

Yayın Geliş Tarihi: 28.05.2020
Yayına Kabul Tarihi: 10.07.2020
Online Yayın Tarihi:18.12.2020
DOI: 10.18613/deudfd.837273
Araştırma Makalesi

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt: 12 Sayı: 2 Yıl: 2020 Sayfa:173-200
ISSN:1309-4246
E-ISSN: 2458-9942

GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN TÜRK DONATANLARI AÇISINDAN İNCELENMESİ

Ferhan ORAL¹
Cenk ŞAKAR²

ÖZ

Bu çalışmanın temel amacı; Gine Körfezi'nde son zamanlarda yükselişe geçen deniz haydutluğu faaliyetlerini Türk Donatanları açısından incelemektir. Bu amaca yönelik olarak, gemileri bölgede saldırıya maruz kalma ihtimali bulunan (veya geçmişte saldırıya uğramış) donatanlardan belirlenenlerin konuyla ilgili algılarını öğrenmek ikinci amaçtır. Son olarak, alınan derslerden de istifade ile değişik bakış açıları ortaya koyarak alınması veya gözden geçirilmesi gereken tedbirlere yönelik farkındalık oluşturmak ise üçüncü amaçtır. Bu kapsamda, halen veya geçmişte Gine Körfezi'ne sefer yapan gemisi bulunan denizcilik şirketlerinden belirlenen yedi adedinin 'Şirket Güvenlik Zabıtları' ile yarı yapılandırılmış mülakatlar yapılmıştır. Çalışmanın bulguları itibariyle; bölge ülkelerinde Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personelinden büyük oranda faydalanılmakta, deniz haydutlarını caydırmak için ölümcül olmayan (pasif) tedbirler etkinlikle kullanılmakta, bölgeye gönderilen gemiler için çoğunlukla 'Kaçırılma ve Fidyeye' sigortası yapılmakta, bölgede artan deniz haydutluğu faaliyetleri, donatanların Gine Körfezi bölgesine sefer yapma konusundaki düşüncelerini olumsuz yönde etkilemekte ve son olarak daha önce gemilerde saldırıya maruz kalan personel, halen gemilerde çalışmaya devam etmekle birlikte, saldırılardan olumsuz etkilenmektedir. Konuyla ilgili gelecekte yapılacak araştırmalarda; güvenlik, ekonomi ve personel olarak üç başlık altında ele alınan konularının ayrı ayrı olarak incelenmesinin ve anket gibi diğer araştırma teknikleriyle, bölgede saldırı/saldırı teşebbüsüne maruz kalan Türk ve yabancı şirketlere ait gemi kaptanlarının görüşleri ve siber güvenlik gibi konunun değişik boyutlarının deniz haydutluğuna etkilerinin de ele alındığı daha kapsamlı araştırmalar yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

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

¹ YL öğrencisi, DEÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Denizcilikte Emniyet Güvenlik ve Çevre Yönetimi Programı, ferhan.oral@ogr.deu.edu.tr , orcid no: 0000-0003-3249-5266

² Dr. Öğr. Üyesi, DEÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, cenk.sakar@deu.edu.tr, orcid no: 0000-0001-5821-6312

ANALYSIS OF THE PIRACY ACTIVITIES IN THE GULF OF GUINEA IN VIEW OF TURKISH SHIP OWNERS

ABSTRACT

The main aim of the study is, to analyze the piracy activities uprising in the Gulf of Guinea Region lately, from Turkish ship owners' view. In accordance with the purpose, to learn the perceptions of the selected ship owners who have operated their ships in the region with the possibility of being exposed to a piracy attack (or have already been attacked) in the past is the second aim. Lastly, to create awareness by taking advantage of lessons learned and to take new measures (or to review the existing ones) by revealing different perspectives are the third aim. In this context, a semi-structured interviews have been made with selected seven ship owners' 'Company Security Officers' who have operated their ships in the past or are already operating in the Gulf of Guinea region. As a conclusion; Privately Contracted Armed Security Personnel are benefited from in the region substantially, non-lethal (passive) measures are being used effectively, ships operating in the region are mostly insured with Kidnap&Ransom insurance, increasing piracy activities in the region effects negatively ship owners' ideas on operating in the region and lastly, sefarers exposed to piracy attacks in the region still keep on working although they were affected negatively. For those relevant studies to be made in the future, it would be beneficial; to research the same topic separately instead of addressing security, economics, and personnel topics at one hand as seen in this study, and to research the subject broadly with other scientific research techniques (such as questionnaire) including Turkish and foreign shipmasters' views who were exposed to piracy attacks and including other aspects of the influence of piracy, such as cyber security.

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

1. GİRİŞ

Deniz güvenliğine yönelik tehditler; deniz haydutluğu ve silahlı soygun, insan kaçakçılığı, yasa dışı ve tehlikeli mal kaçakçılığı, kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılımı, terörizm, yasa ve kayıt dışı balıkçılık ile kirlilik olarak ortaya çıkmaktadır (Bueger, 2015: 2). Deniz taşımacılığının küresel ticaretin ve üretim talep zincirinin temeli olduğu ve dünya genelinde yapılan ithalat ve ihracatın hacim olarak %80'inden fazlasının deniz yoluyla yapıldığı (UNCTAD, 2019: 4) göz önüne alındığında, bu suçlardan en çok etkilenenin deniz endüstrisi olması şaşırtıcı değildir.

Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu saldırılarında son dönemde meydana gelen artış dikkatlerin bu alanlara çevrilmesine sebep olmuş, ve bölgeyi dünya deniz ticaret hatları arasında en tehlikeli bölgelerinden biri yapmıştır.

Gine Körfezi, Afrika'nın Batı ve Orta kısmında 6000 km.lik bir sahil şeridini kapsayan ve Senegal'den Angola'ya (Anele, 2017: 314) uzanan bir bölge olup (Şekil-1), bölgedeki ülkeler mevcut petrol ve doğal gaz kaynaklarıyla küresel enerji arzında gittikçe artan bir paya sahiptir.

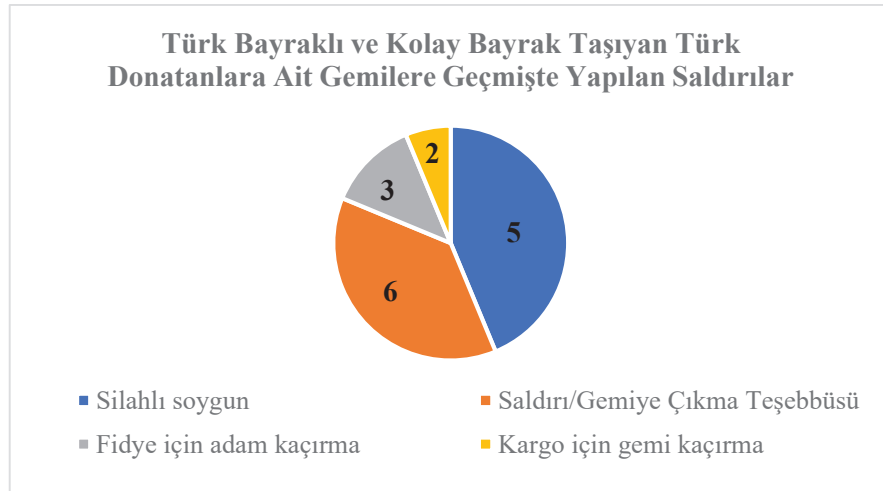


Şekil 1: Gine Körfezi Haritası
Kaynak: General crewing, 2016.

Bölge ülkelerindeki işsizlik, yoksulluk, hukuk kurallarının ve bunların uygulayıcılarının yeteneklerindeki zafiyetin neden olduğu (Otto, 2015: 6) deniz güvenliği problemleri nedeniyle 2019 yılında; Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation - IMO) kayıtlarına göre bölge sularında gerçekleşen deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırı sayısı, 2018 yılında gerçekleşen saldırılara oranla % 17 azalma göstermekle (81'den 67'ye düşmüştür) birlikte, 2019'da dünya üzerinde gerçekleşen 193 saldırıdan yaklaşık üçte biri bölgede meydana gelmiştir. Ayrıca adam kaçırmaya ve kayıp personel vakalarını içeren olay sayısı 2018'de 11 iken 2019'da 20'ye çıkmış ve bu olaylarda toplam 151 personel kaçırılmış/kaybolmuştur. (IMO, 2020). Uluslararası Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau (ICC – IMB)) kayıtlarına göre ise 2020 yılı ilk üç aylık dönemde bölgede 37 saldırı gerçekleşmiş ve 22 gemiadamı kaçırılmıştır (Ovcina, 2020: 1).

Bölgede mevcut deniz güvenliği problemleri, hem bölge ülkelerinin hem ticaret yapan diğer ülkelerin ekonomilerini, barış ve refahını, enerji güvenliğini, çevreyi, deniz emniyetini, turizmi, ulaşım güvenliğini ve ticaretini doğrudan veya dolaylı şekilde olumsuz yönde etkilemektedir. (Özgen, 2014: 165)

Gine Körfezi bölgesi Türk ticaret gemilerinin yoğun olarak kullandığı sefer bölgesi içerisinde yer almaktadır. IMO kayıtları ve açık kaynaklardan edinilen bilgiye göre, 2008 yılından bu yana bölgeye sefer yapan gemilerimize ikisi aynı gemiye olmak üzere 16 adet saldırı/saldırı teşebbüsü gerçekleşmiştir (IMO, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2017, 2020, Dünya Bülteni, 2014, Sözcü, 2019, Marine Insight, 2020, Denizcilik Dergisi, 2020). Bölgede saldırıya uğrayan veya saldırı teşebbüsüne maruz kalan Türk bayraklı ve kolay bayrak taşıyan Türk donatanlara ait gemilere yapılan saldırı/saldırı teşebbüsü olay tiplerine ait sayısal veriler Şekil 2'de gösterilmiştir.



Şekil 2: Türk ve Kolay Bayrak Taşıyan Gemilere Yapılan Saldırı İstatistikleri.

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

2019 yazında kaçırılarak 10 personeli rehin alınan gemi ile ilgili haberler medyada geniş tutmuş ve kamuoyunun da dikkatini çekmiştir (Sözcü, 2019). Bölgeye giden gemilerin güvenliklerini sağlamak üzere alınan birçok tedbir mevcut olup bahse konu tedbirlerin alınmasının dahi zaman zaman saldırıların gerçekleşmesine engel olamadığı araştırma kapsamında yapılan mülakatta bir şirket yetkilisince ifade edilmiştir (Katılımcı Şirket-5 yetkilisi ile yapılan görüşme).

Araştırmanın amacı; Gine Körfezi'nde son zamanlarda yükselişe geçen deniz haydutluğu faaliyetlerini Türk Donatanları açısından

incelemek, gemileri bölgede saldırıya maruz kalan donatanlardan belirlenenlerin konuyla ilgili algılarını öğrenmek ve alınan derslerden de istifade ile alınması veya gözden geçirilmesi gereken tedbirlere yönelik farkındalık oluşturmaktır.

Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarındaki artışın Türk donatanlarına etkisinin incelendiği ilk araştırma niteliğinde olan araştırmanın, bahse konu saldırıların **güvenlik, ekonomik** ve **personel** alandaki etkilerini anlamaya ve bölgedeki saldırılarla ilgili donatan algısını ortaya koyarak konuyla ilgili tedbirlerin gözden geçirilmesine olumlu katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Araştırma kapsamında konunun güvenlik, ekonomik ve personel boyutlarına yönelik araştırmalar incelenmiştir. Konunun güvenlik boyutuyla ilgili olarak ulusal literatürde özellikle Somali Körfezi'ndeki deniz haydutluğu konusu sıkça işlenmekle ve Gine Körfezi bölgesindeki güvenlik sorunları, deniz haydutluğu da içinde olacak şekilde genel olarak incelenmekle birlikte, sadece Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerini veya bunun Türk Donatanlara etkisini inceleyen herhangi bir araştırma bulunmamıştır. Uluslararası literatürde ise konuyla ilgili yüksek lisans ve doktora tezleri ile hakemli dergilerde yayınlanan makalelerin bulunduğu görülmektedir.

Bahse konu çalışmalardan; Tavares (2017) Batı Afrika'daki ulusötesi güvenlik sorunlarını Nijerya özelinde incelemiş, Tumbarska konuyla ilgili iki çalışmasının ilkinde (2018a); deniz haydutluğu ile mücadelede ölümcül olmayan teknolojilerin, kritik altyapıların (*limanlar, gemiler, deniz unsurları gibi*) korunması ve terörist saldırıların önlenmesinde kullanımı ve sağladığı faydaları, diğerinde (2018b) ise deniz haydutlarının 2008-2017 yılları arasındaki saldırı pratiklerinin ve buna paralel olarak önleme taktiklerinin gelişimini, teknolojiye bağlı olarak birlikte ele almıştır. Tién ve Nguyen (2019) ise deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirlerden; emniyetli gemi uygulaması, seyir izleme ve kayıt sistemleri ile tazyikli su sistemi gibi ölümcül olmayan tedbirleri incelenmiştir. Türkistanlı ve Kuleyin (2017), özel deniz güvenlik şirketi algılarını incelemek üzere konuyla ilgili bir anket geliştirerek belirlenen Türk gemiadamlarına uygulamış ve gemiadamlarının, Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personelinin (SÖGGP) gemilerde bulunmasının şiddeti arttırmayacağını düşündüğünü ortaya koymuştur. SÖGGP'nin etkinliğine işaret eden bir diğer çalışma da Clifford (2014)'un çalışmasıdır. Bahse konu çalışmada; Somali açıklarındaki deniz haydutluğunun düşüşünün, dünyanın diğer bölgelerindeki önlemlerin geliştirilebilmesi amacıyla kullanılabilmesi için konu alan uzmanlarıyla görüşülmesi sonucunda

gemilerde silahlı güvenlik kullanılmasının, saldırı sayısındaki düşüşün en büyük etmeni olduğu yargısına varılmıştır. Konuyu, Otto (2015), Ali (2014) gibi derinlemesine ele alıp kökenine inen doktora tezleri de mevcuttur. Konunun enerji güvenliği ile bağlantısı ise Balogun (2018) ve Özgen (2014) tarafından ele alınmıştır. Aboh ve Ahmed (2018), Mandanda ve Ping (2016) ve Rottier (2016) ise Somali ve Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu saldırılarını karşılaştırmalı olarak incelemiş, benzerlik ve farklarını ortaya koymuştur.

Literatürde deniz haydutluğu saldırılarının ekonomik boyutunu Gine Körfezi için ele alan çok sayıda çalışmaya rastlanılmamış Doğu Afrika için konu Bruno ve Sergi (2016) ile Aydın (2015) tarafından ele alınırken, Gine Körfezi için Ofosu-Boateng (2016) yaptığı çalışmada Uluslararası Ticaret Odası (ICC) ve Dünya Bankası verilerini kullanarak deniz haydutluğu faaliyetlerinin ekonomik etkilerini incelemiştir. Konunun sigortacılık boyutu ise milli literatürde Soybaş (2014) tarafından ele alınmıştır. Ayrıca 2018 yılına kadar Oceans Beyond Piracy (OBP) kuruluşu, 2018 yılından sonra ise 'Stable Seas' adlı kuruluş tarafından yayınlanan 'Yıllık Deniz Haydutluğu Durum Raporları'nda; her yıl için bölge bölge konuyla ilgili yapılan harcamaların değişik boyutlarıyla ele alınarak tahmini maliyetlerine ilişkin istatistiklerin yer aldığı raporlar (Joubert (2019)) bulunmaktadır.

Gine Körfezi'ndeki saldırıların personel açısından etkilerini ele alan çalışmalardan Seyle (2016), Hindistan, Filipinler ve Ukrayna'dan daha önce rehin alınmış 465 gemiadamı ile 28 aile üyesi arasında yapılan mülakat ve yapılandırılmış tarama anketi ile deniz haydutluğunun gemiadamları ve ailelerine olan uzun dönemli etkisini incelemiştir. Yine aynı yazarın da içinde olduğu araştırmacı grubu tarafından yapılan bir başka çalışmada da (Seyle, Fernandez, Dimitrevich ve Bahri (2018)) bu sefer 101'i rehine alınan 363 gemiadamı üzerinde inceleme yapılmıştır. Her iki araştırmadan elde edilen sonuçlara göre; saldırıya uğrayanların gemiadamlarının dörtte birinde 'Travma Sonrası Stres Bozukluğu' (*acı verici ve yoğun strese yol açan deneyimler sonucunda kişilerin olaylarla baş etmesini engelleyen ve psikolojik olarak güçsüz ya da çaresiz bırakan olayların yol açtığı ruhsal durum*) ile uyumlu belirtiler görülmüştür.

3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmanın yöntemi; veri toplama aracı, örneklem, yarı-biçimsel mülakatların yürütülmesi ve kısıtlar olmak üzere dört bölümde incelenmiştir.

3.1. Veri Toplama Aracı

Bu çalışmada veri toplama aracı olarak; Türk Donatanlarından bölgeye daha önce gemisi sefer yapmış veya halen yapmakta olanların konuyla ilgili algısını ölçebilmek için araştırmacıya elastikiyet sağladığı ve arzu edilen bilgilerin anketle elde edilemeyecek kadar detaylı ve hassas konular olması sebebiyle en uygun veri toplama aracı olduğu (Coşkun, Altunışık, Yıldırım, 2017: 99) belirtilen 'mülakat' seçilmiştir. Mülakat şekli olarak ise yarı-yapılandırılmış mülakat tekniği belirlenmiş ve bu şekilde mülakat yapılan yetkililerin belirlenen sorulara verdiği cevaplara göre sorulacak ilave sorularla konunun detaylandırılması hedeflenmiştir.

Mülakat soruları, yapılan yazın taramasında bulunan konuyla ilgili makaleler incelenmek suretiyle ilk başta 20 soru olacak şekilde belirlenmiş, daha sonra bazı sorular birleştirilerek sayı 10'a düşürülmüş ve sorular konu alanlarına göre ayrılmıştır. DEÜ Denizcilik Fakültesi ilgili öğretim üyelerince de gözden geçirildikten sonra mülakat sorularına son şekli, güvenlik ve ekonomi konularında dörder ve personel konusunda da iki soru olacak şekilde verilmiştir.

Mülakata başlamadan önce katılımcıya ilişkin yaş, deniz ve kara tecrübesi, şirket içindeki pozisyonu gibi demografik bilgilere yönelik sorular sorulmuş ve kayıt altına alınmıştır. Ayrıca işletmeler bünyesinde işletilen gemilerin özellikleri ve sefer bölgelerine yönelik bilgilere işletmelerin web sitelerinden erişilmeye çalışılmış, erişilemeyen bilgiler ise mülakatlar esnasında katılımcılara sorularak elde edilmiştir.

3.2. Örneklem

Çalışmanın evreni, halen ve geçmişte Gine Körfezi Bölgesine sefer yapmış/halen yapmakta olan gemi işletmeciliği ve gemi yönetimi yapan denizcilik şirketleridir. Yapılan incelemelerde bu sayıya tam olarak ulaşılamamıştır. Buna ek olarak geçmişte veya günümüzde bölgede saldırıya/saldırı teşebbüsüne uğrayan gemi sayısı da IMO kayıtları ve internet haberleri esas alınarak belirlenmiştir ki saldırıya uğrayıp raporlanmayan olayların da olduğu tahmin edilmektedir.

Evreni temsil gücü yüksek 'örnek kütleli' belirlemek amacıyla 'kasti (kararsal)' örnekleme tekniğinin kullanılmasına karar verilmiştir. 'Kasti Örnekleme' tekniğinde, örneği oluşturan kişiler araştırmacının araştırma problemlerine cevap bulacağına inandıklarından seçilir. Yani katılımcıların belirlenmesindeki ölçüt araştırmacının yargısıdır. Ancak katılımcılar rastgele seçilmezler (Coşkun, Altunışık, Yıldırım, 2017: 150). Nitekim mülakat yapılan yedi işletmeden dördüne ait gemilerin geçmişte saldırı veya saldırı teşebbüsüne maruz kalmış olması, üçünün ise bölgeye çalışan gemilerinin bulunması, örneklemin evreni yeterince temsil ettiği

yargısını güçlendirmektedir. Bu tekniğin kullanılmasının sebebi; halen veya geçmişte Gine Körfezi bölgesine çalışan gemisi bulunan ve/veya çalıştığı esnada deniz haydutluğu saldırısına maruz kalan denizcilik şirketlerinin tümünün belirlenmesinin güçlüğü ve seçilen şirketlerin evreni temsil yeteneğinin araştırmacı tarafından yeterli görülmesidir.

3.3. Yarı-Biçimsel Mülakatların Yürütülmesi

Yüz yüze mülakatların planlanmasına Ocak 2020 sonu itibariyle başlamış ve Gine Körfezi Bölgesine daha önce veya halen gemi çalıştıran İstanbul'da gemi işletmeciliği ve gemi yönetimi yapan yedi işletmenin aynı zamanda Şirket Güvenlik Zabiti (Company Security Officer – CSO) görevini de yürüten operasyon ve filo müdürleri ile gerçekleştirilen telefon görüşmelerinde, çalışma konusu ve amacı anlatılarak katılımcıların uygun olduğu tarih aralıkları belirlenmiş ve mülakatlar 5-7 Şubat 2020 tarihleri arasında İstanbul'da ilgili şirketlerin ofislerinde gerçekleştirilmiştir. Mülakatların gerçekleşmesi aşamasında, çalışmanın konusu ve amacı katılımcılara tekrar detaylı şekilde anlatılmış, çalışmanın bulgularının çeşitli bilimsel yayınlarda da kullanılabileceğine yönelik bilgilendirme yapılmıştır.

3.4. Kısıtlar

Yapılan araştırmada evreni oluşturan kütle içerisinde Gine Körfezi Bölgesine geçmişte ve halen planlı/plansız sefer yapan gemisi olan denizcilik firmalarının sayısının belirlenmesi ve bölgede deniz haydutluğu saldırısına uğrayan gemi ile gemilerin ait olduğu veya işleteni olan şirketlerin saptanmasında güçlükler yaşanmıştır. Yaşanan güçlüğe sebep olarak, her saldırı veya saldırı teşebbüsünün IMO kayıtlarına girmediği gibi girenlerden de isimleri açıklanmayanların bulunması gösterilebilir. Ayrıca IMO veri tabanında saldırıya uğrayan/saldırı teşebbüsünde bulunan Türk bandıralı gemiler filtrelenebilmekte iken, işleteni Türk olan ancak kolay bayrak taşıyan gemilerin şirketlerinin bulunmasında zorlanılmış, bulunabilenler araştırma kapsamına dahil edilmiştir. Bir diğer kısıt da yine IMO kayıtlarında olmayıp internette geçen saldırı haberlerinin doğruluğu ve güvenilirliği ile gerçekleşip raporlanmayan saldırılardır. Bu çerçevede; araştırma, ana kütleyle temsil ettiği düşünülen ve yargısal örnekleme yöntemiyle belirlenmiş olan denizcilik şirketleri ile sınırlı kalmıştır. Ayrıca, literatürde benzer çalışma bulunmadığından sonuçlar karşılaştırılamamıştır.

4. VERİLERİN ANALİZİ VE BULGULAR

4.1. Geçerlilik ve Güvenilirlik

Nitel araştırmalarda geçerliğin sağlanabilmesi için, üzerinde çalışılan olgu veya konunun bir bütün olarak ele alınarak genel çerçevenin çizilebilmesi için elde edilen verilerin gerçekleşmesine yardımcı olacak bazı ilave yöntemler kullanılması gerekir. Bunlar; katılımcı veya meslektaş teyidi ile uzman incelemesi olabilir (Büyüköztürk, Çakmak, Akgün, Karadeniz, Demirel, 2011: 124). Bu kapsamda, mülakat yapılan şirket yetkilileri tarafından mülakat formunda yer alan sorular, konunun her üç boyutuyla (güvenlik, ekonomik ve personel) ele alınabilmesi açısından yeterli bulunmuştur.

Güvenilirlik kapsamında, sorgulanması gereken bir husus; araştırmanın sonuçlarının verilerle uyumlu olup olmadığıdır ki araştırma sonucunda ortaya çıkan sonuçlar (*örneğin SÖGGP kullanımının Gine Körfezi bölgesinde gemi güvenliğinin sağlanması için en çok tercih edilen yöntemlerden biri olması gibi*) konuyla ilgili yazın taramasında elde edilen bulgularla bire bir uyumludur. Ayrıca oluşturulan yarı-biçimsel mülakat formu sonuçlarının bir bütün halinde yorumlanması ve elde edilen sonuçların işletmeler açısından tutarlık taşıması da güvenilirliğini yansıtan bir diğer husustur.

Geçerlilik ve güvenilirlikle ilgili olarak belirtilmesi gereken önemli noktalardan bir diğeri de, örneklemin iyi seçilmesidir (Öğülmüş, 2019: 219). Çalışmada yer alan katılımcıların alanlarında uzman kişilerden seçilmesi ve şirket güvenlik zabıtlığı görevini de yerine getiren filo ve işletme yöneticilerinin tamamının yeterli tecrübe ve bilgi birikimine sahip olması, çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğini arttırmaktadır.

4.2. Katılımcıların Özellikleri

Saha araştırmasına katılan şirket yetkililerine ait demografik bilgiler Tablo 1'de sunulmuştur.

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

Tablo 1: Mülakat Yapılan Şirketlerinin Temsilcilerine Ait Bilgiler

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

(Yukarıdaki tablo ile birlikte aşağıda yer alan tüm tablo ve şekiller yazar tarafından oluşturulmuştur.)

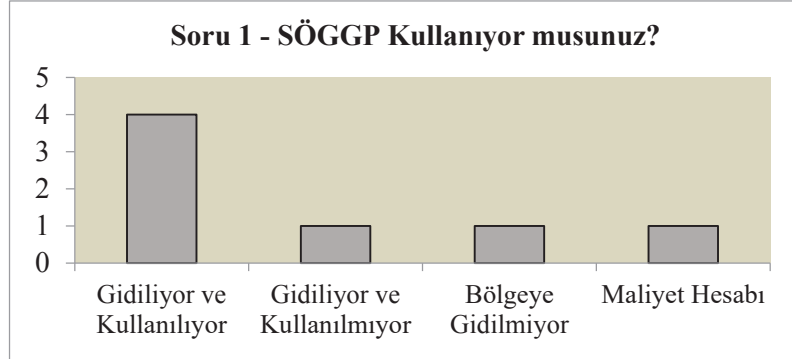
4.3. Bulgular

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

Araştırma kapsamında katılımcılara ilk olarak “SÖGGP kullanıyor musunuz?” sorusu yöneltilmiş ve katılımcıların verdikleri cevaplara ilişkin veriler, Tablo 2 ve Şekil 3’te gösterilmiştir.

Tablo 2: Mülakat Yapılan Yetkililerin 1. Soruya Verdikleri Cevaplar

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



Şekil 3: Mülakat Yapılan Yetkililerin 1. Soruya Verdikleri Cevaplar

Görüşme yapılan ve aktif olarak bölgeye gemi çalıştıran üç şirketten biri SÖGGP kullanmazken diğer ikisi kullanmaktadır. Bir şirketin bölgeye çalışan gemisi bulunmazken, bir diğeri ise driftte yüksek süratle (18 kts.) dolaşma maliyeti ile mukayese sonucuna göre SÖGGP kullanımına karar vermektedir. SÖGGP kullanmayan şirket yetkilisi, kullanmama sebebi olarak; bahse konu silahlı güvenlik hizmetinin kullanımıyla ilgili yasal zorlukları göstermiştir.

Gine Körfezi'nde SÖGGP kullanımı ilgili uygulama, Aden Körfezi'nden farklıdır. Silahlı güvenlik görevlileri yetkili kurumsal güvenlik şirketleri yerine ilgili ülke donanması unsurlarından oluşmakta ve bölgede belirlenen yerlerden alınıp-bırakılmaktadır. Ayrıca bazı bölgelerde 'security advisor' olarak adlandırılan ve silahsız şekilde gemideki güvenlik uygulamalarını kontrol ederek personele eğitim veren görevliler de bulunmaktadır. Bütün bu silahlı ve silahsız güvenlik görevlileri için ilgili ülke hükümeti ile önceden koordinasyon hususlarının Aden bölgesine nazaran daha zahmetli olduğu ifade edilmiştir.

Katılımcılara "Pasif Tedbirlerin Uygulanması Konusundaki Şirket Politikası Nasıldır, bu konudaki teknolojik gelişmeler takip ediliyor mu?" şeklinde sorulan ikinci soruya mülakat yapılan tüm şirketler pasif tedbirleri etkin şekilde kullandıkları yönünde cevap vermiştir. Kullanılan pasif tedbirler arasında **dikenli tel** ve **citadel** (emniyetli oda) öne çıkmaktadır. Dikenli telin kurallara uygun şekilde (içine kılavuz halatı çok sağlam bağlayarak hem buna hem de 3-4 m. aralıklarla yerleştirilen puntellere sabitlenecek şekilde) hazırlandığı taktirde hayat kurtarıcı olduğu ve deniz haydutlarının gemiye kolayca çıkmalarını engellediği ifade edilmiştir.

Citadelin, mülakat yapılan tüm şirket yetkililerince faydasına inanılırken, bununla birlikte citadele girilmeden önce yapılması gereken işlemlerin (makinenin durdurulması, yakıt transferini önleyecek valflerin pozisyonu, citadele girilirken birlikte götürülmesi gereken malzemeler vb.)

de net olarak belirlenmesinin önemi vurgulanmıştır. Ayrıca citadelde gemi dahilinin görüntülenebildiği kamera ve telsiz/telefon ihtiyacı ile bunlara ait kabloların gizlenmesi, üzerinde durulan bir diğer husustur.

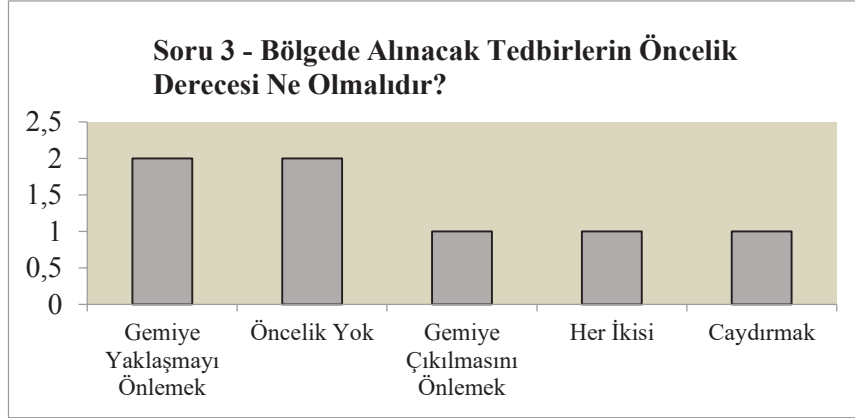
Bunların haricinde diğer pasif tedbirler olarak, bölge girişi ve geçişi süresince 'Ticaret İçin Deniz Alanı Farkındalığı - Gine Körfezi (Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea - **MDAT - GoG**)' raporlamaları, riskli sahaların açığından geçilmesi, bekleme/demir sahalarında 'mother ship' olma ihtimaline karşı en yakın gemiyle azami mesafenin korunması, gemi freeboardlarını yükseltecek tedbirlerin alınması, yaklaşan skiff botlara karşı hassas gözcülük konuları gibi konular öne çıkmaktadır. Bunların haricinde, gemi alarm ve takip sistemlerinin kullanımı, kaportaların kilitli tutulması, riskli bölgelerden gece geçerken geminin karartılması, ve anti-blast cam filmi uygulaması ile BMP-5'te belirtilen diğer tavsiyeler ise öne çıkan diğer hususlardır.

Genel olarak konuyla ilgili teknolojik gelişmelerin takip edildiği görülmektedir. Bir şirket yetkilisi tarafından kiradaki gemilerin birinde üzerinde çalışılan ve dikenli tel yerine sert plastikten imal edilecek ve dikenli tele göre daha dayanıklı olacak tipte '*bariyer*' çalışması, konuyla ilgili iyileştirme çabalarının bir örneği olarak kabul edilebilir.

Yetkililerce "Bölgede Alınacak Tedbirlerin Öncelik Derecesi Ne Olmalıdır?" şeklinde yöneltilen üçüncü soruya verilen cevaplar Tablo 3 ve Şekil 4'te gösterilmiştir.

Tablo 3: Mülakat Yapılan Yetkililerin 3. Soruya Verdikleri Cevaplar

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



Şekil 4: Mülakat Yapılan Yetkililerin 3. Soruya Verdikleri Cevaplar

Alınacak tedbirlerin önceliğine ilişkin, ‘gemiye yaklaşma’ ve ‘gemiye çıkılmasının’ engellenmesi hususları öne çıkmıştır. Yetkililerinden ikisi gemiye yaklaşmayı önlemenin birinci öncelik olması gerektiğini belirtirken iki şirket yetkilisi ise gemilerinin düşük freebord ve sürati sebebiyle, ‘*alınacak önlemlerin yüksek süratli skiff botlara karşı yeterli olmayacağı*’ ve ‘*deniz haydutlarının hedef olarak seçtikleri gemiye çıkmayı bir şekilde başardıkları*’ belirtilerek önceliklendirme yapmanın anlamlı olmayacağı ifade edilmiştir.

Bir diğer yetkili, bu tip saldırıların genelde gemiler demirde iken gerçekleşmesi nedeniyle ‘*dikenli tel ile freebord yükseltmek suretiyle gemiye çıkmayı engellemenin*’ daha öncelikli olduğunu belirtirken, ‘*her ikisinin aynı öncelikte olduğu ve önlemlerin paket olarak alınması gerektiği*’ ve ‘*Aden Körfezi gibi Gine Körfezi Bölgesinde de uluslararası güçlere ait donanma unsurlarının bölgede faaliyet göstermesi*’ birinci öncelik olarak belirtilen diğer cevaplardır.

“Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetleri kapsamında filonuzdaki gemi tip ve tonajı açısından alınan önlemlerde farklılık var mıdır?” sorusuna, mülakat yapılan şirket yetkililerinin tamamı tarafından, bölgeye giden veya gitme ihtimali olan gemilerinin tonaj, sürat ve kullanılan rotalar açısından benzer özellikler taşıdığı ve çoğunun eş gemi (*sister ship*) olduğu belirtilerek alınan önlemler açısından herhangi bir farklılık bulunmadığını belirtilmiştir.

Deniz haydutluğunun **ekonomik** hususlara ilişkin ikinci grup 4 soruya verilen cevapların incelenmesi aşağıda yer almaktadır.

Yetkililere yöneltilen “Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerini doğrudan ve dolaylı ekonomik etkileri açısından değerlendirir misiniz? Bölgeye giden gemilerinize ‘Kaçırılma ve Fidyeye (Kidnap and Ransom (K&R)) sigortası yapıyor mu?’”

sorusunun ilk kısmına (*doğrudan ve dolaylı ekonomik etkiler*) sigorta masraflarının artışının kendilerini olumsuz yönde etkilediğini ancak bölge riskli olduğu için kazancın da diğer hatlara göre daha yüksek olduğunu belirtmişlerdir.

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

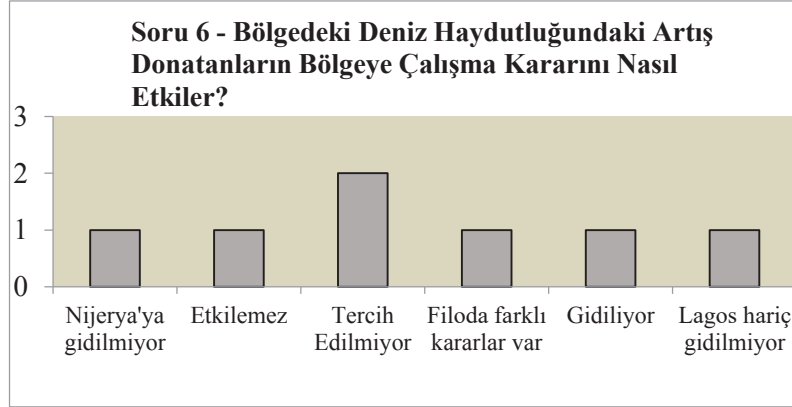
Bir şirket yetkilisi, kirada olan gemileri için K&R sigortasını sözleşmeye dahil edildiğini ve kiracı tarafından karşılandığını, bir diğer yetkili, sigorta masraflarının navlun hesabında personele ödenen ekstra ücret ve alınan pasif tedbirlere ilişkin masraflara dahil edildiğini ifade edilmiştir.

2014 yılında bölgede kimyasal ürün tankeri kaçırılan şirket yetkilisine personel için ödenen fidyenin miktarı ve ödeme şekline ilişkin sorular, şirket yetkilisi tarafından gizlilik içerdiği gerekçesiyle cevaplanmamış, ancak konuyla ilgili olarak, bölgede eski güvenlik çalışanı bir yerel arabulucu vasıtasıyla pazarlıkların yürütüldüğünü belirterek bu kişilerin yerel halktan seçilmesinin önemini vurgulamıştır.

“Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artış, donatanların bölgeye ticaret konusundaki tutumunu sizce nasıl etkiler?” şeklinde sorulan altıncı soruya verilen cevaplar Tablo 4 ve Şekil 5'te gösterilmiştir.

Tablo 4: Mülakat Yapılan Yetkililerin 6. Soruya Verdikleri Cevaplar

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



Şekil 5: Mülakat Yapılan Yetkililerin 6. Soruya Verdikleri Cevaplar

Mülakat yapılan şirket yetkililerinden biri, Nijerya'nın şirket olarak sefer yapılmasından kaçınılan ülkelerin içinde olduğunu, bir diğeri (*daha önce bölgede gemisi saldırıya uğrayarak iki personeli kaçırılan şirket yetkilisi*) de bahse konu olaydan sonra nispeten güvenli olarak kabul ettikleri Lagos haricinde bölgeye gitmeme kararı aldıklarını beyan etmiştir.

Benzer cevaplar veren iki şirket yetkilisinden ilki mecbur kalmadıkça Gine Körfezi Bölgesine gitmediklerini ve halen o bölgeye gemi çalıştıran kiracıyı bölgeye gitmeme konusunda ikna etmeye çalıştıklarını ifade ederken diğeri, Gine Körfezi'nin de içinde olduğu iki ayrı bölgeye navlunları yakın yük olması durumunda Gine Körfezi haricindeki bölgeyi tercih ettiklerini ifade etmiştir.

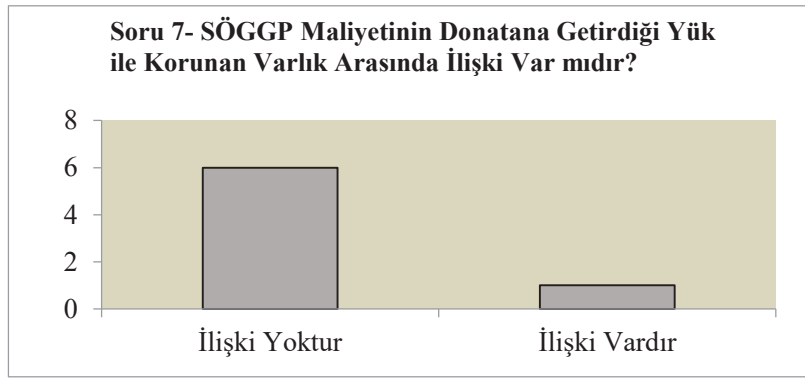
Bir diğer yetkili, filolarında 9 farklı armatör grubu olduğunu, bunların içerisinde navlun fiyatı ne kadar yüksek olursa olsun o bölgeye asla gitmeme kararı alanlar olduğu gibi bir diğer grubun riskleri değerlendirerek zaman zaman bölgeye gemi gönderdiğini, üçüncü grubun ise bölgedeki riskle ilgili gerekli uyarılar yapılmakla birlikte, gerekli tedbirleri alarak bölgeye sürekli çalıştığını belirtmiştir. Mülakat yapılan son yetkili ise, Gine Körfezi bölgesine gitmekten vazgeçme gibi bir durumun söz konusu olmadığını ifade etmiştir.

Şirket yetkililerine yöneltilen yedinci soru olan “Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirler ile ilgili maliyetler, karşılaşılan riskler göz önüne alındığında makul bir maliyet midir? SÖGGP maliyeti ile diğer tedbirlerin alınması için gereken harcamalar karşılaştırıldığında SÖGGP maliyetinin donatana getirdiği yük ile korunan varlığın miktarı ve büyüklüğü arasında ilişki var mıdır?” sorusunun ilk kısmı için görüşülen tüm şirket yetkilileri *‘ölümcül olmayan tedbirlerinin maliyetinin karşılaşılan risklere göre makul olduğu’* cevabını vermiştir.

Sorunun ikinci kısmına verilen cevaplara ilişkin yanıtlar Tablo 5 ve Şekil 6'da gösterilmiştir.

Tablo 5: Mülakat Yapılan Yetkililerin 7. Soru İkinci Kısımına Verdikleri Cevaplar

SÖGGP Maliyetiyle Korunan Varlık İlişkili midir?	Frekans	Yüzde
İlişki yoktur	6	85,7
İlişki vardır	1	14,3



Şekil 6: Mülakat Yapılan Yetkililerin 7. Sorunun İkinci Kısımına Verdikleri Cevaplar

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

İlişki olmadığını belirtenlerin ortak vurgusu; '*yaklaşımın, maliyet hesabından çok riski azaltmak ve mümkünse ortadan kaldırmak olduğu, risk göz önüne alındığında yapılan masrafların kıyas bile götürmeyeceği, bir saldırı meydana geldiğinde başta gemi personeline verilebilecek zararın yanı sıra kaçırılan geminin kurtarılması/tekrar faal hale getirilmesine kadar geçecek zamanda oluşacak kayıp ve tazminatlar göz önüne alındığında bu tip maliyetlerin gayet makul olduğu*' ve '*yükün değerinin değil insanın birinci öncelik olduğu*' şeklindedir.

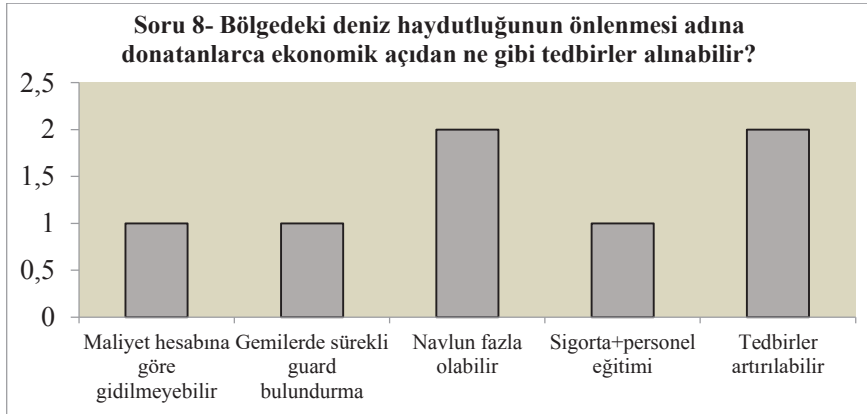
İlişki olduğunu belirten şirket yetkilisi ise, '*bölgeye giden gemiler için tedbirlerin artırılabilceğini, hazırlanacak risk değerlendirmesinin daha katı olabileceğini ve bu tedbirleri almanın çok da zor olmadığını*' ifade ederken '*önemli olan hususun, bahse konu tedbirler alınmadığı takdirde oluşacak riskin derecesi olduğunu*' vurgulamıştır.

Şirket yetkililerine yöneltilen sekizinci soru olan "Sigorta ve personel ücretlerindeki artış göz önüne alınarak risklerin giderilmesine

yönelik, Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi adına donatanlarca ekonomik açıdan ne gibi tedbirler alınabilir? Konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?" sorusunun ilk kısmına verilen cevaplar, Tablo 6 ve Şekil 7'de gösterilmiştir.

Tablo 6: Mülakat Yapılan Yetkililerin 8. Sorunun İlk Kısmına Verdikleri Cevaplar

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



Şekil 7: Yetkililerin 8. Soru İlk Kısmına Verdiği Cevaplar

Soruya verilen cevapları arasında, 'maliyetleri azaltmak için önlemlerden kaçınılamayacağı ve yapılacak maliyet hesabına göre eğer bölgeye gidilmesi maliyet-etkin bulunmuyorsa bölgeye gidilmeyeceği', 'çözümün gemilerde sürekli silahlı guard bulundurulması olabileceği ancak Nijerya hükümetince bunun kabul edilmediği', 'bölgeye götürülecek yükün navlununun fazla olabileceği veya bu masrafların kiracı/yük sahibi tarafından karşılanabileceği', 'bölgeye gidecek gemilere sigortanın en üst seviyeden yapılmasının ve bölgeye gidecek gemi personelinin konuyla ilgili eğitiminin tam olması gerektiği' gibi cevaplar yer almıştır. İki şirket yetkilisi ise 'tedbirlerin artırılmasının' çözüm olabileceğini ifade etmiştir.

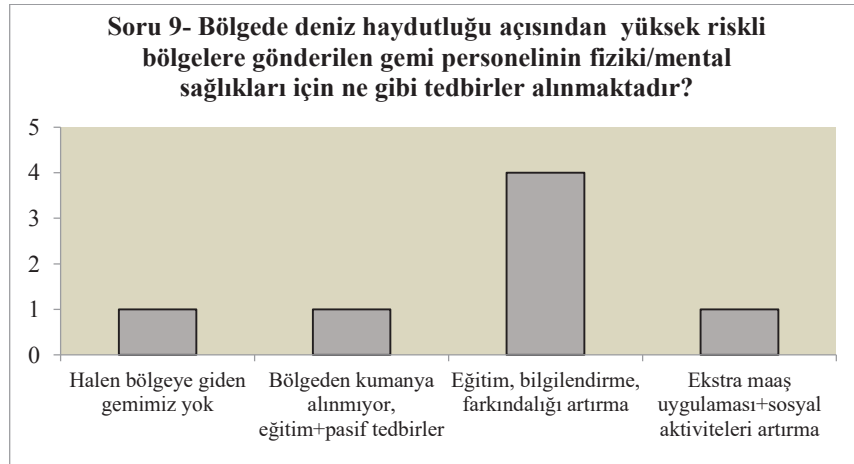
Sorunun ikinci kısmına (konuyla ilgili gelecek dönem için öngörünüz nedir?) tüm şirket yetkilileri bölgede saldırılarının devam edeceğini düşündükleri yönünde cevap vermişlerdir.

Deniz haydutluğunun **personel** konuları ile son iki soruya verilen cevapların incelemesi aşağıda yer almaktadır.

“Gine Körfezi Bölgesinde deniz haydutluğu açısından yüksek risk taşıyan bölgelere gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için ne gibi tedbirler alınmaktadır?” şeklindeki dokuzuncu soruya verilen cevaplar Tablo 7 ve Şekil 8’de gösterilmiştir.

Tablo 7: Mülakat Yapılan Yetkililerin 9. Soruya Verdiği Cevaplar

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



Şekil 8: Mülakat Yapılan Yetkililerin 9. Soruya Verdiği Cevaplar

Bölgeye gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için alınan tedbirler konusunda katılımcıların önemli bir bölümü personelin eğitimini ve deniz haydutluğuna karşı alınan önlemler ile ilgili bilgilendirmeyi ve farkındalık oluşturmaya ön plana çıkarmaktadır. Bu noktada deniz haydutluğunu engellemek için alınan önlemleri personele anlatmanın, konuyla ilgili yayınlanan sirkülerlerin paylaşılmasının ve CSO tarafından gemi personeline konuyla ilgili

uygulanmalı ve on-line güvenlik eğitimleri verilmesinin ve özellikle konuyla ilgili olarak sık sık süre tutularak citadelde toplanma eğitimleri yapılmasının gemi personeli üzerinde olumlu etki yarattığı ifade edilmiştir.

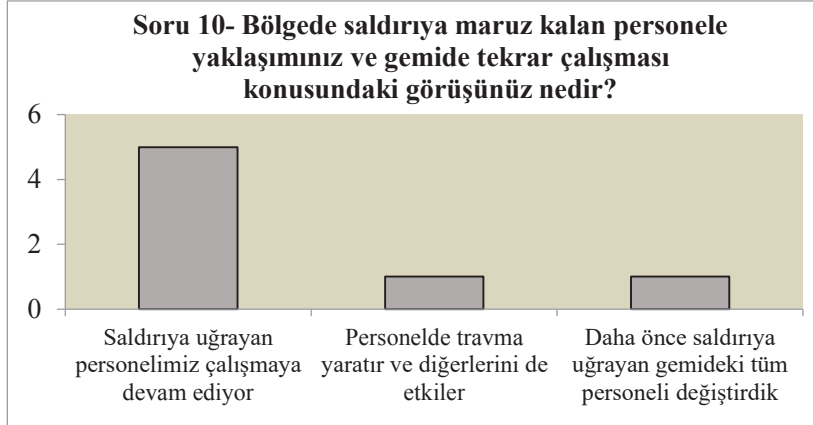
Ayrıca insanların bilinmeyenden korkacağı, bölgeye gidecek gemi personeline olası risklerin ve gerçekleştiği durumda ne yapılması gerektiğinin role talimleri yapılarak anlatılması durumunda, personelin mental olarak hazır olacağı belirtilmiştir. Fiziki olarak ise gemiye gelen personelin zaten medikal raporlarını almış olarak geldikleri belirterek bu konuda özel olarak yapılabilecek pek bir şey olmadığı ifade edilmiştir.

Mülakat yapılan şirket yetkililerinden biri; personelin fiziki ve mental sağlıkları açısından bölgeye gitmeden ikmallerin yapıldığını ve alınabilecek tüm pasif tedbirlerin alındığını (*deforme cam filmlerinin ve paslanan dikenli tellerin değiştirilmesi gibi*) ve yıl boyunca sürekli hazırlık yapıldığını ayrıca personelin de konunun ciddiyetinin farkında olduğunu ifade ederken, bir diğeri ise tedbir olarak, '*personelin fiziki ve mental sağlıklarının korunması ve iyileştirilmesi için ekstra ödeme yapılması ve gemi içi sosyal aktivitelerin iyileştirilmesinin*' önemini vurgulamıştır.

Onuncu ve son soru olan "Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemi adamlarına sonraki süreçte kurumsal yaklaşımınız nasıldır ve deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan personelin tekrar gemide çalışması ile ilgili görüşünüz nedir?" sorusuna verilen yanıtlar Tablo 8 ve Şekil 9'da gösterilmiştir.

Tablo 8: Mülakat Yapılan Yetkililerin 10. Soruya Verdiği Cevaplar

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



Şekil 9: Mülakat Yapılan Yetkililerin 10. Soruya Verdikleri Cevaplar

Soruya verilen cevapların büyük kısmında bölgede saldırıya uğrayan veya saldırı teşebbüsüne maruz kalan personelin gemilerde çalışmaya devam ettiği bilgisi alınmıştır.

Bölgede son dönemde gemileri saldırı teşebbüsüne maruz kalan yetkili, 'ilk saldırı sonrası hiçbir personelin bölgeye gitmeme konusunda bir taleplerinin olmadığını ancak ikinci saldırı sonrası bakışın nasıl olacağını bilmediğini' ifade ederken bir diğeri, 'şirket politikası gereği bu tip bir olay gerçekleştiğinde personelle görüşmeden herhangi bir işlem yapılmadığını, bu tip personelin yaşadığı tecrübeden kazanım sağladıklarını ve gelecekte bu tip bir olay yaşandığında tecrübe yaşayan personelin diğer personeli yönlendireceğini düşündüklerini' belirterek bu tipteki (daha önce çalıştığı gemi saldırıya uğramış) personelle çalışmak isteyeceklerini ifade etmiştir.

Bir başka yetkili ise 'bu tip bir saldırıya maruz kalan personelin tekrar o bölgeye giden gemilerde çalışmak istemeyeceğini düşündüğünü, çünkü bu tip olayların personelde travma yaratacağını, ayrıca gitmek istemeyen personelin filodaki diğer gemilerin personeli de olumsuz yönde etkileyebileceğini düşündüğünü' belirtmiştir.

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

TARTIŞMA

Çalışmanın bulguları bize öncelikle, Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin bölgeyi, dünyanın deniz nakliyatı yapılan diğer bölgelerine kıyasla çok daha tehlikeli hale getirdiğini göstermiştir. Bahse

konu tespit, rakamsal veriler ve mülakat yapılan şirket yetkililerinin ifadeleri ile teyit edilmiştir.

Güvenlik alanındaki mülakat sorularına verilen cevapların yorumlanmasından, Gine Körfezi'nde halihazırda Aden Körfezi için olduğu gibi uluslararası organizasyon/ülkelere ait donanma unsurlarının bulunmadığı da göz önüne alınarak, bölgeye sefer yapan gemilerce alınan pasif tedbirlerle birlikte SÖGGP kullanımının, alınabilecek en önemli tedbir olarak öne çıktığı tespiti yapılabilir. Bulgu, konuya yönelik diğer araştırmalarla karşılaştırıldığında; deniz emniyeti alanında çalışmalar yapan 'safety4sea' kuruluşunca denizcilik endüstrisinde 6 yıldan fazla tecrübesi olan, çoğu gemilerde de çalışmış ve halen yönetim kademelerinde görevli yaklaşık 500 personele uygulanan '*deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik tedbirlerin etkinliğinin*' değerlendirildiği ankette (Belokas, 2011), personel eğitiminin ilk sırada ve silahlı veya silahsız güvenliğin ise ikinci sırada çıkması, çalışmanın sonuçlarıyla uyumludur. Ayrıca Clifford'un (2014) çalışmasında da '*gemilerde silahlı güvenlik kullanılmasının, saldırı sayısındaki düşüşün en büyük etmeni olduğu*' tespiti, yine çalışmanın sonucuyla uyumlu bulunmuştur.

Güvenlik alanında yapılan bir diğer tespit, deniz haydutluğu maksadıyla gemiye yaklaşan süratli botların (skiff) gemiye yaklaşmasının veya gemiye çıkışının engellenmesi konusundaki öncelik algısının, sürat avantajı olan gemilerde ilkinin, olmayanlarda ise ikincinin tercih edildiği yönündedir. Konuyla ilgili bulgu, diğer araştırmalarla karşılaştırıldığında; Liwång, Ringsberg ve Norsell (2013) tarafından yapılan çalışmada, 2011 yılı Ocak-Mayıs ayları arasında Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu saldırılarında gemi süratının belirleyici kriter olarak öne çıktığı ve 12 kts. altındaki süratlerde seyreden gemilere yapılan başarılı yaklaşma ihtimalinin, sürat arttığında düşüşe geçerek, 18 kts. üzerine çıktığında sifira yaklaştığı ve başarılı yaklaşıma süratin etkisinin kırılma noktasının, 15-18 kts arasında olduğu tespiti yapılmıştır ki, araştırmanın konuyla ilgili bulgusunu desteklemektedir.

Ekonomi alanındaki mülakat sorularına verilen cevapların yorumlanmasından ortaya çıkan en önemli tespit, sigorta masraflarındaki artışın sektörü olumsuz yönde etkilemesidir. Ancak bölgeye giden gemilere, 'Kaçırılma ve Fidyeye sigortası' yapılmak ve gerekli tedbirler alınmak suretiyle, -riskli olan bölge için kazancın da riskle bağlantılı olarak daha yüksek olması nedeniyle- bazı şirketlerce bölgeye çalışmaya devam etme yönünde karar alındığı, bir kısım şirketlerce de bölgeye sefer yapılmasından, -ekonomik kayıplar göze alınarak- kaçınıldığı görülmektedir. Yapılan yazın taramasında, bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarının donatanların Gine Körfezi'ne operasyon kararını etkileme durumuna ilişkin çalışma bulunamadığından sonuçlar karşılaştırılamamış

ve tespit, mülakat sonuçlarıyla bağlantılı olarak yapılmıştır. Ancak konuyla ilgili olarak, sigorta primlerini artıracak endişesi ile yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarını rapor etmeme yönünde bir eğilim olduğu, Mandanda ve Ping (2016) tarafından ifade edilmiştir ki bulgunun geçerliğini güçlendirmektedir.

Personel alanındaki mülakat sorularına verilen cevaplar yorumlandığında ise, gemisi saldırıya uğrayan şirket yetkililerince, bahse konu personelin, 'saldırıdan olumsuz etkilenmekle birlikte halen gemilerde çalışmaya devam ettikleri' yönündeki bilgi, Seyle (2016) raporunda yer alan veri ile uyumludur. Ayrıca, bölgeye gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için alınabilecek en önemli tedbirin, 'personel eğitimi' olduğu tespiti yapılmıştır ki, bahse konu sonuç da, yukarıda güvenlik alanına ilişkin yapılan tespitite bahsedilen anket sonucu ile uyumludur.

Araştırmanın literatüre katkısı ile ilgili olarak; özgün olarak kabul edilebilecek çalışma ile, Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu saldırılarının değişik alanlardaki etkilerine ilişkin Türk donatanların genel algısı ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Ancak araştırmanın özellikle ekonomik alandaki etkilerine ilişkin rakamsal veriler, konuyla ilgili çalışmalar yapan yabancı kaynakların tahmini verileriyle milli literatürde konunun sigortacılık boyutunu ele alan Soybaş (2014) ve deniz ticaretine etkisini, 'Aden Körfezi özelinde' ele alan Aydın (2015) çalışmaları ile sınırlı kalmıştır. Yine saldırıların gemiadamlarına etkilerine ilişkin kaynaklar da yabancı kökenli olup, her iki alana ilaveten konunun siber güvenlik boyutunu da ele alacak şekilde yapılacak daha kapsamlı çalışmaların milli literatüre kazandırılmasının, bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarının etkilerinin daha net şekilde anlaşılması açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

SONUÇLAR

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

Gine Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin sigorta, özel güvenlik, askeri harcamalar, çalınan eşya, işgücü kaybı ve fidye gibi değişik kalemlerindeki maliyetin miktarına ilişkin tahmini veriler durumun ciddiyetini açıkça ortaya koymaktadır.

Yine bölgede meydana gelen saldırı ve saldırı teşebbüsleri

gemiadamlarını ve ailelerini duygusal olarak olumsuz yönde etkilemekte ve bölgeye giden gemilerde çalışma konusunda tekrar düşünme veya çalışmama kararı almalarına yol açabilmektedir.

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

1. '*Gine Körfezi Bölgesinde riskli olarak değerlendirilen bölgelere gidildiğinde SÖGGP kullanılıp-kullanılmadığına*' dair sorulan soruya verilen cevaplar göz önüne alındığında; Gine Körfezi'nde konuyla ilgili uygulama, Aden Körfezi'ndekinden farklı olarak yasal zorlukları barındırmakla birlikte bahse konu personelin kullanımı büyük çoğunlukla tercih edildiği görülmektedir. Aden Körfezi'ndeki gibi uluslararası güçlerin devriye görevleri yapmadığı, yerel imkanların ise yetersiz kaldığı Gine Körfezi bölgesinde SÖGGP'nin tercih edilmesi, makul görülmektedir.

2. Pasif tedbirin, şirketlerce etkinlikle kullanıldığı görülmektedir. Kullanılan pasif tedbirler arasında dikenli tel ve citadel (emniyetli oda) öne çıkmıştır. Emniyetli odanın faydasına inanılmakta olup bahse konu husus daha önce bölgede gemisi saldırıya uğrayan şirket yetkililerince de durum teyit edilmiştir. Ayrıca konuyla ilgili teknolojik gelişmelerin ve BMP tavsiyelerinin de yakından takip edildiği anlaşılmaktadır. SÖGGP'in de tamamlayıcı olduğu pasif tedbirlerin, halihazırda bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin önlenmesi veya etkisinin azaltılması için alınabilecek en önemli ve öncelikli tedbir olarak öne çıktığı görülmektedir.

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

4. Filolardaki gemi tip ve tonajı göz önüne alındığında alınacak önlemlerle ilgili olarak, bölgeye giden veya gitme ihtimali olan gemilerinin tonaj, sürat ve kullanılan rotalar açısından benzer özellikler taşıması nedeniyle fark olmadığı görülmektedir.

5. '*Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerini doğrudan ve dolaylı ekonomik etkileri*' ile ilgili olarak, sigorta masraflarındaki artışının sektörü olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Ancak bölge riskli olduğu için kazancın da diğer hatlara

göre daha yüksek olması sebebiyle alınacak tedbirlerle riskler düşürülmeye çalışılarak bölgeyle yapılan deniz ticaretinin devam edeceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, bölgeye giden gemilere 'Kaçırılma ve Fidyeye (Kidnap and Ransom (K&R)) sigortası' yapıldığı görülmüş ve konuyla ilgili olarak sigorta kapsamına alanının önemi ile HRA dışındaki yerlerin de kapsanmasının faydası vurgulanmıştır.

6. 'Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artışın donatanların bu bölgede ticaret yapma konusundaki tutumunu etkileme durumu' ile ilgili olarak ortaya çıkan sonuç; güvenlik endişeleri nedeniyle bölgeye sefer yapılmasından imtina edildiği, gitmemek adına bazı ekonomik kayıpların göze alınabildiği, gemi işletenlerin de donatanlara risk konusunda devamlı ve ısrarlı şekilde uyarıda buldukları görülmektedir. Bölgeye çalışma kararından vazgeçmeyenlerin ise her türlü tedbiri almak üzere azami gayret gösterdikleri anlaşılmaktadır.

7. 'Gine Körfezi Bölgesindeki deniz haydutluğuna karşı ölümcül olmayan tedbirler ile ilgili maliyetlerin, karşılaşılan risklerle mukayesesi' konusunda, 'ölümcül olmayan tedbirlerinin maliyetinin karşılaşılan risklere göre makul olarak görüldüğü' anlaşılmaktadır. Ayrıca, SÖGGP maliyetinin donatana getirdiği yük ile korunan varlığın miktarı ve büyüklüğü arasında büyük oranda ilişki kurulmadığı ve yükün değerinden ziyade insanın birinci öncelik olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

8. 'Konunun çözümüne yönelik donatanlarca ekonomik olarak alınabilecek tedbirler' kapsamında algı, '*bölgeye götürülecek yükün navlununun fazla olabileceği veya bu masrafların kiracı/yük sahibi tarafından karşılanabileceği, navlunların astronomik seviyelere yükselmesinin lokal otoriteyi daha agresif tedbirler almaya yönlendireceği*' yönündedir. '*Bölgeye gidecek gemilere sigortanın en üst seviyeden yapılması ve bölgeye gidecek gemi personelinin konuyla ilgili eğitiminin tam olması*' da konuya ilişkin alınabilecek diğer tedbirler olarak görülmektedir.

Ayrıca, '*Gelecek dönemde bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarının durumuna ilişkin öngörünün, 'saldırıların devam edeceği'* yönünde olduğu anlaşılmıştır.

9. 'Gine Körfezi Bölgesinde deniz haydutluğu açısından yüksek risk taşıyan bölgelere gönderilen gemi personelinin fiziki ve mental sağlıklarının korunması için alınan tedbirler' olarak, '*seyir öncesi eğitimler ve role talimleri*' öne çıkmıştır ki gemi personelinin bilinçlendirilmesinin mental sağlıklarının korunması açısından önemi şüphesizdir.

10. '*Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemi adamlarına sonraki süreçte kurumsal olarak yaklaşım ve deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan personelin tekrar gemide çalışması*' ile ilgili görüş; bölgede saldırı veya saldırı teşebbüsüne maruz kalan personelin büyük kısmının olaydan olumsuz etkilenmekle birlikte gemilerde

çalışmaya devam ettiği yönündedir.

Son olarak; konuyla ilgili gelecekte yapılacak araştırmalarda; güvenlik, ekonomi ve personel olarak üç başlık altında ele alınan konularının her birinin ayrı ayrı incelenmesinin ve anket gibi diğer araştırma teknikleri ile bölgede saldırıya maruz kalan Türk ve yabancı şirketlere ait gemi kaptanlarının görüşleriyle, siber güvenlik gibi konunun değişik boyutlarının deniz haydutluğuna etkilerinin de ele alındığı daha kapsamlı araştırmalar yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Aboh A.B. and Ahmed, N. (2018). Understanding West Africa Maritime Security Threats: A Critical Appraisal of the Development of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Gulf of Guinea. *Socialscientia Journal of Social Sciences and Humanities* 3(2), 16-31.

Ali, K-D, (2014). *Maritime security cooperation in the Gulf of Guinea: prospects and challenges*, Thesis for Doctor of Philosophy, University of Wollongong, Faculty of Law, Humanities and the Arts, Sidney, New South Wales-Australia.

Altunışık, R., Çoşkun, R., Yıldırım, E. ve Bayraktaroğlu, S. (2001). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Anele, K. K. (2017). A study of the role of seafarers in combating piracy off the coast of Nigeria. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 16(3), 313–349.

Aydın, M., Gedik, M., Uğurlu, U. ve Yıldırım, U. (2016). Aden Körfezi'nde Yaşanan Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Dünya ve Türk Deniz Ticareti Üzerindeki Etkisi, *Journal of ETA Maritime Sciences*, 4(1), 61-71.

Balogun, W.A., (2018). *Crude Oil Theft, Petro-Piracy And Illegal Trade in Fuel: an Enterprise-Value Chain Perspective of Energy-Maritime Crime in the Gulf of Guinea*, Thesis for Degree of Doctor of Philosophy, Lancaster University, Department of Politics, Philosophy and Religion (PPR), Lancaster-UK.

Belokas A. (2011), *Update of the Safety4Sea.com Anti- Piracy survey*. <https://safety4sea.com/update-of-the-safety4sea-com-anti-piracy-survey/>, Erişim Tarihi: 18.03.2020.

Bueger, C. (2015). What is Maritime Security. *Marine Policy*, 53, 159–164.

Büyüköztürk, Ş., Çakmak, K. E., Özcan, E.A., Özcan, Karadeniz, Ş., ve Demirel, F. (2011). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Pegem Akademi.

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

Denizcilik Dergisi (2020). *Türk gemisine Nijerya'da saldırı*. <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-gemisine-nijeryada-saldiri/>, Erişim Tarihi: 17.03.2020.

Dünya Bülteni (2014). *Nijerya'da Türk denizciler rehin alındı*. <https://www.dunyabulteni.net/afrika/nijeryada-turk-denizciler-rehin-alindi-h313622.html>, Erişim Tarihi: 17.03.2020.

General Crewing (2016). *Two offshore workers kidnapped from vessel in Nigeria*. <https://www.generalcrewing.com/index.php/new/260-two-offshore-workers-kidnapped-from-vessel-in-nigeria>, 25.02.2016. Erişim Tarihi: 17.03.2020.

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

International Maritime Organisation, (2020). *Piracy Reports*, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/MSC.4-Circ.264%20Annual%20Report%202019.pdf>, Erişim Tarihi:27.05.2020.

Joubert, L. (2019). *The State of Maritime Piracy 2018*, https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/06/OEF-Stable-Seas-The-state-of-maritime-piracy-2018-2019_06.pdf, Erişim Tarihi:18.03.2020.

Liwång H., Ringsberg J., Norsel M. (2013). Quantitative risk analysis – Ship security analysis for effective risk control options, *Safety Science*, 58(1), 98-112.

Mandanda, E. D. & Ping, G. (2016). Differences and Similarities between Gulf of Guinea and Somalia Maritime Piracy: Lessons Gulf of Guinea Coastal States Should Learn from Somali Piracy. *Journal of Law, Policy and Globalization*, 56, 40-53.

Marine Insight (2019). *Pirates Attack On Tanker With 9 Armed Men – Dryad Piracy Incidents Analysis*. <https://www.marineinsight.com/marine/pirates-attack-on-tanker-with-9-armed-men-dryad-piracy-incidents-analysis/>, Erişim Tarihi: 17.03.2020.

Ofosu-Boateng, N. (2018). Piracy in the Gulf of Guinea: Impacts to Maritime Transportation and Maritime Security, *Journal of Asian Development*, 4(2), 1-43.

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

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

Öğülmüş, S. (2019). İçerik Çözümlemesi. *Ankara University Journal of Faculty of Educational Sciences (JFES)*, 24 (1), 213-228.

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

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

Sergi, B. S., Morabito, G., (2016). The Pirates' Curse: Economic Impacts of the Maritime Piracy. *Studies in Conflict & Terrorism*, 39(10), 935–952.

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

Seyle, D. C. & Fernandez, G.K., & Dimitrevich, A. & Bahri, C. (2018). The long-term impact of maritime piracy on seafarers' behavioral health and work decisions", *Marine Policy* 87, 23-28.

Soybaş, F.N. (2014). Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi, Yayınlanmamış Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Sözcü (2019). *Nijerya'da korsanlar Türk gemisine saldırdı, ilk görüntüler geldi.* <https://www.sozcu.com.tr/2019/dunya/son-dakika-korsanlar-turk-gemisine-saldirdi-10-murettebat-rehin-5232831/>, Erişim Tarihi: 23.06.2020.

Tavares, R.A.A.(2017). *Batı Afrika'da Ulusötesi Güvenlik Sorunları: Nijerya Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Bölümü, Ankara.

Tiën, Lê Q. & Nguyen, C.M. (2019). Impact Of Piracy on Maritime Transport and Technical Solutions for Prevention. *International Journal of Civil Engineering and Technology*, 10(1), 958-969.

Tumbarska, A. (2018a). The Non-Lethal Technologies Against the Terrorism. *EJERS, European Journal of Engineering Research and Science*. 3(5), 41-46.

Tumbarska, A. (2018b). Maritime Piracy and Armed Robbery Evolution in 2008-2017. *International Scientific Journals, Security & Future* 2 (1), 18-21.

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

United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport (2019), https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf, Erişim Tarihi:23.06.2020.