

4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu  
“Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler”  
23-24 ŞUBAT 2018 - İZMİR

**BALIKÇI BARINAKLARINDA TEKNE GÜVENLİĞİ**  
**<sup>1</sup>Özgür ALTINKAYA, <sup>2</sup>Oğuz ATİK**

**ÖZET**

*Deniz turizmi tesislerinin kendine has alt ve üst yapı özellikleri ile operasyonel uygulamaları düşünüldüğünde bu tesislerdeki güvenlik sistem ve hizmetlerinin de kendine özgü yapıda olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye’de teknelerin bağlanabildiği ya da karaya çekilebildiği deniz turizmi işletmelerinin başında yat limanı işletmeleri gelmektedir. Bunun yanı sıra balıkçı barınaklarına balıkçı tekneleri dışında yer olması durumunda özel yat statüsündeki yatlar da bağlanabilmektedir. Araştırmanın amacı, Türkiye’de balıkçı barınaklarında meydana gelmiş olayları değerlendirip, bu olayların neden ve sonuçlarına ulaşarak çözüm önerileri sunmaktır. Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden görüşme ve gözlem tekniği kullanılarak meydana gelen olaylar ile bulgulara ulaşılmıştır. Tekne ve tekne motoru hırsızlıkları, mülteci kaçakçılığı ve izinsiz giriş olaylarının öne çıktığı görülmüştür. Meydana gelen olaylar ve alınan güvenlik önlemlerinin özellikleri dikkate alınarak her bir tesis için risk değerlendirmeleri yapılmıştır. Elde edilen sonuçlarda özetle; yaşanan olayların hırsızlık ağırlıklı olduğu, mülteci akınının bu durumu tetiklediği ve devlet tarafından balıkçı barınaklarında güvenlik standartlarının oluşturulması gerektiği sonucuna varılmıştır.*

**Anahtar kelimeler:** Deniz Turizmi, Balıkçı Barınakları, Tekne Güvenliği

**1. GİRİŞ**

Yat limanlarında son 30 yılda görülen gelişme suç faaliyetlerinin yeni formlarının gelişmesine neden olmuştur. Ayrıca yatçılık ve yat teknolojisindeki gelişmeler bu sektörlerde kullanılan ekipmanların değerlerini de arttırmış ve bu durum hırsızlık ve şiddet eğilimli insanlar için çekici hale gelmiştir (T. Goodhead, N. Kasic, 1995: 73).

---

<sup>1</sup> Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir  
flamencodnd@gmail.com

<sup>2</sup> Yrd. Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir,  
oguz.atik@deu.edu.tr

Modern balıkçı tekneleri balıkçılık faaliyetleri operasyonlarını yönetebilmek için uygun üst yapıya sahip balıkçı barınaklarına ihtiyaç duymaktadır (The World Association for Waterborne Transport Infrastructure, 1998).

## **2. TÜRKİYE'DEKİ BALIKÇI BARINAKLARI**

Türkiye'deki balıkçı barınakları; Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (2011) Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu'na göre barınma ve çekek yeri, balıkçı limanları, büyük balıkçı limanları olmak üzere üç kategoriye ayırmıştır (udhb.gov.tr, 2011).

Yine aynı rapora göre barınma ve çekek yeri sınıfındaki 152 balıkçı barınağında 5.805 civarında tekne bulunmakta olup bunların 5140'ı balıkçı teknesi, 665'i ise yattır. Bu sınıftaki balıkçı barınaklarındaki yat sayısının en yoğun olduğu iller; İstanbul, İzmir, Antalya, Aydın ve Muğla'dır (ubak.gov.tr, 2011).

Balıkçı limanları sınıfına giren 182 balıkçı barınağında 15.590 civarında tekne bulunmakta olup bunların 13.789'u balıkçı teknesi, 1801'i ise yattır. Bu sınıftaki balıkçı barınaklarındaki yat sayısının en yoğun olduğu iller Balıkesir, İstanbul, Mersin, Bursa, Çanakkale, Antalya ve İzmir'dir (ubak.gov.tr, 2011).

Büyük balıkçı limanları sınıfına giren 28 balıkçı barınağında ise 5.557 tekne bulunmakta olup bunların 5295'i balıkçı teknesi, 262'si yattır. Bu sınıftaki balıkçı barınaklarındaki yat sayısının en yoğun olduğu iller Çanakkale, Hatay, Zonguldak ve İzmir'dir (ubak.gov.tr, 2011).

Dolayısıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 2011 verilerine göre Türkiye'deki balıkçı barınaklarında toplam 2728 yat bulunmaktadır.

Çağdaş bir balıkçı barınağında, ağ kurutma sahası, satış yeri, idare binası, balıkçı lokali, çok amaçlı depolar, soğuk hava deposu, şoklama ve buz üretim ünitesi, yeterli sayıda tuvalet, küçük de olsa bakım – onarım atölyesi bulunmalıdır. Ancak Türkiye'deki mevcut balıkçı barınaklarında söz konusu tesislerin büyük bölümü bulunmamaktadır. Balıkçı barınaklarımızın bir bölümünde rıhtımları tamamlanmamıştır. Var olan rıhtımlarda baba, halka, usturma gibi temel bağlama olanakları sınırlıdır. Balıkçı barınaklarının liman sahalarındaki beton kaplamalarda, aydınlatma ve güvenlik çiti gibi temel altyapılarda eksikler bulunmaktadır (imo.org.tr, 2007).

Balıkçı barınaklarında elektrik ve tatlı su bulunmaması sorununun yaygın olduğu bilinmektedir (maviyasam.odu.edu.tr, 2016).

Trabzon il sınırları içerisindeki 27 balıkçı barınağında yapılan incelemede, %55'inde güvenlik bulunduğu saptanmıştır (Softa, Boran 2016: 311).

Birçok balıkçı barınağında güvenlik hizmeti ya da önlemleri şöyle dursun alt ve üst yapı yeterli düzeyde değildir. Bu konuya DTO 2013 yılı deniz sektörü raporunun, Türkiye su ürünleri raporu başlığı altında balıkçı barınaklarımızın bir kısmında, istenilen alt ve üst yapıların bulunmadığına değinilmiştir (DTO Sektörü Raporu, 2013).

Hürriyet Gazetesi'nin 02.02.2016 tarihli baskısında, Çeşme Kaymakamlığı, Emniyet Müdürlüğü ve Jandarma Komutanlığı'nın katıldığı toplantıda balıkçı barınaklarında güvenliğin yetersiz görüldüğü ve bunun üzerine balıkçı barınakları kooperatiflerinden güvenlik kamerası kullanmaları istendiği haber edilmiştir (hurriyet.com.tr, 2016).

Milliyet Gazetesi'nin 11.11.2016 tarihindeki haberine göre, Antalya-Kemer karayolundaki balıkçı barınağında 14 Ekim günü patlama meydana gelmiş ve olayla ilgili PKK/KCK terör örgütü üyesi olduğu iddiasıyla 25 şüpheli gözaltına alınmıştır (milliyet.com.tr, 2016).

## **2.1. Balıkçı Barınaklarındaki Suç Olayları**

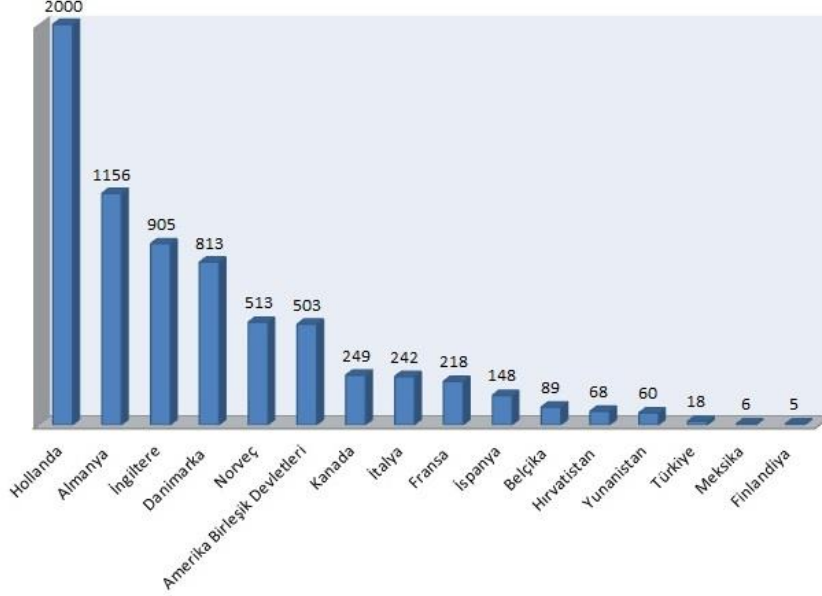
Federal Soruşturma Bürosu (FBI - Federal Bureau of Investigation) ve Ulusal Suç Bilgi Merkezi'ne göre (NCIC - National Crime Information Center) Amerika Birleşik Devletleri'nde 2016 yılında toplam 5116 deniz aracı çalınmıştır (nicb.org, 2016).

Yeni Zelanda Polisi internet sitesinde ise ülke genelinde çalınan tekne sayısı 730 olarak bildirilmiştir (police.govt.nz, 2016)

Pantaenius America Ltd sigorta firmasına göre Deniz Beyanları Servisi (MCS - Marine Claims Service) çalınan tekneler ile ilgili en geniş veri tabanlarından birine sahiptir (pantaenius.com, 2016).

MCS verilerine göre sadece Avrupa'da her sene 10.000'den fazla tekne çalınmakta olup çalınan sadece tekneler olmakla kalmayarak kimi zamanda motor, motor parçaları ve diğer tekne malzemeleri olabilmektedir (marine-claims.com, 2016).

Yine MCS verilerine göre ülkeler bazında çalınan ve hâlihazırda tekne sahipleri tarafından aranan tekne sayıları belirtilmiştir (Şekil: 1) (stolenboats.info, 2016).



Şekil 1: Ülkeler Bazında Çalınan Tekne Sayıları

Kaynak: stolenboats.info, 2016

Türkiye Cumhuriyeti Emniyet Genel Müdürlüğü Koordinasyon ve Harekât Daire Başkanlığı kayıtlarında ise Türkiye'deki yat limanları ve balıkçı barınaklarında meydana gelen olaylarla ilgili herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Sahil Güvenlik Komutanlığı 2016 yılı verilerine göre, sabotaj olaylarına ilişkin herhangi bir tespitin olmadığı, terör örgütü olaylarına ilişkin 6 kişinin yakalanarak kişiler hakkında yasal işlem uygulandığı, hırsızlık olaylarına ilişkin 20 adet tekneye yasal işlem uygulandığı tespit edilmiştir.

### 3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE MODELİ

Bu araştırma, balıkçı barınaklarında meydana gelen/gelebilecek güvenlik açıklarının tespiti, bu güvenlik açıklarına karşı mevcut güvenlik önlemlerinin incelenmesi ve güvenlik uygulamalarının potansiyel risklere karşı etkinliği ile nasıl geliştirilebileceğine dair sorulara yanıt bulmak amacıyla yapılmıştır.

Bu amaca ulaşmak için, Tablo 1'de belirtilmiş olan araştırma sorusu ve alt soruları hazırlanmıştır.

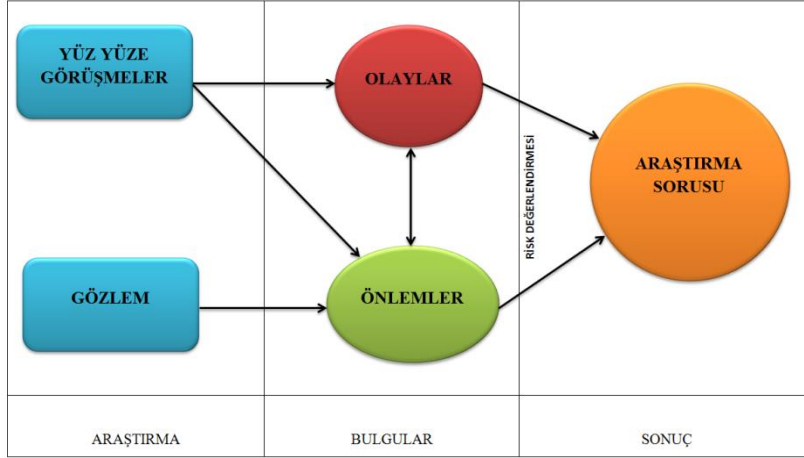
Tablo 1: Araştırmanın Sorusu

S	Türkiye’deki balıkçı barınaklarında tekne güvenliği ile ilgili alınan önlemler yeterli midir?
S1	Balıkçı barınaklarında meydana gelen olaylar nelerdir?
S2	Balıkçı barınaklarında alınan güvenlik önlemleri nelerdir?
S3	Teknelerde alınan güvenlik önlemleri nelerdir?
S4	Güvenlik hizmet ve sistemlerinin caydırıcılık etkisi nedir?
S5	Güvenlik hizmeti ve sistemlerinin etkinliği nedir?
S6	Balıkçı barınaklarında güvenlik hizmetlerinin sağlanmasındaki zorluklar nelerdir?
S7	Balıkçı barınaklarında güvenlik hizmetlerinin sağlanmasındaki imkânlar nelerdir?

Araştırmanın problemini balıkçı barınaklarında alınan güvenlik önlemlerinin yeterli olup olmadığı ve alınan önlemlerin etkinliğinin ne olduğu oluşturmaktadır. Bu kapsamda meydana gelen olaylardan yola çıkılarak, olayların oluş şekli, neden ve sonuçlarını ortaya çıkarmaya yönelik sorular sorulmuştur.

Öncelikle balıkçı barınaklarında meydana gelmiş olayların neler olduğu incelenerek, liman ve teknelerde alınan güvenlik önlemleri, alınan güvenlik önlemlerinin etkinliği, caydırıcılığı ile zayıf yönleri tespit edilerek mevcut durum incelenmiştir.

Şekil 2’de araştırmanın modeli gösterilmektedir. Model üç aşamadan oluşmaktadır.



Şekil 2: Araştırmanın Modeli

Araştırmada yüz yüze görüşme yöntemi kullanılarak, meydana gelen olaylar ve alınan önlemler ile ilgili bulgulara ulaşılmıştır. Alınan önlemler ile ilgili gözlem yöntemi sonucunda elde edilen bulgular, görüşmelerden elde edilen bulguların sağlaması niteliğinde olup ayrıca risk değerlendirmelerinin

yapılması için kullanılmıştır. Olaylar ve alınan güvenlik önlemleri bulguları da dikkate alınarak örneklem kapsamındaki işletmelere ayrı ayrı risk değerlendirmeleri yapılmış, risk değerlendirmeleri ile araştırmadan elde edilen bulguların içerik analizinden elde edilen veriler, birlikte sonuçları oluşturmuştur.

Güvenlik hizmeti ve önlemlerinin sağlanmasına zorluk teşkil eden bürokratik zorluklar ve güvenlik güçlerine yakınlık ile maddi imkânların yeterliliğinden kaynaklanan imkânların neler olduğu ayrıca incelenmiştir.

Yat limanları ve balıkçı barınaklarındaki güvenlik önlem ve hizmeti imkânlarının karşılaştırılarak aralarındaki farklılıklar ya da benzerliklere göre yaşanan olayların değişiklik göstermesi, güvenlik hizmetinin sağlayabildiği caydırıcılık rolü üzerinde fikir sağlanmasına sebep olmuştur. Ayrıca, yöneticilerin görüşleri de yaşanabilecek olaylar ve potansiyel risklerin neler olabileceği konusunda fikir vermiş ve güvenlik hizmet ile önlemlerinin nasıl geliştirilebileceğine dair katkıda bulunmuştur.

#### **4. Araştırmanın Yöntemi**

Bu bölümde araştırmada kullanılan nitel araştırma yöntemleri anlatılmaktadır.

Nitel araştırma yönteminin esnekliği ve akıcılığı, bu yöntemi insanların tecrübelerini ve yorumlarını anlamaya uygun bir yöntem haline getirmektedir. Nitel veri toplama aracı yalnızca “ne” sorusunu sormaz. Aynı zamanda ve daha önemlisi “açıkla”, “neden”, “süreç nedir”, “önemi nedir” gibi sorular ve ifadeler kullanarak olayları, durumları derinlemesine inceler (Hesse-Biber ve Leavy, 2005: 28’den aktaran Atik, 2013: 92).

##### **4.1. Yüz yüze Görüşme**

Araştırma kapsamında veri toplama yöntemi olarak nitel araştırma yöntemlerinden sohbet tarzı görüşme tekniği kullanılmıştır (Yıldırım, Şimşek, 2013: 149).

Görüşmelerden önce yeterli ve kayda değer bulgulara ulaşabilmek için görüşülecek konular ana hatları ile belirlenmiş, sohbetin istikameti doğrultusunda gelişen yeni durumlara göre görüşme soruları detaylandırılmıştır. Görüşmeler barınağı kooperatifi başkanlarından randevu alınarak, 14 adet balıkçı barınağı işletmesinde 02.04.2017 – 13.05.2017 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Görüşmelerden elde edilen bulgular içerik analizi yapılarak kodlanmıştır.

İçerik analizinde temel amaç, toplanan verileri açıklayabilecek kavramlara ve ilişkilere erişmektir. İçerik analizi yoluyla verileri tanımlamaya, verilerin içinde saklı olabilecek gerçekleri ortaya çıkarmaya çalışılır (Yıldırım, Şimşek, 2013: 201, 259).

Kodlama verilerin içerik analizine tabi tutulması, yani veriler arasında bulunan anlamlı bölümlere (bir sözcük, cümle, paragraf vb.) isim verilmesi sürecini kapsamaktadır (Yıldırım, Şimşek, 2013: 201, 259).

Nitel araştırma yöntemlerine ilişkin veri analizinin temelinde, elde edilen bulguların analizinin yapılması yatmaktadır. Bu verilerin içeriğine bakarak bir sonuca ulaşma sürecine içerik analizi denmektedir ( Kozak M. 2014: 138).

## **4.2. Gözlem**

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden katılımcı gözlem yöntemi kullanılmış ve gözlem verileri kodlanmıştır. (Yıldırım, Şimşek, 2013: 201, 260).

Gözlemlerde yat limanı ya da balıkçı barınaklarındaki güvenlik önlemlerinin neler olduğu, güvenlik önlemlerinin sayısı ve özellikleri gözlemlenmiş, girişlerdeki kontroller ile teknelere erişim kolaylığı deneyimlenmiştir.

Tekne sahipleri ve ziyaretçilerin liman sahasındaki hareketleri de güvenlik olgusu kapsamında gözlemlenmiş, giriş çıkış kontrolleri, liman sahasının fiziki yapısı ile alınan güvenlik önlemlerinin bu fiziki yapıya uygunluğu üzerine değerlendirmeler yapılmıştır.

## **4.3. Risk Değerlendirmeleri**

Yapılan gözlemler sonucu elde edilen verilere göre yat limanı ve balıkçı barınaklarının risk değerlendirmesi yapılarak mevcut durum değerlendirilmesi yapılmıştır.

Ayrıca; gözlem ve görüşmelerde elde edilen bulgulara istinaden, fiziksel güvenlik ve terörizm konularını da kapsadığından, risk değeri (R) = tehdit değeri (T) x güvenlik açığı (V) x etki (sonuç) değeri (I) formülü kullanılarak yat limanı ve balıkçı barınaklarının risk değerlendirilmesi yapılmıştır (Liu, Tan, Fang, Lok, 2012: 600)

## **4.4. Örneklem**

Çalışmada kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır.

Kolayda örneklemede amaç, araştırma konusu ile ilgili ve kolayca ulaşılabilir olan birimlerden bir örneklemin oluşturulmasıdır. Araştırma konusu ile ilgili olan ve doğru yerde, doğru zamanda bulunan birimler arasından keyfi olarak birimler seçiliyorsa yapılan örnekleme kolayda örnekleme denir. Kolayda örnekleme gönüllülük esasına göre katılan birimlerden oluşur (Özmen ve diğerleri, 2008: 164'den aktaran Atik, 2013: 81).

Kolayda örneklemede herhangi bir ölçüt dikkate alınmayıp, belirli bir mekândaki herkese belirli bir zaman diliminde ulaşılmaya çalışılmaktadır (Kozak M. 2014: 118).

Çalışmanın örneklemi olan İzmir'deki 14 adet balıkçı barınağının yöneticileri ile görüşülmüş, tekne güvenliği ile ilgili yaşanan olaylar ile işletme bünyesinde ve teknelerde alınan güvenlik önlemleri konularına değinilmiştir. Görüşmelerle ilgili sorular sohbet tarzında yapılarak, sektör tecrübesine bağlı ve gözleme dayalı bilgilere göre şekillenmiş, verilen cevaplara göre de yeni sorular şekillenmiştir.

Araştırma kapsamında farklı eğitim seviyeleri ve tecrübelere sahip 14 balıkçı barınağı yöneticisi ile görüşülmüştür (Tablo 2).

Tablo 2: Katılımcılar

Görüşme	Görev	Tecrübe	Eğitim	Görüşme Süresi
Görüşme 1	Kooperatif Başkanı	10-15	Ortaokul	00: 25: 00
Görüşme 2	Kooperatif Başkanı	10-15	İlkokul	00: 20: 00
Görüşme 3	Kooperatif Başkanı	10-15	İlkokul	00: 25: 00
Görüşme 4	Kooperatif Başkanı	25-30	İlkokul	00: 25: 00
Görüşme 5	Kooperatif Başkanı	35-40	İlkokul	00: 20: 00
Görüşme 6	Kooperatif Başkanı	25-30	İlkokul	00: 40: 00
Görüşme 7	Kooperatif Başkanı	15-20	Lise	00: 30: 00
Görüşme 8	Kooperatif Başkanı	35-40	İlkokul	00: 45: 00
Görüşme 9	Kooperatif Başkanı	15-20	Lise	00: 30: 00
Görüşme 10	Kooperatif Başkanı	15-20	İlkokul	00: 25: 00
Görüşme 11	Kooperatif Başkanı	05-10	Lise	00: 25: 00
Görüşme 12	Kooperatif Başkanı	45-50	İlkokul	00: 35: 00
Görüşme 13	Kooperatif Başkanı	20-25	Lise	00: 40: 00
Görüşme 14	Kooperatif Başkanı	25-30	İlkokul	00: 35: 00



## 5. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Araştırmanın görüşme bulguları 7 ana ve 19 alt kategoride gruplandırılmıştır (Tablo: 3).

Tablo 3: Veri Kodlama Tablosu

<b>1</b>	<b>Balıkçı Barınaklarında Meydana Gelen Olaylar</b>
1.1.	Tekne hırsızlığı
1.2.	Tekne malzemesi hırsızlıkları
1.3.	Yabancı tekne unsuru
1.4.	Tekne motoru hırsızlığı
1.5.	Mülteci etkisi
1.6.	İzinsiz girişler
<b>2</b>	<b>Balıkçı Barınaklarında Alınan Güvenlik Önlemleri</b>
2.1.	İşletmedeki güvenlik önlemleri
2.2.	Bütünsel güvenlik
<b>3</b>	<b>Teknelerde Alınan Güvenlik Önlemleri</b>
3.1.	Teknelerde alınan güvenlik önlemleri
<b>4</b>	<b>Güvenlik Hizmet ve Sistemlerinin Caydırıcılık Etkisi</b>
4.1.	Caydırıcılık
<b>5</b>	<b>Güvenlik Hizmeti ve Sistemlerinin Etkinliği</b>
5.1.	Sistem yeterliliği
5.2.	Güvenlik personeli mesleki yeterliliği
5.3.	Güvenlik personelinin devamlılığı
<b>6</b>	<b>Balıkçı Barınaklarında Güvenlik Hizmetlerinin Sağlanmasındaki Zorluklar</b>
6.1.	Bürokratik zorluklar
6.2.	Terör eylemine karşı koyabilme gücü
6.3.	Halka açık alanlar
6.4.	Maddi imkânsızlıklar
<b>7</b>	<b>Yat Limanı ve Balıkçı Barınaklarında Güvenlik Hizmetlerinin Sağlanmasındaki İmkânlar</b>
7.1.	Güvenlik güçleri (yetki yeterliliği)
7.2.	Maddi Yeterlilik

Tekne hırsızlığı, tekne malzemesi hırsızlıkları, yabancı teknelerden kaynaklanan olaylar, tekne motoru hırsızlığı, mülteci kaçakçılığı ve izinsiz girişler olmak üzere altı alt kategori balıkçı barınaklarında meydana gelen olaylar ana başlığı altında incelenmektedir.

İşletmede alınan güvenlik önlemleri ve bütünsel güvenlik olmak üzere iki alt kategori, balıkçı barınaklarında alınan güvenlik önlemleri ana başlığı altında incelenmiştir.

Teknelerde alınan güvenlik önlemleri adı altındaki bir adet alt kategori, tekne yine aynı ad altındaki ana başlık altında incelenmiştir.

Caydırıcılık adı altındaki bir adet alt kategori, güvenlik önlemlerinin etkinliği ana başlığı adı altında incelenmiştir.

Güvenlik sistemlerinin yeterliliği, güvenlik personelinin mesleki yeterliliği ve güvenlik personelinin devamlılığı olmak üzere üç alt kategori, güvenlik hizmeti ve sistemlerinin etkinliği ana başlığı adı altında incelenmiştir.

Bürokratik zorluklar, halka açık alanların kontrolü, maddi imkânsızlıklar ve potansiyel terör eylemlerine karşı koyabilme gücü olmak üzere dört alt kategori, yat limanı ve balıkçı barınaklarında güvenlik hizmetlerinin sağlanmasındaki zorluklar ana başlığı altında incelenmiştir.

Özel tekne geliri elde edebilen balıkçı barınaklarının maddi imkânlarının yeterliliği ile devletin güvenlik güçleriyle koordinasyon halinde çalışabilme imkânları olmak üzere 2 alt kategori, balıkçı barınaklarında güvenlik hizmetlerinin sağlanmasındaki imkânlar ana başlığı altında değerlendirilmiştir.

## **5.1. Görüşme Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular**

Görüşme yöntemiyle elde edilen bulgular yapılan kodlamalara göre belirli başlıklar altında toplanmış ve bu bölümde belirtilmiştir.

### **5.1.1. Balıkçı Barınaklarında Meydana Gelen Olaylara İlişkin Bulgular**

Balıkçı barınaklarında kooperatifi başkanları ile yapılan görüşmelerde elektronik cihazların ve kıçtan takma motorların çalındığı ifade edilmiştir. Bir barınakta deniz polisi olmasına rağmen hırsızlık olaylarının olabildiği ifade edilmiş ve 20 beygir gücü civarındaki deniz motorlarının daha çok çalındığı belirtilmiştir. Görüşmelerin birinde balıkçı barınağı kooperatifi başkanı balıkçı barınaklarında önceki yıllarda teknelerin çalındığını belirtmiş ve liman sahasına izinsiz girişlerin olduğuna değinmiştir. Bir diğer balıkçı barınağı kooperatifi

başkanı ise mülteci kaçakçılığının sebep olduğu tekne motoru hırsızlıklarından bahsetmektedir. Başkanlardan biri devletin önlem alması gerektiğini, kendi imkânlarının önlem almak için yeterli olmadığını belirtmiştir. Başkanlardan biri kıçtan takma motor hırsızlıklarının mülteci kaçakçılığında kullanılmak için üçüncü şahıslar tarafından yapılarak mültecilere satıldığını söyleyerek, bunun sezonluk bir dönemi olduğunu belirtmiştir. Liman dışındaki teknelerden de motor çalındığını, daha öncede Sakız Adasına mülteci götürmek için 3 adet teknenin çalındığını ifade etmiştir. Diğer bir kooperatif başkanı yine mülteci kaçakçılığından kaynaklanan olaylardan bahsetmiş, geçen sene 3 tane deniz motorunun çalındığını ifade etmiştir. Kooperatif başkanlarından biri tekne motoru hırsızlıklarından bahsederek, 10 adet motorun kendilerinden önce çalındığını ifade etmiştir. Diğer bir başkanın kendilerinde mültecilerden kaynaklı olay yaşanmamasının sebebini, adalara uzaklık olarak belirtmiştir.

### **5.1.2. Balıkçı Barınaklarında Alınan Güvenlik Önlemleri**

Balıkçı kooperatifi başkanlarından biri 24 adet güvenlik kameralarının ve bekçilerinin olduğunu ifade ederek, hırsızlık olmaması için bekçinin daha çok devriye yaptığını ifade etmiştir. Ayrıca aynı başkan kameraların daha iyi görüntü alması için ışıklandırmayı bildikleri kadarıyla güçlendirmeye çalıştıklarını söylemiştir. Balıkçı barınağı kooperatifi başkanlarından biri güvenlik önlemi olarak sadece kameralarının olduğunu ifade etmiştir. Yine diğer bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı kamera sisteminden başka güvenlik önlemlerinin olmadığını ifade ederek, gece balıktan gelen balıkçıların teknede uyduklarını söylemiştir. Balıkçı barınağı kooperatifi başkanlarından biri gece balığa çıkmak için gelen balıkçıların olmasının güvenlik tedbiri niteliğinde olduğunu, kendi kendilerinin güvenliğini bu şekilde sağladıklarını ifade etmiştir. Yine bir diğer kooperatif başkanı bütünsel güvenlik kapsamında değerlendirilebilecek ifadeleri kullanmış, 24 saat balıkçıların faal olduğunu ifade ederek bunun kötü niyetli insanlar için bir caydırıcılık olduğunu ifade etmiştir. Başka bir başkanın alınan 2 adet güvenliğinin olduğunu ayrıca palamar personelinin de güvenliğe dikkat ettiğini ifade etmiştir. Aynı başkan 4 adet kamerasının olduğunu, ayrıca balıkçı barınakları yönetmeliğine göre barınaklarda tekne sahiplerinin kendi teknelerinden sorumlu olduğunu kendilerinin herhangi bir sorumluluğu olmadığını ifade etmiştir. Diğer bir başkanın bütünsel güvenlik olarak değerlendirilebilecek ifadelerde bulunmuş, kimi balıkçının 07.00'de kiminin gece 02.00'de döndüğünü, bu yuzdende gece limanda devamlı birilerinin olduğunu ifade etmiştir.

### **5.1.3. Teknelerde Alınan Güvenlik Önlemleri**

Bir balıkçı kooperatifi başkanı ise teknelerde alınan herhangi bir güvenlik önleminin olmadığını teknelerin Allah'a emanet olduğunu ifade etmiştir. Bir diğer balıkçı barınağı kooperatifi başkanı da benzer ifadelerde bulunmuş, ağlarında oldukça değerli hatta bir tekne parası olduğunu söyleyerek, hepsinin açıkta durduğunu söylemiştir. Bir diğer balıkçı barınağı kooperatifi başkanı ise bu konuda alınan yegâne önlemin tekneleri kilitlemek olduğunu söylemiştir. Bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı ise teknelerde hiçbir güvenlik önleminin alınmadığını belirtmiştir. Kooperatif başkanlarından biri tekne sahiplerinin tekne motorlarında önlem aldığını ya da teknelerinde gecelediklerini ifade etmiştir. Diğer bir başkan, sorumlulukları olmadığını, zaten devletin belirlediği tarifenin üzerinde ücret alamadıkları için güvenlik hizmetini iyi sağlayamadıklarını ifade etmiştir. Güvenlik sorumluluğunun alınması durumunda yat limanlarındaki gibi yüksek bağlama ücretleri almaları gerektiğini söylemiştir. Başka bir kooperatif başkan tekne sahipleri ile yaptıkları sözleşmede güvenlikten sorumlu olmadıklarını yazdıklarını, bu konuda garanti veremeyeceklerini bildirmiştir. Güvenlik önlemleri olarak kamera ve gece bekçilerinin olduğunu ancak tekne güvenliğinden sorumlu olmadıklarını yinelemiştir. Diğer bir başkan teknelerde kamera sistemi olmadığını, sadece tekneleri kilitlediklerini ifade etmiştir.

### **5.1.4. Güvenlik Hizmet ve Sistemlerinin Caydırıcılık Etkisi**

Balıkçı barınağı kooperatifi başkanlarından bir tanesi barınakta kameraların kullanılmasından sonra hırsızlık olaylarının bittiğini ifade etmiştir. Bir diğer balıkçı barınağı kooperatifi başkanı ise benzer ifadelerde bulunmaktadır. Diğer bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı da benzer ifadeler kullanarak daha önce deniz motorlarının çok çalındığını ancak kameralar takıldıktan sonra olayların yok denecek kadar azaldığını söylemiştir. Aynı katılımcı tel çit ile barınağın etrafının çevrilmesinin izinsiz girişleri zorlaştırdığını ifade etmektedir. Aynı katılımcı aslında kameraların çok bir etkisinin olmadığını ancak caydırıcılık etkisinin bulunduğunu ifade ederek, olayları önleyen bu olduğunu söylemiştir. Kamera olduktan sonra barınağın daha huzurlu bir yer olduğunu, giriş çıkış yapan kişi sayısının azaldığını söylemiştir. Başkanlardan birinin kamera sistemi yapılarak çitlerin çekilmesinden sonra son üç yıldır bir olay olmadığını ifade etmiştir.

### **5.1.5. Güvenlik Hizmet ve Sistemlerinin Etkinliği**

Bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı liman sahasının büyük olmasından dolayı bazen bir bekçinin olayları önlemede yetersiz kalabildiğini ifade ederek, bazı hırsızların denizden gelip bir tekneye aborda olarak hırsızlık yapabildiğini söylemiştir. Bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı kullandıkları kameraların en ince detayı gösterebilecek özellikte olduğundan bahsetmiştir. Bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı güvenlik personelinin devamlılığı ve eğitiminin önemli olduğunu, özel güvenlik personelinin tekne sahiplerini tanıması ve buna göre hareket etmesi gerektiğini belirtmiştir. Ancak özel güvenlik personelinin, güvenlik şirketi tarafından çok sık değiştirilmesinin kendileri için sıkıntı teşkil ettiğini durmandan personel eğitemeyeceklerini söylemiştir. Kooperatif başkanlarından biri kamera ve aydınlatma altyapılarını yenilediklerini ve bunun için 4.000 Türk Lirası civarında bir masraf yaptıklarını ifade etmiştir.

#### **5.1.6. Balıkçı Barınaklarında Güvenlik Hizmetlerinin Sağlanmasındaki Zorluklar**

Güvenliğin sağlanmasına dair zorluklar bu bölümde belirtilmiştir.

Balıkçı barınağı kooperatifi başkanlarından biri özel teknelere uyguladıkları bağlama bedelinden ve buna istinaden yaşadıkları maddi imkânsızlıklardan bahsetmiştir. Yılda 8.200 Türk Lirası limana para ödediğini, her yıl bu bedelin %5 civarında arttığını, bağlama bedeli olarak devletin belirlediği tarifenin üstünde bedel alamadıklarını, maddi imkânlarının güvenlik hizmetleri için yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Aynı katılımcı maddi imkânsızlıklar sebebiyle bekçi işe alamadıklarından bahsetmiştir. Bekçi olması durumunda çok daha güvenli olacaklarını ancak bekçi tutmaları durumunda giderin sigorta ile birlikte 3.000 Türk Lirası civarında olacağını ve bununla senede 36.000 Türk Lirası edeceğini ifade ederek sadece %5 balık komisyonu ile bu giderlerin altından kalkamayacaklarını söylemiştir. Aynı katılımcı gelirlerinin sınırlı olduğunu, kaymakamın kamera sistemi kurulmasını istediği için 10.000 Türk Lirası civarında masraf yaptıklarını ve bunu borç ile yapabildiklerini ifade etmiştir. Balıkçı barınağı kooperatifi başkanlarından maddi imkânların yeterli olmadığını, olması durumunda bekçi tutmak istediklerini, balıkçı teknelerinin vereceği komisyon bedeli ile işletmeyi ayakta tutmaya çalıştıklarını ifade etmektedir. Balıkçı barınağı kooperatifi başkanlarından biri limanı kiralayamadıklarından dolayı bekçi istihdam edemediklerini ifade etmiştir. Kiralama olmadığından bağış adı altında para alabildiklerini, resmi gelirlerinin olmadığını söylemiştir. Aynı katılımcı balıkçı barınağı kooperatifinin maddi imkânlarının yetersiz olduğunu ancak tekne sahiplerinin bağışları ile çit yapabildiklerini söylemiştir. Konu ile ilgili bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı, limanın halka açık bir yer olduğu ve

herkesin arkasına birisini takamayacakları söyleyerek güvenliğin sağlanmasının bu gibi bir yapıda zor olduğunu ifade etmiştir. Diğer bir kooperatif başkanı ise limanın sit alanı içerisinde olduğunu, bu nedenle resmi izin alamadıklarını ve hiçbir bina yapamadıklarını söylemiştir. Aynı katılımcı aylık giderlerinin 8.000 Türk Lirası olduğunu, bekçi almaları durumunda ekstra aylık 2.000 Türk Lirası daha masrafları olacağını ve bunun şu an mümkün olmadığını ifade etmiştir. 8.000 Türk Lirası gideri çıkarabilmeleri için %10 komisyon geliri baz alındığından 80.000 Türk Lirası satış yapmaları gerektiğini ama bu satışı yapamadıklarını ve elektrik, su gibi diğer masraflarının da olduğunu belirtmiştir. Aynı katılımcı, resmi kiralama olmadığından her sene 8.000, 10.000 bin Türk Lirası ecri misil cezası ödediklerini de söylemiştir. Diğer bir başkan kestikleri faturaların %10'unu devletin vergi adı altında kendilerinden aldığını, buna KDV de eklendiğinde %28 civarında vergi ödediklerini ve dolayısıyla kooperatife gelir olarak çok az bir gelir kaldığını ifade ederek özel tekne bağlamayan balıkçı barınaklarının daha ciddi maddi sıkıntıları olduğunu belirtmiştir. Aynı kooperatif başkanı Deniz Ticaret odasının raporlarında belirtilen balıkçı barınaklarının üst ve alt yapı eksikliklerine paralel ifadelerde bulunmuştur. Yetersiz bağlama yerine çözüm olabilmesi için planladıkları ek iskele için Milli Emlak, DLH'den Tarım İl Müdürlüğü'nden ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığından imar izni almaları gerektiğini belirtmiştir. Balıkçı Barınakları Yönetmeliđi'nde balıkçı barınağının tarifi ve gerekli üst yapılar belirtilmiş olmasına rağmen devlet tarafından yönetmelikte belirtildiği gibi limanlar yapılmamakta olduğunu, sadece taş dökülerek rıhtım yapıldığını ifade etmiştir. Diğer bir başkan uygulanan tarifenin küçük tekne sahiplerine fazla geldiğini ifade etmiştir. Yıllık giderlerinin 192.000 Türk Lirası olduğunu belirten başkan, bağlamadan elde ettikleri gelirin 74.000 Türk Lirası olduğunu ve bununla masraflarının bir kısmını karşıladıklarını söylemiştir. Diğer bir kooperatif başkanı balıkçı barınağının resmi balıkçı barınağı statüsünde olmadığından yaşadıkları sorunlardan bahsetmiştir. Hiçbir tekneden aidat alamadıklarını, tek gelirlerinin balıkçı teknelerinden alınan komisyon ve kafeterya geliri olduğunu ifade etmiştir. 400'e yakın teknenin sadece 40-50'sinin balıkçı teknesi olduğunu diğer teknelerin balıkçı teknelerinin sağladığı gelir sayesinde burada bağladıklarını ve hiçbir faydaları olmadığını ifade etmiştir. Üstelik balıkçı teknesi haricindeki teknelerin elektrik giderlerini de yine 40-50 balıkçı teknesinden elde edilen gelikle ödediklerini, barınağın resmiyeti olmadığı için özel teknelerin barınağa yararından çok zararı olduğunu belirtmiştir. Resmi balıkçı barınağı olması durumunda resmi gelirlerinin olacağını ve kendi kurallarını koyarak güvenlik sağlayabileceklerini ifade etmiştir.

### **5.1.7. Balıkçı Barınaklarında Güvenlik Hizmetlerinin Sağlanmasıdaki İmkânlar**

Balıkçı kooperatifi başkanlarından biri maddi imkânlarının yeterli olduğunu, bu gelirin özel teknelerden alınan bağlama bedelinden kaynaklandığını, özel teknesi olmayan balıkçı barınaklarının gelirlerinin çok kısıtlı olduğunu ifade etmiştir. Aynı katılımcının başkanı olduğu barınakta 40 balıkçı teknesine karşın 90 özel yat bulunduğu görülmektedir. Diğer bir balıkçı barınağı kooperatifi başkanı benzer ifadelerde bulunmuştur. Gelirlerinin özel yatlardan kaynaklandığını, balıkçı teknelerinden %10 komisyonun dışında bir ücret almadıklarını ki bunun da çok cüzi bir miktar olduğunu ifade etmiştir. Aynı katılımcının başkanı olduğu barınakta 40 özel yat bulunduğu görülmektedir. Kooperatif başkanlarından biri güvenlik güçlerine yakınlığın caydırıcı olduğunu ifade etmiştir. Barınağa çok yakın bir noktada jandarmanın olmasının caydırıcı nitelikte olduğunu söylemiştir. Başkanlardan biri güvenlik güçlerinin müdahalesinin kısa süre içerisinde olmasının avantajından bahsederek herhangi bir olay olması durumunda en geç 10 dakika içinde geldiklerini ifade etmiştir.

### **5.2. Gözlem Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular**

Gözlemlerde katılımcı gözlem yöntemi kullanılmış, risk değerlendirmesinde kullanmaya yönelik bulgular elde edilmeye çalışılmıştır. Gözlem bulguları risk faktörü olarak görülen unsurlar ile alınan güvenlik önlemleri olmak üzere iki kategoride toplanmıştır.

#### **5.2.1. Gözlem Yöntemiyle Elde Edilen Bulgularda Tespit Edilen Risk Faktörleri**

Balıkçı barınağı içerisinde restoranlar ve kafeteryalar bulunmakta. Giriş halka açık ve herhangi bir kontrol yapılmamakta. Teknelerin bulunduğu alan çitle ortak alandan ayrılmamış vaziyette. Güvenlik personeli ya da bekçi gözlemlenemedi (Gözlem 1).

Kamera haricinde herhangi bir güvenlik önlemi bulunmamakta. İnsan sirkülasyonunun yoğun olduğu bir yerde olmasına rağmen etrafı tamamen açık ve girişlerde herhangi bir kontrol yok. Teknelere erişim halka açık yürüyüş yolundan dahi mümkün (Gözlem 2).

Balıkçı barınağında herhangi bir çit bulunmuyor ve ana giriş ile diğer mendireğe giriş olmak üzere iki giriş bulunuyor. Bu girişler açık durumda ve herhangi bir giriş kontrolü yapılmamakta. Balıkçı barınağının içerisine

girildiğinde, teknelerle rıhtım arasında bir çit bulunmadığından direkt teknelere erişim mümkün. Teknelere bir takım ekipman getirilip götürülebilir. Giren ve çıkan ekipmanın ne olduğuna dair bir kontrol yapılmıyor ve kayıtlarının tutulduğuna dair bir gözlem yapılmadı. Özel güvenlik personeli ya da bekçi bulunmadığı için balıkçı barınağına giren kişilerin tekne sahibi mi yoksa ziyaretçi mi olduğunu kontrol eden görevli bulunmuyor (Gözlem 3).

Özel güvenlik ya da bekçi gözlemlenemedi. Kapı bulunmasına rağmen kapı açık durumda ve girişte herhangi bir kontrol yapılmıyor. Liman sahasına girildikten sonra teknelere erişimi engelleyecek ikinci bir yapı bulunmuyor. Limanın yan tarafındaki plaj sığı olduğundan denizden mendireğe tırmanarak liman sahasının içerisine girmek mümkün. (Gözlem 4).

Balıkçı barınağı girişinde herhangi bir güvenlik önlemi yok. Giriş açık, çit ve bekçi yok. Mendireklere girişlerde de herhangi bir önlem gözlemlenmedi. Teknelere erişim mümkün. Çekerek yeri olarak kullanılan alandan barınağın içerisine girmek mümkün (Gözlem 5).

Limanda bulunan iki mendirek liman içerisine girilmesine imkân veriyor. Bir mendirek üzerinde birkaç restoran bulunmakta. Diğer mendirek daha geniş ve çekerek sahası denebilecek bir alanı var. Her iki mendirekten içeri girmek için herhangi bir giriş kontrolü bulunmuyor. Limanda aydınlatma haricinde bekçi, kamera, güvenlik çiti ve benzeri herhangi bir güvenlik önlemine rastlanamadı (Gözlem 6).

Kontrolü giriş, güvenlik çiti ya da bekçi gözlemlenmedi (Gözlem 7).

Girişteki raylı kapıda herhangi bir giriş kontrolü yapılmamakta ve liman içerisine girince teknelere erişim mümkün. Barınağın etrafında çit olmasına rağmen yer yer bozulmalar var. (Gözlem 8).

Giriş kontrolü ya da çit bulunmamaktadır. Rıhtım bölümünde kafeteryalar bulunmakta ve teknelere erişim mümkün. Çekerek sahası yolun kenarında ve arada çit bulunmuyor. Çekerek sahasındaki teknelere erişim de mümkün (Gözlem 9).

Limanda çit veya kontrolü girişler bulunmuyor. Rıhtım kısmı yolun karşısındaki diğer restoran kafeterya gibi işletmelere yakın ve teknelere erişim mümkün (Gözlem 10).

Limanın mendirek haricindeki daha büyük kısmı restoran kafeterya gibi işletmelerle iç içe ve teknelere erişim mümkün. Mendirekte ise giriş kontrolü bulunmuyor (Gözlem 11).

Kamera gözlemlenemedi. Teknelere işletmeler arasında çit ya da giriş kontrolü bulunmuyor. Sabahları balık satışından dolayı liman içerisi kalabalık ve kamyonetler liman sahasına girebiliyor (Gözlem 12).

Limana yaya olarak 2 yerden girilebilmektedir. Bu girişlerde herhangi bir kontrol bulunmuyor. Araç girişinde demir kapı bulunmasına rağmen açık ve



giriş kontrolü yapılmıyor. Liman sahasına girdikten sonra teknelere erişim mümkün. Teknelerle liman sahasını ayıran bir çit bulunmuyor (Gözlem 13.1).

Küçük liman şehir merkezinde bir koyda buluyor. Koyun iki tarafında da balık restoranları bulunmakta. İnsan sirkülasyonu yoğun. Aydınlatmalar dışında herhangi bir güvenlik önlemi gözlemlenemedi (Gözlem 13.2).

Rıhtım bölümünde birkaç tane giriş bulunuyor ve bu girişler açık durumda. Mendirek bölümü liman içerisinde kafeterya olduğundan halka açık ve herhangi bir giriş kontrolü bulunmuyor. Liman sahasına girdikten sonra teknelere erişim mümkün (Gözlem 14).

## **5.2.2. Gözlem Yöntemiyle Elde Edilen Bulgularda Tespit Edilen Güvenlik Önlemleri**

Birkaç aydınlatma direğinde kameralar bulunmakta (Gözlem 1).

Balıkçı barınağından kameralar ve aydınlatma direkleri bulunuyor (Gözlem 2).

Liman sahası ve iskelelerdeki aydınlatma direklerine güvenlik kameraları yerleştirilmiş durumda. Tekne sahiplerinin buldukları ortamda genelde birbirleriyle sohbet etmeleri, selamlaşmaları, birbirlerini tanıdıkları olarak anlamına geliyor. 10 adet aydınlatma direği var. Girişteki aydınlatma direğine 2 adet kamera takılmış. Liman içerisinde değişik noktalarda aydınlatma direklerinden daha kısa direkler var ve bunlara kamera takılmış durumda. Bu kameralardan bir tanesi de liman girişini izlemekte (Gözlem 4).

Balıkçı barınağının etrafı yaklaşık 2 metre yüksekliğinde çitlerle çevrilmiş ve girişte raylı kapı bulunmakta. Liman sahasında aydınlatma direkleri bulunuyor (Gözlem 5).

Girişteki bir aydınlatma direğinin üzerinde 3 adet kamera takılı vaziyette (Gözlem 6).

Limanın hemen yanında jandarma karakolu bulunuyor. Limanda birkaç tane güvenlik kamerası var ve aydınlatma direkleri mevcut (Gözlem 7).

Mendirekte kamera ve aydınlatmalar bulunuyor. Barınağın etrafı dikenli telli çitle çevrilmiş vaziyette (Gözlem 8).

Mendirekte kamera ve aydınlatmalar bulunuyor. Beldenin merkezinde olması insan yoğunluğu sebebiyle suçlular için caydırıcı nitelikte olabilir (Gözlem 9).

Balıkçı barınağında mendirekte aydınlatma ve kameralar mevcut. İlçeye giriş çıkışların belirli noktalardan yapılabilmesi ve bunların güvenlik güçlerince kontrolünün yapılabilmesi caydırıcı nitelikte olabilir (Gözlem 10).

Balıkçı barınağı ilçe merkezinde, plaja ve sahildeki restoranlara yakın konumda olmasından dolayı genelde insan yoğunluğunun olduğu bir konumda.

Bu durum caydırıcı olma özelliğine sahip. Ayrıca mendirekte ile rıhtımda kamera ve aydınlatmalar bulunmakta (Gözlem 11).

Balıkçı barınağına girmeden birçok restoran ve kafeterya bulunmakta ve insan sirkülasyonu yoğun. Bu işletmelere gelenler için girişin sol tarafına otopark alanı ayrılmış durumda. Girişte otopark görevlisi bulunuyor. Girişte ve liman içerisinde aydınlatma direkleri var (Gözlem 12).

Balıkçı barınağı ayrı koylarda bulunan 2 limandan oluşuyor. Limanlardan biri 4 iskeleden oluşan daha geniş liman sahasına sahip büyük motor yatların olduğu şehir dışında konumlanmış daha büyük bir liman. Diğeri şehir içerisinde daha çok küçük balıkçı tekneleri ve özel yatların olduğu restoran ve kafeteryalarla içi içe olan daha küçük bir liman (Gözlem 13.1).

Büyük olan limanda kameralar ve aydınlatma direkleri bulunuyor. Balıkçı barınağı şehir trafiğinin yoğun olduğu kavşak noktasına yakın konumlanmış rıhtıma paralel bir adet mendireği bulunan bir liman. Aydınlatma direkleri ve güvenlik kameraları bulunuyor. Limanın etrafı çit ile çevrilmiş durumda (Gözlem 13.2).

### **5.3. Araştırma Kapsamındaki Yat Limanı ve Balıkçı Barınaklarının Risk Değerlendirmeleri**

Ayrıca; gözlem ve görüşmelerde elde edilen bulgulara istinaden, fiziksel güvenlik ve terörizm konularını da kapsadığından, risk değeri (R) = tehdit değeri (T) x güvenlik açığı (V) x etki (sonuç) değeri (I) formülü kullanılarak yat limanı ve balıkçı barınaklarının risk değerlendirmesi yapılmıştır (Liu, Tan, Fang, Lok, 2012: 600)

Risk değerlendirmesinde öncelikle korunması gereken değerler tespit edilmiştir. Sonrasında potansiyel tehditler tanımlanmış, tehdit değerlendirmesinin değer matrisi; kaynaklara erişimin kolaylığı, tehdidin gerçekleşebilmesi için gerekli bilgi ve donanım ile geçmişte meydana gelmiş olaylardaki deneyimler göz önüne alınarak değerlendirilmiştir. Güvenlik açığı değerlendirmesinde muhtemel tehditlere karşı hassasiyet arz eden güvenlik açıkları, bu açıkların yoğunluğu ve alınan güvenlik önlemlerinin etkinliği göz önünde bulundurulmuştur. Son olarak saldırının olması durumunda oluşturacağı etki, can ve mal kaybının büyüklüğü ile liman işletmesinde sebep olacağı itibar ve müşteri kaybı dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Değerlendirmeler 5 ölçekli değerlendirmeler olarak; 1 çok düşük, 2 düşük, 3 orta, 4 yüksek ve 5 çok yüksek yapılmış, risk değerlendirmeleri nicel risk değeri aralıklarına (Tablo: 4) göre risk değerlendirme sonuçları ortaya çıkmıştır (Liu, Tan, Fang, Lok, 2012: 600: 609).

Tablo 4: Risk Değerlendirmesi Nicel Değer Aralıkları

Risk Değerlendirmesi		
Risk Değeri(R) = Tehdit Değeri (T) x Güvenlik Açığı (V) x Etki (Sonuç) Değeri (I)		
Derecelendirme	Risk Seviyesi	Nicel Risk Değeri Aralığı
5	Çok yüksek	91 - 125
4	Yüksek	45 - 90
3	Orta	16 - 44
2	Düşük	3 - 15
1	Çok düşük	1 - 2

Kaynak: (Liu, Tan, Fang, Lok, 2012: 608)

## 6. SONUÇLAR

Balıkçı barınaklarındaki güvenliğin yetersiz olmasından kaynaklanan hırsızlıklar, barınakların başlıca sorununu oluşturmaktadır. Hırsızlık olaylarının daha çok kıçtan takma deniz motorlarının, balık bulucuların ve diğer elektronik donanımların çalınması olduğu anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra küçük bot ya da teknelerin çalınması olaylarının da yaşandığı kaydedilmiştir.

Özel tekne bağlayarak gelir elde edebilen balıkçı barınakları bekçi ya da güvenlik kamerası gibi önlemleri daha kolay alabilmektedir. Asgari düzeyde sayılabilecek bu önlemleri alan barınaklarda bu önlemlerin caydırıcılık sağladığı ve hırsızlık olaylarının daha az olduğu görülmüştür. Buradan, asgari düzeyde de olsa bekçi ve güvenlik kamerası hizmetini sunan balıkçı barınaklarının nispeten caydırıcılık sağladıkları düşünülmektedir.

Balıkçı barınaklarında güvenlik önlemlerinin yetersiz olmasının başlıca sebepleri, barınakların bürokratik zorluklar yüzünden ilgili su ürünleri kooperatifi tarafından kiralanamaması ya da kiralanen barınakların kiralanmasının getirdiği kira bedeli maliyetinin yanı sıra bazı balıkçı barınakları için ek gelir kaynağı olan özel tekne bağlama bedeli girdisinden yararlanamayacak durumda olmasıdır. Barınağın kiralanamaması, barınağın resmi olarak hizmet verememesi herhangi bir liman geliri sağlayamaması ve üst yapıya ek hiç bir şey yapamaması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla bu durum güvenlik için gerekli tedbirlerin alınmasını da engellemektedir.

Resmi olarak kiralama yapabilen balıkçı barınaklarının içerisinde özel tekne kabul edemeyecek kadar yoğun balıkçı teknesi bağlamış olanları için tek gelir kaynağı tutulan balığın bedeli için kooperatif tarafından belirlenmiş komisyon oranı ve balıkçı teknelerinin ödediği özel teknelere göre çok daha az olan bağlama bedelleridir. Bu gelirler araştırma kapsamındaki balıkçı barınaklarının birçoğu için ancak kooperatifin varlığını sağlaması için yeterli

olarak değerlendirilmiş, gerekli güvenlik önlemlerinin alınması ya da alt ve üst yapı ihtiyaçları için yetersiz görülmüştür.

Ekonomik kaynakları sınırlı olan barınak işletmesinin güvenlik hizmeti için bekçi/özel güvenlik görevlisi istihdam etmesi ya da barınağı teknolojik güvenlik önlemler ile donatması balıkçılara ekstra maliyet getirmekte ve mevcut durum düşünüldüğünde bu önlemleri hayata geçirebilmeleri mümkün görülmemektedir.

Ayrıca balıkçı barınaklarının yetersiz alt ve üst yapısının güvenliği etkileyen, aydınlatma, giriş kapısı, duvar ya da çit ve benzeri öğelerinin iyileştirilmesi için gereken onay 4 bakanlığın ayrı ayrı incelemesi ve onayından sonra gerçekleştiğinden, bahsi geçen iyileştirme ve tamamlamaların yapılması gibi bürokratik işlemler barınak işletmesi yönetiminin etkinliğini engellemektedir. Nitekim 20.10.2005 tarih ve 25972 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Maliye Bakanlığının 300 sıra numaralı Milli Emlak Genel Tebliğinin F/8 maddesinde; alt ve üst yapısı bulunmayan ya da eksik barınaklar için barınak işletmecisinin talebi doğrultusunda yapılacak değişiklikler Maliye Bakanlığı, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uygun görüşüne istinaden, Balıkçı Barınakları Yönetmeliğinin 7. maddesinde yer alan esaslar doğrultusunda ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca değerlendirileceği ifade edilmektedir.

Devlet tarafından inşa edilen balıkçı barınaklarının tipine göre gerekli alt ve üst yapı özelliklerini sağlamadığı görülmüştür. Devletin inşa ettiği balıkçı barınaklarında, öncelikle tam teşekküllü limanlar yapılarak balıkçı kooperatiflerine teslim edilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra güvenlik alt yapısının oluşturularak uzmanlar tarafından belirlenen güvenlik sistemlerinin devlet tarafından kurulması ya da kurulmasına destek olunması yerinde olacaktır.

Balıkçı barınaklarında yaşanan güvenlik olaylarının önlenmesi ya da en aza indirilebilmesi için güvenlik standartlarının belirlendiği müstakil bir yönetmelikte asgari güvenlik standartlarının tanımlanması ve özellikle balıkçı barınakları işletmelerinin yetkili devlet organları tarafından ekonomik ve üst yapısal anlamda desteklenmesi gerekmektedir.

Son yıllarda Suriye ve benzeri durumda olan ülkelerden kaynaklanan mülteci akını sebebiyle, tekne ve tekne motoru hırsızlıkları artmış ve mülteci kaçakçılığı yaygın hale gelmiştir. Mülteci kaçakçılarının başlıca hedefleri arasında kaçakçılık yapmalarına yarayabilecek 20 beygir ve üzeri kıçtan takma motorlar ve 6-8 metreye kadar olan nispeten küçük ebatlı tekneler ya da şişme botlar bulunmaktadır. Bu potansiyele balıkçı barınakları içerisinde konum itibarıyla Yunan adalarına yakın konumda olanlarında mülteci kaçakçılığı ve mültecilerden kaynaklanan hırsızlıkların daha çok olduğu görülmektedir. Ayrıca

balıkçı barınaklarından istenildiği takdirde mülteci kaçakçılığı ve bununla alakalı hırsızlıkların yapılabileceği gerçeği, bu işletmelerdeki güvenlik önlemlerinin istenilen düzeyde olmadığına bir kanıtı olarak düşünülebilir.

Yetkili devlet kurumları tarafından ISPS kapsamında belirtilen güvenlik seviyelerine benzer güvenlik seviyeleri standartları oluşturularak ilgili yönetmelikler kapsamında balıkçı barınaklarında uygulanması sağlanabilir.

Oluşturulan güvenlik standartlarının ilgili devlet kurumları tarafından periyodik kontrolleri sağlanırsa, güvenlik standartlarının devamlılığı da sağlanmış olur. İlgili devlet kurumları ile koordineli çalışmak güvenliğe etki edebilecek dönemsel, bölgesel ya da küresel çapta değişikliklerde yeni duruma daha kolay uyum sağlayabilmeyi ve gerekli önlemleri almayı da kolaylaştıracaktır.

Uluslararası sefer yapan 300 GT veya üzerindeki tüm gemiler, uluslararası sefer yapmayan 500 GT veya üzerindeki tüm yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemilerin takip edilmesi için kullanılan AIS (Automatic Identification System – Otomatik Tanımlama Sistemi) ya da benzeri bir sistem, tekneler için de zorunlu hale getirilerek teknelerin takip edilmesi sağlanabilir. Ayrıca bu sisteme sahip tekneler balıkçı barınaklarına girmeden çok önce takip edilebilir, gerekli durumlarda aynı sistemi görebilen sahil güvenlik ya da deniz polisine bilgi verilerek limana giriş onayı alınabilir. Bu sistem sayesinde denizden gelecek tehlikelerin önceden tespiti ya da en aza indirgenmesi sağlanabilir.

Tekne sahiplerinin, teknelerini bağladıkları limanda sunulan güvenlik hizmeti ile özgürlük ve mahremiyet algıları arasındaki ilişki sonraki çalışmalar için araştırma konusu olabilecek niteliktedir.

## KAYNAKÇA

- Akçaoğlu, V. Zafer Oral, E. Akçaoğlu S. (2007) “Ülkemizdeki Balıkçı Barınaklarının Temel Sorunları” <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3828.pdf> Erişim Tarihi: 30.09.2016
- Balık İ. , Topçu T. (2016) “Ordu İli Balıkçı Barınakları ve Sorunları” [http://maviyasam.odu.edu.tr/files/sayi8/Pages\\_from\\_1-5.pdf](http://maviyasam.odu.edu.tr/files/sayi8/Pages_from_1-5.pdf) Erişim Tarihi: 16.02.2017
- Boran M., Avcı Softa Ş., (2016) “Trabzon İlinde Yer Alan Balıkçılık Kıyı Yapıları Üzerine Bir Araştırma” <http://www.egejfas.org/download/article-file/235197> Erişim Tarihi: 16.02.2017
- Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (2011) “Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu Cilt 2”

- [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DLH/tr/DOKUMAN\\_SOL\\_MENU/20110527\\_153004\\_10288\\_1\\_46492.html](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DLH/tr/DOKUMAN_SOL_MENU/20110527_153004_10288_1_46492.html) Erişim Tarihi: 26.09.2016
- Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (2011) “Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu” <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/56203e35a7c75e0.pdf> Erişim Tarihi: 02.09.2016
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (2013) “Deniz Sektörü Raporu 2013” <http://www.deniz-ticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sector-raporu.aspx> Erişim Tarihi: 11.12.2015
- Hesse-Biber, S.N. ve Leavy, P. (2006). “The Practice of Qualitative Research” London. Sage Publications.
- Hürriyet Gazetesi (2016) “Çeşme’de Balıkçı Barınakları Kiraya Verilecek” <http://www.hurriyet.com.tr/cesme-de-balikci-barinaklari-kiraya-verilecek-37236927> Erişim Tarihi: 17.02.2017
- Kozak M. (2014) "Bilimsel Araştırma: Tasarım, Yazım ve Yayım Teknikleri" Detay Yayıncılık, Ankara
- Liu C., Kuan Tan C., Saen Fang Y. , Seng Lok T. (2012) “The Security Risk Assessment Methodology” [http://ac.els-cdn.com/S1877705812031177/1-s2.0-S1877705812031177-main.pdf?\\_tid=4be1ceb2-ac99-11e6-9b81-00000aab0f6c&acdnat=1479368688\\_ca9283e2553ce562922b975b7905a377](http://ac.els-cdn.com/S1877705812031177/1-s2.0-S1877705812031177-main.pdf?_tid=4be1ceb2-ac99-11e6-9b81-00000aab0f6c&acdnat=1479368688_ca9283e2553ce562922b975b7905a377) Erişim Tarihi: 17.11.2016
- Milliyet Gazetesi (2016) “Son Dakika: PKK Operasyonunda Gözaltına Alınan 25 Şüpheli Adliyeye Böyle Girdi” <http://www.milliyet.com.tr/pkk-operasyonunda-gozaltina-alinan-gundem-2343390/> Erişim Tarihi: 17.02.2017
- New Zealand Police (2016) “Stolen Boats” [http://www.police.govt.nz/stolenwanted/stolen-boats?shs\\_term\\_node\\_tid\\_depth=All&items\\_per\\_page=9&edit-submit-stolen-boats-new-=Go&page=1](http://www.police.govt.nz/stolenwanted/stolen-boats?shs_term_node_tid_depth=All&items_per_page=9&edit-submit-stolen-boats-new-=Go&page=1) Erişim Tarihi: 13.12.2016
- NICB Headquarters (2016) “2016 Watercraft Report” <https://www.nicb.org/news/news-releases/2016-watercraft-report> Erişim Tarihi: 04.04.2017
- Pantaenius America Ltd, (2016) “Stolen Yachts” <http://www.pantaenius.com/en/service/extras/stolen-yachts.html> Erişim Tarihi: 20.12.2016
- PIANC (The World Association for Waterborne Transport Infrastructure), (1998) “*Planning Fishing Ports*” Brüksel
- Marine Claims Service, (2016) “Stolen Boats” [http://www.marine-claims.com/de/en/stolen\\_boats/](http://www.marine-claims.com/de/en/stolen_boats/) Erişim Tarihi: 20.12.2016
- Marine Claims Service, (2016) “*Stolen Vessels, Engines and Trailers*” <http://www.stolenboats.info> Erişim Tarihi: 20.12.2016

- T. Goodhead, N. Kasic. (1995) "The Considerations of Maritime Crime In The Planning, Design and Operations of A Marina" ISSN 1746-3509. s: 73-74
- Yıldırım A. ve Şimşek H. (2013) "*Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*" Seçkin Yayıncılık, Ankara