



## Gemiadamlarının Özel Deniz Güvenlik Şirketi Algıları Üzerine Bir Çalışma: Türkiye Perspektifi

Taha Talip TÜRKİSTANLI<sup>1</sup>, Barış KULEYİN<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Türkiye, [t.turkistanli@hotmail.com](mailto:t.turkistanli@hotmail.com); [baris.kuleyin@deu.edu.tr](mailto:baris.kuleyin@deu.edu.tr)

### Öz

Son yıllarda asimetrik bir tehdit olarak gündeme gelen deniz haydutluğu denizcilik sektörünü bir anlamda hazırlıksız yakalamıştır. Deniz haydutluğuna karşı alınan önlemlerin sektör tarafından aranan güvenlik ihtiyacını karşılayamaması, yeni bir olgu olarak, özel deniz güvenlik şirketlerini öne çıkarmıştır. Bu bilgiler ışığında, deniz haydutluğuna karşı gemilerde silahlı özel gemi güvenlik personeli bulundurulması ve Türk gemiadamlarının bu konuya bakış açısının tespit edilmesi amacıyla, tanımlayıcı ve kısmen de keşifsel bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Öncelikle özel deniz güvenlik şirketleri konusunda gerçekleştirilen literatür taramasıyla özel deniz güvenlik şirketi kullanımındaki faktörler tespit edilmiştir. Belirlenen faktörler doğrultusunda bir veri toplama aracı (anket) geliştirilmiş ve saha araştırmasıyla hipotez testlerinde kullanılacak verilere ulaşılmıştır. Türk gemiadamlarına (n=125) ait bu veriler, t-testi ve frekans analizi gibi çeşitli istatistiksel yöntemlerle analiz edilmiştir. Sonuç olarak gemiadamlarının silahlı özel gemi güvenlik personelinin ilave bir önlem olarak gördüğü, bu personelin gemilerde bulunmasının şiddeti arttırmayacağını düşündüğü saptanmıştır. Ayrıca silahlı özel gemi güvenlik personeli ile aynı gemide bulunan ve bulunmayan gemiadamlarının bu personele bakışında ciddi farklılıklar olduğu saptanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Özel Deniz Güvenlik Şirketleri, Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli, Gemiadamları, Deniz haydutluğu.

## A Study on Perception of Seafarers on Private Maritime Security Companies: Perspective of Turkey

### Abstract

Maritime piracy, as an asymmetric threat, has caught the whole maritime industry off guard. As anti-piracy measures failed to meet the maritime industry's desired security requirements, private maritime security companies has risen as a new phenomenon. Noting the mentioned developments, a descriptive and partially exploratory research conducted with the purpose of defining the use of privately contracted armed security personnel and discovering the perceptions of Turkish seafarers on this case. Main factors regarding the use of private maritime security companies identified with the literature review. A data collection instrument (questionnaire) constructed and research data gathered by conducting a field research. Data gathered from the Turkish seafarers (n=125) analyzed by various statistical methods such as t-test and frequency analysis. In conclusion, it has been determined that the seafarers think that the privately contracted armed security personnel is an additional measure and will not escalate the violence onboard. It is also noted that there are serious perception differences of seafarers who worked with privately armed security personnel and those who didn't.

**Keywords:** Private Maritime Security Companies, Privately Contracted Armed Security Personnel, Seafarers, Maritime Piracy.

## 1. Giriş

Modern dünyada görülen deniz haydutluğu olaylarının uluslararası boyutta endişe yaratması sonucu ticari gemilerce çeşitli güvenlik önlemleri alınmaya başlanmıştır. Özellikle Somali bazlı deniz haydutluğu ile birlikte Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi'nin (MSC) deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında yayımlanmış olduğu 14 Eylül 2011 tarihli "Somali Açıklarında Seyreden Gemilere Karşı Girişilen Silahlı Soygun ve Deniz Haydutluğu Hakkında 1339 Numaralı Sirküler" in ("MSC.1/Circ.1339-Piracy and Armed Robbery Against Ships In Waters Off The Coast of Somalia") ekinde yer alan ve Yüksek Riskli Bölgeden geçiş yapan gemilerin işleticileri ve kaptanları için planlama ve operasyonel uygulamalar hakkındaki tavsiyeleri içeren BMP4 (Best Management Practices Against Somali Based Piracy-Version 4 August 2011), askeri deniz harekâtları, deniz haydutluğuna karşı bilgilendirme ve raporlama sistemleri gibi birçok önlem sektör tarafından benimsenmiştir. Deniz haydutluğuna karşı alınan bu önlemlerin deniz haydutluğu olaylarını azaltmakla birlikte durdurmaya yetecek güçte etki sağlayamadığı görülmüştür[1]. Kaçırılan, saldırıya uğrayan gemi sayısı ve deniz ticaret maliyetlerinin giderek artması ise gemi sahiplerinde ek güvenlik ihtiyacı oluşturmuştur [2, 25]. Yaşanan bu gelişmeler ışığında güvenlik algısı küresel çapta değişmiş ve deniz haydutluğuna karşı ek bir önlem olarak "Özel Deniz Güvenlik Şirketleri" (ÖDGŞ) ortaya çıkmıştır. Böylece büyük deniz alanlarına yayılan deniz haydutluğu saldırılarına karşı özel deniz güvenlik şirketleri tarafından ticari gemilere Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personeli (SÖGGP) konuşlandırılmaya başlanmıştır. Başta uluslararası örgütlerce ve ülkelerce gemilerde silahlı personel bulundurulmasına karşı çıkılsa da devletlerin hüküm yetkisinden uzak

deniz alanlardaki gemilerin özel güvenlik şirketlerince korunması devletler üzerindeki yükleri azaltırken gemi sahiplerinin de güvenlik ihtiyacını karşılamıştır [3, 4].

Özel Deniz Güvenlik Şirketi (Private Maritime Security Company - PMSC) kavramı deniz alanlarında güvenlik hizmeti vermeye yoğunlaşmış ve özel güvenlik şirketlerinin alt kümesinde yer alan şirketleri tanımlamaktadır. Özel güvenlik şirketleri (private security company) şeklinde tanımlanan şirketler ise, silahlı ya da silahsız şekilde, çeşitli alanlarda özel güvenlik ve koruma faaliyetlerinin genel kolluktan farklı olarak kendi özel yasalarıyla gerçekleştiren kuruluşlardır [5]. Özel deniz güvenlik şirketlerinin çalışma alanları olan farklı devlet karasuları ya da açık deniz alanları göz önünde bulundurulduğunda, mevcut özel güvenlik yasalarının olmadığı ya da bu yasaların uygulanabilir olmadığı görülmektedir. Bu nedenle ticari gemilerde ÖDGŞ hizmetlerinden yararlanılması ve gemi bünyesinde SÖGGP bulundurulmasına yönelik uluslararası düzenlemeler oluşturulmuştur. Ancak bu düzenlemelerin yasal anlamda bir bağlayıcılığı olmamış ve ÖDGŞ hizmetlerine dair yasaların geliştirilmesi bayrak devletlerine bırakılmıştır. Bu nedenle uluslararası alanlarda ÖDGŞ hizmetlerine dair görülen kurallar yumuşak hukuk kapsamında bağlayıcılığı olmayan araçlar şeklinde ortaya çıkmıştır [6]. Bunun ardından ABD, Almanya, İspanya, İngiltere gibi ülkeler gemilerde SÖGGP kullanımını kabul ederek bu uygulamayı ülke yasalarına dâhil etmişlerdir. Durum Türkiye açısından değerlendirildiğindeyse bu konuya ilişkin düzenlemeler konusunda diğer ülkelere göre geride kaldığı görülmektedir. Nitekim Türk yasalarında ticari gemilerin bünyelerinde ÖDGŞ'lere bağlı SÖGGP bulundurulmasına dair bir düzenleme bulunmadığı görülmektedir. Bu durum Türk bayraklı gemileri

SÖGGP kullanımına bağlı yaşanabilecek olumsuzluklara açık bırakmakla birlikte, gemi sahiplerini ek güvenlik önlemleri ile hukuksal belirsizlik arasında bir tercih yapmaya zorlamıştır. Literatürde sıkça bahsedilen SÖGGP kullanımının denizlerdeki şiddeti arttırması ve özellikle denetimsiz SÖGGP'lerin gemiadamlarını daha büyük tehlikeye sokması konusu da burada gündeme gelmiştir. Bu nedenle hali hazırda deniz haydutluğu tehlikesiyle karşı karşıya olan gemiadamlarının Türk ticaret gemilerinde, ülke denetiminden uzak SÖGGP'ler ile çalışmasının nasıl bir etki yarattığı sorusu araştırılmak istenmiştir.

## **2. Literatür Taraması**

Ulusal literatürde deniz haydutluğu konusunun sıkça işlendiği ancak özel deniz güvenlik şirketlerine dair detaylı araştırmaların kısıtlı kaldığı görülmüştür. Bu nedenle deniz haydutluğu ana konusu altında bir bölüm olarak ÖDGŞ konusunun işlendiği araştırmalar literatür taramasına dahil edilmemiştir. Uluslararası literatürde ise özel deniz güvenlik şirketlerinin farklı boyutlardan incelendiği görülmektedir.

Berndtsson ve Østensen (2015), Danimarka, Norveç ve İsveç örnekleri üzerinden giderek İskandinav ülkelerinin özel deniz güvenliğine bakış açısını incelemişlerdir. Bu incelemeyi devletlerin güç kullanma yetkisini devretmesi ve güvenliğin dış kaynaklar ile sağlanması sonucu oluşabilecek aşırı güç kullanımı gibi olumsuzların üzerinde durarak geliştirmişlerdir. Buna ek olarak İskandinav ülkelerinin özel güvenlik politikaları ile özel deniz güvenlik konusunda izledikleri tutumları karşılaştırarak ÖDGŞ yasaları konusunda atılan adımlar araştırma kapsamında görülmektedir [7]. Bürgin (2014) ise, İspanya'nın deniz haydutluğu mücadelesini ve ÖDGŞ konusunda izlediği özgün yöntemin yasal dayanaklarını inceleyerek, ticari gemilerde SÖGGP bulunması konusu üzerinde durmuştur.

Çalışmada özellikle gemi sahiplerinden gelen SÖGGP kullanımı talepleri üzerinde de durulmuştur [8]. Yapılan çalışmaların bir kısmı bu açıdan ülkelerin ÖDGŞ tutumlarına ve yasalarına odaklanmıştır. Struwe (2012) tarafından yapılan çalışmada ise, ÖDGŞ'lerin verdikleri hizmetler incelenerek gemi sahiplerine sunulan güvenlik önlemleri tartışılmış ve özel deniz güvenliğinin deniz haydutluğuna karşı mücadelede bulunduğu yer araştırılmıştır. Buna göre özel deniz güvenliğinin etkililiği sorgulanmış ve deniz haydutluğuna karşı uzun süreli bir çözüm olmadığı ifade edilmiştir [9]. Yapılan detaylı tarama sonucu ÖDGŞ konusunda uluslararası literatürde tartışılan konulardan bazıları Tablo 1'de verilmektedir.

Genel olarak bakıldığında ise özel deniz güvenliği literatürünün ÖDGŞ teknik yapısına ya da deniz haydutluğuna karşı verilen mücadeleye odaklandığı [10, 11, 12] ülke bazında karşılaştırmalarla ÖDGŞ yasalarının tartışıldığı [13, 14, 15] veya sorunun uluslararası boyutunun araştırıldığı [3, 16, 1] çalışmalar şeklinde geliştiği görülmektedir. Bununla birlikte çeşitli çalışmalarda gemi sahiplerinden taleplerden bahsedilmekle birlikte ÖDGŞ konusunun gemi sahipleri ya da gemiadamları açısından değerlendirildiği bir çalışma bulunmamaktadır. Ayrıca SÖGGP hizmetinin artmasıyla birlikte zaten deniz haydutluğu nedeniyle tehlikede olan gemiadamlarının daha da tehlikede kalacağı ifade edilmektedir. Ancak bu görüş şimdiye kadar herhangi bir kanıtla desteklenmemiş olmakla birlikte SÖGGP ile doğrudan aynı gemide çalışan gemiadamlarının bu uygulamaya bakış açılarına dair de bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu nedenle çalışmada, literatürde tartışılan konular üzerinden bir anket geliştirilerek, gemiadamlarının ÖDGŞ konusuna bakış açılarının tespit edilmesi amaçlanmıştır.

**Tablo 1.** Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinin Uluslararası Literatüre Yansıması

Kaynak Çalışmalar	Değişkenler	Savunmaya yönelik yapı	Güç kullanımını -Aşırı güç kullanımını	İnsan haklarının gözetilmesi	Müşteri odaklı yapı	ÖDĞŞ yasaları/regülasyonları	BMP 4 ile uyum	Dış kaynak kullanımını Güç kullanımının özelleşmesi	Şiddetin ve tehlikenin artması	ÖDĞŞ etkililiği	Raporlama eksikliği	Gemi kaptanının yetkisi	Silahların kontrolü	Davranış kuralları	Olay yerinde koruma	Denizcilik endüstrisinden gelen ÖDĞŞ talepleri
Berndtsson ve Østensen 2015 [7]		x	x		x	x	x	x	x	x	x		x			x
Bürgin 2014 [8]		x	x		x			x			x	x	x			x
Bürgin ve Schneider 2015 [13]	x	x			x					x	x			x	x	x
Coito 2013 [16]	x	x	x	x		x	x	x	x					x	x	
Cusumano ve Ruzza 2015 [15]	x	x			x	x	x	x	x			x	x			x
Fitzsimmons 2013 [1]	x	x		x		x			x	x					x	
Liss 2015 [3]		x			x					x	x		x			
Mahard 2014 [14]		x	x	x	x	x			x		x	x	x	x	x	
Nevers 2015 [19]	x	x	x		x			x	x	x	x	x	x			x
Petrig 2013 [11]	x	x	x			x					x	x		x	x	
Pizor 2012 [12]	x	x	x			x			x	x			x			
Spearin 2014 [10]	x	x		x	x	x			x	x		x			x	
Struwe 2012 [9]			x			x				x	x	x	x	x		x

### 3. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada deniz haydutluğu önlemlerinden biri olan ÖDĞŞ hizmetlerinden biri olan SÖGGP uygulamasının Türk gemiadamları tarafından incelenmesi ve Türk gemiadamlarının bu konuya karşı olan bakış açılarının ortaya konulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda deniz haydutluğuna karşı önlem olarak ÖDĞŞ'ler tarafından ticari gemilere konuşlandırılan SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş ve bulunmamış Türk gemiadamları arasındaki algı farklılığının incelenmesi hedeflenmiştir. Özel deniz güvenlik şirketleri konusunda öne çıkan endişelerin Türk gemiadamlarına ne ölçüde yansıdığı, Türk gemiadamlarının özel deniz güvenliğini ne derece güvenli ve etkili bulduğu araştırma kapsamında tartışılmıştır. Son olarak SÖGGP ile aynı

gemide bulunmuş Türk gemiadamlarının yaşadıkları tecrübeler sorgulanmış ve gemilerde SÖGGP bulunmasının yaratabileceği olumsuzlukların ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.

### 4. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmanın yöntemi; veri toplama aracı, örneklem ve kısıtlar olmak üzere üç bölümde incelenmektedir.

#### 4.1. Veri Toplama Aracı

Bu çalışmada veri toplama aracı olarak; özel deniz güvenlik şirketleri ve silahlı özel gemi güvenlik personeli konularının gemiadamlarına yansıyan boyutlarını içerdiği düşünülen değişkenlerin bulunduğu "ÖDĞŞ ile ilgili genel algı" ve "profil bilgisi" olmak üzere iki bölümden oluşan bir veri toplama aracı kullanılmıştır.

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

Sürecin ilk aşamasında, araştırmanın amacı doğrultusunda belirlenen “Deniz haydutluğuna karşı neden ÖDGŞ kullanımı tercih ediliyor?”, “Türk gemiadamlarının ÖDGŞ'lere bakış açısı nasıldır?”, “SÖGGP ile çalışmış ve çalışmamış gemiadamları arasında bir algı farklılığı var mıdır?”, “SÖGGP ile çalışmış gemiadamlarının tecrübeleri ne yönde olmuştur?” araştırma soruları kullanılarak madde havuzu oluşturulmuştur. Alt soruların listelenmesi sırasında, yapılan kapsamlı literatür taraması sonucunda elde edilen başlıklar kullanılmıştır. Literatürde ÖDGŞ kullanımıyla ilgili devamlı tartışılan ve uluslararası yumuşak hukukta sürekli tekrarlanan konuların tespit edilmesiyle alt araştırma soruları tespit edilmiştir.

İkinci adımda, ÖDGŞ kullanımında öne çıkan faktörlerin Türk gemiadamları tarafından nasıl algılandığını incelemek adına anket ifadeleri oluşturulmuştur. Oluşturulan ifade havuzundan, araştırma sorularının cevaplanmasına yardımcı olmayacak ve gemiadamları tarafından algılanması mümkün olmayan olgulara ait ifadeler elenmiştir. Bu aşamada anket geliştirme sürecinin kolaylaştırılması adına, deniz güvenliği, özel güvenlik ve özel askeri şirketler konusu üzerine gerçekleştirilmiş ve veri toplama yöntemi olarak anket formu kullanılmış çalışmalar incelenmiştir. Bu çalışmalarda kullanılan anket formları, ölçülmeye çalışılan değerlere uyarlanarak referans olarak kullanılmıştır. Kullanılan

ifadelerin yapıları ve ölçmeye çalıştığı değerlerin mevcut araştırma ile benzer yapıda olması, oluşturulacak ölçeğin hazırlanmasında kolaylık sağlamıştır.

Bu kapsamda, Schaub ve Franke'nin (2010) anket yöntemini kullanarak özel anlaşmalı askeri personel üzerine yaptığı çalışma, “Bu personelin kişisel özellikleri, motivasyonları nelerdir?”, “Geleneksel askeri personel ile aralarındaki ilişki nasıldır?” ve “Geleneksel askeri personelin özel anlaşması askeri personele bakış açısı nasıldır?” sorularını cevaplamayı hedeflemektedir. Çalışmanın örneklemini asker personel ve özel askeri personelden oluşmaktadır [21]. Çalışmadaki özel askeri personelin özelliklerinin sorgulandığı ifadelerle birlikte geleneksel askeri personelin özel askeri personeli nasıl algıladığına dair olan ifadelerden yararlanılmıştır.

Cotton ve diğerleri (2010) tarafından, ABD adına Irak'ta operasyon yürüten silahlı özel askeri personel hakkındaki araştırma, madde havuzunu oluşturacak ifadelerin yazımında kaynak olarak kullanılmıştır. Bu çalışmanın örneklemini ABD Dışişleri Bakanlığı personeli ve askeri personelden oluşturmaktadır. Çalışmada örneklemin Irak'ta görev yapmış özel askeri personel ile yaşadığı tecrübeleri tespit etmeye yönelik ifadeler içeren bir anket kullanılmıştır [22]. Türk gemiadamlarının SÖGGP ile yaşadığı tecrübelerle ilgili ifadeler oluşturulurken bu çalışmadan faydalanılmıştır.

UNDP (2009) kapsamında gerçekleştirilen “Hırvatistan vatandaşlarının emniyet ve güvenlik algıları” isimli çalışmanın araştırma soruları, vatandaşların emniyet ve güvenlik algılarını, polis davranışlarına bakış açılarını ve polisin vatandaşı korumasındaki etkisinin halk tarafından nasıl algılandığını ölçmektedir. UNDP (2009) tarafından yürütülen çalışma ile mevcut araştırmanın ölçmek istediği değerlerin benzerlik göstermesinden dolayı, çalışmadaki

polisin vatandaşı korumasındaki etkinliği algısı ve polise yönelik güven algısı Türk gemiadamları ve SÖGGP'ye uygun şekilde uyarlanarak anketin ifadelerini oluşturmada kaynak olarak kullanılmıştır [23].

Zogo (2009) tarafından Trakya Bölgesi'nde faaliyet gösteren özel güvenlik şirketleri ve bu hizmeti alan kurumların birbirlerine bakış açılarının ve memnuniyetlerinin belirlenmesi adına yapılan çalışmada anket yoluyla tanımlayıcı veri analizi yöntemi izlenmiştir [24]. Mevcut araştırmada ölçülmek istenen değerlerin Zogo'nun (2009) çalışmasıyla benzerlik göstermesinden dolayı, ÖDGŞ ile ilgili memnuniyet ve gemiadamlarının ÖDGŞ'ye bakış açılarını ölçmek için oluşturulan ifadelerde bu kaynaktan faydalanılmıştır.

Oluşturulan anket formu ifade havuzundan anlaşılmasında güçlük çekilecek ve gemiadamları tarafından yanıtlanamayacak ifadeler elenerek anket formunda kullanılacak başlıca ifadeler tespit edilmiş ve taslak anket formu geliştirilmiştir. Oluşturulan taslak anket formu, sunuş yazısı, profil bilgisi ve genel algısı ÖDGŞ ile ilgili genel algısı olmak üzere iki bölüm içermektedir. Birinci bölümde SÖGGP ile çalışmış ya da çalışmamış farketmezsiniz ankete katılan cevaplayıcıların demografik özelliklerini ve ÖDGŞ'ye karşı bakış açılarını ölçen ifadeler bulunmaktadır. Taslak anket formunun ikinci bölümü ÖDGŞ ile ilgili genel algıyı ölçmeye yönelik ifadelerle yer verilmiştir. İkinci bölümde kullanılan ifadeler kapalı uçlu sorulardır. Kapalı uçlu sorulara aranan yanıtlar anket formunda dereceleme yöntemine göre verilmiştir. İkinci bölümde, daha çok tutum gibi psikolojik özelliği ve belirli bir konudaki görüşü ortaya çıkarmada kullanılan likert tipi derecelendirme ölçeğinde cevapları aranan ifadelerle yer verilmiştir. Kullanılan likert ölçeği, "1:Hiç Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum" şeklinde olmak üzere beş

ölçek noktasından oluşmaktadır.

Taslak anket formunun oluşturulmasıyla, formun kapsam ve geçerlilik açısından değerlendirilmesi adına uzman görüşüne başvurulmuştur. Bu amaçla Dokuz Eylül Üniversitesi (DEÜ), Denizcilik Fakültesi'nde (DF) görevli olan beş öğretim üyesinin görüşleri alınmıştır. Uzmanlardan ankette bulunan ifadelerin uygunluğunu ve geçerliliğini değerlendirilmeleri istenmiştir. Uzman değerlendirmesi sonucunda taslak anket formunun kuram ve kapsam olarak uygun olduğu ifade edilmiştir. Buna ek olarak taslak anket formunda varsayım ya da belirsizlik içeren ifadeler uzmanlar tarafından tespit edilmiştir. Uzmanların çoğunun üzerinde durduğu belirli ifadeler anket formundan çıkarılmış ve ek ifadeler eklenerek varsayım içeren ifadelerin önüne geçilmiştir.

Çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğini gözleme dayalı sonuçlarla test etmek amacıyla bir pilot çalışma yapılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda, pilot çalışması için; DEÜ-DF Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü son sınıf öğrencileri seçilmiş ve cevaplayıcı sayısının 44'e ulaşması ile pilot çalışmanın veri toplama aşaması sonlandırılmıştır. Seçilen grubun örneklem ile yakından ilişki göstermesi, ön uygulama çalışmasından geçerli ve güvenilir sonuçlar elde etme olasılığını arttırmıştır. Pilot çalışmadan elde edilen geçerlilik ve güvenilirlik çalışmaları ışığında, ikinci bölümden bir ifade çıkarılmıştır. Anket formunun biçim ve içerik yönünden değerlendirilmesinden sonra forma son hali verilmiştir.

#### 4.2. Örneklem

Çalışmanın evreni, Türk uzakyol yeterliliğine sahip gemiadamlarıdır. Yapılan incelemelerde Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı gemilerde aktif olarak çalışan uzakyol yeterliliğine sahip gemiadamlarının tam sayısına ulaşılamamıştır. Buna ek bu Türk uzakyol yeterliliğine sahip



gemiadamlarından kaçının deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede sefer yaptığı ya da yapacağı da net olarak görülememektedir. Bu aşamada Sertkaya (2015) tarafından verilen Türk uzakyol yeterliliğine sahip aktif tahmini gemiadamı sayısı (10.000), UDHB, (2016) tarafından verilen yüksek riskli bölgeden yıllık geçiş yapan Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı gemi sayısı (500) ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) (2016) tarafından öngörülen Türk gemilerinin ÖDĞŞ hizmetlerinden yararlanma oranı (%25) kabulleri araştırmada ortalama değerler şeklinde kullanılmıştır [17, 18]. Bu nedenle evreni temsil gücü yüksek örnek kütleli belirlemek amacıyla yargısal örnekleme metodunun kullanılmasına karar verilmiştir. Yargısal örnekleme yöntemi kullanılarak en az üniversite mezunu ve uzakyol yeterliliğine sahip gemiadamlarına ulaşılması, deniz haydutluğu bölgesinde sefer yapmış veya gelecekte sefer yapabilecek, doğrudan SÖGGP ile temas halinde bulunmuş kitleye ulaşılmasını kolaylaştırmış ve kitle içinden seçilen örneklemin temsilci olma niteliğinin arttırmıştır.

Anket formları, öncelikle internet ortamından belirli üniversitelerin denizcilik fakülteleri mezunlarına ulaştırılmıştır. Buna ek olarak gemilerde aktif olarak çalışan ve internet erişimi bulunmayan gemiadamlarına ulaşmak için denizcilik firmaları ile irtibata geçilmiştir. Türk denizcilik sektöründe önde gelen, gemi sahibi ve işletmecisi firmaların ilgili bölümlerinden alınan yardımlar ile anket formu ilgili gemiadamlarına ulaştırılmıştır. Katılımcılardan gelen geri dönüşler günlük olarak kontrol edilmiş ve gruplar arası homojenliğin sağlanması adına, yargısal örnekleme kriterleri dikkate alınarak, elden

birakma ve e-posta yöntemleri ile belirtilen gruplara erişimi olmayan gemiadamlarına anket formu gönderilmiştir. 139 katılımcıdan geri dönüş alınmasıyla uygulama aşaması sonlandırılmıştır. Anketler üzerinde yapılan kontroller neticesinde, 139 anketten 14'ünün aşırı miktarda eksik bilgi içerdiği tespit edilmiş ve analizlerde kullanılması uygun görülmemiştir. Örneklem büyüklüğü hesaplanırken nitel değişken normal yaklaşım örneklem büyüklüğü saptama formülü kullanılmıştır.

$$\text{Formül} \quad n = \frac{N \cdot P \cdot Q \cdot Z\alpha^2}{(N-1) \cdot d^2} \quad [1]$$

N: evren birim sayısı, n: örneklem büyüklüğü, P: evrendeki X'in gözlenme oranı, Q: (1-P), X'in gözlenmeme oranı, Z $\alpha$ :  $\alpha$ =0,05,  $\alpha$ =0,01 ve  $\alpha$ =0,001 için sırasıyla 1,96, 2,58 ve 3,28 değerleri ve d: örneklem hatası olarak verilmektedir. Tüm koşullar dikkate alındığında, analizlerde kullanılan 125 anket, p= evrende SÖGGP ile çalışan uzakyol zabıt oranı 0,5 ve  $\alpha$  = 0,05 için % 8,71 örnekleme hatası ile 10.000 kişilik evreni temsil etmektedir. Deniz haydutluğu bölgesinden geçiş yapan 500 geminin 125'inin ÖDĞŞ hizmetinden faydalandığı ve her gemide ortalama dört uzakyol vardiya zabiti ve üç uzakyol mühendisi olduğu kabulünden evrendeki SÖGGP ile çalışan uzakyol zabıt oranı, p= 0,087 olarak tahmin edilmektedir. Tüm bu bilgiler ışığında, SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş 66 gemi adamının p= %8,7 ve  $\alpha$  = 0,05 için 10.000 kişilik evreni % 6,14 hata ile temsil ettiği söylenebilir. Örneklem yöntemi ve tecrübe sayısı göz önünde bulundurulduğunda bu sayının gerçekleştirilecek analizler açısından yeterli olduğu kanısına varılmıştır. Söz konusu katılımcıların temel profil bilgileri Tablo 2'de ifade edilmektedir.

**Tablo 2. Gemiadamlarının Temel Profil Bilgileri**

Sayı (n)	Ortalama Yaş (yıl)	Ortalama Deniz Tecrübesi (ay)	SÖGGP ile aynı gemide bulunma durumu		Katılımcıların toplam ÖDĞŞ tecrübesi
			Bulunmuş	Bulunmamış	
125	30,68	48,50	66	59	247*

\* SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş gemiadamı sayısı 66 olmasına rağmen aynı kişilerin farklı zamanlarda farklı gemilerle birden fazla kez SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş olmaları nedeniyle örneklem 247 seferlik tecrübeyi göstermektedir.

### 4.3. Kısıtlar

Yapılan araştırmanın en önemli kısıtı; evreni oluşturan kütle içerisinde deniz haydutluğu bölgesinde seyir yapan gemiadamlarının sayısının bilinmemesidir. Buna bağlı olarak evrende silahlı özel gemi güvenlik personeliyle tecrübe yaşamış gemiadamı sayısı da tespit edilememektedir. Bu çerçevede; ana kütleyle temsil ettiği düşünülen ve yargısal örneklem yöntemiyle belirlenmiş olan gemiadamlarından geri dönüş alınmaya çalışılmıştır. Dolayısıyla analizler ve araştırma bulguları verilerin toplandığı örneklem grubuyla sınırlıdır. Söz konusu geri dönüş sayısı, gerekli analizlerin yapılabilmesi için yeterli olmasına rağmen, kullanılabilir anket sayısının daha yüksek olması çalışmanın güvenilirliğini artıracaktır. Buna ek olarak literatürde özel deniz güvenlik şirketlerinin gemiadamlarına yansıyan boyutunu inceleyen bir çalışma bulunmaması sonuçların doğrudan karşılaştırılabileceği bir uygulama olmaması anlamına gelmektedir. Bu nedenle bu kısıtlılığın etkisini en aza indirmek için derinlemesine literatür taraması ve içerik analizi yöntemine gidilmiş ve elde edilen sonuçlar literatürdeki uygulamaya dayanmayan varsayımsal görüşler ile karşılaştırılmıştır. Bununla birlikte ÖDGŞ'lerin hizmet verdiği alanların devletlerin yetki alanlarının dışında olması farklı kısıtları da beraberinde getirmiştir. Yaşanabilecek olası kazalar ve olumsuzlukların raporlanmaması veya tespit edilememesi bu kısıtlardan biri olarak değerlendirilmiştir. Oluşturulan anket formuyla SÖGGP ile doğrudan iletişimde bulunmuş personelin yaşadığı tecrübelerin elde edileceği düşünülse de gemiadamlarının kişisel endişelerden dolayı olumsuz tecrübeleri bildirmekten kaçınabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Sözü edilen kısıtların bu tür çalışmalar için genel bir kısıt olduğu açıktır. Gemiadamlarının SÖGGP ile aynı gemide bulunduğu zaman araştırma

kapsamına dâhil edilmemiştir. Söz konusu saha araştırması, 18 Aralık 2015 - 5 Şubat 2016 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

## 5. Verilerin Analizi ve Bulgular

Araştırmanın güvenilirlik analizi, frekans tabloları, tanımlayıcı istatistik ve bağımsız t-testleri SPSS 21 paket programından faydalanılarak gerçekleştirilmiştir.

### 5.1. Güvenilirlik Analizi

Araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilirlik analizleri için farklı yöntemler kullanılmıştır. (25 adet değişken içeren) Genel ÖDGŞ algısı ölçeğine ilişkin güvenilirlik katsayıları; iç tutarlılık katsayısı  $\alpha$ : 0,807, Guttman: 0,880, Spearman-Brown: 0,757 olarak tespit edilmiştir. Ölçeğe ait güvenilirlik katsayıları ( $\alpha > 0,7$  olmalı) sosyal bilimler için kabul edilir düzeydedir. Araştırma kullanılan ölçeğin bu kabulden yüksek oluşu ( $\alpha=0,807$ ), araştırmada yapılan ölçmenin tutarlı sonuçlar vereceği beklentisini güçlendirmektedir.

### 5.2. Katılımcıların Özellikleri

Ankette yer alan ifadeleri yanıtlayan katılımcıların gemide çalıştıkları pozisyonları, ağırlıklı olarak çalıştıkları gemi tipi ve bölümleri Tablo 3'te gösterilmektedir. Tablo 3'te de görüldüğü gibi, anketi yanıtlayanların ağırlıklı olarak çalıştıkları gemi tipi % 53,6 ile (n=67) tanker; % 38,4'lük (n=48) dilim ile de dökme yük gemiler olarak görülmektedir. Bununla birlikte katılımcıların % 68'i (n=85) gemilerin güverte bölümünde görev aldığı, % 32'sinin ise (n=40) makine bölümlerinde görev yaptığı görülmektedir. Gemi tipini ve çalıştığı bölümü belirtmeyen gemiadamı bulunmamaktadır. Ayrıca söz konusu gemiadamlarının % 16,7'si (n=21) kaptan ve % 4'ü (n=5) başmühendis olmak üzere uzakyol yeterliliğine sahip zabitanlardan oluştuğu görülmektedir.

Anket formunun birinci bölümünde sadece SÖGGP ile çalışmış gemiadamları



**Tablo 3.** Katılımcı Gemiadamlarının Demografik Özellikleri

Gemideki Pozisyonu	ÖDGŞ ile çalışmış		ÖDGŞ ile çalışmamış		Toplam	
	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
• Kaptan	16	24,2	5	8,5	21	16,7
• Baş Mühendis	5	7,6	-	-	5	4
• Güverte Zabiti	31	46,9	36	61,1	67	53,6
• Makine Zabiti	14	21,2	18	30,5	32	25,6
<b>Toplam</b>	<b>66</b>	<b>100</b>	<b>59</b>	<b>100</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
Ağırlıklı Çalışılan Gemi Tipi	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
• Dökme Yük	31	47	17	28,9	48	38,4
• Konteyner	-	-	8	13,5	8	6,4
• Ro-ro	-	-	1	1,7	1	0,8
• Tanker	35	53	32	54,2	67	53,6
• Yolcu gemisi	-	-	1	1,7	1	0,8
<b>Toplam</b>	<b>66</b>	<b>100</b>	<b>59</b>	<b>100</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
Bölüm	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%	n	Yüzde,%
• Güverte	47	71,2	38	64,4	85	68
• Makine	19	28,8	21	35,6	40	32
<b>Toplam</b>	<b>66</b>	<b>100</b>	<b>59</b>	<b>100</b>	<b>125</b>	<b>100</b>

tarafından cevaplanması istenen özel deniz güvenlik şirketleri ile çalışılan bölgeler ve gemilerin bayraklarını inceleyen ifadeler yer almaktadır. Tablo 4'te ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının ÖDGŞ ile çalıştığı bölgeler ve gemilere ait veriler gösterilmiştir. Anket formunda Doğu Afrika Bölgesi; Afrika Boynuzu, Somali kıyıları ve Aden Körfezi olarak tanımlanmıştır. Aynı şekilde Güneydoğu Asya bölgesi; Güney Çin

Denizi ve Malakka Boğazı'na ait tecrübeleri göstermektedir.

Araştırmaya katılan 66 gemiadamı tarafından sağlanan veriler toplamda 247 tecrübelik bir veri oluşturmaktadır. Doğu Afrika bölgesinde SÖGGP ile çalışmış gemiadamlarının tecrübesi toplam tecrübenin % 86,3'ünü (n=213) oluşturmaktadır. Batı Afrika bölgesinde SÖGGP ile çalışmış gemiadamı sayısı ise

**Tablo 4.** Katılımcı Gemiadamlarının ÖDGŞ Tecrübelerinin Bölge ve Bayrak Frekansı

Bölgeler	n	Yüzde,%	Bayrak	n	Yüzde,%
Doğu Afrika	213	86,3	Türk	28	11,3
Batı Afrika	20	8,1	Malta	98	39,8
Güneydoğu Asya	10	4	Panama	17	6,9
Diğer	4	1,6	Liberya	10	4
			Marshall Adaları	25	10,1
			Belirtilmeyen	61	24,7
<b>Toplam Tecrübe*</b>	<b>247</b>	<b>100</b>	<b>Toplam Tecrübe*</b>	<b>247</b>	<b>100</b>

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

% 8,1'lik (n=20) dilime denk gelmektedir. SÖGGP ile çalışılan en fazla gemi bayrağının % 39,8 (n=98) ile Malta bayrağı olduğu görülmektedir. Türk bayrağı ise % 11,3'lük

bölümü (n=28) oluşturmaktadır. % 27,7'lik bölüm SÖGGP ile çalıştığı gemi bayrağını belirtmemiştir.

**Tablo 5. ÖDGŞ Algısı İfadelerine İlişkin Frekans Dağılımı ve Tanımlayıcı İstatistikler**

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

./..

**Tablo 5. ÖDGS Algısı İfadelerine İlişkin Frekans Dağılımı ve Tanımlayıcı İstatistikler (Cont')**

ÖDGS ile İlgili Genel Algı İfadeleri	ÖDGS ile Çalışmış			ÖDGS ile Çalışmamış			Toplam		
	n	Ort*	SS	n	Ort*	SS	n	Ort*	SS
SÖGGP deniz haydutlarına karşı gereğinden fazla güç kullanmaktadır.	66	2,24	1,124	59	2,52	1,104	125	2,37	1,119
Gemide silahlı personel olması beni rahatsız eder.	66	2,01	1,129	59	2,74	1,396	125	2,36	1,31
Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur.	66	2,08	1,281	59	2,1	1,213	125	2,09	1,244

\*5-aralıklı Likert ölçeği- 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Kesinlikle Katılıyorum

### 5.3. Değişkenlerin Frekans Dağılımı ve Tanımlayıcı İstatistikler

Anket formunun ikinci bölümünde yer alan ifadelerin tüm katılımcılar tarafından yanıtlanması istenmiştir. Bölüm, özel deniz güvenlik şirketi ile ilgili genel algıyı ölçmeye yönelik ifadeler içermektedir. 25 ifadeden oluşan ölçeğin, ortalama (ort.) ve standart sapma (SS) değerleri ortalama sıralamasına göre Tablo 5'te gösterilmiştir.

Cevaplayıcıların en fazla katılım (Ort=4,3) gösterdikleri ifade "Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih ederim." ifadesi olmuştur. ÖDGS ile çalışmış gemiadamlarının en fazla katılım gösterdiği ifade de aynı ifadedir (Ort=4,5). ÖDGS ile çalışmamış gemiadamlarının en yüksek katılım oranı (Ort=4,27) gösterdiği ifade ise "Özel deniz güvenlik şirketi tanımını duyunca aklıma silahlı koruma personeli gelir." ifadesi olmuştur. Cevaplayıcıların en düşük katılım (Ort=2,09) gösterdikleri ifade "Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur." ifadesi olmuştur. ÖDGS ile çalışmamış gemiadamları en düşük katılım gösterdiği ifade "Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur." iken (Ort=2,01), ÖDGS ile çalışmış personelin en düşük katılım oranı (Ort=2,01) gösterdiği ifade "Gemide silahlı personel olması beni rahatsız eder." olmuştur.

### 5.4. Hipotez Testleri

Ankette yer alan 25 ifadeye uygulanan analizler sonucunda aşağıdaki üç ana hipotez test edilmiştir:

- $H_1$ : Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.
- $H_2$ : Ağırlıklı olarak dökme yük tipi gemi ile tanker tipi gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.
- $H_3$ : Gemilerin güverte bölümünde çalışan Türk gemiadamları ile gemilerin makine bölümünde çalışan gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.

$H_1$ ,  $H_2$  ve  $H_3$  hipotezlerinin test edilmesi amacıyla anket formunun ikinci bölümünde yer alan ölçek şeklindeki değişkenler kullanılmıştır. Bu bağlamda,  $H_1$ ,  $H_2$ ,  $H_3$  hipotezlerinin test edilmesi amacıyla bağımsız gruplarda t-testi analizi gerçekleştirilmiştir.

T-testi sosyal bilimlerin birçok alanında; bağımsız iki grup arasında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını, incelenen bir değişken açısından bir gruba ait ortalama değerlerin öngörülen değerden farklı olup olmadığını test etmeyi amaçlayan bir analiz yöntemidir [20]. T-testi ile gruplar arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı ya da rastlantısal olduğunu tespit etmekte mümkün olmaktadır. Bununla

birlikte t-testi hesaplamalarında bağımsız iki grubun arasında varyans farkının olup olmadığına da dikkat edilmektedir [20]. Bu nedenle test grupları arasında Levene testi ile varyans eşitliği hesaplamaları gerçekleştirilmiştir.

Bu bilgiler ışığında gerçekleştirilen t-testi ile analiz edilen  $H_1$ ,  $H_2$  ve  $H_3$  hipotezleri iki bağımsız grup arasındaki, özel deniz güvenlik şirketi algısını ölçen, ölçek tipindeki (5-aralıklı Likert ölçeği-1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Kesinlikle Katılıyorum) değişkenlere verilen yanıtların ortalamaları arasındaki anlamlı farklılıklar üzerine kurulmuştur. Yürütülen araştırma çerçevesinde sıfır hipotezlerinin kabul ve reddedilmesi aşamasında anlamlılık düzeyi 0,05 olarak kabul edilmiştir. Bu anlamlılık düzeyi, analiz sonucunda bulunan ortalama değerlerin % 95 olasılıkla evrene ait ortalama değer aralığını temsil ettiğini göstermektedir. Analiz sonucunda elden edilen P değerine bağlı olarak, anlamlılık düzeyinin (Asymptotic Significance)  $P < 0,05$  olduğu durumlarda  $H_0$  hipotezi reddedilmiştir. Anlamlılık düzeyinin  $P > 0,05$  olduğu durumlar da ise  $H_0$  hipotezi kabul edilmiştir.

Bağımsız t-testi sonuçlarına göre; ÖDGŞ ile çalışmış ve ÖDGŞ ile çalışmamış Türk gemiadamlarının ÖDGŞ algıları açısından anlamlı farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu hipotezi ( $H_1$  hipotezi) desteklemek amacıyla toplam 25

ifade belirlenmiş ve karşılaştırmalar “ÖDGŞ ile çalışmış” ile “ÖDGŞ ile çalışmamış” arasında gerçekleştirilmiştir. Söz konusu gruplar arasında, anlamlı farklılık tespit edilmiş ve desteklenmiş ifadeler Tablo 6’da verilmektedir.

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

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

**Tablo 6.**  $H_1$  Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade No	Değişkenler	Gruplar	n	Ort.*	Levene (Sig.)	F	P (Sig.)
2	Gemide silahlı personel bulunmasından duyulan rahatsızlık	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,01	0,004	8,535	0,002
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,74			
8	SÖGGP’nin gemiyi koruma başarısı	ÖDGŞ ile çalışmış	66	3,94	0,819	0,53	0,006
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,46			
9	SÖGGP’nin gemi personelini koruma başarısı	ÖDGŞ ile çalışmış	66	3,82	0,790	0,71	0,045
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,47			
10	Deniz haydutluğu bölgesinde SÖGGP ile birlikte çalışma tercihi	ÖDGŞ ile çalışmış	66	4,50	0,148	2,11	0,009
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	4,07			

./..

Tablo 6. H<sub>1</sub> Hipotezini Destekleyen İfadeler (Cont')

İfade No	Değişkenler	Gruplar	n	Ort.*	Levene (Sig. )	F	p (Sig.)
12	ÖDGŞ'nin bağlı olduğu devleti temsil etmesi	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,21	0,736	0,11	0,018
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,73			
14	Beraber çalışılan SÖGGP'nin Türk asıllı olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,62	0,932	0,007	0,001
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,42			
17	SÖGGP'nin yasalar çerçevesinde hareket etmesi	ÖDGŞ ile çalışmış	66	3,95	0,071	3,32	0,003
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,42			
18	SÖGGP'nin kaptanın emrinde olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	4,18	0,128	2,34	0,015
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,68			
21	SÖGGP'nin silah kullanmasının tehlikeyi artırması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,18	0,057	3,68	0,037
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,66			
22	SÖGGP'nin bulunduğu gemide silahlı yaralanma ihtimali fazla olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,59	0,905	0,014	0,007
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,20			
24	SÖGGP'nin bulunduğu gemiye deniz haydutlarınca ateş açılma ihtimalinin daha yüksek olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	2,24	0,799	0,065	0,008
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	2,86			
25	SÖGGP'nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimalinin az olması	ÖDGŞ ile çalışmış	66	4,24	0,632	0,230	0,026
		ÖDGŞ ile çalışmamış	59	3,86			

\*5-aralıklı Likert ölçeği- 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Kesinlikle Katılıyorum

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

10 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,148) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p=0,009). Bu nedenle "Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, deniz

haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP bulunması tercihleri arasında anlamlı bir farklılık vardır." ifadesi kabul edilmiştir.

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

14 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,932) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen

anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir ( $p=0,001$ ). Bu nedenle “Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, beraber çalışacakları SÖGGP’nin Türk asıllı olması yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

17 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,071) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir ( $p=0,003$ ). Bu nedenle “Özel deniz güvenlik şirketi ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, SÖGGP’nin yasalar çerçevesinde hareket ettiği yönündeki algıları arasında bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

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

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

22 numaralı ifade için Levene testi

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

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

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

Bağımsız t-testi sonuçlarına göre; ağırlıklı olarak dökme yük tipi gemide çalışan Türk gemiadamları ile ağırlıklı olarak tanker tipi gemide çalışan Türk gemiadamlarının özel deniz güvenlik şirketi



algıları arasında anlamlı farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu hipotezi ( $H_2$  hipotezi) desteklemek amacıyla toplam 25 ifade belirlenmiş ve karşılaştırmalar “ağırlıklı olarak dökme yük tipi gemide çalışan” ile “ağırlıklı olarak tanker tipi gemide çalışan” Türk gemiadamları arasında gerçekleştirilmiştir. Söz konusu gruplar arasında, anlamlı farklılık tespit edilmiş ifadeler Tablo 7’de verilmektedir.

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

4 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,561) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir ( $p=0,035$ ). Bu nedenle “Dökme yük tipi gemi ile tanker tipi

gemilerde çalışan Türk gemiadamlarının, ÖDGŞ tarafından sağlanan güvenliği, bayrak devletinin sağladığından daha etkili olarak algılamaları arasında anlamlı bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

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

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

Bağımsız t-testi sonuçlarına göre; gemilerin güverte bölümünde çalışan

**Tablo 7.**  $H_2$  Hipotezini Destekleyen İfadeler

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

\*5-aralıklı Likert ölçeği- 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Kesinlikle Katılıyorum

gemiadamları ile gemilerin makine bölümünde çalışan gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Söz konusu hipotezi (H3 hipotezi) desteklemek amacıyla toplam 25 ifade belirlenmiş ve karşılaştırmalar “güverte” ile “makine” bölümlerinde çalışan gemiadamları arasında gerçekleştirilmiştir. Söz konusu gruplar arasında, anlamlı farklılık tespit edilmiş ifadeler Tablo 8’de verilmiştir.

7 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,339) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p=0,006). Bu nedenle “Gemilerin güverte departmanında çalışan Türk gemiadamları ile gemilerin makine departmanında çalışan gemiadamlarının ÖDGŞ’lerin yaygınlaşmasının deniz haydutluğunu azalttığı yönündeki algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

8 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,225) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu

görülmektedir (p=0,013). Bu nedenle “Gemilerin güverte departmanında çalışan Türk gemiadamları ile gemilerin makine departmanında çalışan gemiadamlarının SÖGGP’nin gemiyi korumadaki başarısı algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

10 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,814) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p=0,041). Bu nedenle “Gemilerin güverte departmanında çalışan Türk gemiadamları ile gemilerin makine departmanında çalışan gemiadamlarının deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP bulunması tercihleri arasında anlamlı bir farklılık vardır.” ifadesi kabul edilmiştir.

18 numaralı ifade için Levene testi anlamlılık düzeyinin (sig.) 0,05 değerinin üzerinde olduğu (0,817) ve bu iki grubun varyanslarının denk olduğu tespit edilmiştir. Varyansların denk olması durumunda t-testi anlamlılık düzeyinin kabul edilen anlamlılık düzeyinden (0,05) küçük olduğu görülmektedir (p=0,007). Bu nedenle “Gemilerin güverte departmanında çalışan Türk gemiadamları ile gemilerin makine departmanında çalışan gemiadamlarının

**Tablo 8.**  $H_3$  Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade No	Değişkenler	Gruplar	n	Ort.*	Levene (Sig.)	F	p (Sig.)
7	ÖDGŞ’lerinin yaygınlaşmasının deniz haydutluğunu azaltması	Güverte	85	3,39	0,339	0,92	0,006
		Makine	40	2,75			
8	SÖGGP’nin gemiyi koruma başarısı	Güverte	85	3,87	0,255	1,30	0,013
		Makine	40	3,38			
10	Deniz haydutluğu bölgesinde SÖGGP ile birlikte çalışma tercihi	Güverte	85	4,41	0,814	0,05	0,041
		Makine	40	4,05			
18	SÖGGP’nin kaptanın emrinde olması	Güverte	85	4,14	0,817	0,54	0,007
		Makine	40	3,52			

\*5-aralıklı Likert ölçeği- 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Kesinlikle Katılıyorum

SÖGGP'nin kaptanın emrinde olması algıları arasında anlamlı bir farklılık vardır." ifadesi kabul edilmiştir.

## 6. Sonuçlar

ÖDGŞ üzerine yapılan literatür taraması bu şirketler tarafından sunulan SÖGGP uygulamasının en çok tercih edilen önlem olduğunu ortaya çıkarmıştır. Öyle ki, günümüz dünyasında, ÖDGŞ kavramı neredeyse SÖGGP uygulaması ile anılmaya başlamıştır. Ancak bu uygulamanın bir açıdan gemilerin silahlandırılması anlamına gelmesi, denizcilik sektöründe kaygıların oluşmasına neden olmuştur. ÖDGŞ'lerin denizcilik sektörüne hızlı girişi ve sundukları hizmet konusunda yasal dayanakların bulunmaması da bu endişelerin artmasına yol açmıştır. Bu endişeler genel olarak, gemilerin SÖGGP personeli ile konuşlandırılması sonucu denizlerde şiddetin artması, insan hakları ve yasa ihlallerinin artması, yetkilerin ve güç kullanma tekelinin özel kurumlara devredilmesi, silahların ülkeler arası dolaşımı ve bu uygulamanın deniz haydutluğunu bastırmadaki etkililiği konularında yoğunlaşmıştır. Tüm bu kaygılar özel deniz güvenliği konusunda olumsuz bir algının oluşmasına neden olmuştur. Buna rağmen ÖDGŞ'lerin Türk denizcilik şirketlerince tercih edildiği, Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı gemilerde deniz haydutluğuna karşı bir önlem olarak yer almaya devam ettiği görülmüştür.

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

Frekans analizlerinde en yüksek

ortalama değerine sahip değişken, "Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölgede seyir yaparken gemide SÖGGP olmasını tercih ederim." ifadesi olmuştur. SÖGGP ile çalışmış veya çalışmamış olsun her iki grup tarafından da bu ifadeye yüksek katılım gösterilmesi Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenliğini deniz haydutluğu saldırılarına karşı etkili bulduğunu göstermektedir. Daha sonraki yüksek katılımın gözlemlendiği diğer ifade ise literatürde de göze çarpan bir unsur olan ÖDGŞ'lerin SÖGGP hizmeti ile anılması konusunda görülmüştür. Gemiadamları "*Özel deniz güvenlik şirketi tanımını duyunca aklıma silahlı koruma personeli gelir.*" ifadesine yüksek katılım göstererek bu konudaki algıyı doğrulamışlardır. En düşük katılım gösterilen değişken ise "*Gemide SÖGGP varken başka güvenlik önlemi almaya gerek yoktur.*" ifadesi olmuştur. Bu bulgu, uluslararası örgütlerin devamlı üzerinde durduğu, ticari gemilerde SÖGGP kullanımının ancak tüm güvenlik önlemleri alındıktan sonra değerlendirilmesi görüşü ile örtüşmektedir. Bu açıdan Türk gemiadamlarının ÖDGŞ'leri ek bir önlem olarak gördüğü savunulabilir.

Literatürde devamlı olarak tartışılmış olan, SÖGGP'nin şiddeti ve tehlikeyi artırması konusunda da gemiadamlarından değerlendirme yapmaları istenmiştir. Bu kapsamda sunulan "*SÖGGP'nin bulunduğu gemide silahlı yaralanma ihtimali daha yüksektir*" "*SÖGGP'nin bulunduğu gemiye deniz haydutlarınca ateş açılma ihtimali daha yüksektir.*" "*SÖGGP'nin silah kullanması tehlikeyi arttırır.*" "*SÖGGP deniz haydutlarına karşı gereğinden fazla güç kullanmaktadır.*" ifadelerine Türk gemiadamlarının düşük katılım gösterdiği gözlemlenmiştir. Bu bulgu, gemiadamlarının "SÖGGP'nin şiddeti arttıracağı" konusundaki bakış açısının literatürde iddia edilenden daha farklı bir yapıda olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca bulgular çerçevesinde; gemiadamlarının deniz haydutluğu bölgesinde seyir yaparken

gemide SÖGGP olmasını tercih etmeleri, SÖGGP'nin gemiyi ve gemi personelini korumada başarılı olduğunu ifade etmeleri, SÖGGP'nin şiddeti arttıracığı ifadesini, gemiadamları açısından çürütmektedir.

Araştırmada, SÖGGP ile çalışmış ve çalışmamış Türk gemiadamlarının, özel deniz güvenlik şirketi algıları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Bulgular çerçevesinde SÖGGP ile aynı gemide bulunmuş personelin "*gemide silahlı personel bulunmasından duyduğu rahatsızlık*" oranının daha az olduğu ortaya koyulmuştur. Buna ek olarak "*SÖGGP'nin gemiyi ve gemi personelini korumadaki başarısı*" konusundaki ifadelerle ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamları daha yüksek katılım göstermiştir. Ayrıca "*SÖGGP'nin silah kullanmasının tehlikeyi, silahlı yaralanmayı ve şiddeti arttırması*" yönündeki ifadelerde de ÖDGŞ ile çalışmış gemiadamlarının daha düşük katılım oranına sahip olduğu gözlemlenmiştir. Bu bulgular SÖGGP ile aynı gemide bulunmanın gemiadamlarının güvenlik algısı açısından pozitif yönlü bir etki yarattığını göstermektedir. SÖGGP ile aynı gemide bulunmamış gemiadamlarının bu uygulamayı daha tehlikeli gördüğü ancak SÖGGP ile aynı gemide bulunduktan sonra bu konudaki görüşlerin olumlu bir şekilde değiştiği ortadadır.

Ayrıca SÖGGP ile çalışmış gemiadamları "*SÖGGP'nin kaptanın emrinde olması*" ve "*yasalar çerçevesinde hareket etmesi*" konularına SÖGGP ile çalışmayan gemiadamlarından daha olumlu yaklaşmışlardır. Bu durum SÖGGP ile çalışan gemiadamlarının, SÖGGP'nin uygulamaları konusunda daha net bir görüşe sahip olduğunu göstermektedir. Bu nedenle "*Deniz haydutluğu bölgesinde SÖGGP ile birlikte çalışma tercihi*" ve "*SÖGGP'nin bulunduğu geminin ele geçirilme ihtimalinin azalması*" yönündeki ifadeleri SÖGGP ile çalışmış gemiadamlarının daha yüksek oranda desteklemesi anlamlılık kazanmıştır. Anlamlı farklılık

tespit edilen ifadeler, SÖGGP ile çalışan gemiadamlarında, ÖDGŞ etkililiği algısının daha yüksek olduğunu göstermektedir. Bu açıdan bakıldığında, SÖGGP ile aynı gemide bulunmanın ve bu personelin operasyonlarını gerçekleştirmelerine şahit olmanın, gemiadamları algısı üzerinde olumlu bir etki yarattığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Tanker tipi gemilerin taşıdıkları yüklerin ve sahip oldukları prosedürlerin dökme yük tipi gemilerden emniyet açısından yoğun olması durumunun gemide silahlı personel bulunmasına etki edeceği düşünülmüştür. Nitekim literatürde SÖGGP'lerin deniz haydutları ile silahlı bir çatışmayı tetikleyebileceği ve bu durumun tanker tipi gemiler için yıkıcı sonuçları olacağı ifade edilmiştir. Buna ek olarak iki tip gemi arasındaki freeboard farklılıkları ve belirli deniz haydutluğu önlemlerinin tankerler açısından uygulama zorluklarına yol açması (gemi etrafına elektrikli tel döşenmesi gibi) düşünüldüğünde, ağırlıklı olarak tanker tipi gemide çalışan gemiadamları ile dökme yük tipi gemide çalışan gemiadamları arasında ÖDGŞ etkililiği ve tehlikenin artması konusunda anlamlı farklılıkların saptanacağı düşünülmüştür. Her ne kadar H<sub>2</sub> hipotezi desteklenmiş ve bu gruplar arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiş olsa da, bu farklılıklar ÖDGŞ etkililiği konusunda değildir. Bu nedenle yukarıda bahsedilen faktörlerin ve tanker tipi gemilerin deniz haydutluğuna karşı dezavantajının ÖDGŞ algısı konusundaki etkisinin sınırlı kaldığı ifade edilebilir.

Son olarak güverte ile makine bölümlerinde görev alan gemiadamlarının ÖDGŞ algıları arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Güverte bölümlerinde görev alan gemiadamları "*ÖDGŞ'lerin yaygınlaşmasının deniz haydutluğunu azaltması*", "*SÖGGP'nin gemiyi koruma başarısı*", "*Deniz haydutluğu bölgesinde SÖGGP ile birlikte çalışma tercihi*" ve "*SÖGGP'nin kaptanın*

*emrinde olması”* konularına konusuna makine departmanında görev alan gemiadamlarından daha çok katılım göstermişlerdir. Bahsi geçen bulgulara rağmen makine bölümünde görev alan gemiadamı sayısının sınırlı olması ve iki grup arası varyans farklılıklarının gözlemlenmesi, çıktıkların daha detaylı bir incelemesine izin vermemektedir.

Araştırmanın bulguları arasında ek bir çıkarım olarak, Türk bayraklı gemilerce SÖGGP uygulamasından yararlandığı ortaya koyulmuştur. Bu açıdan bakıldığında Türkiye, özel deniz güvenliği ile ilgili bir hareket planı belirlemede oldukça geç kalmıştır. Gelecek yıllarda yaşanabilecek güvenlik tehditlerine karşı gemilerin özel deniz güvenliği kullanma sıklıklarının artması ile özel güvenlik konusunda politikası olmayan ülkeler bu duruma hazırlıksız yakalanacaktır.

İleride gerçekleştirilecek çalışmalarda gemilere konuşlandırılan SÖGGP'nin milliyetinin üzerinde durulması, incelemelerin gemi bayraklarının ve ilgili ülke prosedürlerinin dikkate alınarak gerçekleştirilmesi bu çalışmada değinilemeyen noktalara ışık tutacaktır.

### **Kaynakça**

- [1] Fitzsimmons, S. (2013). Privatizing the struggle against Somali piracy. *Small Wars & Insurgencies*, 24(1), 84-102.
- [2] Liss, C. (2008). *Privatising the Fight Against Somali Pirates*. Perth: Murdoch University, Asia Research Centre Working Paper No: 152.
- [3] Liss, C. (2015). (Re) Establishing Control? Flag State Regulation of Antipiracy PMSCs. *Ocean Development & International Law*, 46(2), 84-97.
- [4] Tempest, M. (2012). *Legal Consideration For Private Naval Company Armed Anti-Piracy Escorts*. *Maritime Private Security Responses To Piracy, Terrorism And WaterBorne Security Risks in the 21st Century*. 86-98.
- [5] Dönmez, Ö. N. (2007). *Kamu Güvenliğinin Etkinliği Açısından Türkiye’de Özel Güvenlik ve Özel Dedektiflik*, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı
- [6] Williams, S., O. (2015). *Soft-Law Industry Guidelines Fostering Maritime Security Compliance*. The Corbett Centre for Maritime Policy Studies Defence Studies Department.
- [7] Berndtsson, J., and Østensen, Å. G. (2015). *The Scandinavian Approach to Private Maritime Security—A Regulatory Façade?*. *Ocean development & international law*, 46(2), 138-152.
- [8] Bürgin, A. C. (2014). *Spain’s Fight Against Maritime Piracy: The Legitimacy of Maritime Security Governance*. *Contemporary Security Policy*, 35(1), 96-115.
- [9] Struwe, L. B. (2012). *Private security companies (PSCs) as a piracy countermeasure*. *Studies in Conflict & Terrorism*, 35(7-8), 588-596.
- [10] Spearin, C. (2014). *Promising Privateers? Understanding the Constraints of Contemporary Private Security*. *Naval War College Review*, Spring 2014, 67(2), 97-116.
- [11] 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.
- [12] Pizor, B. E. (2012). *Lending an Invisible Hand to the Navy: Armed Guards as a Free Market Assistance to Defeating Piracy*. *Case W. Res. J. Int’l L.*, 45, 545.
- [13] Bürgin, A., and Schneider, P. (2015). *Regulation of private maritime security companies in Germany and Spain: A comparative study*. *Ocean development & international law*, 46(2), 123-137.

- [14] Mahard, S. P. (2014). Blackwater's New Battlefield: Toward a Regulatory Regime in the United States for Privately Armed Contractors Operating at Sea. *Vand. J. Transnat'l L.*, 47, 331.
- [15] Cusumano, E., and Ruzza, S. (2015). Contractors as a second best option: the Italian hybrid approach to maritime security. *Ocean development & international law*, 46(2), 111-122.
- [16] Coito, J. C. (2013). Pirates vs. private security: commercial shipping, the Montreux Document, and the battle for the Gulf of Aden. *Cal. L. Rev.*, 101, 173.
- [17] Sertkaya, Y. (2015). Vardiya Zabitliğinde Yeterlilik Kriterleri. *Deniz Ticareti Dergisi* Mayıs 2015, 6-11.
- [18] UDHB (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı). (2016). *Deniz Haydutluğunun Güncel İstatistik Veriler Işığında Farklı Yönlerden İncelenmesi ve Çözüm Önerileri. Maritime Security Interagency Coordination Workshop 21-24 Mart 2016*
- [19] Renée de Nevers, (2015). State interests and the problem of piracy: comparing US and UK approaches to maritime PMSCs. *Ocean Development & International Law*, 46(2), 153-166.
- [20] Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E., (2012). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı*. 7. Baskı. Sakarya Kitapevi.
- [21] Schaub Jr, G., and Franke, V. (2009). Contractors as Military Professionals?. *Parameters*, 39(4), 88-104.
- [22] Cotton, S. K., Petersohn, U., Dunigan, M., Burkhart, Q., Zander-Cotugno, M., O'Connell, E., and Webber, M. (2010). *Hired Guns: Views About Armed Contractors in Operation Iraqi Freedom*. Rand Corp Arlington Va National Security Research Div.
- [23] UNDP (United Nations Development Programme in the Republic of Croatia). (2009) "On Citizen Perception Of Safety And Security In The Republic Of Croatia"
- [24] Zogo, R., (2009). *Değişen Kamu Güvenliği Anlayışı: Özel Güvenlik Hizmeti Sunan ve Satın Alanlar Arasındaki Memnuniyet İlişkisi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Trakya Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü
- [25] Aydın, M., Gedik, N., Uğurlu, Ö. ve Yıldırım, U., (2016). Aden Körfezi'nde Yaşanan Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Dünya ve Türk Deniz Ticareti Üzerindeki Etkisi, *Journal of ETA Maritime Science*, 4(1), 61-71.