

**T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI**

**DENİZ HAYDUTLUĞU VE DENİZ HAYDUTLUĞUNUN
DENİZ SİGORTACILIĞINA ETKİSİ**

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

FATMA NUR SOYBAŖ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz Ticareti Genel M¼d¼rl¼ė¼

**DanıŖman
Emre DİNÇER, Uluslararası Denizcilik İliŖkileri Dairesi BaŖkanı
Kasım, 2014**

T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

DENİZ HAYDUTLUĞU VE DENİZ HAYDUTLUĞUNUN
DENİZ SİGORTACILIĞINA ETKİSİ

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

FATMA NUR SOYBAŞ, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz Ticareti Genel M¼d¼rl¼ė¼

DanıŐman

Emre DİNÇER, Uluslararası Denizcilik İlişkileri Dairesi Başkanı

Kasım, 2014

Görev Yaptığı Birim : Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
Tezin Teslim Edildiği Birim : Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Fatma Nur SOYBAŞ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi” başlıklı tez Bakanlık Sınav Kurulu tarafından kabul edilmiştir.

Kurul Başkanı

.....

Kurul Üyesi

.....

Kurul Üyesi

.....

Kurul Üyesi

.....

Kurul Üyesi

.....

Kurul Üyesi

.....

Kurul Üyesi

.....

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLolar	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
KISALTMALAR.....	vi
EK LİSTESİ.....	vii
TEZ HAKKINDA.....	viii
I-GİRİŞ	1
II-DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI, GEÇMİŞİ, GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU	3
2.1.Deniz Haydutluğunun Tarihsel Gelişimi ve Bu Süreç Boyunca İlişkili Suç Türleriyle Karşılaştırılması	3
2.1.1.Deniz Haydutluğu – Korsanlık.....	3
2.1.2.Deniz Haydutluğu – Geminin Müsadere Edilmesi.....	7
2.2.Deniz Haydutluğunun Farklı Kaynaklardaki Tanımları	8
2.2.1.Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	8
2.2.2.“IMO Tarafından Çıkarılan “Gemilere Karşı İşlenen Deniz Haydutluğu Ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulması Hakkında Uygulama Yönergesi” (IMO Resolution A.1025).....	9
2.2.3.Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA 1998)	10
2.2.4.Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)	12
3.Dünyada Deniz Haydutluğu Davalarına İlişkin Örnekler	12
III-DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TÜRLERİ, SEBEPLERİ VE YÜKSEK RİSKLİ BÖLGELER.....	14
3.1.Deniz Haydutluğunun Farklı Türleri.....	14
3.2.Deniz Haydutluğunun Temel Sebepleri	16
3.3.Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Saldırılarının Yoğun Olduğu Bölgeler (Yüksek Riskli Saha/Bölgeler)	17
3.3.1.Güney Doğu Asya ve Hindistan Yarımadası.....	17

3.3.2.Afrika ve Kızıl Deniz	21
3.3.3.Kızıl Deniz / Gine Körfezi / Somali / Arap Denizi /Hint Okyanusu.....	23
3.3.4.Orta ve Güney Amerika ile Karayipler	25
3.4.Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerine İlişkin İstatistikler	25
IV-DENİZ HAYDUTLUĞUNUN SONUÇLARI VE DENİZ SİGORTACILIĞINA ETKİLERİ	33
4.1.Deniz Haydutluğunun Sonuçları	33
4.1.1.Doğrudan Sonuçları.....	33
4.1.2.Dolaylı Sonuçları.....	34
4.1.2.1.Güvenlik masrafları	34
4.1.2.2.Ticaret Yollarının Değişmesi.....	35
4.1.2.3.Sigorta masrafları.....	36
4.2.Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkileri.....	37
4.2.1.Sigorta Konusuna Genel Bakış	37
4.2.2.Deniz Sigortaları.....	38
4.2.2.1.Tekne Sigortası	38
4.2.2.2.Yük Sigortası	39
4.2.2.3.P&I (Koruma ve Tazmin) Sigortası (Denizde Seyrüsefer ile Bağlantılı Olarak Üçüncü Kişilere Verilecek Zararı Teminat Altına Alan Mali Sorumluluk Sigortası) ...	39
4.2.2.4.Fidye ve Diğer Ek Masrafların Tazmini Hususu	39
4.2.3.Kaçırma ve Fidye [Kidnap&Ransom (K&R)] Sigortası	40
4.2.3.1.Kaçırma ve Fidye Sigortasına Genel Bakış	40
4.2.3.2.Sigorta Tazmin Talebinin Yapılması.....	41
4.2.3.3.Tazmin Taleplerinin Değerlendirilmesi.....	42
V-DENİZ HAYDUTLUĞUNU ENGELLEMEK İÇİN FARKLI ÇÖZÜM YOLLARI.....	43
5.1.Uluslararası ve Bölgesel Örgütlenmeler Düzleminde Deniz Haydutluğu	44
5.2.Kuzey Atlantik Paktı Örgütü (NATO)'nün Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetleri	46
5.3.AB: Atalanta Harekâtı (<i>EU NAVFOR</i>)	46
5.4.Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli (SÖDGP) [Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)] Kullanılması Yoluyla Deniz Haydutluğunun Engellenmesi	47
5.4.1.Deniz Haydutluğunun Önlenmesi Yöntemleri Anketinin Sonuçları.....	50

VI-SONUÇ	58
KAYNAKÇA.....	62
ÖZGEÇMİŞ	66

ÖNSÖZ

Dünya ticaretinin çok önemli bir kısmını oluşturan deniz ticareti ve deniz taşımacılığında güvenlik sorunları, son yıllarda deniz haydutluğu saldırılarının artmasıyla sıkça gündeme gelmektedir. Bu tezde deniz haydutluğunun geçmişten günümüze gelişimi, neden ve sonuçları, deniz sigortacılığına etkileri ve günümüz koşullarına uygun çözüm önerileri incelenmektedir.

Tez çalışmam sırasında tüm destek ve çabaları ile yanımda olan ailem ve arkadaşlarıma katkıları için en derin teşekkürlerimi sunarım. Umuyorum ki bu çalışmam, mevcut sorunların çözümüne bir nebze de olsa katkıda bulunur ve gemiadamlarımız her daim güvenli sularda yol alırlar.

Ankara, 2014

Fatma Nur SOYBAŞ

DENİZ HAYDUTLUĞU VE DENİZ HAYDUTLUĞUNUN DENİZ SİGORTACILIĞINA ETKİSİ

(Denizcilik Uzmanlığı Tezi)

Fatma Nur SOYBAŞ

Kasım 2014

ÖZET

Dünya çapında ithalatı ve ihracatı yapılan ürünlerin neredeyse %90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır ve denizyolu taşımacılığındaki artış dünya ticaretindeki artışa paralel şekilde devam etmektedir. Günümüzde deniz taşımacılığını güvenlik boyutuyla etkileyen en önemli faktör deniz haydutluğu saldırılarıdır ki bu saldırılar siyasi istikrarsızlığın hakim olduğu bölgelerde yoğun olarak görölmektedir. Teknolojinin gelişmesi deniz haydutluğu faaliyetlerine de yansımıştır ve haydutlar saldırılarında teknolojik silahlar ve yöntemler kullanmaktadır. Bu tezde deniz haydutluğunun tanımı, türleri, yoğun olarak yaşandığı bölgeler ile sebep ve sonuçları incelenecektir. Deniz haydutluğunun sonuçlarından biri olarak, deniz sigortacılığına etkileri incelenmiş olup kaçırma ve fidye sigortasına ilişkin bilgiler verilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise deniz haydutluğunun önlenmesi için faaliyet gösteren uluslararası ve bölgesel kuruluşlar incelenmiştir. Ayrıca haydutluğun önlenmesi için alınan çeşitli önlemlere ve bunlardan biri olarak gemide silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulması ve Türk bayraklı gemilerde silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulabilmesi için yapılması gereken hukuki düzenlemeler konularına yer verilmiştir. Sonuç bölümünde ise deniz haydutluğunun önlenmesi için yapılması gerekenler ile alınması gereken önlemler belirtilmektedir.

MARITIME PIRACY AND ITS EFFECTS ON MARINE INSURANCE

(Maritime Expertise Dissertation)

Fatma Nur SOYBAŞ

November, 2014

ABSTRACT

Almost 90 % of goods imported and exported globally are transported by sea and the international sea transport is likely to continue its growth in a parallel way to global trade rates. In recent years piracy is one of the foremost threats to maritime trade in terms of maritime security, and it is commonly seen in regions that have political and economical instabilities. Today's pirates use the most advanced weapons and systems while organising and conducting their attacks. In this study, the definition, types, effects and results of maritime piracy are examined as well as piracy prone areas and statistics of piracy. Marine insurance is studied broadly since it is one of the most important results of maritime piracy, and information about kidnap and ransom insurance is given in detail.

In the last part of the study, regional and international institutes that work for combating with piracy are shown and different types of measures to prevent piracy are examined. Providing privately contracted armed security personnel on board is an important issue, therefore legal requirements for Turkish flagged vessels for obtaining privately contracted armed security personnel on board were analysed. In the result section, issues related to combat with maritime piracy and preventive measures are studied.

TABLÖLÄR

Tablo 1 Deniz Haydutluğunu Engelleme Yöntemlerinin Etkililiği	51
Tablo 2 Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Kullanımının Etkililiği Anketi Sonuçları	52
Tablo 3 Silahsız Özel Güvenlik Personeli Kullanımının Etkililiği Anketi Sonuçları	53
Tablo 4 SÖDGP Kullanımı Konusunda Ülkelerin Yaklaşımı	55
Tablo 5 Ülkelere Göre SÖDGP'nin Hukuki Statüsü	56

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1	Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler Haritası (Singapur-Endonezya-Malezya)	18
Şekil 2	Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler Haritası (Bangladeş)	18
Şekil 3	2013 Yılı Ülkeler Bazında Deniz Haydutluğu Saldırıları Verileri	19
Şekil 4	Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler (Afrika - Kızıl Deniz - Aden Körfezi - Arap Denizi)	21
Şekil 5	Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler Haritası (Nijerya-Gine Körfezi).....	23
Şekil 6	2008-2014 Yılları Arasında Somali’de Deniz Haydutluğu Saldırıları	24
Şekil 7	2014 yılı Ocak-Eylül Ayları Arasında Bölgeler İtibariyle Yaşanan Toplam Saldırıları	27
Şekil 8	2014 Yılında Ülkeler İtibariyle Yaşanan Toplam Saldırıları Sayıları	28
Şekil 9	2013 Yılı Dünya Geneline Deniz Haydutluğu Verileri	29
Şekil 10	2009-2014 Yıllarında Yaşanan Toplam Saldırı Sayıları	30
Şekil 11	2008-2013 Yılları Arasında Saldırıların Türlerini Gösterir Deniz Haydutluğu Verileri	31
Şekil 12	2014 Yılı Deniz Haydutluğu Saldırıları Dağılımının Dairesel Görünümü.....	32
Şekil 13	Silahlı Özel Güvenlik Personeli Alındığında Yüksek Riskli Sahadan Geçiş Rotası..	48
Şekil 14	Silahlı Özel Güvenlik Personeli Alınmadan, Değiştirilmek Suretiyle Gidilen Rota..	49

KISALTMALAR

BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS (UNCLOS)	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMP4	Somali Merkezli Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi
CGPCS	Somali Kıyısı Açıklarında Korsanlıkla Mücadele İçin Temas Grubu
DTGM	Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
ESDP	Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası
ICC	Uluslararası Deniz Ticaret Odası
IMB-PRC	Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMO MSC	Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Güvenliği Komitesi
INTERTANKO	Uluslararası Tanker Sahipleri Birliği
K&R	Kaçırma ve Fidyeye Sigortası
MIA	İngiliz Deniz Sigorta Kanunu
MOWCA	Batı ve Orta Afrika Denizcilik Örgütü
NAC	Kuzey Atlantik Konseyi
NATO	Kuzey Atlantik Paketi Örgütü
P&I	Koruma ve Tazmin Sigortası
PCASP	Privately Contracted Armed Security Personnel
RECAAP	Asya'da Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunla Mücadele İçin Bölgesel İşbirliği Anlaşması
SÖDGP	Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli
SUA	Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme
TTK	6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
YTTK	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
WFP	Dünya Gıda Programı

EK LİSTESİ

- EK-1 Kaçırma, gasp, alıkoyma, gemi kaçırma sigortasına ilişkin örnek poliçe. (İngilizce metin)
- EK-2 Mahrum kalınan kira kaybı sigortasına ilişkin poliçe. (İngilizce metin)
- EK-3 Korsan Mahalli Geçiş Hazırlığı (Deniz haydutluğu saldırısına ilişkin gemide alınan önlemleri gösterir liste)
- EK-4 Mısır Hükümetinin Süveyş Kanalından Geçecek Gemilere Yönelik Uygulaması (İngilizce metin)
- EK-5 BIMCO (Uluslararası ve Baltık Denizcilik Konseyi) tarafından yayınlanan “Ticaret Gemilerinin Korunmasında Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Kullanılmasına İlişkin Kurallar Rehberi” (İngilizce metin)
- EK-6 Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Sahada Bulunan Türk Bayraklı Gemilerin Silahlı Özel Güvenlik Hizmetlerinden Yararlanmasına İlişkin Yönetmelik

TEZ HAKKINDA

I. Araştırmanın Problemi

Araştırmanın problemini, deniz ticaretinde güvenlik alanındaki temel sorunlardan biri olan ve dünyanın önemli ticaret rotalarında sıkça karşılaşılan deniz haydutluğu oluşturmaktadır. Deniz haydutluğunun deniz ticaretinde maddi ve manevi büyük kayıplara yol açan bir sorun olduğu aşikârdır. Bu problem yıllardır evrensel olarak gündemde olmasına rağmen tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmamıştır ve önlenmesi için ileri sürülen yöntemler birçok ülkede hukuki zemine oturtulamamış ve deniz ticaretinde etkin hale getirilememiştir.

II. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, deniz haydutluğunun tarihsel gelişiminden başlayarak günümüze kadar teknolojinin de etkisiyle yaşadığı dönüşümü, kullanılan farklı haydutluk yöntemlerini de göz önünde bulundurmak ve dünyadaki trendleri de takip etmek suretiyle deniz haydutluğu ile mücadelede uygun çözüm önerilerini sunmak ve sunulan bu önerilerin ticaret hayatına uygulanabilmesi için hukuki altyapının tesis edilmesine katkı sağlamaktır. Bu minvalde, deniz haydutluğu saldırılarını azaltmak için silahlı özel deniz güvenlik personeli kullanımı ve oluşması muhtemel bir saldırıda hak kayıpları ve mağduriyetleri önlemek adına farklı sigorta araçlarına başvurulması önerileri etraflıca ortaya konmakta ve bu şekilde haydutluk saldırılarından en az ölçüde etkilenilmesi amaçlanmaktadır.

III. Araştırmanın Önemi

Deniz haydutluğu ile mücadele sonucunda deniz ticaretinde güvenliğin sağlanması, ticaret rotaları yüksek riskli bölgeleri içeren gemilerin ticaretinin aksamadan yürümesini sağlayacak olmasının yanı sıra, gemiadamlarının güvenliklerinin sağlanması ve deniz ticareti paydaşlarının mağduriyetlerini önleyecek olması açısından da büyük önem arz eder. Deniz haydutluğunu ve etkilerini azaltacak yöntemlerden, gemilere kaçırma&fidye sigortasının sağlanması ve silahlı özel deniz güvenlik personelinin bulundurulması ile Türk gemiadamlarının ve Türk bayraklı gemilerin güvenlikleri sağlanmış ve bu alanlarda faaliyet gösteren ülkemiz menşeli firmalar desteklenmiş olacaktır.

IV. Araştırmada Hipotez

Araştırmanın hipotezini “deniz haydutluğu saldırılarının azaltılabilmesi ve muhtemel saldırılarda riskin sigortacıya transferi yoluyla hak kayıplarının asgari seviyede tutulabilmesi mümkündür” ifadesi oluşturmaktadır.

V. Araştırmada Varsayım

Araştırmanın temel varsayımı, deniz haydutluğu ile mücadelede yetersiz kalındığından hareketle, uygun ve etkili araçlar ile yöntemlerin kullanımı vasıtasıyla, deniz haydutluğunun ve etkilerinin azaltılmasının denizcilik sektörüne ve dolayısıyla ulusa refaha da etki edeceğidir.

VI. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada, deniz haydutluğunun geniş bir çerçevede incelenmesinin ardından deniz haydutluğu ile etkili bir şekilde mücadele edilmesinin sektörden katkı alınmadan mümkün olamayacağı düşüncesiyle, sektör paydaşlarından edinilen araştırmalar ve incelemeler yoluyla sorunun pratik hayattaki yansıması ve çözüm yolları ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu nedenle çalışmaya, safety4sea adlı bir denizcilik firmasının denizcilik sektöründe yönetici pozisyonundaki denizci kökenli Avrupalı idareciler ile deniz haydutluğunun önlenmesi yöntemlerinin etkililiğine ilişkin yaptıkları anket çalışması eklenmiş, sonucunda gemide silahlı ve silahsız özel deniz güvenlik personeli bulundurulmasının etkililiği tablolarına yer verilmiş, bu konuda dünya genelinde durumu ve yaklaşımı gösteren tablolar sunulmuştur. Ayrıca deniz haydutluğuna ilişkin istatistikler sunulmuş, deniz haydutluğu saldırılarından kaçınmak için deniz ticaret yollarının değiştirilmesi halinde bunun sektöre yaşatacağı maddi kayıp tabloları eklenmiş, kaçırma ve fidye sigortasına sahip bir gemi saldırıya uğradığında sigortacının yüklendiği görevlere ve dolayısıyla saldırıdan etkilenenlerin sahip oldukları haklara yer verilmiştir. Belirtilen bu araştırmaların sonucu olarak, gemide silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulmasının yarattığı çekinceler ve bunları bertaraf edecek hukuki düzenlemeler ve uygulamalara yer verilerek çalışma nihayete erdirilmiştir.

I-GİRİŞ

Son yıllarda artan ticaret hacmine paralel olarak dünya deniz ticareti önemli bir artış göstermiş olup hâlihazırda dünya ticaretinin % 90'ından fazlası deniz yoluyla yapılmaktadır.¹ Deniz yolu taşımacılığı yatırımcıların olduğu kadar deniz haydutlarının da ilgisini cezbeden bir faaliyet haline gelmiştir, bu nedenle yüksek kar potansiyeli ve taşınan malların değeri ile gözde bir sektör haline alan deniz taşımacılığına yönelik artan deniz haydutluğu vakaları sonucunda bu taşımacılık türünün aynı karlılıkla ve her şeyden öte güvenli olarak devam edebilmesi için gereken tedbirlerin alınarak seyir emniyetinin sağlanması zorunludur. Deniz haydutluğu dünya çapında etkileri olan ve geçmişten günümüze dek önem arz eden bir konudur ancak Somali, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nun batısında 2005 ile 2012 yılları arasında güvenliğin gitgide zayıflaması ile Gine Körfezi'ndeki saldırıların sayısındaki yükseliş deniz haydutluğunu dünya deniz ticaretinin en önemli sorunlarından biri haline getirmiştir.² Deniz haydutluğu vakalarındaki bu artış, denizyolu taşımacılığının güvenliğini sorgulanır hale getirmiştir.

Deniz haydutluğunun tarihi denizciliğin başlangıç tarihine kadar uzanır ancak günümüzde bu suçun işleniş biçiminde geçmişe nazaran büyük farklılıklar mevcuttur. Günümüzde deniz haydutluğu ile ilgili başlıca sorunlar deniz haydutluğunun tanımındaki belirsizlik, farklı devletler ve mahkemelerdeki farklı yaklaşımlar, siyasi istikrarsızlık ve bunun deniz haydutluğunu kolaylaştırması olarak gösterilebilir.

Öncelikle haydutlar günümüzde daha farklı ekipmanlar, ileri teknoloji araçlar kullanmakta ve bu suçu daha soğukkanlılıkla ve zalimane bir biçimde işlemektedirler.

Deniz haydutluğu, farklı devletler ve örgütlerde farklı biçimde tanımlanmıştır. Deniz haydutluğu konulu davalarda uluslararası hukuk, ilgili ülkenin ulusal ceza hukuku ve medeni hukuk bakımından ayrımlar yapılır, bu husus aşağıda daha ayrıntılı biçimde incelenecektir.

¹ DAHLVANG, Niclas: "Thieves Robbers & Terrorists: Piracy in the 21st Century", Regent J. Int'l L., Sayı 4, 2006, s. 28.

²IMO,Piracy and Armed Robbery Against Ships,
<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>.

Bunun yanı sıra her hukuk sisteminin deniz haydutluğuna ilişkin kendi tanımını bulunması haydutluğun tanımlanması konusunu daha da karmaşık hale getirmektedir.

Tarihsel olarak deniz haydutluğu teknik anlamda ve dar bir biçimde denizde suç oluşturan belirli bir davranış olarak tanımlanmıştır, ancak bu tanımın unsurları yeterince açık değildir ve tartışmalara yol açmaktadır.³ Birçok kaynakta deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemleri ortak biçimde değerlendirilmiş ve bu iki suçun aşamalarını, başlangıç ve sonuçlarını ayırmanın güçlüğünden kaynaklanan sebeplerle tutulan istatistiklerde de deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları birlikte değerlendirilmiştir.

Çalışmamızda deniz haydutluğunun farklı kaynaklardaki tanımları, deniz haydutluğunun farklı türleri, deniz haydutluğunun sebepleri ve sonuçları, tutulan istatistikler, deniz sigortacılığına etkileri ve güncel çözüm önerileri ile sonuç bölümleri yer almaktadır.

³ IMO ve ICM raporları deniz haydutluğu ve silahlı soygun olarak atıf yapmaktadır.

II-DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI, GEÇMİŞİ, GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU

2.1.Deniz Haydutluğunun Tarihsel Gelişimi ve Bu Süreç Boyunca İlişkili Suç Türleriyle Karşılaştırılması

Deniz haydutluğunun tanım açısından ele alındığı bu bölümde, öncelikle haydutluğun tanımı ile benzeri suçlarla farklılıklarının yanı sıra denizcilik ve deniz sigortacılığı konusunda uluslararası mevzuat ve uygulamaya yön veren başlıca ülke olarak İngiliz hukuk sistemindeki durumu örnek davalar ile incelemek yerinde olacaktır, daha sonrasında ise ülkemizdeki durum incelenecektir.

Deniz haydutluğunun tanımı konusunda yaşanan temel sorunlardan biri, denizcilikle ilgili bir suç işlendiğinde bunun deniz haydutluğu veya benzeri diğer suçlardan hangisine gireceğine ilişkin yaşanan sorunlardır, bu durum suç teşkil eden eylemlerin birbirine benzerliği ve günümüzde haydutların değişen suç işleme saik ve yöntemlerinden kaynaklanmaktadır.

2.1.1.Deniz Haydutluğu – Korsanlık

En temel aşamada deniz haydutluğu ve korsanlık eylemleri arasındaki farkları belirlemek faydalı olacaktır. Bu iki kavram sıklıkla birbiri ile karıştırılmakta ve yanlış bir biçimde deniz haydutluğuna ilişkin olaylarda “korsanlık, korsan” gibi ifadeler kullanılmaktadır. Geçmişte özellikle de Ortaçağın sonlarına kadar savaş, uluslararası ilişkilerde sıklıkla başvurulan bir yöntem niteliğindedir. Savaşan devletlerin uyrukları arasında da savaşın devam ettiği var sayılan bu dönemde, haklı bir sebep olmaksızın insanların sahip oldukları malları ellerinden almak sıradan bir davranış olarak kabul edilmekte, bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer hırsız ya da soyguncu şeklinde nitelendirilmemekteydi.⁴ Bu anlayışın bir yansıması olarak

⁴ PATHAK, Monica: “Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today”, Windsor Rev. Legal & Soc., Sayı 65, 2005, s. 67.

denizcilikle uğraşan milletler, korsanlarla işbirliği yaparak korsanlığı savaş zamanında düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak kullanma yoluna gitmişlerdir. Başlangıçta her devlet, diğer devletlerin bayrağını taşıyan gemilere, yabancı tüccarlara ve yüke karşı yapılan saldırıları görmezlikten gelmiştir. Hatta fırsat buldukça bu tür faaliyette bulunanları desteklemiş ve korsanların ele geçirdikleri ganimetten pay almıştır. Zamanla korsanların durumu yarı-resmi bir nitelik kazanmış, devletler bir savaş durumunda, düşman ticaret gemilerine saldırarak bu gemileri ele geçirmek ve gemideki yüke el koymak üzere korsanları yetkilendirmeye başlamışlardır. Bu amaçla barış zamanında birer ticaret gemisi olarak faaliyet gösteren ve özel kişilerin idaresinde bulunan gemiler, savaş zamanında bağlı olduğu devletten müsaade belgesi (letter de marque veya commission en course) alarak ticaret gemilerinin zaptı başta olmak üzere düşman devlet gemilerine yönelik savaşa katılma yetkisine sahip kılınmışlardır.⁵ Dolayısıyla müsaade belgeli özel şahıslar tarafından donatılan ve devletlerarası savaşın bir parçası haline gelen söz konusu gemiler, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak yaygın bir şekilde düşmana yönelik savaş faaliyetlerine katılmışlardır.⁶ Karşılıklı menfaat paylaşımının söz konusu olduğu bu ilişkide, korsanlar sunmuş olduğu hizmete karşılık zapt ettiği gemiler ve yük üzerinden belli bir pay almışlar, henüz bir donanmaya sahip olmayan ya da yeterli bir deniz gücü bulunmayan devletler de deniz savaşı için ihtiyaç duydukları asker ve savaş araçlarını korsanlar sayesinde elde etmişlerdir. Tüm bu bilgilerin ışığında bir devletin müsaadesi altında özel kişilerce donatılmış gemiyle düşman gemilerine saldırmak korsanlık; bağlı olduğu hükümetin müsaadesiyle düşman gemilerine ve topraklarına saldıran kişi korsan; bu tür faaliyetlerde kullanılan gemiler de korsan gemisi olarak isimlendirilmiştir.⁷

⁵ TOPAL, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AUHFD, 59 (1) 2010: 99-130, s.102

⁶ Örneğin, İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533–1603), İngiliz korsanları Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi görmüş ve onlara İspanyolların deniz ticaretine engel olabilmek için hükümet izniyle korsanlık yapma yetkisine sahip kılan belgeyi düzenli bir şekilde vermiştir. Bir anlamda korsanlara yarı resmi bir statü tanınmış ve korsanlar Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi görülmüşlerdir. İlk kez 1243’de İngiltere Kralı III. Henry tarafından verilen bu belgelerde korsanlar tarafından uyulması gereken kurallara da yer verildiği görülmektedir. Bkz. BURGESS, Douglas R.: “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law”, U. Miami Int’l & Comp. L. Rev., Sayı 13, 2006, s. 307–308; BAHAR, Michael: “Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations”, Vand. J. Transna’l L., Sayı 40, 2007, s. 12.

⁷ MERAY, Seha L.: “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması”, AUSBFD, Cilt 18, Sayı 3, 1963, s. 106.

Savaşta ele geçirildikleri takdirde, haksız fiil işlememiş olmaları şartıyla savaş esiri sayılan korsanlar, 18. yüzyılın sonlarına kadar deniz savaşlarında önemli bir rol oynamıştır. Örneğin, 15 ve 16. yüzyılda Hıristiyan ülkelerle Osmanlı Devleti başta olmak üzere Müslümanlar arasındaki mücadelede, alelâde yağmacılık özelliğini kaybetmeksizin korsanlığın bir savaş yöntemi olarak kullanıldığı görülmektedir. Bu bağlamda korsanlık, Hıristiyan ülkeler açısından Müslümanlara ve onlarla ticaret yapan Hıristiyan müttefiklerine; Osmanlı Devleti açısından da Venedik, Ceneviz, İspanya, Fransız ve Rodos ticaret ve savaş gemilerine yönelik savaşın bir parçası haline gelmiştir. Öte yandan 16. yüzyılın sonlarından itibaren İngilizlerin ve Hollandalıların Akdeniz'e inmeleriyle birlikte korsanlık yayılma dönemine girmiştir. Akdeniz'e kıyısı olan diğer devletlerle İngilizler ve Hollandalılar arasında yaşanan rekabetin de etkisiyle birlikte korsanlık, Müslümanlarla Hıristiyanlar arasında kullanılan bir yöntem olmaktan çıkmış ve yaygınlık kazanmıştır.⁸ Korsanlığı meşru bir savaş yöntemi olarak kabul eden ve belirli kurallar çerçevesinde düzenleyen bu müsamahakâr yaklaşımdan 18. yüzyıldan itibaren vazgeçilmeye başlanmıştır. Korsanların sahip oldukları yarı-resmi statüyü kötüye kullanarak deniz haydutluğuna kaymaları ve deniz ticaretine verdiği zararlar bu vazgeçişte oldukça etkili olmuştur.⁹ Ayrıca korsanların tarafsız devletlerin gemilerine verdiği zararlar, korsanları denetleme güçlüğü ve savaş gemisi teknolojisinde kat edilen gelişme de diğer sebepler arasında yer almaktadır. Ayrım gözetmeksizin tüm devletleri hedef alır hale gelen korsanlık, nihayet 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile birlikte yasaklanmıştır.¹⁰

Bu tarihten itibaren devletlerarasındaki savaşlarda bir daha görülmeyen korsanlığın günümüzde uygulama alanı kalmamıştır. Halen devam eden ve uluslararası deniz taşımacılığını tehdit eden şiddet hareketleri ise, günlük kullanımda ve basın yayın organlarında ifade edilen aksine korsanlık değil, deniz haydutluğudur.

Deniz haydutluğu ise deniz ticaretinin yoğun ancak otorite ve denetimin yetersiz kaldığı deniz alanlarında sık sık yaşanan, özel şahısların herhangi bir devletle bağlantısı olmadan kendi çıkarları doğrultusunda ve kendilerine ait veya çalıntı deniz araçlarıyla diğer gemilere,

⁸ MERAY, s. 128.

⁹ SORENSON, Karl: "State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy", Swedish Defence Research Agency, Stockholm, 2008, s. 26, <http://www.foi.se/upload/projects/Africa/FOI-R--2610.pdf> , S.30

¹⁰ Paris Declaration Respecting Maritime Law, Apr. 16, 1856, <http://www.icrc.org/IHL.nsf/WebART/105-10001?OpenDocument>

bu gemilerdeki insanlara ya da gemi üzerindeki yüke saldırımları sonucu ortaya çıkan eylemin tanımıdır. Korsanlık hukuki bir bağa dayanılarak ve bir devlet desteği ile yürütülen bir faaliyet olmasına rağmen deniz haydutluğunda bu hukuki bağ mevcut değildir.

Uluslararası toplum ve denizcilik sektörü açısından ciddi bir tehdit haline gelen deniz haydutluğunu belirli ve sınırlı bir olay olarak değerlendirmek ve bunun geçici bir durum olduğu kanısına varmak doğru değildir. Nitekim istatistikler de bu yöndedir, örneğin, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICC) (The International Maritime Bureau/IMB) tarafından 1992’de Kuala Lumpur’da kurulan Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi (PRC) verilerine göre, 1986’dan itibaren belirgin bir artış gözlemlenen deniz haydutluğu özellikle 2000’li yıllarda zirve noktasına ulaşmıştır.¹¹ Diğer taraftan, verilerin toplanmasındaki zorluklar ve bu verilerin doğruluğuna ilişkin şüpheler göz önüne alındığında, deniz haydutluğuna ilişkin sunulan istatistiklerin mutlak bir kesinlik ifade etmediği düşünülebilir. Rekabete dayanan bir piyasada, zaman faktörünün muazzam etkisinin olduğu denizcilik sektörüne bakıldığında; gemi sahipleri gecikmeler, artan sigorta maliyetleri, uzun süren soruşturmanın neden olduğu maliyet ve geminin limanda kaldığı her gün için talep edilen ilave liman masrafları nedeniyle saldırıları bildirme konusunda isteksiz davranmaktadır. Ama birçok olayın istatistiklerde girmediği düşünüldüğünde, sorunun ve tehlikenin tahmin edilenin ötesinde olduğunu söylemek yanlış bir varsayım olmayacaktır. Artan sigorta maliyetlerinden kasıt ise; geminin sigorta primlerindeki artışın, küçük çaptaki saldırılar düşünüldüğünde, çoğunlukla saldırı sonucunda yapılacak tazmin talebinden daha fazla olmasıdır, bu durum önemsiz sayılabilecek saldırıların gemi sahipleri tarafından bildirilmeme/rapor edilmemesinin en önemli sebeplerinden biridir.

Belirli suyuollarının, sahip oldukları coğrafi şartlar ve bölge devletlerinin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik krizlerden ötürü deniz haydutları için son derece elverişli alanlar haline geldiği görülmektedir. Dar suyuollarının ve sayısız küçük adanın bulunduğu deniz alanlarının haydutluk açısından son derece elverişli olduğunu söylemek gerekir. Aden Körfezi ve Kızıl Deniz, Nijerya açıkları başta olmak üzere Batı Afrika, Malakka ve Singapur

¹¹ International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report, 1 January–31 December 2008, s. 2.

Boğazı, Güney Çin Denizi bu anlamda yüksek riske sahip deniz ticaret yolları olarak karşımıza çıkmaktadır.¹²

Saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkânlar da haydutluğun gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Yakın zamana kadar saldırılarda bıçak ve tabanca kullanan deniz haydutlarının yerini günümüzde hafif/ağır makineli silahlar ve otomatik silahlar, roket atar ve kısa menzilli füzeler kullanan, uydu telefonlarıyla iletişim kuran, hedeflerini bulma ve takip etme kolaylığı sağlayan küresel konumlama sistemine (Global Positioning System/GPS) sahip modern deniz haydutları almıştır. Örneğin; Somali açıklarında haydutlar, oldukça teknolojik cihazlarla donatılmış ana gemilerde organize olurlar ve bölgede seyir halindeki gemileri tespit ettikten sonra sürat motorları veya botlarla gemiden ayrılarak hedef gemiye saldırırlar. Bu sayede kıyıda 400–500 mil açıkta seyreden gemilerin dahi haydutlarca kaçırılması mümkün olmaktadır.¹³

2.1.2.Deniz Haydutluğu – Geminin Müsadere Edilmesi

Deniz haydutluğu ile benzeri suçlara bakılacak olursa dikkat çeken bir diğer ayırım deniz haydutluğu ile geminin müsadere edilmesi arasında ortaya çıkar. Deniz haydutluğunun temelinde kişisel kazanç elde etme amacı varken müsadere temelinde politik çıkar elde etme amacı yatar. Eğer ki bir gemiye, özellikle politik istikrarsızlığın devam ettiği bir ülkede el konulmuşsa burada müsadere varlığına kolaylıkla hükmedilebilir. Ancak yine de farklı unsurların aynı anda bulunduğu hallerde, bu hükme kolaylıkla ulaşmak her zaman mümkün olmayabilir. Deniz haydutluğu ve terörist saldırılar görünüşte birbirlerine çok benzerler ve zaman zaman deniz haydutluğu, terörist saldırıların bazı unsurlarını da içermektedir. Deniz haydutları gemilere her zaman kişisel çıkar elde etmek için saldırmazlar, bazen de saldırılarının sebebinde Amerika, İngiltere gibi bazı ülkelerin ekonomilerine zarar verme amacı vardır, bazı haydutların bir takım terörist gruplarla birlikte hareket etmesi hatta onlar

¹² TOPAL, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AUHFD, 59 (1) 2010: 99-130, s.105

¹³ Munich Re Group Piracy, Threat at sea-A risk analysis 2006, s.30,
web: <http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Munich%20Re%20-%20Piracy.pdf>

tarafından kiralanmış olmaları da muhtemeldir. Dolayısıyla bu tür hallerde haydutluk ve müsadere suçları birbirine çok yakındır, bu sebeple de bu problemin üstesinden gelebilmek için deniz haydutluğu ve geminin müsadere suçlarının birbirinden ayrılmadan aynı sigorta kapsamı altında temin edilmesi elzemdir.

2.2.Deniz Haydutluğunun Farklı Kaynaklardaki Tanımları

2.2.1.Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS/BMDHS) ¹⁴ gemiye, gemideki kişilere veya gemi üzerindeki herhangi bir eşyaya karşı yapılan şiddet eylemlerini aşağıdaki unsurların gerçekleşmesi şartıyla haydutluk olarak kabul eder, BMDHS madde 101'e göre;

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:

i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

ii) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa,

kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü, yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi

olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

c) (a) ve (b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.

¹⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (1982 Convention), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m.101-108.

BMDHS madde 101 değerlendirildiğinde deniz haydutluğunun var olması için şiddet eyleminin;

- başka bir geminin yolcuları veya mürettebatı tarafından,
- kanuna aykırı olarak ve özel amaçlara hizmet etme (kişisel çıkar elde etme) gayesiyle,
- açık denizde veya herhangi bir devletin egemenliğinin söz konusu olmadığı bir alanda gerçekleştirilmiş olması gereklidir.¹⁵

Ancak devamında, madde 102 “mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur” hükmünü ihdas ederek istisnai bir duruma yer vermiştir.

BMDHS, deniz haydutluğunun herhangi bir devletin karasularındaki bir gemiye karşı işlenmesi hali için bir düzenleme öngörmemiştir. Coğrafi bölge açısından farklılık getiren bir tanım ise haydutluk ve haydutlukla benzer bir suç olan gemilere karşı silahlı soygun suçu için Uluslararası Denizcilik Örgütü¹⁶ Resolution A.1025(26)’da geçmektedir.

2.2.2.“IMO Tarafından Çıkarılan “Gemilere Karşı İşlenen Deniz Haydutluğu Ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulması Hakkında Uygulama Yönergesi” (IMO Resolution A.1025)

- Deniz haydutluğu için BMDHS madde 101’de yapılan tanıma atıf yapılmıştır.
- Silahlı soygun ise; bir gemiye, gemi üzerindeki insanlar veya taşınan yüke karşı kişisel çıkar elde etme amacıyla bir devletin iç suları, takımadada suları veya karasularında işlenen ve deniz haydutluğu dışında kalan herhangi bir şiddet, alıkoyma, yağma veya bunlara ilişkin bir tehdit içeren suçtur. Bu sayılanları tahrik eden veya kolaylaştıran herhangi bir eylem de yine silahlı soygun suçunu doğuracaktır.

¹⁵ BMDHS madde 101 ve 102.

¹⁶ Bundan sonra IMO olarak anılacaktır.

IMO'ya göre; deniz haydutluğu deniz yolu ile işlenen terörizm suçlarından biri olarak büyük bir terör tehdidi içermektedir. Teröristler ve deniz haydutları amaçlarına ulaşmada benzer yollar kullanırlar; hassas ve yönetim sorunu olan coğrafi alanlarda hareket ederler ve teröristler ile deniz haydutları arasındaki etkileşim günden güne artmaktadır.

2.2.3. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA 1998)

BMDHS'ndeki boşlukların doldurulmasını amaçlayan SUA 1998 Sözleşmesi, Akdeniz'de İtalyan yolcu gemisi Achille Lauro¹⁷, nun Filistin Kurtuluş Örgütü'ne bağlı militanlarca kaçırılması olayından sonra devletlerin denizde meydana gelebilecek terörizm olaylarına uygulanacak bir uluslararası hukuk düzenlemesi bulunmaması sebebiyle 1988 yılında Roma'da düzenlenen diplomatik konferansta kabul edilerek 1992 yılında IMO tarafından yürürlüğe konulmuştur. Sözleşmenin temel hedefi denizde siyasi amaçlarla işlenen şiddet olayları ile mücadele etmektir fakat sözleşme şiddet içeren tüm deniz olaylarını kapsamaması sebebiyle deniz haydutluğu eylemlerini de çatısı altına almaktadır.¹⁸

SUA Sözleşmesinin 3 üncü maddesi denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemleri aşağıdaki gibi ifade etmiştir:

Madde 3- 1. Herhangi bir şahıs, kanuna aykırı ve kasıtlı olarak aşağıdaki fiilleri işlerse suç işlemiş olur:

¹⁷ Ekim 1985 tarihinde, Filistin Kurtuluş Cephesi (FKC) mensubu dört kişi, İsrail'in 1 Ekim tarihinde Tunus'taki FKÖ genel merkezini bombalamasına misilleme olarak, Achille Lauro gemisi Mısır'ın Aleksandria(İskenderiye) kentinden Port Said kentine gittiği sırada geminin kontrolünü ele geçirdiler. Geminin, Suriye'nin Tartus limanına yanaşmasını ve o tarihte İsrail hapisanelerindeki 50 Filistinlinin serbest bırakılmasını talep ettiler. İsteklerinin reddedilmesi üzerine, felçli bir Yahudi yolcu (Leon Klinghoffer) öldürerek denize attılar. Gemi Port Said'e geri döndü ve iki gün süren pazarlıklardan sonra korsanlar, gemiyi terk etmeye razı oldular ve bir Mısır uçağı ile Tunus'a gitmelerine izin verildi. Uçak Tunus'a gitmekte iken ABD savaş uçakları Sicilya'daki bir NATO üssüne inmeye zorlandı ve korsanlar İtalyan makamlarınca tutuklandı. Bkz. Wikipedia, http://tr.wikipedia.org/wiki/Achille_Lauro.

¹⁸ Sözleşmenin dibacesinde akit devletler denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin, insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürdüğünü, denizcilik hizmetlerinin yürütülmesini ciddi şekilde etkilediğini ve insanların denizde seyir güvenliğine duyduğu itimadı zayıflattığını dikkate aldıklarını, bu tür eylemlerin vukuunun, tüm olarak uluslararası topluluk için büyük bir endişe konusu teşkil ettiğini göz önünde bulundurdıklarını, denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve failerin kovuşturulması ve cezalandırılması için etkin ve uygulanabilir önlemler bulunması ve benimsenmesi hususunda devletler arasında uluslararası işbirliğinin geliştirilmesinin acil ihtiyaç olduğuna inandıklarını belirtmişlerdir.

- a) Kuvvet kullanarak veya tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile bir gemiyi veya bunun kontrolünü ele geçirirse veya
- b) Gemide bulunan bir şahsa karşı, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokması muhtemel bir şiddet hareketinde bulunursa veya
- c) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda gemiyi tahrip eder veya gemiye veya bunun navlununa zarar verirse veya
- d) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak veya sokması muhtemel bir şekilde, gemiye ve navlununa zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi herhangi bir surette gemiye koyar veya koydurtursa veya
- e) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde, seyrüseferi kolaylaştıran yapıları tahrip eder veya bunlara önemli bir zarar verirse veya bu yapıların işlemlerini ciddi bir şekilde aksatırsa veya
- f) Yanlış olduğunu bildiği bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokarsa veya
- g) (a)'dan (f)'ye kadar belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi münasebetiyle bir kimseyi öldürür veya yaralarsa,

Madde 3-2. Keza bir şahıs;

- a) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde 1 inci paragrafta belirtilen suçları işlemeye teşebbüs ederse veya
- b) Bu nevi suçlardan birini işleyen kimseyi azmettirir veya başka bir şekilde böyle bir suçu işleyen kimsenin suç ortağı olursa veya
- c) Bir özel veya tüzel kişiyi bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla, milli kanunlarda öngörüldüğü şekilde, şartlı veya şartsız, 1 inci paragrafın (b), (c) ve (e) bentlerinde yer alan suçları işlemek tehdidinde bulunursa ve bu tehdit söz konusu geminin seyir güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ise, suç işlemiş addedilir.

2.2.4.Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)¹⁹

IMB deniz haydutluğu ve silahlı soygunu şu şekilde tanımlar: açık bir maksat ile hırsızlık veya diğer bir suçu işlemek üzere ve maksatlarındaki bu suçları işlemeyi kolaylaştırmak için açık bir irade veya bu yöndeki donanımları ile zor kullanmak yoluyla her türlü gemiye çıkma veya gemiye çıkma teşebbüsü. Dolayısıyla bu tanım denizde veya demirdeki gemilere karşı gerçekleşen veya teşebbüs edilen tüm saldırıları kapsamaktadır. Ancak deniz haydutluğu kişisel çıkar amaçlı olarak değil de politik sebeplerle işlenmiş ise, örneğin bir hükümet veya diğer bir politik grubu etkilemek üzere bir gemiye, geminin yüküne veya yolculara saldırılmış ise artık orada deniz terörizminin varlığından bahsedilir.

Yukarıda farklı tür mevzuatlarda, farklı coğrafi alanlarda işlenen şiddet suçlarının farklı tanımlara ve suç türlerine yol açtığı açıkça görülmektedir; bu nedenle bu tür şiddet eylemlerini ve bunlara ilişkin riskleri belirlerken farklı türde mevzuatların ve eylemin niteliklerinin titizlikle değerlendirilmesi önemli bir husustur.

3.Dünyada Deniz Haydutluğu Davalarına İlişkin Örnekler

İngiliz Deniz Sigorta Kanunu²⁰ (MIA 1906) İngiliz Deniz Sigorta Kanunu²¹ (MIA 1906) haydutlardan bahseder ve haydutluğu kanun kapsamına dâhil risklerden biri olarak ancak sınırlı bir şekilde tanımlar.²²

Deniz Haydutluğu konusunda İngiliz Hukukundaki temel örnek davalardan biri olan *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Insurance Co Ltd*²³ davasında nehir üzerinde gerçekleşen bir saldırı eylemi, haydutluğun açık denizde işlenebilen bir suç olması gerektiği savıyla haydutluk olarak kabul edilmemiştir, ancak; sigortada haydutluk teminat altına alınmış olmasına ve sigortacının yolculuğun nehir üzerinde yapılacağını bilmesine rağmen sigorta kapsamının sadece açık denizlerle sınırlanması doğru bir yaklaşım değildir.

¹⁹ Bundan sonra IMB olarak anılacaktır.

²⁰ Bundan sonra MIA 1906 olarak anılacaktır.

²¹ Bundan sonra MIA 1906 olarak anılacaktır.

²² MIA 1906, First Schedule Rules for Construction of Policy, Madde 8

²³ Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Insurance Co Ltd. [1909] 1 KB 785.

Diğer bir örnek olarak Singapur Üst Derece Mahkemesinde görülen bir dava²⁴ bu konuda emsal teşkil etmesi bakımından önemlidir. Olayda haydutlar bir römorköre saldırmışlar ve sonrasında onu kaçırmış ve Endonezya limanına götürmüşlerdir. Sigortacı, tazminatı ödemekten kaçınmış ve kanun hükmüne göre deniz haydutluğunun sadece açık denizde işlenebilen bir suç olarak düzenlendiğini ve bu nedenle limandaki bu olayı kapsamayacağını iddia etmiştir. Ancak mahkeme sigortalı lehine karar vererek, bir saldırının deniz haydutluğu olarak değerlendirilebilmesi için illaki açık denizde işlenmesi şartının olmadığına ve limanda meydana gelen bir saldırının da haydutluk olarak değerlendirilip sigorta ile temin edilmesi gerektiğine hükmetmiştir.²⁵

Deniz haydutluğunun tanımı, suçun işlendiği bölge ve yer alması gereken risk grubuna ilişkin bir değerlendirme konunun aydınlığa kavuşturulması açısından faydalı olacaktır. Deniz haydutluğunun deniz riskleri veya savaş risklerinden hangisinin kapsamına sokulması gerektiği de bu konudaki önemli problemlerden biridir. Deniz haydutluğu 1983 yılına kadar savaş riskleri kapsamına alınmış ve tekne sigorta poliçeleri kapsamından hariç tutulmuştur. Ancak, 1983 yılından günümüze dek sınırlı sayıdaki haydut saldırıları sebebiyle deniz haydutluğu, ihtiyari istisna klozları ile birlikte yeniden tekne sigortası kapsamına girmiştir.²⁶

²⁴Bayswater Carriers Pte Ltd vs. QBE Insurance (International) Pte. Ltd, 2005

²⁵ Munich Re Group Piracy , Threat at sea-A risk analysis 2006, s.30, web:

<http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Munich%20Re%20-%20Piracy.pdf>

²⁶ Thomas, Rhidian, Insuring the Risk of Maritime Piracy, JIML 10 [2004] 4

III-DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TÜRLERİ, SEBEPLERİ VE YÜKSEK RİSKLİ BÖLGELER

3.1.Deniz Haydutluğunun Farklı Türleri

IMB kaynaklarına göre deniz haydutluğunun başlıca üç ana türü vardır. Birincisi, demirde olan, demirlemeye hazırlanan veya yanaşmakta olan gemilere karşı işlenen haydutluk suçudur. Bu tür haydutluk genellikle evrensel emniyet ve güvenlik önlemlerinin yeterince uygulanmadığı limanlarda ortaya çıkar. IMB bu tür eylemleri düşük seviyede silahlı soygun olarak değerlendirir. Bu suçlar sürat teknesi üzerindeki deniz haydutları tarafından kıyıya yakın yerlerde bıçak, tabanca ve hafif silahlarla işlenen suçlardır.²⁷

İkinci tür deniz haydutluğu ise orta seviye saldırılar olarak tanımlanır ve daha karmaşık bir yapıdadır. Bu tür saldırılar daha ciddi tehdit içermektedir ve açık denizler ile karasularında silahlı saldırı ve soygun eylemlerinden oluşur. Profesyonel bir şekilde silahlandırılmış ana gemiden ayrılan organize olmuş haydutlar tarafından işlenen bu suçlar sonucunda ölüm ve yaralanmaya yol açabilen ciddi çatışmalar yaşanabilir.²⁸

Genellikle modern silahlarla donatılmış bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra gemideki yükün tamamını başka bir gemiye aktarır ve gemiyi ve personeli serbest bırakırlar. Bu tip saldırılara Eylül 2002’de Malakka Boğazından geçmekte olan “Nautica Kluang” isimli tankere karşı gerçekleştirilen saldırı örnek verilebilir. 3298 tonluk motorin yüklü bu tanker kaçırılan haydutlar, mürettebatı bir kamaraya kilitledikten sonra yükü kendi gemilerine aktararak gemiden ayrılmıştır.²⁹ Son yıllarda özellikle Aden Körfezi ve Somali açıklarında görülen diğer bir türde ise, yine bir ana gemiden eylemlerini yürüten haydutlar, ele geçirdikleri gemiyi tüm yük ve mürettebatıyla birlikte bilinmeyen bir yerde alıkoymakta, geminin ve mürettebatın

²⁷Farrell, Mike C., Implications of Piracy on Supply-chain Security December 6, 2008, <http://smooz.4your.net/asisonline/files/piracy.pdf>

²⁸ A.g.e.

²⁹ Bkz. ABHYANKAR, Jayant: “Piracy and Maritime Violence A Continuiuning Threat Maritime Industry”, s. 4 http://www.itopf.com/_assets/documents/Abhyankar.pdf

serbest bırakılması karşılığında fidye talep etmektedir. Örneğin Somalili deniz haydutları tarafından 14 Kasım 2008’de kaçırılan ve üç ay boyunca Somali karasularında alıkonulan Liberya bandıralı Suudi tankeri MV Sirius Star, üç milyon dolarlık bir fidye ödendikten sonra serbest bırakılmıştır. Amerika Birleşik Devletlerine giden tankerin yaklaşık 100 milyon dolar değerinde petrol taşıdığı ifade edilmektedir.³⁰ Benzer şekilde 8 Temmuz 2009’da Suudi Arabistan’dan Ürdün’e giderken Aden Körfezi’nde deniz haydutlarınca kaçırılan ve Eyl Limanında alıkonulan Horizon 1 isimli Türk yük gemisi de 1.7 milyon dolarlık fidyenin ödenmesinin ardından 5 Ekim 2009’da serbest bırakılmıştır.³¹

Üçüncü tür deniz haydutluğu en karışık ve en tehlikeli haydutluk türüdür. Örnekleri Çin, Endonezya, Somali gibi ülkelerde yaşanan bu tür haydutluk profesyonel suç örgütleri tarafından işlenir, yaygın bir dış ağa ve lojistik desteğe sahiptir. Bu tür haydutlukta gemiyi ele geçiren deniz haydutları, mürettebatı öldürüp denize atmakta veya filika yahut sandal gibi küçük deniz araçlarına doldurarak açık denize bırakmaktadır. Ardından haydutlar geminin tanınmaması için gemiyi yeniden boyayarak farklı bir kimlik vermek üzere güvenli bir limana çekmekte, geminin ve gemideki yükün evrakını değiştirme yoluna gitmektedirler.

“Hayalet gemi” (*phantom-ghost ship*) olarak isimlendirilen gemi ve taşıdığı yük düzenlenen sahte evrakla satılmakta veya gemi herhangi bir “kolay bayrak” devletine kaydettirilerek deniz ticaretinde kullanılmaya devam etmektedir.³² Kaçırılan kimi gemiler farklı isimlerle kolay bayrak devletleri olarak bilinen devletlerin gemi siciline kaydedilmektedir. Günümüzde dünya ticaret filosunun önemli bir kısmı, Liberya, Panama, Malta, ST. Vincent ve Belize gibi devletlerin sağladığı kolay bayrak altında faaliyet göstermektedir. Bu uygulamanın gemi ve mürettebat üzerinde neden olduğu olumsuzlukları önlemek amacıyla BMDHS madde 91(1)’de gemi ile devlet arasında “gerçek bağ” olması şartına yer verilmiştir. Bu amaçla 1986’da Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde Gemilerin Tescil Şartları Sözleşmesi imzalanmıştır. Söz konusu düzenlemeye rağmen kolay bayrak devleti ülkelerin gemiler üzerinde etkin bir kontrole sahip olmaması, deniz haydutlarını da bu tür ülkelere

³⁰ TOPAL, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AUHFD, 59 (1) 2010: 99-130, s.106

³¹ Bkz. <http://www.lloydlist.com/ll/news/pirates-free-horizon-1-and-itscrew/20017704797.htm>.

³² TOPAL, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AUHFD, 59 (1) 2010: 99-130, s. 107.

yönlendirmektedir.³³ Haydutlar hazırlamış oldukları sahte belgelerle kaçırdıkları gemileri söz konusu devletlere ait gemi sicillerine kaydettirmektedir.

3.2.Deniz Haydutluğunun Temel Sebepleri

Deniz haydutluğuna yol açan temel sebepler, özellikle haydutluk açısından “yüksek riskli sahalar” olarak değerlendirilen bölgeler göz önüne alındığında, aşağıda açıklandığı gibidir:

- Siyasi istikrarsızlığın, rüşvetin, yolsuzluğun ve ekonomik istikrarsızlığın bulunduğu ve hukuki boşlukların yaşandığı bölgeler haydutların tercih ettiği bölgelerdir. Bu bölgelerde daha rahat hareket imkânı bulurlar ve kanunların yetersizliği de haydutların eylemlerini kolaylaştıran bir etkidir.
- Deniz ticaret yollarının sıkışık, dar ve riskli suyollarından geçtiği veya bu bölgelere yakın olduğu rotalar deniz haydutları tarafından tercih edilen bölgelerdir. Artan denizyolu taşımacılığı dar ve stratejik açıdan önemli geçiş yollarının daha yoğun kullanılmasına yol açmış ve bu nedenle Malakka Boğazı, Süveyş ve Panama Kanalı, Bab el-Mandeb gibi bölgeler yüksek riskli ve terörist saldırıların sıklıkla yaşandığı bölgeler haline gelmiştir.
- Kıyı ve liman devletince yeterli denetim ve gözetimlerin yapılmaması. Yeterli eğitim ve birikime sahip olmayan sahil güvenlik ve kanunların ve sözleşmelerin yetersiz olması, var olanların da caydırıcı bir şekilde uygulanmaması.
- Yoksulluk ve eğitim seviyesindeki düşüklük sonucu yeterli gelir elde edilememesi de haydutluğa yol açan ekonomik kaynaklı sebeplerdir.
- Özellikle Somali çevresinde balıkçıların kendi iş alanlarını ve besinlerini koruma gayretleri. Somali’de haydutluk vakalarında yer alan birçok kişi eski balıkçılardan oluşur ve onların avlandığı sularda kanunsuz olarak balık avlanması Somalili balıkçıların işlerini önemli ölçüde etkilemiştir.

³³ A.g.e.

3.3.Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Saldırılarının Yoğun Olduğu Bölgeler (Yüksek Riskli Saha/Bölgeler)

IMB denizcileri aşağıdaki rotalarda seyredecekleri zaman normalden daha dikkatli olmaları ve gereken önleyici tedbirleri almaları konusunda uyarılmaktadır. IMB PRC 2014 Yılı 3. Çeyrek Raporuna göre³⁴ aşağıda sayılan bölgeler deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçları için yüksek riskli bölgeler olarak kabul edilmekte ve bu bölgelerde yaşanan saldırıların analizleri de gösterilmektedir.

3.3.1.Güney Doğu Asya ve Hindistan Yarımadası



³⁴ International Chamber of Commerce (ICC) – International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 Ocak – 30 Eylül 2014, s.19-20.

Şekil 1- Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler Haritası (Singapur-Endonezya-Malezya)

Kaynak: <http://natocouncil.ca/important-global-chokepoints/>



Şekil 2- Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler Haritası (Bangladeş)

Kaynak: www.safety4sea.com

1. Endonezya : Tanjung Priok-Jakarta, Bintan ve Karimun Adası açıkları, Belawan, Liman suları ve çevresi.

Haydutlar/soyguncular genellikle silah, bıçak ve pala gibi araçlara sahiptir. Bu bölgede yaşanan ve bildirilmeyen çok sayıda saldırı olduğu düşünülmektedir. Haydutlar/soyguncular gemilere genellikle gece vakti saldırırlar ve alarm çalışmaya başladığında mürettebatla karşılaşmadan kaçıp uzaklaşırlar. Endonezya Deniz Polisi gemilerin yavaşmaları için onları kendilerinin devriye gezdikleri alanların yakınlarna yönlendirerek güvenliği artırmayı hedeflemektedir.

Şekil 3'e göre Endonezya suları 2013 yılında yaşanan toplam 188 saldırıdan 68'inin gerçekleştiği bölge olarak dünya genelinde en riskli bölge haline gelmiştir.



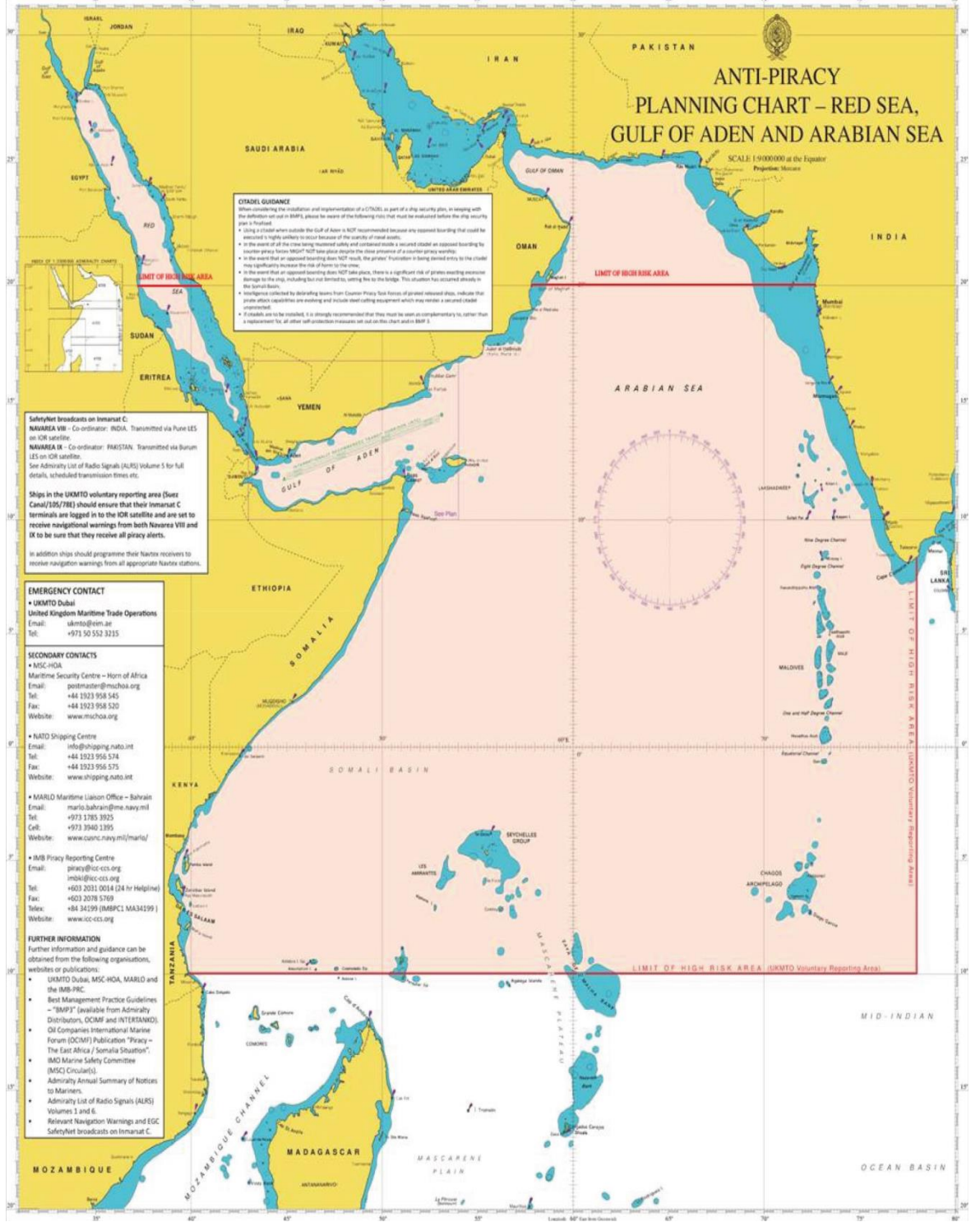
Şekil 3- 2013 Yılı Ülkeler Bazında Deniz Haydutluğu Saldırıları Verileri

Kaynak : www.statista.com

2. Malakka Boğazı : Kıyı devletleri yetkilileri tarafından daha sık ve daha sert şekilde devriyeye çıkarılan araçlar sebebiyle 2005 yılı Temmuz ayından itibaren bu bölgedeki olaylarda önemli bir düşüş yaşanmıştır. Ancak yine de gemilere, Boğazdan geçişlerinde muhtemel saldırılara karşı sıkı gözlem ve takibe devam etmeleri önerilir. Halihazırda bu devriyelerin ne kadar süre daha devam edeceği veya ne zaman azaltılacağı belirli değildir.

3. Singapur Boğazı : Gemiler, tetikte ve dikkatli olmaları, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı yeterli önlemleri almaları ve sıkı gözetlemeyi sürdürmeleri için uyarılır. Haydutlar/soyguncular gemilere seyirde veya demirde iken ve özellikle gece vakti saldırırlar
4. Güney Çin Denizi : Anambas, Natuna, Mangkai Adaları, Subi Besar, Merundung çevrelerinde yaşanan saldırılarda önemli bir düşüş olmasına rağmen gemiler tetikte olmaları için uyarılmaktadır. Güney Çin Denizinde Malezya, Endonezya ve Singapur kıyıları açıklarında birkaç üretim tankerinin kaçırıldığı rapor edilmiştir.
5. Tayland : Deniz haydutlarının Phuket açıklarında gemilere saldırdıkları bildirilmektedir. Bu saldırılardan birinde geminin kaçırılıp yakıtının çalındığı rapor edilmiştir.
6. Bangladeş : Silahlı soyguncular, gemiler demirlemeye hazırlandıkları sırada saldırmaktadır. Birçok saldırının Chittagong'da gemiler yanaşırken veya demirlerken yapıldığı bildirilmektedir. Geçen birkaç yılda Bangladeş yetkili kurumlarının çabaları sonucunda bu bölgedeki saldırılarda önemli bir azalma yaşanmıştır.

3.3.2. Afrika ve Kızıl Deniz



Şekil 4- Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler (Afrika - Kızıl Deniz - Aden Körfezi - Arap Denizi)

Kaynak: <http://www.sailworld.com>

1. Afrika :

- Nijerya (Lagos) : Haydutlar/soyguncular çoğunlukla iyi düzeyde silahlanmış ve acımasızdır. Gemileri kaçıırır, soyar, gemiadamlarını kıyı boyunda, nehirlerde, demirleme alanları, limanlar ve etrafındaki bölgelere götürürler. Kıyıda 170 deniz mili ötesine kadar yaşanan saldırılar bildirilmiştir. Haydutlar gemileri kaçıırır, günlerce alıkoyar, gemiyi ve gemiadamlarını yağmalar ve gemideki yükü (genellikle petrol) çalarlar. Gemiadamları bu saldırılar sırasında sıklıkla kaçırlır ve darp edilir. Genel olarak Nijerya'nın tüm bölgeleri riskli bölge olarak kalmaya devam etmektedir, ayrıca bölgede yaşanan ancak ilgili makamlara bildirilmeyen çok sayıda saldırı olduğu düşünülmektedir, bu nedenle bu bölgede seyreden gemilere dikkatli olmaları yönünde uyarılar yapılır.

- Benin (Cotonou) : Saldırıların sayısında önemli bir düşüş yaşanmasına rağmen yine de bu bölge dikkatli olunması gereken bir alandır. Önceki saldırılar, bu bölgedeki haydutların/soyguncuların iyi düzeyde silahlandıklarını ve zalim olduklarını göstermektedir. Bazı saldırılarda gemilere ateş açıldığı belirtilmektedir. Gemilerin kaçırılarak bilinmeyen bölgelere götürüldüğü ve buralarda gemideki eşyaların ve yükün (özellikle gaz/petrol) çalındığı rapor edilmiştir. Yine bu saldırıların bazılarında gemiadamlarının yaralandığı belirtilmiştir. Benin ve Nijerya otoritelerince ortak yürütülen askeri devriyelerin sonucunda saldırı sayılarında önemli bir düşüş yaşanmasına rağmen bu bölgede denizcilere dikkatli olmayı ve sıkı gözlem yapmalarını sürdürmeleri tavsiye edilmektedir.

- Togo (Lome) : Bu bölgede rapor edilen saldırılarda da bir düşüş yaşanmasına rağmen denizciler dikkatli olmaları konusunda uyarılmaktadır. Rapor edilen saldırılarda, haydutların/soyguncuların iyi düzeyde silahlandıkları, zalim ve tehlikeli oldukları belirtilmiştir. Saldırıları genellikle gece vakti, gemiler demirde iken veya kıyı açıklarında iken meydana gelmiştir. Bazı saldırılarda geminin günlerce alıkonulduğu, yağmalandığı ve yükünün (gaz/petrol) çalındığı belirtilmiştir.

- Fildişi Kıyısı, Abidjan : Saldırıları azalmıştır ancak yine de bu bölgede seyreden denizciler dikkatli olmaları yönünde uyarılmaktadır.

- Kongo : Pointe Noire

- Mısır : Süveyş ve İskenderiye’de demirleme sahasında saldırılar yaşandığı rapor edilmiştir.

3.3.3.Kızıl Deniz / Gine Körfezi / Somali / Arap Denizi /Hint Okyanusu



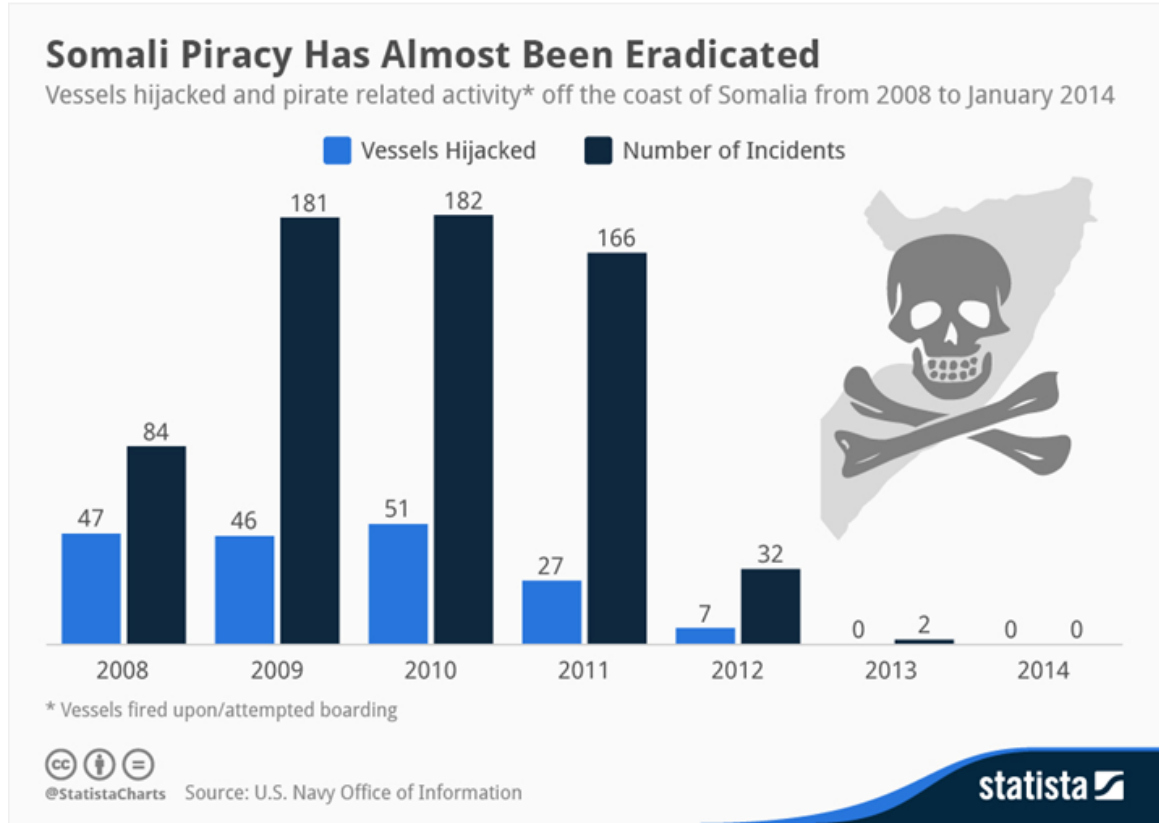
Şekil 5- Deniz Haydutluğu Açısından Riskli Bölgeler Haritası (Nijerya-Gine Körfezi)

Kaynak : www.africaguide.com

Somali deniz haydutluğu olaylarında düşüş meydana gelmiştir, ancak yine de deniz haydutlarının gemilere ulaşma ve saldırımları hususlarında riskler devam etmektedir. Gemiler tetikte olmaları ve IMO Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)’nin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında çıkarmış olduğu “Somali Merkezli Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi olan BMP4³⁵’un tüm gerekliliklerini yerine getirmeleri yönünde uyarılmaktadır.

³⁵ Best Management Practices Against Somali Based Piracy (BMP 4). IMO MSC’nin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında çıkarmış olduğu 14 Eylül 2011 tarihli “Somali Açıklarında Seyreden Gemilere Karşı Girişilen Silahlı Soygun ve Deniz Haydutluğu Hakkında 1339 Sayılı Sirküler’in (MSC.1/Circ.1339-Piracy ve

Şekil 6’da görüldüğü üzere 2009 ve 2010 yıllarında saldırıların en üst seviyede olduğu Somali’de haydutluk saldırılarında 2012 yılında büyük bir düşüş olmuş, 2013 ve 2014 yıllarında ise saldırılar neredeyse tamamen ortadan kalkmıştır.



Şekil 6- 2008-2014 Yılları Arasında Somali’de Deniz Haydutluğu Saldırıları

Kaynak : www.statista.com

Kızıl Deniz güneyleri, Bab el Mandeb, Yemen ve Kuzey Somali kıyılarını içerecek şekilde Aden Körfezi, Arap Denizi, Umman açıkları, Umman Körfezi ve Somali kıyısının doğu ve güney bölgelerinde saldırı tehdidi halen mevcuttur. Geçmişte Kenya, Tanzanya, Seyşeller, Madagaskar, Mozambik açıkları ile Hint Okyanusu, Maldivlerin batısı, Batı ve

Armed Robbery Against Ships in Waters Off the Coast of Somalia) ekinde yer alan ve Yüksek Riskli Bölgeden geçecek gemilerin işleticileri ve kaptanları için planlama ve operasyonel uygulamalar hakkında tavsiyeler içeren bir kaynak rehberdir. Bu rehberde genel olarak gemilerin Yüksek Riskli Bölgelerden geçişleri sırasında almaları gereken tedbirler, saldırı öncesi veya saldırı anında gemilerin irtibat kurmaları gereken uluslararası sivil ve askeri organizasyonlar, uygulanması önerilen usuller hakkında ayrıntılı bilgiler bulunmaktadır. Bu rehber sürekli olarak güncellenmektedir.

Güney Hindistan kıyıları açıklarında saldırıya uğrayan gemiler bildirilmiştir. Ayrıca Doğu Afrika kıyılarında da gemilere saldırılar düzenlendiği rapor edilmiştir.

Somalili deniz haydutları otomatik silahlar ve roketatarlar ile donanmış halde tam teçhizatlı olarak gemilere saldırırlar ve bazen hedeflerindeki gemilere saldırmak için kaçırılmış balıkçı gemisi veya arap yelkenlisi olan ana gemilerinden sandallarla ayrılarak Somali kıyısı açıklarında saldırıyı gerçekleştirirler. Kaptanlar ve donatanlar en güncel BMP uygulamalarını yürütmeleri ve Yüksek Riskli Bölgeye girmeden gemilerini en güvenli hale getirmeleri yönünde uyarılırlar. Bu bölgelerden geçerken 24 saat boyunca radar ile ve görsel gözlemci ile takip yapmak hayati öneme sahiptir, bu tehlikeleri erkenden görmek ve bunların farkına varmak doğru bir değerlendirme yapılması açısından elzemdir. Ayrıca, kaptanlara ve silahlı özel güvenlik güçlerine küçük botlar, arap yelkenlileri, balıkçı teknelerinden uzakta seyretmeleri, gerekirse kaçınma manevrası yapmaları, hızlarını yükseltmeleri ve yardım istemeleri yönünde tavsiyeler verilmektedir.

3.3.4.Orta ve Güney Amerika ile Karayipler

- Ekvator : Guayaquil. Saldırıları sonlanmıştı ancak yine de gemilerin dikkatli olmaları gerekmektedir.

3.4.Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerine İlişkin İstatistikler

Deniz haydutluğu ve silahlı soyguna ilişkin istatistikler IMO tarafından 1984 yılından ve Uluslararası Denizcilik Bürosu Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi (IMB-PRC)³⁶ tarafından 1995 yılından bu yana tutulmaktadır. IMO istatistiklerinde geminin adı, tarifı, geminin saldırıya uğradığı zaman ve konum, mürettebatın, geminin ve yükün durumu, mürettebat tarafından alınan önlemler ve olayın bildirildiği kıyı devleti gibi birçok ayrıntılı bilgi yer alır.

³⁶ International Maritime Bureau – Piracy Reporting Centre

Ancak yayımlanan bu istatistikler yine de deniz haydutluğu olaylarını ve buna dayalı istatistikleri tüm gerçekliğiyle yansıtamamaktadır. IMB-PRC deniz haydutluğu olaylarının yarısının bildirilmediğini ve dolayısıyla istatistiklere girmediğini varsaymaktadır, IMO'nun varsayımına göre ise bildirilen deniz haydutluğu olayları gerçekte yaşananların ancak üçte birine tekabül eder.

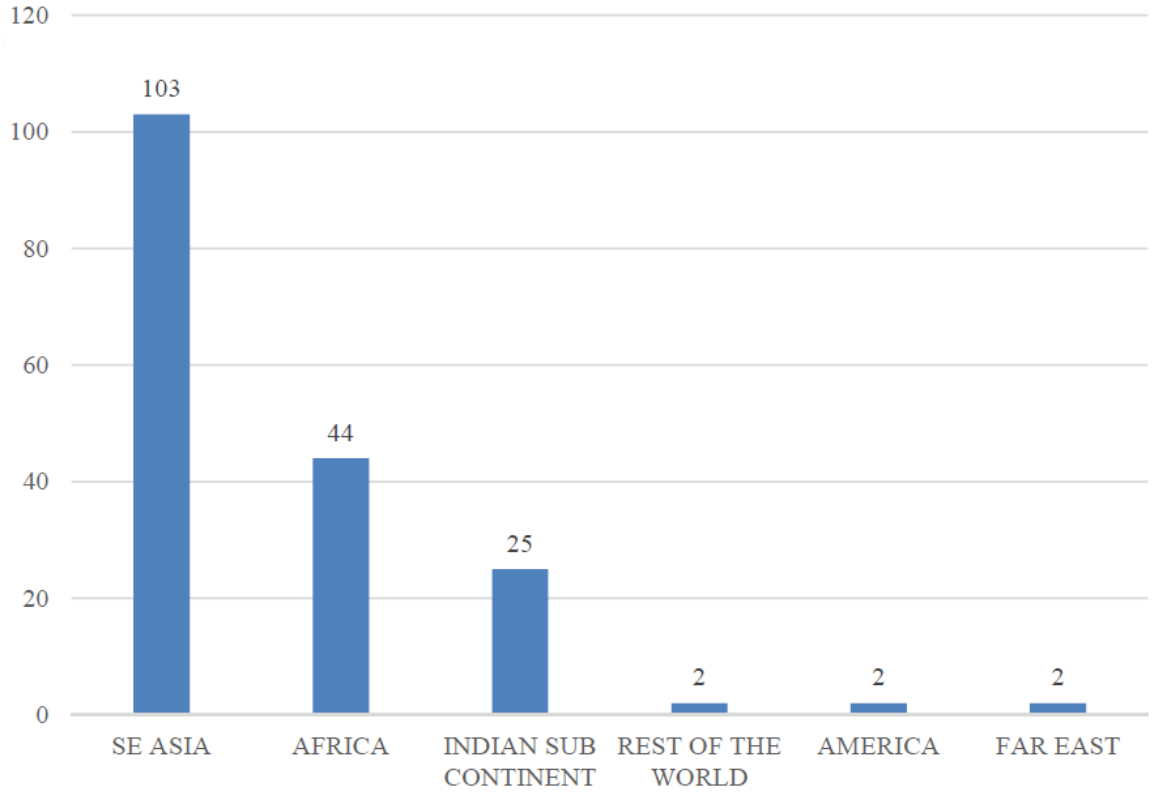
Denizcilik firmalarının veya resmi yetkililerin herhangi bir saldırıyı bildirmemelerinin altında yatan birçok sebep vardır. Resmi kurumlar kendi yetkileri altında bulunan bölgelerde yaşanan bu tür olayları uluslararası kuruluşlara bildirmek istemezler çünkü kendi deniz ticaret yolları ve limanlarının kötü bir şöhrete sahip olmasını ve bu yüzden deniz ticaretlerinin azalmasını istemezler.

Politik sebeplerle denizcilik firmaları yerel idarelere haydutluğa ilişkin olayları bildirmekten kaçınabilirler. Deniz haydutluğu olayına ilişkin soruşturmalar oldukça uzun zaman sürebilir ve bu nedenle kar kaybına uğrayacağını düşünen denizcilik firmalarının durumu bildirmemelerine neden olabilir, çünkü geminin beklediği süre arttıkça kar kaybı da artacaktır.

Bunun yanı sıra firmalar kendi şöhretlerini zedelememek ve bu sebeple iş kaybına uğramamak adına bildirimde bulunmaktan kaçınabilirler, ayrıca saldırının veya saldırı ihtimalinin yaşandığı ülkenin yetkililerinin kendilerine bir faydası dokunmayacağını düşünen kaptanlar da bildirimde bulunmayabilir. Yine deniz haydutluğu saldırılarının yoğunlaştığı bir bölgede seyir yapacak gemilerin sigorta primlerinin artması söz konusu olduğundan yüksek sigorta primi ödemek istemeyen donatanlar da saldırıları bildirmeme tercihinde bulunabilirler.

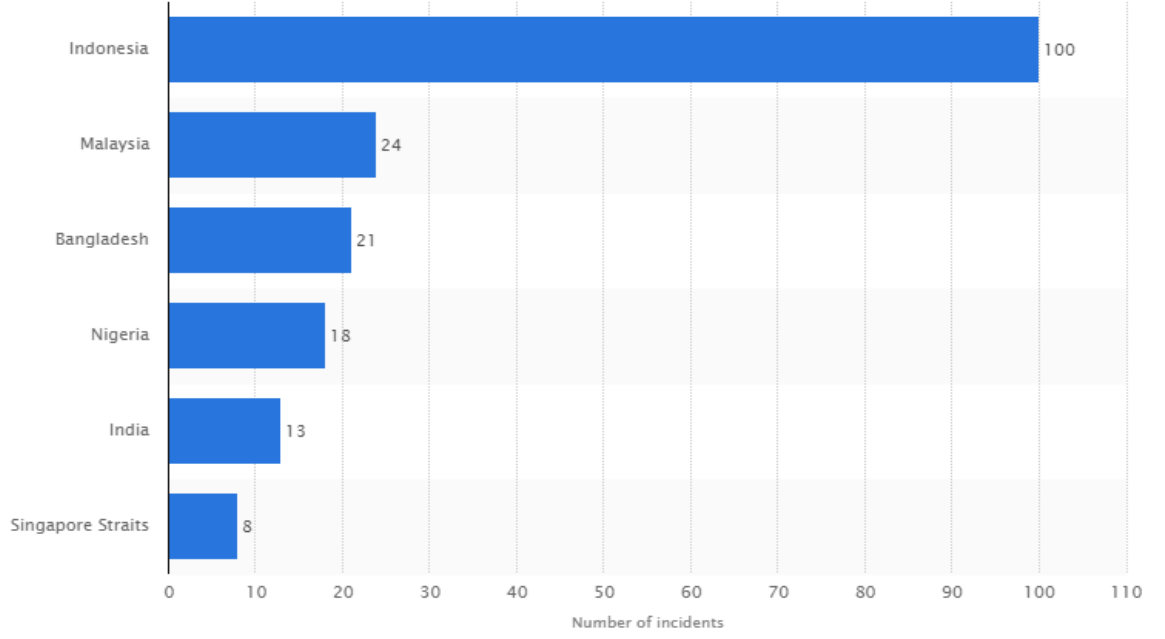
Geçmişte yaşanan bu tür olayları göz önünde bulunduran denizcilik firmalarının, zaman ve para kaybı yaşayarak durumu yerel idarelere bildirmek yerine; mürettebat, gemi ve yükün bırakılması için haydutlar ile müzakere etmeleri muhtemel bir durumdur.

Aşağıda son dönemde yaşanan deniz haydutluğu olaylarına ilişkin ayrıntılı veriler tablolar aracılığıyla işlenecektir.



Şekil 7- 2014 yılı Ocak-Eylül Ayları Arasında Bölgeler İtibariyle Yaşanan Toplam Saldırıları
 Kaynak : IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January – 30 September 2014

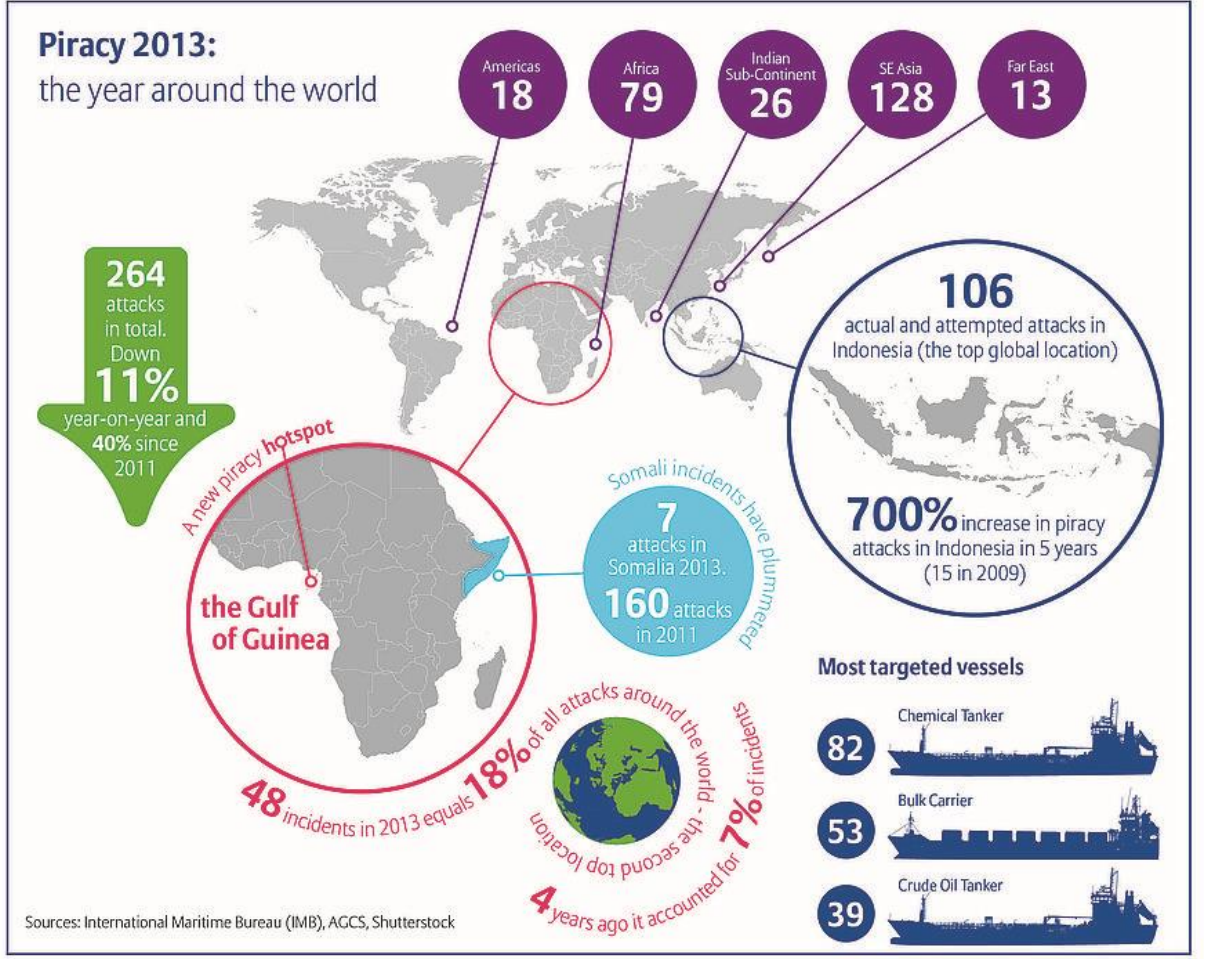
Yukarıdaki şekilde 2014 yılı Ocak-Eylül ayları arasında yaşanan tüm saldırıların farklı bölgelerdeki dağılımını gösteren veriler derlenmiştir. Buna göre Güneydoğu Asya’da toplam 103, Afrika’da 44, Hindistan Yarımadası’nda 25 adet saldırı yaşanmıştır. Amerika’da 2, Uzak Doğu’da 2 ve dünyanın geri kalan bölümünde 2 adet saldırı yaşanmıştır. Bu tablo göstermektedir ki; Afrika’daki deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri planlı ve kontrollü çalışma ve önlemler sonucunda azalma gösterirken Güneydoğu Asya deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin en sık görüldüğü bölge haline gelmiştir. Dolayısı ile Güneydoğu Asya bölgesinde de saldırıların önlenmesi için daha yoğun ve kapsamlı çalışmalar yapılması gerekmektedir.



Şekil 8- 2014 Yılında Ülkeler İtibariyle Yaşanan Toplam Saldırı Sayıları

Kaynak : www.statista.com

Yukarıdaki şekilde, 2014 yılında ülkeler bazında yaşanan toplam saldırı sayılarına göre en fazla saldırının Endonezya’da gerçekleştiği görülmektedir. Şekil 9’dan da anlaşıldığı üzere Endonezya’da deniz haydutluğundaki artış trendi 2013 yılında olduğu gibi 2014 yılında da devam etmektedir.



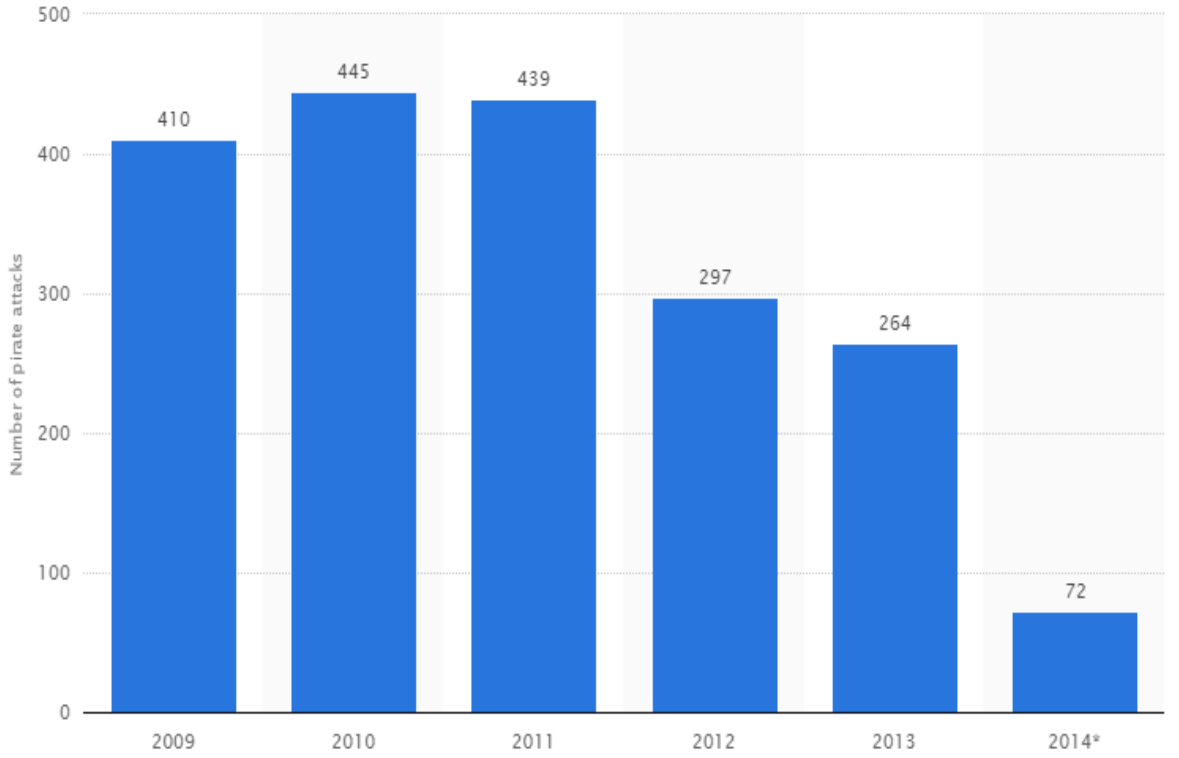
Şekil 9- 2013 Yılı Dünya Geneline Deniz Haydutluğu Verileri

Kaynak :International Maritime Bureau (IMB), ACGS, Shattershock.

Şekil 9’da 2013 yılında Amerika’da 18, Afrika’da 79, Hindistan Yarımadası’nda 26, Güneydoğu Asya’da 128, Uzak Doğu’da 13 olmak üzere toplamda 264 saldırı yaşandığı gösterilmiştir, böylelikle yaşanan saldırılar 2012’den 2013’e %11, 2011 yılından 2013 yılına ise %40 azalmıştır. Güneydoğu Asya saldırılarının en yoğun yaşandığı bölge olmuştur ve 128 saldırının 106’sı Endonezya’da meydana gelmiştir. 2009 yılında Endonezya’da sadece 15 saldırı yaşanmış iken bu sayı beş yıl içinde %700 artış göstererek 2013 yılında 106’ya ulaşmıştır. Gine Körfezi ise saldırıların en yoğun yaşandığı ikinci bölge olmuştur, bu bölgede yaşanan 48 saldırı dünya genelindeki saldırıların %18’ini oluşturur.

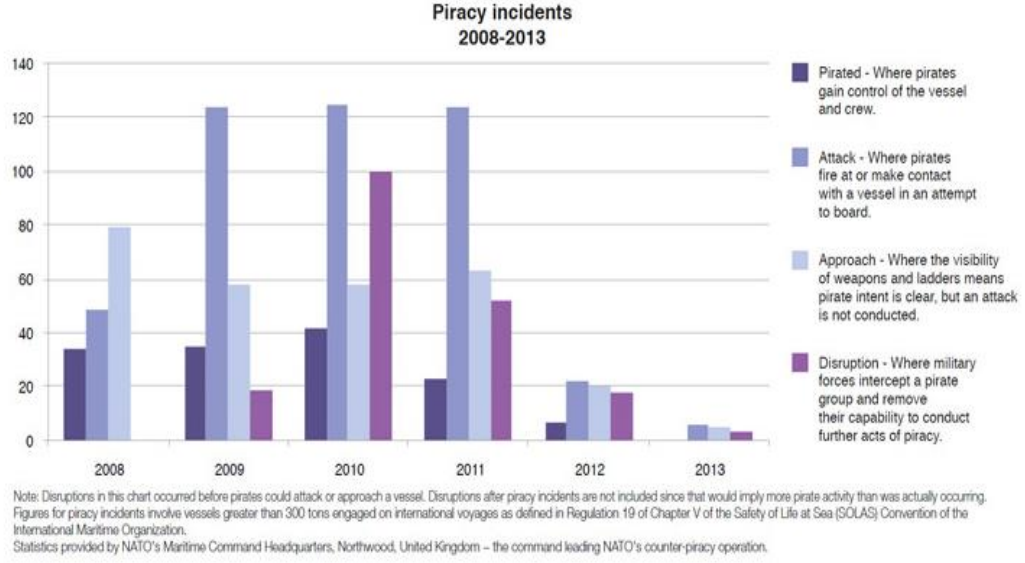
Somali bölgesindeki saldırılar önemli ölçüde azalmıştır, öyle ki bölgede 2011 yılında 160 saldırı yaşanmış iken 2013 yılında sadece 7 saldırı yaşanmıştır.

En çok hedef alınan araçlar ise 82 adet ile kimyasal tankerler, 53 adet ile dökme yük gemileri ve 39 adet ile ham petrol tankerleri olmuştur.



Şekil 10- 2009-2014 Yıllarında Yaşanan Toplam Saldırı Sayıları

Kaynak : www.statista.com

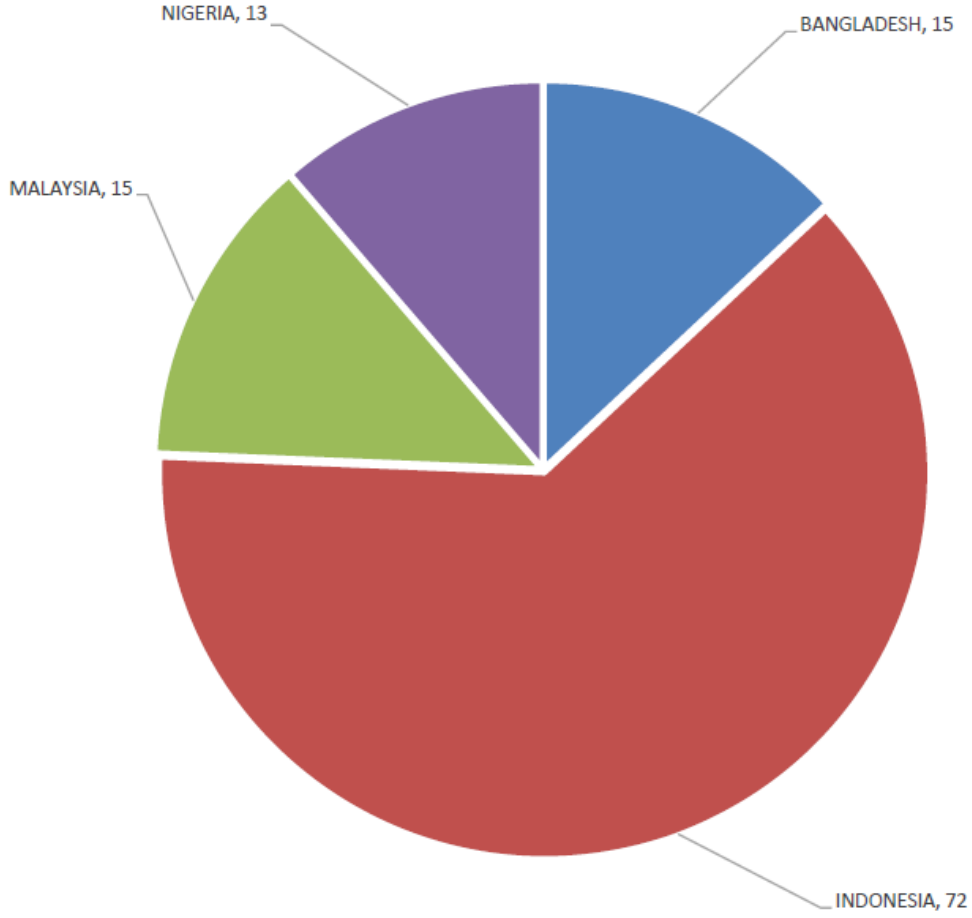


Şekil 11- 2008-2013 Yılları Arasında Saldırıların Türlerini Gösterir Deniz Haydutluğu Verileri

Kaynak : NATO, Secretary General's Annual Report 2013

Şekil 11'de 2008-2013 yılında yaşanan saldırı olaylarının aşağıda açıklanan aşamalardan hangileri dâhilinde seyrettiği açıklanmıştır.

- 1.alan : Haydutların gemi ve mürettebatın kontrolünü ele geçirdiği durumlar.
- 2.alan : Haydutların gemiye ateş açtıkları veya kendi gemileri ile hedeflerindeki gemiye çıkmak için saldırıda buldukları durumlar.
- 3.alan : Haydutların silah ve merdivenlerinin gemiye çıkma niyetlerini açıkça gösterdiği ancak gemiye çıkmakta başarılı olamadıkları durumlar.
- 4.alan : Askeri güçlerin etkisiyle haydutların eylemlerinin yarıda kaldığı ve yakalanarak teşebbüslerini ilerletmelerine engel olduğu durumlar. (Deniz haydutluğu/saldırı eylemleri gerçekleşmeden, haydutlar gemiye yanaşmadan önceki kesintileri ifade etmektedir.)



Şekil 12- 2014 Yılı Deniz Haydutluğu Saldırıları Dağılımının Dairesel Görünümü

Kaynak : IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January – 30 September 2014

Yukarıdaki tabloya göre 2014 yılı 1 Ocak- 30 Eylül döneminde dünya genelinde rapor edilen tüm saldırıların 2/3'ü gösterilen dört bölgede meydana gelmiştir. Belirtilen dönemde Endonezya'da 72, Bangladeş ve Malezya'da 15, Nijerya'da 13 saldırı meydana gelmiştir.

IV-DENİZ HAYDUTLUĞUNUN SONUÇLARI VE DENİZ SİGORTACILIĞINA ETKİLERİ

4.1.Deniz Haydutluğunun Sonuçları

4.1.1.Doğrudan Sonuçları

Deniz haydutluğu tehdidi ve riski devam ettiği sürece deniz ticareti faaliyetlerinde doğrudan ve dolaylı maliyet artışları olması kaçınılmazdır. Doğrudan sonuçlara örnek olarak soygun konusu olan malların kaybı, fidye ödemeleri, yükün ve geminin elden çıkması veya değerinin azalması ve riskli bölgelere gidecek mürettebata daha fazla maaş ödenmesi gösterilebilir. Dolaylı sonuçlar ise haydutlukla mücadele ve haydutluğu önlemek için yapılan masraflar, riskli bölgelere gidecek gemilerin sigorta primlerinde meydana gelecek artış şeklinde ortaya çıkabilir.

Doğrudan sonuçları aşağıdaki şekilde listelemek mümkündür:

- Saldırı girişimi sebebiyle ve saldırıyı bertaraf etmek için kaçma manevraları yapılırken neden olunan gecikme
- Saldırı esnasında gemide veya geminin taşıdığı yükte meydana gelen yok olma veya değer azalması
- Gemide bulunan nakit paranın kaybı
- Gemideki yükün kaybı
- Kira kaybı
- Soruşturma masrafları
- Saldırı ve soruşturma prosedürleri sırasında geminin faaliyetinden alıkonulması sebebiyle uğranılan zarar: Gemi işletme maliyetinin günlük 10.000-50.000 USD arasında, hatta kimi zaman daha da fazla olduğu düşünüldüğünde, örneğin geminin eğitimsiz veya rüşvet alan

yerel polisler tarafından soruşturulması için bir hafta boyunca limanda bekletilmesinin maliyeti bazı hallerde küçük çaptaki bir saldırının maliyetinden fazla olabilir.

- Geminin kaçırılması halinde geminin kaybı
- Gemi ve gemiadamları için talep edilen kaçırma ve fidye masraflarına ilişkin ödemeler
- Kaçırma ve fidye masraflarının ödenmesi konusundaki müzakereler ve paranın teslimi için yapılan masraflar
- Gecikmiş veya hasar görmüş yük nedeniyle uğranılan ve sözleşmeden kaynaklanan zararlar.

4.1.2.Dolaylı Sonuçları

4.1.2.1.Güvenlik masrafları

Olası bir saldırı riskini minimuma indirmek için denizcilik firmaları, deniz ticaretinde güvenliği sağlamak adına geliştirilen önlemleri uygulamak için ekstra masraflar ödemektedir. Deniz haydutluğu, firmaları pahalı önlemler almaya sevk etmektedir, örneğin gemide silahlı özel güvenlik elemanları bulundurmak, gemiadamlarını deniz haydutluğu saldırılarına karşı eğitmek, haydutları gemiden uzaklaştıracak yöntemlere karşı alınabilecek masraflar gibi, sonuçta nakliye ücretlerini elbette etkileyecektir.

Dolaylı masraflar aşağıdaki şekildedir:

- Deniz haydutluğuna karşı koymak için yapılan masraflar
- İlave güvenlik önlemleri için yapılan masraflar
- Yükselen nakliye ücretleri

4.1.2.2. Ticaret Yollarının Değişmesi

Ticaret yollarının değişmesi aşağıdaki sonuçlara yol açar:

- Daha uzun mesafelerin kat edilmesine mecbur kalınması,
- Daha uzun seyir süreleri,
- Bazı limanlardan kaçınılmak zorunda kalınması,
- Yükselen maliyetler,
- Yükselen nakliye ücretleri.³⁷

Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalmak istemeyen denizcilik firmaları için ticaret rotalarını değiştirmek de sık rastlanan seçeneklerden biridir, bu durum da daha uzun süren seyir ve daha uzun rotaları beraberinde getirdiği için finansal açıdan ek maliyetler getirmektedir. Örneğin büyük denizcilik şirketleri, Somali açıklarında gerçekleştirilen saldırılardan ötürü Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika'da bulunan Ümit Burnu'ndan geçmeyi tercih etmektedir. Dünya tanker filosunun %75'inin bağlı olduğu Uluslararası Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO) Başkanı Peter Swift, deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmamak için gemilerin Güney Afrika'dan geçmesinin maliyeti %30 arttırdığını ifade etmektedir.³⁸ Dolayısıyla bir yandan taşıma ücretleri bu şekilde yükselirken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketleri sigorta primlerini artırma yoluna gitmektedir. Yapılan hesaplamalar, deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ortalama yıllık maliyetin 16 milyar dolar civarında olduğunu ortaya koymaktadır.³⁹ Belirtilmesi gereken bir diğer husus, deniz haydutluğunun çevre felaketlerine yol açma açısından potansiyel bir risk oluşturduğudur. Geminin seyir emniyetini tehlikeye düşüren bu tür bir saldırı sırasında, özellikle petrol ve diğer tehlikeli eşya taşıyan gemilerin kazaya uğraması mümkündür.

³⁷ Deniz ticaret yollarının değişmesi sonucu uğranılan ek maliyetlere ilişkin hesaplamalar, Dördüncü Bölüm'ün Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli ile deniz haydutluğunun önlenmesi ile ilgili IV numaralı konu başlığında ayrıntılı tablolar ile gösterilmiştir.

³⁸ Ship Owners Call for UN-Led Force, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7745682.stm>

³⁹ PASSMAN, Michael H.: "Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts", J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009, s. 5.

Muhtemel bir kazanın çevre felaketine neden olacağı ve ekolojik dengeyi de bozacağı açıktır.⁴⁰

4.1.2.3.Sigorta masrafları

Sigorta masraflarına ilişkin olası etkiler:

- Deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelere gidecek gemilere yapılan sigortalarda daha yüksek prim istenmesi,
- Ek fidye ve kaçırma sigortasına ilişkin masraflar,
- Ek masraflar,
- Yükselen deniz taşımacılığı ücretleridir.

Belirli bölgelerde, yaşanan saldırılar ve deniz haydutluğu tehdidi nedeniyle sigorta masraflarının artması sonucu ile karşılaşılır. Örneğin Yemen’de meydana gelen Limberg saldırısından hemen sonra sigortacılar Yemen limanlarına gidecek gemiler için sigorta primlerini üç katına çıkardılar.⁴¹ Gemi ve yükün sahipleri genellikle deniz haydutluğu saldırılarına karşı sigortalıdırlar. Ancak sigorta şirketleri, bazı tehlikeli sularda deniz haydutluğu saldırılarının arttığını değerlendirdiklerinde bu durumun sigorta primlerinde artış ile sonuçlanacağı aşikârdır. IMB verilerine göre kaçırma ve fidye sigortasına ilişkin primler, yüksek riskli bölgeler için özellikle saldırıların belirli bir seyir halinde olduğu dönemlerde sürekli artmaktadır. Bu etkenlerin sonucu olarak deniz taşımacılık ücretleri de artmaktadır ve saldırılar devam ettikçe denizcilik firmalarınca yapılan gerek fidye ödemeleri gerekse de

⁴⁰ 1992’de Malakka Boğazında kaçırılan Liberya bandıralı Nagasaki Spirit isimli petrol tankeri bu durumun tipik bir örneğidir. Gemide görevli mürettebatın gemiden uzaklaştırılmasının ardından gemi hızı artırılarak otomatik pilota bağlanmıştır. Terk edilmiş bir şekilde denizde seyreden gemi karşı yönden gelmekte olan silah ve patlayıcı yüklü Ocean Blessing isimli bir gemi ile çarpışmıştır. Çarpmanın etkisiyle başlayan yangın denize dökülen tonlarca petrolün etkisiyle altı hafta boyunca devam etmiştir.

Bkz. WINN, John I. & GOVERN, Kevin H.: “Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats”, The Homeland Security, Cilt 2, Sayı 2, 2008, s. 132.

⁴¹ Limberg saldırısından sonra sigortacıların, Yemen limanlarına gidecek gemiler için sigorta primlerini üç katına çıkarması ile primler gemi başına 300.000 USD (TEU başına 250 USD) rakamlarına ulaşmıştı. Bunun sonucunda bazı firmalar Yemen’e gidecek seferlerini iptal ederken bazıları da Yemen limanları yerine komşu ülke limanlarını tercih ettiler. Yemen hükümetinin tüm çabalarına rağmen limanlarına gelen yük miktarında çok büyük bir düşüş yaşandı ve yerel kaynaklara göre 3000 kişi işsiz kaldı, saldırıya bağlı zarar aylık 15 milyon USD olarak tahmin edilmektedir. Kaynak : OECD, 2003.

gemi, mürettebat ve yükü korumak için yaptırılan sigorta primlerinin yüksek tutarlı ödemeleri sebebiyle artmaya devam edecektir.

4.2.Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkileri

4.2.1.Sigorta Konusuna Genel Bakış

13 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen ve 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (YTTK)⁴² ile 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nu yürürlükten kaldırmıştır. TTK'nun beşinci kitabının dördüncü faslı “denizcilik rizikolarına karşı sigortalar” başlığını taşımaktadır. Dördüncü fasılda yer alan TTK m. 1340'ta kanun koyucu, denizcilik rizikolarına karşı sigorta ettirilebilen menfaatler arasında ilk sırada gemiye yer vermiştir.

Kanunda tekne sigortası terimi yerine gemi sigortası terimi kullanılmıştır, yani TTK düzeninde geminin sigortası terimi ile ifade edilen tekne sigortası, esas itibariyle kanunun beşinci kitabının dördüncü faslındaki hükümlere tabidir.⁴³

YTTK ise Kanunun Genel Gerekçe'sinin Sigorta Hukuku Kitabı'na ilişkin bölümünde belirtildiği üzere deniz rizikolarına karşı sigortaların uluslararası kurallar temelinde işlemekte olması ve TTK'nun bu konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmının günümüzde ölü hüküm haline gelmesi sebebiyle deniz sigortalarına ilişkin hükümleri Kanundan çıkarmıştır. Özetlemek gerekirse YTTK'da deniz sigortalarına ait hükümlere yer verilmemektedir. Dolayısıyla, deniz sigortalarına genel hükümler ve yeni TTK'nda yer alan sorumluluk sigortalarına ilişkin hükümler uygulanacaktır. Bu durumun, Türk Hukuk mevzuatında ayrı bir

⁴² R.G. 14.02.2011, S. 27846.

⁴³ TTK'nun beşinci kitabının “genel hükümler” başlıklı birinci fasıl hükümleri ile “mal sigortaları” başlıklı ikinci fasıl hükümlerinin madde metninden tüm mal sigortaları hakkında düzenleme getirdiği anlaşılan hükümleri ve bu hükümlerde düzenlenmeyen haller bakımından TTK m. 1264 yollamasıyla Borçlar Kanunu hükümleri de tekne sigortasına uygulanır. Bkz. Yazıcıoğlu, Emine: *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul 2003, s. 17-20.

deniz sigorta kanunu bulunmaması ve yeni TTK'da denizcilik sigortalarına ait ayrı bir bölüme yer verilmemiş olması nedeni ile uygulamada sorun çıkaracağı düşünülmektedir.⁴⁴

Deniz sigortaları üç temel türe ayrılır. Bunlar, geminin denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı tekne&makine sigortası, yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatin teminat altına alındığı yük sigortası ve denizde seyrüsefer ile bağlantılı olarak ortaya çıkabilecek sorumlulukların teminat altına alındığı mali sorumluluk sigortasıdır.⁴⁵ Bunların dışında deniz haydutluğu vakalarının artması sonucu donatanlarca yoğun olarak tercih edilen farklı bir teminat türü olan kaçırma ve fidye sigortasına da değinilecektir.

4.2.2.Deniz Sigortaları

4.2.2.1.Tekne Sigortası

TTK düzeni dikkate alınarak tekne sigortası doktrinde, geminin ziya veya hasara uğraması ya da malikin hâkimiyet alanından çıkması sonucu gemi malikinin malvarlığında meydana gelecek azalmanın teminat altına alındığı bir deniz sigortası türü şeklinde tarif edilmektedir.⁴⁶

Ancak geminin denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin sigorta ettirilebilir menfaat, malik menfaatinden ibaret değildir.

Ayrıca, tekne sigortası ile sadece geminin teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu ziya veya hasara uğraması ya da hâkimiyet alanından çıkması yüzünden sigortalının malvarlığının aktifinde meydana gelen azalma değil, müşterek avarya garama payı borcundan, çatma zararlarından ve kurtarma ücreti borcundan kaynaklanan sorumluluk gibi rizikolar da teminat altına alınmaktadır.

⁴⁴ ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem: “Sorumluluk Teminatları” s.109, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları / Sempozyum Mart 2012

⁴⁵ Yazıcıoğlu, Emine: Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003, s. 13.

⁴⁶ Yazıcıoğlu, Emine: Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003, s. 15.

4.2.2.2.Yük Sigortası

Gemide taşınan yükün sigorta konusu edildiği bu tip sigorta, taşınan yüke ilişkin olarak yükleme limanından varma limanına ulaşana kadar doğabilecek zarar veya yok olma riskini teminat altına alır.

4.2.2.3.P&I (Koruma ve Tazmin) Sigortası (Denizde Seyrüsefer ile Bağlantılı Olarak Üçüncü Kişilere Verilecek Zararı Teminat Altına Alan Mali Sorumluluk Sigortası)

P&I sigortası, gemi donatanlarının oluşturduğu karşılıklılık esasına dayanan birlikler olan P&I Kulüpleri tarafından sağlanır ve geminin seyrüseferi sırasında üçüncü kişilere verilmesi muhtemel zararları teminat altına alır. Bu sigorta türü yukarıda açıklanan diğer iki sigorta türünden oldukça farklıdır, şöyle ki: tekne sigortası ve yük sigortasında sigorta konusu gemi ve yük gibi belirlenebilen, değer biçilebilen varlıklara ilişkindir, oysaki P&I sigortasında üçüncü kişilere verilecek tahmin edilemeyen tutarda bir teminat sağlanması söz konusudur, işte bu sebeptendir ki P&I sigortaları deniz sigortacıları tarafından değil de ancak bu büyüklükte teminatları sağlamaya yeterli ve gönüllü gemi donatanlarınca oluşan bu birliklerce verilir.

4.2.2.4.Fidye ve Diğer Ek Masrafların Tazmini Hususu⁴⁷

Genellikle tekne savaş riski poliçesindeki müşterek avarya kuvertürüne göre, sigortalanan kişinin fidye için yaptığı ödeme ona geri ödenir. Ayrıca yine bu poliçe dâhilinde olarak aylarca sürebilen görüşmeler sonucunda, kaçırma ve fidye sigortası kuvertür kapsamındaki bazı ek masrafların, en azından bir kısmının sigortalanan kişiye ödenmesi de söz konusu

⁴⁷ Bu bölüm sigorta ve reasürans konularında uzman "Catlin Group Limited" şirketinin aşağıdaki yayınlarına göre hazırlanmıştır.

- Kidnap&Ransom Today : A Report By Catlin Group Limited, web adres:

<http://www.catlin.com/flipbook/kidnap-and-ransom-today/files/inc/342692550.pdf>

- Dangerous Waters, A Catlin Group Limited Guide to Kidnap and Piracy in the Gulf of Guinea, web adres:

<http://www.catlin.com/~media/downloads/thought-leadership/dangerous-waters-catlin-guide-to-kidnap-and-piracy-in-gulf-of-guinea.ashx>

olabilir. Buna karşın sigortalının, bir deniz kaçırma ve fidye sigortası ile teminat altına alınması halinde daha basit ve hızlı bir şekilde sigortalanan kişinin zararı tazmin edilir, ayrıca bu tazminat ödemesi sadece fidye açısından değil diğer birçok ek masraf açısından da geçerlidir. Yine deniz kaçırma ve fidye sigortası ile bazı kişisel kazalara ve belli bağlantılı sorumluluk türlerine ilişkin koruma sağlar.

4.2.3.Kaçırma ve Fidye [Kidnap&Ransom (K&R)] Sigortası

4.2.3.1.Kaçırma ve Fidye Sigortasına Genel Bakış

Kaçırma ve fidye sigortası yukarıda açıklanan sigortalardan bağımsız olarak alınan bir tazmin sigortasıdır, bu nedenle donatan veya donatanın brokerı tarafından geminin bırakılması için ve kaçırma ile ilişkili olarak yapılan tüm ödemelerin kanıtlarının sunulması gerekir. Fidyenin ödendiğini gösteren sağlam kanıtlar gösterilmelidir, genellikle fidye parasının donatanın banka hesabından çekilip kriz merkezinden haydutların olduğu yere atılmasının ispatlanması yeterlidir. Ek harcamalar çok fazla miktarda olabilir ama ancak poliçe limitlerinin imkân verdiği ölçüde tazmin edilebilecektir.

Kaçırma ve fidyeye ilişkin sigortalar deniz haydutluğu saldırılarının sıkça yaşanması üzerine yüksek riskli bölgelerde ticaret yapan donatanlar için tercih edilen bir sigorta türü haline almıştır. Bu sigortalar seferlik yahut bir veya üç yıllık sigortalar olarak düzenlenebilir. Sigorta kuvertürü genellikle altı ana başlıktan oluşur ve sigortacı tüm bunları poliçenin temin ettiği limitlere kadar öder, sadece ferdi kaza hususu bir sınırlamaya tabiidir; bu da genellikle tüm limitin üçte biri oranındadır. Kaçırma ve Fidye sigortalarının en önemli kısımları olan önleyici tedbirler ve güvenlik kuruluşunun servisi de poliçe kapsamındadır. Bütün kaçırma ve fidye sigortaları bir güvenlik kuruluşunun özel hizmetine sahiptir. Bu güvenlik kuruluşlarında tehdit veya kaçırma olaylarında müzakerelerde yardımcı olacak danışmanlar istihdam edilmektedir. Bu tür firmaların ücreti sigorta şirketi tarafından karşılanmaktadır.

- Kaçırma ve fidye sigortasının standart kuvertürü aşağıdakilerden oluşur:

- Fidyeye,
 - Fidyenin ulaştırılması rizikosunu (örneğin fidyenin transit sırasında kaybı),
 - Kaçırılan kişi veya ailesi tarafından dava açılması halinde doğacak hukuki sorumluluk,
 - Ferdi kaza; kaçırılan kişinin muhtemel ölümü veya kalıcı sakatlığı halinde yapılacak ödemeler de dâhil olmak üzere,
 - Danışmanlık hizmetleri ve giderleri için yapılan ödemeler,
 - Ek masraflar (otel ve yol masrafları, tercümanlara ve avukatlara yapılan ödemeler, saldırı mağduru olan kişinin maaş ödemesi gibi).
- Sigortanın aşağıdakileri de kapsayacak şekilde genişletilmesi de mümkündür:
- Acil tahliye, kişilerin ülkelerine geri gönderilmesi,
 - Sigortalanan riskin gerçekteşmesi sonucu mahrum kalınan kazançlar (geminin tutulma süresindeki kira kaybı karşılanır; kira kaybı beyan edilen kira geliri kadar ve 90,120 veya 250 gün gibi belirli sürelerle sınırlıdır.),
 - Kötü niyetli tehdit sonucu yapılan masraflar.

Kaçırma ve fidye sigortasının kapsamına ilişkin ayrıntılı bilgiler içeren kurallar için Ek 1'e bakınız.

Kira kaybının sigortalıya ödeneceğı kira kaybını içerir sözleşme (Loss of Hire Extension) için Ek 2'ye bakınız.

4.2.3.2.Sigorta Tazmin Talebinin Yapılması

Bir deniz haydutluğu veya alıkonulmanın ardından yapılacak sigorta talepleri için kesin ve katı prosedürler bulunmamaktadır çünkü her bir olay farklı ve kendine özgü karakteristiklere sahiptir. Her olaya yol açan dinamikler, işleniş biçimi ve sonuçları farklı da olsa sigorta tazmin talebi yapılırken aşağıdaki temel adımlar izlenir:

- Brokerlar aracılığı ile sigortacılara sürekli bilgi akışı sağlamak,

- Kriz danışmanları ile birlikte çalışarak süreci birlikte yürütmek,
- Pazarlıkların, tartışmaların, tüm harcama ve masrafların düzgün bir şekilde kaydı tutmak,
- Bildirimleri zamanında ve doğru olarak yapmak,
- Gerekli tüm dokümanları sunmak, örneğin charterparti sözleşmesi gibi.

4.2.3.3.Tazmin Taleplerinin Değerlendirilmesi

a. Geminin Uğradığı Zarar

Geminin tekne ve makinasının uğradığı zarar genellikle tekne&makina sigortası kapsamında tekne savaş riski kuvertüründen ödenir. Sigortacılar öncelikle zararı inceleyip rapor etmesi ve muhtemel onarım masraflarını çıkarması için eksperlerini gemiye göndererek karar verir ve durumu bu raporlara göre değerlendirirler.

b. Kaybolan veya Zarar Gören Yükün Durumu

Kaçırılan bir gemide yük olarak taşınan eşyaların müşterek avarya kapsamında değerlendirilerek ödenen fidyeye katkı olarak yorumlanması muhtemeldir ancak buna ilişkin taleplerin çözüme kavuşturulması çok uzun zaman almaktadır. Yine de, kaçırma ve fidye sigortacıları donatanın kayıp kayıt listesine hizmet edecek şekilde, yük sigortacılarına karşı kayıp/hasarlı eşyaların müşterek avarya kapsamında yorumlanması gerektiği iddialarına devam ederler.

V-DENİZ HAYDUTLUĞUNU ENGELLEMEK İÇİN FARKLI ÇÖZÜM YOLLARI

Deniz haydutluğu ile mücadele görevi 01/11/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 11 inci maddesinin 1 inci fıkrasının "ı" bendi ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM)'ne verilmiştir. Madde metnine göre "Deniz taşımacılığı ve ticaretini olumsuz etkileyen insan kaçakçılığı, korsanlık⁴⁸ ve benzeri her türlü suç ve faaliyetlerin önlenmesine yönelik çalışma yapmak, tedbir almak, böyle bir olayın gerçekleşmesi halinde ilgili kuruluşları koordine etmek" DTGM'nin görevleri arasındadır. DTGM bu maddede belirtilen görevlerini, bahsi geçen konuların çözümünü yasal düzenlemelerle kalıcı hale getirmeyi amaçlayarak, uluslararası alandaki teknik ve hukuki gelişmeleri takip ederek ve ilgili diğer kurum/kuruluş ve sektörlerle azami seviye işbirliği yaparak yürütmektedir. Deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik çalışmalar hususunda konuyu ele aldığımızda; DTGM ulusal alanda ilgili kurum/kuruluş ve sektörlerle toplantılar yaparak konuyu birlikte ele alarak değerlendirmeler yapar, bu konudaki uluslararası toplantıları takip eder, gemilerin en son teknoloji ile donatılmasını ve haydutluğu engelleyici önlemleri almasını tavsiye eder, bu amaçla yönlendirmeler yapar. Ayrıca DTGM, aşağıda ayrıntılı biçimde incelenecek olan "silahlı özel deniz güvenlik personeli"nin gemide bulundurulmasına imkân verecek mevzuat hazırlığı faaliyetlerine de devam etmektedir. Bu alandaki mevzuatın yürürlüğe girmesi ile birçok ülkede ve küresel alanda tartışmalı bulunan bir husus Türk bayraklı gemilerimiz açısından çözüme kavuşturulmuş olacak ve ayrıca yüksek riskli bölgelerde seyreden gemilerimizin deniz haydutlarından korunmak için pratikte başvurdukları bir yol olmasına rağmen mevzuatta yer almadığı için sorun teşkil eden bir durum yasal hale getirilerek gemilerimizin haydutluk saldırılarından mevzuatta belirtildiği şekilde ve uygun yöntemlerle korunması mümkün olacaktır.

Deniz haydutluğunu önleme yöntemlerinin en başta gelenleri yüksek riskli bölgelerde uluslararası kuruluşlar ve ülkeler tarafından sağlanan deniz kuvvetleri gücü ile gemide silahlı

⁴⁸ Maddenin lafzında "korsanlık" olarak bahsedilen suçun aslında "deniz haydutluğu" olarak geçmesi gerekmekte ve yaygın kullanımda yerleşen yanlış kavram mevzuata da yansımış bulunmaktadır.

özel deniz güvenlik personeli bulundurulmasıdır. Bu konular aşağıda bölümler halinde detaylı biçimde incelenecektir.

Ayrıca saldırıları önlemek için gemi üzerinde alınabilecek diğer bazı önlemlere örnek olarak, gemide sığınak hazırlanması, dikenli tel, su püskürtme hortumları, uzun menzilli verici, erken haber veren radar, alarm bulundurulması, deniz haydutluğunun yoğun olarak yaşandığı bölgelerden geçiş esnasında gemideki gözcülerin artırılması, askeri kuvvetlere SOS gönderilmesi, hızın artırılması ve haydutların olduğu bölgelerden bir an evvel uzaklaşmak için manevralar yapılması gösterilebilir.

5.1.Uluslararası ve Bölgesel Örgütlenmeler Düzleminde Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu ile mücadele uzun süren ve meşakkatli bir çalışmalar bütünüdür; bunun için deniz ticaretinin tüm bileşenlerine fayda sağlayacak ve devletler ile uluslararası kurum ve organizasyonlar tarafından da desteklenecek hem pratik hem de hukuken uygulanabilir yöntemler ile yol alınması önemlidir. Nitekim Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi⁴⁹de açık denizde veya herhangi bir devletin yargı yetkisine tabi olmayan deniz alanlarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi amacıyla tüm devletlerin azami ölçüde işbirliği yapmalarını öngörmüştür. Bu işbirliğinin hangi yollarla ve kimin gözetiminde yapılacağı sözleşmede açıkça belirtilmemiştir ancak haydutluğun yaşandığı bölgelere devriye konulması, bilgi paylaşımı, haydutların yakalanarak ilgili devlete teslim edilmesi ve hatta haydutlukla mücadele amacıyla yetkilendirilmiş yabancı gemilerin karasularına girişlerine izin verilmesi bu kapsamda gösterilebilir.

Birleşmiş Milletler bünyesindeki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Ticaret Odası (ICC) bünyesindeki Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Deniz Haydutluğu Raporlama Merkezi (PRC) uzun yıllardır denizcilik alanında faaliyet gösteren kurumlardır. Ancak son yıllarda deniz haydutluğu vakalarının artması sonucu olarak deniz haydutluğunun önlenmesi için bölgesel ve uluslararası boyutta faaliyet gösteren çok sayıda teşkilat kurulmuş

⁴⁹ BMDHS (UNCLOS) madde 100.

ve bu kuruluşlar imzalamış oldukları sözleşmeler, ortak işbirliği, toplantılar ve bilgi paylaşımı yoluyla icraatlar da bulunmaya başlamıştır. Bunlara örnek olarak aşağıdaki kuruluşlar gösterilebilir:

A- Somali Kıyısı Açıklarında Korsanlıkla Mücadele İçin Temas Grubu [The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)] 2009 yılında BM Güvenlik Konseyi'nin 1851 sayılı tüzüğüne göre kurulmuştur.

B- Asya'da Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunla Mücadele İçin Bölgesel İşbirliği Anlaşması (RECAAP) ve buna bağlı olarak kurulan RECAAP Bilgi Paylaşım Merkezi [The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia, the RECAAP Information Sharing Centre (ISC)]

C- Cibuti Davranış Kuralları (The Djibouti Code of Conduct); Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezinde deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele için IMO öncülüğünde düzenlenen uluslararası konferans sonucunda 2009 yılında imzalanmıştır.

D- IMO ile Batı ve Orta Afrika Denizcilik Örgütü (MOWCA) tarafından geliştirilen mutabakat zaptı 2008 yılında 15 bölge ülkesi tarafından imzalanmıştır. Bu şekilde temelleri oluşturulan bu mutabakat zaptı sonrasında daha da geliştirilmiş ve IMO'nun Batı ve Orta Afrika'da sürdürülebilir deniz güvenliği önlemlerine ilişkin stratejik davranış kuralları haline gelmiştir, yine bu kurallara Cibuti Davranış Kurallarından ilintili bölümler de eklenmiştir.

E- IMO Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) toplantılarında da deniz haydutluğu sorunu sürekli olarak gündeme gelmekte ve bu konuda çalışmalar yapılmaktadır. MSC tarafından çıkarılan Somali Merkezli Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamaları Rehberi (BMP4) gemilere haydutlukla mücadelede almaları gereken önlemler için ışık tutan bir rehberdir.

5.2.Kuzey Atlantik Paktı Örgütü (NATO)'nün Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetleri

Ticari trafiğin yoğun olduğu Somali açıkları ve Aden Körfezi'nde Ocak 2008'den itibaren artan deniz haydutluğu faaliyetleri neticesinde; Birleşmiş Milletler (BM) tarafından NATO'ya yapılan talep doğrultusunda Kuzey Atlantik Konseyi (NAC)'nin aldığı kararla, Somali doğusunda Dünya Gıda Programı (World Food Program) gemilerine refakat maksadıyla Ekim-Aralık 2008 tarihleri arasında NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2 (SNMG-2) “Müttefik Destek Harekâtı” (Operation Allied Provider) maksadıyla görevlendirilmiş ve bu harekâta Türk Deniz Kuvvetlerinden bir fırkateyn ile iştirak edilmiştir.⁵⁰

Harekât müteakip dönemde Aden Körfezi, Arap Denizi ve Somali Açıklarında deniz haydutluğu ile mücadeleyi de kapsayacak şekilde geliştirilerek “Okyanus Kalkanı Harekâtı” (Operation Ocean Shield) adını almıştır. Okyanus Kalkanı Harekâtı SNMG-1 ve SNMG-2 tarafından altışar aylık dönemler halinde dönüşümlü olarak icra edilmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri tarafından Okyanus Kalkanı Harekâtına SNMG-2'ye tefrik edilen fırkateynler ve karargâh personeli ile destek sağlanmaktadır. Bölgede deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında Türk Deniz Kuvvetlerinin kesintisiz desteği mevcuttur. Bu maksatla, SNMG-2 bölgede görev yapmadığı dönemlerde Birleşik Görev Kuvveti (CTF-151) emrinde 1 fırkateyn ile katkı sağlanmaktadır.⁵¹ Bu fırkateynler, Türk ticaret gemileri için “Geçiş Koordinasyon Noktası” görevini icra ederek ticaret gemilerinin emniyetli geçişine katkı sağlamaktadır.

5.3.AB: Atalanta Harekâtı (EU NAVFOR)

Atalanta Harekâtı, Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (ESDP) çerçevesinde; BM Güvenlik Konseyi'nin 15 Mayıs 2008 tarihli ve 1814 (2008) sayılı, 2 Haziran 2008 tarihli ve 1816 (2008) sayılı, 7 Ekim 2008 tarihli ve 1838 (2008) sayılı, 2 Aralık 2008 tarihli ve 1846 (2008) sayılı, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 (2008) sayılı kararları ile AB Konseyi'nin

⁵⁰ Türk Deniz Kuvvetleri, web adres : <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararası/OceanShield.php>

⁵¹ A.g.e.

bunlara dayalı karar ve işlemlerine dayanmaktadır.⁵² Harekât 8 Aralık 2008 tarihinde başlatılmış, deniz gücü 13 Aralık 2008 tarihinde bölgede fiili görevine başlamıştır.

AB Deniz Gücü'nün başlıca görevi,

- Somali'deki yerinden edilmiş kişilere yiyecek götüren Dünya Gıda Programı (WFP) gemilerinin korunması,
- Somali sahilinden geçmekte olan tehlikeye açık gemilerin korunması, buralardaki deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin caydırılması, önlenmesi ve bastırılmasıdır.⁵³

Bu çerçevede, AB deniz gücü, deniz haydutlarının çeşitli saldırılarını önlemeyi başarmıştır.

5.4.Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli (SÖDGP) [Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)] Kullanılması Yoluyla Deniz Haydutluğunun Engellenmesi

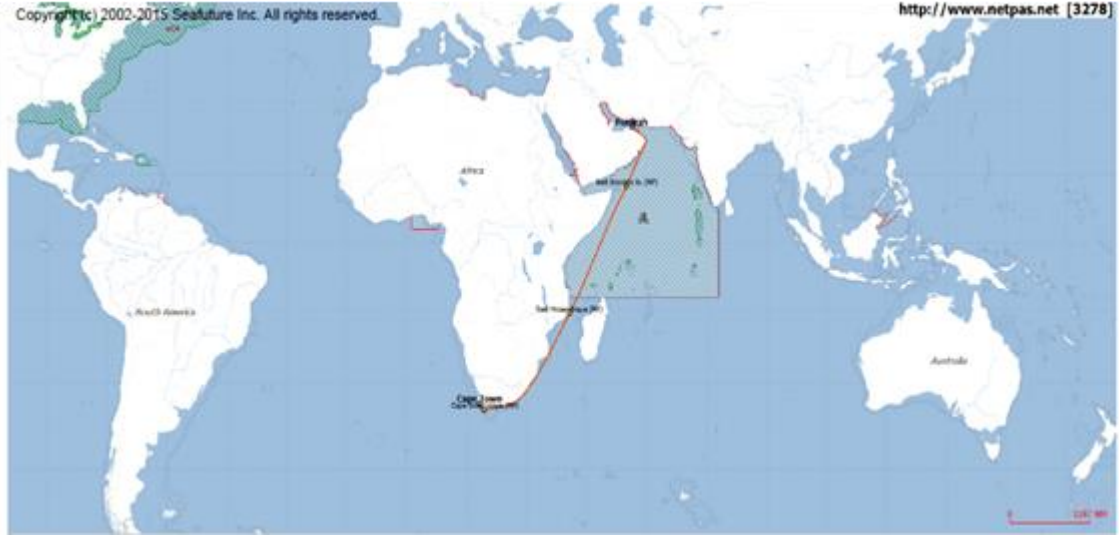
Deniz haydutluğu ile mücadelede gittikçe daha yaygın olarak kullanılan ve en etkili olan yöntemlerden biri de geminin yüksek riskli bölgeden geçerken silahlı özel güvenlik hizmeti almasıdır. Ancak bu konu halen birçok tartışmaları içerir bir yapıdadır, bu konunun silahlı özel güvenlik personelinin gemideki statüsü, silahların ve personelin gemiye çıkıp gemiden ayrılacağı vakitler, silahların gemide ne şekilde muhafaza edileceği ve hangi hallerde kullanılabilirliği vb. gibi birçok yönü vardır. Gemide silahlı özel güvenlik personeli bulundurmanın ilgili gemi ve koşullara göre değişiklik göstermesi gerektiği aşikârdır, örneğin petrol veya tehlikeli maddeler taşıyan gemilerde patlama riski bulunduğundan bu hallerde gemide alınması gereken önlemlerden birinin silahlı özel güvenlik personeli olup olmayacağı hususu titizlikle değerlendirilmelidir.

Yüksek riskli sahadan geçmesi gereken gemiler için bu durum büyük bir sorun teşkil etmektedir; bu durumlarda kimi gemilerde silahlı özel güvenlik personeli bulundurulması

⁵² "Legal Basis", *Council of the European Union*, 14 Ocak 2009, http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showpage.asp?id=1519&lang=EN

⁵³ "EU NAVFOR Somalia", *Council of the European Union*, 14 Ocak 2009, http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showpage.asp?id=1518&lang=en

tercih edilirken kimi gemilerin ise yüksek riskli sahadan geçmeyerek ve rotasını değiştirerek haydut saldırılarından korunmaya çalıştığı görülmektedir. Elbette her iki durum da gemiler açısından ek maliyetler doğurmaktadır; ilkinde gemide silahlı özel güvenlik bulundurulması maliyeti, ikincisinde ise rotanın uzaması sebebiyle yakıt maliyeti ve kaybedilen zamandan ötürü maddi kayıp yaşanmaktadır. Ancak her iki yöntem de deniz haydutluğu saldırılarından korunmada elzemdir ve yüksek riskli sahadan geçmeyen veya silahlı özel güvenlik personeli olarak bu alandan geçen gemilerin sigorta primlerinde kimi zaman yarıya kadar düşme söz konusu olmaktadır. Aşağıdaki iki tabloda iki farklı alternatif; silahlı özel güvenlik personeli alındığındaki rota ile alınmadığındaki rota gösterilmektedir.



Şekil 13- Silahlı Özel Güvenlik Personeli Alındığında Yüksek Riskli Sahadan Geçiş Rotası

Kaynak : www.netpas.net

1. Alternatif: Suez'den geçip Silahlı özel güvenlik personeli olarak Singapur yönüne giden bir gemi yolunu 12 knots süratle 17.29 günde tamamlamaktadır. Silahlı özel güvenlik personeli almadan giden gemi yolunu 18.69 günde tamamlamaktadır. Silahlı özel güvenlik personeli olarak yolunu 1.4 gün kısaltmaktadır.

Yakıttan yaptığı tasarruf ortalama 25ton/gün x 1.4gün	: 35ton
Maddi tasarruf 35ton x 450USD/ton	: USD15,750
Kira kaybı 8,000USD/gün x 1.4 gün	: USD11,200

Toplam kazanç	: USD 26,950 ⁵⁴

“Silahlı özel güvenlik personeli” alınmanın maliyeti USD15,000 ile USD25,000 arasında değişmektedir. Fiyat alınan kişi sayısına göre değişmektedir.



Şekil 14- Silahlı Özel Güvenlik Personeli Alınmadan, Değiştirilmek Suretiyle Gidilen Rota

Kaynak : www.netpas.net

2. Alternatif: Basra körfezinden çıkıp Cape Town(Güney Afrika)'ya giden gemi silahlı özel güvenlik personeli olarak yolunu 12 knots süratle 16.03 günde tamamlamaktadır. Silahlı özel güvenlik personeli almadan /alamadan giden gemi yolunu 20.65 günde tamamlamaktadır. Silahlı özel güvenlik personeli olarak giden gemi yolunu 4.62gün kısaltmaktadır.

Yakıt tasarrufu ortalama 25ton/gün x 4.62 gün	: 115.50 ton
---	--------------

⁵⁴ Hesaplamalar İnce Denizcilik ve Ticaret A.Ş. Operasyon Müdürü Sn. Mustafa Balmuk tarafından yapılmıştır.

Maddi tasarruf	115.50 ton x 450USD/ton	: USD 51,950
Kira kaybı	8,000USD/gün x 4.62gün	: USD 36,960

Toplam kazanç		: USD 88,910 ⁵⁵

Yüksek riskli bölgelerde seyreden gemilerin birçoğunda silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulmaktadır. Gemide bu personelin bulundurulmasının avantajlarının fazla olması ve gemi ile üzerindeki insanların güvenliğini en etkin şekilde sağlayan yöntem olmasının yanısıra, bu yöntemin silahlı özel deniz güvenlik personeli ile deniz haydutları arasındaki olası çatışmaların şiddetini artırması ihtimali bir dezavantaj olarak ortaya çıkmaktadır. Konu devletler, ulusal ve uluslararası kuruluşlar ile sektör paydaşları arasında tartışılmaya devam edilmektedir. Bu alanda “safety4sea” aldıkları kuruluşun yapmış olduğu anket çalışması konuya bakışın anlaşılması için önem arz etmektedir.⁵⁶ Anket çalışması 2011 yılında, sektörden 508 kişinin katılımı ile yapılmıştır. Ankete katılanların çoğunluğunu, 36-50 yaşları arasında, denizcilik endüstrisinde 6-20 yıl deneyimli, en az 5 yıl denizde seyretmiş ve hâlihazırda 30’den fazla gemisi bulunan, en az 20 yaşındaki şirketlerde idarecilik yapan Avrupalı yöneticiler oluşturmaktadır. Bu kişilerin çoğunluğu deniz haydutluğu olayından doğrudan etkilenmemiş ancak %8,5 oranında katılımcı kaçırılan bir gemi üzerinde deniz haydutluğu saldırısına maruz kalmıştır.

5.4.1. Deniz Haydutluğunun Önlenmesi Yöntemleri Anketinin Sonuçları

⁵⁵ Hesaplamalar İnce Denizcilik ve Ticaret A.Ş. Operasyon Müdürü Sn. Mustafa Balmuk tarafından yapılmıştır.

⁵⁶ Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings, www.safety4sea.com.

Tablo 1- Deniz Haydutluğunu Engelleme Yöntemlerinin Etkililiği

1	Haydut sandallarını gözlemlene ve saldırıları bertaraf etmede deniz kuvvetleri gücü	76,7%
2	Bordada silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulması	76,2%
3	Hint Okyanusu etrafındaki yüksek riskli sahadan kaçınarak seyir yapılması	71,0%
4	Geminin transit geçiş sırasında 15 metrenin üzerinde bir açıklıkta seyretmesi	70,8%
5	Geçiş sırasında gemi hızının 18 knots üzerinde tutulması	69,9%
6	Haydutların etkili şekilde cezalandırılabilmesi için uluslararası hukuki çerçevenin sınırlarının genişletilmesi	68,6%
7	Gemiye geçiş için bir botun eşlik etmesi	68,6%
8	Deniz haydutluğunu önleme yöntemleri konusunda mürettebatın eğitilmesi	67,6%
9	Haydutlarla mücadele için Birleşmiş Milletler Sahil Güvenlik gücü oluşturulması	66,5%
10	Geminin konvoy ile geçiş sistemine dahil edilmesi	66,0%
11	Geminin geçişinden önce risk değerlendirmesinin yapılması	64,3%
12	Rehine alınması durumunda hayatta kalabilmeleri için mürettebatın eğitilmesi	63,6%
13	Mürettebatın, transit geçişle ilgili durum ve tehditlerden tam anlamıyla haberdar edilmesi	63,5%
14	Deniz kuvvetleri yardımı için kayıt olmak	63,2%
15	Deniz haydutluğu ile mücadele/kriz yönetimi planlarının ofislerde hazır bulundurulması	61,8%
16	Deniz haydutluğu ile mücadele için Somali hükümetince oluşturulacak girişimlerin desteklenmesi	60,6%
17	Gemiadamlarının kurtarılması ve deniz haydutları ile mücadele için Somali'nin istila edilmesi	60,4%
18	Dikenli telin elektrikli çit olarak kullanılması	59,5%
19	Gemi bordasında küpeştede dikenli tel kullanılması	58,5%
20	Uygun bir sığınak tayin edilmesi ve kullanılması	58,3%
21	Transit geçiş sırasında geminin 10-15 metre açıktan seyretmesi	58,0%
22	Yanıtıcı manevralar, yangın söndürme hortumu/tazyikli su veya köpük sprey kullanılması	55,9%
23	Transit geçiş sırasında hızın 14-18 knots arasında tutulması	53,7%
24	Otomatik belirleme sisteminin kapatılması	47,9%
25	Gemi bordasında köpek kullanılması	40,0%
26	Silahsız güvenlik güçlerinin kullanılması	39,2%
27	Mürettebat değişimi	35,1%

Kaynak: www.safety4sea.com

Ankete katılanlar, deniz kuvvetleri gücü ve silahlı özel deniz güvenlik personeli kullanmanın deniz haydutluğunun engellemesinde en etkili yöntemler olduğunu belirtmektedirler. Silahlı özel deniz güvenlik personeli kullanılmasının kolaylaştırılması talep edilmektedir ve hatta yüksek riskli sahalarda kullanımının zorunlu hale getirilmesini savunanlar da bulunmaktadır. Bununla beraber katılımcılar, silahlı özel deniz güvenlik personeli kullanmanın kimi durumlarda şiddeti artırabileceğinin de bilincindedirler.⁵⁷ Konuyu bu açıdan değerlendirenler, deniz haydutluğu problemini Somali'deki ekonomik ve siyasi yapıyı düzeltmeden sadece silahlı özel deniz güvenlik personeli kullanarak çözmeye çalışmanın deniz haydutlarının daha iyi silahlanarak eylemlerine devam edeceği sonucunu doğuracağını belirtmektedirler.⁵⁸

Tablo 2- Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Kullanımının Etkililiği Anketi Sonuçları

1. Use of ARMED security personnel onboard(fire arms)			Response Percent	Response Total
1	Not Effective		5.5%	26
2	May be Effective		11.2%	53
3	Effective		18.4%	87
4	Very Effective		27%	128
5	Extremely effective		38%	180

KEY ANALYSIS

Statistics based on 474 respondent(s). 34 skipped.






Kaynak : www.safety4sea.com

Tablo 2'de gemide silahlı özel deniz güvenlik personeli kullanımının deniz haydutluğunun önlenmesindeki etkisini değerlendiren katılımcıların % 38'i bu yöntemin deniz haydutluğun önlenmesinde aşırı derecede etkili olduğunu, %27'si çok etkili olduğunu, %18,4'ü etkili olduğunu, %11.2'si etkili olabileceğini belirtirken, sadece %5,5'i etkili olmadığını belirtmektedir.

⁵⁷ Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings, s.27, www.safety4sea.com.

⁵⁸ Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings, s. 29 www.safety4sea.com

Tablo 3- Silahsız Özel Güvenlik Personeli Kullanımının Etkililiği Anketi Sonuçları

1. Use of UNARMED security personnel onboard			Response Percent	Response Total
1	Not Effective		41.1%	191
2	May be Effective		33.3%	155
3	Effective		17%	79
4	Very Effective		5.6%	26
5	Extremely effective		3%	14
KEY ANALYSIS			Statistics based on 465 respondent(s).	43 skipped.

Kaynak : www.safety4sea.com

Tablo 3’de gemide silahsız özel güvenlik personeli kullanımının deniz haydutluğunun önlenmesindeki etkisini değerlendiren katılımcıların % 41,1’i bu yöntemin deniz haydutluğun önlenmesinde etkili olmadığını, %33,3’ü etkili olmayabileceğini belirtirken, %17’si etkili, %5,6’sı çok etkili, %3’ü aşırı derecede etkili olduğunu belirtmektedir.

Tablo 3’dekinin aksine Tablo 4’de katılımcılar silahsız özel güvenlik kullanımının haydut saldırılarını önlemede çok da etkili olmadığını düşünmektedirler. Elbette bu değerlendirmede, deniz haydutlarının üzerinde silahlı özel deniz güvenlik personelinin bulunduğu hiçbir gemiye karşı başarılı bir saldırı gerçekleştirilememiş olması fazlasıyla etkilidir.⁵⁹

5.4.1.SÖDGP Kullanılmasının Uluslararası Hukuki Boyutu ve Ülkeler Açısından Durum

⁵⁹ Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings, s. 31, www.safety4sea.com.

IMO Deniz Güvenliği Komitesi tarafından, özel sözleşme ile gemiye alınan silahlı özel güvenlik güçleri kullanımı konusunda tavsiyeler ve rehber dokümanlar yayımlanmıştır. Bu rehber daha sonrasında IMO Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee) ile MSC Çalışma Grubu tarafından geliştirilmiş ve bayrak devletleri, kıyı ve liman devletleri, donatanlar, gemi işletenler ve kaptanlar için rehberler oluşturulmuştur. IMO nezdinde uluslararası anlaşma zemini bulunmamaktadır, bir konvansiyon kabul görmemektedir. Deniz haydutluğu çok taraflı ilişkileri barındırdığı için bayrak devletinin bir gemisi diğer ülkelerin yetki alanından geçerken o ülkelerle de anlaşma yapması gerekmektedir. Kimi ülkeler karasularında silah bulundurulmasını kabul etmemektedir. Dünyanın en önemli deniz geçitlerinden biri olan Süveyş Kanalı'nın bulunduğu Mısır da karasularında silah bulundurulmasına izin vermeyen ülkelerden biridir. Süveyş Kanalı'nı transit geçecek ticari gemiler için dahi bu izin verilmemektedir, bu gemilerde silah bulunması halinde liman güvenlik polisi kanalın giriş noktasında gemi bordasından silahları alır ve karayolu ile naklederek kanal çıkış noktasında tekrar gemiye teslim eder. (Bu konudaki belgenin tamamı için bkz. Ek 4.)

Uluslararası bir kuruluş olan BIMCO (Uluslararası ve Baltık Denizcilik Konseyi) ise bu alandaki boşluğun doldurulması amacıyla "Ticaret Gemilerinin Korunmasında Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Kullanılmasına İlişkin Kurallar Rehberi" adı altında geniş çaplı ve yol gösterici bir rehber hazırlamıştır. (Rehberin tam metni için bkz. Ek 5.)

Gemide silahlı özel güvenlik bulundurulmasının sigorta açısından etkisine bakıldığında bu önlemin gemiye ekstra bir güvenlik sağlayarak riski düşüreceği değerlendirildiğinden sigorta primlerinde de düşmesi söz konusu olacaktır. Gemide silahlı özel güvenlik bulunması sigorta şirketlerinin de arzu ettiği bir tutum olup, bazı münferit hallerde gemide özel güvenlik bulundurulması halinde sigorta primlerinin neredeyse yarısına düşürüldüğü bile söz konusu olmuştur.⁶⁰

⁶⁰ Dr Tina Loverdou, Claims Handler, The London P&I Club Visiting Lecturer, Centre for Commercial Law Studies (CCLS), Queen Mary, University of London, web adres: <http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/piracy/thoughts-on-some-piracy-implications-for-marine-insurance-57823.htm>

Tablo 4- SÖDGP Kullanımı Konusunda Ülkelerin Yaklaşımı

FLAG STATE	ALLOWS	PROHIBITS	NO OFFICIAL STANCE	FLAG STATE	ALLOWS	PROHIBITS	NO OFFICIAL STANCE
Antigua & Barbuda			✓	Japan		✓	
Bahamas			✓	Liberia			✓
Belgium			✓	Lithuania			✓
Cyprus	✓*			Marshall Islands			✓
Denmark			✓	Netherlands	✓****		
Finland	✓**			Norway	✓		
France		✓		Panama			✓
Germany	✓***			Poland			✓
Greece	✓			Portugal			✓
Hong Kong	✓			Singapore			✓
Isle of Man			✓	Spain	✓		
India	✓			UK	✓		✓
Italy	✓			USA	✓*****		

* In September 2011, Bloomberg via Cyprus News Agency reported that Cyprus was changing a law to allow merchant ships to carry gunmen as protection against pirates.

**See ICS/ECSA table for further explanation.

***Per International Law Office: <http://www.internationallawoffice.com/newsletters/detail.aspx?g=baf40aa7-a2bd-439c-807b-9ad2ee66d90a>

****The Chairman to a special committee on private security for the Netherlands stated that "We're not saying private security is not allowed. All we're saying is: don't start there."

*****The US Department of State issued a statement in July 2011 "insisting" that all US-flagged vessels carry security personnel, whether armed or unarmed.

Kaynak : www.seasecurity.org

Tablo 4’de görüldüğü üzere SÖDGP kullanımı konusunda dünya genelinde bir görüş ve uygulama birliği söz konusu değildir. Amerika, İngiltere, Almanya, Yunanistan, Norveç vs. gibi SÖDGP kullanımına izin veren ülkeler olmakla birlikte, Fransa ve Japonya gibi kullanımını yasaklayan ülkeler de mevcuttur. Kimi ülkeler de SÖDGP kullanımı konusunda negatif veya pozitif bir yaklaşım sergilememekte ve sessiz kalmaktadır, ülkemizin de konuya yaklaşımı bu şekildedir.

Tablo 5- Ülkelere Göre SÖDGP'nin Hukuki Statüsü

Quick PCASP Designation Reference Guide			
Country	Crew/Special	Supernumerary	No Guidance
Antigua & Barbuda			✓
Bahamas			✓
Bermuda			✓
Cayman Islands			✓
Cook Islands		✓	
Cyprus	✓		
Denmark			✓
Finland	✓		
Greece		✓	
Hong Kong, China			✓
India			✓
Isle of Man			✓
Liberia		✓	
Malta			✓
Marshall Islands		✓	
Norway		✓	
Panama		✓	
St Vincent & Grenadines			✓
Singapore		✓	
Sri Lanka			✓
United Kingdom	✓		

Kaynak : www.seasecurity.org

Tablo 5'e göre İngiltere, Finlandiya ve Kıbrıs SÖDGP'ni gemi mürettebatı/özel statüde sayarken Yunanistan, Norveç, Panama vs. ülkeler SÖDGP'ni ilave personel olarak değerlendirmektedir ki genel eğilim bu yöndedir. Ancak SÖDGP'nin mürettebat olarak sayılması yönünde baskılar gittikçe artmaktadır.⁶¹ Açıklanan bu iki grup ülkeler dışında SÖDGP'ni herhangi bir sınıflandırmaya tabi tutmayan ülkelerin sayısı da oldukça fazladır, ülkemizin de konuya yaklaşımı bu şekildedir. SÖDGP'nin hukuki açıdan sınıflandırılması bu personelin hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. DTGM'nce hazırlanan SÖDGP Yönetmelik taslağının 13. maddesinde ise “*özel deniz güvenlik şirketinin*

⁶¹ www.seasecurity.org

sözleşmeyle istihdam ettiği personeli olup gemi mürettebatından sayılmaz” hükmü yer almaktadır.

Diğer yandan, tez çalışmasının sigorta bölümünde ayrıntılarıyla incelenen “kaçırma ve fide sigortası” ile koruma sağlanan kişiler arasında gemide bulunan ilave personel de yer almaktadır. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Ek 1)

5.4.2.Ülkemiz Açısından Durum

Ülkemiz prensipte yüksek riskli sahada seyreden Türk ticaret gemilerine özel güvenlik firmaları tarafından sağlanabilecek koruma hizmeti uygulamasına karşı değildir. Ancak bu uygulama hakkında mevzuatımızda hiçbir bölüm ya da atıf bulunmamakta olup, uygulamanın ilgili kurumlar nezdinde kabul görmesi için mevzuat çalışması yapılması gerekmektedir.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünce konu ulusal ve uluslararası boyutta değerlendirilmektedir ve mevzuat yönünden konuyla ilgili kurumlarla mutabakata varılarak bir yasal düzenleme yapılması için çalışmalar devam etmektedir. DTGM tarafından hazırlanan ”Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Sahada Bulunan Türk Bayraklı Gemilerin Silahlı Özel Güvenlik Hizmetlerinden Yararlanmasına İlişkin Yönetmelik” aşağıda sunulmaktadır. Yönetmeliğin dayanağını teşkil edecek olan ve Dışişleri Bakanlığı tarafından Genel Müdürlüğümüz ve ilgili diğer kurumların da katkıları ile oluşturulan “Türk Deniz ve Deniz Yetki Alanları Kanunu Tasarısı”nın kabul edilmesi ile yönetmeliğin dayanak noktasındaki belirsizlik sona erecektir ve umulur ki yönetmelik kısa sürede yürürlüğe girecek ve Türk bayraklı gemilerin güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunacaktır. (Yönetmeliğin tam metni için bkz. Ek 6)

Aşağıda metni sunulan bu yönetmelik ile silahlı özel deniz güvenlik personeli, bu personelin bünyesinde istihdam edileceği özel deniz güvenlik şirketleri, gemide silahlı özel güvenlik bulundurulması hususlarına ilişkin ayrıntılar düzenlenmektedir. Yönetmelik ile faaliyet izninin verilmesi şartları, silahlı özel güvenlik personelinin statüsü, silahların gemiye ne şekilde alınacağı, muhafazası, tarafların sorumlulukları gibi çok önemli hususlar açıklığa kavuşturulmuştur.

VI-SONUÇ

Dünya ticaretinde çok önemli bir yere sahip olan deniz taşımacılığı, karlı bir faaliyet olmasının yanısıra karmaşık bir yapıya sahiptir ve birçok riski de içerisinde barındırır. Bunlardan biri olan deniz haydutluğu, alınan çeşitli önlemler sonucu bazı bölgelerde azalmalar gösterse de günümüzde halen önemli bir sorun olarak uluslararası barış ve güvenliği tehdit etmeye devam etmektedir.

Deniz haydutluğu ve denizdeki silahlı soygunlar, küresel ve bölgesel güvenlik ortamının zayıflığının dolaylı bir sonucudur, küresel deniz ticareti ve dolayısıyla dünya ekonomisi üzerinde çok olumsuz etkileri vardır. Bu suretle elde edilen maddi kazanımın yarattığı cazibenin bölgesel veya küresel terör örgütleri tarafından da yönlendirilmesi ve kullanılması, uluslararası barış ve güvenliğe yönelik bir başka tehdit oluşturmaktadır.⁶²

Deniz haydutluğu saldırılarının önlenmesi için geliştirilen en önemli yöntemlerden biri sözleşme ile gemide silahlı özel deniz güvenlik personelinin bulundurulmasıdır. Ancak bu konu da etraflıca değerlendirip tüm yönleriyle ele alınması gereken bir konudur. Silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulması sonucu deniz haydutluğunun yaşandığı bazı bölgelerde saldırıların azaldığı gözlemlenmiştir, yine silahlı özel güvenlik bulunduran gemilere sigorta sağlayan sigortacılar sigorta primlerinde indirim gitmektedirler; çünkü silahlı özel güvenlik bulunması deniz haydutluğu saldırısına maruz kalma riskini azaltmakta ve rizikoyu düşürmektedir. Ancak diğer yandan gemide silahlı özel güvenliğin bulunduğu hallerde gemide asayiş ve idareyi kimin sağlayacağı, gemi kaptanı ile silahlı özel güvenlik timi lideri arasındaki görev bölüşümü, silahlı özel deniz güvenlik personelinin ihmalkâr veya kusurlu davranışı olması halinde doğacak sonuçlar ve sorumluluk ve sair konular titizlikle değerlendirilmesi gereken konulardır. Örneğin gemide silahlı özel güvenlik bulundurulması, geminin bayrak devleti veya liman devleti mevzuatına aykırılık teşkil ediyorsa bu halde geminin P&I sigortasına hanel getirmesi ihtimali ortaya çıkar.

Türk bayraklı gemilerde silahlı özel güvenlik bulundurulmasına ilişkin olarak herhangi bir yasal düzenleme hâlihazırda mevcut değildir, bu nedenle Türk bayraklı gemi

⁶² Çaycı, Sadi, Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği, ORSAM, Mart 2009, s.21

donatanlarının gemilerinde silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurmaları kendileri için birçok sorun yaratabilecek bir durumdur. Ancak Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından hazırlık çalışmaları devam eden ve kendisine kanuni dayanak teşkil edebilecek bir kanun sonrasında yürürlüğe konulacak bu yöndeki bir yönetmelik ile bu konudaki tüm sorunlara çözüm bulunacaktır. Böylelikle Türk bayraklı gemilerde silahlı özel deniz güvenlik personeli bulundurulması yasalar ile korunan bir durum haline gelecek, silahlı özel deniz güvenlik personelinin ve özel deniz güvenlik şirketlerin nitelikleri, personelin gemiye çıkması, gemiden ayrılması, gemide silah ve mühimmatların muhafazası gibi birçok konudaki sorunlar yasal düzlemde çözüme kavuşturulmuş olacaktır.

Deniz haydutluğunun deniz riskleri veya savaş risklerinden hangisinin kapsamına sokulması gerektiği de yine bu konudaki önemli problemlerden biridir. Deniz haydutluğu 1983 yılına kadar savaş riskleri kapsamına alınmış ve tekne sigorta poliçeleri kapsamında hariç tutulmuştur. Ancak, 1983 yılından günümüze dek sınırlı sayıdaki haydut saldırıları sebebiyle deniz haydutluğu, ihtiyari istisna klostarı ile birlikte yeniden tekne sigortası kapsamına girmiştir.⁶³ Fakat yine de bu poliçe kapsamında, deniz haydutluğu sırasında meydana gelen zararların hepsinin değil ancak geminin uğradığı zararların tazmin edilmesi mümkün olmaktadır. Bu durum gemi donatanlarının sigortadan beklediği kapsamlı korumayı onlara sağlamaktan uzaktır ve bu ihtiyaç donatanları farklı bir sigorta arayışına yöneltmiş, böylece kaçırma ve fidye sigortaları yaygınlaşarak geniş kuvertür kapsamı ile yüksek riskli bölgede seyreden gemilerin donatanları veya işletenleri için sık tercih edilir bir sigorta türü haline gelmiştir.

Deniz haydutluğu sonucunda yaşanan kaçırma, fidye, mahrum kalınan kira gibi masrafların geminin mevcut sigortalarından biri ile tazmin edilememesi sonucunda ortaya çıkan “kaçırma ve fidye” sigortası yüksek riskli sahada seyreden gemilerin mali sorumluluklarını azaltması açısından çok önemli bir gelişmedir. Kaçırma ve fidye sigortasında, geminin deniz haydutluğu saldırısına uğraması sonucunda fidye ödenerek geminin veya insanların serbest bırakılmasına kadar geçen süreçte uğranılan zarar ve masrafların bu sigorta kapsamında tazmini sağlanır. Geminin alıkondduğu süre boyunca mahrum kalınan kira bedelinin de kira kaybı sigortası (loss of hire) ile tazminat kapsamına

⁶³ Thomas, Rhidian, Insuring the Risk of Maritime Piracy, JIML 10 [2004] 4

alınması mümkündür ve bu sigortalar donatanların bu masraflardan kurtulmasını sağlayan çok önemli gereçlerdir.

Sorunun çözümünde sıkıntılar yaşanmasında, haydutların sahip olduğu teknolojik imkânların gelişmesi kadar mevcut hukuk kurallarının yetersizliği de önemli bir rol oynamaktadır. BMDHS de dâhil olmak üzere deniz haydutluğu ile mücadeleye yönelik mevcut düzenlemeler, sorunun çözümü için yeterli hukuki zemini sağlamaktan uzaktır. BMDHS, deniz haydutluğunu açık denizde işlenebilen bir suç olarak tanımlar ancak deniz haydutluğunun karasuları ve limanlarda da işlendiği durumlarla sık sık karşılaşmaktadır bu sebeple söz konusu hükümlerin gözden geçirilmesi ve günümüz şartları dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi önem arz eder. Bu bağlamda, deniz haydutluğunun tanımı sadece açık denizleri kapsar şekilde değil de tüm deniz alanlarını içerecek şekilde yeniden düzenlenmeli, haydutların açık deniz dışında kalan alanlarda da takibini mümkün kılan değişiklikler yapılmalıdır. Ayrıca evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç sayılan deniz haydutluğu, bir suç olarak yeniden düzenlenmeli ve haydutların cezai sorumluluklarına gidilmelidir.⁶⁴

Deniz haydutluğu sorununun çözülmesi için atılması gereken adımlardan biri de, deniz haydutluğunun sebepleri bölümünde anlatıldığı üzere, ekonomik ve siyasi istikrarsızlığın sürdüğü Somali gibi bölgelerde yaşam koşullarının düzeltilmesi için uluslararası düzeyde kararlar alınıp bölgenin gelişmesine yardım edilmesidir. Somali haydutlarının birçoğunun daha önce balıkçılık ile geçimini sağlayan kişiler olduğu ve geçim kaynaklarının ellerinden alındığı düşünüldüğünde durumun vahameti daha açık bir şekilde değerlendirilebilecektir. Bu tür ekonomik ve siyasi kargaşanın sürdüğü bölgelerde düzenli bir devlet yapılanmasının kurularak hukuk kurallarının egemen kılınması sorunun kökten çözümüne faydalı olacaktır.

Ülkemiz açısından, gemiadamlarımızı ve Türk bayraklı gemileri korumak adına yüksek riskli bölgelerde seyredecek gemilerimizde SÖDGP hizmetinden faydalanmaları imkânı verilmesi son derece önemlidir. SÖDGP kullanımının mevzuata dayandırılması ile konu yasal hale getirilecek ve donatanların gemiadamlarını ve gemi ile üzerindeki varlıkları korumak için SÖDGP kullanılmasının meşruluğu konusunda bir çekinceleri kalmayacaktır. Tezin farklı

⁶⁴ TOPAL, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AUHFD, 59 (1) 2010: 99-130, s.107.

bölümlerinde daha önce işaret edildiği üzere deniz haydutları SÖDGP bulunan gemilere saldırmaya cesaret edememekte ve bu yöntem deniz haydutluğunun engellenmesine karşı en verimli önlem olarak değerlendirilmektedir. Umulur ki SÖDGP yönetmeliği en kısa sürede yürürlüğe girerek uygulanmaya başlar ve böylece Türk gemiadamları ve gemilerinin yüksek riskli bölgelerde güvenle seyretmeleri mümkün kılınır.

KAYNAKÇA

ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem: “Sorumluluk Teminatları” s.109, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları / Sempozyum Mart 2012

BAHAR, Michael: “Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations”, Vand. J. Transna’l L., Sayı 40, 2007.

BURGESS, Douglas R.: “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law”, U. Miami Int’l & Comp. L. Rev., Sayı 13, 2006.

ÇAYCI, Sadi : Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye’nin Konumu: Somali Örneği, ORSAM, Mart 2009

DAHLVANG, Niclas: “Thieves Robbers & Terrorists: Piracy in the 21st Century”, Regent J. Int’l L., Sayı 4, 2006

IMO, Best Management Practices Against Somali Based Piracy (BMP 4).

International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report, 1 January–31 December 2008

International Chamber of Commerce (ICC) – International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January – 30 September 2014.

MERAY, Seha L. : “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması”, AÜSBFD, Cilt 18, Sayı 3, 1963.

MIA 1906, First Schedule Rules for Construction of Policy

PASSMAN, Michael H. : “Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts”, J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009.

PATHAK, Monica : “Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today”, Windsor Rev. Legal & Soc., Sayı 65, 2005.

THOMAS, Rhidian: Insuring the Risk of Maritime Piracy, JIML 10 [2004] 4.

TOPAL, Ahmet Hamdi: Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AÜHFD, 59 (1) 2010: 99-130.

United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (1982 Convention), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.

WINN, John I. & GOVERN, Kevin H. : “Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats”, The Homeland Security, Cilt 2, Sayı 2, 2008.

YAZICIOĞLU, Emine : Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003.

İnternet Kaynakları

ABHYANKAR, Jayant

“Piracy and Maritime Violence A Continuiuning Threat Maritime Industry”, s. 4

http://www.itopf.com/_assets/documents/Abhyankar.pdf

Bayswater CarriersPte Ltd vs. QBE Insurance (International) Pte. Ltd, 2005,

<http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/case-law/free-law/high-court-judgments/12733-bayswater-carriers-pte-ltd-v-qbe-insurance-international-pte-ltd-2006-1-slr-69-2005-sghc-185>

Catlin Group Ltd. , Kidnap&Ransom Today : A Report By Catlin Group Limited,

<http://www.catlin.com/flipbook/kidnap-and-ransom-today/files/inc/342692550.pdf>

Catlin Group Ltd. , Dangerous Waters, A Catlin Group Limited Guide to Kidnap and Piracy in the Gulf of Guinea, <http://www.catlin.com/~media/downloads/thought-leadership/dangerous-waters-catlin-guide-to-kidnap-and-piracy-in-gulf-of-guinea.ashx>

Dr Tina Loverdou, Claims Handler, The London P&I Club Visiting Lecturer, Centre for Commercial Law Studies (CCLS), Queen Mary, University of London, <http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/piracy/thoughts-on-some-piracy-implications-for-marine-insurance-57823.htm>

“EU NAVFOR Somalia”, Council of the European Union”,
http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showpage.asp?id=1518&lang=en

Farrell, Mike C. ,Implications of Piracy on Supply-chain Security
December 6, 2008, <http://smooz.4your.net/asisonline/files/piracy.pdf>

Final Report of Anti-Piracy Survey Results and Key Findings, www.safety4sea.com

IMO,Piracy and Armed Robbery Against Ships,
<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>.

“Legal Basis”, Council of the European Union,
http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showpage.asp?id=1519&lang=EN

Lloyds List, <http://www.lloydslist.com/ll/news/pirates-free-horizon-1-and-itscrew/20017704797.htm>

Munich Re Group Piracy, Threat at sea-A risk analysis 2006, s.30,
<http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Munich%20Re%20-%20Piracy.pdf>

Paris Declaration Respecting Maritime Law, Apr. 16, 1856,
<http://www.icrc.org/IHL.nsf/WebART/105-10001?OpenDocument>

SORENSEN, Karl: “State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy”, Swedish Defence Research Agency, Stockholm, 2008, s. 26,
<http://www.foi.se/upload/projects/Africa/FOI-R--2610.pdf>

Ship Owners Call for UN-Led Force, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7745682.stm>

Türk Deniz Kuvvetleri, <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararası/OceanShield.php>

Wikipedia, http://tr.wikipedia.org/wiki/Achille_Lauro

www.seasecurity.org

www.shippingandtradelaw.com/shipping/piracy/thoughts-on-some-piracy-implications-for-marine-insurance-57823.htm

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Doğum Tarihi : 13.01.1982

Doğum Yeri : Ankara

EĞİTİM

- 2009-2010 **Swansea University, İngiltere**
LL.M, Uluslararası Ticaret ve Deniz Ticaret Hukuku Yüksek Lisansı
- 2000-2006 **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Lisans** ,
- 1996-2000 **Ankara Kılıçarslan (Yabancı Dil Ağırlıklı) Süper Lisesi**

İŞ TECRÜBESİ

- 2011-... **T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
Denizcilik Uzman Yardımcısı
- 2010-2011 **Denizcilik Müsteşarlığı**
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
Denizcilik Uzman Yardımcısı
- 2009 **United Nations International Maritime Organization**
Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü, Londra
Stajyer
- 2007 **Avukatlık Stajı,**
Ankara Barosu ve IG&KHAN Hukuk Bürosu

HUKUKİ ÇALIŞMALAR ve SERTİFİKALAR

- 2009 **Venture Wales, İşletme Yönetimi ve Girişimcilik Sertifikası,**
İngiltere
- 2007 **Noterlik Sertifikası**
- 2006 **Ankara Üniversitesi Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma**
Enstitüsü
Ticaret Hukuku Sertifika Programı

EK 1



Policy Reference:
GRIFF14F120-T4

Kidnap, Extortion, Products Extortion, Detention and Hijack Insurance

In this Policy words and phrases that appear in bold type have the special meaning as defined in the section headed **DEFINITIONS** at the end of this Policy.

This is the **Assured's** Insurance Policy which is established on the basis of the declarations and representations made and documents furnished (including the proposal form) by the **Assured** and the **Assured's** agent(s) or any **Insured Person(s)** to the Underwriters, all of which constitute an integral part of this contract of Insurance.

Combined with the Schedule this Policy contains the full Insurance terms, conditions, definitions and limitations. For security reasons the Schedule is issued as a separate document and is not attached to the Policy wording. Please read both documents carefully and keep them safe.

If the **Assured** shall make any claim knowing it to be false or fraudulent in any respect this Insurance shall become void and all claims hereunder shall become forfeited.

Reference to the Schedule determines the Limits of Liability, Co-Insurance, **Excess**, Premium and Period of Insurance that apply.

We waive all rights of subrogation against other marine and/or marine war risks policies as per the Conditions of this Policy.

**THE ASSURED IS REQUESTED TO READ THIS POLICY.
IF IT IS INCORRECT, PLEASE RETURN IT IMMEDIATELY TO THE
BROKER OR AGENT FOR ALTERATION.**

SHOULD AN INSURED EVENT OCCUR OR IF ONE IS BELIEVED TO HAVE OCCURRED, UNDERWRITERS' ADVISERS MUST BE CONTACTED ON THE FOLLOWING TELEPHONE NUMBER:

**24 Hour Emergency Telephone Number
London +44 (0) 207 183 3807**

IN ALL COMMUNICATIONS THE POLICY NUMBER APPEARING ABOVE SHOULD BE QUOTED



Insuring Clause

In consideration of the payment of the Premium specified in the Schedule, and subject to the terms, limitations, Conditions and Exclusions below, the Underwriters agree to indemnify the Assured in respect of Insured Losses sustained directly because of Insured Events which occur during the Period of Insurance.

Insured Losses

1. Ransom which has been surrendered under duress. In the case of marketable goods or services, the Underwriters will pay the actual cash value of the goods or services at the time of surrender.
2. The loss in transit of a Ransom by actual destruction, disappearance, or wrongful abstraction while being conveyed by the order of such persons as have demanded it by any person who is duly authorized to do so by the Assured or an Insured Person.
3. The reasonable cost of getting any Ransom to the perpetrator of the Kidnap and/or Extortion
4. The fees and expenses of the Underwriters' Advisers following and for the duration of an Insured Event.
5. Additional expenses being expenses necessarily incurred following and for the duration of an Insured Event, by the Assured or an Insured Person(s) and which shall comprise:
 - a. fees and expenses for an independent negotiator engaged by the Assured with the prior authorization of the Underwriters;
 - b. fees and expenses of an independent public relations consultant and/or interpreter;
 - c. costs of travel and accommodation incurred by the Assured or an Insured Person;
 - d. fees for independent psychiatric care and/or medical care incurred within twenty four months following the Insured Event;
 - e. fees for independent legal advice incurred during the negotiations and prior to the release of the Covered Person(s). Documentation evidencing such fees to be submitted to Underwriters within 30 days following the release of a Covered Person(s). Excluding all legal fees pertaining to any dispute with Underwriters arising from any suit for damages brought by or against Underwriters.
 - f. reward paid by the Assured or Insured Person to an Informant for information which leads to the arrest and conviction of parties responsible for an Insured Event
 - g. Personal Financial Loss suffered by an Insured Person solely as a direct result of the physical inability to attend to personal financial matters while a victim of a Kidnap, Extortion, Illegal Detention or Hijack;
 - h. 100% of a kidnapped, detained or hijacked Insured Person's gross salary including bonuses, commissions, cost of living adjustments, foreign tax reimbursements, pension and/or welfare contributions and allowances, which were contractually due at the time the Insured Event occurs;
 - i. 100% of the gross salary including bonuses and allowances for a temporary replacement of a kidnapped, detained or hijacked Insured Person for the duration of the Kidnap and/or Illegal Detention and/or Hijack and 30 consecutive days thereafter, up to but not exceeding the kidnapped or detained or hijacked Insured Person's salary at the time of the Kidnap and/or Extortion and/or Hijack occurs;
 - j. the costs incurred by the Assured for the salaries of employees specifically designated to assist in negotiating on any Insured Event not to exceed the employee's base rate of pay. All other reasonable expenses solely and directly incurred in connection with such negotiations will be paid in addition, provided that the Assured forwards an itemised account of such employee's time, services and expenses;
 - k. sums payable by way of interest on loans raised specifically to meet a Ransom and in respect of amounts subsequently reimbursed hereunder, for up to seven days after the Assured receives reimbursement of the Ransom from the Underwriters;
 - l. fees and expenses of security guards temporarily retained solely and directly for the purpose of protecting Covered Persons located in the country where an Insured Event has occurred and on the specific recommendation of the Underwriters' Adviser(s);
 - m. costs of communication equipment, recording equipment and advertising incurred solely and directly to obtain the release of a kidnapped Covered Person;
 - n. reasonable fees and expenses of independent forensic analysts engaged by the Assured;
 - o. the reasonable costs of cosmetic or plastic surgery, which is required to correct any permanent disfigurement sustained by a Covered Person solely and directly as a result of an Insured Event;
 - p. Such reasonable costs and expenses for bunkers, demurrage, warehousing and port expenses, incurred solely and directly as a result of a Hijack or Kidnap and including
 - i) the reasonable costs incurred and paid to the port authorities following the release of a Hijacked Insured Vessel(s), for such vessel(s) calling at an unscheduled port solely and directly as a result of such Insured Event and up to but not exceeding 21 consecutive days of such Hijack ending




Insured Losses contd.

- ii) The cost of fuel oil used by a Hijacked Insured Vessel(s) solely and directly as a result of and only for the duration of such Insured Event.
 - q. rest and rehabilitation expenses including meals and recreation incurred by the Kidnap and/or Illegal Detention and/or Hijack victim and a spouse and/or children incurred within six months following the release of a Kidnap and/or Illegal Detention and/or Hijack victim. The Underwriters' liability shall not exceed the amount shown in item (iv) of the Schedule;
 - r. all other reasonable expenses incurred by the Assured or Insured Person(s) in negotiating the release of the victim, but only with the prior written approval of the Underwriters.
5. Personal Accident which means Loss of Limb, Loss of Sight, Loss of Extremity, Permanent Total Disablement or Death sustained by the Covered Person(s), as a result of an Injury provided that such Injury causes his or her death or disablement within 12 calendar months from the date of the Injury. The Sums Insured shall be those specified under Limits of Liability (v) of the Schedule.
6. Legal Liability, being awards and judgements imposed upon and paid by the Assured as the result of an action for damages brought by, or on behalf of, either Covered Person(s) or his or her legal representative or shareholders solely and directly as a result of a Kidnap, Extortion, Illegal Detention or Hijack:
- a. the Assured shall neither admit any liability for nor settle any claim, nor incur any costs or expenses without the prior authorisation of the Underwriters;
 - b. the Underwriters shall have the right to defend any such suit against the Assured and may make whatever investigation and settlement of any claim or suit they deem expedient and the law allows, and the Assured shall co-operate fully with the Underwriters in all things.

Defence costs incurred by the Underwriters, or with their prior authorisation, are payable in addition to the limit for Legal Liability. However, if the total amount for all awards and judgements to which such costs refer exceeds the limit, this policy shall pay only that proportion of defence costs which the limit bears to the total of such awards and judgements.

Conditions

1. When an Insured Event has occurred or is believed to have occurred, the Assured must:
 - a. immediately inform the Underwriters and the Underwriters' Adviser(s) and provide whatever information is required as soon as is practicable;
 - b. inform, or allow the Underwriters' Advisers to inform the appropriate authorities responsible for law enforcement in the country where an Insured Event has occurred of the Ransom demand as soon as is practicable having regard for the personal safety of the Covered Person(s);
 - c. before agreeing to the payment of any Ransom make every reasonable effort to:
 - (i) determine that the Insured Event has actually occurred and that it is not a hoax;
 - (ii) ensure that a senior official of the Assured agrees to the payment of the Ransom;
 - d. when requesting the indemnification of a Ransom under this Insurance, be able to demonstrate that such Ransom had been surrendered under duress.
2. Following an Insured Event the services of the Response Consultants will be available to the Assured at no charge and on a priority basis to provide advice and assistance in the handling of the Insured Event for as long as required.
3. Under Insured Losses paragraph 5 Personal Accident the following conditions apply:
 - a. any Covered Person who suffers an Injury which causes or may cause disablement within the meaning of the Policy must place himself or herself under the care of a qualified medical practitioner approved by the Underwriters as early as possible after the Injury;
 - b. the Underwriters will not be liable to pay compensation unless the medical advisers (appointed by the Underwriters) is allowed as often as thought necessary to examine the Covered Person;
 - c. the total sum payable in respect of any one or more Insured Events shall not exceed in all the largest Benefit per Covered Person under any one of the items (i) to (v) of the Personal Accident benefits stated in the Schedule.
 - d. if an Insured Event causes the death of the Covered Person within 12 months following the date of the Insured Event and prior to the definite settlement of the benefit for disablement, within the meaning of this Insurance, there shall be paid only the benefit provided for in the case of death;
 - e. if a Covered Person disappears during the Period of Insurance and such Covered Person's body is not found within 6 months after such Covered Persons disappearance and sufficient evidence is produced satisfactory to the Underwriters that leads the Underwriters inevitably to the conclusion that such Covered Person sustained death solely and directly as a result of an Insured Event, the Underwriters will pay the death benefit under this Insurance provided that the person or persons to whom such a sum is paid shall sign an undertaking to refund such sum to the Underwriters if the Covered Person is subsequently found to be living.



Conditions contd.

4. The Assured must use due diligence and do and concur in doing all things reasonably practicable to avoid or diminish any Insured Loss(es).
5. The Assured and Insured Person(s) must, at all times, use their best efforts to ensure that knowledge of the existence of this Insurance is restricted as far as possible.
6. The Assured and the Covered Person must provide all necessary evidence and complete, sign or seal all papers required by the Underwriters to recover compensation or secure an indemnity from any third party in respect of any loss or damage. If the Underwriters instigate proceedings in the name of the Assured or in the name of a Covered Person, any monies thus received will belong to the Underwriters.
7. The Underwriters' liability under this Insurance will in all cases be limited to the amount shown in the Schedule. The Underwriters' liability will not be increased because:
 - a. the Assured may comprise or include more than one legal entity. If more than one legal entity is named under this Policy, only the first-named will have any right to make, adjust, receive or enforce payment of any claim;
 - b. of renewal of this Policy. The Underwriters' liability will not be cumulative from one Period of Insurance to another;
 - c. of any other reason whatsoever.
8. This Policy may be cancelled by the Underwriters solely as a result of non payment of premium by the Assured. In such an event the Underwriters will mail written notice of not less than 5 days of the effective date of cancellation and earned premium due will be calculated on a pro rata basis.
9. The Assured and the broker shall be jointly and severally liable for the payment of the premium.
10. No assignment of the Assured's interest hereunder shall be binding on the Underwriters.
11. Notice to any agent or knowledge possessed by any agent or by any other person will not effect a waiver or a change in any part of this Policy on or prevent the Underwriters from asserting any right under this Policy. The terms of this Policy will not be waived or changed except by written endorsement to form part of this Policy.
12. Failure by the Underwriters either to exercise or enforce any rights in this Insurance will not be deemed to be a waiver of such rights nor operate to bar the exercise or enforcement of them at any time afterwards.
13. It is a condition precedent to the liability of Underwriters under this Insurance that the Assured shall communicate fully and without exception with the Response Consultants at all times following an Insured Event.
14. The Underwriters have relied on the proposal form and all other information provided in connection with such form in deciding to accept this Insurance and in determining the terms of such acceptance. The Assured must ensure that all statements in the proposal form or any other documentation are accurate and that the Assured, the Assured's agent(s) or any Insured Person(s) have not withheld any material fact(s), otherwise this Insurance may be avoided.
15. The proper and exclusive law of this insurance shall be English Law. Any disputes arising under or in connection with it shall be subject to the exclusive jurisdiction of English Courts.
16. No (re)insurer shall be deemed to provide cover and no (re)insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that (re)insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, United Kingdom or United States of America.
17. The Underwriters waive all rights of subrogation against the Assured's Hull and Machinery insurers and/or Assured's Marine War Risk insurers.
18. A person who is not a party to this Insurance has no right under the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce any term of this Insurance; but this does not affect any right or remedy of a third party which exists or is available apart from that Act.



Exclusions

The *Underwriters* will not be liable in respect of physical loss or damage that is or but for the existence of this Insurance would be covered under any other insurance(s) whether purchased or not, specifically but not limited to any coverage under Hull and Machinery, Protection and Indemnity, Freight Demurrage and Defence and War Risks insurances. Further, the *Underwriters* will not be liable for any loss(es) caused by, arising from or attributable to any of the following:

1. the surrender of a Ransom in any face to face encounter involving the use or threat of force or violence, unless surrendered by a person who is in possession of such Ransom at the time of such surrender for the sole purpose of conveying it to pay a previously communicated Ransom demand;
2. the surrender of a Ransom either at the location where the Kidnap of one or more Covered Persons occurs or where the Extortion demand is first made, unless brought to such location after receipt of the Ransom demand for the sole purpose of paying the Ransom demand;
3. the surrender of cargo, goods or cash being transported by any vessel covered under this Insurance for use as Ransom;
4. in respect of Kidnap, Extortion, or Hijack only, a fraudulent or criminal act of the Assured, a director, officer or employee of the Assured, or an Insured Person or Covered Person or any of their agent(s), whether acting alone or in collusion with others;
5. the Assured or any Covered Person(s) taking part in the operations of any governmental or private police, guard, security or armed forces;
6. In respect of Illegal Detention only:
 - a. an Illegal Detention which is for a period of fewer than twenty four hours;
 - b. any act or alleged act by the Assured or an Covered Person as defined in paragraphs 2 and 3 of the definition, resident with the Insured Person which would be a criminal offence if committed by the same party in the State or Country where its headquarters are located or of which he or she is a national, unless the *Underwriters* determine that such allegations were unintentionally false, fraudulent and malicious and made solely and directly to achieve a political, propaganda or coercive effect upon or at the expense of the Assured or the victim of the Illegal Detention;
 - c. failure of the Assured or an Insured Person properly to procure or maintain immigration, work, residence, travel or similar visas, permits or other documents;
 - d. an Illegal Detention undertaken by an Insured Person(s) or an agent thereof.
7. the actual or threatened malicious use of pathogenic or poisonous biological or chemical materials; nuclear reaction, nuclear radiation or radioactive contamination.;
8. this Insurance shall not cover losses for physical loss or damage which would normally be insured under a standard Hull and Machinery, Protection and Indemnity, Freight Demurrage and Defence or War Risks policy whether purchased or not.
9. the surrender of the Insured Vessel(s) for use as Ransom;
10. Passenger Vessels, tugs, barges and vessels under tow. Vessels carrying a cargo of arms, weapons, ammunition or military equipment unless otherwise noted and agreed in advance by Griffin Underwriting and at additional terms and conditions as be agreed.
11. Security Personnel connected with the Insured Vessel who suffer a Personal Accident or who inflict a Personal Accident upon a Covered Person, or the Assured or any person attacking the Insured Vessel, however so occurring. This extends to any liability that may otherwise arise under Insured Losses clause 6.

Definitions

Assured As specified in the Schedule.

Assured's Premises means that portion of any real property which is occupied by the Assured in the conduct of the Assured's business.

Assured's Products means products of the Assured in the conduct of the Assured's business.

Computer System A computer and all input, output, processing, storage and communication facilities and equipment which are connected to such a device and which the operating system or application software used by the Assured are under the Assured's direct operational control. Off-line media libraries are deemed to be part of said Computer System.

Computer Virus means a set of unauthorized instructions, programmatic or otherwise, that propagate themselves through the Assured's Computer System and/or networks, which instructions were designed to modify, alter, damage, destroy, delete, contaminate or degrade the integrity, quality, or performance of data, computer application software, computer network, or computer operating system and related software.



Definitions contd.

Covered Person means:

1. an Insured Person and/or
2. the crew of the insured vessel(s) and any supernumeraries and any persons legally onboard such vessel(s) with the permission of the Assured and/or the vessel's Master.
3. any person who is directly involved in the handling or negotiation of an Insured Event.

Excess means the first amount of each and every loss for Extortion, up to the limit shown in the Schedule, for which no indemnity will be paid.

Extortion means the making of illegal threats either specifically to the Assured or to a Covered Person to:

1. kill, injure or abduct a Insured Person(s), or
2. cause physical damage to or loss of an Insured Vessel, or
3. introduce a Computer Virus on board or connected with the Insured Vessel designed to damage, destroy or corrupt the Assured's computerized data,

by persons who then demand a Ransom as a condition of not carrying out such threats.

Hijack means the illegal holding under duress for a period in excess of six hours of

- i. an Insured Vessel and/or
- ii. a Covered Person whilst travelling on an aeroplane, vehicle or watercraft.

Illegal Detention means the holding under duress in the Geographical Limits specified in the Schedule of an Insured Person, or any Covered Person (as defined in paragraphs 2 and 3) resident with the Insured Person, for whatever reason other than by authorities legally constituted in the place of custody. With respect to salary payments only, Underwriters' liability shall be for a period of 60 months or until 30 days after the date on which the detention ceases, whichever occurs first.

Informant means a person providing information not otherwise available and solely in return for a monetary payment by the Assured.

Injury means identifiable physical injury occasioned by visible, violent and external means sustained during Kidnap or Illegal Detention or Hijack and/or attempted Kidnap, Illegal Detention or Hijack.

Insured Event means a Kidnap or Extortion or Illegal Detention or Hijack or a series of connected Insured Events. If it is evident from the demand that a Kidnap and/or Extortion and/or Illegal Detention and/or Hijack is or was carried out in furtherance of another Insured Event they shall be deemed to be connected and to constitute a single Insured Event. Nevertheless there will be no cover under this Insurance in respect of a series of Kidnaps or Extortions or Illegal Detentions or Hijacks the first of which began before the Period of this Insurance. Insured Person means those persons specified in the Schedule.

Insured Vessel means a vessel which has been declared to the Underwriters under this Insurance.

Kidnap means the illegal taking, in the Geographical Limit specified in the Schedule, and holding captive of one or more Covered Person(s) by persons who then demand specifically from assets of the Assured or the assets of an Insured Person a Ransom as a condition of the release of such captive(s).

Loss of Extremity means the permanent physical separation of the whole or part of a digit or whole or part of an ear, nose or genital organ by deliberate mutilation.

Loss of Limb means loss by separation of a hand at or above the wrist, or a foot at or above the ankle.

Loss of Sight means loss of sight of one or both eyes that is certified by a qualified medical practitioner specializing in ophthalmology and approved by Underwriters as being entire and irrevocable.

Permanent Total Disablement means disablement which entirely prevents a Covered Person from attending to every aspect of his normal business or occupation for a period of 12 calendar months and at the end of such period, is certified by two qualified medical practitioners approved by Underwriters as being beyond hope of improvement. If the Covered Person has no business or occupation the disablement must confine him/her immediately and continuously to the house and disable him/her from attending to his/her normal duties.



Definitions contd.

Personal Financial Loss means loss suffered by an **Insured Person** solely as a direct result of the physical inability of a **Kidnap** or **Extortion** or **Illegal Detention** or **Hijack** victim to attend to his/her personal financial matters;

Products Extortion: means the making of illegal threats to the **Assured** or the production of publicity that the **Assured's Products** will be or have been contaminated, polluted, or rendered sub-standard, by persons who demand a **Ransom** from the **Assured**, either:

1. as a condition of not carrying out such threats, or
2. before providing further information about the **Assured's Products** affected.

Ransom means cash and/or marketable goods or services surrendered or to be surrendered by or on behalf of the **Assured** or **Insured Person(s)** to meet a **Kidnap**, or **Extortion** or **Products Extortion** demand.

Response Consultants As named or specified in the Schedule.

Seamen means any one or more persons including but not limited to the master, officers and crew, engaged or employed in any capacity under the terms of a crew agreement or other contract of service or employment to serve on board the **Insured Vessel**.


Security Personnel means any personnel contracted to work on board or to escort the **Insured Vessel** by its owners, managers, charterers or insurers, with the aim of deterring the **Hijack** or **Kidnap** of the **Insured Vessel**.

Suit means a civil proceeding in which damages to which this Insurance applies are alleged. **Suit** includes an arbitration proceeding alleging such damages to which the **Assured** must submit with The Underwriters' consent.

Complaints

In the event of a complaint concerning any aspect of this insurance please contact The Complaints Officer, Griffin Underwriting Ltd in writing, quoting the policy number, the **Assured's** name and the date the **Assured's** policy inception, with full details of the circumstances of the complaint.

Address
Level 5, Mill Court
La Charroterie
St Peter Port
Guernsey
GY1 1EJ
UK



Maritime Plus: Policy Schedule

Policy Number : GRIFF14F120-T4

1. Assured : As per schedule agreed by Underwriters attaching to File No. GRIFF14F120-T4
2. Period Of Insurance : One round voyage not exceeding 28 days from 6 October 2014.
3. Insured Person(s) : All directors, officers and employees of the Assured whilst on board for the duration of the Voyage, including while boarding and disembarking.
4. Covered Person(s) : As defined under Definitions of this Policy wording.
5. Insured Vessel(s) : As per the schedule agreed by Underwriters attaching to File No. GRIFF14F120-T4
6. Geographical Limits : One round voyage from time of passing Port Said, Egypt to Aden via Hodeidah, Yemen laden and return to time of passing Port Said, Egypt in ballast including one transit each Leg through the Southern Red Sea / Gulf of Aden war risk area as specified on file: GRIFF14F120-T4
7. Premium : USD 3,052 in full for the period
8. Limits of Liability:

(i) Ransom including Extortion	USD 5,000,000 per Insured Event
(ii) Loss of Ransom in transit	USD 5,000,000 per Insured Event
(iii) Security Consultants fees and expenses	Unlimited per Insured Event
(iv) Additional Expenses & Personal Financial Loss (as described under Insured Losses paragraphs 5 a-r) but not exceeding in respect of Rest and Rehabilitation Expenses	USD 5,000,000 per Insured Event
(v) Personal Accident: Capital Sum Insured but sub-limited to:	USD 25,000 per Insured Event USD 100,000 per Covered Person per Insured Event USD 15,000 per Covered Person per Insured Event in respect of Seamen and
	USD 1,000,000 in the aggregate any one event and in all during the Period of Insurance.
Benefits per Covered Person	% of Capital Sum Insured
(i) Death	100%
(ii) Loss of Limb(s)	100%
(iii) Loss of sight of one or both eyes	100%
(iv) Permanent Total Disablement	100%
(v) Loss of Extremity	50%
(vi) Legal Liability	USD 5,000,000 per Insured Event



Policy Number: GRIFF14F120-T4

9. (a) Coinsurance : Nil
(b) Excess : Nil
10. Wording : As per Griffin Underwriting Maritime Plus wording including Loss of Hire/ Earnings Extension.
11. Warranted:
i) Griffin Underwriting to be advised prior to all breaches of the Indian Ocean/ Arabian Sea / Gulf of Aden/ Gulf of Oman/ Southern Red Sea or Gulf of Guinea.
ii) The Insured Vessel(s) remains within the geographical limits as agreed by Griffin Underwriting.
iii) The Insured Vessel fitted with razor wire in accordance with BMP3/4 recommendations throughout the Insured Voyage.
iv) The Insured Vessel registers with MSCHOA prior to the Insured Voyage.
v) The Insured Vessel fitted with a specially prepared and equipped "Citadel", including reliable 2-way external communications (not just VHF) and the crew are trained and practiced in its use.
12. Conditions:
i) Vessels or craft are not covered within 40 nautical miles of the north of Somalia when transiting the Gulf of Aden
ii) Vessels or craft are not covered within 100 nautical miles of the Socotra archipelago.
iii) Premium is payable within 5 working days of the inception of the policy.
iv) Information, including the Insured Vessel's speed and lowest accessible freeboard height, security arrangements and Company procedures as advised and held on Griffin Underwriting file as above.
v) No previous threats or incidents advised in respect of the Insured Vessel(s) and/or Ship-owner and/or charterer
vi) Prior agreement by Griffin Underwriting required for any insurance excess of this policy.

SHOULD AN INSURED EVENT OCCUR OR IF ONE IS BELIEVED TO HAVE OCCURRED THE UNDERWRITERS' ADVISERS MUST BE CONTACTED ON THE FOLLOWING TELEPHONE NUMBER:

London +44 (0) 207 183 3807

This policy shall be governed by and construed in accordance with the law of England and Wales, and each party agrees to the exclusive jurisdiction of the courts of England and Wales.
This policy is reinsured 100% with certain Underwriters at Lloyd's, London



Maritime Plus: Loss Of Hire/ Earnings Extension

The Assured should check the schedule to see if this extension is in force.

This extension is subject to the definitions, conditions and exclusions of the attached Griffin Underwriting Maritime Plus policy and to the particular exclusions, terms and conditions appearing below.

Insured Losses

The Underwriters agree to indemnify the Assured fixed and agreed at the limits where contained in the charter party agreement up to the limits of liability shown in the attached schedule, in respect of the following loss sustained by the Assured solely and directly as a result of an Illegal Seizure or Illegal Detention of an Insured Vessel occurring during the Period of Insurance, subject to the following terms, conditions, exclusions and definitions.

Hire for the period of Illegal Seizure or Illegal Detention of the Insured Vessel or Vessels named in the schedule, up to but not exceeding the maximum Daily Indemnity amount and the indemnity period specified in the schedule from the time such Insured Vessel or Vessels were first seized, providing such period of seizure or detention exceeds the excess period specified in the schedule.


Underwriters acknowledge that their subrogation rights will be restricted to the extent that the Assured waives its right in part or in whole to the daily rate of charter hire.

Exclusions

In addition to the exclusions stated in the attached policy wording the Underwriters shall not be liable in respect of any Hire:

- i. Caused by or arising from or attributable to any event occurring after the return of the Assured's Insured Vessel or the expiry of the indemnity period specified in the schedule, whichever first occurs. Specifically, but without limiting the generality of the foregoing, the Underwriters shall not be liable in such case, whether such loss is attributed to loss of market share or otherwise.
- ii. Unless the seizure of the Assured's Insured Vessel or Vessels continues beyond the excess period stated in the schedule.

If such seizure continues beyond the excess period the Underwriters shall, subject to the terms and conditions of this policy, indemnify the Assured from the point the excess period expires and not exceeding the period of indemnity as set out in the attached schedule.



Definitions

For the purposes of this extension the following definitions shall apply:

Illegal Detention -	the holding under duress in the Geographical Limits specified in the Schedule of an Insured Vessel for whatever reason other than by authorities legally constituted in the place of custody.
Hire –	The actual daily rate of charter hire stipulated in the Charterparty which in whole or in part (i) is not paid by the charterer by reason of an Illegal Seizure or (ii) for which the charterer is not contractually liable by reason of an Illegal Seizure or (iii) to which the insured voluntarily waives its entitlement. In the event the Insured Vessel is not under time charter, Hire shall mean the time charter equivalent daily rate for the Insured Vessel prevailing on the first day of the Illegal Seizure as assessed by an independent well known first class London firm of chartering brokers nominated by and acceptable to the Underwriters and which the Assured shall present the Underwriters within no later than three (3) days from the Illegal Seizure taking place.
Illegal – seizure	The illegal or alleged taking, in the Geographical Limits specified in item six of the original schedule, and holding of the Insured Vessel by persons who then demand specifically from assets of the Assured a Ransom as a condition of the release of such Insured Vessel.
Charterparty –	The contract for hire on a time charter basis made between the Assured and the charterer.
Daily –	Up to the Maximum indemnification per day as specified in the Schedule under Limits of
Indemnity	Liability not exceeding the actual daily rate of Hire.
Daily	Each completed period of 24 hours

Loss of Hire/ Earnings Schedule

Attaching to policy reference: GRIFF14F120-T4

- Limits of liability:
 - Maximum Daily Indemnity Up to USD 10,000
 - Per insured event USD 900,000 in all
- Franchise period: 24 hours each and every loss
- Indemnity period: not exceeding 90 days



Loss of hire extension

Policy Wording

The assured should check the schedule to see if this extension is in force.

This extension is subject to the definitions, conditions and exclusions of the attached Hiscox Marine Special Protection Insurance and to the particular definitions, conditions and exclusions appearing below

Insured losses

The Underwriters agree to indemnify the **assured** up to the limits of liability shown in the attached schedule in respect of the loss of **hire** actually sustained by the **assured** solely and directly as a result of an **illegal seizure** or a series thereof which occurs during the **period of insurance**, subject to the following terms, conditions, exclusions and definitions.

If it is evident from the demand(s) or the making of such demand(s) that the **illegal seizure(s)** are or were carried out in furtherance one of another, they shall be deemed to be connected and will constitute a single insured loss. Nevertheless, there shall be no liability hereunder in respect of a series of **illegal seizures** the first of which began before the **period of insurance**.

The Underwriters will only indemnify the **assured** for the loss of **hire** during the period of the **illegal seizure** of the **vessel(s)**. However, the Underwriters will only indemnify the **assured** up to but not exceeding the maximum **daily indemnity** amount specified in the attached schedule and only for such period not to exceed the lesser of:

1. such length of time as would be required for the **property of the assured** to be released from an **illegal seizure**; or
2. the indemnity period specified.

Underwriters will only indemnify the **assured** for loss of **hire** after the period of **illegal seizure** exceeds the excess period specified in the attached schedule.

Definitions

For the purposes of this extension the following definitions shall apply:

Charter party

The contract for hire on a time charter basis made between the **assured** and the charterer.

Daily indemnity

Maximum indemnification per day as specified in the attached schedule.

Hire

The actual daily rate of charter hire stipulated in the **charter party** which in whole or in part (i) is not paid by the charterer by reason of an **illegal seizure** or (ii) for which the charterer is not contractually liable by reason of an **illegal seizure** or (iii) to which the **assured** voluntarily waives its entitlement.

In the event the **vessel** is not under time charter, **hire** shall mean the rate agreed prior to inception by Underwriters or the time charter equivalent daily rate for the vessel prevailing on the first day of the **illegal seizure**. This rate is to be assessed by an independent London firm of chartering brokers nominated by and acceptable to the underwriters and shall be presented by the **assured** to the underwriters within no later than three (3) days from the **illegal seizure** taking place.

Investigating accountants or adjusters Shall be the firm of accountants or adjusters specified in the attached schedule.

Conditions

The conditions section of the attached policy wording are extended to include the following:

1. The **investigating accountants or adjusters** shall determine the amount of the insured loss, taking into account any savings or recoveries or offsetting of losses which have been made or which the **assured** could reasonably have been expected to make, and the ability of the **assured** to resume the contractual voyage.
2. Hire of the **vessel** for the period of the **illegal seizure** shall be assessed in accordance with the terms of the **charter party**.



Loss of hire extension Policy Wording

3. In the event of an insured loss, claims for payments by Underwriters shall be made as soon as practicable and shall be accompanied by a computation of loss, prepared by a recognised firm of accountants or adjusters using standard accountancy procedures, which sets out in detail how the loss has been calculated and what assumptions have been made. The **assured** shall produce any documentary evidence, books of accounts, bills, invoices and other vouchers and copies of the same which the **investigating accountants or adjusters** may require and shall afford them every assistance in their investigations including reasonable access to the **assured's** premises.

4. In the event that the **investigating accountants or adjusters** declare themselves unable to act for any reason including potential conflict of interest, Control Risks shall appoint another firm of similar standing in the accountancy or adjusting profession.

Exclusions

In addition to the exclusion stated in the attached policy wording underwriters shall not be liable

1. a. loss of **hire** caused by or arising from or attributable to any event occurring after the release of the **assured's vessel(s)** or the expiry of the indemnity period specified in the schedule, whichever first occurs. Specifically, but without limiting the generality of the foregoing, Underwriters shall not be liable in such case, whether such loss is attributed to loss of market share or otherwise;

b. loss of **hire** unless the seizure of the **assured's vessel(s)** continues beyond the excess period stated in the attached schedule.

If such seizure continues beyond the excess period stated in the attached schedule the Underwriters shall, subject to the terms and conditions of this policy, indemnify the **assured** from the point the excess period expires and not exceeding the indemnity period as set out in the attached schedule

2. Fines or damages for breach of contract or for late or non completion of orders; penalties of any nature; loss of market share or any other consequential loss.

3. The surrender of cargo, goods, and/or cash being transported by the **vessel(s)**.

EK 3

KORSAN MAHALLİ GEÇİŞ HAZIRLIĞI

- Seyyar uydu muhabere cihazı ve citadel'e gps montajı yapılmıştır. Vhf antenine ulaşılmasını engellemek için kıç taraftaki bayrağın asılı olduğu direk gres yağı ile yağlandı.
- Korsan botlarının gemiye aborda olmasını engellemek için gemi bordası her iki taraf ve kıç taraftan 4 mt. genişliğinde halat engellerle çevrilmiştir.
- Güverteye dışarıdan fark edilecek şekilde 5 adet insan görünümünde silahlı kukla mankenler monte edilmiştir.
- Baş taraftan başlanarak kıç tarafa kadar her iki borda üzerleri ile yaşam mahalli iskele ve sancak taraflardan bir üst güverteye geçiş merdivenleri, 2 sıra dikenli tellerle çevrildi.
- Japon savaş gemisi konvoyuna kadar ais cihazı kapatıldı.
- Emniyetli sahaya gelinceye kadar gemi karartması uygulandı.
- Citadel'de emniyetli kalınabilmesi için yeke dairesine giriş yağın kapısı, yetersizliğinden dolayı izole edildi.
- Yaşam mahallindeki ışık sızıntılarının önüne geçildi, kıça bakan tüm kaporta lumbuzları siyah poşetler ile kapatıldı.
- Yaşam mahalli içindeki tüm kaportalar içeriden kilitli duruma alındı, rutin çalışma esnasında giriş ve çıkışlar tek bir yerden yapıldı.
- Seyirde iken gözcü sayısı arttırıldı.
- Citadel'e kaçış için korsan saldırısı talimlerinin sıklığı arttırıldı.

1.ZABİT

EK 4

MARITIME TRANSPORTATION SECTOR

TO: THE CHAIRMAN OF PORT-SAID CHAMBER OF SHIPPING

Dear Sir

Please be notified that, on 28/11/2011, we had received a letter from the Ministry of Defense General Secretary # 35 C 2/24/3/10, dated 21/11/2011, and a letter from the Maritime Operations Division, dated 3/12/2012, of the following instructions;

1. The Egyptian government, hereby forbid any presence of arms / security squads on board commercial vessels as per laws and regulations of the International Maritime Organization in that regard
2. In the event that any arms are on board a commercial vessel, calling for Egyptian ports, the master, must enclose the subject weapons under lock, and issue a certificate to that effect, to be delivered to the pilot on arrival at roads, indicating that the master is undertaking to deliver the subject weapons to port police immediately upon berthing, in a closed box after checking by port police, which is to be redelivered to the master at the time of departure.
3. Failing to act as described above, the vessel will not be allowed to enter port with weapons on board
4. For Suez Canal transiting commercial vessels, the port security police, will receive the weapons on board at the entry point and transport it by land, then redeliver it to the vessel again at the point of canal exit.
5. If any weapons are deployed on board vessels, during their presence within the Egyptian territorial waters or at Egyptian ports, (alongside quays, at inner or outer anchorage areas, or transiting the Suez Canal), the master and crew will be accountable to Egyptian laws, including the detention of the vessel, the master and the personnel for carrying unauthorized weapons, and to be presented to the relevant prosecution, after drafting an arrest police report, where the applicable law is # 394 of the year 1954, and its amendments regarding unauthorized owning and acquiring armaments and ammunitions,

Please be notified that, the above instructions of the Ministry Of Defense are to be thoroughly and strictly followed and published to all maritime transportation companies which you serve as shipping agents and also all masters of vessels calling to Egyptian ports

Best regards

Head of the maritime sector

Rear admiral / El Sayed Hamed Hedaya

BIMCO

Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV)

References:

A. GUARDCON

B. IMO MSC Circular 1405 Rev1.

1. Introduction

This Paper provides guidance to ship owners (and their Masters) and Private Maritime Security Companies (PMSC) in areas and in those exceptional circumstances where the use of armed guards are permitted by the Flag State.

This guidance is written to assist ship owners and PMSC meet the requirements listed in the References and agree RUF in support of the above References. It sets out guidelines for a graduated response by armed security guards to any actual, perceived or threatened act of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure by third parties in order to protect the crew and defend a vessel from being hijacked.

In providing this Guidance it is assumed that no armed guards shall be deployed without a detailed risk assessment by the Ship owners and that the deployment of armed guards shall not be an alternative to the implementation of the current Best Management Practices (BMP) and other protective measures.

2. Aim of the Guidance

The aim of the this Guidance is to assist Ship owners and PMSC to review RUF, pertaining to the type, carriage and use of firearms and equipment, in order to provide an accurate and graduated level of response for employment by PCASP that is reasonable and proportionate.

3. Scope

The general requirements of any RUF should be that they are:

(a) In accordance with Flag state law;

(b) In accordance with regulations of any port and any Port and Coastal state laws which govern the storage and use by PCASP of their weapons and Security Equipment;

Guidance on Rules for the Use of Force

- (c) Consistent with the aim of protecting and defending the crew and vessel;
- (d) Consistent with the use of force only being used when essential and then using the minimum level necessary;
- (e) Part of a detailed and graduated response plan which is reasonable and proportionate;
- (f) Clear in setting out the roles of the Master and the Team Leader of the PCASP;
- (g) Documented, agreed and signed by the Owners and the Contractors as an Annex to any contract/agreement for the provision of security services on board a ship; and
- (h) Recommended to be submitted by the Owners to the Flag State prior to embarkation of the PCASP.

4. PMSC and PCASP Obligations

The RUF should reflect the obligations imposed and agreed under any contract/agreement and should ensure that the PMSC Team Leader (TL) and the PCASP confirm that they understand these obligations. The RUF should contain guidance that PCASP:

- (a) Are trained and qualified to relevant documented PMSC standards in the appropriate use of force in accordance with Flag state law;
- (b) If they use force it is in a manner consistent with applicable law;
- (c) If they use force it does not exceed what is strictly necessary;
- (d) Use of force is proportionate and appropriate to the situation;
- (e) Have clear and unambiguous instructions and training on when and how force may be used; and
- (f) Take all reasonable steps to avoid the use of lethal force.

5. Self-Defence and the inherent right to exercise it

The RUF should reflect that each of the Security Personnel shall always have the sole responsibility for any decision taken by him for the use of lethal force, including targeting and weapon discharge, always in accordance with the Rules for the Use of Force and applicable national law. Under most national laws individuals have a right to use reasonable force to prevent a serious crime and the right to use force in their own personal self-defence, and the RUF should reflect these rights as appropriate.

Guidance on Rules for the Use of Force

6. Chain of Command

The RUF should reflect the regime set out in Clause 8 (Master's Authority and Division of Responsibilities) of GUARDCON and Reference B, namely that the Master has overall control of the vessel and that any decisions made by the Master shall be binding.

It is envisaged that once the Team Leader has decided that there is an actual, perceived or threatened attack he will advise the Master or the Officer of the Watch that he intends to invoke the RUF. It is recognised that consultation with the Master may not always be possible, but there is always a responsible officer on the bridge of the vessel with whom the TL should be able to communicate.

The RUF should reflect that once the RUF has been invoked the TL is responsible for all decisions on the use of force, save that the Master maintains the right to order a ceasefire.

7. Graduated and Proportional Defence

The RUF should reflect the following guidance on graduated and proportional use of force:

(a) Principles

- (i) To enable the graduated approach and command and control of the situation defined above the force used must be necessary and proportional;
- (ii) Respect for human dignity and the human rights of all persons should prevail; and
- (iii) Attempts at non-violent means should be applied first.

(b) Non-violent measures

Examples of non-violent means for consideration are:

- (i) Presence – being visible on the upper deck and bridge wings to potential attackers;
- (ii) Visual – the use of flares or lasers initially aimed over a potential attackers head and then at them;
- (iii) Sound – the use of long range acoustic signalling devices (LRAD) giving warnings or any other means such as loud hailers or even written banners; and
- (iv) Show Intent – the use of passive measures such as hoses, releasing objects to hinder approaches of skiffs (nets, logs etc), showing PCASP weapons and raising them to indicate intent to use.

Guidance on Rules for the Use of Force

(c) Weapon states

Firearms are to be stowed in a firearms' container when not required. The keys to the container should be under the control of the TL as guided by the Master.

(d) The RUF should consider “states of readiness” for the PCASP. It is suggested that there should be three states for consideration:

- (i) Normal: Firearms are stowed in the container/locker with PCASP maintaining normal watchkeeping;

(ii) Heightened: Firearms out of the container/locker with PCASP on watches with crew and weapons loaded but made safe; and

(iii) Stand To: PCASP prepares stand to positions with weapons made ready with safety catches applied and under orders of the TL.

(e) The following actions should then be considered:

(i) The TL assesses the precise level of risk and decides on action to be taken;

(ii) The TL issues fire control orders to the PCASP team clearly identifying the intended target/s and type of fire;

(iii) PCASP open fire as directed by the TL.

(f) Types of Fire

(i) The decision to open fire having been taken by the TL, the type of fire should be defined in the RUF taking into account the distance and behaviour of the suspect craft.

(ii) First, warning shots should be:

(1) fired into the air a safe distance above the skiff/over the pirates' heads or, to the side of the skiff, to display clearly the armed capability of the PCASP;

(2) fired into the water ahead of the skiff for the same purpose;

(3) utilised to assess the accurate range, speed and angle of approach of the target skiff.

(iii) Second, disabling fire should be used against the skiff engine or hull in order to stop the attack but without intentionally using lethal force.

(iv) Third, deliberate direct fire should be used against the attackers when all other methods have failed.

Guidance on Rules for the Use of Force

(g) Use of Lethal Force and Opening Fire at a Person

(i) Lethal force should be used only as a last resort and in accordance with the principles referred to in Paragraph 5 above. The circumstances where lethal force in self-defence can be used will vary. Such circumstances may include an armed attack of an MV where the attackers are, for example:

(1) Firing directly at the MV or persons on board in circumstances where the attackers have failed to heed warning shots or other deterrent measures (assuming there was sufficient time for such measures).

(2) Preparing to fire or firing at the vessel whilst clearly demonstrating an intention to close with vessel in an attempt to board, by positioning very close or alongside and preparing climbing ladders for that purpose.

(3) Aiming, launching, rocket propelled grenade or equivalent.

(h) If a PCASP opens fire the RUF should explain that only:

(i) Aimed shots should be fired to stop the attack;

(ii) No more rounds than are necessary should be fired in order to stop the attack; and

(iii) All precautions should be taken not to injure anyone other than the targeted person.

8. Post Incident Action

The RUF should provide that any attack should be reported immediately to UKMTO (the UK Maritime Trade Operations office in Dubai) and other authorities, as appropriate; furthermore that the use of firearms needs to be reported to the Flag State. The RUF should also consider the necessary reporting responsibilities which may involve their personnel having to give statements.

**DENİZ HAYDUTLUĞU AÇISINDAN YÜKSEK RİSKLİ SAHADA BULUNAN TÜRK
BAYRAKLI GEMİLERİN SİLAHLI ÖZEL GÜVENLİK HİZMETLERİNDEN
YARARLANMASINA İLİŞKİN YÖNETMELİK**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

Madde 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından ilan edilen deniz haydutluğu açısından Yüksek Riskli Saha (YRS)’ da bulunan Türk bayraklı ticaret gemilerini ve gemide bulunan yolcu ve yükü deniz haydutluğu saldırılarından korumak amacıyla gemilere özel deniz güvenlik şirketlerince koruma hizmeti sağlanması ve gemilerde Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli (SÖDGP) bulundurulmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

Madde 2 - (1) Bu Yönetmelik, deniz haydutluğu açısından Yüksek Riskli Sahada bulunan Türk bayraklı ticaret gemilerinde silahlı özel güvenlik izninin verilmesine, bu hizmeti yerine getirecek kişi ve kuruluşların yetkilendirilmesine ve belgelendirilmesine ilişkin hususları kapsar.

Dayanak

Madde 3 – (1) Bu Yönetmelik, 10/6/2004 tarihli ve 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun’un 3. maddesi ile 26/9/2011 tarihli ve 655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 11. maddesinin (ı) bendine ve.....dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

Madde 4 – (1) Bu yönetmelikte geçen;

Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nı,

Deniz Haydutluğu: Deniz ticaretinin yoğun ancak otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı şahsi menfaatleri doğrultusunda yaptıkları saldırıları,

Eğitim Merkezi: Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli ve şirket yetkilisi adaylarına özel güvenlik eğitimi vermek üzere komisyonca yetkilendirilen kurs yerlerini,

Ekip Lideri: Gemide güvenlik ve koruma hizmetinin verilmesi esnasında silahlı özel deniz güvenlik personelini emir ve komuta etme, alınacak güvenlik tedbirlerini, bunların yerini, sırasını ve zamanını belirleme ve değiştirme yetki ve sorumluluğuna sahip olan özel deniz güvenlik personelini,

Kanun: 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunu,

Komisyon: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının başkanlığında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı temsilcilerinden oluşan Özel Deniz Güvenlik Komisyonunu,

Özel Deniz Güvenlik Şirketi: Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulan ve Yüksek Riskli Sahada bulunan gemilere silahlı koruma ve güvenlik hizmeti sağlayan özel güvenlik şirketlerini,

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Faaliyet İzni: Bakanlıkça, Yüksek Riskli Sahada bulunan gemilere silahlı koruma ve güvenlik hizmeti sağlayan özel güvenlik şirketlerine verilen izni,

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli (SÖDGP): Yüksek Riskli Sahada bulunan ticaret gemilerinde deniz haydutluğu tehditlerine karşı güvenliği sağlamak üzere özel deniz güvenlik şirketlerince istihdam edilen personeli,

Şirket Yetkilisi: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde özel deniz güvenlik şirketi adına yetkili olan kişiyi,

Yüksek Riskli Saha (YRS): Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)'nce deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında tedbir alınmasına yönelik ilan edilmiş alanı,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Komisyonun Teşkili ve Görevleri

Özel Deniz Güvenlik Komisyonunun Teşkili

Madde 5 – (1) Özel Deniz Güvenlik Komisyonu Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü temsilcisinin başkanlığında, İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ikişer temsilcisinden oluşur.

(2) Komisyon, gerekli hallerde başkanın çağrısı üzerine toplanır. Komisyon, üye tam sayısının yarısının bir fazlasıyla toplanır ve oy çokluğuyla karar alır. Oyların eşitliği halinde başkanın bulunduğu taraf çoğunluk sayılır ve çekimser oy kullanılamaz. Komisyon kararları, başkan ve üyeler tarafından imzalanır ve muhafaza edilir.

Özel Deniz Güvenlik Komisyonunun Görevleri

Madde 6 – (1) Özel deniz güvenlik komisyonunun görevleri şunlardır:

- a) Özel Deniz Güvenlik Şirketlerine Yüksek Riskli Sahada bulunan gemilere silahlı özel güvenlik hizmeti sağlanmasına ilişkin faaliyet izni verilmesini karara bağlamak,
- b) Özel Deniz Güvenlik Şirketlerinde istihdam edilen SÖDGP ve şirket yetkilisi adaylarının eğitim görecekları merkezleri yetkilendirmek,
- c) Gemilerde silahlı özel güvenlik hizmetini yerine getirecek şirketlerin personel sayısını, bulundurulabilecek silah ve teçhizatın miktar ve niteliğini, fiziki ve aletli güvenlik tedbirlerini belirlemek,
- ç) Gemilere sağlanacak silahlı özel güvenlik faaliyet izinlerinin sona erdirilmesine ilişkin kararları vermek,
- d) Gemilere sağlanacak silahlı özel güvenlik faaliyetleriyle ilgili alınacak tedbirleri kararlaştırmak.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Faaliyet İzinlerinin Verilmesi, Sona Ermesi ve Sorumluluklar

Gemilerde Silahlı Özel Güvenlik

Madde 7 – (1) 10/6/2004 tarihli ve 5188 sayılı Kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, gemilerde özel güvenlik hizmeti, komisyonca yetkilendirilen özel deniz güvenlik şirketlerinden hizmet satın alınmak suretiyle sağlanabilir. Bu şirketler yüksek riskli sahadaki gemilere sağlayacakları silahlı özel güvenlik hizmeti için eğitim ve nitelikleri bu yönetmelikle belirlenen personeli istihdam ederler.

Faaliyet İzin Belgesi Başvuruları

Madde 8 - (1) Özel deniz güvenlik faaliyet izni için özel güvenlik şirketlerince Bakanlığa yapılacak başvurulara aşağıdaki belgeler eklenir:

- a) Emniyet Genel Müdürlüğünden alınan Özel Güvenlik Faaliyet İzin Belgesi.
- b) Özel güvenlik şirketinin ana sözleşmesinin yayımlandığı ticaret sicili gazetesinden bir örnek,
- c) Hisse sahipleri ve yöneticilerin T.C. kimlik numarası ve imza sirküleri,
- ç) Şirket yetkilisinin T.C. kimlik numarası ve irtibat bilgileri,
- d) Şirket yetkilisinin özel güvenlik temel eğitimi sertifikası ve en az üç yıl deniz tecrübesini gösterir belgeler,
- e) Özel güvenlik şirketinin mali sorumluluk sigorta poliçesi,
- f) Çalışanlarının ferdî kaza, hastane, tıbbi tedavi ve yurda iade masraflarını teminat altına alan sigorta poliçesi,
- g) Gemilere verilecek güvenlik hizmeti sırasında silahların temini, nakli, taşınması, muhafazası, gemiye yüklemesi, gemiden indirilmesi ve kullanılması konularında ilgili yasal gerekliliklere, gemi kaptanın talimatlarına ve hizmet verilen geminin güvenlik planına uygun hareket edileceği aksi durumda tüm sorumluluğun üstlenildiğine dair yazılı taahhütname,
- ğ) Personel listesi ve hiyerarşi planı,
- h) Güvenlik ve koruma teçhizat listesi,
- ı) Şirket tarafından hazırlanan ve hizmetin başlangıcından bitişine kadar uygulanacak koruma, güvenlik, haberleşme ve kontrol uygulamalarının işleyişine ilişkin bilgileri ve örnek senaryoları içeren dosya,
- i) ISO sertifikaları (ISO 9001, ISO PAS 28007 sertifikası) ve diğer kalite yönetimi göstergeleri,
- j) Bakanlık Döner Sermaye Daire Başkanlığı hesabına Özel Deniz Güvenlik Şirketi Faaliyet izni Belgesi düzenlenmesi için TL yatırıldığına dair dekont.

(2) Faaliyet izni başvurularında eksiklik tespit edilen şirketlere eksik belgelerin tamamlanması için dört ay süre verilir. Belirtilen bu süre içerisinde eksik belgelerin tamamlanmaması halinde başvuru iptal edilmiş sayılır, yetki belgesi için yatırılan ücret iade edilmez.

Silahlı Özel Güvenlik Faaliyet İzin Belgesi

Madde 9 – (1) Özel deniz güvenlik şirketleri, gemilere sağlayacakları silahlı özel güvenlik faaliyet izni için Bakanlığa yapacakları başvuruda özel güvenlik hizmetinin kapsamını, özel güvenlik hizmetinin ne şekilde yerine getirileceğini, hizmetin azami olarak kaç personel eliyle yürütüleceğini, ihtiyaç duyulacak silah ve teçhizatın miktar ve niteliğini belirtir.

(2) Bakanlık tarafından özel güvenlik izin talebine ilişkin gerekli inceleme yapıldıktan sonra Komisyon, özel güvenlik izninin verilir verilmemesine, özel güvenliğin sağlanmasına ilişkin yönetime ve özel güvenlik hizmetini yerine getirecek azami personel sayısına, bu amaçla bulundurulacak veya taşınacak silahların miktar ve türüne karar verir.

(3) Komisyon tarafından gemilerde silahlı özel güvenlik izni verilmesi yönünde karar alınması halinde özel deniz güvenlik faaliyet izin belgesi düzenlenir.

(4) Silahlı Özel Güvenlik izni için yapılan müracaatlar en geç yirmi iş günü içinde neticelendirilir.

Faaliyet İzninin Geçerlilik Süresi ve Sona Ermesi

Madde 10 - (1) Özel deniz güvenlik şirketleri, 5188 sayılı Kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, komisyon tarafından verilecek çalışma izni ve bu çerçevede düzenlenecek özel deniz güvenlik faaliyet izin belgesi ile faaliyet gösterirler.

(2) Özel deniz güvenlik şirketlerine verilen faaliyet izni 12 ay süre ile geçerli olur. İzin için gerekli durum ve koşulların devam ettiğinin belgelenmesi halinde yetki, süresinin bitişinden bir ay önce özel güvenlik şirketinin talebiyle yenilenebilir.

(3) İşbu Yönetmelikte belirlenen hüküm ve koşulların yerine getirilmediği veya kendi isteği ile faaliyetlerine son verdiği tespit edilenlerin özel deniz güvenlik faaliyet izinleri Komisyonun kararı ile sona erdirilir.

Sorumluluklar

Madde 11 - (1) Özel deniz güvenlik şirketlerinin bu yönetmelik kapsamında sahip oldukları sorumluluklar;

a) Ulusal ve uluslararası denizcilik mevzuatı ile Bakanlık tarafından verilen yazılı talimatlara uymak,

b) Hizmetin gerektirdiği irtibat ve koordinasyona uygun bir biçimde donatılmış işyerinde faaliyetlerini sürdürmek ve niteliklerini sürekli korumak,

c) Faaliyet izni alabilmesine esas Bakanlıkça aranan bilgi ve belgelerdeki değişiklikleri bildirmek,

ç) Bakanlık ile irtibat noktası olacak şekilde bir şirket yetkilisi tayin etmek,

d) SÖDGP'nin sahip olması gereken niteliklerle ilgili gerekli eğitim ve belgelendirmeyi sağlamak,

e) Çalıştırdığı personelin eğitim belgesi ve sertifikalarının geçerlilik durumlarını takip etmek,

f) Gemilere sağlayacakları koruma ve güvenlik hizmetlerine ilişkin gemi sahibi veya işleticisi ile hizmetin süresi ve kapsamı ile tarafların hak ve yükümlülüklerini içeren yazılı bir sözleşme düzenlemek,

g) Yabancı ülke karasularında transit geçiş, demirleme, barınma durumlarında, silahlı özel güvenliğe ilişkin gemi işletici şirketle beraber ilgili kıyı devletinden gereken izinleri almak, talep edilmesi halinde gerekli bildirimleri yapmak,

ğ) Personelini insan hayatının korunmasına özen gösterilmesi ve gereksiz ve orantısız güç kullanımını önlemek konusunda uyarmak; kendini savunma ya da görevi haricinde ateşli silah kullanmayı personeline yasaklamak,

h) Görevlendirilen özel güvenlik personelinin görev süresindeki ulaşım, konaklama, iâşe ve ibate masrafları ile her türlü görev tazminatlarını karşılamak,

ı) Gerekli bildirim ve raporlama işlemlerini zamanında ve eksiksiz yerine getirmek,

(2) SÖDGP, koruma hizmeti sırasında ulusal ve uluslararası denizcilik mevzuatı ile kaptanın ve ekip liderinin emir ve talimatlarına uymak ve gereksiz ve orantısız güç kullanımdan sakınmakla yükümlüdür.

Yabancılara İzin Verilmesi

Madde 12 – (1) Yabancı bir şirketin Türk bayraklı gemilerde özel güvenlik hizmeti vermesi, Türkiye’de kurulan bir şirkette yabancı ortak bulunması mütekabiliyet esaslarına tabidir. Bu alanda mütekabiliyetin mevcut olup olmadığı Dışişleri Bakanlığında sorulur.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personelinin Nitelikleri ve Çalışma İzni

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli

Madde 13 – (1) Silahlı özel deniz güvenlik personeli, özel deniz güvenlik şirketinin sözleşmeyle istihdam ettiği personeli olup gemi mürettebatından sayılmaz.

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personelinin Nitelikleri

Madde 14 – (1) SÖDGP, aşağıdaki maddelerde yer alan hususlara ilişkin nitelikleri taşırlar.

a) Görevi esnasında kullanacağı ateşli silahlar, mühimmat ve diğer güvenlik teçhizatı konusunda ehil, eğitimli ve yeterli olmak,

b) Görev aldıkları geminin sınıfı, özellikleri, yükü konularında bilgi sahibi olmak,

c) Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu, Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM) Kodu hükümleri ve güncel En İyi Yönetim Uygulamaları (BMP) tavsiyeleri konularında bilgi sahibi olmak,

ç) Yeterli düzeyde İngilizce bilmek.

d) Deniz tecrübesine sahip olmak.

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Çalışma İzni

Madde 15 – (1) Silahlı özel deniz güvenlik görevlisi çalışma izni için yapılacak başvurulara aşağıdaki belgeler eklenir:

a) Kanun kapsamında İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünce düzenlenen ve geçerliliği devam eden Özel Güvenlik Görevlisi Kimlik Kartı,

- b) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ya da Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde en az 5 yıl görev yaptığına dair belge,
- c) Temel İlk Yardım Eğitim Belgesi,
- ç) Personel Güvenliği ve Sosyal Sorumluluk Eğitim Belgesi,
- d) Denizde Kişisel Can Kurtarma Teknikleri Eğitim Belgesi,
- e) Can Kurtarma Araçlarını Kullanma Yeterliliği Eğitim Belgesi,
- f) Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Eğitim Belgesi,
- g) Bakanlık Döner Sermaye Daire Başkanlığı hesabına SÖDGP Kimlik Kartı düzenlenmesi için TL yatırıldığına dair dekont,
- h) Bakanlığın resmi internet sitesinde Komisyon tarafından belirtilen diğer belgeler.

Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Kimlik Kartı

Madde 16 - (1) Silahlı Özel Deniz Güvenlik Personeli Çalışma İzin talebine ilişkin gerekli inceleme yapıldıktan sonra tüm şartları taşıdığı anlaşılan başvuru sahibine Bakanlıkça SÖDGP kimlik kartı düzenlenir. Bu kimlik kartı 5 yıl süre ile geçerli olur.

(2) Özel güvenlik görevlilerinde Kanun ve bu yönetmelik kapsamında aranan şartlardan herhangi birisinin kaybedildiğinin tespiti veya özel güvenlik kimlik kartı ve temel eğitim belgelerinin sürelerinin dolması halinde silahlı özel deniz güvenlik personeli kimlik kartı ve çalışma izni Bakanlıkça iptal edilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Silahların ve Mühimmatın Temini, Muhafazası, Kullanılması ve Kaptanın Yükümlülükleri

Gemide Silahların ve Mühimmatın Bulundurulması

Madde 17 - (1) Yüksek riskli sahada gemilere sağlanan koruma ve güvenlik hizmeti esnasında kullanılacak silahlar, mühimmat ve diğer teçhizat Özel Deniz Güvenlik Şirketlerince temin edilir. Silahlar, mühimmat ve diğer teçhizat Türk karasuları sınırları dışında gemiye alınır. Silahlı özel güvenlik hizmetinin tamamlanmasını müteakip gemiden indirilir.

(2) Silahların ve mühimmatın yabancı ülke karasularında gemiye alınması, gemiden indirilmesi ve SÖDGP ile yabancı ülke karasularından transit geçiş durumlarında özel deniz güvenlik şirketi, gemi işletici şirketle beraber ilgili kıyı devletinden gereken izinleri alır.

(3) Özel Deniz Güvenlik Şirketlerince gemiye alınan, gemiden indirilen, kullanılan veya zayi olan her türlü silah/mühimmat/teçhizat gemi kaptanınca ve SÖDGP ekip lideri tarafından kayıt altına alınır.

(4) SÖDGP'nin kullanımına ait silah ve mühimmat gemide sadece kaptanın ve güvenlik personeli ekip lideri erişebileceği kilitli özel oda, kasa veya demir dolaplarda muhafaza edilir. Bunların muhafazasından Kaptan veya ve SÖDGP ekip lideri sorumludur.

(5) SÖDGP gemide buldukları süre zarfında kaptana tabi olmakla yükümlüdürler.

Gemide Silahların ve Mühimmatın Kullanımı

Madde 18 - (1) SÖDGP, Kanun ve bu yönetmeliğin güvenlik hizmetleri hükümleri kapsamında, yüksek riskli bölgede gemiyi, yolcu ya da yükü hedef alan muhtemel risk

durumlarında sadece kaptanın talimatıyla ve riskli durumun engellenmesi amacıyla orantılı ölçüde silah kullanabilir.

(2) Silah kullanımından dolayı üçüncü şahıslara verilecek zararlardan Özel Deniz Güvenlik Şirketi sorumludur.

Durum ve Faaliyet Raporları

Madde 19 - (1) Gemide güç kullanımı içeren herhangi bir olayın gerçekleşmesi halinde Bakanlığa gönderilmek üzere SÖDGP ekip lideri tarafından gemi kaptanının da onayladığı olayın saati ve yeri, sebebi, oluş biçimi ve sonuçları; ölüm, yaralanma ve maddi hasarlara ilişkin ilgili personelin yazılı ifadeleri, varsa, video görüntüsü ve fotoğrafları da içeren yazılı bir rapor tanzim edilir.

(2) Özel Deniz Güvenlik Şirketleri yüksek riskli sahada gemilere sağladıkları koruma hizmetine ilişkin 6 aylık dönemler halinde şirket faaliyet raporlarını Bakanlığa sunar. Faaliyet raporları, koruma hizmetinin verildiği şirket ve gemiye ait bilgileri, görevin yeri, süresi, kapsamı ve sonuçlarına ilişkin bilgileri içerir.

Gemi kaptanının yükümlülükleri

Madde 20 - (1) Kaptan, SÖDGP'nin kullanımına ait silah ve mühimmatın gemide muhafazasından ve kayıt altına alınmasından SÖDGP ekip lideri ile birlikte sorumludur.

(2) İşbu yönetmelik kapsamında gemisinde SÖDGP bulunan kaptan, diğer bir ülkenin karasularında, limanında veya demir sahasında iken ilgili kıyı devletinin yetkili idaresince, gemideki güvenlik personelinin silah ve mühimmatının mevcudiyeti, sayısı, tipi ve muhafaza mahallerine ilişkin talep edilen bilgileri verir. Açık denizde herhangi bir ülkenin savaş gemisinden benzer bir talep gelmesi durumunda da gerekli bilgiler verilir.

(3) Kaptan, herhangi bir silahlı yaralanma veya ölüm halinde olay yerinin, suç aletlerinin ve delillerin muhafazasını sağlamakla görevli ve yetkilidir.

ALTINCI BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Yargı Yetkisi

Madde 21 – (1) Açık denizde gemide yaşanacak olan olaylara karşı idari ve adli soruşturma ve yargılama Türk Ceza Kanunu ve Ceza Muhakemesi Kanunu hükümlerine tabidir.

Umumi Yasaklar

Madde 22 – (1) Türk karasularında ve Türk Boğazlarında, gemilerin silahlı özel güvenlik ve bununla ilintili silah ve mühimmat bulundurması ve kullanımı yasaktır. Buna ilişkin geçici izinler Dışişleri Bakanlığınca verilir.

Yürürlük

Madde 23 – (1) Bu yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 24 – (1) Bu yönetmelik hükümlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.