | Yemek ve beslenme                                        | 5          |
| 11            | Maaşların ödenmemesi veya geç ödenmesi                   | 4          |
| 12            | ÖDGS desteği olmaması                                    | 3          |
| 13            | Yalnızlık hissi                                          | 2          |
| 14            | Kapalı ortamda çalışma ve yaşama                         | 2          |
| 15            | Hareketsizlik                                            | 2          |
| 16            | Yabancı dil problemi                                     | 2          |
| 17            | İnternet ve uydu telefonu imkânlarının aksaması          | 1          |
| 18            | Fikirlerle önem verilmemesi                              | 1          |
| 19            | Saat ve zaman dilimi farklılıkları                       | 1          |
| 20            | Yasal çerçevedeki boşluklar                              | 1          |
| <b>TOPLAM</b> |                                                          | <b>130</b> |

#### 3.7.4.2. Denizdeyken Sizi Olumlu Yönde En Çok Etkileyen Değişken Nedir?

Katılımcıların 19 tanesi bu bölüme cevap vermemiştir. 106 katılımcının verdiği cevaplar kategorilere ayrılarak, sınıflandırılmış halde aşağıdaki çizelgede belirtilmiştir. Bazı durumlarda bir katılımcı birden çok hususa vurgu yaptığı için veya bazı katılımcılar bu bölüme cevap vermediği için toplam rakam cevap veren katılımcı sayısından daha fazla veya az olabilir.

Bazı katılımcıların cevapları; “bir tane değil” örneğinde olduğu gibi yeterince açıklayıcı değildir ve çizelgeye dâhil edilememiştir.

**Tablo 38:** Denizdeyken Sizi Olumlu Yönde En Çok Etkileyen Değişken Nedir? Sorusuna Verilen Cevaplar.

| S. Nu.        | Konu                                               | Olumlu     |
|---------------|----------------------------------------------------|------------|
| 1             | Gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği       | 29         |
| 2             | Yeni ülkeler, insanlar ve kültürler tanıma         | 18         |
| 3             | Maaş ve ücretler                                   | 13         |
| 4             | Tecrübe kazanma                                    | 7          |
| 5             | Denizin güzelliği                                  | 7          |
| 6             | İş sahibi olma                                     | 7          |
| 7             | Zihinsel olarak rahat olma                         | 6          |
| 8             | İnternet ve uydu telefonu imkânlarının mevcudiyeti | 6          |
| 9             | Hava koşulları                                     | 5          |
| 10            | Gemi personeline kendini güvende hissettirme       | 5          |
| 11            | Görevi başarıyla tamamlama                         | 5          |
| 12            | Yemek ve beslenme                                  | 3          |
| 13            | Eksik ve hatalı yönlerini görme imkânı             | 2          |
| 14            | Tatiller                                           | 2          |
| 15            | Para biriktirme imkânı                             | 1          |
| 16            | Çalışma serbestisi                                 | 1          |
| 17            | Zamanın çabuk geçmemesi                            | 1          |
| 18            | Özgürlük hissi                                     | 1          |
| <b>TOPLAM</b> |                                                    | <b>119</b> |

#### **3.7.4.3. Katılımcıların Açık Uçlu Soruların Yorumlar Bölümüne Yazdığı Hususların Değerlendirilmesi.**

Bu bölümde katılımcıların olumlu ya da olumsuz olmasına bakılmaksızın görüşlerini yazmaları istenmiştir. 85 katılımcı bu bölüme bir yorum, görüş, öneri yazmamıştır. 40 katılımcının cevapları kategorilere ayrılarak aşağıdaki çizelgede belirtilmiştir. Katılımcılar bu bölümde birden fazla konuda cevap verdiklerinden cevap toplamı cevap veren katılımcı toplamından fazladır.

Bu bölümde olumlu ve olumsuz şeklinde bir ayırım yapılmadığı için bazı unsurlarla ilgili hem olumlu hem de olumsuz yorumlar bulunduğundan çizelge aşağıdaki şekilde tanzim edilmiştir.

**Tablo 39:** Açık Uçlu Sorular Yorumlar Bölümüne Yazılanların Nitel Veri Analizi Olarak Sınıflandırılmış Tablosu.

| S. Nu.        | Konu                                         | Olumlu    | Olumsuz   |
|---------------|----------------------------------------------|-----------|-----------|
| 1             | Maaş ve ücretler                             | 2         | 10        |
| 2             | Teşekkür ve iyi dilekler                     | 11        |           |
| 3             | Eğitimsiz ve yetersiz SÖDGG personeli        |           | 7         |
| 4             | İşini seven SÖDGG personeli                  | 6         |           |
| 5             | Gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği | 4         |           |
| 6             | Stresli iş ortamı                            |           | 3         |
| 7             | İş arayan SÖDGG personeli                    | 3         |           |
| 8             | Deniz özel güvenlik sektörünün değişimi      |           | 3         |
| 9             | ÖDGŞ tarafından ücretlerin geç ödenmesi      |           | 2         |
| 10            | Bir amaç uğruna çalışma                      | 2         |           |
| 11            | ÖDGŞ firma yapısı ve desteği                 |           | 2         |
| 12            | Hava koşulları                               | 1         | 1         |
| 13            | Yüzen cephaneliklerdeki yaşam koşulları      |           | 1         |
| 14            | Büyük sorumluluk sahibi olma                 |           | 1         |
| 15            | Tatiller                                     | 1         |           |
| 16            | Uzun kontrat süreleri                        |           | 1         |
| 17            | Çok iyi eğitilmiş deniz haydutları           |           | 1         |
| <b>TOPLAM</b> |                                              | <b>30</b> | <b>32</b> |
|               |                                              | <b>62</b> |           |

Ayrıca çizelgede belirtilemeyen hususlar ilave olarak aşağıda paragraflar halinde sunulmuştur.

Katılımcılardan birinin yorum bölümünde yazdıklarına göre; İngiliz SAS özel askeri birliği tarafından iyi eğitilmiş deniz haydutları gemileri ve yüklerini çalmak için bölgeye gelerek ele geçirdikleri gemilerin bağlı oldukları firmalarla görüşerek söz konusu firmaları İngiliz ÖDGŞ hizmetlerinden yararlanırlarsa bir kez daha böyle bir olay yaşanmayacağına ikna etmeye çalışmaktadırlar.

Yine bazı katılımcıların aktardıklarına göre özellikle bazı Doğu Avrupa ve Asya ülkelerinden gelen, oldukça düşük ücretlerle çalışmayı kabul eden ve nispeten daha düşük eğitim ve tecrübe seviyesine sahip SÖDGG personelinin piyasanın genel ücret seviyesini düşürdüklerinden şikâyet ettikleri görülmüştür. Bu durumun özellikle son yıllarda en yüksek düzeye ulaştığı belirtilmektedir. Bu sebeple bazı SÖDGG personeli çalıştıkları alanı değiştirmiş, bir kısım personel de ilk fırsatta değiştireceklerini beyan etmişlerdir.

Bir kısım ÖDGŞ, daha düşük ücretle çalıştırabilecekleri daha eğitimsiz ve tecrübesiz personeli tercih etmektedir. Bu durumun tecrübeli SÖDGG personelinin

sektörden uzaklaşmasına ve buna bağlı olarak saldırılarda bir artış gözlenmesine sebep olacağı bir katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.

Korsan ve deniz haydutlarının bilgi alma ağlarının sanıldığından çok daha iyi olduğu belirtilmiştir.

Bazı ÖDGŞ firmaları, personelinin maaşlarını zaman zaman üç ay sonrasında kendilerine aktardığı iletilmiştir.

Bir katılımcı profesyonel SÖDGG olmakla sadece güvenlik görevlisi olmanın farklı bir durum olduğundan, gelişmekte olan ülkelerden gelen bazı SÖDGG personelinin yeteneklerinin ve yabancı dil bilgilerinin sınırlı olduğundan ve SÖDGG takım liderinin söz konusu personeli sürekli görev başında eğitmek durumunda kaldığından bahsetmiştir.

Bir diğer katılımcı SÖDGG olmanın zorluğundan, ücretlerin her yıl gittikçe daha da düştüğünden ve profesyonel SÖDGG personelinin bu sektörden ayrıldığından, ayrılanların yerine gelenlerin daha az tecrübeye sahip olduklarından ve özel deniz güvenliği alanının şartlarını daha da düşürdüğünden, sonuç olarak bu durumun gemi ve personelin maruz kalabileceği ilave riskleri ortaya çıkaracağından bahsetmiştir.

Sigorta şirketlerince SÖDGG yeterliliklerinin belirlenmesinde gevşek davranıldığı, bunun daha az eğitilmiş ve tecrübeli SÖDGG çalışması anlamına geldiği, bu durumun sadece ücretleri düşürmediği aynı zamanda standartları ve etkinliği de düşürdüğü belirtilen konulardan bir diğeridir.

Ücretlerin düşmesiyle SÖDGG olmaya fiziksel koşulları elvermeyen personelin de bu alanda istihdam edildiği, silah kullanma ve saldırı anında kriz yönetimi konusunda bilgisiz personelin adeta bir canlı bomba olduğu da belirtilmiştir.

### **3.8. ARAŞTIRMA SORUSUNA YÖNELİK BULGULARIN ÖZETİ**

Araştırma sonucu elde edilen bulgular, ilgili analizlerin başlıkları altında yazılı olarak yer almaktadır. Araştırma modeli, analizler sonucu elde edilen bulgularla görsel olarak yeniden düzenlenerek Şekil 21’de gösterilmiştir.

Açık uçlu sorulara verilen olumlu ve olumsuz cevaplarla anketin C bölümünde yer alan açık uçlu yorumlar bölümü, nitel veri analizi yapıldıktan sonra birleştirilerek Tablo 40’da gösterilmiştir.

$p<0,01$  seviyesinde ilişki;

Yaş ile mesleki tecrübe süresi, meslek olarak askeri geçmiş süresi ve gemide çalışma süresi değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü,

Mesleki tecrübe süresi ile meslek olarak askeri geçmiş süresi ve gemide çalışma süresi değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü,

Kariyer alt boyutu ile işbirliği ve uyumluluk boyutu ve kişilik uygunluğu alt boyutu değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü,

İşbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile kişilik uygunluğu alt boyutu değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü,

Duygusal alt boyut ile iş koşulları alt boyutu ve fiziksel koşullar alt boyutu değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü,

İş koşulları boyutu ile fiziksel koşullar boyutu değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü bir ilişki gözlenmiştir.

$p<0,05$  seviyesinde ilişki;

Eğitim ile duygusal alt boyut ve iş koşulları alt boyutu değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü,

Meslek olarak askeri geçmiş süresi ile gemide çalışma süresi ve işbirliği ve uyumluluk alt boyutu değişkenleri arasında anlamlı ve pozitif yönlü, kişilik uygunluğu alt boyutu değişkeni arasında anlamlı ve negatif yönlü,

İşbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile iş koşulları alt boyutu değişkenleri arasında negatif yönlü bir ilişki gözlenmiştir.

Analizler sonucunda, katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile denizcilik algısı kariyer alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir fark olduğu gözlenmiştir. Yine katılımcıların meslek olarak askeri geçmiş süreleri ile denizcilik algısı işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,05$ ) bir fark olduğu tespit edilmiştir.

Analizler sonucunda, katılımcıların daha önce deniz haydutları ile çatışmaya girip girmemeleri ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,01$ ) bir farklılık olduğu tespit edilmiştir.

Analizler sonucunda, katılımcıların daha önce gemide görev alıp almamaları ile duygusal alt boyutu ve iş koşulları alt boyutu arasında anlamlı ( $p<0,01$ ) bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Daha önce gemide görev yapanların duygusal ve iş koşulları

boyutlarındaki puanları, gemide daha önce görev yapmayanlardan anlamlı ( $p<0,01$ ) biçimde daha düşüktür.



**Şekil 21:** Araştırma Bulguları Sonuç Modeli.

DENİZCİLİK

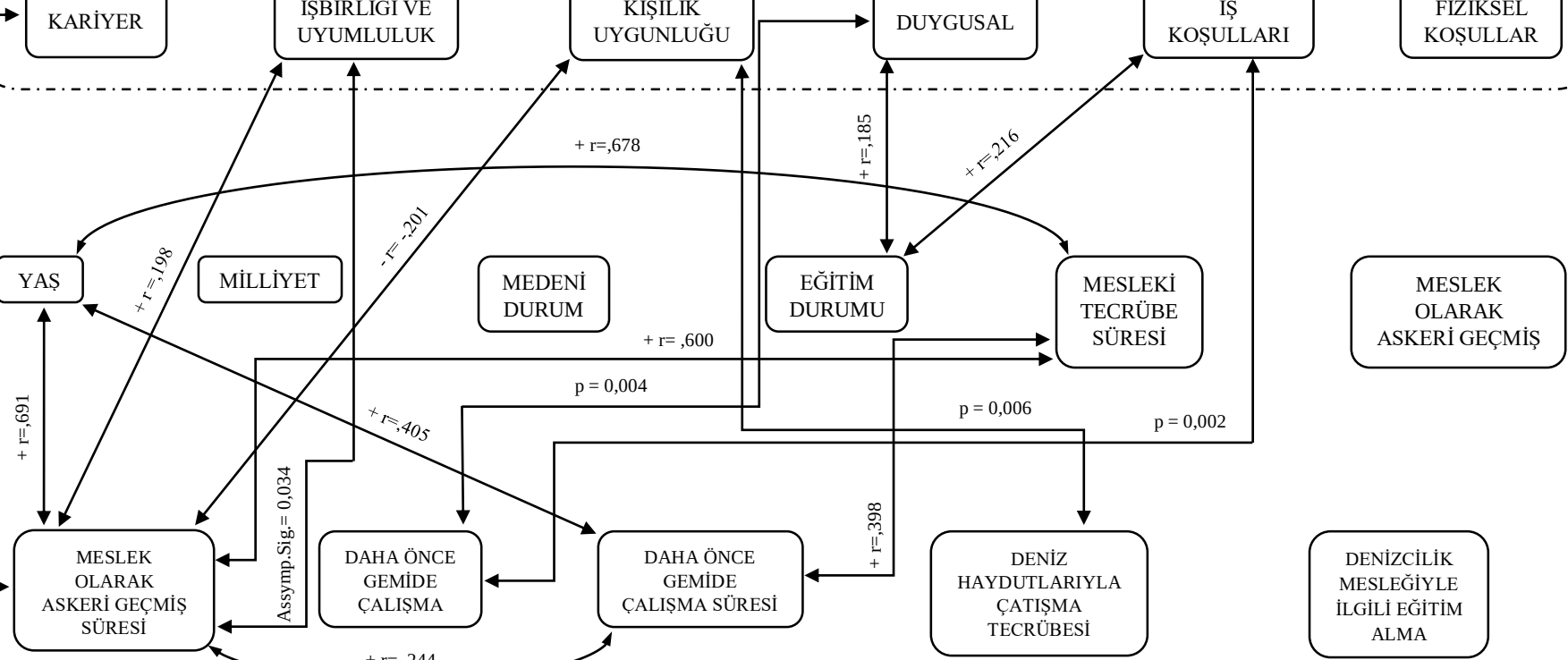
+ r=,400

- r= -,20

+ r=,492

+ r=,408

```
graph TD; A[Denizcilik] -- "+ r=,400" --> B[Araştırma Bulguları]; A -- "- r= -,20" --> C[Sonuç Modeli]; B -- "+ r=,408" --> C; A -- "+ r=,492" --> C;
```



**Tablo 40:** Açık Uçlu Sorulara Verilen Cevaplar.

| S. Nu.        | Konu                                         | Olumlu     | Olumsuz    |
|---------------|----------------------------------------------|------------|------------|
| 1             | Maaş ve ücretler                             | 15         | 34         |
| 2             | Gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği | 33         | 12         |
| 3             | Hava koşulları                               | 6          | 16         |
| 4             | Aile özlemi ve aileden uzaklık               |            | 20         |
| 5             | Yeni ülkeler, insanlar ve kültürler tanıma   | 18         |            |
| 6             | Eğitimsiz ve yetersiz SÖDGG personeli        |            | 16         |
| 7             | Uzun kontrat süreleri                        |            | 14         |
| 8             | İletişim eksikliği                           |            | 14         |
| 9             | Yaşam ve barınma koşulları                   |            | 13         |
| 10            | Teşekkür ve iyi dilekler                     | 11         |            |
| 11            | Yemek ve beslenme                            | 3          | 5          |
| 12            | Tecrübe kazanma                              | 7          |            |
| 13            | Denizin güzelliği                            | 7          |            |
| 14            | İş sahibi olma                               | 7          |            |
| 15            | İletişim imkânları                           | 6          |            |
| 16            | İşini seven SÖDGG personeli                  | 6          |            |
| 17            | Zihinsel olarak rahat olma                   | 6          |            |
| 18            | ÖDĞŞ firma yapısı ve desteği                 |            | 5          |
| 19            | Görevi başarıyla tamamlama                   | 5          |            |
| 20            | Gemi personeline kendini güvende hissettirme | 5          |            |
| 21            | Deniz özel güvenlik sektörünün değişimi      |            | 3          |
| 22            | İş arayan SÖDGG personeli                    | 3          |            |
| 23            | Stresli iş ortamı                            |            | 3          |
| 24            | Tatiller                                     | 3          |            |
| 25            | Yabancı dil problemi                         |            | 2          |
| 26            | Bir amaç uğruna çalışma                      | 2          |            |
| 27            | Eksik ve hatalı yönlerini görme imkânı       | 2          |            |
| 28            | Büyük sorumluluk sahibi olma                 |            | 1          |
| 29            | Para biriktirme imkânı                       | 1          |            |
| 30            | Fikir ve görüşlere önem verilmemesi          |            | 1          |
| 31            | Çalışma serbestisi                           | 1          |            |
| 32            | Çok iyi eğitilmiş deniz haydutları           |            | 1          |
| 33            | Zamanın çabuk geçmesi                        | 1          |            |
| 34            | Zaman dilimi farklılıkları                   |            | 1          |
| 35            | Özgürlük hissi                               | 1          |            |
| 36            | Yasal çerçevedeki boşluklar                  |            | 1          |
| <b>TOPLAM</b> |                                              | <b>149</b> | <b>162</b> |
|               |                                              | <b>311</b> |            |

Açık uçlu sorulara verilen cevaplar incelendiğinde, katılımcıların denizciliğe intibakını ve denizcilik algısını olumsuz yönde etkileyen beş cevabın; maaş ve ücretler (34), aile özlemi ve aileden uzaklık (20), hava koşulları (16), eğitimsiz ve yetersiz SÖDGG personeli (16), uzun kontrat süreleri (14) olarak sıralandığı görülmüştür.

Açık uçlu sorulara verilen cevaplar incelendiğinde, katılımcıların denizciliğe intibakını ve denizcilik algısını olumlu yönde etkileyen beş cevabın; gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği (33), yeni ülkeler ve kültürler tanıma (18), maaş ve ücretler (15), tecrübe kazanma (7), denizin güzelliği (7) olarak sıralandığı görülmüştür. 11 katılımcı denizcilik algısından farklı olarak araştırma için teşekkür ve iyi dileklerini iletmışlerdir. Ancak bu cevaplar denizciliğe intibak açısından değerlendirilemeyeceğinden olumlu cevaplar bölümüne dâhil edilmemiştir.

Maaş ve ücretler ile ilgili 34 katılımcı olumsuz, 15 katılımcı olumlu yönde görüş bildirerek cevap vermişlerdir.

### **3.9. ARAŞTIRMANIN KISITLARI**

SÖDGG personeli başta HRA olmak üzere dünyanın çeşitli bölgelerinde faaliyet göstermektedir. Ticari gemi rotalar belirlenmiş olsa da çeşitli gereklilik ve zorunluluklar sonucu ÖDGŞ intikal eden talepler çok kısa sürede cevap vermeyi ve hizmet sağlamayı gerektirmektedir. Zira ticari denizcilik faaliyetlerinde zaman en önemli husustur demek yanlış olmayacaktır. Bu sebeplerden ötürü SÖDGG personelinin toplu olarak bir yerde bulunması mümkün değildir.

SÖDGG personeli ile özel tanışıklık dışında doğrudan bir bağlantı kurmak neredeyse olanaksızdır. Çok farklı milletlerden ve mesleki geçmişlerden gelen SÖDGG personeli ile doğrudan kişisel tanışıklık da pek mümkün değildir. Söz konusu personele ulaşmanın yollarından biri, anket uygulamasının dünya çapında bilinen ve tercih edilen, internet bağlantısı bulunan alanlarda eş zamanlı uygulamaları yapmaya imkân veren Google internet firmasının, Formlar başlığı altındaki anket uygulaması üzerinden yapılmasıdır.

Bu uygulama Android işletim sistemli taşınabilir iletişim cihazlarının işletim sistemlerinin geliştirilmesinde ve Android işletim sistemli cep telefonlarında uygulama pazarlama ve geliştirme hizmeti veren Google firmasının hizmetlerinden biri olduğundan eşgüdüm sorunu yaşanmaksızın katılımcıların anketi cevaplamalarını sağlamış, karşılaşılması muhtemel ara yüz sorunlarını da ortadan kaldırmıştır. Söz konusu uygulama IOS işletim sistemli taşınabilir iletişim cihazları ile de sorunsuz anket cevaplama olanağı sağlamaktadır.

Söz konusu uygulama araştırmaya katılım sağlayan kişilerin mail adreslerini kaydettikten sonra anketin cevaplanmasına geçmektedir. Ayrıca her formun alt kısmında hangi tarih ve saatte doldurulduğu görüntülenebilmektedir.

Ancak bu kez de anketlerin ilgili personele ulaştırılması ve doldurmalarının sağlanması gerekmektedir. Bunun için öncelikle dünya çapında faaliyet gösteren, internet aracılığı ile ulaşılabilir durumda olan ve SAMI bünyesine kayıtlı ÖDGŞ ile elektronik posta yolu ile iletişime geçilmiş ve anket uygulama bağlantısını personeli olan SÖDGG ile paylaşımları istenmiştir. Ancak söz konusu firmalardan bir dönüş olmamış ve bu yöntemden sonuç alınamamıştır.

Bir kısım SÖDGG personel firma bağlantısı olmaksızın kişisel irtibatları ile sözleşme yapabilmekte ve görevini icra edebilmektedir. Dolayısıyla bu kişilerle bağlantı ÖDGŞ aracılığı ile kurulamayacağından bu yöntem bu noktada da eksik kalmıştır.

Sosyal paylaşım sitelerinde temel olan ileti ve iletişimi gerçekleştiren bireyler ön plana çıkmasına karşın; LinkedIn sosyal paylaşım ağlarına yeni bir boyut kazandırmıştır. Bireyler bu mecrada kendi kişisel ve akademik bilgilerine, iş tecrübelerine ve diğer detaylara yer vererek bir anlamda kendilerine on line veya daha değişik bir tabirle sanal CV yaratarak farklı kitlelere, kurum ve kuruluşlara erişme amacı da gütmektedirler (Seren ve diğerleri, 2018: 34-35).

Sonrasında SÖDGG personeli ile kişisel irtibat kurmanın yolları aranmış ve LinkedIn isimli profesyonel iş ağı ([www.linkedin.com](http://www.linkedin.com)) üzerinden SÖDGG mesleği ile ilgili farklı muhtemel iş tanımları/isimlendirmeleri ile aramalar yapılarak görüntülenen personele araştırmacının kişisel hesabı üzerinden uygulama içi anlık mesajlaşma sistemi ile kısa bir bilgilendirme mesajı ve anket bağlantısı gönderilmiştir.

Anketi dolduran 125 katılımcı, araştırmacının LinkedIn ağında bağlantısı olup öncelikle araştırmacı tarafından kendilerine uygulama üzerinden bir davet gönderilmiş, sonrasında daveti kabul eden kişiler araştırmacının ağına eklenmiştir. Ağa eklenen katılımcılar ile anlık mesajlaşma olanağı da davetin kabulü sonrasında sağlanmıştır. Ağa eklenme davetini kabul etmeyen kullanıcılarla uygulama üzerinden anlık mesajlaşma imkânı bulunmamaktadır.

Katılımcılardan bir bölümünün (5 katılımcı) denizcilik algısı ölçeğine verdiği cevaplar ölçeğin çarpıklık ve basıklık değerleri incelendiğinde uç değerler oluşturduğu görülmüş ve söz konusu katılımcılar analizden çıkarılarak analizler gerçekleştirilmiştir.

Uygulama üzerinden arama yapılırken bazı kısaltma ve tabirlerin aşağıda belirtildiği şekilde genel olarak kullanımı göze çarpmıştır. Örnek olarak;

Maritime Security Team Leader; MS TL, MSTL, MSO TL, Maritime Security TL gibi kısaltmalarla,

Maritime Security Team Member; MS TM, MSTM, Security TM gibi kısaltmalarla,

Maritime Security Professional; MSP gibi kısaltmalarla,

Maritime Security Contractor; MSC veya Security Contractor gibi kısaltmalarla,

Maritime Security Operator; MSO gibi kısaltmalarla,

Ship Security Officer; SSO gibi kısaltmalarla,

Private Security Contractor; PSC gibi kısaltmalarla,

Ship Security Team Leader; SSTL gibi kısaltmalarla,

ÖDGG bünyesinde çalışan personel halen firmada çalıştığı hesabında görünüyorsa Team Leader ya da Team Member, kısaltma olarak TL ve TM gibi kısaltmalarla sıklıkla kullanıldığı görülmüştür. Bu kısaltmaların belirli bir standart mesleki dilden uzak olması ve aynı meslek tabirinin farklı şekillerde kullanılması SÖDGG personeline ulaşmayı zorlaştıran bir unsur olarak karşımıza çıkmıştır.

Bazı personel fiili olarak SÖDGG görevini icra etmemesine karşın Maritime Security Advisor gibi ifadeler kullandığı için davetiye gönderilmiş ancak bu SÖDGG olarak görev icra etmediklerini belirtmişlerdir.

Anketi 125 katılımcı cevaplamıştır. Anketi cevaplamak üzere davet edilen SÖDGG personeline bir bölümü ile irtibata geçilmiştir. Ancak irtibata geçilen bu kişiler, açık denizde görevde olduğu, vaktinin olmadığı, internet bağlantısının kısıtlı/yavaş olduğu ve bu anket için internet kotasını kullanamayacağı, kişisel bilgilerini ve elektronik posta adresini bu ankette kullanmak istemediği, Google anket uygulamasının nasıl kullanıldığını bilmediği, yabancı dil bilgisinin bu anketi doldurmak için yeterli olmadığı, neden bu anketi doldurması gerektiğini anlamadığı, sözleşmesi bulunan güvenlik veya denizcilik firması ile görev süresince edindiği

bilgileri paylaşmamak üzere bir maddeye imza attığı, kendisi yüksek lisans yapmadığı için başkasına yardım etmek istemediği gibi sebeplerle anketi cevaplamamıştır. Ayrıca bir kısım kişiye çok defa mesaj gönderilmesine ve bu mesajları aldığı teyit edilmesine rağmen bu kişiler anketi cevaplamamıştır.

Yukarıdaki hususlara ilave olarak saat farkları ve SÖDGG personelinin çalışma saatlerinin belirsizliği de anket uygulamasında karşılaşılan bir zorluk olarak öne çıkmıştır.

Anketi dolduran katılımcılardan, beğenmeleri durumunda anket bağlantısını meslektaşlarına göndermeleri istenmiş ancak bu yöntemden de sonuç alınamamıştır. Anketi dolduran 125 katılımcının tamamı araştırmacının LinkedIn kişisel hesabında bağlantısı olduğundan, bütün bu katılımcılar ile ilgili bağlantı ve yazışmalar ile katılımcıların elektronik posta adresleri, LinkedIn ve Google anket uygulaması veri tabanında mevcuttur.

Anketin uygulandığı dil İngilizce dilidir. Katılımcıların büyük bölümünün anadili İngilizce olmadığı için ve farklı eğitim geçmişlerine sahip oldukları hesaba katılarak en sade ve anlaşılabilir kelimeler kullanılmıştır. Ancak yine de bazı kişilerin anketi bu yalın dile rağmen tam anlayamadıkları değerlendirilmektedir.

### **3.10. TARTIŞMA**

Bu çalışmada; SÖDGG personelinin denizciliğe intibakını kolaylaştıran faktörlerin ve alt boyutların tespit edilmesine çalışılmıştır. Böylelikle denizcilik algıları tespit edilerek daha uygun özellikteki kişilerin istihdam edilmesine katkı sağlanarak verimliliğin artması amaçlanmıştır. Ulaşılan sonuçlar müteakip maddelerde özet şekilde sunulmuştur.

Araştırmanın literatüre katkısı, SÖDGG gibi belirli ve özellikli bir konuda faaliyet gösteren, tamamı denizcilik mesleği ile ilgili bir geçmişe sahip olmayan ve SÖDGG olarak sürekli denizde istihdam edilmeyen kişilerin denizciliğe intibak seviyelerini tespiti yönelik bir “Denizcilik Algısı Ölçeği” geliştirilmesidir.

Araştırmanın uygulamaya ve sektöre katkısı ise ÖDGŞ seçim süreçlerinde hem bu şirketlere hem de denizcilik sektöründeki tüm aktörlerle en yüksek uyum içinde çalışabilecek, denizciliğe yatkın kısaca denizcilik sektörünün ve verimli çalışmanın

gereklerini yerine getirebilecek kişilerin seçiminde dikkate alınacak hususları ortaya çıkaran bir çalışma olmasıdır.

Denizcilik Algısı Ölçeğine ilave olarak, demografik değişkenler ve açık uçlu sorularla katılımcılarla ilgili olabildiğince fazla bilgi toplanmaya çalışılmıştır.

Literatür taraması sonucunda SÖDGG personelinin denizciliğe intibakına yönelik bir çalışmaya ulusal ve uluslararası yazında rastlanılamamıştır. Bu sebeple tartışma bölümü, araştırma sonucunda elde edilen bulgular doğrultusunda oluşturulacaktır.

Araştırma evreni incelendiğinde yaş aralıkları ve medeni durumlara göre kişiler bu mesleği maddi geçimlerini sağlamak amacıyla yaptığı söylenebilir. Katılımcıların yaşları arttıkça mesleki tecrübe süreleri ve meslek olarak askeri geçmiş sürelerinin de arttığı gözlenmiştir.

SÖDGG personeline göreve başlamadan önce temel denizcilik eğitimi verilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Söz konusu personel doğrudan denizcilikle ilgili konularda görevlendirilmeyecek olsa bile görev yaptığı gemide görev dağılımını ve görevlerin kendilerine özgü bağlayıcılık ve hassasiyetlerini anlaması açısından önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), dünya genelinde gemi adamlarının eğitimlerini standart hale getirerek aynı mesleki anlayış ve bakışa sahip personel oluşturmayı hedeflemektedir. STCW kapsamında görev alanına göre alınması gereken özel eğitimler olmakla birlikte gemide görevli her personelin alması gereken genel eğitimler de mevcuttur. SÖDGG personelinin en azından tüm gemi adamlarının alması gereken eğitimleri almalarının sağlanmasının verimliliği yükselteceği değerlendirilmektedir.

Açık uçlu sorulara verilen cevaplarda olumsuz ilk beş cevabın; maaş ve ücretler (34), aile özlemi ve aileden uzaklık (20), hava koşulları (16), eğitimsiz ve yetersiz SÖDGG personeli (16), uzun kontrat süreleri (14) olduğu, olumlu ilk beş cevabın ise; gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği (33), yeni ülkeler ve kültürler tanıma (18), maaş ve ücretler (15), tecrübe kazanma (7), denizin güzelliği (7) olduğu görülmüştür.

Maaş ve ücretler ile ilgili, 34 katılımcı olumsuz, 15 katılımcı olumlu yönde görüş bildirerek cevap vermişlerdir. Bu kapsamda ÖDGS yapılanmalarının özellikle

ödeme ve mali yeterlilik noktasında bir standart sağlayamadığı düşünülebilir. Hatta veri toplama sürecinde bazı katılımcıların LinkedIn uygulaması üzerinde kullanıcı isimlerinden bazılarının herhangi bir ÖDGŞ bağlı olmadıklarını özellikle belirttikleri görülmüştür. Bu da bazı ÖDGŞ'lerinin personel hakları üzerinde yeterince hassasiyetle durmamasının sonucu olarak yorumlanabilir.

Araştırmada kullanılan alt boyutlar ve unsurlar arasında anlamlı ve pozitif yönde tespit edilen en kuvvetli ilişki; kariyer ile işbirliği ve uyumluluk alt boyutları arasında görülmüştür.

Araştırmada kullanılan alt boyutlar ve unsurlar arasında anlamlı ve negatif yönde tespit edilen en kuvvetli ilişki; meslek olarak askeri geçmiş süresi ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında görülmüştür.

## SONUÇ

Literatür taraması, yöntem, bulgular ve sonuç doğrultusunda tamamlanan bu araştırmada; SÖDGG personelinin denizcilik algısını ve denizciliğe intibakını etkileyen değişkenlerin neler olduğu ve söz konusu değişkenlerin birbirleri ile ilişkilerinin durumu araştırılmıştır. Elde edilen veriler analiz edilerek ulaşılan bulgular açıklanmış ve SÖDGG personelinin denizcilik algısını ve denizciliğe intibakını etkileyen değişkenler 6 alt boyutta toplanmıştır. Bu alt boyutlar; kariyer, işbirliği ve uyumluluk, kişilik uygunluğu, duygusallık, iş koşulları ve fiziksel koşullardır. Bu alt boyutlar dışında katılımcılara yöneltilen diğer sorularla denizcilik algısı ve denizciliğe intibakta ilişkili olduğu görülen diğer unsurlar; meslek olarak askeri geçmiş süresi, eğitim durumu, yaş, daha önce gemide görev almış olma, daha önce gemide çalışma süresi, deniz haydutlarıyla çatışma tecrübesi, mesleki tecrübe süresi olarak tespit edilmiştir.

Bu alt boyut ve unsurlara ek olarak açık uçlu sorularla tespit edilen denizciliğe intibakı olumlu yönde etkileyen ilk 3 unsur; gemi personeli ve SÖDGG arasındaki işbirliği, yeni ülkeler ve kültürler tanıma, maaş ve ücretler olarak sıralanmıştır. Açık uçlu sorularla tespit edilen denizciliğe intibakı olumsuz yönde etkileyen ilk 3 unsur ise; maaş ve ücretler, aile özlemi ve aileden uzaklık, hava koşulları ile eğitimsiz ve yetersiz SÖDGG personeli olarak sıralanmıştır.

Bu sonuçlar; SÖDGG personelinin insani durumları göz önüne alınması gerektiğini, SÖDGG seçiminde etkili olan unsurların dikkate alınması gerektiğini, SÖDGG seçiminde eğitim durumunun dikkate alınması gerektiğini, milliyet ve medeni durum gibi en temel özelliklerin bu çalışma çerçevesinde denizciliğe intibakla anlamlı bir ilişki göstermediğini ortaya koymuştur. Bu çerçevede araştırma sorusunun cevabı olarak tespit edilen alt boyutlar ve unsurlar görsel olarak Şekil 21’de, açık uçlu soruların nitel analize tabi tutulmuş sonuçları görsel olarak Tablo 40’da, yazılı olarak yukarıda sunulmuştur.

Anlamlı ve pozitif yönde en kuvvetli ilişki, kariyer ile işbirliği ve uyumluluk alt boyutları arasında görülmüştür. Bu durum; her iki alt boyutun birlikte aynı yönde artıp azaldığını göstermektedir.

Anlamlı ve negatif yönde en kuvvetli ilişki, meslek olarak askeri geçmiş süresi ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasında görülmüştür. Bu durum; meslek olarak askeri geçmiş süresi arttıkça kişilik uygunluğunun azaldığını ya da meslek olarak askeri geçmiş süresi azaldıkça kişilik uygunluğunun arttığını göstermektedir. Bu çerçevede SÖDGG olarak görevlendirilecek personelin meslek olarak askeri geçmişi daha az olan adaylardan seçilmesinin verimliliği arttıracığı yorumu yapılabilir.

Alt boyutlar ve demografik unsurların birbirleri ilişkileri ve açık uçlu sorulara verilen cevaplar aşağıda açıklanmaya ve yorumlanmaya çalışılmıştır.

Eğitim seviyesinin duygusal ve iş koşulları ile anlamlı ilişkisi, eğitim seviyesinin yükselmesiyle birlikte kişilerin beklentilerinin yükselmesi ve iş/yaşam koşullarının iyileşmesi yönündeki beklentisinin bir sonucu olduğu düşünülmektedir.

Meslek olarak askeri geçmiş süresi ile kariyer alt boyutu arasındaki ilişki, daha önce askerlik mesleğini seçmiş kişilerin SÖDGG personeli olarak görev yapmayı ikinci bir kariyer olarak algıladıkları ihtimalini düşünmemizi sağlayabilir.

Meslek olarak askeri geçmiş süresi ile kişilik uygunluğu alt boyutu arasındaki anlamlı ilişki, SÖDGG personelinin askeri yaşamları döneminde tecrübe ettikleri değerlendirilen zorlu koşullarda çalışma kişilik özelliklerini onlara kazandırdıkları ve bu iş ortamına kişilik olarak diğer adaylardan daha uygun oldukları sonucuna ulaşmamızı sağlayabilir.

Meslek olarak askeri geçmiş süresi ile işbirliği ve uyumluluk alt boyutu arasındaki anlamlı ilişki, SÖDGG personelinin askeri yaşamları döneminde tecrübe

ettikleri değerlendirilen ve askerliğin temeli kabul edilen, silah ve kader arkadaşlığı olgusunu onlara kazandırdığı ve gemi şartlarında askeri hiyerarşi içinde olmasa da birlik ve beraberlik duygusunu kazanmış bireyler olarak işbirliği ve uyumlulukta diğer adaylardan daha avantajlı konumda olduklarını gösterdiği değerlendirilebilir.

Daha önce gemide çalışma ile duygusal ve iş koşulları alt boyutları arasındaki anlamlı ilişki, gemide daha önce görev almış, gerek duygusal gerekse fiziksel olarak bu çalışma ortamını tecrübe etmiş katılımcıların, SÖDGG personeli olarak duygusal ve iş koşulları alt boyutlarına daha kolay uyum sağladığını göstermesi bakımından önemlidir.

Denizcilikle ilgili eğitim almanın denizcilik algısı alt boyutları ile anlamlı ilişkisinin olmaması, SÖDGG olarak görevlendirilen personelin, görevlerini gemide sadece koruma görevini ifa etmek üzere algıladıkları, bunun haricinde gemi ve denizcilikle ilgili diğer hususlarda kendilerini bilgi sahibi olmak zorunda hissetmediklerini göstermesi bakımından önemlidir. SÖDGG olarak görevlendirilecek personelin durumsal farkındalıklarını arttırmak, gemi hayatında birlikte görev aldıkları kişileri daha iyi anlamalarını sağlamak, emir komuta zincirinde kendisine gemide kaptan tarafından verilecek görevleri daha iyi analiz edebilmelerini sağlamak amacıyla temel denizcilik eğitimi (STCW) almalarının faydalı olacağı değerlendirilebilir.

Deniz haydutlarıyla çatışma tecrübesi ile kişilik uygunluğu arasındaki anlamlı ilişki, görevinin temel bileşeni silah olan SÖDGG personelinin bunu gerektiğinde tereddüt etmeden kullanabilecek kişilik özelliklerine sahip olmasını göstermesi açısından önemlidir. Geçmişte deniz haydutlarıyla çatışma tecrübesi yaşamış kişilerin SÖDGG olarak öncelikle istihdamının faydalı olabileceği ve işe intibakı hızlandırabileceği değerlendirilebilir.

Medeni durum ve milliyetin, bu çalışmada diğer alt boyutlarla arasında anlamlı bir ilişki bulunmaması, SÖDGG olarak görev yapmayı seçen kişilerin bu demografik özelliklerinin etkisinde kalmadan görev yapabilecek yeterlilikte ve kabiliyette kişiler olduklarını göstermesi açısından oldukça önemlidir. Her ne kadar, açık uçlu soruların denizciliğe intibakı etkileyen olumsuz faktörler başlığı altında 20 katılımcı aile özlemi ve aileden uzaklık hususunu belirtmiş olsa da bu yaklaşık %17'lik bir orana işaret etmektedir ve kabul edilebilir olduğu değerlendirilebilir. Bu durum, SÖDGG

personelinin profesyonelliğine ve bu tip özel durumlarını görevlerine karıştırmadıklarını göstermektedir ki bu durum hem ÖDGŞ hem de hizmet verdikleri gemiler ve gemide birlikte çalıştıkları personel için oldukça önemlidir.

İşbirliği ve uyumluluk alt boyutu ile iş koşulları alt boyutu arasındaki anlamlı ve negatif ilişki, bu alt boyutların birbirlerinin aksi yönde artıp azaldıklarını göstermesi bakımından önemlidir. İş koşullarını olumsuz yönde değiştirerek işbirliği ve uyumluluğu olumlu yönde etkilemek çok akıllıca olmayacağından, bu ters yönlü ilişkinin ne şekilde aşılabacağı üzerine ilerleyen dönemde çalışmalar yapılabilir.

Yaş, meslek olarak askeri geçmiş süresi, mesleki tecrübe süresi ve daha önce gemide çalışma süresi unsurları arasındaki ve bu unsurların kendi arasındaki anlamlı ve pozitif yönlü ilişkiler beklenen ve normal karşılanması gereken ilişkilerdir. Kişinin yaşı arttıkça söz konusu diğer unsurların da buna bağlı olarak artması olağan kabul edilebilir.

Açık uçlu sorularda, maaş ve ücretler başlığında, 15 katılımcı olumlu, 34 katılımcı olumsuz görüş bildirmiştir. Bu sonuçtan, bazı ÖDGŞ'lerin personelin maaş ve ücretlerinin ödenmesinde hassas davranmadığı ve bu durumun personelin işe bağlılığını, buna bağlı olarak denizciliğe intibakını olumsuz yönde etkilediği sonucu çıkarılabilir. Gemi sahiplerinin ve firmaların, denizde özel güvenlik hizmeti almadan önce anlaşma yapacakları firmaları araştırarak doğru seçimler yapmasının SÖDGG verimliliğini arttıracak değerlendirilebilir.

Açık uçlu sorularda, gemi personeli ve SÖDGG personeli arasındaki işbirliği başlığında, 33 katılımcı olumlu, 12 katılımcı olumsuz görüş bildirmiştir. Bu sonuçtan hareketle, sadece doğru SÖDGG ve ÖDGŞ seçiminin yeterli olmadığı, gemi personeli ile SÖDGG personelinin birlikte çalışabilme noktasında zihnen hazırlanmasının gereklilik olduğu değerlendirilebilir. Bu noktada her iki mesleği icra eden personel bilgi verilmesi, iş ve görev tanımlarının eksiklik ve boşluk bırakılmadan tam ve doğru olarak yapılmasının olası aksaklık ve problemleri önleyebileceği değerlendirilebilir.

Görevi başarıyla tamamlama başlığında 5 katılımcı, gemi personeline kendini güvende hissettirme başlığında 5 katılımcı ve bir amaç uğruna çalışma başlığında 2 katılımcı olumlu görüş bildirmişlerdir. Bu durum; SÖDGG personelinin bir bölümünün işlerini sadece para kazandıkları bir mecra olarak değil, bir amaç doğrultusunda faaliyet gösterdiklerini özümstedikleri şeklinde yorumlanabilir.

Açık uçlu sorulara verilen cevaplar incelendiğinde katılımcıların sadece 2 tanesinin yabancı dil problemine değindiği görülmüştür. Bu durum; SÖDGG olarak görev yapan personelin yabancı dil problemi yaşamadığı, lisan bilgilerinin en azında günlük temel iletişime yeterli olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Yasal çerçevedeki boşluklar konusuna sadece 1 katılımcı olumsuz yönde değinmiştir. Bu durum; SÖDGG olarak görev yapan personelin yasal konularda büyük sıkıntılar yaşamadıkları veya yeterince bilgi sahibi olmadıkları şeklinde değerlendirilebilir.

Yaşam ve barınma koşulları hakkında 13 katılımcı olumsuz görüş bildirmiştir. Bu sayı yaklaşık %10'luk bir dilime tekabül etmektedir ki, genel olarak SÖDGG personelinin denizde yaşam koşullarına intibakta sıkıntı yaşamadığı sonucuna ulaşılabilir.

ÖDĞŞ firma yapısı ve desteği hususunda 5 katılımcı olumsuz görüş bildirmiştir. Daha önce de belirtildiği üzere, maaş ve ücretler konusunda 34 katılımcı olumsuz görüş bildirmiştir. Bu iki husus birlikte değerlendirildiğinde, ÖDĞŞ'lerinin ödeme düzenleri ve kurumsal yapılarında bazı aksaklıkların yaşandığı sonucuna ulaşılabilir. Ayrıca bazı SÖDGG personelinin ÖDĞŞ'lerden bağımsız bireysel olarak faaliyet göstermeleri de bu tespiti destekleyen başka bir unsur olarak yorumlanabilir.

Aile özlemi ve aileden uzaklık başlığında 20 katılımcı, uzun kontrat süreleri başlığında 14 katılımcı olumsuz görüş bildirmişlerdir. Bu durum; SÖDGG personelinin bir bölümünün, ailelerinden uzaklıklarının görevlerine etki ettiği sonucunu çıkarmamızı sağlayabilir.

Yeni ülkeler, insanlar ve kültürler tanıma başlığında 18 katılımcı olumlu yönde görüş bildirmiştir. Bu durum; SÖDGG personelinin bu mesleği doğasında bulunan uluslararası etkileşim ve seyahatlerden keyif aldığı ve bu mesleği seçmelerinde etkili olduğu sonucuna ulaşılabilir.

“Denizde sizi olumsuz yönde etkileyen değişkenler nelerdir?” sorusuna 16 katılımcı, eğitimsiz ve yetersiz SÖDGG personeli cevabını vermiştir. Bu durum; diğer sektörlerde olduğu gibi, denizde özel güvenlik sektöründe de, yüksek gelir sağlayan iş kollarında her zaman görülebilecek yetersiz ve ehliyetsiz kişilerin varlığına işaret etmektedir. Özellikle yeni başlayan ve sınırları/yeterlilikleri belirlenemeyen iş kollarında bu tip yığılmalar olduğu görülebilmektedir. SÖDGG personeline, belirli test

ve eğitimler sonrasında, merkezi bir kurum tarafından, kişisel olarak bir çalışma yeterlilik belgesi verilmesinin bu olumsuzluğu ortadan kaldıracı değeri değerlendirilmektedir. Bu yeterlilik belgesine sahip personel sadece son dönemde düşüş eğilimi gösteren deniz haydutluğuna karşı değil, denizde icra edilen ticari faaliyetlerde de kullanılmaya devam edilebilir. İlerleyen dönemde yapılacak çalışmalarda bu konu üzerine araştırmalar yapılabilir.

Çeşitli ülke uyruklarında bulunan personelden oluşan SÖDGG havuzu, yukarıda sayılan değişkenlerin birbirleri ile olan ilişkileri dikkate alınarak sadeleştirilerek daha seçkin ve bu işe uygun kişilerden oluşturulabilir. Bunun için yukarıdaki bulgular yol gösterici olabilir.

New York şehrinde 11 Eylül 2001 tarihinde yaşanan saldırıda yolcu uçaklarının kullanılması havacılıkta çok büyük ve köklü değişimlerin yaşanmasının miladı olmuştur. Özellikle güvenlik hususunda devrim olarak nitelendirilebilecek değişimler yaşanmıştır.

Özellikle 2010 yılından sonra gittikçe artan ve son yıllarda belirli ve istikrarlı bir düşüş yaşayan korsanlık faaliyetlerinin gelecekte nasıl ve hangi şekilde karşımıza çıkacağına kestirmek imkânsızdır. Korsanlık faaliyetlerinin yükselişiyle birlikte bir iş alanı olarak SÖDGG istihdamı artmış ve bu işi yapmaya namzet en uygun kişiler eski asker ve kolluk kuvvetleri olmuştur. Ancak belirli bir süre profesyonel askerlik ve kolluk gücü olarak görev almış kişiler, özellikle deniz haydutluğuyla mücadele noktasındaki kırılma ve değişken hukuki zemine ayak uydurmakta zaman zaman zorlanmış ve eski alışkanlıklarının bu mesleğin icrasında bazı noktalarda zorluk çıkardığına tanık olmuşlardır.

Dünyada ÖDGS profiline bakıldığında özellikle son 10 yıllık dönemde en çok kâr ettiren iş (hizmet) alanlarından biri olduğu ve istihdam sıkıntısı yaşanmadığı rahatlıkla söylenebilir. Bu hızlı ve plansız büyüme bu alana ilgi ve talebi inanılmaz bir süratle artırmıştır. Ancak bu artış ve gelişen ihtiyaçlar nispetinde hızlı istihdam edilen personelin tamamı uygun yeterliliklere sahip kişilerden seçilememiştir. Bu çalışma uygun yeterliliklere sahip kişilerin seçimine katkı sağlaması bakımından önemli olarak değerlendirilebilir.

SÖDGG mesleği sadece korsanlık ve deniz haydutluğu ile mücadele ile sınırlı olarak değerlendirilmemesi gereken bir meslektir. Özellikle ucuzluğu sebebiyle yük

taşımacılığının çok büyük oranda deniz yolu ile yapılması özel yüklerin hassas bölgelerde korunmasını gerekli kılmaktadır. Ayrıca son dönemde köşeye sıkışan, yeni ve ses getirici eylemler ve yöntemler arayan terör örgütlerinin denizcilik alanına yönelmesi olası görünmektedir.

Özellikle yolcu taşıyan ve nüfus ve insan hareketinin son derece yoğun olduğu turistik limanlara ve şehirlere oldukça yakın mesafelere kadar yaklaşabilen cruise tipi gemilerin ve başta nükleer maddeler olmak üzere terör örgütleri tarafından tarihin her döneminde elde edilmek istenen, kitle imha silahlarının yapımında kullanılabilecek özellikte maddeleri taşıyan gemilerin bilinçli ve planlı bir şekilde özel eğitim almış SÖDGG tarafından korunması öncelikli hedef olmalıdır. Söz konusu hedeflere yapılabilecek bir saldırı 11 Eylül 2001 saldırısına benzer ve hatta daha şiddetli sonuçlar doğurabilecektir.

SÖDGG olmanın bir meslek olarak kabul edilmesi bu alanda faaliyet gösteren kişilerin daha bilinçli ve daha uygun kişilerden seçilmesini sağlayacaktır. Ayrıca müteakip dönemde SÖDGG asgari yeterliliklerini içeren bir değerlendirme çizelgesi hazırlanması üzerine çalışmalar yapılabilir ve bu araştırmanın bunun temel taşlarından birini oluşturabileceği değerlendirilmektedir.

Türkiye’de özel güvenlik personeli ihtiyacı önceleri kısa süreli eğitimlerle (silah eğitimi dâhil) ikame edilirken, günümüzde Türkiye’de üniversitelerin meslek yüksekokulları bünyesinde bulunan özel güvenlik ve koruma programları ile bu alanda istihdam edilmek üzere eğitilmiş, donanımlı ve bilinçli personelin yetiştirilmesi sağlanmaktadır. Söz konusu program bünyesinde silah bilgisi, iletişim, uyuşturucu maddeler ve kaçakçılıkla mücadele, yakın savunma, güvenlik sistemleri, temel hukuk gibi dersler verilmektedir. Kısaca Türkiye’de özel güvenlik görevlisi olmak bir meslek olarak görülmeye başlanmıştır.

Türkiye’de özel güvenlik personelinin eğitimlerinde denizcilik ile ilgili temel bilgilerin verilerek sonrasında gemi adamlığı, balıkadamlık, SOLAS, MARPOL, deniz hukuku, kıyı devletlerinin yargılama yetkileri gibi konularda ihtisas eğitimleri ile SÖDGG yetiştirilmesinin, denizcilik sektörüne de ihtiyaç duyulan nitelikli güvenlik elemanlarının yetiştirilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmiştir.

Türkiye’de ve dünyada SÖDGG doğrudan bir meslek dalı olarak genel olarak kabul edilmemektedir. Bu durum anket uygulaması sırasında muhtemel katılımcıların

mesleki geçmişleri incelendiğinde de görülmüştür. Bu aşamada denizcilik eğitimi verilen kurumlarda denizcilik sektöründe hizmet veren özel güvenlik hizmetleri ve mevzuatı bir dersin içeriğine ya da ayrı bir ders olarak ilave edilerek farkındalık sağlanması sağlanabilir. Ayrıca özel güvenlik eğitimi verilen kurumlarda özel güvenliğin denizcilik uygulamaları, yaşanan aksaklık ve alınan dersler, bir meslek olarak denizciliğin özet olarak anlatılabileceği ders ya da bölümler müfredata dâhil edilmesi değerlendirilebilir.

İlerleyen dönemde teknolojik gelişmelerin denizde güvenliğin sağlanmasında kullanımı konusunda çalışmalar geliştirilip derinleştirilebilir. Bu kapsamda Türkiye’de Albayraklar Şirketler Grubu savunma sanayi kanadı tarafından geliştirilen WATTOZZ SİDA (Silahlı İnsansız Deniz Aracı) bir örnek teşkil edebilir. WATTOZZ SİDA görünümü, hareket kabiliyeti ve şekli itibarıyla canlı bir vatoz balığı şeklinde olup, su altında yaşayan hayvanların çıkardığına benzer kriptolu akustik ses dalgaları ile kumanda edilmektedir. Sinyal emici boya ile kaplı katmanı sayesinde radarlar tarafından tespit edilmesi oldukça zordur. Su altında gözlem aracı ya da patlayıcı yüklenerek hedef deniz aracının altına yaklaşarak patlatılmak suretiyle su altı silahı olarak da kullanılabilecek özelliklere sahiptir ([www.albayraklar.com/](http://www.albayraklar.com/) Erişim Tarihi: 10.09.2018).

Türkistanlı ve Kuleyin’in (2017), Deniz Haydutluğu çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri isimli kitabında değindiği “İleride gerçekleştirilecek çalışmalarda gemilere konuşlandırılan SÖDGG personelinin milliyetleri üzerinde durulması...” hususunu kapsayıcı bir ileri çalışma olarak değerlendirilebilir.

Özellikle Arap Baharı sonrası, Afrika’nın kuzeyinden ve Türkiye üzerinden Yunanistan başta olmak üzere güneydoğu Avrupa devletleri üzerinden Avrupa kıtasına geçme teşebbüslerinde çok büyük bir artış yaşanmıştır. Ülkelerindeki iç düzensizliklerden kaçan bu kişilerin deniz haydutluğu olaylarını Akdeniz’de uygulayabilme ihtimali bulunmaktadır. Söz konusu kişilerin deniz haydutluğu faaliyetlerinde bulunma ihtimali gelecekte yapılacak çalışmalarda incelenebilir.

Gelecek dönemde; SÖDGG eğitim programlarında standartlık sağlanması ve SÖDGG görevlerinde uzmanlaşma, SÖDGG değerlendirme formu oluşturulması, SÖDGG performanslarını etkileyen unsurların tespit edilmesi, ÖDGS’ler için SÖDGG

seçim rehberi, SÖDGG milliyetlerinin performansa etkileri, yolcu gemilerinde ve nükleer madde taşıyan gemilerde SÖDGG istihdamının imkânı ve sürdürülebilirliği, SÖDGG istihdamının geçici bir iş kolu olmaktan çıkarılarak sürekli veya uzun vadeli anlaşmalarla uzmanlaşmış bir iş kolu haline getirilmesi için yapılması gerekenler doğrultusunda çalışmalar yapılabilir.

Özel güvenliğin denizcilikte kullanılması, ani bir şekilde ve yakıcılığı yüksek olarak ortaya çıkan korsanlık ve deniz haydutluğuna karşı görece plansız ve yetişmiş personelin arzu edilen evsafa olmadığı bir durumu ortaya çıkarmıştır. Gelecekte bu işin bir yedek istihdam alanından çok bir meslek grubu ya da meslek alt grubu olarak değerlendirilmesi amaca ulaşılmasında daha büyük katkı sağlayacaktır.

Özellikle Doğu Akdeniz bölgesinde yaşanan gelişmeler, bu zamana kadar çoğunlukla karadan çıkarılmış olan petrol başta olmak üzere doğalgaz vb. doğal kaynaklara ulaşımın artık denizlerden yapılmaya başlanmasının muhtemel olması gibi sebepler göz önüne alındığında, eğitilen ve yetiştirilen SÖDGG personelinin iş bulma konusunda zorluk yaşamayacağı değerlendirilebilir.

Denizde alınan özel güvenlik hizmeti sadece deniz haydutlarına yönelik değil, deniz terörizminin hedefi olabilecek (nükleer maddelerin deniz yoluyla taşınması, denizdeki petrol ve doğalgaz platformları vb.) alanlarda da ilerleyen dönemde kullanılabilir. Ayrıca denizde turistik amaçla bulunan gemilere yönelik düzenlenmesi muhtemel ses getirici eylemlere karşı da denizciliğe intibak etmiş ve deniz haydutluğu ile mücadelede tecrübe kazanmış ve yeterlilik belgesine sahip SÖDGG bulundurulması maliyet etkinlik noktasında oldukça önemli olacaktır. Böylelikle hem söz konusu personelin istihdamında süreklilik sağlanacak, hem de tecrübeli personelden hizmet alınarak olası eylemlere karşı tedbirler en üst düzeyde tutulabilecektir.

Denizde alınan özel güvenlik hizmeti önleyici nitelikte bir hizmettir ve diğer koşullarla desteklenmediği sürece tek başına deniz haydutluğu ile mücadelede yeterli olması beklenemez. Bu kapsamda, deniz haydutluğu ile mücadelede yer alan tüm paydaşların işbirliği içinde bulunduğu, bütüncül bir bakış açısı ile mücadele edilmesi ve tüm çalışmaların eşgüdüm içinde yürütülmesi çok büyük önem arz etmektedir.

## KAYNAKÇA

Aarstad, Å.K. (2017). Who Governs Norwegian Maritime Security? Public Facilitation of Private Security in a Fragmented Security Environment. *Cooperation and Conflict*. 52(2): 261-279.

Abeyratne, R. (2012). The Use of Armed Guards on Board Merchant Vessels. *Journal of Transportation Security*. 5(2): 157-167.

Affi, L., Elmi, A.A., Knight, W.A. ve Mohamed, S. (2016). Countering Piracy Through Private Security in The Horn of Africa: Prospects and Pitfalls. *Third World Quarterly*. 37(5): 934-950.

Ağır, B.S. (2015). Güvenlik Kavramını Yeniden Düşünmek: Küreselleşme, Kimlik ve Değişen Güvenlik Anlayışı. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*. 11(22): 97-131.

Akgül Durakçay, F. (2014). Uluslararası İlişkilerde Liberal Yaklaşımlar ve Güvenlik Anlayışı. *Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Teorik Değerlendirmeler* (ss. 7-22). Ankara: Röle Akademik Yayıncılık.

Aksoy, M. (2018). *Alman Vakıfları ve Dış Politika “Tarihi, Etkisi ve Gücü”*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Alan, G. (2010). *Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Albayraklar Şirketler Grubu (2018). [www.albayraklar.com/](http://www.albayraklar.com/) (10.09.2018).

Aleksandrov, I., Arnaudova, M., Stoyanov, V., Ivanova, V. ve Petrov, P.Y. (2015). On Psychological And Psychiatric Impact of Piracy on Seafarers. *Journal of International Medical Association Bulgaria (IMAB)*. 21(4): 991-994.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2012). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı*. Adapazarı: Sakarya Kitabevi.

Andreopoulos, G. ve Brandle, S. (2012). Revisiting the Role of Private Military and Security Companies. *Criminal Justice Ethics*. 31(3): 138-157.

Arslan, M. ve Tüner Önen, N. (2011). Akdeniz'in Korsan Yuvaları: Kilikia, Pamphylia, Lykia ve Ionia Bölgelerindeki Korykoslar. *Adalya Dergisi*. 14: 189-206.

Bahadır, L. (2015). *Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda Deniz Haydutluğuna Karşı Kullanılan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) İlişkin Çalışma*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Barker, S. (2013). International Maritime Piracy: An Old Profession That is Capable of New Tricks, But Change is Possible. *Case Western Reserve Journal of International Law*. 46(1): 387-396.

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

Bayılloğlu, U. (2011). Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 15(1): 125-161.

Bellamy, C. (2011). Maritime Piracy Return of the World's Second-Oldest Security Problem. *The Royal United Services Institute (RUSI) Journal*. 156(6): 78-83.

Bergheim, K., Nielsen, M.B., Mearns, K. ve Eid, J. (2015). The Relationship Between Psychological Capital, Job Satisfaction and Safety Perceptions in the Maritime Industry. *Safety Science*. 74: 27-36.

Berndtsson, J. (2012). Security Professionals for Hire: Exploring the Many Faces of Private Security Expertise. *Millennium: Journal of International Studies*. 40(2): 303-320.

Bhattacharyya, A. (2010). Understanding Security in Regionalism Framework: ASEAN Maritime Security in Perspective. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*. 6(2): 72-89.

Bingöl, O. (2016). Yeni Güvenlik Yaklaşımları ve 21. Yüzyıl Güvenlik Sorunları. Uluslararası Güvenlik Yeni Politikalar, Stratejiler ve Yaklaşımlar (ss. 17-44). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Birdişi, F. (2017). *Teori ve Pratikte Uluslararası Güvenlik Kavram Teori ve Uygulama*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Birleşmiş Milletler 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi.

Bitzinger, R.A. (2017). Asian Arms Industries and Impact on Military Capabilities. *Defence Studies*. 17(3): 295-311.

Biziouras, N. (2013). Piracy, State Capacity and Root Causes. *African Security Review*. 22(3): 111-122.

Bowen, C., Fidgeon, P. ve Page, S.J. (2014). Maritime Tourism and Terrorism: Customer Perceptions of the Potential Terrorist Threat to Cruise Shipping. *Current Issues in Tourism*. 17(7): 610-639.

Bueger, C. (2015). What is Maritime Security. *Marine Policy*. 53: 159-164.

Bueger, C. ve Edmunds, T. (2017). Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies. *International Affairs*. 93(6): 1293-1311.

Buky, M. (2007). Maritime Terrorism: The Threat From Small Vessels. *Maritime Studies*. 157: 1-11.

Buntoro, K. (2009). Burden Sharing: an Alternative Solution in Order to Secure Choke Points Within Indonesian Waters. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*. 1(4): 121-131.

Büyüköztürk, Ş. (2015). *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı*. Ankara: Pegem Akademi.

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

Campanelli, O. (2012). The Global Governance of Maritime Piracy. *Journal of Global Policy and Governance*. 1(1): 73-84.

Chapsos, I. (2014). *The Privatisation of International Security: The Regulatory Framework for Private Maritime Security Companies, Using Operations off Somalia, 2005-2013, As a Case Study*. (Unpublished Dissertation Thesis). Coventry: Coventry University, Centre for Trust, Peace and Social Relations.

Chapsos, I. ve Malcolm, J.A. (2017). Maritime Security in Indonesia: Towards a Comprehensive Agenda? *Marine Policy*. 76: 178-184.

Colás, A. (2016). Barbary Coast in the Expansion of International Society: Piracy, Privateering and Corsairing as Primary Institutions. *Review of International Studies*. 42(5): 840-857.

Collins, V.E. (2013). *To Catch a Pirate: Analyzing Processes of Policy Making on Maritime Piracy*. (Published Dissertation Thesis). Virginia: Old Dominion University, Department of Criminology and Criminal Justice.

Cullen, P. (2008). Private Security Goes Head-to-Head With Piracy. *Journal of International Peace Operations*. 4(3): 15-16.

Cusumano, E. ve Ruzza, S. (2015). Contractors as a Second Best Option: The Italian Hybrid Approach to Maritime Security. *Ocean Development & International Law*. 46(2): 111-122.

Cusumano, E. ve Ruzza, S. (2018). Security Privatisation at Sea: Piracy and the Commercialisation of Vessel Protection. *International Relations*. 32(1): 80-103.

Çalık, T. (2017). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele. *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*. 7(1): 397-434.

Çıtak, E. (2017). *Güvenlik ve İstihbarat*. İstanbul: Yeniüzyıl Yayınları.

Çulha Zabcı, F. (2004). Yeni Savaşların Gizli Yüzü: Özel Askeri Şirketler. *Mülkiye Dergisi*. 28(243): 21-48.

Davenport, T. (2012). Legal Measures to Combat Piracy and Armed Robbery in the Horn of Africa and in Southeast Asia: A Comparison. *Studies in Conflict & Terrorism*. 35(7-8): 570-587.

Daxecker, U.E. ve Prins, B.C. (2016). The Politicization of Crime: Electoral Competition and the Supply of Maritime Piracy in Indonesia. *Public Choice*. 169(3): 375-393.

Dedeoğlu, B. (2014). *Uluslararası Güvenlik ve Strateji*. İstanbul: Yeniüzyıl Yayınları.

Doğru, S. (2017). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 66(3): 551-580.

Dominelli, S. (2014). Evolutionary Trends in Maritime Piracy: A Possible Assessment of Eco-Activist' Conduct. *Australian International Law Journal*. 21: 41-54.

Duda, D. ve Szubrycht, T. (2009). The Somali Piracy New or Old Challenge for International Community. *TRANSNAV International Journal on Marine Navigation and Safety of Seas Transportation*. 3(3): 348.

Ece, N.J. (2010). Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. 2(2): 1-20.

Evin, B. (2012). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*. 1(1): 119-151.

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

Franke, V. ve von Boemcken, M. (2011). Guns for Hire: Motivations and Attitudes of Private Security Contractors. *Armed Forces & Society*. 37(4): 725-742.

Godfrey, R., Brewis, J., Grady, J. ve Grocott, C. (2014). The Private Military Industry and Neoliberal Imperialism: Mapping the Terrain. *Organization*. 21(1): 106-125.

Grimaud, P. (2016). Pirates, But Not of the Caribbean: The French Private Ship Protection Act. *Maritime Safety and Security Law Journal*. 2016(2): 20-35.

Gürbüz, S. ve Şahin, F. (2018). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Felsefe-Yöntem-Analiz*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Heathcote, P. (2002). Terrorism at Sea – The Potential Threat. *Maritime Studies*. 2002(122): 1-6.

Ighagbon, C.S. (1983). Private Security Guards Perceptions of Factors Influencing Their Occupational Choice. (Published Dissertation Thesis). Ohio: University of Cincinnati, Department of Curriculum, Instruction and Vocational Education of the College of Education.

IMO (International Maritime Organization). (2008). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2008.

IMO (International Maritime Organization). (2009). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2009.

IMO (International Maritime Organization). (2010). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2010.

IMO (International Maritime Organization). (2011). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2011.

IMO (International Maritime Organization). (2012). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2012.

IMO (International Maritime Organization). (2013). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2013.

IMO (International Maritime Organization). (2014). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2014.

IMO (International Maritime Organization). (2015). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2015.

IMO (International Maritime Organization). (2016). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2016.

IMO (International Maritime Organization). (2017). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2017.

Ischebeck-Baum, F. (2013). Pirate Alley: Commanding Task Force 151 off Somalia. *The Royal United Services Institute (RUSI) Journal*. 158(1): 88-89.

ISPS Code. (2002). International Ship and Port Facility Code.

Jensen, A.K., Bergqvist, R.Y., Hjelle, H.M. ve Lekakou, M.B. (2016). The Perception and Image of Shipping. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 15(1): 41-78.

Karabulut, B. (2011). *Güvenlik: Kürselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek*. Ankara: Barış Kitabevi.

Karabulut, B. (2014). *Uluslararası Örgütlerin Güvenlik Boyutu*. Ankara: Barış Kitabevi.

Karagöz, Y. (2016). *SPSS 23 ve AMOS 23 Uygulamalı İstatistiksel Analizler*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Kaunert, C. ve Zwolski, K. (2014). Somalia versus Captain ‘Hook’: Assessing the EU’s Security Actorness in Countering Piracy off the Horn of Africa. *Cambridge Review of International Affairs*. 27(3): 593-612.

Keskin, H.İ., Kum, S. (2012). Deniz Emniyet ve Güvenliğinde LRIT Sistemi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. 4(2): 47-57.

Khondaker, A.N., Rahman, S.M. ve Khan, R.A. (2013). Dynamics of Piracy in Maritime Transportation. *Journal of Transportation Security*. 6(3): 193-207.

Kızılsümer Özer, D. (2016). Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 17(2): 27-62.

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

Krahmann, E. (2012). From ‘Mercenaries’ to ‘Private Security Contractors’: The (Re)Construction of Armed Security Providers in International Legal Discourses. *Millennium: Journal of International Studies*. 40(2): 343-363.

Kraska, J. ve Wilson, B. (2009). Fighting Pirates: The Pen and The Sword. *World Policy Journal*. 25(4): 41-52.

Kuleyin, B., Köseoğlu, B. ve Töz, A.C. (2014). Gemiadamlarının Sağlık ve Emniyet Koşullarının Değerlendirilmesi: DEÜ Denizcilik Fakültesi Örneği. *Journal of ETA Maritime Sciences*. 2(1): 47-60.

Kulu, M.M. (2018). İsrail Ulusal Güvenlik Stratejisi’nin Temel İlkeleri. Ortadoğu’da Ulusal Güvenlik Stratejileri (ss. 63-101). Ankara: SETA Kitapları.

Kumar, A. (2014). Securing the Security. *City Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*. 18(3): 356-359.

Lin-Greenberg, E. (2010). Dragon Boats: Assessing China’s Anti-Piracy Operations in the Gulf of Aden. *Defense & Security Analysis*. 26(2): 213-230.

Lindskov Jacobsen, K. (2017). Maritime Security and Capacity Building in the Gulf of Guinea: On Comprehensiveness, Gaps and Security Priorities. *African Security Review*. 26(3): 237-256.

Liss, C. (2008). Privatising the Fight Against Somali Pirates. *Murdoch University, Asia Research Centre*. Working Paper No.152.

Liwång, H., Sörenson, K. ve Österman, C. (2015). Ship Security Challenges in High-Risk Areas: Manageable or Insurmountable? *WMU Journal of Maritime Affairs*. 14(2): 201-217.

Lobo-Guerrero, L. (2012). Lloyd's and the Moral Economy of Insuring Against Piracy. *Journal of Cultural Economy*. 5(1): 67-83.

López Lorca, B. (2017). Harmonisation of National Criminal Laws on Maritime Piracy: a Regulatory Proposal for the Crime of Piracy and its Penalties. *European Journal on Criminal Policy Research*. 23(2): 115-132.

Lou, C. (2015). Building a More Secure Maritime Asia. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*. 11(2): 72-80.

Lucas, E.R. (2016). *Fighting Pirates: Maritime Hegemons' Interests in Combatting Pirates*. (Published Dissertation Thesis). Washington D.C.: American University, Faculty of the School of International Service.

Lundblad, S. (2012). The Invisible Hook. The Hidden Economics of Pirates. *Scandinavian Economic History Review*. 60(2): 218-220.

MacLeod, S. (2015). Private Security Companies and Shared Responsibility: The Turn to Multistakeholder Standard-Setting and Monitoring Through Self-Regulation-‘Plus’. *Netherlands International Law Review*. 62(1): 119-140.

Mahard, S.P. (2014). Blackwater's New Battlefield: Toward a Regulatory Regime in the United States for Privately Armed Contractors Operating at Sea. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. 47(1): 331-369.

Martínez-Zarzoso, I. ve Bensassi, S. (2013). The Price of Modern Maritime Piracy. *Defence and Peace Economics*. 24(5): 397-418.

Martinson, R.D. (2016). Shepherds of the South Seas. *Survival Global Politics and Strategy*. 58(3): 187-212.

Mathieu, F. ve Dearden, N. (2007). Corporate Mercenaries: The Threat of Private Military & Security Companies. *Review of African Political Economy*. 34(114): 744-755.

Mazaris, A.D. (2017). Manifestation of Maritime Piracy as an Additional Challenge for Global Conservation. *Marine Policy*. 77: 171-175.

McCrie, R. (2017). Private Security Services Regulations in the United States Today. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*. 41(4): 287-304.

Menzel, A. (2018). Institutional Adoption and Maritime Crime Governance: The Djibouti Code of Conduct. *Journal of the Indian Ocean Region*. 14(2): 152-169.

Meray, S.L. (1963). Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. 18(3): 105-188.

Mineau, M.L. (2010). Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy. *Journal of International Business & Law*. 9(1): 63-78.

Nevins, A. ve Steele Commager, H. (2016). *ABD Tarihi*. Ankara: Doğu Batı Yayınları.  
Nikolić, N., Pavletić, M. ve Missoni, E. (2012). Are We Winning the War With the Pirates? *International Maritime Health*. 63(4): 195-203.

Nikolić, N. ve Missoni, E. (2013). Piracy on the High Seas – Threats to Travelers' Health. *Journal of Travel Medicine*. 20(5): 313-321.

OBP (Oceans Beyond Piracy). (2012). The State of Maritime Piracy 2012 Assessing the Economic and Human Cost. Annual Report 2012.

OBP (Oceans Beyond Piracy). (2013). The State of Maritime Piracy 2013 Assessing the Economic and Human Cost. Annual Report 2013.

OBP (Oceans Beyond Piracy). (2014). The State of Maritime Piracy 2014 Assessing the Economic and Human Cost. Annual Report 2014.

OBP (Oceans Beyond Piracy). (2015). The State of Maritime Piracy 2015 Assessing the Economic and Human Cost. Annual Report 2015.

OBP (Oceans Beyond Piracy). (2016). The State of Maritime Piracy 2016 Assessing the Economic and Human Cost. Annual Report 2016.

OBP (Oceans Beyond Piracy). (2017). The State of Maritime Piracy 2017 Assessing the Economic and Human Cost. Annual Report 2017.

Obuah, E. (2012). Outsourcing the Prosecution of Somali Pirates to Kenya. *African Security Review*. 21(3): 40-61.

Ofosu-Boateng, N.R.L. (2016). A Game Theoretic Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea. *International Journal of Social Science and Humanities Research*. 4(2): 273-282.

Onuoha, G. (2009). Energy and Security in the Gulf of Guinea: A Nigerian Perspective. *South African Journal of International Affairs*. 16(2): 245-264.

Otto, L. (2011). Benefits of Buccaneering. *African Security Review*. 20(4): 45-52.

Østensen, Å. (2011). In From the Cold? Self-Legitimizing the Market for Private Security. *Global Change, Peace & Security*. 23(3): 369-385.

Özdamar, K. (2017). *Modern Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Eskişehir: Nisan Kitabevi.

Özerdem, A. (2013). *Barış İnşası Kuram ve Uygulaması*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Öztürk, C. (2016). Açık Denizlerde Düzen ve Güvenlik. *Bitlis Eren Üniversitesi Akademik İzdüşüm Dergisi*. 1(1): 112-132.

Pantouvakis, A. ve Karakasnakı, M. (2018). The Human Talent and its Role in ISM Code Effectiveness and Competitiveness in the Shipping Industry. *Maritime Policy & Management*. 45(5): 649-664.

Parmar, S.S. (2012). Somali Piracy: A Form of Economic Terrorism. *Strategic Analysis*. 36(2): 290-303.

Pérouse De Montclos, M.-A. (2012). Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles? *Studies in Conflict & Terrorism*. 35(7-8): 531-541.

Petrig, A. (2013). The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies Against Suspected Pirates. *International and Comparative Law Quarterly*. 62(3): 667-701.

Petrig, A. (2016). Looking at the Montreaux Document From a Maritime Perspective. *Maritime Safety and Security Law Journal*. 2016(2): 1-19.

Pham, J.P. (2013). Pirates and Dragon Boats: Assessing the Chinese Navy's Recent East African Deployments. *The Journal of the Middle East and Africa*. 4(1): 87-108.

Pines, D. (2012). Maritime Piracy: Changes in U.S. Law Needed to Combat This Critical National Security Concern. *Seattle University Law Review*. 36(1): 69-127.

Pingeot, L. (2014). The United Nations Guidelines on the Use of Armed Private Security. *International Community Law Review*. 16(4): 461-474.

Pizor, B.E. (2012). Lending an “Invisible Hand” to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy. *Case Western Reserve Journal of International Law*. 45(1): 545-578.

Priddy, A. ve Casey-Maslen, S. (2012). Counter-Piracy Operations by Private Maritime Security Contractors. *Journal of International Criminal Justice*. 10(4): 839-856.

Pristrom, S., Li, K.X., Yang, Z. ve Wang, J. (2013). A Study of Maritime Security and Piracy. *Maritime Policy & Management*. 40(7): 675-693.

Remuss, N.-L. (2010). Space and Maritime Security – Strategies for Countering the Pirates. *Space Policy*. 26(2): 124-125.

Riddervold, M. (2011). Finally Flexing its Muscles? Atalanta – The European Union’s Naval Military Operation Against Piracy. *European Security*. 20(3): 385-404.

Samatar, A.I., Lindberg, M. ve Mahayni, B. (2010). The Dialectics of Piracy in Somalia: The Rich Versus The Poor. *Third World Quarterly*. 31(8): 1377-1394.

Sander, O. (2016). *Anka’nın Yükselişi ve Düşüşü Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme*. Ankara: İmge Kitabevi.

Sandıklı, A. ve Emeklier, B. (2012). Güvenlik Yaklaşımlarında Değişim ve Dönüşüm. Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri (ss. 3-67). İstanbul: BİLGESAM Yayınları.

Santonen, T. ve Paasonen, J. (2015). Evaluating Private Security Sector Market Perceptions in Finland. *Security Journal*. 28(3): 230-251.

Scharf, M.P. ve Carlton, M.E. (2013). Foreword: End Game! An International Conference on Combating Maritime Piracy. *Case Western Reserve Journal of International Law*. 46(1): 1-8.

Schröder-Hinrichs, J.-U., Hollnagel, E., Baldauf, M., Hofmann, S. ve Kataria, A. (2013). Maritime Human Factors and IMO Policy. *Maritime Policy & Management*. 40(3): 243-260.

Schubert, C. ve Lades, L.K. (2014). Fighting Maritime Piracy: Three Lessons From Pompeius Magnus. *Defence And Peace Economics*. 25(5): 481-497.

Sciascia, A. (2013). Monitoring the Border: Indonesian Port Security and Role of Private Actors. *Contemporary Southeast Asia*. 35(2): 163-187.

Seren, M., Çelik, T., Özgeldi, N. ve Dumankaya, E.M. (2018). *Sosyal Medya El Kitabı*. Ankara: Orion Kitabevi.

Shane, J.M. ve Magnuson, S. (2016). Successful and Unsuccessful Pirate Attacks Worldwide: A Situational Analysis. *Justice Quarterly*. 33(4): 682-707.

Siebels, D. (2014). International Standards for The Private Security Industry. *The Royal United Services Institute (RUSI) Journal*. 159(5): 76-83.

Simon, E.K.D. ve Fernandez, K.T.G. (2016). The Phenomenology of Maritime Piracy Experiences of Filipino Seafarers. *Journal Psychological Studies*. 61(1): 40-47.

Sluiman, F.J. ve de Koning (2010). Naval Vessel Traffic Services: Enhancing the Safety of Merchant Shipping in Maritime Security Operations. *U.S. Naval War College Review*. 63(3): 123-137.

Smed, U.T. ve Wivel, A. (2017). Vulnerability Without Capabilities? Small State Strategy and the International Counter-Piracy Agenda. *European Security*. 26(1): 79-98.

Sorensen, K. (2017). The Politics of International Law: The Life Cycle of Emerging Norms on the Use and Regulation of Private Military and Security Companies. *Griffith Law Review*. 26(1): 89-127.

Sossai, M. (2013). A European Approach to the Regulation of PMSCs. *American Society of International Law*. 107: 205-208.

Sönmez, V. ve Alacapınar, F.G. (2014). *Örneklendirilmiş Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Anı Yayıncılık.

Sörenson, K. ve Widen, J.J. (2014). Irregular Warfare and Tactical Changes: The Case of Somali Piracy. *Terrorism and Political Violence*. 26(3): 399-418.

Stachowitsch, S. (2015). The Reconstruction of Masculinities in Global Politics: Gendering Strategies in the Field of Private Security. *Men and Maculinites*. 18(3): 363-386.

Staff, H. (2017). The Emergence of Private Security Governance. Assessing Facilitating Conditions in the Case of Somali Piracy. *Global Change, Peace, Security*. 29(1): 21-37.

Stevenson, J. (2010). Jihad and Piracy in Somalia. *Survival Global Politics and Strategy*. 52(1): 27-38.

Struett, M.J., Nance, M.T. ve Armstrong, D. (2013). Navigating the Maritime Piracy Regime Complex. *Global Governance*. 19(1): 93-104.

Struwe, L.B. (2012). Private Security Companies (PSCs) as a Piracy Countermeasure. *Studies in Conflict & Terrorism*. 35(7-8): 588-596.

Şeker, B.Ş. (2016). International Maritime Security: The 100 Series Rules. Uluslararası Güvenlik Yeni Politikalar, Stratejiler ve Yaklaşımlar (ss. 121-135). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Tatu, Z. (2017). Independent Qualitative Research on Somali Piracy. *M&C Saatchi World Services Report*.

Tominaga, Y. (2016). Exploring the Economic Motivation of Maritime Piracy. *Defence and Peace Economics*. 29(4): 383-406.

Tirshfield, J.T. (2015). The Application of Nexus to Universal Jurisdiction: A Socio-Historical Study of the Relationship of Juridical Structures to Maritime Piracy. (Published Dissertation Thesis). San Diego: University of California, Department of Sociology.

Tsilis, T. (2011). *Counter-Piracy Escort Operations in the Gulf of Aden*. (Published Master Thesis). California: Naval Postgraduate School.

Tumbarska, A. (2018). Maritime Piracy and Armed Robbery Evolution in 2008-2017. *International Scientific Journal Security&Future*. 2(1): 18-21.

Türkistanlı, T.T. ve Kuleyin, B. (2017). *Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri*. İstanbul: Cinius Yayınları.

Twyman-Ghoshal, A.A. (2014). Contemporary Piracy Research in Criminology: A Review Essay With Directions for Future Research. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*. 38(3): 281-303.

Tzifakis, N. (2012). Contracting Out to Private Military and Security Companies: The Market for Security Services. *European View*. 11(1): 125-126.

Tzifakis, N. ve Huliaras, A. (2015). The Perils of Outsourcing Post-Conflict Reconstruction: Donor Countries, International NGOs and Private Military and Security Companies. *Conflict, Security & Development*. 15(1): 51-73.

Upadhyaya, S. (2014). Maritime Security Cooperation in the Indian Ocean Region: The Role of Indian Navy. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*. 6(4): 173-190.

van Ginkel, B. ve Gardner, M. (2012). Testing the Waters: Assessing International Responses to Somali Piracy. *Journal of International Criminal Justice*. 10(4): 723-725.

van Ginkel, B. ve Landman, L. (2012). In Search of a Sustainable and Coherent Strategy: Assessing the Kaleidoscope of Counter-Piracy Activities in Somalia. *Journal of International Criminal Justice*. 10(4): 727-748.

van Hespen, I. ve Barros, A.S. (2013). Maritime Security: Current Challenges. *Leuven Centre for Global Governance Studies*. Policy Brief No. 20 (June 2013): 1-35.

van Hespen, I. (2014). Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by Privately Contracted Armed Security Personnel: A Comparative Analysis of Flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 45(3): 361-400.

van Meegdenburg, H. (2015). What the Research on PMSCs Discovered and Neglected: An Appraisal of the Literature. *Contemporary Security Policy*. 36(2): 321-345.

van Rooyen, F.C. (2011). Flotsam and Jetsam: Towards Ending Somali Piracy on Shore. *Strategic Analysis*. 35(2): 237-247.

van Steden, R. ve Nalla, M.K. (2010). Citizen Satisfaction With Private Security Guards in the Netherlands: Perceptions of an Ambiguous Occupation. *European Journal of Criminology*. 7(3): 214-234.

van Steden, R. ve de Waard, J. (2013). ‘Acting Like Chameleons’: On The McDonaldization of Private Security. *Security Journal*. 26(3): 294-309.

Varol, A.E. ve Günal, M.M. (2015). Simulating Prevention Operations at Sea Against Maritime Piracy. *Journal of Operational Research Society*. 66(12): 2037-2049.

Vederhaus, L., Ødegård, A., Nistad, S. ve Håvold, J.I. (2018). Perceptions of Demanding Work in Maritime Operations. *Safety Science*. 110(A): 72-82.

Venkataraman, M. (2016). Piracy off the Coast of Somalia: Implications for China’s Maritime Security. *Bandung: Journal of the Global South*. 3(1): 1-13.

Venkatshamy, K. (2013). The Indian Ocean Region in India’s Strategic Futures: Looking Out to 2030. *Journal of The Indian Ocean Region*. 9(1): 17-41.

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

Vinten, R. (2015). The Morality of Private War: The Challenge of Private Military and Security Companies. *Socialism and Democracy*. 29(1): 201-204.

Vreÿ, F. (2013). Turning the Tide: Revisiting African Maritime Security. *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*. 41(2): 1-23.

Walby, K. ve Lippert, R. (2013). Introduction to Special Issue on New Developments in Corporate Security and Contract Private Security. *Security Journal*. 26(3): 201-205.

White, N.D. (2016). Regulation of the Private Military and Security Sector: Is the UK Fulfilling its Human Rights Duties? *Human Rights Law Review*. 16(3): 585-599.

www.acq.osd.mil/ (2019). <https://www.acq.osd.mil/dpap/pacc/cc/history.html> (01.04.2019).

www.businesswire.com (2019). [https://mms.businesswire.com/media/20161202005039/en/557901/5/Maritime\\_Security.jpg?download=1](https://mms.businesswire.com/media/20161202005039/en/557901/5/Maritime_Security.jpg?download=1) (01.04.2019).

www.google.com (2019). [www.google.com/maps/@35.8416907,-4.9280422,8.26z](http://www.google.com/maps/@35.8416907,-4.9280422,8.26z) (01.04.2019).

www.icc-ccs.org (2019). <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018> (01.04.2019).

www.icc-ccs.org (2019). <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> (01.04.2019).

www.issuu.com (2019). [www.issuu.com/marrissav/docs/the\\_global\\_maritime\\_and\\_border\\_security](http://www.issuu.com/marrissav/docs/the_global_maritime_and_border_security) (01.04.2019).

www.nga.mil (2019).

www.reuters.com (2019). <https://www.reuters.com/brandfeatures/venture-capital/article?id=45868> (01.04.2019).

www.securityinfowatch.com (2019). <https://www.securityinfowatch.com/alarms-monitoring/alarm-systems-intrusion-detection/article/10826461/freedomia-group-study-projects-steady-increase-in-demand-for-private-security-services> (01.04.2019).

www.statista.com (2019a). <https://www.statista.com/chart/10925/where-private-security-outnumbers-the-police/> (01.04.2019).

www.statista.com (2019b). <https://www.statista.com/forecasts/392177/germany-private-security-services-revenue-forecast-nace-n8010> (01.04.2019).

www.statista.com (2019c). <https://www.statista.com/chart/4440/private-military-and-security-company-sector/> (01.04.2019).

www.technavio.com (2019). [https://www.technavio.com/report/global-private-security-services-market-analysis-share-2018?utm\\_source=t10&utm\\_medium=bw&utm\\_campaign=businesswire](https://www.technavio.com/report/global-private-security-services-market-analysis-share-2018?utm_source=t10&utm_medium=bw&utm_campaign=businesswire) (01.04.2019).

www.telegraph.co.uk (2018). <https://www.telegraph.co.uk/news/2017/01/01/1000-migrants-storm-moroccan-border-spains-ceuta-enclave-injuring/> (12.05.2018).

www.timesofindia.com (2019). <https://timesofindia.indiatimes.com/blogs/tracking-indian-communities/men-who-keep-high-seas-safe-fail-to-secure-their-livelihoods/> (01.04.2019).

www.wikimedia.org (2019). [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Geopolicy\\_Somali\\_Piracy\\_Map.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Geopolicy_Somali_Piracy_Map.png) (01.04.2019).

www.worldbank.org (2019). <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2017&locations=SO&start=2013&view=chart> (01.03.2019).

Williams, P.R. ve Pressly, L. (2013). Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution. *Case Western Reserve Journal of International Law*. 46(1): 177-215.

Winn, N. ve Lewis, A. (2017). European Union Anti-Piracy Initiatives in the Horn of Africa: Linking Land-Based Counter-Piracy With Maritime Security and Regional Development. *Third World Quarterly*. 38(9): 2113-2128.

Yılmaz, M.E. (2016). Etnik Çatışmalar ve Güç Kullanımı. Uluslararası Güvenlik Yeni Politikalar, Stratejiler ve Yaklaşımlar (ss. 397-411). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Yılmaz, S. ve Alagöz, İ. (2017). *CIA ve Orta Doğu*. Ankara: Kripto Basım Yayım Dağıtım Ltd.Şti.

Yorulmaz, M. ve Alkan, G. (2017). Denizcilik Öğrencilerinin Denizcilik Sektöründeki Kariyer Beklentilerinin ve Sektör Çalışma Koşulu Algılarının Analizi. *Journal of Social and Humanities Science Research*. 4(3): 471-480.

## **EKLER**

**EK 1: Anket Formu.**

Sayın Katılımcı,

03.04.2018

Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi'nde, danışmanlığını Dr. Öğr. Üyesi Ali Cemal TÖZ'ün yaptığı, "Silahlı Özel Deniz Güvenlik Görevlilerinin Denizciliğe İntibakı Üzerine Ampirik Bir Araştırma" konulu tez çalışması ile denizcilik sektöründe faaliyet gösteren özel güvenlik hizmetlerinin icrasında görevli personelin denizcilik mesleği algı düzeylerinin ölçülmesi hedeflenmektedir. Sağlayacağınız katkı ve cevaplarınız için şimdiden teşekkür ederiz. Sorulara vereceğiniz cevaplar hiçbir surette bu çalışma dışında kullanılmayacak olup kişisel bilgiler gizli tutulacaktır.

Ali Davut ALKAN  
Dokuz Eylül Üniversitesi  
Denizcilik Fakültesi  
Denizcilikte Emniyet, Güvenlik ve  
Çevre Yönetimi Y.L. Öğrencisi

| BÖLÜM A: KATILIMCI PROFİLİ                                                                                                       |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------|
| 1. Yaşınız: .....                                                                                                                |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 2. Cinsiyetiniz: Kadın ( ) Erkek ( )                                                                                             |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 3. Milliyetiniz: .....                                                                                                           |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 3. 4. Medeni Durumunuz: Evli ( ) Bekar ( ) Boşanmış ( ) Nişanlı ( ) Diğer ( )                                                    |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 5. Eğitim Durumunuz: Lise ( ) Meslek Yüksekokulu ( ) Askeri Üniversite ( ) Üniversite ( )<br>Lisansüstü ( )                      |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 6. Mesleki Tecrübeniz: .....Ay                                                                                                   |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 7. Meslek olarak askeri geçmişiniz: Var ( ) Yok ( )                                                                              |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 8. Meslek olarak askeri geçmişiniz varsa süresi: ..... Ay                                                                        |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 9. Meslek olarak askeri geçmişiniz varsa hangi kuvvet: Kara ( ) Hava ( ) Deniz ( ) Özel<br>Kuvvetler ( ) Jandarma ( ) Polis ( )  |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 10. Daha önce gemilerde görev aldınız mı?: Evet ( ) Hayır ( )                                                                    |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 11. Daha önce gemilerde görev aldığınız süresi: ..... Ay                                                                         |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 12. Gemide göreviniz sırasında deniz haydutları ile herhangi bir çatışmaya girdiniz mi?: Evet ( )<br>Hayır ( )                   |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 13. Denizcilik mesleği üzerine herhangi bir eğitim aldınız mı?: Evet ( ) Hayır ( )                                               |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| BÖLÜM B: DENİZCİLİK ALGISI DEĞERLENDİRMESİ                                                                                       |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
| Aşağıda belirtilen <u>değişkenleri</u> , Denizcilik Algısı açısından değerlendirerek sizin için en uygun seçeneği işaretleyiniz. |                                                                                                |                        |                     |                      |                                 |                     |
|                                                                                                                                  | (1)<br>(Kesinlikle<br>katılmıyorum)                                                            | (2)<br>( Katılmıyorum) | (3)<br>(Kararsızım) | (4)<br>(Katılıyorum) | (5)<br>(Tamamen<br>Katılıyorum) |                     |
| No                                                                                                                               | İfadeler                                                                                       |                        |                     |                      |                                 |                     |
| 1                                                                                                                                | Kişiliğim denizcilik sektöründe <u>çalışmaya uygundur.</u>                                     |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 2                                                                                                                                | Denizcilik sektöründe güvenlik ile ilgili işlerde <u>bilgi ve becerilerimi</u> kullanabilirim. |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 3                                                                                                                                | <u>Ailemden uzakta yaşamak</u> beni rahatsız ediyor.                                           |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 4                                                                                                                                | <u>Tempolu iş</u> ortamını severim.                                                            |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 5                                                                                                                                | Denizcilik sektöründe <u>kontrat süreleri</u> uzundur.                                         |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 6                                                                                                                                | <u>İş tanımım</u> gemi personeli tarafından anlaşılmıştır.                                     |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 7                                                                                                                                | Gemi personeli ile <u>uyum içerisinde</u> çalışmaktayım.                                       |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |
| 8                                                                                                                                | Gemi personeli <u>güvenlik konularında işbirliği</u> içerisindedir.                            |                        |                     |                      |                                 | ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) |

|    |                                                                                                                                         |     |     |     |     |     |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 9  | Gemide çalışma ortamı <u>streslidir.</u>                                                                                                | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 10 | Gemide çalışmayı <u>ilginç buluyorum.</u>                                                                                               | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 11 | <u>Tatil süresi</u> benim için oldukça önemlidir.                                                                                       | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 12 | Gemide personelin kendi arasında <u>işbirliği vardır.</u>                                                                               | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 13 | Gemideyken kendimi <u>huzursuz hissediyorum.</u>                                                                                        | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 14 | Gemi personeli tarafından <u>önerilerim dikkate alınır.</u>                                                                             | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 15 | Güvenlik konularında gemi amirleri ile <u>vetki çatışması</u> yaşamaktayım.                                                             | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 16 | Gemideyken <u>güvenlik dışındaki</u> görevleri yapmam                                                                                   | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 17 | Gemideki <u>fiziksel koşullar</u> çalışma ortamı için uygun değildir.                                                                   | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 18 | Gemide genellikle kendimi <u>yalnız hissediyorum.</u>                                                                                   | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 19 | Denizcilik sektöründe çalışmak <u>toplumda saygı görür.</u>                                                                             | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 20 | Denizde çalışırken <u>aile yaşantısı sürdürmek</u> zordur.                                                                              | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 21 | <u>Kapalı bir ortamda çalışmak</u> beni rahatsız etmektedir.                                                                            | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 22 | <u>Can güvenliğim</u> benim için oldukça önemlidir.                                                                                     | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 23 | Bu sektörde <u>uzun yıllar</u> çalışabilirim.                                                                                           | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 24 | Denizcilik sektöründe <u>kariyer yapmak</u> bana çok şey kazandırır.                                                                    | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 25 | Bu mesleği <u>seçtiğim için mutluyum.</u>                                                                                               | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 26 | Denizcilik sektöründeki <u>iş olanakları</u> ile ilgileniyorum                                                                          | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 27 | Farklı bir sektörde <u>kariyer yapmayı</u> düşünmüyorum.                                                                                | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 28 | Yabancı personel ile <u>lisan sorunları</u> yaşıyorum.                                                                                  | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 29 | Yabancı aşçıların bulunduğu gemilerde <u>beslenme sorunları</u> yaşıyorum.                                                              | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 30 | Gemi personelinin <u>silaha olan merakı</u> işimi olumsuz etkilemektedir.                                                               | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 31 | Yüzen Cephanelik (Floating Armory) gemilerindeki <u>yaşam mahalli sorunları</u> beni olumsuz etkilemektedir.                            | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 32 | Gemilerin yabancı limanlarda yaşadığı sorunlardan dolayı gemiden <u>çıkış sürelerindeki belirsizlikler</u> beni olumsuz etkilemektedir. | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 33 | Korsan saldırıları sırasındaki gemi üzerindeki <u>krizi yönetmek</u> oldukça zordur.                                                    | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 34 | Görev sonrası <u>tatil süreleri</u> beni oldukça motive eder.                                                                           | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 35 | <u>Değişik ülkeler ve kültürler</u> görmek bu mesleği denizde devam ettirmem için önemlidir.                                            | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 36 | Güvenlik işinin denizde yapılmasına bağlı olarak <u>elde edilen kazançtan</u> memnunum.                                                 | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 37 | Gemideki <u>hiverrarsik yapı</u> işimi yapmamı kolaylaştırmaktadır.                                                                     | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |
| 38 | Denizdeki <u>olumsuz hava koşulları</u> motivasyonumu oldukça olumsuz etkilemektedir.                                                   | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) | ( ) |

### BÖLÜM C: AÇIK UÇLU SORULAR

1. Denizdeyken sizi olumsuz yönde en çok etkileyen değişken nedir?
2. Denizdeyken sizi olumlu yönde en çok etkileyen değişken nedir?

|  |
|--|
|  |
|--|

**Yorumlar:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**İlginize Teşekkür Ederiz.**

Not: Koyu arka planlı olarak yazılan sorular, analizlerde kullanılan sorulardır.

**EK 2: Veri Kodlama Rehberi.**

| Değişken Nu. | Değişken Adı                                             | Boyut / Faktör                                           | Ölçek ve Kod                                                                                                                    |
|--------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A 1          | Yaş                                                      | Yaş                                                      | Oranlı Ölçek / Sürekli Değişken                                                                                                 |
| A 2          | Cinsiyet                                                 | Cinsiyet                                                 | 1: Kadın, 2: Erkek / Kategorik Değişken                                                                                         |
| A 3          | Milliyet                                                 | Milliyet                                                 | Kategorik Değişken                                                                                                              |
| A 4          | Medeni Durum                                             | Medeni Durum                                             | 1: Evli, 2: Bekâr, 3: Boşanmış, 4: Nişanlı, 5: Diğer / Kategorik Değişken                                                       |
| A 5          | Eğitim Durumu                                            | Eğitim Durumu                                            | 1: Lise, 2: MYO, 3: Askeri Üniversite, 4: Üniversite, 5: Lisansüstü / Kategorik Değişken                                        |
| A 6          | Mesleki Tecrübe Süresi                                   | Mesleki Tecrübe Süresi                                   | Oranlı Ölçek / Sürekli Değişken                                                                                                 |
| A 7          | Meslek Olarak Askeri Geçmiş                              | Meslek Olarak Askeri Geçmiş                              | 1: Var, 2: Yok / Kategorik Değişken                                                                                             |
| A 8          | Meslek Olarak Askeri Geçmiş Varsa Süresi                 | Meslek Olarak Askeri Geçmiş Varsa Süresi                 | Oranlı Ölçek / Sürekli Değişken                                                                                                 |
| A 9          | Meslek Olarak Askeri Geçmiş Varsa Hangi Kuvvet           | Meslek Olarak Askeri Geçmiş Varsa Hangi Kuvvet           | 1: Kara, 2: Hava, 3: Deniz, 4: Özel Kuvvetler, 5: Jandarma, 6: Polis, 7: Diğer / Kategorik Değişken                             |
| A 10         | Daha Önce Gemide Çalışma                                 | Daha Önce Gemide Çalışma                                 | 1: Var, 2: Yok / Kategorik Değişken                                                                                             |
| A 11         | Daha Önce Gemide Çalışma Varsa Süresi                    | Daha Önce Gemide Çalışma Varsa Süresi                    | Oranlı Ölçek / Sürekli Değişken                                                                                                 |
| A 12         | Deniz Haydutlarıyla Çatışmaya Girdiniz mi?               | Deniz Haydutlarıyla Çatışmaya Girdiniz mi?               | 1: Evet, 2: Hayır / Kategorik Değişken                                                                                          |
| A 13         | Geçmişte Denizcilik Mesleğiyle İlgili Eğitim Aldınız mı? | Geçmişte Denizcilik Mesleğiyle İlgili Eğitim Aldınız mı? | 1: Evet, 2: Hayır / Kategorik Değişken                                                                                          |
| B 25         | Kar1                                                     | Kariyer                                                  | Likert Ölçeği<br><br>1. Kesinlikle Katılmıyorum<br>2. Katılmıyorum<br>3. Kararsızım<br>4. Katılıyorum<br>5. Tamamen Katılıyorum |
| B 24         | Kar2                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 23         | Kar3                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 37         | Kar4                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 26         | Kar5                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 10         | Kar6                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 27         | Kar7                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 8          | İsbUym1                                                  | İşbirliği ve Uyumluluk                                   |                                                                                                                                 |
| B 7          | İsbUym2                                                  |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 6          | İsbUym3                                                  |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 12         | İsbUym4                                                  |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 1          | Kis1                                                     | Kişilik Uygunluğu                                        |                                                                                                                                 |
| B 2          | Kis2                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 4          | Kis3                                                     |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 18         | Duyg1                                                    | Duygusal                                                 |                                                                                                                                 |
| B 3          | Duyg2                                                    |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 5          | Duyg3                                                    |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 30         | İsKos1                                                   | İş Koşulları                                             |                                                                                                                                 |
| B 32         | İsKos2                                                   |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 33         | İsKos3                                                   |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 9          | İsKos4                                                   |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 28         | FizKos1                                                  | Fiziksel Koşullar                                        |                                                                                                                                 |
| B 31         | FizKos2                                                  |                                                          |                                                                                                                                 |
| B 29         | FizKos3                                                  |                                                          |                                                                                                                                 |

Kaynak: Gürbüz ve Şahin, 2018: 203.

**EK 3: Milliyet Dağılımları Veri Kodlama Rehberi.**

| Kodlama Nu. | Milliyet                           |
|-------------|------------------------------------|
| 1           | İngiliz                            |
| 2           | Hintli                             |
| 3           | İtalyan                            |
| 4           | Fransız                            |
| 5           | Makedon                            |
| 6           | Yunan                              |
| 7           | Güney Afrikalı                     |
| 8           | İspanyol                           |
| 9           | Amerikalı                          |
| 10          | Kenyalı                            |
| 11          | Romen                              |
| 12          | Türk                               |
| 13          | İtalyan / Güney Afrikalı / İngiliz |
| 14          | Hırvat                             |
| 15          | Brezilyalı                         |
| 16          | Çift yazılmıştır.                  |
| 17          | Sloven                             |
| 18          | Hollandalı                         |
| 19          | Belaruslu                          |
| 20          | Somalili                           |
| 21          | Nepalli                            |
| 22          | Polonyalı                          |
| 23          | Nijeryalı                          |
| 24          | Norveçli                           |
| 25          | Ukraynalı                          |
| 26          | Mauritiuslu                        |
| 27          | Portekizli                         |
| 28          | Litvanyalı                         |
| 29          | Sri Lankalı                        |
| 30          | Sırp (Bosna Hersek)                |
| 31          | Boşnak                             |
| 32          | Fransız ve Polonyalı               |
| 33          | Estonyalı                          |
| 34          | Sırp                               |
| 35          | Filipinli                          |
| 36          | Slovak                             |

Not: 4 Katılımcı milliyetini belirtmemiştir.