

T.C.

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

Doktora Tezi

Bekir EVİN

NİSAN – 2019

ULUSLARARASI TOPLUMUN
DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE SÜRECİNİN ANALİZİ
(1993-2016)

BEKİR EVİN

TARAFINDAN

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜNE
SUNULAN TEZ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

NİSAN – 2019

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Doç.Dr. Seyfullah Yıldırım
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü V.

Bu tezin Doktora derecesi için gereken tüm şartları sağladığını tasdik ederim.

Prof.Dr. Birol Akgün
Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Başkanı

Okuduğumuz ve savunmasını dinlediğimiz bu tezin bir Doktora derecesi için gereken tüm kapsam ve kalite şartları sağladığını beyan ederiz.

Prof.Dr. Mustafa Sıtkı Bilgin
Tez Danışmanı

Jüri Üyeleri

Prof.Dr. Kenan Olgun (AYBÜ, Tarih)

Prof.Dr. Mustafa Sıtkı Bilgin (AYBÜ, Uluslararası İlişkiler)

Prof.Dr. Bilal Karabulut (AHBVÜ, Uluslararası İlişkiler)

Doç.Dr. Mehmet Güneş (Ufuk Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler)

Dr.Öğr.Gör. Merve Seren (AYBÜ, Uluslararası İlişkiler)

Bu tez içerisindeki bütün bilgilerin akademik kurallar ve etik davranış çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca bu kurallar ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmada orijinal olmayan her tür kaynak ve sonuçlara tam olarak atıf ve referans yaptığımı da beyan ederim; aksi tadirde tüm yasal sorumluluğu kabul ediyorum.

Adı Soyadı: Bekir Evin

İmza :

Turnitin Orijinallik Raporu

İşleme kondu: 25-Nis-2019 5:21 ÖS +03
NUMARA: 1118988320
Kelime Sayısı: 69016
Gönderildi: 1

deniz haydutluğu Bekir Evin tarafından

Benzerlik Endeksi	Kaynağa göre Benzerlik
%17	Internet Sources: %17 Yayınlar: %9 Öğrenci Ödevleri: N/A

3% match (29-May-2015 tarihli internet)
http://auhf.ankara.edu.tr/dergiler/auhfd-arsiv/AUHF-2010-59-01/AUHF-2010-59-01-topal.pdf

2% match (03-Tem-2015 tarihli internet)
http://www.casusbelli.org/yazi.asp?haberID=41

1% match (08-Eyl-2010 tarihli internet)
http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2009/02/20090213-2.htm

1% match (09-Kas-2015 tarihli internet)
http://nettenot.com/

1% match (26-Şub-2019 tarihli internet)
http://www.ersanoz.com/makaleler/13-11-2018-yargi-organlari-kararlarina-gore-vergi-kacakciligi-suclarini-onlemede-adli-vergi-cezalarinin-rolu.pdf

< 1% match (17-Haz-2016 tarihli internet)
http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/15_1_tam.pdf

< 1% match (05-Kas-2015 tarihli internet)
http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/1063c49044954aa.pdf

< 1% match (21-Oca-2015 tarihli internet)
http://www.neu.edu.tr/docs/yrd_doc_dr_irfan_gunsel_doktora_tezi.pdf

< 1% match (16-May-2016 tarihli internet)
http://docplayer.biz.tr/4290296-Isbn-978-975-493-050-4-neyir-matbaacilik-i-0-312-395-53-00.html

< 1% match (26-Tem-2017 tarihli internet)
http://mdto.org.tr/wp-content/uploads/Sirk%C3%BCler-24-ek.pdf

< 1% match (10-Tem-2016 tarihli internet)
https://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem26/yil1/ham/b03601h.htm

< 1% match (26-Eyl-2013 tarihli internet)
http://www.adaletbiz.com/tbmm/1031-sayili-tbmm-karari-turk-silahli-kuvvetleri-deniz-unsurlarinin-korsanlikdeniz-haydutlugu-ve-silahli-soygun-eylemleriyle-mucadele-amaciyla-yurutulen-uluslararasi-cabalara-destek-vermek-uzere-h8373.html

< 1% match (14-Tem-2015 tarihli internet)
http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/01/20120131-1.htm

< 1% match (26-Tem-2016 tarihli internet)
http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem23/yil5/ham/b06001h.htm

< 1% match (03-Oca-2015 tarihli internet)
http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem23/yil4/bas/b055m.htm

< 1% match (16-Nis-2016 tarihli internet)
http://dergipark.ulakbim.gov.tr/deudfd/article/download/5000045398/5000042753

< 1% match (07-Tem-2013 tarihli internet)
http://ybu.edu.tr/sosyalbil/contents/files/formlar/YBU%20Tez%20ve%20D%C3%B6nem%20Projesi%20Yaz%C4%B1m%20K%C4%B1l

< 1% match (yayınlar)
ÇALIK, Tacettin. "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele", Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017.

< 1% match (23-Ağu-2018 tarihli internet)
http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=8759

< 1% match (03-Oca-2019 tarihli internet)
https://kafkassam.com/basbakanin-ingiltere-temaslari-ve-turkiyenin-buyuyen-deniz-ticaret-filosu.html

< 1% match (11-Şub-2014 tarihli internet)
http://nmun.org/ny14_downloads/BGGs/NY2014_BGG_SC.pdf

< 1% match (06-May-2015 tarihli internet)
http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1430901967416~809

< 1% match (29-May-2015 tarihli internet)
http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/download/1023016786/1023015969

< 1% match (yayınlar)
SEMERCİOĞLU, Harun. "ULUSLARARASI TERÖRİZMDE KÜRESEL İŞBİRLİĞİ: BİR ÜTOPYA", Hacettepe Üniversitesi, 2016.

< 1% match (12-Mar-2016 tarihli internet)
http://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/12345/11588/205386.pdf?isAllowed=y&sequence=1

ÖZET

ULUSLARARASI TOPLUMUN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE SÜRECİNİN ANALİZİ (1993-2016)

Evin, Bekir
Doktora, Uluslararası İlişkiler Bölümü
Tez Danışmanı: Prof.Dr. Mustafa Sıtkı Bilgin

Nisan 2019, 263 sayfa

Uluslararası hukuk kurallarında eksikliği varsayılan deniz haydutluğu, denizlerin ulaşım ve ticaret amaçlı kullanıldığı ilk anlardan beri devam eden bir olgudur. En ekonomik yol olması nedeniyle dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğu deniz yoluyla yapılmakta ve her geçen gün artan talep deniz ticaret hacmini de artırmaya devam etmektedir. Ancak deniz taşımacılığının önemi artarken deniz ticaret yollarının Aden körfezi, Somali ve Malakka boğazı gibi yeryüzü coğrafyasının önemli bazı geçiş bölgelerinde deniz haydutluğu faaliyetlerinde de istenmeyen bir artış meydana gelmekte ve bu kavramı dünya gündeminde güncel olarak tutmaya devam etmektedir.

Tarih boyunca kimi zaman artarak kimi zaman azalarak varlığını sürdüren deniz haydutluğunu, deniz alanlarındaki diğer şiddet hareketlerinden ayırmak kimi zaman zor olmuştur. Özellikle nitelikleri ve hukuki sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlar olan "korsanlık" (*corsair / privateering*) ile "deniz haydutluğu" (*piracy*) arasında kesin bir ayrım yapılmamış, her iki kavram da uzun bir süre aynı anlamda kullanılmıştır. Bu nedenle korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkı açık bir şekilde ortaya koymak, silahlı soygun ve terörden ayrılan yönlerini belirlemek üzere uluslararası hukuk açısından deniz haydutluğunun ve konuya ilişkin diğer terim ve kavramların ne anlama geldiği açıklanmaya çalışılmıştır.

Sorunların çözümü için kuvvet kullanmanın ve savaşa başvurmanın normal bir hak olduğu tarihlerde, denizlerde yapılan her türlü faaliyet de meşru karşılanmaktaydı. Zaman içinde savaşın belirli kurallara bağlı olarak yapılması düşüncesi ile birlikte, hukukun üstünlüğüne verilen değer ölçüsünde, yeni mekanizmalar oluşturulmaya çalışılmıştır. Savaşları önlemek, uluslararası barış ve güvenliği sağlamak için uluslararası toplum yoğun çaba harcamıştır. Bu amaca yönelik olarak düzenlenen uluslararası konferanslar ve görüşmelerin sonucunda, uluslararası kurum ve kuruluşlar oluşturulmuş, devletlerin konulan kurallara uymaları için önlemler alınmış, uymayanlar için yaptırım ve yargı yolları düşünülerek uluslararası hukukun egemen olmasına gayret edilmiş ve halen de bu çabalar devam ettirilmektedir. Ancak sorunların çokluğu, yaygınlığı ve önceliğine bağlı olarak her alanda kural oluşturmanın zorluğu aşikardır ve hele yeni ortaya çıkan suç türlerinin önlenebilmesi için, çalışmaların süratle yapılıp sonuçlandırılması çok zaman almaktadır. ‘‘Deniz Haydutluğu’’ kavramı da bu alanlardan birini oluşturmaktadır. Uluslararası toplum kendisini tehdit eden bu faaliyet alanı ile hukuka uygun olarak mücadele etmek üzere çalışmalarını sürdürmektedir. Bu güne kadar uluslararası andlaşmalar, sözleşmeler, deniz hukuku konferansları yapılmış; Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi ve Genel Kurulunun faaliyet ve kararları, Uluslararası Denizcilik Örgütü faaliyetleri, uluslararası komisyonlar ve başta Harvard olmak üzere üniversitelerin ve diğer kurum ve kuruluşların akademik çalışmaları ile askeri gücün kullanılması faaliyetleri halen sürmektedir.

Devletlerin açık denizlerde ortak yetki kullandığı tek eylem deniz haydutluğu değildir. Deniz haydutluğu ile mücadele, hukuki düzenlemelerle geleneksel ve evrensel bir yükümlülük haline gelmiştir.

Bu tezde deniz haydutluğuna ilişkin tespit edilen ne kadar uluslararası hukuk kaynağı varsa incelenmiş, istatistik veriler kullanılmış, dünyada yaşanan gerçek olaylara uygulaması ve etkinliği irdelenmiş, mevcut tüm kuralların bir değerlendirmesi yapılmış ve sonuç olarak hukuk açısından ihtiyaç duyulan önlemler belirlenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Hukuk, Deniz Haydutluğu, BMGK, Somali, Malakka.

ABSTRACT

THE ANALYSIS OF THE INTERNATIONAL COMMUNITYS' COMBAT WITH SEA PIRACY (1993-2016)

Evin, Bekir
Ph.D., Department of International Relations
Supervisor:Prof.Dr. Mustafa Sıtkı Bilgin

April 2019, 263 pages

Lacking in international law, sea piracy is a phenomenon that has been ongoing since the first moments when the seas have been used for transportation and commerce. Due to being the most economical way, a large majority of world trade is done by sea, and the ever-increasing demand continues to increase the maritime trade volume. However, as maritime transport becomes more important, an undesirable increase in maritime piracy activities in some transit regions of the world's geography such as the Gulf of Aden, the Somali and Malacca Straits continues to keep this concept current on the world agenda.

It has sometimes been difficult to distinguish sea piracy from other violence movements in maritime areas, which has sometimes increased and sometimes diminished throughout history. There is no definite distinction between corsair / privateering and sea piracy, which have different concepts in terms of their qualifications and legal consequences. Both concepts have been used for a long time in the same sense. For this reason, it was tried to explain what the sea piracy and other terms and concepts related to the issue mean in terms of international law in order to clarify the difference between corsair / privateering and sea/maritime piracy, to determine the aspects of armed robbery and separation from terrorism.

Any activity in the seas was legitimately welcomed in the days when it was a normal right to use force to resolve the problems and to resort to war. Along with the idea that the war should be done according to certain rules over time, new mechanisms have been tried to be established in accordance with the values given to the rule of law. The international community has worked hard to prevent wars, to build international peace and security. As a result of international conferences and negotiations aimed at this objective, international institutions and organizations have been established, measures have been taken to comply with the rules set by the states, and international law has been tried to be dominated by sanctions and judicial remedies for those who do not comply. However, depending on the multiplicity, prevalence and priority of the problems, it is obviously difficult to establish rules in each area, and it takes a lot of time to complete and finalize the work in order to prevent the emerging types of crime. The concept of sea piracy is also one of these areas. The international community continues to work to combat this area of activity, which threatens itself, in accordance with the law. Up to this day, international treaties, contracts, sea law conferences have been held; activities and decisions of the United Nations Security Council and the General Assembly, activities of the International Maritime Organization, international commissions, other institutions and organizations, academic work by universities, especially Harvard, and the use of military power, are still underway.

The only action that States use jointly in the open seas is not sea piracy. The struggle with sea piracy has become a traditional and universal obligation with legal arrangements.

In this thesis, currently available many international and local legal sources related to sea piracy have been investigated, statistical data have been used, the application and effectiveness have been examined, and all the existing rules have been evaluated and consequently, the necessary measures in terms of law have been tried to be determined.

Keywords: International Law, Sea Piracy, UNSC, Somali, Malacca.

Başta şu an hayatta olmayan Annem, Babam ve yakınlarım olmak üzere, bu günlere erişmemde emeği ve katkısı olan tüm sevdiklerime…

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın vücuda gelmesinde engin tecrübeleri ile bana yol gösteren ve özel bir ilgi ile destek olan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Mustafa Sıtkı Bilgin'e ve çok kıymetli yardım ve önerilerini esirgemeyen öğretim üyelerine ve aileme teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

İNTİHAL. iii
ÖZET. iv
ABSTRACT. vi
İTHAF. viii
TEŞEKKÜR. ix
İÇİNDEKİLER. x
TABLOLAR LİSTESİ. xv
ŞEKİLLER/HARİTALAR/GRAFİKLER. xix
KISALTMALAR LİSTESİ. xx
GİRİŞ BÖLÜMÜ
GİRİŞ, KONU, KAPSAM VE ÖNEMİ
1.GİRİŞ. 1
2.ARAŞTIRMANIN KONUSU. 5
3.ARAŞTIRMANIN AMACI VE FAYDALARI. 6
4.ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ. 7
5.ARAŞTIRMANIN KAPSAMI. 8
6.ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ. 8
a. Kuramsal Çerçeve. 8
b.Uygulama. 8
c.Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği. 8
BİRİNCİ BÖLÜM
DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE
1.KAVRAMLAR. 11
a.Açık Deniz. 11
b.Denizlerin Serbestliği. 12
c.Korsanlık. 13
d.Denizde Silahlı Soygun. 15
e.Terör. 16
f.Deniz Haydutluğu. 17
g.Kodlaştırma (Kodifikasyon) 19
2.İLKÇAĞ DENİZ HAYDUTLUĞU. 21
3.7-15'İNCİ YÜZYILLAR ARASINDA DENİZ HAYDUTLUĞU. 25

4.16-19'UNCU YÜZYILLAR ARASINDA DENİZ HAYDUTLUĞU. 28
5.20-21'İNCİ YÜZYILLAR ARASINDA DENİZ HAYDUTLUĞU. 36
İKİNCİ BÖLÜM
DENİZ HAYDUTLUĞU VE ULUSLARARASI HUKUK
1.ULUSLARARASI HUKUKTA İLK KODLAŞTIRMA GİRİŞİMLERİ. 40
2.1922 WASHINGTON ANDLAŞMASI. 44
3.1927 MİLLETLER CEMİYETİ UZMANLAR KOMİTESİNİN KODLAŞTIRMA ÇALIŞMASI. 46
4. LONDRA DENİZ ANDLAŞMASI. 47
5.1932 HARVARD TASLAĞI. 48
6.1937 NYON DÜZENLEMELERİ. 53
7.1956 ULUSLARARASI HUKUK KOMİSYONUNUN TASLAK ÇALIŞMASI. . 55
8.1958 CENEVRE AÇIK DENİZ SÖZLEŞMESİ. 57
9.1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ. 60
10.TOKYO SÖZLEŞMESİ. 68
11. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER GÜVENLİK KONSEYİ. 69
a.1816 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 70
b.1838 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 71
c.1846 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 72
d.1851 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 73
e.1897 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 74
f.1918 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 74
g.1950 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 75
h.1976 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 75
i.2015 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 75
j.2020 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 76
k.2077 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 76
l.2125 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 77
m.2184 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 77
n.2246 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı. 78
12.IMO KARARLARI VE SİRKÜLERLERİ. 79
a.Kararlar. 80
(1)A.545 (13) Sayılı Karar. 80
(2)A.683 (17) Sayılı Karar. 81
(3)A.738 (18) Sayılı Karar. 81

(4)A.922 (22) Sayılı Karar. 82
(5)A.979 (24) Sayılı Karar. 82
(6)A.1026 (26) Sayılı Karar. 83
b.Sirkülerler. 84
13.DENİZ HAYDUTLUĞUNU TAMAMLAYAN SÖZLEŞMELER. 87
a.Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme. 87
b.Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme. 90
c.Uluslaraarası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Tüzüğü. 91
14.BÖLGESEL ANDLAŞMALAR VE MÜNFERİT GİRİŞİMLER. 95
a.Bölgesel Kuruluşlar. 95
b.Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Teşkilatı ReCAAP'ın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 95

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARI
1.DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARI, BÖLGELERİ VE NEDENLERİ. 100
a.Deniz Haydutluğu Olaylarının Yoğun Olduğu Bölgeler. 100
b.Uygulanan Deniz Haydutluğu Yöntemleri. 101
c.Deniz Haydutluğunun Nedenleri 102
2.DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARININ İSTATİSTİK DEĞERLENDİRİLMESİ 103
a. Deniz Haydutluğuna İlişkin Genel İstatistik Bilgiler. 103
b.1993-2000 Yılları Arası Deniz Haydutluğu Olayları. 105
c.2001-2008 Yılları Arası Deniz Haydutluğu Olayları. 112
d.2009-2016 Yılları Arası Deniz Haydutluğu Olayları. 119
e.Deniz Haydutluğu Olaylarının 24 Yıllık Değerlendirmesi. 127
3.DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARININ GEMİ TÜRLERİNE GÖRE İSTATİSTİK DEĞERLENDİRİLMESİ. 136
a. Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemi Tiplerine İlişkin İstatistik Bilgiler. . . . 136
b.En Az ve En Fazla Saldırıya Uğrayan Gemi Tipleri. 142
c.Stratejik Madde Taşıyan Gemilere Yapılan Saldırılar. 144
4.DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARINDA UYGULANAN ŞİDDET TÜRLERİNE GÖRE İSTATİSTİK DEĞERLENDİRİLMESİ. 145
a.Saldırılar Sırasında Kullanılan Silahlar. 145
b.Saldırılar Sırasında Uygulanan Şiddet. 148

c.Saldırıların Gemi Konumları ve Başarısı. 178
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDE GÜÇ KULLANIMI
1.SOMALİ VE MALAKKA BÖLGESİNİN ÖNEMİ 185
a. Somali ve Malakka Bölgesinin Uluslararası Toplum için Önemi 185
b. Somali ve Malakka Bölgesinin Türkiye için Önemi 188
2.ULUSLARARASI TOPLUMUN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELESİ
a.Birleşmiş Milletler'in Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 189
b.NATO'nun Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 190
c.Avrupa Birliği'nin Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 193
d.Diğer Ülkelerin Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 195
3.BÖLGESEL KURULUŞLARIN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELESİ… 195
a.Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN)'ın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 195
b.Malakka Boğazına Kıyıdaş Ülkeler (MALSINDO)'nun Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 197
c.Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Teşkilatı ReCAAP'ın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 198
d.İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT)'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 199
e.Afrika Birliği'nin Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. 200
f.Diğer Örgütlerin Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi 200
4.TÜRKİYE'NİN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELESİ. 201
a.Türk Ticaret Gemilerine Yapılan Deniz Haydutluğu Saldırıları. 201
b.Somali Bölgesindeki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Türkiye'ye Olumsuz Etkileri ve Verdiği Zararlar …….. 206
c.Deniz Haydutluğu ile Mücadeleye İlişkin TBMM Kararları. 207
d.Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi. . . 212
5.YAKALANAN DENİZ HAYDUTLARININ YARGILANMASI. 215
6. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELENİN MALİ BOYUTU. 217
BEŞİNCİ BÖLÜM
SONUÇ, TESPİT VE ÖNERİLER
1.SONUÇ. 219
a.Kavramlar Açısından. 219

b.Uluslararası Toplum ve Uluslararası Güvenliğe Etkileri. 221
c.Tarihsel Gelişimine İlişkin Sonuçlar. 233
2.TESPİT. 244
3.ÖNERİLER. 247
KAYNAKÇA. 253

TABLOLAR LİSTESİ

TABLOLAR

Tablo 1 Saldırı ve Girişimlerin Ülkelere Göre Dağılımı (1993-2000) 105
Tablo 2 Saldırı ve Girişimlerin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (1993-2000) 110
Tablo 3 Saldırıların Ana Bölgelere Göre Mukayesesi (1993-2000) 110
Tablo 4 Saldırı ve Girişimlerin Alt Bölgelere Göre Dağılımı (1993-2000) 111
Tablo 5 Saldırıların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı (1993-2000) 112
Tablo 6 Saldırı ve Girişimlerin Ülkelere Göre Dağılımı (2001-2008) 112
Tablo 7 Saldırı ve Girişimlerin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2001-2008) 117
Tablo 8 Saldırıların Ana Bölgelere Göre Mukayesesi (2001-2008) 117
Tablo 9 Saldırı ve Girişimlerin Alt Bölgelere Göre Dağılımı (2001-2008) 118
Tablo 10 Saldırıların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2001-2008) 119
Tablo 11 Saldırı ve Girişimlerin Ülkelere Göre Dağılımı (2009-2016) 119
Tablo 12 Saldırı ve Girişimlerin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2009-2016) 124
Tablo 13 Saldırıların Ana Bölgelere Göre Mukayesesi (2009-2016) 124
Tablo 14 Saldırı ve Girişimlerin Alt Bölgelere Göre Dağılımı (2009-2016) 125
Tablo 15 Saldırıların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2009-2016) 126
Tablo 16 Gemileri En Fazla Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016) 128
Tablo 17 Gemileri En Az Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016) 130
Tablo 18 Gemileri 2-5 Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016) 131
Tablo 19 Gemileri 6-10 Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016) 132
Tablo 20 Saldırıların Ana Bölgelere Göre 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016) 133
Tablo 21 Saldırıların Uluslararası Kuruluş Üyesi Ülkelere Göre 24 Yıllık Mukayesesi 135
Tablo 22 Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (1993-2000) 136
Tablo 23 Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (2001-2008) 138
Tablo 24 Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (2009-2016) 140
Tablo 25 En Az Saldırıya Uğrayan Gemi Tipleri (1993-2016) 142
Tablo 26 En Fazla Saldırıya Uğrayan Gemi Tipleri (1993-2016) 143
Tablo 27 En Fazla Saldırıya Uğrayan Stratejik Md. Taşıyan Gemi Tipleri(1993-2016) 144
Tablo 28 Deniz Haydutluğu Saldırılarının Silah Türlerine Göre Dağılımı (1993-2000) 145

Tablo 29 Deniz Haydutluğu Saldırılarının Silah Türlerine Göre Dağılımı (2001-2008) 146
Tablo 30 Deniz Haydutluğu Saldırılarının Silah Türlerine Göre Dağılımı (2009-2016) 146
Tablo 31 Saldırılar Sırasında Kullanılan Silahların Bölgelere Dağılımı (2010) 147
Tablo 32 Saldırılar Sırasında Kullanılan Silahların Bölgelere Dağılımı (2016) 148
Tablo 33 Saldırıların Mürettebata Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (1993-2000) 149
Tablo 34 Saldırıların Mürettebata Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (2001-2008) 150
Tablo 35 Saldırıların Mürettebata Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (2009-2016) 151
Tablo 36 Şiddet Türlerinin 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016) 152
Tablo 37 Silah Türlerinin 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016) 154
Tablo 38 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2007) 154
Tablo 39 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2008) 155
Tablo 40 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2009) 155
Tablo 41 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2010) 156
Tablo 42 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2011) 156
Tablo 43 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2012) 157
Tablo 44 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2013) 157
Tablo 45 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2014) 157
Tablo 46 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2015) 158
Tablo 47 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Dağılımı (2016) 158
Tablo 48 Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre 10 Yıllık Mukayesesi 159
Tablo 49 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2007) 160
Tablo 50 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2008) 160
Tablo 51 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2009) 161
Tablo 52 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2010) 161
Tablo 53 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2011) 162
Tablo 54 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2012) 162
Tablo 55 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2013) 163
Tablo 56 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2014) 163
Tablo 57 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2015) 164
Tablo 58 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre Dağılımı (2016) 164
Tablo 59 Şiddet Türlerinin Ana Bölgeler Göre 10 Yıllık Mukayesesi (2007-2016) 165
Tablo 60 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2007) 166
Tablo 61 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2008) 166

Tablo 62 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2009) 167
Tablo 63 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2010) 167
Tablo 64 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2011) 168
Tablo 65 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2012) 168
Tablo 66 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2013) 169
Tablo 67 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2014) 169
Tablo 68 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2015) 170
Tablo 69 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2016) 170
Tablo 70 Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre 10 Yıllık Dağılımı ile Mukayesesi 171
Tablo 71 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2007) 172
Tablo 72 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2008) 172
Tablo 73 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2009) 173
Tablo 74 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2010) 173
Tablo 75 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2011) 174
Tablo 76 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2012) 174
Tablo 77 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2013) 175
Tablo 78 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2014) 175
Tablo 79 Kullanılan Silahların -Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2015) 176
Tablo 80 Kullanılan Silahların Boğaz-Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2016) 176
Tablo 81 Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre 10 Yıllık Mukayesesi 177
Tablo 82 Saldırıların Gemi Konumlarına Göre 10 Yıllık Mukayesesi (2007-2016) 178
Tablo 83 Saldırıların Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi (2003-2016) 179
Tablo 84 Arabistan Yarımadası Bölgesi Saldırılarının Başarı Durumlarının Dağılımı 180
Tablo 85 Güneydoğu Asya Geçitleri Saldırılarının Başarı Durumlarının Dağılımı 181
Tablo 86 Kızıldeniz-Aden Saldırılarının Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi 182
Tablo 87 Malakka-Singapur Boğazlarındaki Saldırıların Başarı Durumlarının Dağılımı 183
Tablo 88 Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Dağılımı (1993-2000) 205
Tablo 89 Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Dağılımı (2001-2008) 205
Tablo 90 Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Dağılımı (2009-2016) 205
Tablo 91 Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Toplamı (1993-2016) 206
Tablo 92 Türk Dz.K.K. Unsurlarının Deniz Haydutluğu ile Mücadele Görev Süreleri 213
Tablo 93 Türk Dz.K.K. Unsurlarının Boarding (Gemiye Çıkma) Görevleri 215

ŞEKİLLER/HARİTALAR/GRAFİKLER LİSTESİ

ŞEKİLLER/HARİTALAR/GRAFİKLER

Şekil 1 Deniz Haydutluğu Olaylarının Görüldüğü Bölge ve Deniz Alanları 2

Şekil 2 Deniz Haydutluğu Olaylarının En Yoğun Görüldüğü Bölgeler 100

Şekil 3 Deniz Haydutluğu Olaylarının 24 Yıllık Dağılımı (1993-2016) 127

Şekil 4 En Fazla Saldırıya Uğrayan Gemilerin Bayrakları (1993-2016) 129

Şekil 5 Saldırıların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (1993-2016) 134

Şekil 6 Şiddet Türlerinin 24 Yıllık Dağılımı (1993-2016) 153

Şekil 7 Şiddet Türlerinin 24 Yıllık Oransal Dağılımı (1993-2016) 153

KISALTMALAR LİSTESİ

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
A.g.e	Adı Geçen Eser
A.g.m.	Adı Geçen Makale
AIS	Automatic Identification System (Otomatik Tanımlama Sistemi)
AL	Arab League (LAS, League of Arab States) (Arap Birliği)
AMISOM	Africa Union Mission in Somalia (Afrika Birliği Somali Misyonu)
ASEAN	Association of South Easts Asia Nations (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği)
AU	African Union (Afrika Birliği)
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BPM	Bilgi Paylaşım Merkezi
Bkz.	Bakınız
Circ.	Circular (Sirküler)
CMF	Combined Maritime Forces (Müşterek Deniz Kuvvetleri)
CTF	Combined Task Force (Müşterek Görev Kuvveti)
Dz.K.K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
EIS	Eyes in the Sky (Göklerdeki Gözler)
EUNAVFOR	European Union Naval Force (Avrupa Birliği Deniz Kuvveti)
FAO	UN Food and Agriculture Organization (BM Gıda ve Tarım Örgütü)
FPO	Floating Production Offloading (Ham Petrol İşleme ve Tahliye Gemisi)
FPSO	Floating Production Storage and Offloading (Ham Petrol İşleme, Depolama ve Tahliye Gemisi)
FSO	Floating Storage Offloading (Ham Petrol Depolama Gemisi)
GISIS	Global Integrated Shipping Information System (Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sistemi)
GPS	Global Positioning System (Küresel Konumlama Sistemi)

HMCS	Her Majesty's Canadian Ship (Kanada Harp Gemisi)
IMB	International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
IMCO	International Maritime Consultation Organization (Uluslararası Denizcilik Danışma Örgütü)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor (Uluslararası Önerilen Geçiş Koridoru)
ISC	Information Sharing Center (BPM, Bilgi Paylaşım Merkezi)
ISPS	International Ship and Port Facility Security (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik)
İİT	İslam İşbirliği Teşkilatı
K.	Komutan
KAS	Kızıldeniz - Aden Körfezi - Somali Deniz Bölgesi
LAIA	Latin American Integration Association (Latin Amerika Entegrasyon Birliği)
LNG	Liquified Natural Gas (Sıvılaştırılmış/İşlenmiş Doğal Gaz)
LPG	Liquified Petroleum Gas (Sıvılaştırılmış/Likit Petrol Gazı)
LRIT	Long Range Identification and Tracking System (Uzun Mesafe Tanımlama ve Takip Sistemi)
MAD	Milletlerarası Adalet Divanı
MALSINDO	Malaysia – Singapore - Indonesia
MEC	Maritime Environment Committee (Deniz Çevre Komitesi)
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
MSB	Milli Savunma Bakanlığı
MSC	Maritime Security Committee (Deniz Güvenliği Komitesi)
MSCC	Maritime Security Coordination Committee (Deniz Güvenliği Koordinasyon Komitesi)
MSCHOA	Maritime Security Center Horn of Africa (Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi)
MSM	Malakka –Singapur - Malezya
MV	Motor Vessel (Motorlu Tekne)
NAC	North Atlantic Council (Kuzey Atlantik Konseyi)

NAFTA	North America Free Trade Association (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Birliği)
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NRP	Navy of Portuguese Republic, Portguese Republic Ship (Portekiz Cumhuriyeti Gemisi)
OBO	Ore-Bulk-Oil (Kuru ve Islak Yük Taşıyan Gemi)
OBP	Oceans Beyond Piracy (Deniz Haydutluğunun Ötesinde Okyanuslar)
OOS	Operation Ocean Shield (Okyanus Kalkanı Harekatı)
OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
PRC	Piracy Report Center (Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi)
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (Güneydoğu Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması)
RORO	Roll-on, Roll-off (RORO Gemisi)
RPG	Rocket Propelled Grenades (Roketatar, Omuzdan Atılabilen Antitank Silahı)
SAY	Suudi Arabistan Yarımadası
SNMG	Standing Naval Mission Group (Daimi Deniz Görev Grubu)
SOLAS	Safety of Life at Sea (Denizde Can Emniyeti)
SUA	Suppression of Unlawful Acts (Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi)
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCG	Türkiye Cumhuriyeti Gemisi
TDGG	Türk Deniz Görev Grubu
TMK	Terörle Mücadele Kanunu
TF	Task Force (Görev Kuvveti)
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Operations (Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekatı)
UN	United Nations (Birleşmiş Milletler)
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crimes (Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi)

UNSC	United Nations Security Council (Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi)
UDAD	Uluslararası Daimi Adalet Divanı
UCM	Uluslararası Ceza Mahkemesi
v.b.	Ve bunun gibi
WFP	World Food Program (Dünya Gıda Programı)
yy	Yüz yıl

GİRİŞ BÖLÜMÜ

GİRİŞ, KONU KAPSAM VE ÖNEMİ

1. GİRİŞ

Köle ticareti, savaş suçları, soykırım, uçaklara saldırı ve kaçırma, terörizm gibi deniz haydutluğu da uluslararası suçlardan biridir.[1] Bu suçu oluşturan faaliyetlerin başlangıcı insanların denizi ulaşım aracı olarak kullandığı ilk zamanlara kadar uzanmaktadır.

İlk çağlardan günümüze kadar çeşitli şekillerde ve oranlarda kullanılan kuvvet, toplumsal yaşamın gelişimine bağlı olarak kontrol altına alınmaya gayret edilmiş ve uluslararası toplumun oluşturduğu organizasyonların mekanizmaları ile savaşlar engellenmeye, kalıcı barış sağlanmaya ve korunmaya ve uluslararası hukuk kuralları ile güvence altına alınmaya çalışılmıştır. 20 nci yüzyılın sonlarında küreselleşmeye[2] paralel olarak ulusal ve uluslararası güvenliğe yönelik tehditler de çok değişmiş, yeni güvenlik, tehdit ve risk alanları ortaya çıkmış, suç türleri de çoğalmış hatta küresel bir boyut kazanmıştır.[3] Başta uyuşturucu ve silah olmak üzere her türlü kaçakçılık, insan ticareti, yasa dışı göç hareketleri, bilişim ve terörizm suçları yanında küresel bir tehdit haline gelen deniz haydutluğu[4] da farklı coğrafya ve farklı zamanlarda yaygınlık ve artış göstermiştir.

Yeryüzünün yaklaşık % 71'inin sularla kaplı olduğu ve bunun da %97'sini okyanus ve denizlerin oluşturduğu göz önüne alındığında, dünya ticaretinin % 90'ın üzerinde deniz yolu ile yapılması doğaldır. Deniz yolu ile yapılan ticaretin büyük bir

---

1 Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk, (Ankara, 2010), Turhan Kitabevi, Gözden Geçirilmiş 9. Bası, s. 204.

2 Küreselleşmenin özü, Batı'nın altyapısıyla (kapitalizm) ve üstyapısıyla (rasyonalizm, demokrasi, insan hakları, vb.) tüm dünyaya yayılmasıdır. Bkz. Baskın Oran, ''Türk Dış Politikası'' Cilt 1,16ncı Baskı,İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s.41.

3 Küreselleşme sürecinde tehditler çeşitlenmiş, dönüşmüş, güvenlik algılaması genişlemiş ve derinleşmiştir. Küreselleşme, güvenlik alanında dönüşümü başlatan değil, gün yüzüne çıkararak hızlandıran bir süreçtir. Bkz. Bilal Karabulut, ''Güvenlik'',1nci Baskı, Barış Kitabevi, Ankara, 2011, s.110-111.

4 Önemli uluslararası ticaret yollarının risk altına girmesi, üç halkalı güvenlik sisteminde küresel tehditleri içeren ve en gevşek olan üçüncü halkada yer almaktadır. Barry Buzan'ın sektörel güvenlik sınıflandırmasında ekonomik güvenlik alanına girmektedir. Bkz. Bilal Karabulut, ''Güvenlik'',1nci Baskı, Barış Kitabevi, Ankara, 2011, s.12,32.

kısmını petrol, doğal gaz ve kimyasal madde ticareti oluşturmaktadır. Ortamın bu önemli ve çekici özelliği denizde işlenen suçların artmasına da yol açmaktadır. Dünya ticaretinin sürekliliği için denizlerin ve deniz ticaret yollarının güvenliğinin sağlanması, bu açıdan çok büyük önem arz etmektedir. Büyük limanlara istinaden yapılan deniz taşımacılığında intikal rotalarını oldukça kısaltan boğaz ve kanallar, deniz ulaştırma yollarının en kritik ve stratejik kısımlarını oluşturduğundan bu kesimler ve yaklaşma suları deniz haydutluğunun yoğunlaştığı ve güvenlik önlemlerinin kesinlikle artırılması gereken yerler olmaktadır. Şiddet ve güç içeren deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle bu bölgelerde denize kıyısı olan istikrarsız, zayıf ve yoksul devletlerin kıyılarına istinaden çoğunlukla sürdürülmekte ve deniz güvenliğini tehdit etmektedir.



Şekil-1: Deniz Haydutluğu Olaylarının Görüldüğü Bölge ve Deniz Alanları

Deniz haydutluğu olayları genellikle deniz ticaretinin yoğun, trafiğin yavaş, siyasi otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında yoğunlaşmaktadır. Bu bölgeler Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta ve Güney Amerika'dır. Afrika'da Somali, Aden Körfezi, Gana, Nijerya, Kamerun, Tanzanya, Seyşeller. Asya'da (Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu) Hindistan, Sri Lanka, Bangladeş, Malezya, Filipinler, Singapur, Endonezya, Malakka Boğazı, Amerika'da (Orta ve Güney Amerika) ise Peru, Haiti, Kolombiya, Venezuella ve Ekvator'dur.

Çeyrek yüzyıldan beri dünya deniz taşımacılığına yönelik deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle Somali bölgesinde çok yoğunlaşmış ve uluslararası toplumu tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Dünya deniz ticaretinin, özellikle petrol ve türevlerine ilişkin ulaşımın bir odak noktasını oluşturan Süveyş – Aden Körfezi – Somali Rotası (Kızıldeniz geçişi) en kısa deniz yolu olması nedeniyle her açıdan önemini artan bir şekilde korumaya devam etmektedir. Bu deniz yolunun önemi ve buna bağlı olarak deniz trafiği yoğunlaşırken Aden Körfezi - Somali geçiş bölgesinde deniz haydutluğu faaliyetlerinde de büyük bir artış meydana gelmiştir. Uygulanan önlemler sonucu deniz haydutluğu eylemleri kontrol altına alınabilmiş, ancak tehdit artarak Güney Doğu Asya bölgesine kaymıştır.

Konumu ve enerji kaynakları nedeniyle çok büyük stratejik öneme sahip bu bölge küresel güçlerin, özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Avrupa Birliği (AB), Rusya ve Çin'in ilgi odağı olmuş, deniz güvenliğini sağlamak ve deniz haydutluğu ile mücadele etmek üzere deniz güçleri ile varlık göstermeye başlamışlardır. Başka bir tez konusu olması nedeniyle yargılama, mali hususlar ve Deniz Gücü gibi kuvvet kullanılarak Deniz Haydutluğu ile mücadele konularının çok fazla ayrıntılarına bu tezde yer verilmeyecektir.

Bu tezde sistem teorisi açısından bütünü görmek için öncelikle dünyada yaşanan deniz haydutluğu olaylarına genel, bölgesel ve istatiksel olarak yer verilecek, önemli boğaz ve geçitlerde meydana gelen deniz haydutluğu olayları, alınan önlemler ve uluslararası hukuk düzenlemeleri, karşılaştırmalı tablolar da kullanılarak ayrıntılı incelenecektir.

Uluslararası toplum meşru zeminde deniz haydutluğu ile mücadele edebilmek için uluslararası hukuk çatısı altında kuvvet kullanmaya ve hukuki açıklarını kapatmaya çalışmaktadır. Bu tezde uluslararası hukukta kuvvet kullanımı, dünyada, ana bölgelerde, Güneydoğu Asya ve özellikle Somali'deki deniz haydutluğu faaliyetleri ile mücadelenin uluslararası hukuk boyutu incelenip değerlendirilecektir.

Tarih boyunca kimi zaman artarak kimi zaman da azalarak varlığını sürdüren deniz haydutluğunu, deniz alanlarındaki diğer şiddet hareketlerinden ayırmak her zaman kolay olmamıştır. Özellikle nitelikleri ve hukuki sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlar olan **"**korsanlık" (corsair / privateering*)* ile *"*deniz haydutluğu*" (*piracy*)*

arasında kesin bir ayrım yapılmamış, her iki kavram da uzun bir süre aynı anlamda kullanılmıştır.

En ekonomik yol olması nedeniyle dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğu deniz yoluyla yapılmakta ve her geçen gün artan talep deniz ticaret hacmini de doğru orantılı olarak artırmaya devam etmektedir. Ancak deniz taşımacılığının önemi artarken deniz ticaret yollarının Aden Körfezi, Somali ve Malakka Boğazı gibi yeryüzü coğrafyasının önemli bazı geçiş bölgelerinde deniz haydutluğu faaliyetlerinde de istenmeyen bir artış meydana gelmekte ve bu kavramı dünya gündeminde güncel olarak tutmaya devam etmektedir. Bu tezde deniz haydutluğu kavramı tarihsel bir perspektif içinde incelenerek anlatılacak, dünyada yaşanan olaylara kısaca yer verilecek, uluslararası hukuktaki konumu irdelenecek, uluslararası toplumun mücadelesi ve hukuka uygun çözüm yolları üzerinde durularak bir sonuca varılmaya çalışılacaktır.

Bu akademik çalışmada, dünyada ve Türkiye'de deniz haydutluğu olaylarına hukuk açısından bir yaklaşımla uluslararası toplumun hukuka uygun mücadelesi, uluslararası andlaşmalar, sözleşmeler, deniz hukuku konferansları ile Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi ve Genel Kurulunun faaliyet ve kararları, Uluslararası Denizcilik Örgütü faaliyetleri ve çalışmaları, bölgesel girişimler, uluslararası komisyonlar ve başta Harvard olmak üzere üniversitelerin ve diğer kurum ve kuruluşların, akademisyenlerin akademik çalışmaları, hukuki düzenlemeler ve hukuka uygun olarak askeri gücün kullanılması faaliyetleri ışığında oluşan uluslararası hukuk kurallarının objektif kriterlerle değerlendirmesi yapılarak ortaya çıkarılması amaçlanmış, hukuk açısından atılması gereken adımların ve ihtiyaç duyulan önlemlerin belirlenmesi hedeflenmektedir.

Ulusların ekonomik çıkarları tehdit edilinceye kadar deniz haydutluğu faaliyetleri yaşamın bir parçası olarak normal karşılanmaktaydı. Devletler kendi çıkarları doğrultusunda deniz haydutlarını kullanmışlar, yasal hale getirip oluşturdukları korsanlık kurumunu desteklemişlerdir. Kontrol edilemez boyutlara ulaşıp devletleri tehdit eden bir konuma gelen korsanlık, 1856 yılında kaldırılmıştır. Silahlı soygun ve korsanlıkla karışan deniz haydutluğu faaliyetleri, uluslararası güvenliği tehdit etmeye başlayınca uluslararası hukuk tarafından ayrı bir uluslararası suç olarak tanımlanıp, nitelendirilmiş ve uluslararası toplum tarafından mücadele edilmeye başlanmıştır.

Araştırmanın konusu, amacı, önemi, kapsamı ve yöntemine bu giriş bölümünde değinildikten sonra, birinci bölümde deniz haydutluğunun tanımları içeren kavramsal çerçevesi ve tarihsel gelişimi üzerinde durulacak, ikinci bölümde andlaşmalar, sözleşmeler gibi uluslararası hukuk girişimleri incelenerek değerlendirilecek, üçüncü bölümde dünyadaki deniz haydutluğu olayları istatistik verilerle analiz edilecek, dördüncü bölümde uluslararası toplumun deniz haydutluğu ile mücadelesi incelenip değerlendirilecek ve son bölüm olan beşinci bölümde bir sonuca varılarak çözüm önerileri sunulacaktır.

2. ARAŞTIRMANIN KONUSU

Uluslararası hukuk kurallarında eksikliği varsayılan deniz haydutluğu, denizlerin ulaşım ve ticaret amaçlı kullanıldığı ilk anlardan beri devam eden bir olgudur. En ekonomik yol olması nedeniyle dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğu deniz yoluyla yapılmakta ve her geçen gün artan talep deniz ticaret hacmini de artırmaya devam etmektedir. Deniz ticaret yollarının Aden Körfezi, Somali ve Malakka Boğazı gibi yeryüzü coğrafyasının önemli bazı geçiş bölgelerinde deniz haydutluğu faaliyetlerinde de istenmeyen bir artış meydana gelmekte ve bu kavramı dünya gündeminde güncel olarak tutmaya devam etmektedir.

Farklı kavramlar olmasına rağmen aynı anlamda kullanılarak bir diğeri ile karıştırılan korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkı açık bir şekilde ortaya koymak, silahlı soygun ve terörden ayrılan yönlerini belirlemek üzere uluslararası hukuk açısından deniz haydutluğunun ve konuya ilişkin diğer terim ve kavramların ne anlama geldiğinin açıklanmasında yarar bulunmaktadır.

Sorunların çözümü için kuvvet kullanmanın ve savaşa başvurmanın normal bir hak olduğu tarihlerde, denizlerde yapılan her türlü faaliyet de meşru karşılanmaktaydı. Zaman içinde savaşın belirli kurallara bağlı olarak yapılması düşüncesi ile birlikte, hukukun üstünlüğüne verilen değer ölçüsünde, yeni mekanizmalar oluşturulmaya çalışılmıştır. Savaşları önlemek, uluslararası barış ve güvenliği sağlamak için uluslararası toplum yoğun çaba harcamıştır. Bu amaca yönelik olarak düzenlenen uluslararası konferanslar ve görüşmelerin sonucunda, uluslararası kurum ve kuruluşlar oluşturulmuş,

devletlerin konulan kurallara uymaları için önlemler alınmış, uymayanlar için yaptırım ve yargı yolları düşünülerek uluslararası hukukun egemen olmasına gayret edilmiş ve halen gayret edilmeye devam edilmektedir. Ancak sorunların çokluğu, yaygınlığı ve önceliğine bağlı olarak her alanda kural oluşturmanın zorluğu aşikardır ve hele yeni ortaya çıkan suç türlerinin önlenebilmesi için, çalışmaların süratle yapılıp sonuçlandırılması çok zaman almaktadır. Deniz haydutluğu kavramı da bu alanlardan birini oluşturmaktadır. Uluslararası toplum kendisini tehdit eden bu faaliyet alanı ile hukuka uygun olarak mücadele etmek üzere çalışmalarını sürdürmektedir. Bugüne kadar uluslararası andlaşmalar, sözleşmeler, deniz hukuku konferansları yapılmış; Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi ve Genel Kurulunun faaliyet ve kararları, Uluslararası Denizcilik Örgütü faaliyetleri, bölgesel girişimler, komisyonların ve başta Harvard olmak üzere üniversitelerin ve diğer kurum ve kuruluşların akademik çalışmaları ile askeri gücün kullanılması faaliyetleri halen sürmektedir.

Devletlerin açık denizlerde ortak yetki kullandığı tek eylem deniz haydutluğu değildir. Deniz haydutluğu ile mücadele, hukuki düzenlemelerle geleneksel ve evrensel bir yükümlülük haline gelmiştir. Bu tezde deniz haydutluğuna ilişkin tespit edilen ne kadar uluslararası hukuk kaynağı varsa incelenecek, dünyada yaşanan gerçek olaylara uygulaması ve etkinliği irdelenecek, hukuk açısından ihtiyaç duyulan önlemler belirlenmeye çalışılacaktır.

3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE FAYDASI

Bu tez çalışması ile uluslararası toplumun deniz haydutluğu mücadelesindeki başarısı, uluslararası hukuk kurallarında eksikliği varsayılan deniz haydutluğu kavramının tarihsel bir perspektif içinde incelenmesi, dünyada ve özellikle Somali-Malakka bölgesinde yaşanan olaylara yer verilerek, dünya siyasetine, uluslararası topluma, uluslararası ilişkilere, uluslararası güvenliğe ve Türkiye'ye etkisinin belirlenmesi, uluslararası hukuktaki konumunun irdelenmesi, yapılan mücadelenin ve mevcut uluslararası hukuk kurallarının yeterliliğinin analiz edilmesi, hukuk çerçevesinde yapılması gerekenlerin belirlenmesi ve uygun çözüm yolları üzerinde durularak bir sonuca varılması amaçlanmaktadır.

Bu tez çalışmasının ileriye yönelik bir faydası da Türkiye'nin Afrika açılım sürecine yardımcı olması, bölgedeki ülkeler ile ticaretinin artması nedeniyle deniz ticaret güvenliğinin sağlanmasına, korunmasına katkısı bulunmasıdır. Aynı şekilde Güneydoğu Asya ülkeleri ile iyi ilişkiler kapsamında artan ticaret ve özellikle savunma sanayii işbirliği girişimleri bu bölge ülkeleri ile yapılacak deniz ticaretinin güvenliğinin sağlanmasına da ayrıca katkı sağlayacaktır.

4. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Denizlerin ulaşım ve ticaret amaçlı kullanıldığı ilk anlardan beri devam eden Deniz Haydutluğu konusunun önemli olmasının nedenleri;

a. Dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğunun deniz yoluyla yapılması nedeniyle deniz ulaştırması güvenliğinin ve özellikle Somali-Malakka bölgesinin hayati öneme sahip olması,

b. Türkiye'nin, tüm devletlerin ve insanların hak ve çıkarlarını doğrudan etkilemesi,

c. Sadece ulusal, bölgesel değil uluslararası boyutta yer alması,

d. Uluslararası ilişkilerin gündeminde yer alan güncel bir konu olması,

e. İç hukuk sınırlarını aşarak uluslararası hukukun doğrudan bir konusu olması,

f. Kuvvet ve şiddet içermesi nedeniyle uluslararası güvenlik ve terörizm alanını ilgilendirmesi,

g. Uluslararası barış ve güvenliği tehdit eder boyutlara ulaşması,

h. Uluslararası Toplumu doğrudan ilgilendiren konunun artarak devam etmesi,

i. Tüm alanlarda mücadele edilmeye çalışılmasına rağmen henüz kesin bir sonuç elde edilememesi,

j. İç hukuk ve uluslararası hukuk alanında bazı eksikler ve boşluklar

bulunmasıdır.

5. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI

Bu tez çalışması konuya ilişkin uluslararası hukuk ile iç hukuk kuralları ve kaynaklarını kapsayacak, uygulama örneklerindeki olayların coğrafi, jeopolitik, jeostratejik, askeri, siyasi, ekonomik, yargılama ve mali boyutlarına ayrıntılı olarak yer verilmeyecektir.

6. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

a. Kuramsal Çerçeve

Deniz haydutluğu faaliyetinin ortaya çıkışı ve uluslararası hale gelmesiyle birlikte Milletler Cemiyeti, Birleşmiş Milletler, NATO, AB vb uluslararası organizasyonlar ile devletlerin girişimleri, andlaşmaları, konferansları, konvansiyonlar, kodifikasyon çalışmaları bir fiilin suç olarak oluşturulması, yargı ve cezalandırma aşaması ile uluslarararası toplumun hukuk çerçevesinde mücadelesi belge ve metinler üzerinden tarafsız bir gözle ele alınıp incelenecektir.

b. Uygulama

Bu tez çalışmasında Aden Körfezi, Somali ve Malakka Boğazı gibi önemli geçitlerde ve dünyada yaşanan deniz haydutluğu olaylarına, istatistiksel olarak yer verilecek ve uluslararası hukuk kurallarının uygulaması, uluslararası toplumun mücadelesi irdelenecektir.

c. Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği

Bu çalışmada birinci derecede andlaşma, konvansiyon, konferans, kodifikasyon metinlerinden yararlanılacaktır.

Bu araştırmada ayrıca ikincil verilerden de faydalanılacaktır. İkincil veriler, ilk elden araştırmacının kendisinin ulaşmadığı bilgileri içeren verilerdir. Bu çalışmada "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu" konusu ile ilgili her türlü belge, yazılı materyal, rapor, istatistikî bilgiler gibi tüm kaynaklardaki veriler toplanacak ve araştırmanın amaçları

doğrultusunda kullanılacaktır. Çalışmada ulusal veya uluslararası kamuoyunda çıkan gazete haberleri, dergilerde yayınlanan makaleleri, konu ile ilgili tüm rapor, inceleme ve istatistikî bilgiler gibi dokümanlara da ulaşılacaktır. Ayrıca çalışma ile ilgili olarak resmi kurum ve kuruluşların internet sitelerinden de veri derlemesi yapılacak olup elde edilecek sayısal verilerin büyük çoğunluğunu internetten elde edilecek veriler oluşturacaktır.

Bu tez hem kuramsal hem sayısal çalışmalar içerecektir. Kuramsal kısımlar yazılı bilgi ve belgelere dayanmaktadır. Bu nedenle nitel araştırma tekniği olarak büyük bir çoğunlukla metin analizi kullanılacaktır. Bu çerçevede bilgi ve belge toplarken literatür taraması ve dokümantasyon çalışması yapılacak ve ardından toplanan bilgi ve belgelere içerik analizi uygulanacak ve satır araları da okunarak bir bakıma söylem analizi de yapılmış olacaktır. Belgeleri ve olayları analiz ederken anlama ve yorumlama metotları da kullanılacaktır. Sayısal kısımlarda 1993-2016 yılları arasına ilişkin toplanan tüm istatistik verilerin bütününden ortalamalar, dağılımlar ortaya çıkarılacak, yoğunluk yüzdeleri mukayeseli tablolarla ve grafikle durum analizi yapılacaktır. Elde edilen bu istatistik veriler dış politika analizinde karar verici organlara birer girdi olarak alınacaktır. Özellikle Somali ve Malakka örnekleri Case Study olarak çalışılacak, önemli bölgeler arası mukayeseli analiz yapılarak uluslararası toplumun mücadelesinin yeterlik düzeyi belirlenecek ve bir sonuca varılacaktır.

Dış Politika analizi kapsamında BM, NATO vb üye ve taraf olunan uluslararası organizasyonların, kurum ve kuruluşların amaçları, kararları ve girişimleri ile uluslararası ve bölgesel andlaşmalar, konvansiyonlar, komisyon raporları, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi ve Genel Kurulun Kararları, Uluslararası Denizcilik Örgütü Sürkülerleri, Uluslararası Mahkeme Kararları,TBMM Kararları, örf ve adet kuralları bu konuda esas olarak alınacak bunun yanı sıra, doktrin kaynağı olarak üniversitelerin çalışmaları, birçok yazar ve düşünürün, akademisyenlerin ve araştırmacı yazarların konuyla ilgili yazdıkları dikkate alınacaktır. Bu bilgi ve belgeler mümkün mertebe tarafsız olarak değerlendirilmeye çalışılacaktır. Bu durumda çalışmada tümden kabul veya tümden retçi yaklaşımlardan ziyade anlayıcı – açıklayıcı – yorumlayıcı yaklaşım tarzı benimsenecektir.

Yapılan bu çalışma ve analizlerle deniz haydutluğunun uluslararası topluma ve uluslararası hukuka etkileri ortaya konulacak, müteakiben uluslararası toplumun

uluslararası hukuk çerçevesinde 1993-2016 sürecinde verdiği mücadelesinin uluslararası ilişkiler disiplinleri ışığında ve dış politika analizi açısından deniz haydutluğu faaliyetlerine nasıl ve ne derece cevap verip vermediği belirlenmeye çalışılacak, tespit edilen eksikler ve ihtiyaçlar için çözüm önerileri sunulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. KAVRAMLAR

a. Açık Deniz

Tarih, güçlü devletlerin denizler üzerinde hak iddiaları ve hükümranlık mücadelesi ile geçmiştir. Açık denizler (High Seas, Open Seas, Haute Mer) kavramı uluslararası hukukta ilk olarak 1958 tarihinde Cenevre Açık Denizler Sözleşmesinde yer almıştır. Bu sözleşmede bir devletin karasuyu ve iç suları dışında kalan deniz alanı açık deniz olarak belirtmektedir.[5] 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde ise açık deniz tanımı yapılmamış ancak kararların bir devletin ekonomik bölgesi, iç suları veya karasuları dışında ve takımada devletlerinin takımada suları dışında uygulanacağı ifade edilerek dolaylı bir tanım yapılmıştır.[6]

Uygulanan uluslararası hukuka göre açık deniz, içsular, karasuları, takımada devletlerinin takımada suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan deniz alanıdır. Açık deniz bu özellikleri ile hiçbir devletin ülkesine girmeyen bir uluslararası deniz alanını oluşturmaktadır.[7]

Ana ilke olarak barışçıl amaçlarla kullanılacak olan açık denizler, kıyısı olsun olmasın tüm devletlere açıktır ve hiçbir devlet herhangi bir parçası için egemenlik iddiasında bulunamaz. Uluslararası hukuk açısından açık denizlerde devletler münhasır yetkilerini kullanamaz ve kendi iç hukuk düzenine bağlayamazlar.

---

5 https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-2.en.pdf.

6 www. http://un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

7 Hüseyin Pazarcı, ''Uluslararası Hukuk'', s. 289.

b. Denizlerin Serbestliği

Denizlerin daha doğrusu açık denizlerin serbestliği ilkesini ilk olarak İngiltere Kraliçesi I. Elizabeth öne sürmüş, Hollandalı Hugo Grotius 1609 yılında Mare Liberum (Serbest Deniz, Açık Deniz) adlı kitabında bu tezi savunmuş, her milletin ulaştırma ve ticaret serbestliği bulunduğunu, denizlerden bütün milletlerin faydalanmasının Allah'ın buyruğu olduğunu belirtmiştir.[8]

Denizlerin serbestliği kavramının anlamı deniz ulaşımının kısıtlanmaması ve hukuk açısından her yerde serbest olmasıdır. Uygulanan uluslararası hukukta hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan açık deniz alanlarında 17 nci yüzyıldan bu yana genel olarak serbestlik ilkesinin benimsendiği gözlenmekte ve bu ilke Uluslararası Daimi Adalet Divanı (UDAD)'nın Lotus Davası'na ilişkin 7 Eylül 1927 tarihli kararında açıkça doğrulanmaktadır.[9]

1958 Cenevre Açıkdeniz Sözleşmesi'nin ikinci maddesinde açıkdenizin bütün uluslara açık olduğu ve hiçbir devletin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine bağladığını geçerli olarak öne süremeyeceği, serbestlik ilkesinin ''inter alia'' (mündemiç, içeren), ulaşım, balık avlama, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme, açıkdeniz üzerinde uçuş olmak üzere dört serbestliği kapsadığı belirtilmektedir. 1982 BMDHS yapay ada ve tesis inşaası ile bilimsel araştırmalar yapılmasını da ekleyerek açık denizde serbestlikler altıya çıkarılmıştır. Açık denizlerin hiçbir devletin egemenliğinde olmaması, tüm devletlerin eşit yararlanma hakkının bulunması ve serbestliklerden yararlanması, bayrak devletinin ülkesel yetkisini kullanması, uluslararası hukukta vazgeçilmez bir ''jus cogens'' (uluslararası buyruk kural, amir hüküm) ilke olarak benimsenip kabul edilmiş bir temel hükümdür.[10]

---

8 Edip F. Çelik, ''Milletlerarası Hukuk'', Cilt II/1, Fakülteler Matbaası,3ncü Bası,1977,s.222; Herbert A Smith, ''The Law and Custom of the Sea'',(Çeviren Ahmet Kerse, ''Deniz Hukuku ve Teamülü''),1967, s.46-48.

9 Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk, s. 250.

10 Hüseyin Pazarcı, a.g.e, 81, 163, 289.

c. Korsanlık

Arapça kökenli bir kelime olan ‘‘korsan’’ dilimizde *‘‘*gemilere saldıran deniz haydudu, deniz hırsızı*’’* anlamına gelmektedir.[11] Görüldüğü gibi ‘‘Korsan ve ‘‘Haydut*’’* kelimeleri sözlüklerimizde bile eş anlamlı olarak yer almaktadır. ‘‘Hırsız’’ kelimesi ise ‘‘başkasının malını çalan kimse, uğru’’ anlamını taşımaktadır.[12]

Deniz haydutluğu eski metinlerde ve halk dilinde korsanlık olarak adlandırılmaktadır. Uluslararası hukuk açısından korsanlar (privateer, corsaire, caper), devletlerin yetkilendirmesi sonucu denizde düşman gemilerine karşı eylem gerçekleştiren ve bu nedenle kendilerine ganimet hakkı tanınan denizciler olup, salt kendi adına ve kişisel çıkarına hareket eden deniz haydutlarından ayrılmaktadır.[13]

Prof. Herbert A. Smith’in ‘‘The Law and Custom of the Sea’’[14] kitabında ise korsanlık şu şekilde ifade edilmektedir:

> *Deniz eşkiyalığı (brigandage sur mer) – esasında denizde işlenebilen bir suçtur. Bu konudaki hukuk kaidelerine göre karasuları şeridi içinde işlenen suçlar, sahildar devletin hukukunu ihlal ettiğinden, korsanlığın sadece açık denizlerde işlenebileceğini söylemek doğru olur….Korsanlık, esasında devamlı bir cürümdür ve aşikar tecavüz fiilleri korsanlık vasfının delilleridir. Denizde suç işlemek maksadıyla idare edilen bir gemi, seyahatinin her anında bir korsan gemidir ve Devlet İstişare Meclisi bir istişari mütalaasında haklı olarak, <<korsanlar suça teşebbüslerinde muvaffakiyetsizliğe uğrasalar dahi bunlara, suçlu nazariyle bakılmalıdır >> şeklinde beyanda bulundu. Hırsızlık, adam kaldırma ve cinayet, korsanlık karakterinin normal delillerini teşkil eder ve bu cürümler arasında korsanlık fiili olmamakla beraber, denizde işlendiklerinden dolayı korsanlık şeklinde ortaya çıkarlar. Bütün normal hallerde, gemide işlenen bir cinayet, bayrak devletinin kanunlarına karşı işlenmiş bir cürümden başka bir şey değildir. Muvaffak olmuş bir ayaklanma dahi, geminin kontrolunu ellerine geçiren asiler gemiyi cürüm teşkil eden maksatlarla kullanmadıktan sonra bir korsanlık teşkil etmez. Diğer bir ifadeyle, geminin kendisi bir cürme alet*

[11] http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a528e02838ad6.94784461, Erişim Tarihi:7.1.2018.

[12] http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a52928534b542.72950922, Erişim Tarihi:7.1.2018

[13] Hüseyin Pazarcı, ‘‘Uluslararası Hukuk’’,2010, s. 205.

[14] Çeviren Ahmet Kerse, ‘‘Deniz Hukuku ve Teamülü’’,1967,s.53-54.

veya vasıta yapılmadıkça korsanlık mevcut değildir. Bundan sonraki mesele, sergüzeştin saiki şahsi bir avantaj, genel olarak bir yağma hareketi olmadığı halde, gemi ve personeli korsan değillerdir. Burada yapılması gereken ayırım, şahsi ve siyasi neticeler arasında olmalıdır.

Bu açıklamalardan anlaşıldığı gibi Smith'in tanımladığı korsanlık aslında deniz haydutluğu faaliyetleridir.

Arapça kökenli ''korsan'' kelimesi İtalyanca ''corsaro''dan gelmekte, denizlerde düşman gemilerine yapılan saldırıyı ve denizlerden gelerek sahillere yapılan akınları ifade etmektedir. İngilizce'de deniz haydutluğu anlamına ''pirate'' (korsan)[15], ''piracy'' (korsanlık) hatta ''corsair''de kullanılmaktadır. Sadece devlet izniyle savaşan korsan anlamına ''privateer'' ve devlet izniyle korsanlık yapma anlamına ''privateering'' kelimeleri kullanılmaktadır. Batılı tarihçilerin büyük bir kısmı özellikle Müslüman korsanları ''deniz haydutları'' olarak tanımlamış, Hristiyanlar için ''korsan'' kelimesini tercih etmişlerdir. Gerçekte Osmanlı İmparatorluğu'nda korsanlık yapan denizciler ''levend reisleri'' veya ''gönüllü reisler'' olarak anılmışlardır. Osmanlı levend reisleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun hakimiyetindeki yerlere saldırıda bulunmaları halinde ''korsan'' ve ''harami'' kelimeleri ile ifade edilmektedir. Devlet hizmetinde bulundukları sürece tıpkı kara ordusundaki gazi akıncılar gibi ''deniz akıncıları'' olarak görülmüşlerdir.[16]

Bir devletin izin vermesi ile onun otoritesi ve yönetimi altında özel kişilerce donatılmış gemi veya gemileri kullanarak soygun ve şiddet içeren savaş faaliyetleriyle düşman gemilerine ve topraklarına saldırmayı korsanlık; bu tür faaliyetleri yapanları korsan; bu faaliyetlerde kullanılan gemileri de korsan gemisi olarak isimlendirmek mümkündür.[17]

15 Eski Yunanca peirates kelimesi, teşebbüs etme, kasdetme, deneme anlamına gelen peira kökünden türemiştir. A.Emre Öktem, Bleda R. Kurtdarcan, ''Deniz Haydutluğu ve Korsanlık'', İstanbul,2011, Kaptan Yayıncılık, 1nci bası, s.18 Dipnot 12.

16 İdris Bostan, ''Adriyatik'te Korsanlık'' İstanbul, 2009, TİMAŞ yayınları, 1nci bası, s.17-19; A.Emre Öktem,s.14.

17 Bekir Evin, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı Ve Şiddet Faktörü", Güvenlik Bilimleri Dergisi, Kasım 2012, 1(1), s. 122.

d. Denizde Silahlı Soygun

Dilimizde ‘‘soygun’’ kelimesinin anlamı ‘‘genellikle çete durumunda bir araya gelmiş haydutlar tarafından yapılan silahlı hırsızlıktır’’.[18] ‘‘Denizde Silahlı’’ yerine ‘‘Deniz Hırsızlığı’’ da kullanılmaktadır, ancak her hırsızlıkta silah kullanılmadığı için anlamlar farklıdır. ‘‘Denizde Soygun’’ belki olabilir, fakat Denizde Silahlı Soygun teriminin ayrı olarak kullanılmasında yarar vardır. Fiilleri benzediği için bu terim de ‘‘Deniz Haydutluğu’’ ile karıştırılmakta ve bir diğerinin yerine ya da bir arada kullanılmaktadır.

BMDHS'de tanımlandığı haliyle deniz haydutluğu eyleminin açık denizde değilde devletlerin karasularında gerçekleşmesi durumunda ne yapılacağı, nasıl değerlendirileceği belirsiz kalmıştır. 20 Aralık 2000 tarihinde bu boşluğu doldurmak üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organization) tarafından MSC/Circ.984 sayılı, "Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Kodu" başlıklı bir sirküler yayınlanmıştır. Bu sirkülerin ikinci maddesinde "Denizde Silahlı Soygun" (Armed Robbery Against Ship) kavramı ilk defa yer almıştır. Buradaki tanıma göre ‘‘Denizde Silahlı Soygun’’, bir devletin yargılama yetkisine giren alanda gemilere, gemideki şahıslara veya mallara yönelik şiddet, alıkoyma veya yağma faaliyetlerinin işlenmesi anlamına gelmektedir.[19]

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından 02 Haziran 2008 tarihinde yayınlanan ve deniz haydutluğuna karşı devletlere gerekli tüm vasıtaları kullanma yetkisi veren 1816 sayılı karar metnine, IMO sirkülerinde tanımlanan "Silahlı Soygun" kavramı ilave edilmiştir. Bu durum mücadeleci devletlere yalnızca açık denizlerde değil, deniz haydutluğu faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı ülke karasularındaki olaylara da müdahale etme imkanı tanımıştır.

---

18 http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a5296ac641817.12118968, Erişim Tarihi:7.1.2018.

19 International Maritime Organization, "Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships", 20 December 2000.

e. Terör

İlk defa 1789 Fransız Devriminden sonra kullanılmış olan terör[20] kelimesi, Latince ‘‘terrere’’ kelimesinden Fransızcaya ‘‘terreur’’, İngilizceye ‘‘terror’’ olarak geçmiştir. Genel olarak yıldırma, korkutma, şiddet ve cebir içeren bu kavram her ülkede farklı şekilde yorumlanıp tanımlanmıştır. Uluslararası hukukta da çeşitli metinlerde yer almakla birlikte kabul edilip kesinleşmiş nihai bir tanımı henüz bulunmamaktadır. Bugüne kadar imzalanan sözleşmelerde sadece terör ve terörizmin[21] nitelikleri, ne tür eylemlerin terör sayılacağı ve mücadele yöntemleri yer almaktadır.

İngiliz Terörle Mücadele Mevzuatına göre terörizm, “politik, dini ve ideolojik nedenler ile bir kişi veya mala karşı şiddet kullanımı veya tehdidi”, 1986 tarihli Fransız Terörle Mücadele Kanunu’na göre ise “baskı ve tehdit ile korkutmayı ve sosyal düzeni bozmayı amaçlayan bireysel veya kollektif hareketler” olarak açıklanmaktadır.[22]

3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu’na göre terör; ‘‘baskı, cebir ve şiddet kullanarak, baskı, korkutma, yıldırma, sindirme veya tehdit yöntemlerinden biriyle, Anayasa’da belirtilen Cumhuriyetin niteliklerini, siyasi, hukuki, sosyal, laik, ekonomik düzeni değiştirmek, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü bozmak, Türk Devletinin ve Cumhuriyetin varlığını tehlikeye düşürmek, Devlet otoritesini zaafa uğratmak veya yıkmak ya da ele geçirmek, temel hak ve hürriyetleri yok etmek, Devletin iç ve dış güvenliğini, kamu düzenini veya genel sağlığı bozmak amacıyla bir örgüte mensup kişi veya kişiler tarafından girişilecek her türlü suç teşkil eden eylemlerdir” şeklinde tanımlanmıştır.[23]

---

20 TDK Batı Kökenli Terimler Sözlüğünde terör (yıldırı) kelimesinin anlamı ‘‘yıldırma, cana kıyma ve malı yakıp yıkma, korkutma, tedhiş’’ olarak belirtilmektedir.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bati&arama=kelime&guid=TDK.BATI.5a53d8dba72bf6.48456823, Erişim Tarihi:8.1.2018.

21 TDK Batı Kökenli Terimler Sözlüğünde terörizm (yıldırıcılık) kelimesinin anlamı ‘‘siyasal bir hedefe ulaşmak amacıyla devlete, halka veya bireylere karşı şiddet eylemlerine başvurma’’ olarak belirtilmektedir.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bati&arama=kelime&guid=TDK.BATI.5a53d9bd267912.57316962, Erişim Tarihi:8.1.2018; Bkz. Karabulut, Bilal,s.179.

22 Nilüfer Karacasulu, Şevket Ovalı, “Terör: Kavramsal Çeşitlilik”, Mülkiye, Cilt 28, Sayı 243,s.55.

23 Terörle Mücadele Kanunu, 12 Nisan 1991, Md.1.

Terörü bir fiil sebebiyle ortaya çıkan korku hali olarak tanımlarsak; Terörizm de hedefe yönelik bir dizi terör hareketidir. Terörizm'i silahlı propaganda faaliyeti olarak da tanımlayabiliriz. Terörizmden söz edebilmek için belli bir siyasi hedefe yönelmiş birbirleriyle bağlantılı bir dizi terör olayına ihtiyaç vardır. Terörizm "siyasal amaçlar için örgütlü, sistemli ve sürekli terör kullanmayı yöntem olarak benimseyen bir strateji anlayışıdır". Terörizm bir kişiyi öldürüp milyonları korkutarak, onların siyasal tercihlerini etkilemektir. Buna dayanarak terörizmin sembolik bir fiil olduğunu söylemek gerekir.[24]

Deniz haydutluğu ile terör faaliyetlerinin her ikisinde de kasıt unsuru vardır. Fakat bu iki kavramı birbirinden ayıran en önemli unsur, amaçları arasındaki farktır. Terörist faaliyetler, siyasi ve ideolojik nedenlerle propaganda ve silahlı eylemleri araç olarak kullanarak devletin otoritesini sarsmak, toplumda şiddet ve korku yaratmak amacıyla yapılırken, deniz haydutluğunda asıl amaç, gemiye, mala veya kişiye zarar vermek değil, yasa dışı maddi kazanç elde etmektir. Hatta terörist faaliyetlerin tam aksine olarak, şiddet kullanılmadan icra edilen haydutluk faaliyetleri de mevcuttur. Bununla birlikte özellikle bazı Batı ülkelerinde deniz haydutluğunu terörist faaliyet olarak kabul etme eğilimleri de bulunmaktadır.

f. Deniz Haydutluğu

''Haydutluk'' dilimizde "haydut olma durumu, şakilik, şekavet'' anlamına gelmektedir.[25] ''Haydut'' kelimesi ise Arapça kökenli bir sözcük olup ''silahlı soygun yapan, yol kesen kimse'' anlamını taşımaktadır.[26] Bu durumda Türkçe sözlüklere göre ''deniz haydutu'', denizde silahlı soygun yapan, yol kesen kimsedir. Resmi ve uluslararası hukuk dilinde deniz haydutları için İngilizcede ''pirate'', Latincede ''pirata'', Yunancada ''peirates'' kullanılmakta, denizde yapılan haydutluğun (sea piracy) belirleyici olması için haydut kelimesi başına deniz kelimesi eklenerek kullanılması da yaygın bir şekilde tercih edilmektedir.

---

24 Başeren, Sertaç, 1994,"Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele",Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Araştırmalar Dergisi, Cilt 1, Sayı 4, s. 8-9.

25 http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a5296b4b10704.66416670, Erişim Tarihi:7.1.2018

26 http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a528e02838ad6.94784461, Erişim Tarihi:7.1.2018

Deniz ticaretinin yoğun, ancak otorite ve denetiminin zayıf olduğu deniz alanlarında çok sık görülen ve haydutlar açısından karlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu, özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın kendilerine ait gemilerle diğer gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı kendi çıkarları doğrultusunda saldırmalarını ifade etmektedir. Korsanlıktan farklı olarak burada haydutlar herhangi bir hukuki dayanağa sahip olmaksızın bu tür şiddet hareketlerinde bulunmaktadır.

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

Deniz haydutluğu, genel olarak, devletle hiçbir bağlantısı olmaksızın, devlet-dışı aktörlerin veya, özel şahısların kendilerine veya örgütlerine ait gemi ve vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ve insanlara karşı, menfaat sağlamak için yaptıkları, şiddet içeren saldırma dahil, hukuk dışı tüm fiillerdir.

1982 BMDHS, uluslararası bir suç olarak kabul edilen deniz haydutluğu fiilini bir kısım şartların oluşumuna bağlı olarak belirtmektedir. Özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen ve açık denizde diğer bir gemi veya uçağa ya da bunlardaki şahıslara veya mallara yöneltilmiş, herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş, her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili ile bir gemi veya uçağı, deniz haydudu gemi veya uçak yapan olayları bilerek böyle bir geminin veya uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili ve ayrıca bu fiillerin işlenmesini teşvik eden veya böyle bir fiili bilerek kolaylaştırmak üzere gerçekleştirilen herhangi bir fiil deniz haydutluğu sayılmaktadır.[27]

2017 yılına kadar deniz haydutları tarafından yapılan saldırıların çoğunlukla dört farklı yöntem kullanılarak yapıldığı görülmektedir. Birinci yöntem, gemideki değerli eşyaların ve gemi cihazlarının çalınması suretiyle yapılmasıdır. İkincisi, saldırılan geminin

[27] http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

kaçırılıp mürettebatının rehin alınarak fidye istenmesi şeklinde olmaktadır. Üçüncü olarak kullanılan yöntem, mürettebatın etkisiz hale getirilerek gemi yükünün başka bir gemiye transfer edilmesidir. Dördüncü yöntem, can güvenliği göz ardı edilerek mürettebatın açık denizde küçük teknelere bindirilmesi ya da acımasızca öldürülmesi suretiyle yapılan gemi kaçırma yöntemidir. Kaçırılan gemi daha sonra farklı bayrakla başka suçlarda kullanılmakta ya da yüksek bir fiyatla satılmaktadır.

g. Kodlaştırma (Kodifikasyon)

Dilimizde ‘‘hukukta düzenleme’’ anlamına gelen Kodlaştırma ya da diğer bir ifadeyle ‘‘kodifikasyon’’[28] genel bir tanım olarak bir hukuk düzeninde yürürlükte bulunan örf ve adet kurallarını (teamül hukukunu) derlemek, toplamak, yazılı hukuk biçimine getirmektir. Bu dar bir anlamda kodlaştırma tanımıdır. Geniş anlamda kodlaştırma ise, yalnız teamül hukukunun derlenmesi ve yazılı hukuk haline getirilmesiyle yetinilmeyip aynı zamanda yürürlükteki hukukun da yeniden gözden geçirilmesi ve boşluklarının doldurulmasını da içermektedir.[29]

Öğretide yer alan diğer bir tanımda ise;

‘‘*yapılageliş kurallarının varlığının kanıtlanması ve içeriklerinin kesin bir biçimde saptanmasında karşılaşılan zorluklar nedeniyle bu kuralların bir sistematik içinde andlaşma hükmü biçimine dönüştürülmesi çalışmalarına kodifikasyon adı verilmektedir. Ancak, kodifikasyon sözcüğünden dar anlamda varolan yapılageliş kurallarının andlaşma hükmüne dönüştürülmesi anlaşılmakla birlikte, geniş anlamında, varolan yapılageliş kurallarının açıklanması yanında bunları geliştiren, tamamlayan ve hatta değiştiren bir hukuk yaratma yöntemi anlaşılmaktadır. Böylece, bugün kodifikasyon sözcüğü ile genellikle varolan (lex lata) yapılageliş kurallarını açıklayıcı kurallar yanında uluslararası hukukun giderek geliştirilmesini (lex ferenda) de içeren kurallar koyma yöntemi anlaşılmaktadır. Öte yandan, uluslararası hukuk uzmanlarınca*

[28] http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a529ce5596df0.25547687, Erişim Tarihi:7.1.2018

[29] Edip F. Çelik, ‘‘Milletlerarası Hukuk’’, Cilt II/1, Fakülteler Matbaası,4ncü Bası,1980,s.306.

bireysel olarak ya da uluslararası bilimsel derneklerce gerçekleştirilen uluslararası hukuku sistematik bir düzen içinde maddeler biçiminde sunmanın da kodifikasyon olarak adlandırıldığı'' görülmektedir. [30]

Kısaca Kodlaştırma teamül kurallarının bir araya getirilip eksiklerinin giderilmesi ve günün koşullarına uygun bir şekilde yeniden düzenlenmesidir.

Belirli konularda devletlerin, kurumların, üniversitelerin, ya da uluslararası örgütlerin seçilmiş ya da atanmış üye ve temsilcilerinden oluşan komisyonlar tarafından bu kodlaştırma çalışmaları yapılmakta, hukuk ve özellikle uluslararası hukuk için büyük katkılar sağlanmaktadır.

Kodlaştırma girişimleri, gelişmiş hukuk düzenlerinde genellikle yasama organları tarafından yapılmakta ve bağlayıcı olmaktadır. Ancak, uluslararası hukukta gelişimini henüz tamamlamamış yasama tekniği ile başarılı bir kodlaştırmayı gerçekleştirmek son derece zor bulunmaktadır. Çünkü uluslararası bir yasama organının yokluğu karşısında, kodlaştırmanın, çok taraflı ve katılmaya açık andlaşmalar yoluyla yapılması zorunluluğu vardır. Hiç bir devleti, kendi istek ve istemi dışında bir andlaşmaya taraf yapmak olanağı bulunmadığından kodlaştırma konusunda yapılacak bir andlaşma, bu andlaşmaya ancak kendi istek ve istemiyle katılan devletler arasında bağlayıcı bir güç kazanabilecektir.[31]

Kodlaştırma çalışmalarını yararlı görenlerin yanında sakıncalı görenler de vardır. Bu yarar ve sakıncaların bir kısmı aşağıdadır.

(i) Kodlaştırma, hukuk kurallarına açıklık ve belirginlik kazandırır. Uluslararası Hukuk kurallarının kodlaştırılması halinde devletler aralarındaki uyuşmazlıkların çözümü için devletler arası yargıya kolaylıkla başvururlar;

---

30 Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk, s.112 (Ankara, 2010), Turhan Kitabevi, Gözden Geçirilmiş 9. Bası; B.M. Uluslararası Hukuk Komisyonu Statüsü md.5;Ch. De Visscher, Theorie et realites en droit international public,Paris,1970, 4 ed., s.175;J. Salmon (dir.), Dictionnaire de drit international public, Bruxelles, 2001, s.190-191;Th.Eusthathiades, Les conventions de codification non ratifiees, Conference Commerative G. Amado, Nations Unies, 11 julliet 1973, s.2;J.C.Bluntschli, Das moderne Völkerrecht der zivillisierten Staaten als Rechtsbuch dargesteilt, Zürich, 1868; Institut de Droit International, International Law Association.

31 Edip F. Çelik, ''Milletlerarası Hukuk'', Cilt II/1, Fakülteler Matbaası,4ncü Bası,1980,s.305.

(ii) Kodlaştırma ile dağınık uluslararası hukuk kurallarının kolaylıkla bulunabilmesi ve bunlar hakkında fikir edinebilmek daha kolaylaşır;

(iii) Kodlaştırmanın yararlı yönleri yanında hukukun kendiliğinden olan gelişmesini durduracağından korkulur;

(iv) Mevcut teamül hukukunun devletlere yüklediği ödevlerden kurtulmak için kodlaştırmanın vasıta olarak kullanılabileceği ileri sürülür;

(v) Gene ayrıca, bütün olasılıkları öngörecek yazılı bir metin hazırlanmasının ve bunu gerçekleştirmenin güç olduğu söylenir.[32]

Burada yalnızca kodlaştırma tanımına yer verilmiştir. Uluslararası hukukta kodlaştırma girişimleri takip eden bölümde incelenecektir.

2. İLKÇAĞ DENİZ HAYDUTLUĞU

Deniz haydutluğu, genel bir ifadeyle denizlerin insanlar tarafından ticari ve ulaşım amaçlı kullanılmaya başlanmasından beri karşılaşılan bir olaydır. Deniz Haydutluğu faaliyetlerinin tarihte ilk olarak İskandinav ülkeleri (Vikingler) ile Karayiplere ve Güneydoğu Asya'ya kadar değişen bir coğrafyada yaşandığı (medyatik, magazinsel, turistik ve ekonomik vb) çeşitli nedenlerle iddia edilmesine rağmen Akdeniz ve Ege'ye yönelik elde edilen yazı, tarihi bilgi ve belgelerin[33] çoğunlukta olması bizi bu bilgilerin daha bilimsel ve doğru olabileceğine inandırmıştır. Deniz haydutluğuna ilişkin tarih incelendiğinde; antik çağda Ege denizinde Limni Adasından ticaret gemilerine saldıran Trakyalılar (Thracians), tarihin ilk deniz haydutları olarak görünmektedir.[34] Ege, Akdeniz ve özellikle Doğu Akdeniz'de deniz ticareti M.Ö. 20'nci yüzyıla kadar uzanmaktadır.

---

32 Ömer İlhan Akipek, ''Devletler Hukuku'',Ankara,1963,s.78-79.

33 Asur, Kalde, Girit, Knidos yazıtları, Homeros destanları, şiir ve hikayeler, Herodotos tarihi, Thucydides eserleri. Bkz. Öktem, A.Emre, s.18-19.

34 Karl Sorenson, ''State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy'', Swedish Defence Research Agency, Stocholm, 2008, s.26.

M.Ö. 14'üncü yüzyılda Küçük Asya (Anadolu) kıyılarından Sea Raiders'ın Ege ve Akdenizde gemilere saldırdığı Lukka tarafından ileri sürülmektedir. Bu deniz haydutları güney batı Anadolu'da yaşamış olan ve Mısır kayıtlarına göre Kıbrıs'a da saldıran Likyalı deniz haydutlarıdır. M.Ö. 13'üncü yüzyılda Likyalılar ve Likyalı deniz haydutları Hititler ile ittifak kurarak Mısırlılara tehdit oluşturmuş ve zor anlar yaşatmışlardır.[35]

Herodot'un M.Ö. 440 tarihinde yazdığı tarih kitabına göre ''Deniz Haydutluğu'' ile ilgili olarak karşılaşılan en eski belgeler, M.Ö. 13'üncü yüzyıla kadar uzanmaktadır. "Sea Peoples'' (Deniz İnsanları) adlı deniz haydutları Ege ve Akdeniz'de tehdit oluşturmuşlardır. M.Ö. 1200 yılında Anadolu'da hüküm süren Hitit Krallığı Sea Peoples tarafından yıkılmış ve baskılara dayanamayan Hitit halkı Kuzey Suriye'ye yerleşmiştir. Bu dönemdeki önemli deniz haydutları Yunanlılar, Romalılar, İliryalılar ve Etrüsklerdir. Herodot'un belirttiği bu dönemdeki deniz haydutları arasında Likyalıları da sayarak bir eksikliği gidermekte yarar var.

Yunanlılar, Romalılar, Kartacalılar, İliryalılar, Kilikyalılar ve Etrüskler Akdeniz'de deniz haydutluğu faaliyetlerini aralıklarla sürdürmüşlerdir.

Firavun III'üncü Ramses dönemi olan M.Ö. 1190 yılında Mısırlılar Likyalı deniz haydutlarına karşı bir zafer kazanmışlardır. Miken Uygarlığı'nın ve Hitit İmparotorluğu'nun M.Ö. 12'inci yüzyılda yıkılması sonucu oluşan boşlukta deniz insanları olarak adlandırılan denizciler Mısır İmparatorluğu'nu işgal etmişlerdir. Mısır kaynakları Ege ve Adriyatik'ten gelen bu istilacı deniz haydutlarının göçebe kavimler olduklarını ileri sürmektedir.[36]

M.Ö. 509'da Romalılar ile Kartacalılar arasında yapılan andlaşmada, Kartacalılar Pelorum (Peloros veya Pelorus) kuzeyine geçmeyeceklerini diğer bir deyişle Sicilya adası kuzeyinde deniz haydutluğu yapmamayı kabul etmişlerdir. Bu metin deniz haydutluğunun tanımlandığı ilk belge olarak nitelendirilmektedir. Romalı devlet adamı

---

35 Batır, Kerem ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.12.

36 Batır, Kerem ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.13-14.

Çiçero, deniz haydutluğunun tarihte bilinen ilk tanımını yapmış ve deniz haydutlarını insanlığın düşmanları (hostis humanis generis) olarak belirtmiştir. Çiçero, ayrıca küresel toplum üyelerinin aralarındaki sözlere bağlılıklarını sağlayan hukuka haydutlar tabi olmayacakları için haydutlara verilen sözlerin de hiçbir hukuki bağlayıcılığı olmayacağını ileri sürmüştür.[37]

Deniz haydutları, Yunanistan ile Doğu Akdeniz arasındaki deniz ticaret rotasının ortasında stratejik bir konumda bulunan Girit adasına sığınarak burayı üslendiler. M.Ö. 5'inci yüzyılda Atinalılar geliştirdikleri deniz gücü ile Giritli deniz haydutlarının dirençlerini kırdılar ve M.Ö. 2'nci yüzyılda Rodoslular deniz haydutlarının Girit'teki üslerini ortadan kaldırdılar. Ele geçirdikleri ganimetleri Girit ve Kıbrıs'ta satan deniz haydutlarının saldırılarına karşı Doğu Akdeniz'de güvenliği sağlamak üzere önce Mısır donanması, 2'nci yüzyıldan itibaren Rodos donanması keşif karakol ve deniz haydutluğu ile mücadele görevi icra etmişlerdir. Ege denizinden sürülen deniz haydutları uygun kıyı coğrafyası nedeniyle Kilikya'yı (Alanya, Tarsus bölgesi) üslendiler, nüfuz alanlarını Girit, Filistin ve Mısır'a kadar genişlettiler.[38]

M.Ö. 3 ve 2'inci yüzyıllarda Akdeniz'deki deniz haydutluğu faaliyetleri M.Ö. 1'inci yüzyıla kadar kesintisiz devam etmiştir. M.Ö. 300'lerde Ege denizindeki adalar Yunan deniz haydutları tarafından çok iyi kullanılmış, sığ sularda küçük ve süratli teknelerle kaçırdıkları insanları köle olarak satmış, gemilerinde forsa olarak kullanmış, zenginler için fidye almışlardır. M.S. 46-120 yılları arasında yaşayan Yunan biografist Plutarch ''Paralel Hayatlar'' eserinde Kilikyalı deniz haydutlarının faaliyetlerinden söz etmektedir. Plutarch, Yunan ve Romalı ünlü kişilerin biyografisinden oluşan bu eserinde M.Ö. 75 yılında 25 yaşındaki Romalı devlet adamı Julius Caesar'ın Kilikyalı deniz haydutları tarafından kaçırıldığını, Oniki Adalardaki Farmakos Adası'nda otuz sekiz gün

---

37 A.T. Whatley, ''Historical Sketch of the Law of Piracy'', Law magazine and review: a quarterly review of jurisprudence, 3. Cilt, s.537-538 https://books.google.com.tr/books?id=xBdMAQAAIAAJ&pg=PA618&dq=A.T.Whatley+historical+sketch+of+the+law+of+piracy&hl=tr&sa=X&ved=0ahUKEwjhjcW4_L7YAhVkD8AKHVb6AHsQ6AEIMTAB#v=onepage&q=BC%20509&f=false, Erişim Tarihi:7.1.2018;

Kerem Batır, ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.2.

38 Kerem Batır, ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.12-14.

esir tutulduğunu, daha sonra fidye karşılığı serbest bırakıldığını belirtmektedir.[39] Daha sonra Caesar Miletus'ta oluşturduğu donanma ile haydutları yakalayıp Pergamon (Bergama)'da hapsettirmiş ve çarmıha gerdirerek haydutları öldürtmüştür.[40] M.Ö. 66-67 yıllarında Akdeniz'de deniz haydutları ile mücadele için Senato tarafından görevlendirilen savaşçı Pompeius Magnus 120.000 asker ve 270 gemi ile Batı Akdeniz'i, Doğu Akdeniz'de Kilikya'yı haydutlardan temizleyerek üç ay içinde deniz haydutluğu olaylarına son vermiştir.[41] Roma'nın ve Çiçero'nun haydutlarla mücadele konusundaki kararlı tutumuna rağmen daha sonra deniz haydutluğu faaliyetleri tekrar canlanmaya başlamıştır.

Roma imparatorluğu'nun zayıflaması ve 395 yılında ikiye ayrılması, başka bir güçlü devlet ile donanma bulunmayışı Akdeniz'de deniz haydutluğu faaliyetlerinin tekrar artışında önemli rol oynamıştır.

M.S. 130 yılında deniz haydutlarını da kapsayan bir metin Pomponius tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: *''Bize savaş ilan eden veya bizim savaş ilan ettiklerimiz dişmanlardır, diğerleri hırsızlar ve eşkıyalardır.''*[42] M.S. 223 yılında deniz haydutlarını da içeren benzer ve daha ayrıntılı bir metin de Ulpian tarafından yazılmıştır: *''Düşman, Roma halkı tarafından açıkça kendilerine savaş ilan edilen veya savaş ilan eden kişilerdir. Bunların dışındakiler hırsızlar ve eşkıyalardır. Eşkıyalar tarafından yakalanan kimseler onların köleleri olmazlar. Düşmanlar tarafından yakalananlar ise onların köleleri olurlar.''*[43] Paulus'un M.S. 230'da deniz haydutları (pirata) için dile getirdiği düşünce, M.S. 534 tarihli Justinianus Kanunları'nda; *''Deniz haydutları veya hırsızlar (soyguncular) tarafından yakalanan kişiler hukuken özgür kalacaklardır''*[44] şeklinde yer almıştır.

---

39 Plutarch, The Parallel Lives, çev. Bernadotte Perrin, Cilt 7, Loeb Classical Library Edition, 1919, (Erişim 9.1.2018) http://penelope.uchicago.edu/thaver/e/ronian/texts/plutarch/lives/caesar.hrml, 23 Ekim 2009, s.445.

40 http://www.livius.org/sources/content/plutarch/plutarchs-caesar/caesar-and-the-pirates/, Erişim Tarihi: 9.1.2018.

A.Emre Öktem, s.20; de Souza, Philip, ''Piracy in the Graeco-Roman World'', Cambridge University Press,1999, s.140-141.

41 Henry Arderne Ormerod, Piracy in the Ancient World: An Essay on Mediterranean History, http://lrfzone.info/piracy4608321.pdf, Erişim Tarihi:9.1.2018

42 Alfred P. Rubin, ''The Law of Piracy'', Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 1988 (E-Kitap), s.11.

43 Alfred P. Rubin, a.g.e.11.

44 Alfred P. Rubin, a.g.e. s.11.

Güneydoğu Asya'da da deniz haydutluğu eylemleri çok eskilere dayanmaktadır. Kayıtlara geçmiş en eski deniz haydutluğu eylemleri 6'ıncı yüzyılda Güney Çin Denizi'nde meydana gelmiştir. Kıyılar küçük savaş Lordlarının hakimiyeti altındadır, deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı merkezi bir güç yoktur.[45]

3. 7 – 15'İNCİ YÜZYILLAR ARASINDA DENİZ HAYDUTLUĞU

Batı Avrupa'da 9, 10 ve 11'inci yüzyıllar boyunca haydutluk faaliyetlerini sürdürmüş olan Vikinglerin eylemleri, denizi yalnızca ulaşım olarak kullanmaları, karada yağma ve soygun yapmaları nedeniyle uluslararası hukuktaki deniz haydutluğu tanımına uymamaktadır.[46]

13'üncü yüzyılda Almanya'da Hansa Birliği Baltık Denizinde ''Likedeelers'' denilen deniz haydutları ile mücadele etmiş, Prusya'nın da askeri desteğiyle 1400 yılında Baltık denizi haydutlardan temizlenmiş, haydutlar İngiltere'nin güneydoğu sahilleri ile Manş Denizi'ndeki adalara sığınmışlardır.[47]

330'da İstanbul'u başkent ilan eden Bizans İmparatorluğu Akdeniz'de deniz ticaretinin güvenliğini 11'inci yüzyıla kadar sağladı. Türklerin 1071 Malazgirt zaferinden sonra Akdeniz ve Ege Denizine ulaşması, Norman'ların Sicilya'yı işgali, Venediklilerin Adriyatik adalarını işgali, 1204 tarihinde Haçlıların İstanbul'u ve Bizans donanmasını yakıp yıkması sonucu deniz haydutları Doğu Akdeniz deniz ticaret yollarında gemilere saldırılara başladılar. 13'üncü yüzyılda Girit ve bazı küçük Ege adalarında üslenen deniz haydutları, ''Anaia'' (Kuşadası), güney Yunanistan'da Monemvasia ve Adriyatik'te Dalmaçya adalarını da barınma merkezleri olarak kullandılar.

1179 yılında 3'üncü Latran Meclisi deniz haydutluğunu aforozla cezalandırılacak bir suç olarak kabul etmiştir. Fakat aforoz yalnızca Hristiyanlar tarafından Hristiyan gemilere karşı haydutluk eylemlerinde gerçekleşecektir. Müslüman gemilerine yapılan

45 Kerem Batır, a.g.e. s.37.

46 Kerem Batır, a.g.e. s.15-16.

47 Kerem Batır, a.g.e. s.17-18.

saldırılar kapsam dışı bırakılmıştır. 14'üncü yüzyıldan itibaren bazı İtalyan devletleri de çıkardıkları düzenlemelerle deniz haydutluğunu yasaklamıştır. Fakat yine Müslümanlara karşı yapılan haydutluk faaliyetleri yasak kapsamı dışında bırakılmıştır. 14'üncü yüzyıl başlarında Rodos şövalyeleri denizde nüfuz sahibi oldular ve Rodos deniz haydutluğunun kalesi haline geldi. Türklerin 1458'de fethine kadar Dük Manfred idaresindeki Atina şehri de Katalan deniz haydutlarının merkezi oldu. Bu yüzyılın sonlarında Doğu Akdeniz'de deniz haydutluğu sona ermiş ve faaliyetleri Batı Akdeniz'e kaymaya başlamıştır.[48]

Tarihte ve özellikle de Ortaçağın sonlarına kadar savaş, uluslararası ilişkilerde çok sık başvurulan bir yöntem niteliğindeydi. 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, fakat bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer hırsız ya da soyguncu şeklinde nitelendirilmemekteydi.[49] Bu anlayışın bir parçası olarak denizcilikle uğraşan milletler, korsanlarla işbirliği yaparak korsanlığı savaş zamanında düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak kullanma yoluna gitmişlerdir. Günümüzdeki anlamıyla deniz korsanlığının Orta Çağ'ın sonlarına doğru ortaya çıktığını söyleyebiliriz. 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 de üstelik 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 yetkilendirme yoluna gitmişlerdir. 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. Dolayısıyla müsaade belgeli özel şahıslar tarafından donatılan ve devletler arası savaşın bir parçası haline gelen söz konusu gemiler, belirli bir birliğe ve otoriteye

48 Kerem Batır, a.g.e. s.20.

49 Monica Pathak, ''Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today", Windsor Review Legal and Social., Sayı 65, 2005, s.67.

bağlı olarak yaygın bir şekilde düşmana yönelik savaş faaliyetlerine katılmışlardır.[50] 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 sayılmışlardır. İlk kez 1243'de İngiltere Kralı III. Henry tarafından verilen bu belgelerde korsanlar tarafından uyulması gereken kurallara tarihte ilk kez yer verildiği görülmektedir.[51]

Korsanlık Müsaade Belgesi 1295'de İngiltere Kralı tarafından Bernard Dongresilli'ye de verilmiştir. İngiltere Kralı 3'üncü Edward Yüzyıl Savaşları'nda (1337-1453) denizcilerin Normandiya sahillerine saldırılar düzenleyip yağmalamalarını teşvik etmiştir. Kral 5'inci Henry Hollanda'nın Leiden şehrinin ve mallarının yağmalanmaları için müsaade belgeleri düzenlemiştir. Eğer korsanlar müsaade belgelerindeki sınırların dışına çıkarlarsa deniz haydutu sayılıyor ve kraliyet İngiltere'de yargılanmalarını sağlıyordu. Kral 7'inci Henry (1457-1509) deniz haydutluğu ile mücadelede bu korsanlardan yararlanmıştır. Bu müsaade belgeleri ile dost devlet donanmalarının korsanlara saldırıları önlenmiş, bir savaş durumunda ise savaş esiri sayılmaları sağlanmıştır.[52]

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.[53]

---

50 Douglas R. Burgess, "Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law", U. Miami Int'l & Comp. L. Rev., Sayı 13, 2006,s.307.

51 Douglas R. Burgess, a.g.e. s.308; Michael Bahar, "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.

52 Kerem Batır, a.g.e. s.20-21.

53 A.Hamdi Topal, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", AÜHFD, 59 (1), 2010,s.103.

Bu yüzyıllarda Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğu faaliyetleri artan bir şekilde yaşanmaktaydı. Çin'de 13-14'üncü yüzyılda Ming hanedanlığı zamanında İmparatorluk savaş lordları işgal ve idamla tehdit ederek deniz haydutluğundan vazgeçirmeye çalışmışlardır. Deniz ticareti Çin için altın çağını yaşarken deniz haydutluğu da tırmanmıştır. Çin hükümeti yerel yöneticilere deniz haydutluğuna müsaade edilmemesi ve mücadele için ödeme yapmışlar ve bu yöntem beş yüzyıl kadar daha devam etmiştir.[54]

4. 16 – 19'UNCU YÜZYILLAR ARASINDA DENİZ HAYDUTLUĞU

Denizcilik ve gemi teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak 16'ncı yüzyılda deniz haydutluğu suçu da yerel olmaktan çıkıp küresel bir boyut kazanmıştır. Bu yüzyılda dünya çevresini ilk dolaşan İngiliz gemisi Francis Drake bir deniz haydutluğu gemisiydi.[55] 1492'de Amerika'nın keşfi İspanyol ve Portekiz rekabetini daha da artırdı. Okyanusların sahibi bu deniz ticaret imparatorluklarının dünyadaki hegemonyası sürerken 15'inci yüzyıl sonları ile 16'ncı yüzyıl başlarında deniz haydutluğu da yeni bir anlayışla gelişmeye başladı. Yeni kıtanın keşfi ile altın, gümüş, şeker'in de deniz ticaretine başlanması deniz haydutluğunun iştahını kabartmıştır. İspanyollar için en riskli bölge Cristopher Colombus'un açtığı trans-okyanus (Trans-Atlantik) yolu ya da diğer bir deyişle Atlantik Üçgeni de denilen bu bölge İber Yarımadası, Fas sahilleri, Azor Adaları, Kanarya Adaları ve Maderia Adaları arasında kalan bölgedir. İspanyollar ve Portekizliler çoğunlukla Kuzey Afrika, İngiltere, İrlanda kökenli bu denizcilere ''corsarios'' dediler. İber Yarımadasında 711'de başlayan Emevi Müslümanların varlığı 800'den itibaren azalmaya başlamıştır. 1492'de Granada'nın da ele geçirilmesiyle tüm yarımada Hristiyan hakimiyetine geçmiş, Müslüman ve Yahudi halk mülteci olarak Akdeniz havzasına ve diğer Avrupa ülkelerine dağılmıştır. İspanya'nın Katolik monarşileri Kuzey Afrika'ya haçlı savaşlarına başlamış, Kral Ferdinand 1497-1510 yılları arasında Trablus ve Cezayir'i de içeren tüm Mağrip ve Berberi sahillerini ele geçirmiştir. İspanyollara karşı Osmanlıların himayesindeki Cezayirli Berberiler topraklarını geri aldılar. Cezayir Berberileri Oruç Reis'in idaresinde büyük başarılar kazandılar. Oruç Reis'in kardeşi Barbaros Hayreddin Paşa döneminde zirveye

54 Kerem Batır, a.g.e. s.37.

55 Nyman, Elizabeth ''Modern Piracy and International Law: Definitional Issues with the Law of the Sea'', Geography Compass, Blackwell Publishing Ltd.,2011, s.864.

çıkan bu faaliyetler, batı dünyasında ‘‘Berberi Deniz Haydutları’’ ya da ‘‘Barbarossa Kardeşler Efsanesi’’ olarak tarihe geçti.[56]

Okyanusların iki paydaşı İspanya ve Portekiz'e karşı durumu lehlerine değiştirmek için Hollanda ve İngiltere deniz haydutlarına ayrıcalık tanımak ve yargı bağışıklığı sağlamak üzere bir çok yola başvurmuşlardır. 16'ncı ve 17'inci yüzyıllarda Avrupalı devletler bu deniz haydutlarını kiralamakla, onlara izin vermekle diğer devletlere karşı düşmanca eylemlerde kullanmışlardır. 1543 yılında Kral, İskoçlar ve Fransızlara karşı bulunabilen tüm gemilere korsanlık müsaade belgesi vererek savaşlarda kullanmıştır. Büyük donanmaların oluşturulmasından önce korsanlık özel mülkiyetteki gemilerin savaş sonrası kazanılacak ganimetten pay alınması karşılığında kiralanması şeklinde devam etmiştir. 17'inci ve 18'inci yüzyıllar deniz haydutluğunun altın çağı olmuş, Akdeniz, Trans-Atlantik deniz ticaret yollarında deniz haydutluğu olayları yoğun bir şekilde yaşanmıştır. Bu dönemde karşılaşılan haydutluk olaylarının korsanlık mı yoksa deniz haydutluğu faaliyetleri mi oldukları çok tartışmalıdır. Saldırıya uğrayanlar genellikle saldırganları deniz haydutu olarak tanımlarken, saldırıları gerçekleştirenler kendi ülkelerinde kahraman sayılmaktaydı. İspanyollara karşı İngilizlerin ve Hollandalıların bu milli kahramanları daha sonra kendi hükümetlerince deniz haydutluğu suçundan idam edilmekteydiler.[57]

16-17'inci yüzyıllarda Amerika kıtası kıyılarında görülen deniz haydutluğu faaliyetleri çoğunlukla Karayiplerde İspanyol gemiciliğine karşı Fransız (1500-1599), İngiliz (1558-1598, Kraliçe 1'inci Elizabeth dönemi) ve Hollandalı (1570-1648) deniz haydutları tarafından gerçekleştirilmişlerdir. Bu kıtadaki en ünlü haydutlar Karayiplerde Tortuga Adası'nı üslenen ve kendilerine ‘‘Bucaneer’’[58] denilen önceleri Fransız asıllı, sonra İngilizlerden oluşan Karayipli korsanlardı. Bunlar başlangıçta İspanyol gemilerini, daha sonra tüm devletlerin gemilerini yağmalamışlardır. 1701-1714 savaşında İspanyollara karşı savaşmışlardır. Hollandalı deniz haydutlarının İspanyol ve Portekiz hedeflerine yaptıkları saldırılar Seksen Yıl Savaşları'nın (1568-1648) bir uzantısıydı. Hollandalı deniz

[56] Kerem Batır, a.g.e. s.21-24.

[57] Kerem Batır, a.g.e. s.24-25..

[58] Bucaneer, Amerikan tarihinde vahşi hayvanların etlerini tütsülemek suretiyle satan avcılara verilen bir isimdir. Bkz. Kerem Batır, a.g.e. s.24, Dip not 35.

haydutları, Elizabeth dönemi deniz haydutları kadar İspanyollara zarar vermemiş, ancak Brezilya'nın kontrolü İspanya'dan Portekiz'e geçmiştir. Ünlü Hollandalı deniz haydutu Piet Heyn 1628'de Küba'da İspanyolların elinden tarihi bir hazineyi almıştır.[59]

İngiltere'nin güneybatı sahillerinde oturan bazı aileler deniz ticareti ile ilgilenirlerken Fransız deniz haydutları ile işbirliği içinde ticaret yapmaktaydılar. Bu aileler 1'inci Elizabeth döneminde İngiltere'nin ilk deniz haydutları olmuşlardır. Köle ticareti ile başlayıp deniz haydutluğu ile devam eden faaliyetler Kraliçe'nin 1585'de verdiği müsaade belgesi ile korsanlık faaliyetlerine dönüşmüştür. Yenilmez İspanyol Armadası'nın 1588'de batırılması korsanların etkin bir biçimde kullanılması sayesinde olmuştur. John Hawkins, Francis Drake, John Oxenham ve Thomas Cavendish Elizabeth döneminin önde gelen deniz haydutları arasında yer almaktadır. Fransa Kralı 4'üncü Henry 1598 yılında İspanya ile barış yaparak Hollanda ve İngiltere'yi savaşta yalnız bıraktı. 1'inci Elizabeth'in 1603'de ölümü ile tahta geçen 1'inci James 1604 yılında İspanyollarla barış yaptı. Bu Londra barış anlaşması ile deniz korsanlarına verilen tüm müsaade belgeleri iptal edildi. Yalnız kalan Hollandalılar 1599'da deniz haydutlarından oluşan bir donanma ile Kanarya Adaları'na ve Şili sahillerindeki İspanyol gemilerine saldırmışlar, en önemli saldırıyı ise Portekiz kolonisi olan Brezilya'ya 1624'de yapmışlardır.[60]

1661'de İspanya Kralı 4'üncü Philip Portekiz'i işgal emri verdiğinde, İngilizler Portekizlilerin yanında yer almış, Amerika kıyılarındaki İspanyol kolonileri de İngiliz korsanlarının hedefi haline gelmiştir. Haydutlar öncelikle Katolik kiliselerini yakmışlar, din adamlarını vahşice katletmişlerdir. 19 Ocak 1671 tarihinde bir İspanyol kolonisi olan Panama şehrinin ünlü İngiliz deniz haydutu Henry Morgan tarafından yağmalanması en büyük deniz haydutluğu olaylarından biri olarak tarihe geçmiştir. Morgan daha sonra İngiliz kolonisi Jamaica'nın vali yardımcısı olmuştur.[61] İngiltere ile İspanya arasındaki Spanish Succession Savaşı (1702-1713) sonunda barış andlaşması imzalanmasının ardından binlerce deniz korsanı iş bırakmayı ret etmiş ve deniz haydutluğu eylemlerine devam etmişlerdir. 1715'de Nassau kıyılarında tahminen iki bin civarında deniz haydutunun faaliyet gösterdiği sanılmaktadır. 1715-1725 yılları arası deniz haydutluğunun

59 Kerem Batır, a.g.e. s.24-25.

60 Kerem Batır, a.g.e., s.26-27.

61 Elizabeth Nyman, a.g.e., s.864.

altın zirvesi kabul edilmektedir. 1717'de Pensilvanya koloni yönetimi sekreteri James Logan Kuzey Amerika sahillerindeki yaklaşık 1500 haydut gemisi nedeniyle güvenli seyahat edilemeyeceğini bildirmekteydi. 1718'de Karasakal Edward Thatch yakalanıp öldürüldü, diğer bir ünlü haydut Kaptan Bartholomow Roberts yaklaşık 400 gemi yağmaladıktan sonra yakalanıp idam edildi. Karayiplerdeki İspanyol kolonilerinin ve ticaret gemilerinin yağmalanması 1750'lere kadar devam etmiş, Jamaika'daki Port Royal liman kenti tüm korsanların uğrak yeri ve pazarı haline gelmişti. 17'inci yüzyıl boyunca Tortuga Adası baskınların başlangıç noktası olmuş, sonraları Florida, New York, Philadelphia ve Charleston haydutlar tarafından ticaret ve barınak amacıyla kullanılmıştır. Karayiplerdeki deniz haydutluğu olayları 1816'da İngiliz ve ABD savaş gemilerinin mücadelesi ile sona erdirilmiştir.[62]

Akdeniz'de ise Barbaros Kardeşlerin dönemi yaşanıyordu. Cezayir, Kanuni Sultan Süleyman zamanında Barbaros Hayrettin Paşa tarafından 1524'de İspanyollardan alınmış ve Osmanlı İmparatorluğuna katılmıştı. Trablusgarp (Libya)'nın fethinden sonra bu ülkelere ''Garp Ocakları'' denilmiş ve bir Beylerbeyi tarafından yönetilmeye başlanmıştı. Osmanlı Devleti'nin burada bıraktığı bir kısım yeniçeri askeri ''Yerli Kulu'' ismini almış, zamanla bu yerlerde nüfuz sahibi olmuşlardı. İlk Cezayir Beylerbeyi Hayreddin Paşa'nın ölümünden sonra Yerli Kulu arasından bir kişi Beylerbeyi olarak atanmaya başlandı. ''Dayı'' denilen bu kişilerin zamanla Osmanlı Devleti ile bağı gevşerken güçlendiler ve deniz ticaret yollarını kontrol altına aldılar.[63] Haraç vermeyen devletlerin gemilerine el konulmakta esir alınan mürettebat para karşılığı iade edilmekteydi. 17'inci yüzyılda Cezayir'in elinde tuttuğu esir sayısı elli bin kişiye ulaşmıştı. Osmanlı Devleti Cezayir Dayılarının hareketlerinden sorumlu olmamak için onları savaş ilanı ve barış yapma konusunda serbest bırakmıştır.[64]

Akdeniz'de mücadele 16'ıncı yüzyıl sonlarına kadar bir Hristiyan - Müslüman çatışması şeklinde sürmüştür. Cezayir, Fas, Tunus ve Trablusgarp'ta üslenen korsanlar yerel yöneticiye ganimetlerin %10-20'sini vererek barınıyorlardı. Osmanlı Devleti emir ya da izin vermediği için bu faaliyetlerin korsanlık mı, deniz haydutluğu mu olduğu konusu

62 Kerem Batır, a.g.e., s.28-30.

63 İdris Bostan, ''Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği'', s.261.

64 Fahir Armaoğlu,, ''Siyasi Tarih Dersleri'', s.144-145.

tartışmalıdır. 1535 yılında Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya tanıdığı kapitülasyonlarda, barış zamanındaki korsanlık olayları deniz haydutluğu olarak kabul edilmiş ve deniz haydutlarına karşı daha sıkı önlemler alınmasına karar verilmiştir. Fakat karşı dinden olanlara yapılan deniz haydutluğu meşru görülerek ganimetlerin serbest ticaretine devam edilmiştir.[65]

17'inci yüzyılda devletlerle yapılan ikili anlaşmalarda (ahidnameler)[66] korsanlık ile ilgili maddelere yer verildi. Bu konudaki ilk anlaşma 1569'da Fransa'ya verilen ahidnamedir. Bu ahidnamede korsanlıkla ele geçirilen Fransız esirlerin serbest bırakılması maddesi yer aldı. Bu maddeler 1612'de Hollanda, Girit kuşatmasından sonra 1670'de Venedik, 1675'de İngiltere ile yapılan anlaşmalara da dahil edildi. Bu dönemde Atlantik'ten kaçan deniz haydutu John Ward 1602 yılında Tunus Beylerbeyi Osman Dayı'ya sığınmış, Müslüman olup Yusuf Reis adını alarak Akdeniz ve Atlantik'te faaliyetlerine devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletlerle yaptığı ahidnameler deniz haydutluğunun barış zamanı yasaklanmasına önemli katkıları olmuştur. Akdeniz'deki deniz haydutluğuna ilk savaş açan devlet ABD'dir. Ekim 1783'te Betsy isimli gemi açık denizde 11 mürettebatı ile ele geçirilerek Fas'a getirilmesinin ardından Amerikan Kongresi gemi ve mürettebat için 80.000 ABD Doları'nın Fas'a verilmesini onaylar ve iki hafta sonra fidye ödenince gemi serbest bırakılmıştır. 5 Eylül 1795 tarihinde ABD, Cezayir Beylerbeyi ile anlaşma yapmış, Akdeniz ve Atlantik'te hiçbir ABD bayraklı tekneye dokunulmaması karşılığında 642.000 Dolar ve 12.000 Osmanlı altını (yaklaşık 21.000 Dolar) ödemeyi kabul etmiştir. Bu anlaşma ABD tarihinde yabancı dille imzalanmış ilk anlaşma olmuştur.[67] 4 Kasım 1796'da Trablusgarp Beylerbeyi ile, 28 Ağustos 1797'de Tunus Beylerbeyi ile benzer anlaşmalar yapılmıştır. 1800 yılında ABD Başkanı olan Thomas Jefferson'ın gönderdiği filo altı ay kadar Akdeniz'de görev yapmış, Trablusgarp Beylerbeyi'nin dostluk ve barış anlaşmasını imzalamasını sağlamış, birkaç korsan gemisi ile savaşmıştır. 1804 Barbary Savaşında Cezayir Limanları ABD donanması tarafından bombalanmıştır. Bu savaş ABD'nin ülke dışında giriştiği ilk savaş olarak tarihe geçmiştir.[68] Bu tarihten sonra deniz haydutluğu faaliyetleri tekrar devam etmiş, 26 Mayıs

65 Kerem Batır, , a.g.e., s.31.

66 Bkz. İdris Bostan, ''Osmanlı Akdenizi'',1nci basım, Küre Yayınları, İstanbul, 2017, s.21-23.

67 Kerem Batır, a.g.e., s.34, Dip not 49.

68 Kerem Batır, a.g.e., s.35, Dip not 53.

1820'de Fransa'nın 37.000 kişilik ordusu ile Cezayir'i işgalinden sonra deniz haydutluğu faaliyetleri Akdeniz'de sona ermiştir. Braudel'e göre Akdeniz'de yaşanan deniz haydutluğu olaylarının sadece Barbarların işi olduğunu söylemek Avrupalı tarihçilerin olan biteni tek taraflı yansıtmalarından ibaretdir. Aynı eylemler Cezayirli korsanlar tarafından yapılırsa haydutluk, Malta Şövalyeleri ve St. Stephen Şövalyeleri tarafından yapılırsa haçlı ruhuyla yapılmış kahramanlıklar olarak değerlendirilmiştir.[69] Malta Şövalyelerinin en önemli gelir kaynağı dönemin Venedik ve Marsilya gemileri veya el koydukları Yahudi tüccarlara ait mallardır.[70]

Savaşta ele geçirildikleri takdirde, haksız fiil işlememiş olmaları şartıyla savaş esiri sayılan korsanlar, 18. yüzyılın sonlarına kadar deniz savaşlarında önemli bir rol oynamıştır. 15 ve 16'ıncı yüzyılda Hristiyan ülkelerle Osmanlı Devleti başta olmak üzere Müslümanlar arasındaki mücadelede, alelade yağmacılık özelliğini kaybetmeksizin korsanlığın bir savaş yöntemi olarak kullanıldığı görülmektedir. Bu kapsamda korsanlık, Hristiyan ülkeler açısından Müslümanlara ve onlarla ticaret yapan Hristiyan müttefiklerine; Osmanlı Devleti açısından da Venedik, Ceneviz, İspanyol, Fransız ve Rodos ticaret ve savaş gemilerine yönelik savaşın bir parçası haline gelmiştir. Öte yandan 16'ıncı yüzyılın sonları olan 1590'dan 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, Müslümanlar ile Hristiyanlar arasında kullanılan bir yöntem olmaktan çıkmış ve yaygınlık kazanmıştır.[71] Korsanlık yaklaşık 1620-1720 yılları arası altın çağını yaşamıştır.

Bu dönemde Akdeniz'de sefer veya savaş dışı yapılan mücadele ve olaylarda korsanlık ve deniz haydutluğu faaliyetleri iç içe geçmiş durumda bulunmaktaydı. Deniz haydutluğu yapan denizcilerin Osmanlı Devletine tabi olarak Osmanlı Donanmasına katılmalarından sonra yaptıkları faaliyetler hukuki bir boyut kazanmış ve bundan sonra yaptıkları tüm korsanlık faaliyetlerinden Osmanlı Devleti sorumlu olarak gerekli hukuki

---

69 Kerem Batır, a.g.e., s.36, Dip not 54.

70 Kerem Batır, a.g.e. s.36.

71 Seha L. Meray, "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", AÜSBFD, Cilt 18, Sayı 3, 1963, s.128.

işlemleri yürütmüştür. Adalar Denizi, Mora, Adriyatik, Orta ve Batı Akdeniz'de özellikle Venedikliler ve Uskoklar[72] ile yaşanan olaylarda, bağımsız ve münferit olarak yapılan korsanlık (bu durumda uluslararası hukuk açısından deniz haydutluğu) faaliyetleri Osmanlı Devleti tarafından meşru sayılmıyor ve uyarı, iade, zararın tazmini ve gerekirse zor kullanma (sefer veya savaş) ile gerekli hukuki işlemler yapılarak Akdeniz'de kamu düzeni sağlanmış oluyordu. Osmanlı Devleti kendi denizcilerine de ayırım yapmaksızın işlem yapıyordu. Osmanlı deniz ve hukuk tarihi bunun sayısız örnekleriyle[73] doludur.

Hollandalı ve İngilizlerin egemenliğindeki Güneydoğu Asya'da bu tarihlerde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri de korsanlık ile karıştırılarak sürmüş, Endonezya ve Malay sultanlarına deniz haydutlarının şefi denilmiştir.[74] İngiltere mülkiyet haklarını Hollanda'dan teslim almış ve 1824 tarihli Anglo Dutch andlaşması ile Malakka boğazından geçişi serbest bırakarak tüm ulusların gemilerine geçiş hakkını tanımıştır.[75]

16'ıncı yüzyılda Japonya kıyıları ve deniz ticaret yolları deniz haydutları tarafından taciz edilmekteydi. Deniz haydutları Malay Takımadaları, Filipinler ve Vietnam'da konuşlanmışlardı. 16'ıncı yüzyıl sonlarına doğru Avrupalıların gelip deniz haydutları ile ticarete başlamasından sonra deniz haydutluğu gelişmeye başlamıştır. 1650'den itibaren deniz haydutluğu yaygınlaşmış, Kuzey ve Güney Atlantik, Karayipler, Afrika'nın batı sahilleri ve İspanyol kontrolündeki Güney Amerika'nın Pasifik sahillerine kadar uzanan saldırılar yapmışlar, ganimetleri Kuzey Amerika'nın doğu sahillerinde

---

72 *''16ncı yüzyılın başlarından itibaren Venedik ve Osmanlılar dışında Adriyatik'te görülen önemli bir korsan grubu Uskoklardı. Özellikle Osmanlılar'a karşı karada ve denizde faaliyet gösteren bu topluluk, Osmanlı tüccarlarının denizlerdeki korkulu rüyaları idi. Uskoklar, 16ncı yüzyıl boyunca denizde Adriyatik'te ve karada Seng bölgesinde Habsburg İmparatorluğu'nun hizmetinde Türklere karşı baskınlar yaparak Hristiyanların koruyuculuğu görevini üstlenmiş bir korsanlar topluluğu idi.''* (Bkz. İdris Bostan, ''Adriyatik'te Korsanlık'', TİMAŞ yayınları, 1nci bası, İstanbul, 2009, s.97-103).

73 *''İlbasan sancakbeyine ve Draç kadısına gönderilen 3 Zilka'de 1013 (23 Mart 1605) tarihli hükümde Draç'ta pekçok Venedik'e giden Müslüman tüccarlara zarar verip celaliler gibi gezdiği bildirilmiştir.''*

''7 Cemaziyelevvel 957 (24 Mayıs 1550) Mehdiye sancakbeyliğine getirilen Turgut Reis'e ''eman zamanında deryada levend gezmeğe emr yokdur'' denilerek ahitnamelere muhalif hareket etmemesi hatırlatılıyordu.''

''Evail-i Zilka'de 996 (22 Eylül-1 Ekim 1588) tarihli Kıbrıs beylerbeyine gönderilen hükümde harami leventler tarafından Kıbrıs'ta satılan Venedikliler varsa derhal konsolosa teslim edilmesi isteniyordu. Bu hükümde belirtilen bir diğer husus ise, bu hüküm kendisine ulaştığında okuyup tekrar konsolosa vermesi Kıbrıs beylerbeyine emrediliyordu.'' Daha fazla örnek ve ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, Adriyatik'te Korsanlık, s.25-120.

74 Jason Abbot ve Neil Renwick, a.g.m., s.11.

75 Nihan Ünlü, ''Current Legal Developments Strait of Malacca'', International Journal of Marine&Coastal Law, s.541.

satmışlardır.[76] 17'inci yüzyıl sonları ile 18'inci yüzyıl başlarında Karayipler'de ganimet kalmayınca Hint Okyanusu'na yönelmişlerdir. Hollanda, İngiltere, Fransa ve Portekiz ticari hakimiyet için mücadele ederken korsanları da kullanmışlardır. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ile Hindistan sultanının ticaret gemileri, Doğu Afrika'da köle ticareti deniz haydutlarının ilgisini çekmişti. Hindistan'a giden deniz ticaret yollarını da kontrol edebilen stratejik konumdaki Madagaskar Adası çok önemli bir korsanlık merkezi olmuş ve deniz haydutları 1674 yılında Fransa himayesinde ''Libertaria'' isimli bir devlet kurmuşlardır. Kuzey Amerikalıların da adaya gelip yerleşmesi ve onlarla ticaret yapmasından sonra Hint Okyanusu'nda yağma edilen mallar New York'da satılmaya başlanmıştır.[77]

Deniz Ticareti için ilk büyük okyanus savaşları olan İngiltere – Hollanda savaşları (1652-1654, 1665-1667, 1672-1674) aynı zamanda deniz korsanlarının da ilk defa kullanıldığı savaşlardır. İlk savaşta 400 İngiliz gemisi ve 1250 Hollanda gemisi tahrip olmuş, ikinci savaşta kayıp sayıları aynı olmuş, son savaşlarda ise Hollanda yalnızca korsan gemileri ile savaşa katılmıştır. İngiltere 17-19'uncu yüzyıllar süresince beka ve refahının deniz ticaret yollarının güvenliğinin sağlanmasında olduğunun bilincine varmış, 1850'lerde İngiliz Donanması çok güçlenmiştir. 1690'lardan sonra İngiliz hakimiyetindeki Karayip Adaları, Kuzey Amerika'daki haydut barınakları kapatılmıştır. 1696'daki İngiliz Donanması 234 gemi ve 45.000 askere ulaşmıştır. Deniz haydutluğundan çıkarı olan koloni yöneticileri görevden alınarak merkeze bağlı yöneticiler atanmıştır. Yeni yöneticiler deniz haydutlarını yakalayıp asmaya başlamıştır. Güçlü bir ordu – donanma desteği ile savaş ve ticaret düzeni beraber sürdürülürken (16-17'inci yüzyıllar) deniz haydutluğunun da altın çağını yaşadığı söylenebilir.[78]

19'uncu yüzyılda donanmalar güçlendikçe zayıf yönetimler dışında deniz haydutluğu gerilemeye başlamış, Amerikan ihtilali esnasında Amerikan Kongresi tarafından 2500'den fazla deniz haydutluğu gemisi ile İngiliz hedeflerine saldırılar yapılmış, yaklaşık 2300 gemi ganimet olarak alınmıştır. Amerikan deniz haydutları 1812 savaşında da önemli görev yapmış, beş milyon dolarlık İngiliz malını yok etmiş veya ele

[76] Kerem Batır, a.g.e., s.37-38.

[77] A.g.e. s.38.

[78] A.g.e. s.39-40.

geçirmişlerdir. Napolyon'un 1815 yılındaki bozgunundan sonra İngiltere'de deniz haydutlarının kullanılmasına son verilmiştir. 1850'lerden itibaren büyük deniz gücüne sahip devletler müsaade belgesi verme uygulamasından vazgeçmişlerdir. Endüstri devrimi, kolonyal imparatorluklar, küresel ticaretin gelişmesiyle bir çok devlet ticaret gemilerine saldırıyı en son çare olarak değerlendirdiler ve bu saldırıların kişisel çıkarları için çalışan özel kişiler tarafından yapılmamasına ilişkin görüş birliğine vardılar ve 1856 Paris Deklarasyonu ile deniz korsanlığı yasa dışı ilan edilerek tarihte hukuken sona ermiştir. Bu tarihlerde Güneydoğu Asya'da Çinli haydut gemisi Arrow'un deniz haydutluğu eylemleri nedeniyle Çin ile Birleşik Krallık arasında 1839-1842 ve 1856-1860 tarihlerinde Afyon Savaşları (Arrow Savaşı) yaşanmıştır. Güney Asya'da ''Pax Britannica'' denilen dönemde hakim güç olarak Kraliyet deniz kuvvetleri kontrolü sağlamış, deniz haydutları hücumbotlarla karasuları ve iç sularda kesintisiz takiple, sahilde kara birlikleriyle sıcak takip yapılarak yakalanmışlardır. [79]

Tarihin bu akışı içerisinde korsanların kazandıkları yarı resmi statüyü kötüye kullanmaları, deniz haydutluğuna tekrar başlamaları, deniz ticaretine zarar vermeleri sonucu devletler 18'inci yüzyıl sonlarından itibaren korsanlığı bir savaş yöntemi olarak kullanmaktan vazgeçmeye başlamışlar, ayrıca tarafsız devletlerin gemilerine verilen zararlar, kontrol güçlüğü ve savaş teknolojisindeki gelişmeler korsanlığın artık bir savaş yöntemi olarak kullanılamayacağını göstermiş ve tüm devletleri tehdit eder hale gelmesi neticesinde 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile birlikte korsanlık, nihayet yasaklanmıştır.[80] Bu tarihten sonra korsanlık savaşlarda hiç görülmemiş ve uygulama alanı kalmamıştır. Bu nedenle, günümüzde görülen ve deniz ticaret yollarını tehdit eden şiddet hareketleri, medyada belirtildiği gibi korsanlık değil, deniz haydutluğu olarak nitelendirilebilir. Ne yazık ki kavramların yanlış kullanılmasına devam edilmektedir.[81]

5. 20 – 21'İNCİ YÜZYILLAR ARASINDA DENİZ HAYDUTLUĞU

Günümüzde uluslararası toplum açısından ciddi bir tehdit haline gelen deniz haydutluğunu münferit ve sınırlı bir olay olarak değerlendirmek yanıltıcı olacaktır.

[79] Kerem Batır, a.g.e., s.40-42.

[80] Elizabeth Nyman, s.864.

[81] Bekir Evin, a.g.m., s.122-123.

Nitekim istatistikler de bu tespiti doğrular niteliktedir. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Bürosu (The International Maritime Bureau, IMB) tarafından 1992'de Kuala Lumpur'da kurulan Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (PRC, Piracy Report Center) verilerine göre, 1986'dan itibaren belirgin bir artış gözlemlenen deniz haydutluğu, özellikle 2000'li yıllarda zirve noktasına ulaşmıştır. 1986'da rapor edilen saldırı sayısı dünyada toplam 38 iken, bu sayı 2000 yılında 469'a çıkmıştır. Belirli suyollarının, sahip oldukları coğrafi şartlar ve bölge devletlerinin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik krizlerden ötürü deniz alanlarının haydutluk açısından son derece elverişli alanlar haline geldiği görülmektedir. Dar suyollarının 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 Boğazı, Güney Çin Denizi bu anlamda yüksek riske sahip deniz ticaret yolları olarak karşımıza çıkmaktadır.[82]

Anılan tehdidin artmasında, kıyı ve limanlar başta olmak üzere devletlerin egemenlikleri altında bulunan deniz alanlarının güvenliğini sağlamakta yetersiz kalmaları, bölgesel boyuttaki siyasi istikrarsızlıklar, rüşvet ve yolsuzluk ortamı önemli bir rol oynamaktadır. Diğer bir neden de, saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkanlardır. Yakın zamana kadar saldırılarda bıçak ve tabanca kullanan deniz haydutlarının yerini günümüzde hafif/ağır makinalı 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 Position System,GPS) sahip modern deniz haydutları almıştır. Örneğin; Somali açıklarında oldukça ileri düzey teknolojik cihazlarla donatılmış ana gemilerde organize olan haydutlar, bölgede seyir halindeki gemileri tespit ettikten sonra sürat motorları veya botlarla gemiden ayrılarak hedef gemiye saldırmaktadırlar. Bu sayede kıyıdan 400-500 mil açıkta seyreden gemilerin dahi kaçırıldığı görülmektedir.[83]

Saldırılara yakından bakıldığında, hem amaç hem de eylem tarzı itibarıyla farklı saldırı türleriyle karşılaşılmaktadır. Bunlardan ilki, genellikle limanda demir atmış veya demirleme yerlerinde ya da kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilere yönelik

82 Ahmet H.Topal, a.g.m., s.105.

83 2010 IMB Piracy Report.; 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

saldırılardır. Bir diğer saldırı türü ise, açık deniz veya karasularında seyir halindeki gemilere karşı gerçekleştirilen saldırılardır. Ölüm ve yaralanmaların da gerçekleştiği bu tür saldırılarda, genellikle modern silahlarla donatılmış bir ana gemiden (Mother Ship) operasyonlarını yürüten haydutlar, gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra gemideki yükün tamamını başka bir gemiye aktarıp gemiyi ve personeli serbest bırakmaktadırlar. Son dönemde özellikle Aden Körfezi ve Somali açıklarında görülen bir diğer türde ise, yine bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, ele geçirdikleri gemiyi tüm yükü ve mürettebatıyla birlikte bilinmeyen bir yerde alıkoymakta, geminin ve mürettebatın serbest bırakılması karşılığında fidye talep etmektedir. Diğer bir tip ise genellikle Uzak Doğuda görülen bir saldırı türüdür. Gemiyi ele geçiren deniz haydutları, mürettebatı öldürüp denize atmakta veya filika ya da sandal gibi küçük deniz araçlarına doldurup açık denize bırakmaktadırlar. Ardından 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"[84] devletine kaydettirilerek, deniz ticaretinde kullanılmaktadır.

Yaygın bir sorun haline gelen deniz haydutluğunun neden olduğu sonuçlara kısaca bakıldığında, ilk etapta bölge ülkelerinin ekonomisi başta olmak üzere dünya ekonomisini olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Yüklerin çalınması ve seyrin gecikmesi ağır mali kayıplara neden olmakta, yükün sahibi imalatçılar, gemi sahibi taşıyıcılar ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir. Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan su yollarını geçmek istemeyen gemi sahipleri, alternatif güzergahlara yönelmişlerdir. Örneğin büyük gemi şirketleri, Somali açıklarında gerçekleştirilen saldırılardan ötürü Süveyş Kanalı yerine Afrika'nın güneyindeki Ümit Burnu'ndan geçmek istemektedir. Dünya tanker filosunun %75'inin bağlı olduğu Uluslararası Tanker Sahipleri Birliği (International Tanker Owners, INTERTANKO) Başkanı Peter Swift, deniz haydutlarının saldırısı ile karşılaşmamak için gemilerin Afrika güneyinden geçmesinin maliyeti %30 arttırdığını belirtmektedir. Bu nedenle bir yandan taşıma ücretleri yükselirken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketlerinin sigorta primlerini arttırma yoluna giderek gelirlerini katlamaları düşündürücüdür. Yapılan tahmini hesaplamalar, deniz haydutluğu tehdidinin denizcilik sektörüne getirdiği yıllık ortalama maliyetin 16 milyar dolar civarında

[84] Kolay Bayrak: ''Prosedürlerde zorluk çıkarmadan çok kolay kayıt yapıp bayrak veren''.

olduğunu ortaya çıkarmaktadır.[85] 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. Muhtemel bir kazanın çevre felaketine neden olacağı ve ekolojik dengeyi de bozacağı açıktır.

20nci yüzyıldaki gelişmeler ve 21nci yüzyılın başına denk gelen güncel deniz haydutluğu olayları ile uluslararası toplumun hukuk çerçevesindeki mücadelesi sonraki iki bölümde incelenecek ve istatistik veriler ile ayrıntılı olarak değerlendirilecektir.

[85] Michael H. Passman,"Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts", J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009, s. 5.; Soybaş, Fatma Nur, ''Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi, Denizcilik

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU VE ULUSLARARASI HUKUK

1. ULUSLARARASI HUKUKTA İLK KODLAŞTIRMA GİRİŞİMLERİ

Deniz haydutluğu terimi oldukça yeni bir kavramdır. Daha henüz tanımlaması bile yapılmadan karşılaşılan faaliyetler bir suç olarak dahi nitelendirilmiyordu. Hırsızlık, soygun, yağma, silahlı soygun, korsanlık ve deniz haydutluğu eylemleri birbiri içine geçmiş faaliyetlerdi. Ortada hukuk kuralları yoktu. Önemli bir hukuk kaynağı olan teamül kuralları deniz haydutluğu için de en önemli temel kaynağı oluşturdu. Uluslararası hukuk tarihinde bu kuralların zaman içerisinde yazılı hale gelmesinde kodlaştırma çalışmaları önemli bir yer tuttu.

Uluslararası hukukta kodlaştırma faaliyetlerini özel ve resmi faaliyetler olarak ikiye ayırmak mümkündür. Uluslararası hukuk kurallarının kodlaştırılmasıyla ilgili olarak çeşitli hukuk bilginleri ile bazı özel hukuk tüzel kişilerinin yoğun çalışmaları özel faaliyetleri oluşturmuştur. Uluslararası hukukun kodlaştırılması düşüncesi 18'inci yy sonlarına doğru ortaya çıkmış ve 19'uncu yy yazarlarından bir kısmı uluslararası hukuku bir kod halinde tasarlayıp bu kod maddelerini açıklayan eserler yazmışlardır. Bu yoldaki faaliyetler 19'uncu yüzyılın ilk yarısından başlayarak günümüze kadar devam etmiştir. Bu alanda ilk önemli eseri Alman John Caspar Bluntschli vermiş ve uluslararası hukuku 863 maddelik bir kod şeklinde ele alıp incelemiştir. Amerikalı hukukçu David Dudley Field de 1872 yılında uluslararası hukuku maddeler halinde ''Draft Outlines of an International Code'' yapıtında incelemiştir. Jeremy Bentham ile Abbe Gregoire de bu işin öncüleri sayılırlar. İspanyol Estebande Ferrater, Avusturyalı Alphonse de Domin-Petruschevecz, Amerikalı Francis Lieber, İtalyan Pasguale Fiare ve Brezilyalı Epitacio Pessoa gibi ünlü

Uzmanlık Tezi,2014.

uluslararası hukuk yazarları da eserlerinde uluslararası hukuk kurallarını kodlaştırmışlardır.[86]

Tüzel kişilerin de kodlaştırma faaliyetleri bu alanda önemli bir yer tutmaktadır. Günümüzde de etkin bir şekilde kodlaştırma faaliyetini sürdüren bu tüzel kişilerden önde gelenleri: 1873 yılında kurulan Uluslararası Hukuk Enstitüsü (Institut de Droit International), Uluslararası Hukuk Derneği (International Law Association), Parlamentolararası Birlik (Union Interparlementaire), Amerikan Uluslararası Hukuk Derneği (American Society of International Law), Amerikan Uluslararası Hukuk Enstitüsü (American Institute of International), Alman Uluslararası Hukuk Derneği (Deutsche Gesellschaft für Volkerrecht).

Resmi faaliyetler ise devletlerarası kongre ve konferanslar sonucunda ve ayrıca devletlerarası tüzel kişilerin çalışmaları sonucunda ortaya çıkan kodlaştırma işlemleridir. Resmi faaliyetleri üç döneme ayırmak mümkün.

(i) 1899 ve 1907 La Haye Konferansları;

(ii) Milletler Cemiyeti Dönemi;

(iii) Birleşmiş Milletler Dönemi.[87]

Bugüne kadar yapılan çeşitli kodlaştırma girişimlerinden çoğunlukla devletlerin çakışan çıkarları nedeniyle umulan ve beklenen büyük sonuçlar elde edilememiştir. Ancak çalışmalar sürdürülmekte az da olsa belirli alanlardaki kodlaştırma girişimleri başarıya ulaşmakta, uluslararası hukuka bir kaynak görevi yapmaktadır.

Bilimsel dernekler de uluslararası hukuku kodlaştırma girişimlerine başlamışlardır. Bu derneklerin asıl amacı, yürürlükteki teamül kurallarını derlemek ve yazılı hale getirmekten çok, uluslararası hukuku geliştirmeye (lege ferenda) yönelik

86 Edip F. Çelik, a.g.e.,1980, s.306.

87 Edip F. Çelik, a.g.e.,1980, s.306-308.

olmuştur. Çalışmalarının sonuçlarının uluslararası hukukun uygulanması ve gelişmesine büyük etkileri olan bu derneklerin önde gelenleri şunlardır: Uluslararası Hukuk Enstitüsü (Institut de Droit International), Uluslararası Hukuk Derneği (International Law Association), Amerikan Uluslararası Hukuk Derneği (American Society of International Law). [88]

Yazar ve akademisyenlerin, derneklerin bu özel deneme ve girişimlerinin dışında devletler de kodlaştırma çalışmalarına başlamış ve yürürlükteki örf ve adet kurallarının derlenerek andlaşma haline getirilebilmesi için devletler arası çalışmalar yapılmıştır.

Birinci (1899) ve İkinci (1907) Lahey Konferansları, bir kısım yazarlar tarafından, uluslararası hukukta ilk kodlaştırma girişimleri sayılmaktadır.[89]

Uluslararası hukukun kodlaştırılmasına ilişkin Milletler Cemiyeti Misakında herhangi bir açıklama yer almamaktadır. Ancak, 1920 yılında Uluslararası Daimi Adalet Divanı (UDAD) Statüsünü hazırlayan Hukukçular Komitesi, Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'na kodlaştırma önerisi vermiştir. 1924 yılında bu öneriyi kabul eden Genel Kurul bir Uzmanlar Komitesi kurulmasına karar vererek kodlaştırma için yeterli olgunluğa erişmiş konuların derlenmesi görevini bu Komiteye vermiştir.[90]

---

88 Edip F. Çelik, a.g.e.,1980, s.306.

89 Rus Çarı II. Nikola'nın önerisi üzerine toplanan bu konferanslarda, çeşitli konuları düzenleyen sözleşmeler yapılmış ve bunlardan bazıları imzacı devletler tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiş, diğerleri ise yürürlük kazanamamıştır. Birinci Konferansın kodlaştırma sayılan iki sözleşmesi: Uluslararası Uyuşmazlıkların Barış Yoluyla Çözümüne İlişkin Sözleşme ve Kara Savaşı Kanun ve Teamülleri konulu Sözleşme'dir. İkinci Konferansta onüç sözleşme hazırlanmıştır. Lahey'dekiler yeniden düzenlenmiş ve diğer onbiri ise yeni konularda hazırlanmıştır. Çok taraflı andlaşmalar ile kodlaştırma girişimleri devam etmiş, gerçek kodlaştırma denemesi ilk defa Milletler Cemiyetinde yapılmış ve bu girişim başarısızlıkla sonuçlanmıştır. (ÇELİK, 1980:307)

90 http://legal.un.org/avl/ILC/8th_E/Vol_I.pdf , The Work of the International Law Commission Eighth Edition, Volume 1, United Nations Publication,New York,2012. S.3; Erişim Tarihi:17 Ocak 2018; Çelik, Edip F., Milletlerarası Hukuk, Cilt 1, 1980, s.307; Charles de Vischer, La Codification du Droit International, Rec. Cours. 1925/I, T.6, s.330

https://books.google.com.tr/books?id=iMX3DAAAQBAJ&pg=PA238&lpg=PA238&dq=charles+de+visscher,+la+codification+du+droit+international,+rec.+cours.+1925&source=bl&ots=tnCNb8lOmF&sig=434142tNDfFedu_RQI7VkZ64iV0&hl=tr&sa=X&ved=0ahUKEwiW4Jar5KPZAhWShKYKHfRaABwQ6AEIMTAB#v=onepage&q=charles%20de%20visscher%2C%20la%20codification%20du%20droit%20international%2C%20rec.%20cours.%201925&f=false

Milletler Cemiyeti Uzmanlar Komitesi yaptığı çalışmaların sonuçlarını 1927 yılında bir raporla Milletler Cemiyetine sundu. Bu rapor ile kodlaştırma için önerilen yedi konu şunlardı: vatandaşlık (tabiiyet), karasuları, ülkesi üzerinde yabancı kişilere ya da bunların mallarına karşı işlenen zararlardan dolayı devletlerin sorumluluğu, diplomasi ayrıcalık ve dokunulmazlıkları, uluslararası konferansların usul ve kuralları ve andlaşmaların yapılış usulü, korsanlık, deniz servetlerinin işletilmesi. Milletler Cemiyeti Genel Kurulu, Uzmanlar Komitesinin bu önerilerini inceledikten sonra ilk üçünün kodlaştırılması için Lahey'de bir konferans düzenlenmesine karar vermiştir.

13 Mart 1930 tarihinde toplanan Lahey Kodlaştırma Konferansı, çalışmalarını 12 Nisan 1930 tarihinde tamamladı. Ancak, bu konferanstan beklenen büyük başarı sağlanamadı. Belirlenen üç konudan yalnızca birincisi üzerinde mutabakat sağlanabildi ve bu konunun da ancak bazı kısımlarında anlaşma gerçekleşti. Bu nedenle sadece bir Sözleşme ile üç Protokol hazırlandı. Bu Sözleşme vatandaşlık konusunda kanunlar ihtilafına, protokollerden biri çifte vatandaşlık durumunda askerlik yükümüne, diğer ikisi ise vatansızlığa ilişkin yapıldı. Sözleşme ve Protokoller kararlaştırıldığı şekilde on devletin onay belgelerini teslim etmesinden sonra 1937 yılında yürürlüğe girdi.[91]

Korsanlık dahil diğer hiçbir konuda mutabakat sağlanamadı. Karasuları genişliği ve bitişik bölge hakkında bir anlaşmaya varılmadığını belirten bir rapor düzenlenmesinde bile bir uzlaşma sağlanamamıştır.[92] Devletlerin sorumluluğu konusunda tam bir anlaşmazlığın bulunduğu gerçeği sonunda ortaya çıkmış oldu.

Milletler Cemiyetinin bu kodlaştırma girişimlerindeki başarısızlığın çok çeşitli nedenleri olmakla birlikte, asıl en önemli olanı, konuların yanlış seçilmesiydi. Çünkü konferans esnasındaki müzakerelerde en fazla tartışma, en büyük görüş ayrılıklarının olduğu bu konularda çıktı. Öncelikle en az görüş ayrılığı olabilecek sade ve basit bir - iki konu ile başlanması ve elde edilen sonuçlara göre diğer konulara devam edilmesi daha uygun olabilirdi. Sonraki yıllarda da devletler arasındaki uzlaşma güçlüğü benzer konularda devam etmiştir.

91 Edip F. Çelik, a.g.e.,1980, s.308.

Uluslararası hukukun kodlaştırılmasına ilişkin olarak Milletler Cemiyeti Misakında herhangi bir hüküm bulunmuyordu, Birleşmiş Milletler Andlaşmasında ise özellikle bu konuya yönelik bir madde yer almaktadır. Md. 13/1-a'da, ''*siyasi alanda işbirliğini geliştirmek ve uluslararası hukukun tedrici gelişmesi ile kodlaştırılmasını teşvik etmek*'' görevi BM Genel Kuruluna verilmiştir. Geniş anlamda bu kodlaştırma görevi belli bir zamanla sınırlanmamış, aksine ''uluslararası hukukun tedrici gelişmesi'' ile birlikte devam edecek bir faaliyet olacağını belirtmiştir. Daha açık ifadeyle yürürlükte bulunan uluslararası hukuk kurallarının derlenmesi ve yazılı hale getirilmesi ile birlikte bu kurallar gözden geçirilecek, gerekirse değiştirilecek ve uluslararası ilişkileri düzenleyen yeni hükümler konularak bu hukukun yavaş yavaş gelişmesi sağlanmış olacaktır. BM Genel Kurulu 11 Aralık 1946 tarihinde uluslararası hukukun tedrici gelişmesi ve kodlaştırılması yöntemlerini incelemek üzere BM üyesi olan 17 devletin temsilcilerinden oluşan bir Komisyon kurdu. Bu komisyon ilk çalışmasını yaparak kodlaştırma işinin yalnızca uzmanlardan oluşan dar kadrolu bir komisyon aracılığıyla yürütülmesini önerdi ve Genel Kurul bu öneriyi olumlu karşıladı. Genel Kurula bağlı bir Uluslararası Hukuk Komisyonu kuruldu ve 21 Kasım 1947 tarihinde 26 maddelik statüsü kabul edildi.[93]

Bugüne kadar uluslararası hukukta deniz haydutluğu kurallarının kodlaştırılması için bir çok girişimde bulunulmuştur. Bu girişimlerin asıl amacı genellikle deniz haydutluğunun kontrol edilebilmesine yönelik olmuştur. Bu çalışmada başarıyla tamamlanmış kodlaştırma girişimlerine yer verilmiştir. Tezin takip eden kısımlarında yer alan andlaşmalar ve taslak çalışmalar genel olarak uluslararası hukuk, özelde ise deniz haydutluğunun kurallarının gelişimine olumlu katkı ve etkileri olmuştur.

2. 1922 WASHINGTON ANDLAŞMASI

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya ve Japonya 1922 yılında düzenlenen Washington Deniz Konferansında deniz silahlarının sınırlandırılmasına ilişkin bu Washington Andlaşmasını 6 Şubat 1922 tarihinde

92 http://legal.un.org/avl/ILC/8th_E/Vol_I.pdf , The Work of the International Law Commission Eighth Edition, Volume 1, United Nations Publication,New York,2012. S.3-4; Erişim Tarihi:17 Ocak 2018.

imzalamışlardır. Giriş cümlesinde belirtildiği şekilde andlaşmada öngörülen genel ve ortak amaç, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra genel barışın sağlanmasına katkıda bulunmak ve silahlanma yarışının durdurulmasıydı.[94]

Madde I

İmzacı Güçler bu andlaşmada sağlandığı gibi deniz gücü silahlanmasının kısıtlanması konusunda anlaşmışlardır.

Birinci maddesinde açıklanan amaca ulaşmak için bu andlaşmanın önemli bir adımı ticaret gemilerinin denizaltılar tarafından batırılmasını önlemekti. Denizaltıların suüstü gemilerinin tabi olduğu kurallara uymaları isteniyor ve kuralları çiğneyen denizaltı subaylarına deniz haydutu gibi muamele edilmesi şartı konuyordu. Eğer bir denizaltı ticaret gemisini ele geçirip esir alamıyorsa, denizaltının ticaret gemisine hücum etmekten vazgeçmesi sağlanıyordu.[95]

Beş Güç Andlaşması da denilen Washington Andlaşmasının 3'üncü maddesinde, savaş hukuku kurallarına aykırı olarak ticaret gemilerine saldırma, bunları zapt etme ve batırma fiillerinin deniz haydutluğu fiili işlenmiş gibi sayılacağı belirtildi.

Bu Andlaşma aynı zamanda bir hükümet emrinde görev yapan ve bu andlaşma kurallarını ihlal eden kişinin deniz haydutluğu eylemlerinden yargılanmasını ve cezalandırılmasını da sağlayacakdı. Bu madde daha sonra hükümetinin emriyle hareket eden bir savaş gemisi personelinin fiillerini de kapsadı.

---

93 http://legal.un.org/avl/ILC/8th_E/Vol_I.pdf , The Work of the International Law Commission Eighth Edition, Volume 1, United Nations Publication, New York,2012. S.5-6; Erişim Tarihi:17 Ocak 2018; Edip F.Çelik, ''Milletlerarası Hukuk'',1980, s.309.

94 Washington Andlaşması, http://www.ibiblio.org/pha/pre-war/1922/nav_lim.html (Erişim 19 Ekim 2017); Herbert A. Smith, ''The Law and Custom of the Sea'' (Deniz Hukuku ve Teamülü, Çeviren: Ahmet Kerse),1967, s.75.

95 Herbert A. Smith, ''The Law and Custom of the Sea'' (Deniz Hukuku ve Teamülü, Çeviren: Ahmet Kerse),1967, s.75, 197-198;, s.273 not 68; Colombos, The İnternational Law of the Sea,s.405,470,(1962); Bishop, The Law of Nations, s.808 not 21, s.391 not 59;

https://books.google.com.tr/books/about/International_law.html?id=zqU3AAAAIAAJ&redir_esc=y

https://books.google.com.tr/books/about/The_international_law_of_the_sea.html?id=dn0RAAAAYAAJ&redir_esc=y

Fransa'nın onaylamaması nedeniyle bu Andlaşma hiç yürürlüğe girmedi. Ayrıca 1930 ve 1936 yıllarında Londra'da yapılan konferanslar ile andlaşmanın bazı şartları değiştirilmiştir. Bu andlaşmayı İkinci Dünya Savaşı öncesinde bozan ilk devlet Japon İmparatorluğu olmuştur, İtalya ise gizli bir şekilde bozmuştur. Deniz gücü Versay Barış Andlaşması ile kısıtlanmış olan Nazi Almanyası ise bu andlaşmada yer almamıştır. Fakat II. Dünya Savaşı öncesinde o da kısıtlamayı çiğnediğinden Washington Andlaşması'nın fiilen ve hukuken hiç bir geçerliliği kalmamıştır.

Genel barışın sağlanması amacına hizmet etmek üzere silahlanmanın ve özellikle deniz gücünün kısıtlanması esasında denizaltı saldırılarının önlenmesine yönelikti. Washington Andlaşması aktif olarak hiç yürürlüğe girmemiş ve uygulanmamış olsa da deniz haydutluğunun uluslararası hukuk metinlerine dahil olmasını sağlaması, konunun önemini vurgulamış olması, bir farkındalık oluşturması, uluslararası toplumun gündemine getirilmesi, denizaltı saldırılarının deniz haydutluğu eylemi sayılması, özellikle denizaltı personelinin yargılanması ve cezalandırılması açısından önemli görülmektedir.

3. 1927 MİLLETLER CEMİYETİ UZMANLAR KOMİTESİNİN KODLAŞTIRMA ÇALIŞMASI

1927 yılında bu Uzmanlar Komitesi deniz haydutluğu eylemini uluslararası bir suç olarak belirledi. Bir alt komite deniz haydutluğu sorunu ve onun açık denizlerdeki kısıtlı kapsamı üzerinde çalışmak üzere atandı. Bu alt komite deniz haydutluğu için taslak hükümler hazırladı.[96] O zaman yayınlanan Milletler Cemiyeti Uzmanlar Komitesinin sonuç raporunda deniz haydutluğu şu şekilde tanımlandı:

''*Milletler Cemiyeti Uluslararası Hukuk Daimi Kodlandırma Uzmanlar Alt Komitesi, Deniz Haydutluğunu şu şekilde tanımlar: Uluslararası hukuka göre deniz haydutluğu, herhangi bir devletin hükümetinin otoritesinde olmaksızın özel amaçlarla denizlerde seyir yapmayı, mal ve eşyaların yağmalanmasını amaçlayan veya kişilere uygulanan şiddet hareketlerini içerir. Deniz haydutu suçlarından dolayı kendisini cezalandırmayan devletler dışında her devletin ticaret gemilerine hücum eder. O, silah*

[96] League of Nations Document 1926 v.5 spec. supp.223 p.5 (Report to the League of Nations); McNair, The Law of the Air (Kerr&Evans 1964);Castel, Law of Nations, p.390, 656.

zoruyla yağmalayan, başkalarının mal ve eşyalarını çalan veya zarara uğratan, her kişiye zorbalık yapan bir deniz hırsızıdır. Deniz haydutluğu açık denizler olarak adlandırılan geniş bir harekat alanına sahiptir. Açık denizlerde yapılan ticaretin güvenliğine karşı bir suç oluşturur. Bir devletin karasuları içinde yapılan benzer hareketler uluslararası hukukun kapsamına girmez, fakat bölgesel egemen gücün yetki alanına girer.''

MC Uzmanlar Komitesinin bu çalışmasında deniz haydutluğu suçunu oluşturan unsurlar ilk defa ortaya çıkmış oldu. Bu hükümler deniz haydutluğunun uluslararası bir suç olarak ilk kodlaştırma girişimini oluşturmaktadır. Suç oluşturan eylemin mekanının karasuları dışındaki tüm açık denizler olduğu, özel amaçlar (mal, eşya yağmalama) bulunduğu, bu silahlı deniz hırsızlarının şiddet ve zorbalık yaptığı, denizlerde seyir yaptıkları ve ticaret güvenliğine karşı işlenmiş bir suç teşkil ettiği belirtilmektedir. Bu hükümlerde ilginç olan husus karasularında işlenen suçun bölgesel egemen gücün yetkisine bırakılması, diğer bir deyişle donanması, deniz kuvvetleri olan güçlü büyük devletlere bu konuda yetki verilmesidir. Alt komite raporunda uçakla yapılan haydutluk faaliyetlerine yer verilmemiştir.

4. 1930 LONDRA DENİZ ANDLAŞMASI

1922 Washington Andlaşmasını gözden geçirmek ve deniz kuvvetlerinde kısıtlama konularını görüşmek üzere 21 Ocak - 22 Nisan 1930 tarihlerinde üçüncü kez Londra'da yapılan görüşmelere (başta ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya) bir çok ülke temsilcisi katıldı ve Londra Deniz Andlaşması başta A.B.D., İngiltere, Japonya ve ardından Almanya, Sovyetler Birliği olmak üzere çok sayıda devlet tarafından imzalandı.[97]

1930 Londra Deniz Andlaşması'nın denizaltılara ilişkin hükümleri ile suüstü gemilerine uygulanan uluslararası hukuk kurallarının denizaltılara da uygulanması sağlandı. Belirlenen kural dışında denizaltıların yapacağı saldırılar deniz haydutluğu sayılacaktı. Bu Andlaşma ile ne denizaltıların ne de suüstü gemilerinin bir ticaret gemisini batırmalarına ya da seyirden aciz bırakmalarına izin verildi. Ancak emniyet mülahazalarıyla geminin durmayı reddetmesi, gemiye ziyaret ile yolcular, tayfa ve gemi belgelerinin araştırma ve incelemesine direnç göstermesi halinde ticaret gemisi

[97] Bishop, s.808.

batırılabilecekti.[98] Kruvazör ve daha küçük gemilerin tonajları tespit edildi. Uçak gemileri için Washington Antlaşması hükümleri uygulanacaktı. Tonajlar ve oranlar kısmını sadece ABD, İngiltere ve Japonya imzaladı fakat bu olumlu gelişme uzun sürmedi ve 1931 yılından itibaren çıkan krizler nedeniyle silahlanma yarışı tekrar başladığı için bu andlaşma anlamını yitirmiş oldu.

1930 Londra Deniz Andlaşmasının 1927 MC Uzmanlar Komitesinin Sonuç Raporundaki metinden ilk göze çarpan farkı bir andlaşma olmasıdır. Diğer ayırıcı hususlar ise Washington Andlaşması hükümlerinin gözden geçirilmiş olması, silah kısıtlamalarının, tonaj ve oranların tam olarak belirlenmesidir. Belirtilen kontrol kurallarına uyan hiçbir ticaret gemisi denizaltılar ve suüstü gemileri tarafından batırılamayacak ve açıklanan kural dışında denizaltıların tüm saldırılarının deniz haydutluğu sayılacak olması önemli bir husus olarak yer aldı, fakat deniz haydutluğu tanımına yer verilmedi. Andlaşmada asıl amaç genel barışa ulaşmak üzere silahlanmanın kısıtlanması, uluslararası deniz ticaretinin güvenliğinin sağlanmasıydı. Tonaj ve kısıtlamalar üç devlet dışında imzalanmadı. Kuvvetli devletler birbirlerine güvenmediği için silahlanma yarışına tekrar devam edildi, çıkan krizler de bahane edilerek andlaşma uygulanmadı.

5. 1932 HARVARD TASLAĞI

1932 yılında Harvard Üniversitesi Hukuk Fakültesi, uluslararası hukukta deniz haydutluğuna ilişkin ayrıntılı bir araştırma yapma sorumluluğunu üzerine aldı. Bu yapılan çalışma ‘‘1932 Deniz Haydutluğu Taslak Sözleşmesi’’, ‘‘Uluslararası Hukukta Harvard Araştırması’’ ya da kısaca ‘‘Harvard Taslağı’’ olarak anılmaktadır.[99]

Harvard Taslağı toplam 19 maddeden oluşmaktadır. 1’ inci maddesinde taslak içinde kullanılan yetki, ülkesel yetki, karasuları, açık deniz ve geminin ne anlama geldikleri açıklanmaktadır.

[98] Age, Hackworth 79, s.690-695.

[99] Harvard Draft, Harvard Research on International Law, Draft Convention on Piracy (1932);A.J. International Supplement 739 (1932); Bishop s.266,467; The Law of Nations s.390; Castel, International Law 656,1965.

Yetki (Jurisdiction) bir devletin iç hukukundan farklı olarak uluslararası hukuk çerçevesindeki yetkisi anlamına gelir.

Ülkesel Yetki (Territorial Jurisdiction) uluslararası hukuk çerçevesinde kara ülkesinde, karasularında ve onların üzerindeki hava ülkesindeki yetki anlamına gelir. Bu terim bir devletin ülkesel yetkileri dışında bulunan gemileri üzerindeki yargı yetkisini içermez.

Ülkesel Deniz (Territorial Sea) denizin bir kısmı olup devletin karasuları içindedir.

Açık Deniz (High Sea) denizin bir kısmı olup devletin karasuları dahil değildir.

Gemi (Ship) terimi boyutu ne olursa olsun herhangi bir su aracı veya uçağıdır.

Taslağın 2'inci maddesine göre deniz haydutluğunun önlenmesi, bu suçu işleyenlerin yakalanması, cezalandırılması, mal ve eşyaların müsadere ve kontrol edilmesi konusunda her devletin yetkili olduğu belirtilmektedir. Ancak bu yetki taslakla tanımlanmış ve sınırlandırılmıştır.

Harvard Taslağı 3 ncü maddesi deniz haydutluğunu herhangi bir devletin ülkesel yargı yetkisi dışında teşebbüs edilen şu faaliyetlerden biri olarak tanımlamaktadır. Md.3'e göre deniz haydutluğu, devletin ülkesel yetkisi içinde olmayan herhangi bir yerde işlenen aşağıdaki fiillerden herhangi biridir.

1nci paragraf: Hırsızlık, tecavüz, yaralama, esir alma, hapsetme veya bir kişiyi öldürme veya mal ve eşyasını çalma veya zarar verme niyetiyle yapılan şiddet veya yağmalama hareketidir. İyi niyetle hak iddia etme hariç, özel amaçlarla yapılan bu hareket denizden veya havadan yapılmış olmalıdır. Eğer bu hareket bir gemiden başlatılmış bir hücumla bağlantılıysa, bu gemi veya diğer gemi haydut gemi veya milli karakteri olmayan gemidir.

2nci paragraf: Haydut gemi olduğu gerçeğini bilerek gönüllü olarak bu harekete katılma.

3ncü paragraf: 1nci veya 2nci paragrafta belirtilen hareketleri teşvik etme veya yataklık etme.

Taslağın 4'üncü maddesi bir geminin haydut gemi sayılabilmesi için gerekli şartları belirtmektedir.

1nci paragraf: Bir gemi 3 ncü maddenin 1nci paragrafının 1nci cümlesinde belirtilen amaçla hareket eden kişilerin kontrolünde ise; veya bir devletin yetki alanında benzer amaçla hareket ederlerse; her iki durumda da bu kişilerin amaçları saldırılan geminin ait olduğu devletin gemilerine ve yetkisine yönelik fiillerle sınırlı değilse bu gemi haydut gemidir.

2nci paragraf: Bir gemi 3ncü maddenin 1nci paragrafında belirtilen fiillerden sonra veya bu kişilerin kontolu altında bir devletin yetki alanında da eylemlerine devam ettiği sürece haydut gemi sayılır.

Taslağın 5'inci maddesi bir geminin ulusal özelliğinin devam edip etmediğine, haydut gemi olup olmadığına iç hukukun karar vereceğini belirtmektedir.

Taslağın 6'ıncı maddesinde bir devletin diğer bir devlet ülkesel yetkisi içinde olmayan bir yerde bulunan haydut gemiyi, deniz haydutluğu ile ele geçirilen gemiyi ve gemideki kişi ve eşyaları zapt ve müsadere edebileceği ifade edilmektedir.

Taslağın 7'inci maddesi bir devletin diğer bir devlet ülkesel yetkisi içindeki bir yerde sıcak takip yapabilme imkanını açıklamaktadır.

1nci paragraf: Bir devlet diğer bir devletin ülkesel yetkisi içindeki bir yerde sıcak takip yapamaz veya haydut gemiyi ve haydutlukla ele geçirilen gemiyi zaptedemez. Ancak

sıcak takip kendi yetki alanında veya herhangi bir devletin yetkisi olmayan bir yerde başladıysa, yasaklanmadığı sürece diğer devletin karasularında da devam edebilir.

2nci paragraf: Eğer zaptetme bu maddenin birinci paragrafı hükümlerine göre diğer devletin yetkisindeki bir yerde yapıldıysa, zapteden devlet diğer devlete derhal bildirecek; gemiyi, mal ve eşyaları, gözaltına alınanları teklif edecektir.

3üncü paragraf: Eğer bu teklif kabul edilmezse, zapteden devlet sanki açıkdenizde zaptetmiş gibi işlem yapabilecektir.

Taslağın 8'inci maddesinde bir devletin diğer bir devlet ülkesel yetkisi içindeki bir yerde yaptığı sıcak takip veya zaptetme esnasında meydana gelen zararlardan da sorumlu olacağı belirtilmektedir.

Taslağın 9'uncu maddesinde eğer zapt ve müsadere diğer devletin yetkisi ihlal edilerek yapıldıysa, zapt ve müsadere edilen geminin, kişi ve malların diğer devlete iade edilmesini ve zararların da tazmin edilmesi gerektiği açıklanmaktadır.

Taslağın 10' uncu maddesinde deniz haydutluğu şüphesi ile zapt ve müsadere edilen geminin haydut gemi olmadığı ortaya çıkarsa, geminin sahibi olan devlete iade edilmesi ve zararların da tazmin edilmesi gerektiği açıklanmaktadır.

Taslağın 11'inci maddesinde deniz haydutluğu şüphesi ile zapt ve müsadere edilen geminin haydut gemi olmadığı ortaya çıkarsa geminin sahibi olan devlete iade edilmesi ve müdahale nedeniyle meydana gelen zararların da tazmin edilmesi gerektiği açıklanmaktadır.

Taslağın 12'inci maddesinde deniz haydutluğu nedeniyle zapt ve müsaderenin devlet adına ve sadece yetkilendirildiği takdirde kişiler tarafından da yapılabileceği açıklanmaktadır.

Taslağın 13'üncü maddesinde deniz haydutluğu nedeniyle devlet tarafından iç hukuka uygun olarak yapılacak zapt ve müsaderenin, zarar görenlerin haklarının iadesinde uyulacak prensipler belirtilmektedir. Zarar görenler iddialarını kanıtlama, kalan malını teslim alma, tazminat hakkına sahip olacaklardır.

Taslağın 14' üncü maddesinde deniz haydutluğu nedeniyle yakalanan kişilerin yargılanma, cezalandırılma ve hakları belirtilmektedir. İç hukuk, suçlanan yabancıların gecikmeksizin bağımsız bir mahkemede adil bir şekilde yargılanmalarını, dava sürecinde insani davranış görmelerini, alışılmadık zalim bir cezaya çarptırılmamalarını, hiçbir devlet vatandaşına karşı ayrımcılık yapılmamasını güvence altına almalıdır. Herhangi bir devlet bu hakları korumayı sağlamak üzere diplomatik olarak aracı veya ricacı olabilir.

Taslağın 15' inci maddesinde deniz haydutluğu fiili nedeniyle başka bir devlet tarafından suçlanan, mahkum edilen ya da aklanan bir yabancının kovuşturulamayacağını açıklamaktadır.

Taslağın 16'ıncı maddesinde bu sözleşme taslağındaki hükümlerin bir devletin açık denizde kendi vatandaşlarını, gemilerini ve ticaretini korumak için uluslararası hukuğa uygun önlem alma hakkını azaltmayacağı ifade edilmektedir.

Taslağın 17'inci maddesinde bu sözleşme taslağı hükümlerinin, deniz haydutluğuna ilişkin yürürlükteki çelişkili hükümlerin yerini alacağı belirtilmektedir. Taraflardan birinin bu sözleşme hükümleri ile çelişen hükümleri bulunan ve yalnızca tarafların çıkarlarını etkileyen başka bir anlaşmaya taraf olmasının engellenmeyeceği açıkça ifade edilmektedir.

Taslağın 18'inci maddesinde bu sözleşme taslağı taraflarının deniz haydutluğunu önlemek üzere, güçlerinin müstakilen ve müştereken her türlü uygun kullanımı konusunda mutabakata vardıkları açıklanmaktadır.

Taslağın 19'uncu maddesinde bu sözleşme tarafları arasında yorum ve uygulamadan kaynaklanan bir anlaşmazlık meydana geldiğinde uygulanacak hususlar yer almaktadır. Eğer anlaşmazlık diplomasi ile çözülmezse yürürlükte olan başka bir anlaşma

hükümlerine göre hareket edilir, böyle bir anlaşma yoksa hakeme gidilir. Hakem seçimi için de bir alternatif bulunmuyorsa taraflardan birinin talebiyle 16 Aralık 1920 tarihli protokol hükümlerine uygun olarak Uluslararası Daimi Adalet Divanına başvurulur. Eğer anlaşmazlık taraflarından biri bu protokole taraf değilse 18 Ekim 1907 tarihinde Hague'de imzalanan Uluslararası Anlaşmazlıklar Pasifik Düzenlemesi Sözleşmesi hükümlerine göre hareket edilir.

Harvard Taslağı deniz haydutluğunu ayrıntılı olarak ilk tanımlayan, açık denizlerde ve karasularında yetkileri belirleyen, önlemek için güç kullanımını öngören, anlaşmazlık ve uyuşmazlıkta çözüm yollarını öneren, teşvik ve yataklık edenleri de dahil eden, gemi ve uçak ile zapt ve müsadereye yer veren, sıcak takip konusunu içeren, adil yargılamayla cezalandırma, insani davranış, mücadele için güç birliği, zararların tazmini hususlarına da yer veren bir kaynak bir belgedir.

Görüldüğü gibi Harvard Taslağı, ayrıntılı olarak deniz haydutluğu hareketlerini bir suç fiili olarak, şartlarıyla birlikte ele alan ve kapsamını deniz ve hava olarak genişleten, ilk ve en değerli sözleşme taslağıdır. Akademik çalışma sonucu bilimsel bir eser olma özelliğini günümüzde halen korumaktadır. Neredeyse bugün bile geçerli olan Deniz Haydutluğu ana hükümlerinin (durum, fikir, kanun) büyük bir kısmını içermektedir.

6. 1937 NYON DÜZENLEMELERİ

Savaş malzemesi götürdüğü gerekçesiyle İtalyan denizaltı gemileri kimliklerini saklayarak Akdeniz'de rastladıkları gemileri batırıyorlardı. Bu nedenle Nyon Düzenlemeleri, 1937 yılında İspanya İç Savaşı sürerken Akdeniz'de güvenliği sağlamak, çatışan taraflardan hiç birine ait olmayan gemileri korumak için Bulgaristan, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya, Türkiye, Sovyetler Birliği, İngiltere ve Yugoslavya tarafından 14 Eylül 1937 tarihinde İsviçre'nin Nyon kasabasında imzalandı.[100] Bu imzacı devletler ticaret gemilerine denizaltı taarruzlarına karşı ortak önlemler alınması ve bu taarruzların

[100] League of Nations Doc. C409, M273, 1937, VII (The Nyon Arrangements); Colombos, p.415 Note 76; The Law of Nations, p.391 note 69; Digest of International Law 652, Whiteman 1965.

deniz haydutluğu hareketleri (eylemleri, fiilleri) sayılması konusunda mutabakata vardılar.[101]

Bu andlaşma TBMM'nin 18 Eylül 1937 gün ve 3266 sayılı kanunuyla da onaylanarak yürürlüğe girmiş ve 20 Eylül 1937 tarih ve 3713 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

Nyon'da imzalanan iki anlaşma, ''Denizaltı Tarafından Yapılan Deniz Haydutluğu Taarruzlarına Karşı Uluslararası Ortak Önlemler Anlaşması'' (An International Agreement for Collective Measures Against Piratical Attacks by Submarine) ve ''Akdeniz'de Suüstü Tekneleri ve Uçakların Deniz Haydutluğu Taarruzlarına Karşı Uluslararası Ortak Önlemler Anlaşması'' (An International Agreement for Collective Measures Against Piratical Attacks in the Mediterranean by Surface Vessels and Aircraft)'dır.[102]

Komisyonun notlarında[103] uluslararası hukuku ihlal etse bile umumi veya politik gayelerle yapılan faaliyetlerin normal olarak deniz haydutluğu fiili olarak düşünülmemesi gerektiği, bunların ancak özel amaçlarla yapılan eylemler olabileceği belirtildi.[104]

Türkiye'nin de imzacı olduğu Nyon düzenlemeleri Akdeniz ile sınırlı olmakla birlikte deniz ticaretinin korunmasına yönelikti. İtalyan ya da kimliği meçhul denizaltılar, suüstü gemileri ve uçaklar tarafından yapılan saldırılar deniz haydutluğu sayılmış, bu saldırıları önlemek için de önlemler alınmasına karar verilmiştir. Deniz haydutluğu suçunun tanımına, detaylarına, yargılama ve ceza hususlarına yer verilmemiştir. Uluslararası Hukuk Komisyonu bu saldırıların uluslararası hukuku ihlal ettiklerini, genel

---

101 Bishop, p.809 note 80; Oppenheim, p.273 note 68.

102 Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1956 Taslağının, bölüm 2 kısım 7'de müzakere edilen Madde 39'a Yorumu: ''*Komisyon, ticaret gemilerinin denizaltılar tarafından batırılmasını insanlığa karşı yapılan deniz haydutluğu eylemleri olarak belirleyen 14 Eylül 1937 tarihli Nyon Düzenlemeleri gibi andlaşmaların farkındadır. Ancak, bu tür andlaşmaların deniz haydutluğunun yalnızca özel gemiler tarafından yapılabileceği ilkesini geçersiz kılmadığı düşünülmektedir. Bu nedenle, Komisyon, deniz haydutluğu eylemlerine karşı savaş gemileri tarafından yapılan yasa dışı eylemlerin benimsenmesinin, uluslararası toplum için zararlı olacağını düşünmektedir.*'', Uluslararası Hukuk Komisyonu Draftı, Ek-X.

103 Nyon Arrangements

104 Tokyo Sözleşmesi, Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Article 2, ICAO Document 8364 (1963)(Tokyo Convention)

ve politik gayelerle yapılan bu eylemlerin deniz haydutluğu olarak düşünülmemesini, özel amaçlarla yapılan eylemler olabileceğini belirterek sanki terörizm'e işaret etmektedir.

7. 1956 ULUSLARARASI HUKUK KOMİSYONUNUN TASLAK ÇALIŞMASI

1955 yılında ''Deniz Hukukunda Deniz Haydutluğu'' konusunda çalışmalara başlayan Uluslararası Hukuk Komisyonu hazırladığı taslak hükümleri 1956 yılında BM Genel Kuruluna sunmuştur.[105] Bu hükümler 1958 yılında imzalanan Cenevre Açık Deniz Sözleşmesine kaynak teşkil etti ve bu Sözleşmede kullanıldı.

Madde 38-45 daha sonra yeniden düzenlendi ve küçük değişikliklerle Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde 14-21 maddeler olarak kabul edildi. Uçakla yapılan Deniz Haydutluğu Fiilleri ise Uluslararası Hukuk Komisyonu Taslağındaki hali ile aynen kullanıldı.

Komisyon, 1932 yılında hazırlanan Harvard Taslağından çok yararlandı ve genel olarak Harvard Hukuk Fakültesinin bu araştırmadaki bulgu, karar ve sonuçlarını destekleyip kabul etti ve aynen aktardı.[106]

Bu taslak deniz haydutluğuna ilişkin olarak aşağıdaki maddeleri ve yorumlarını içeriyordu:

Taslağın 38 nci maddesinde tüm devletlerin açık denizlerde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan diğer alanlarda deniz haydutluğunun önlenebilmesi için mümkün olan en üst düzeyde işbirliği yapacakları belirtilmektedir.

Taslağın 39'uncu maddesinde deniz haydutluğu teşkil eden fiiller sayılmaktadır.

1nci paragraf: Deniz haydutluğu, açık denizde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan bir alanda, özel bir gemi veya özel bir uçak personeli veya bunların yolcuları

[105] II Yearbook of the International Law Commission (1956) [The International Law Commission Draft];Ek-B Md. 38-45; Bk. Canadian Jurisprudence, The Civil Law and Common Law in Canada 351 (McWhinney, 1958).

tarafından diğer bir gemiye, gemideki kişilere ve onların eşyalarına karşı özel amaçlarla yapılan herhangi bir yasa dışı şiddet, alıkoyma, yağmalama fiilidir.

2nci paragraf: Haydut gemi olduğu gerçeğini bilerek gönüllü olarak bu harekete katılma fiili.

3ncü paragraf: 1nci veya 2nci paragrafta belirtilen hareketleri teşvik etme veya yataklık etme fiili.

Taslağın 40'ıncı maddesinde personeli isyan eden ve kontrolü ele geçirilen bir devlet gemisi ve uçağı tarafından yapılan eylemlerin de özel gemi ile işlenen fiillerle benzeştiği belirtilmektedir.

Taslağın 41'inci maddesinde, 39 ncu maddedeki eylemlerden birini yapmak için kullanılan gemi veya uçağın haydut gemi veya haydut uçak sayılacağı belirtilmektedir.

Taslağın 42'inci maddesinde gemi veya uçağın haydut gemi veya haydut uçak olsa bile milli karakterini sürdürebileceğine veya kaybedeceğine kendi devletinin iç hukuk kurallarının karar vereceği açıklanmaktadır.

Taslağın 43'üncü maddesinde, açık denizlerde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan alanlarda her devletin haydut gemi veya uçağı mallarıyla birlikte zapt ve müsadere etme, haydutları tutuklama yetkisi olduğunu; bu devletin mahkemelerinin ceza, gemi, uçak ve mallar hakkında üçüncü tarafların haklarının da iyi niyetle korunarak karar verebileceği belirtilmektedir.

Taslağın 44'üncü maddesinde yeterli dayanak olmadan deniz haydutluğu şüphesiyle zapt ve müsadere edilen gemi ve uçakta meydana gelebilecek kayıp ve hasardan zapt eden devletin bayrak devletine karşı sorumlu olacağı belirtilmektedir.

106 Colombos, s.407 not 76, not 83.

Taslağın 45'inci maddesinde deniz haydutluğu nedeniyle zapt ve müsaderenin yalnızca savaş gemisi ve askeri uçak tarafından yapılabileceği ifade edilmektedir.

Uluslararası Hukuk Komisyonu 25 devletten gelen görüşleri çalışmalarında göz önüne almıştır. Genel olarak yorumlar iki gruptan oluşmuştur. Birinci gruptakiler siyasi eylemlerin veya isyancıların eylemleri ile, devlet gemileri ve savaş gemileri tarafından yapılan eylemlerin de deniz haydutluğu sayılmasını istemiştir. İkinci grup ise modern deniz haydutluğuna ilişkin kuralların uluslararası teamül hukukundaki gibi olmasını savunmuştur. Komisyon, taslağın 13'ncü ve 14'ncü maddelerini güncellemiş, 38'nci ve 39'ncu maddeler olarak yer almıştır. Devletlerin uluslararası hukuktan doğan deniz haydutluğunun önlenmesi görevi, mümkün olan en üst düzeyde işbirliği olarak değiştirilmiştir. Devlet ve savaş gemilerinin eylemleri ise bu gemilerin personelinin isyan edip geminin kontrolünü ele geçirmesi durumu ile sınırlandırılmıştır. Komisyon deniz haydutluğu tanımına ilişkin olarak kanaatini şu şekilde açıklamıştır: Soygun kastına gerek yoktur. Deniz haydutluğu eylemleri kazanç elde etme isteği olmaksızın nefret ve intikam duyguları ile de gerçekleştirilebilir. Eylemler mutlaka özel amaçlar için gerçekleştirilmelidir. Personelin isyan edip geminin kontrolünü ele geçirmesi durumu hariç, sadece özel gemiler tarafından gerçekleştirilir; savaş gemileri ve diğer devlet gemileri tarafından gerçekleştirilemez. Deniz haydutluğu eylemleri sadece açık denizlerde veya herhangi bir devletin yetkisi dışındaki alanlarda gerçekleştirilebilir.[107]

8. 1958 CENEVRE AÇIK DENİZ SÖZLEŞMESİ

1958 yılında Cenevre'de toplanan Birleşmiş Milletler 1'inci Deniz Hukuku Konferansı 24 Şubat – 28 Nisan tarihleri arasında yaptıkları çalışmalar neticesinde Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi ile Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme imzalanmıştır. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe girmiş ve 60 devlet taraf olmuştur. Cenevre Sözleşmeleri olarak da anılan bu dört sözleşme ve ek protokol Türkiye tarafından kabul edilmemiştir. İmzalanan sözleşmelerden biri olan

[107] Kerem Batır, a.g.e., s. 95-96.

Açık Deniz Sözleşmesi'nde deniz haydutluğu hükümlerine de yer verilmiştir. Uluslararası hukuka büyük katkı sağlayan bu sözleşme[108] ile deniz haydutluğuna ilişkin taslak hükümler, örf ve adet kuralları yazılı açık hükümler haline getirilmiştir.

Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1956'da hazırladığı taslağın hükümleri 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesine kaynak teşkil etmiş ve bu sözleşmede kullanılmıştır. Madde 38-45 yeniden düzenlenmiş ve küçük değişikliklerle Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde 14-21 maddeler olarak kabul edilmiştir. Uçakla yapılan deniz haydutluğu fiilleri ise Uluslararası Hukuk Komisyonu Taslağındaki hali ile aynen kullanılmıştır.

Açık Deniz Sözleşmesi'nde açık denizde dört serbestiden bahsedilir. Bunlar ulaşım, avlanma, kablo boru döşeme ve uçuş serbestisidir.[109]

Sözleşmenin deniz haydutluğuna ilişkin hükümleri özellikle Harvard Taslağı kullanılarak hazırlandığı için hem gemi hem uçakla yapılan deniz haydutluğu faaliyetleri açıkça yer almış ve taraf devletler tarafından deniz haydutluğunun ayırt edici kriterleri tespit edilmiştir.[110]

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi deniz haydutluğuna ilişkin olarak aşağıdaki maddeleri içermektedir:

14'üncü maddede tüm devletlerin açık denizlerde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan diğer alanlarda deniz haydutluğunun önlenebilmesi için mümkün olan en üst düzeyde işbirliği yapacakları belirtilmektedir.

15'inci maddede deniz haydutluğu teşkil eden fiiller sayılmaktadır.

---

108 Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar, İstanbul, 1998, s. 347-365; Colombos, s.407 not 76, Ek-C Cenevre Konvansiyonu Md.14-21.

109 Brierly, s.309 not 100; Şikago Konvansiyonu Md. 12; Tokyo Konvansiyonu Md.3.

110 Bishop, s. 466 not 80.

1nci paragraf: Deniz haydutluğu, açık denizde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan bir alanda, özel bir gemi veya özel bir uçak personeli veya bunların yolcuları tarafından diğer bir gemiye veya uçağa, gemideki veya uçaktaki kişilere ve onların eşyalarına karşı özel amaçlarla yapılan herhangi bir yasa dışı şiddet, alıkoyma, yağmalama fiilidir.

2nci paragraf: Haydut gemi olduğu gerçeğini bilerek gönüllü olarak bu harekete katılma fiili.

3ncü paragraf: 1nci veya 2nci paragrafta belirtilen hareketleri teşvik etme veya yataklık etme fiili.

16'ıncı maddede personeli isyan eden ve kontrolü ele geçirilen bir savaş gemisi, devlet gemisi ve uçağı tarafından yapılan eylemlerin de özel gemi ile işlenen 15'inci maddedeki fiillerle benzeştiği belirtilmektedir.

17'inci maddede, 15'inci maddedeki eylemlerden birini yapmak için kullanılan gemi veya uçağın haydut gemi veya haydut uçak sayılacağı belirtilmektedir.

18'inci maddede, gemi veya uçağın haydut gemi veya haydut uçak olsa bile milli karakterini sürdürebileceğine veya kaybedeceğine kendi devletinin iç hukuk kurallarının karar vereceği açıklanmaktadır.

19'uncu maddede, açık denizlerde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan alanlarda her devletin haydut gemi veya uçağı mallarıyla birlikte zapt ve müsadere etme, haydutları tutuklama yetkisi olduğunu; bu devletin mahkemelerinin ceza, gemi, uçak ve mallar hakkında üçüncü tarafların haklarının da iyi niyetle korunarak karar verebileceği belirtilmektedir.

20'nci maddede, yeterli dayanak olmadan deniz haydutluğu şüphesiyle zapt ve müsadere edilen gemi ve uçakta meydana gelebilecek kayıp ve hasardan zapt eden devletin bayrak devletine karşı sorumlu olacağı belirtilmektedir.

21’inci maddede, deniz haydutluğu nedeniyle zapt ve müsaderenin yalnızca savaş gemisi veya askeri uçak, devlet gemisi veya uçağı tarafından yapılabileceği ifade edilmektedir.

23’üncü maddede kesintisiz veya sıcak takip hakkı ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

1958 Açık Deniz Sözleşmesi getirdiği yeni kavramlar ile açık denizlere ilişkin kuralların güncellenmesini sağlamış ve deniz haydutluğu ile sıcak takip konusunda amir ifadeler kullanan ilk kodlaştırma girişimi olmuştur. Asıl kaynak olarak Harvard Taslağı’nın kullanıldığı bu sözleşmede uçakla yapılan deniz haydutluğu fiileri Uluslararası Hukuk Komisyonu taslağında olduğu gibi aynen yer almıştır. Deniz haydutluğunu diğer suçlardan ayırt edecek kriterler belirlenerek günümüzde kabul edilen kurallara yaklaşılmıştır.

9. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ (BMDHS)

1960 yılında yine Cenevre’de toplanan Birleşmiş Milletler 2’inci Deniz Hukuku Konferansının başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra, 1973-1982 yılları arasında çalışmalarını sürdüren 3’üncü Deniz Hukuku Konferansı neticesinde 10 Aralık 1982 tarihinde imzalanan ve 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren BMDHS (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi), uluslararası hukukun deniz hukuku alanındaki düzenlemelerini tek bir metin altında birleştirmiştir. Uluslararası deniz hukuku’nu düzenleyen en kapsamlı metin olma özelliğine haiz BMDHS’nin 100-107’inci maddeleri arasında yalnızca deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. 100’üncü madde işbirliği yükümlülüğünü, 101’inci madde tanımını, 102’inci madde mürettebatı (personeli) isyan eden savaş gemisi ve uçağını, 103’üncü madde haydut gemi ve uçağı, 104’üncü madde haydut gemi veya uçağın tabiiyeti konusunu, 105’inci madde haydut gemi veya uçağa el konulmasını, 106’ıncı madde keyfi el koyma sorumluluğunu, 107’inci madde el koymaya yetkili gemi ve uçağı, deniz haydutluğu ile doğrudan ilgili olmamakla beraber madde 108 uyuşturucu trafiğini, madde 109 izinsiz radyo yayınlarını, 110’uncu madde savaş gemisinin araştırma ve ziyaret hakkını, 111’inci madde ise savaş gemisinin kesintisiz izleme (sıcak takip) hakkını düzenlemektedir.

Deniz haydutluğuna ilişkin bu maddeler aşağıda olduğu gibidir:[111]

Madde 100

Deniz haydutluğunun önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü

Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır.

Madde 101

Deniz Haydutluğu'nun tanımı

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluluğunu 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) fikralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.

Madde 102

Mürettebatı isyan eden bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı yoluyla deniz haydutluğu

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101'inci maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur.

111 BM Enformasyon Merkezi UNIC-Ankara'nın pdf metninden alınmıştır.

Madde 103

Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tanımı

Fiilen kontrol altında bulundukları kimseler tarafından 101'inci maddede öngörülen fiillerden birini işlemeye tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar. Bu gibi fiilleri işlemeye hizmet etmiş gemiler veya uçaklar da bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrolü altında kaldıkları sürece deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar.

Madde 104

Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tabiiyetini muhafaza etmesi veya kaybetmesi

Bir gemi veya uçak, deniz haydudu uçak veya gemi niteliğini almasına rağmen, tabiiyetini muhafaza edebilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı bu tabiiyeti vermiş olan devletin iç hukukuna tabidir.

Madde 105

Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağa el konulması

Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan her hangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el koyabilir ve bu gemide ve uçakta bulunan kişileri yakalayabilir ve mallara el koyabilir. El koyan devletin mahkemeleri verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartiyle gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilir.

Madde 106

Keyfi el koyma halinde sorumluluk

Deniz haydudu olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devlet, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacaktır.

Madde 107

Deniz haydutluğu nedeniyle el koymayı gerçekleştirmeye yetkili gemi ve uçaklar

Deniz haydutluğu sebebiyle el koyma, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir.

Madde 108

Uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayrimeşru trafiği

1- Bütün devletler açık denizde seyreden gemilerin, uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

2- Kendi bayrağını taşıyan bir geminin uyuşturucu maddelerin veya psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine giriştiği konusunda ciddi gerekçeleri olan her devlet, bu tür trafiğe son vermek üzere diğer devletlerin işbirliğini talep edebilir.

Madde 109

Açık denizlerden izinsiz radyo yayınları

1- Bütün devletler, açık denizden izinsiz bir şekilde yapılan yayınlara son vermek üzere işbirliği yapacaklardır.

2- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "izinsiz yayın"dan açık denizlerde, uluslararası kurallara aykırı olarak, kamu kitlesine hitaben radyo ve televizyon yayınlarının bir gemi veya tesisten yaymak anlaşılır. Ancak buna, yardım çağrılarının yayını dahil değildir.

3- İzinsiz yayına katılan herhangi bir kişi aşağıdakilerin mahkemeleri huzurunda yargılanabilir:

a) Yayın yapan geminin bayrak devleti;

b) Tesisin tescil edildiği devlet;

c) İlgili kişinin vatandaşı olduğu devlet;

d) Yayınların alınabildiği herhangi bir devlet; veya

e) Yayınların yasal radyo iletişimini karıştırdığı herhangi bir devlet.

4- Açık denizde 3'üncü paragrafa göre yargılama yetkisi bulunan bir devlet, izinsiz yayın yapan kişiyi 110'uncu maddeye uygun olarak tevkif edebilir veya gemiyi durdurabilir ve yayın araç-gerecine el koyabilir.

Madde 110

Ziyaret Hakkı

1- Müdahalenin bir andlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde 95'inci ve 96'ıncı maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir.

a) Geminin deniz haydutluğu yaptığı;

b) Geminin köle ticaretine karıştığı;

c) Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109'uncu madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği;

d) Geminin tabiiyetsiz olduğu; veya

e) Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu.

2- 1'inci paragrafta öngörülen durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir subayın kumandasında bir araç gönderebilir. Belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir.

3- Şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartiyle, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir.

4- İşbu hükümler gerekli değişikliklerle askeri uçaklara da uygulanır.

5- İşbu hükümler, keza açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemilere veya uçaklara da uygulanabilir.

Madde 111

Kesintisiz izleme hakkı

1- Sahildar devletin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilirler. Bu izleme, yabancı gemi veya bunun araçlarından birini izleyen

devletin iç sularında, takımada sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde iken başlamalıdır; ve karasularının veya bitişik bölgenin ötesinde, ancak kesintiye uğramamak şartiyle devam edebilir. Karasularında veya bitişik bölgede seyreden bir yabancı gemiye dur emrini veren geminin, yabancı geminin dur emrini aldığı zaman bulunduğu sular içerisinde bulunması zorunlu değildir. Yabancı gemi işbu Sözleşmenin 33'üncü maddesinde tanımı yapılan bir bitişik bölgede bulunuyorsa, izlemeye ancak, bu bitişik bölgenin tesisini gerektiren korunma amaçlarının ihlali halinde girişilebilir.

2- Kesintisiz izleme hakkı, kıt'a sahanlığı üzerindeki tesisleri çevreleyen güvenlik bölgeleri de dahil olmak üzere münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığında, sahildar devletin işbu Sözleşme uyarınca uygulanabilir kanun ve kurallara aykırılık halinde, aykırılığın zikredilen alanlarda meydana gelmiş olması şartı ile, **mutatis mutandis** (gerekli değişiklikler ile) uygulanacaktır.

3- İzleme hakkı, izlenen geminin kendi devletinin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erer.

4- İzleme ancak, izleyen gemi, izlenen geminin veya bunun araçlarından birinin veya ekip halinde çalışıp izlenen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların, karasuları içerisinde veya duruma göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığı üzerinde bulunduğuna elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirdiği takdirde, başlamış kabul edilir. İzleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilir; bu işaret, yabancı gemiye görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilir.

5- İzleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir.

6- Geminin uçak tarafından izlendiği durumda:

a) 1'inci ve 4'üncü paragraf hükümleri gerekli değişikliklerle uygulanacaktır.

b) Dur emrini veren uçak, gemiyi kendisi tutuklamak imkanına sahip olmadıkça, sahildar devlete ait ve ilk uçak tarafından haberdar edilen bir uçak veya gemi izlemeyi devam ettirmek üzere gelene kadar, izlemeyi fiilen sürdürmek zorundadır. Uçak dur emrini verip izlemediği veya diğer uçak ve gemiler izlemeyi kesintisiz sürdürmedikleri takdirde, geminin uçak tarafından suçlu veya şüpheli olarak gözlemlendiği şeklinde bir açıklama, geminin karasuları dışında tutuklanmasını haklı göstermeye yetmez.

7- Bir devletin yetkisine dahil bir yerde tutuklanmış ve yetkili makamlarca soruşturma açılmak üzere o devletin bir limanına götürülmekte olan bir geminin ve refakat gemisinin yolculuk sırasında şartların gerektirmesi sebebiyle açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmından geçmiş olmaları halinde sırf münhasır ekonomik bölgenin veya açık denizin bir kısmından geçiş yüzünden, geminin serbest bırakılması istenemez.

8- İzlemenin haklı gösterilmediği şartlarda, karasuları dışında durdurulmuş veya tutuklanmış bir geminin bu yüzden maruz kalması muhtemel her türlü kayıp veya zararı tazmin edilecektir.

BMDHS'deki deniz haydutluğuna ilişkin bu düzenlemeler, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nden ithal edilmiştir. Her iki Sözleşme'de de bütün devletlere açık denizde deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla azami ölçüde işbirliği yapma yükümlülüğü getirilmektedir (1958 md.14, 1982 md.100). Sözleşmelerde deniz haydutluğu suçunu oluşturan fiiller tanımlanmakta (1958 mad. 15, savaş gemisi ya da devlet gemisi, deniz haydutlarının kontrolüne geçerse, deniz haydutları tarafından ele geçirilmiş bir ticari gemiye 1982 mad. 101), mürettebatı isyan eden ve kontrolü ele geçirilmiş savaş gemisi veya devlet gemisi vasıtasıyla yapılan haydutluk faaliyetlerinin, özel gemi vasıtasıyla yapılan faaliyetlerle aynı muameleye tabii tutulduğuna hükmedilmekte (1958 mad. 16, 1982 mad. 102), haydut bir gemi veya uçağın tanımı yapılmaktadır (1958 mad. 17, 1982 mad. 103). Tanıma göre, gemi veya uçaklar deniz haydutlarının kontrolü altında kaldığı sürece haydut gemi veya uçak sayılmaktadırlar.

Her iki Sözleşme'de de haydut gemi veya uçağın, tabiiyetinin muhafazası veya kaybının, tabiiyetini veren devletin kanunlarınca belirleneceği belirtilmektedir (1958 mad. 18, 1982 mad. 104). Bir geminin tabiiyeti, o geminin hangi bayrağı taşıdığına bağlıdır. Bayrak, geminin hangi devletin koruması altında olduğunu gösteren bir simgedir.[112] Gemi, bayrağını taşıdığı devletin yargı yetkisi dışında bir alanda da olsa, açık denizde de olsa, bayrak devleti, ilke olarak gemide işlenmiş suçları ulusal mevzuata göre yargılayıp cezalandırma yetkisine sahiptir.

[112] Rona Aybay,"Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu", Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, "t.y.".

Her iki Sözleşme'de de haydut gemi veya uçağa el konulmasıyla ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Buna göre, herhangi bir ülkenin karasuları dışında her devlet bir haydut gemiye ya da haydutların kontrolüne geçmiş bir gemiye el koyabilir (1958 mad. 19, 1982 mad. 105). Bu maddeler, her devlete açık denizlerde veya kendi yargı yetkisi dışındaki alanlarda, tabiiyetinde olmayan yabancı gemilere deniz haydutluğu nedeniyle müdahale etme hakkı vermektedir. Böylece deniz haydutluğu faaliyetlerine ve yargılama yetkisi, bayrak devleti ile sınırlı kalmamış olmaktadır.

Devletlerin açık denizlerde ortak yetki kullandığı tek eylem deniz haydutluğu değildir.[113] Kuvvetli bir şüphe bulunması halinde, bir devletin açık denizlerde, kendi tabiiyetinde olmayan yabancı özel gemilere, köle ticareti, açık denizden ses ya da görüntü aracılığıyla yapılan izinsiz yayın, uyuşturucu kaçakçılığı suçları nedeniyle de müdahale etme hakkı bulunmaktadır (1958 mad. 23, 1982 mad. 111). Müdahale iki şekilde olabilir. Bunlardan ilki gemi belgelerinin kontrolüdür. Belge kontrolü neticesinde şüpheler giderilmemişse gemide daha ileri incelemeye geçilebilir ve bu durumda geminin aranması söz konusu olur. BMDHS'nin 110'uncu maddesinde düzenlenen ziyaret hakkı, gemiye her iki amaç için de çıkma hakkını kapsamaktadır. Gemi tabiiyetsiz ise yetkili makamların herhangi bir izne gerek duymadan gemiyi ziyaret hakları bulunmaktadır.

Haydutluk faaliyetine karıştığından şüphelenilen gemilere müdahale konusunda yetkilendirilen makamlar her iki Sözleşme'de de tanımlanmıştır. Haydutluk sebebiyle el koyma işlemleri, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar ya da açık bir şekilde bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir (1958 md.21, 1982 md.107).

Haydut olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devletin, bayrak devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacağı her iki Sözleşme'de de hükmedilmiştir (1958 md.20, 1982 md.106). Deniz haydutluğu faaliyetine karıştığı veya karışacağı değerlendirilen özel gemiye haksız müdahale edildiğinde, oluşan zarar ve kayıplardan dolayı, müdahale edenin tabi olduğu devletin sorumluluğu söz konusudur. Bu düzenlemeyle, keyfi uygulamaların

[113] Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 423-425.

önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Bu nedenle deniz haydutları tarafından ele geçirildiği değerlendirilen gemilere karşı düzenlenecek operasyonlar sırasında, özellikle rehineler, gemi ve yük sahipleri bakımından müdahalenin doğuracağı sonuçların dikkate alınması önem taşımaktadır. Gemiye çıkma faaliyetinden önce, yetkili makamlar tarafından saldırıya uğrayan geminin bayrak devletinin izninin alınmasına ilişkin bir zorunluluk bulunmamaktadır, ancak diplomatik nezaket gereği ve sonraki işlemlerin aksamaması için, bayrak devleti tarafından gemi sahibi, işleteni, yük sahibi, mürettebatın uyruğu olduğu devletler ve şüpheli şahısların uyruğu olduğu devletler ile gerekli bilgilendirmelerin yapılmasına ve koordinenin sağlanmasına uygulamada karşılaşılmaktadır.

BMDHS, deniz haydutluğuna ilişkin en kapsamlı metini içermesi ve halen nihai bir belge olması nedeniyle, bu alanda baş vurulacak uluslararası hukuk kaynakları arasında ilk sırada yer almaktadır.

BMDHS deniz haydutluğu suçuna ilişkin sahip olduğu kuralları ile uluslararası toplumun geçmişten 1982 yılına kadar yaptığı tüm hukuki çalışmaların en somut bir meyvası, doğal bir sonucudur. Bu sözleşme deniz haydutluğu ile bağlantılı devletlerin hak ve yetkilerini belirtmiş fakat, bir yükümlülük vermemiştir. 1982 BMDHS deniz haydutluğu kurallarının uygulamada eksikleri görülmekle birlikte amir hükümler, ayrıntılı tanımlar ve ilave yetkiler içermesi, uluslararası toplumun bugün için kullandığı en üst doküman olma özelliğini halen sürdürmeye devam etmektedir.

10. TOKYO SÖZLEŞMESİ[114]

14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Tokyo Sözleşmesi'nde kabul edilen hükümler, çoğunlukla 1958 ve 1960 Cenevre Sözleşmelerinin deniz haydutluğuna ilişkin hükümlerinin uçağa uyarlanmış bir versiyonu olup uçak kaçırma ve uçaktaki yasa dışı eylemleri hava haydutluğu gibi düşünülerek hazırlanmıştır. Dünyada meydana gelen uçak kaçırma olaylarının özellikle terörist amaçlarla artış göstermesi, bu alandaki kuralların eksikliği uluslararası toplumu ortak kararlar alınmasına yönelterek Tokyo'da bir araya

114 http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/pdfs/ukpga_19670052_en.pdf.

gelinmesine karar verilmişti. Bu nedenlerle deniz haydutluğu veya haydutluk (sea piracy, piracy) kelimeleri metinde geçmemektedir.

4 Aralık 1969 tarihinde yürürlüğe giren Tokyo Sözleşmesi'ne 186 devlet taraf bulunmaktadır. Türkiye, ''Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin 14 Eylül 1963 Tarihli Tokyo Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulunduğu Hakkında Kanunu'', 17 Nisan 1975 tarihinde T.B.M.M. de kabul ederek onaylamış ve 4 Mayıs 1975 tarihinde Resmi Gazetede 15226 Sayı No ile yayınlanmıştır.

Birleşik Krallık (İngiltere) 14 Temmuz 1967 tarihinde Tokyo Sözleşmesi'ni kabul etmiş, ancak deniz haydutluğu fiili ister uçak tarafından, isterse uçağa karşı, nerede işlenirse işlensin, açık denizlerde işlenen deniz haydutluğu suçlarına ilişkin kendi mahkemelerinde açılan deniz haydutluğu davalarında herhangi bir kuşkuya yer vermemek üzere, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'ndeki deniz haydutluğu hükümlerini de dahil ederek dibaçe ve 4 ncü madesinde açıkça belirtmiş ve Tokyo Sözleşmesi hükümlerinin deniz haydutluğuna yönelik açıkdeniz alanlarındaki eksikliğini bu şekilde tamamlamıştır.

Deniz haydutluğu suçunun deniz boyutunu (kısmını) ihmal eden Tokyo sözleşmesi bu nedenle tek başına eksik kalmış bir belgedir. 1958 Açık Deniz Sözleşmesi ve iç hukuk kuralları ile tamamlanmasına ihtiyaç vardır. Ancak o zaman bir anlam ifade edecektir. 1982 BMDHS nihai bir doküman olarak yürürlükte olduğundan Tokyo sözleşmesi artık bugün için anlamını yitirmiş bulunmaktadır.

11. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER GÜVENLİK KONSEYİ (BMGK) KARARLARI

Aden Körfezi, Somali açıkları ve karasuları ile Arap Denizi ve mücavir bölge sularında meydana gelen haydutluk faaliyetlerinin uluslararası deniz ticareti ile seyir güvenliğine yönelik oluşturduğu tehdit son derece büyüktür. Somali Federal Geçici Hükümeti, tek başına deniz güvenliğini sağlama, deniz haydutluğunu önleme ve haydutları yargılama kapasitesine sahip olmadığından, diğer devletler ve bölgesel örgütlerle haydutluğa karşı işbirliği yapma talebinde bulunmuştur. Bunun üzerine BMGK; 02 Haziran 2008 tarihinde 1816 sayılı, 07 Ekim 2008 tarihinde 1838 sayılı, 02 Aralık 2008

tarihinde 1846 sayılı, 16 Aralık 2008 tarihinde 1851 sayılı ve 30 Kasım 2009 tarihinde 1897 sayılı kararları almıştır.

Takip eden yıllarda deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadelede ortaya çıkan ihtiyaçlara ilişkin olarak 2010 yılında 1918, 1950, 2011 yılında 1976, 2015, 2020, 2012 yılında 2077, 2013 yılında 2125, 2014 yılında 2184 ve 2015 yılında 2246 sayılı kararlar alınmıştır.

Bu kararlar, uluslararası toplumu deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerine karşı mücadele etmek üzere hareketlendirmek ve iç çatışmaların yaşandığı Somali'deki devlet otoritesinin bu konudaki yetersizliklerini kapatabilmek maksadıyla alınmıştır.

a. 1816 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

02 Haziran 2008 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1816 sayılı karar,[115] yetkililere bu tür eylemlerin önlenmesi maksadıyla yabancı askeri güçlerin Somali karasularına girebilmesi dahil gerekli tüm vasıtaların kullanılması konusunda 6 ay süre verilmesiyle ilgilidir.[116] Söz konusu karar ile;

Somali açıklarında harekat icra eden devletlerin askeri deniz ve hava vasıtalarının tetikte olması ikaz edilmekte, özellikle Somali açıklarında deniz ticaret yollarını kullanan devletlerin haydutluk ve silahlı soyguna karşı Somali Federal Geçici Hükümeti ile işbirliği içinde gayretlerini artırmaları ve koordine etmeleri teşvik edilmektedir (Md.2).

Uluslararası hukukun açık denizde haydutluğa karşı verdiği yetkiler gibi Somali Federal Geçici Hükümeti'ne göre önceden bildirim yaparak devletlere ve bölgesel örgütlere altı ay süre için (02 Haziran-02 Aralık 2008) deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun olaylarını önlemek üzere Somali karasularına girme ve "gerekli tüm vasıtaları" (all necessary means) kullanma yetkisi verilmektedir (Md. 7).

115 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816(2008).

116 United Nations Security Council, "Resolution 1816" , 02 June 2008.

7'inci maddede belirtilen yetkiler kullanılırken, üçüncü devletlerin zararsız geçiş haklarına zarar verilmemesi öngörülmektedir (Md.8).

Özellikle ilgili bayrak, liman ve bölge devletleri ile zarar görenlerin ya da haydut veya silahlı soyguncuların devletleri arasında zanlıların, insan haklarına ve uluslararası hukuka uygun olarak yargılanması sürecinde işbirliği yapılması tavsiye edilmektedir (Md. 11).

b. 1838 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

07 Ekim 2008 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1838 sayılı karar,[117] Somali açıklarında deniz haydutluğu ile aktif olarak mücadele etmek üzere devletlere, askeri kapasitelerini kullanmaları konusunda yapılan çağrı ile ilgilidir.[118] BMGK, BM Andlaşması 7'inci Bölüm çerçevesinde hareket ederek üye devletlere kuvvet kullanma yetkisi tanımaktadır. Söz konusu karar ile, Somali açıklarında haydutluk faaliyetleri ile mücadele maksadıyla, tüm üye devletlere, özellikle deniz ve hava güçlerini konuşlandırarak mücadeleye aktif olarak katılmaları çağrısında bulunulmaktadır (Md.2).

Somali açıklarında askeri deniz ve hava unsurları ile harekat icra eden devletlerin gerekli vasıtaları uluslararası hukuka uygun olarak kullanmaları gerektiği belirtilmektedir (Md.3).

BM Gıda ve Tarım Örgütü (Food and Agriculture Organization-FAO) tarafından hazırlanan Dünya Gıda Programı (World Food Program-WFP) kapsamında Somali'ye insani yardım sağlayan gemilerin korunmasına devam edilmesi öngörülmektedir (Md.5).

Somali karasularına girme ve gerekli vasıtaları kullanmak için 1816 sayılı kararda verilen 6 aylık yetki süresinin uzatılmasına yönelik BMGK'nin niyeti açıklanmaktadır (Md.9).

---

117 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838(2008).

118 United Nations Security Council, " Resolution 1838", 07 October 2008.

c. 1846 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

02 Aralık 2008 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1846 sayılı karar,[119] devletlerin ve bölgesel örgütlerin Somali karasularında deniz haydutluğu ile mücadele için tüm vasıtaları 12 ay süreyle kullanabilmesini öngörmektedir.[120] Söz konusu karar ile, Somali'deki Gözlem Grubu'nun 20 Kasım 2008 tarihli raporunda belirttiği üzere, giderek artan fidye ödemelerinin, Somali açıklarındaki haydutluk olaylarında artışa neden olmasından duyulan endişe ifade edilmektedir (Md.2).

Gerekli imkan ve kabiliyete sahip devletlere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askeri deniz ve hava vasıtalarını konuşlandırmaları ve haydutluk ve silahlı soygun faaliyetlerinde kullanılan veya kullanıldığından şüphe edilen gemilere, teknelere, silahlara ve diğer ekipmanlara el koyarak, uluslararası hukuka uygun şekilde Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısında bulunulmaktadır (Md.9).

Uluslararası hukukun açık denizde haydutluğa karşı verdiği yetkiler gibi devletlere ve bölgesel örgütlere 12 ay süre için (02 Aralık 2008-02 Aralık2009) Somali Federal Geçici Hükümeti'ne önceden bildirim yaparak deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun olaylarını önlemek üzere Somali karasularına girme ve gerekli tüm vasıtaları kullanma yetkisi verilmektedir (Md.10).

SUA Sözleşmesi (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)'ni[121] taraflara, "kuvvet kullanmak ve/veya tehdit etmek suretiyle ticaret gemilerine el koyan ya da kontrolünü ele geçiren" kişilerle ilgili yargılama yetkisinin tesis edilmesine ilişkin hükümler içerdiğine dikkat çekilmektedir. Bu Sözleşme'ye taraf devletlerin, yükümlülüklerini yerine getirmeleri ve haydutluk veya silahlı soygun şüphelisi kişilerin soruşturulması için hukuki ortamın tesis edilmesi

119 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846(2008)

120 United Nations Security Council, " Resolution 1846", 02 December 2008.

121 IMO çalışmalarıyla hazırlanan Denizde SUA Sözleşmesi ve Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokolü) 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da imzalanmıştır. Türkiye, 27 Eylül 1990 tarihli ve 3662 sayılı kanunla kabul etmiştir.

maksadıyla BM Genel Sekreterliği ve IMO ile işbirliği yapmaları çağrısında bulunulmaktadır (Md.15).

d. 1851 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

16 Aralık 2008 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1851 sayılı karar,[122] devletlere deniz haydutluğu ile mücadelenin bir parçası olarak Federal Geçici Hükümet'in onayını almak kaydıyla Somali'de haydutlara karşı deniz ve havada yapılan operasyonların yanı sıra karadan da operasyon yapma yetkisini vermektedir.[123] Söz konusu karar ile gerekli imkan ve kabiliyete sahip devletlere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askeri deniz ve hava vasıtalarını konuşlandırarak, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısı tekrarlanmaktadır (Md.2).

Somali açıklarında yakalanan deniz haydutlarına yönelik soruşturma işlemlerini kolaylaştırmak üzere, failleri göz altına almaya istekli bölge devletlerinin "shipriders" adı verilen kanun uygulayıcılarının yabancı savaş gemilerine alınmasına yönelik özel anlaşma/düzenlemeler yapılması tavsiye edilmektedir (Md.3).

Somali açıklarındaki haydutluk ve silahlı soygun ile ilgili bilgilerin koordine edilmesi, BMDHS'ye uygun olarak etkin kanun uygulama anlaşmalarının yapılması ve haydutluk ile silahlı soygun eylemlerinin etkin şekilde soruşturulması ve kovuşturulması için SUA Sözleşmesi ve BM Sınıraşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi ve bölgedeki devletlerin taraf oldukları diğer andlaşmaların yürütülmesi maksadıyla bölgede bir merkez oluşturulması tavsiye edilmektedir (Md.5).

Federal Geçici Hükümeti'nin 09 Aralık 2008 tarihindeki talebine istinaden, Somali açıklarında haydutluğa karşı mücadele eden devletlere ve bölgesel örgütlere, insan haklarına uygun olmak kaydıyla, Somali deniz ve hava sahasının yanı sıra Somali kara sahasında da gerekli olan her türlü tedbiri alma yetkisi verilmektedir (Md.6).

---

122 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851(2008)

123 United Nations Security Council, " Resolution 1851", 16 December 2008.

Devletler, kendi vatandaşlarına ve gemilerine, deniz haydutlarının saldırılarını veya saldırı girişimlerini müteakip ilk uğrayacakları limanda soruşturma için gerekli işlemlerin yapılacağını duyurmaları yönünde ikaz edilmektedir (Md.12).

e. 1897 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

30 Kasım 2009 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1897 sayılı karar,[124] Somali karasularındaki operasyonel yetkilerinin 1 yıl süreyle uzatılmasına ilişkindir.[125] Aynı zamanda söz konusu karar ile, tüm devletler ve bölgesel örgütler için deniz haydutlarını gözaltına almaya istekli bölge devletleri ile ikili anlaşmalar yapılması ve bölge devletlerinin kanun uygulayıcılarının yabancı savaş gemilerine konuşlandırılması konusunda imzalanacak olan anlaşmalarla hükme bağlanması yönünde tavsiyelerde bulunulmaktadır.

f. 1918 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

27 Nisan 2010 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1918 sayılı kararın[126] 1'inci paragrafında Güvenlik Konseyi, Somali sahillerinde cereyan eden deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiillerinin sorumlularının kovuşturmasındaki eksiklerin, uluslararası toplumun deniz haydutluğu ile mücadelesini zayıflattığını kabul etmiş ve kararın 2'nci paragrafında bölge devletleri de dahil olmak üzere tüm devletlere, Somali sahillerinde yakalanan deniz haydutlarını kovuşturmak ve cezalandırmak üzere, uluslararası insan hakları hukukuna uygun şekilde milli hukuklarında deniz haydutluğu suçunu düzenleme çağrısı yapılmıştır.

Kararın 4'üncü paragrafında ise Genel Sekreter'den Somali sahillerinde deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiilleri işleyen şahısların yargılanması ve cezalandırılmasını sağlayacak, uluslararası katkılı özel milli mahkemeler, bölgesel bir mahkeme veya bir uluslararası mahkeme gibi çeşitli seçenekleri içeren bir rapor hazırlaması istenmiştir.

---

124 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897(2009)

125 United Nations Security Council, " Resolution 1897", 30 November 2009.

126 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918(2010)

g. 1950 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

23 Kasım 2010 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1950 sayılı kararın[127] 7'inci paragrafında, 1846 sayılı kararın 10 ve 1851 sayılı kararın 6'ıncı paragrafı ile verilen ve 1897 sayılı karar ile yenilenen yetkinin süresi 12 ay daha uzatılmıştır. Aynı şekilde, kararın 8'inci paragrafında, 1816 sayılı kararın 9, 1838 sayılı kararın 8, 1846 sayılı kararın 11 ve 1897 sayılı kararın 8'inci paragrafında yer alan ifade tekrar edilmiş ve Somali Geçici Federal Hükümeti'nin rızasını içeren 20 Ekim 2010 tarihli mektubun alınmasını takiben, yetkilendirmenin yenilendiği kaydedilmiştir.

h. 1976 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

11 Nisan 2011 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 1976 sayılı kararda,[128] BM Genel Sekreteri'nin haydutların yargılanması ve mahkum olanların cezalarının infazı ile ilgili daha etkin çözümler üzerinde çalışması desteklenmiş, deniz haydutluğunun evrensel yargılama prensibine tabi bir suç olduğu vurgulanarak, üye ülkelere haydutların yargılanmasında insiyatif alma çağrısı yapılmıştır. Ayrıca Somali'de haydutları yargılamak üzere düşünülen özel yetkili mahkemenin kuruluşu üzerinde durulmuştur.

i. 2015 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

24 Ekim 2011 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 2015 sayılı kararda[129] uluslararası katılımla özel yetkili mahkemelerin kurulması çalışmalarına başlanması, bu çerçevede BM Genel Sekreteri'nin UNODC (UN Office on Drugs and Crimes, Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi), BM Gelişim Programı'nın desteği ile Somali ve bölge ülkelerine danışma faaliyetlerinde bulunması ifade edilmektedir. Ayrıca, 90 günlük danışma sürecinin ardından bahsedilen nitelikteki mahkemelere ilişkin karara varılacağı vurgulanmaktadır. Müteakiben bu bağlamda akademik yazında Ruanda ve Eski Yugoslavya Uluslararası Ceza Mahkemeleri örneklerinde olduğu gibi Güvenlik Konseyi kararları ile ad hoc nitelik gösteren bir uluslararası deniz haydutluğu mahkemesi

127 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950(2010).

128 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1976(2011).

129 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015(2011).

kurulması görüşleri gündeme getirilmiş, ancak müteakiben uygulanamaz olduğu gerekçesiyle bu görüşten uzaklaşılmıştır.

j. 2020 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

22 Kasım 2011 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 2020 sayılı kararda,[130] Somali'de devam etmekte olan deniz haydutluğu faaliyetlerinin temelinde Somali'deki istikrarsız ortamın etkili olduğu, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında diğer sorunların yanında bu konuya da önem verilmesi gerektiği, bu çerçevede kapasite artırımı faaliyetlerinin diğer devletlerce desteklenmesi konusunda devletlere çağrıda bulunulmuştur.

k. 2077 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

21 Kasım 2012 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 2077 sayılı kararın[131] sekizinci paragrafında Somalili yetkililerin Somali sahillerinde deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadelede öncelikle sorumlu oldukları vurgulanmış, Somali'nin Birleşmiş Milletlerde bulunan temsilcisinin 5 Kasım 2012'de mektubunda da belirttiği gibi Somalili yetkililer sahillerinde deniz haydutluğu ile mücadele için birçok kez uluslararası yardımı talep etmiş ve Güvenlik Konseyinin yardımından duydukları memnuniyetleri ifade etmiş ve diğer ülkeler, bölgesel organizasyonlar ile deniz haydutluğuyla mücadeledeki istekliliklerini belirtmiş ve 1897 (2009) Sayılı Kararın 12 ay süre ile geçerliliğinin uzatılmasına karar verilmiştir.

Kenya ve Seyşellerin kendi ülkelerinde şüpheli deniz haydutlarını yargılama çabaları memnuniyetle karşılanmış, Mauritius ve Tanzanyanın da aynı şekilde karar almaları desteklenmiştir. Somali'deki barış ve istikrarın sağlanmasının, ekonomik ve sosyal gelişme ile insan haklarına saygı ve kanunların uygulanmasının Somali sahillerindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygunları engelleyeceği hususları vurgulanmıştır ve ilave olarak gelecekte Somali yetkililerinin katkılarıyla Somali Ulusal Güvenlik Kuvvetlerinin teşkili ve işletilmesiyle birlikte bu bölgede uzun soluklu güvenliğin tesisine katkı sağlanabileceği belirtilmiştir.

130 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020(2011).

131 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077(2012).

l. 2125 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

18 Kasım 2013 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 2125 sayılı kararda,[132] Somali kıyılarındaki deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları şiddetle bir kez daha kınanmış, bahse konu suçlarla Somalili yetkililerle koordineli şekilde uluslararası mücadele kapsamında ilk defa 2008 yılında kabul edilen Güvenlik Konseyinin kararı yeniden bir yıllığına uzatılmıştır. Güvenlik Konseyi, Somalili yetkililerinin deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadelede esas sorumlu olduklarının altını çizmiş, Somalili yetkililerden deniz haydutluğu ile mücadeleyle ilgili kanunları gecikmeye mahal vermeden çıkarmalarını, halihazırdaki uluslararası desteklenen gayretlerini devam ettirmelerini ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesiyle uyumlu olarak Münhasır Ekonomik Bölgelerini adapte etmelerini talep etmiştir. Somalili yetkililerden Somali topraklarını suç amaçlı olarak yasa dışı faaliyetlerde kullanımının önlenmesi konusunda dikkatli olmaları talep edilmiştir. Somalili yetkililerden deniz haydutluğu ve silahlı soygunlarla ilgilenen yerel mahkemelerin teşkil edilmesi, Genel Sekreterin de belirttiği gibi Somali kıyılarındaki deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadelede yargılama ve cezalandırma işlemleri için kanunların hızlı şekilde oryantasyonunun sağlanması hususları ön plana çıkarılmıştır.

m. 2184 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

12 Kasım 2014 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 2184 sayılı kararda,[133] Somali sahillerindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarına çocukların katılımı endişeyle karşılanmış, deniz haydutları tarafından kontrol edilen bölgelerde kadın ve çocukların istismar edildiği, deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerine katılmaları için kadın ve çocuklara baskı yapıldığı öğrenilmiştir.

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları nedeniyle denizde yakalanan şüphelilerin araştırılması ve yargı işlemlerinin yapılmasının yanı sıra deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarından mali kazanç sağlayan, bu olaylara yardım eden, planlayan ve organize eden kişiler ile bu suç şebekelerindeki kilit roldeki kişilerin tespit edilip kanun önünde cezalarını almalarının sağlanmasının çok önemli olduğu belirtilmiştir. Şüpheli

132 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013).

133 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184%20(2014).

kişilerin adaletle yüzleştirilmeden serbest bırakılması konusundaki endişeler tekrarlanmış ve suça karışmış kişilerin adalet önüne çıkarılmamasının Somali sahillerinde icra edilen Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun ile mücadele faaliyetlerindeki mücadele çabalarını olumsuz yönde etkilediği vurgulanmıştır.

Somali'deki istikrarsızlık ve Somali sahillerindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının içinden çıkılması zor bağlantıları ihtiva etmesi, Somali sahillerindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları ve olumsuz sonuçlarının engellenmesi maksadıyla uluslararası toplum tarafından kapsamlı bir yaklaşımın sergilenmesinin önemli olduğu ve Somali halkının yeterli ekonomik seviyeye ulaşma şansını ortaya koyabilmek maksadıyla deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarını bastırmak için uzun soluklu ve idame edilebilir gayrete ihtiyaç duyulduğu vurgulanmıştır.

n. 2246 Sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

10 Kasım 2015 tarihinde düzenlenen BMGK toplantısında alınan 2246 sayılı kararda,[134] yerel ve bölgesel Somali yetkililerinin birbirleri ve diğer ülkelerle şüpheli deniz haydutlarının tespitinde ve bu şahısların tutuklu transfer düzenlemeleri, uygulanabilir uluslararası hukuk kuralları ve uluslararası insan hakları kanunlarına istinaden Somali'ye geri teslimlerinde gösterdikleri gayretler memnuniyetle karşılanmıştır. Seyşeller'de bulunan ve cezaları onanan suçluların cezalarının Somali'de çektirilmeleri uygun görülmüştür. 2125 (2013) sayılı kararın ilave 1 yıl daha uzatılmasına karar verilmiştir.

Bilgi paylaşımı konusunda önemli bir mekanizma olan ve bir an önce çalıştırılması gereken Deniz Güvenliği Koordinasyon Komitesinin (Maritime Security Coordination Committee-MSCC) teşkili olumlu karşılanmıştır.

Son dönemde Somali'nin Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde rapor edilen yasadışı balıkçılık faaliyetleri konusunda ciddi endişeler duyulduğu belirtilmiştir. Yasadışı balıkçılık ve deniz haydutluğu arasında karmaşık bir ilişkinin varlığına dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

134 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246(2015).

BMGK'nin bu kararları uluslararası toplumun deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunla mücadeleye başlamasını sağlamış, uluslararası hukukta, 1982 BMDHS'deki hükümlerin eksikliğini bütünlemiş, iç çatışmaların olduğu ve devlet otoritesinin kalmadığı suç bölgesindeki kontrolsüz alanların yetersizliklerini gidermeye çalışmış, mücadele alanlarında güç kullanılmasında devlet – zaman – mekan – yetki koordinasyonunu sağlamış, sıcak takip ve kesintisiz takip gibi konularda teknik eksiklikleri tamamlamıştır.

12. IMO KARARLARI VE SİRKÜLERLERİ

Denizcilik konusunda sorunların çözülmesi ve uluslararası işbirliği faaliyetlerinde bulunmak üzere 19 Şubat-06 Mart 1948 tarihlerinde Cenevre'de düzenlenen BM Denizcilik Konferansı neticesinde Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (International Maritime Consultation Organization-IMCO)'nün Kuruluşuna ilişkin Sözleşme kabul edilmiş, 17 Mart 1958 tarihinde gerekli onay sayısına ulaşılınca yürürlüğe girmiş ve örgüt faaliyetlerine başlamıştır. 13 Ocak 1959 tarihinde yapılan bir anlaşma ile BM'ye bağlı bir uzmanlık kuruluşu olmuştur. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinden sonra örgütün adı 'Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) olarak değiştirilmiştir.[135]

IMO'nun amaçları, uluslar arası ticaretle ilgili teknik denizcilik konularında hükümetlerin yasaları ve uygulamaları bakımından işbirliğini sağlayacak bir mekanizma kurmak, deniz işlerinde can ve mal güvenliği ile verimli çalışma bakımından en yüksek standartların kabulünü desteklemek, uluslararası deniz ticaretinde ayırım gözetici işlemleri ve gereksiz sınırlamaları önlemek, denizcilik ve gemicilik alanında BM organlarına ve uzmanlık kuruluşlarına görüş bildirmek, deniz ulaşımından kaynaklanan deniz kirliliği ile mücadele etmektir. Açık denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemlerin alınmasını ve buna ilişkin uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek, IMO'nun en önemli görevleri arasında yer almaktadır. Genel Kurul, Meclis (Konsey), Sekreterya, Deniz Güvenlik Komitesi (Maritime Security Committee - MSC), Deniz Çevre Komitesi (Maritime Environment Committee - MEC) başlıca organlarıdır, merkezi Londra'dadır.

135 Mehmet Hasgüler, Mehmet B. Uludağ, ''Devletlerarası ve Hükümetler-Dışı Uluslararası Örgütler'',2004, s.111.

IMO'nun ana komitelerinden biri olan MSC'nin 26 Kasım - 05 Aralık 2008 tarihleri arasında düzenlenen 85'nci toplantısında Somali açıklarında haydutluk ve silahlı soygun eylemleriyle ilgili olarak IMO'nun öncelikleri 3 madde halinde özetlenmiştir. Bunlar:

(i) Somali açıklarında ve Aden Körfezi'nde seyreden gemilerdeki yolcuların, balıkçıların ve denizcilerin korunması;

(ii) WFP kapsamında Somali'ye yapılan yardımların %90'ının deniz yoluyla gerçekleştirildiği dikkate alınarak yardım sağlayan gemilerin, yardımları güvenli şekilde ulaştırmalarının sağlanması;

(iii) Ulaştırma ve ticaret bakımından stratejik öneme haiz Aden Körfezi boyunca deniz yolu güvenliğinin korunmasıdır.[136]

IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı çok sayıda karar ve sirküler yayınlanmıştır.

a. Kararlar

IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri konusunda yayınlanan ve halihazırda yürürlükte olan kararlar aşağıda belirtildiği gibidir.

(1) A.545 (13) Sayılı Karar

27 Kasım 1983 tarihinde alınan " Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesine Yönelik Tedbirler" başlıklı ve A.545 (13) sayılı karar, devletleri deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarıyla mücadeleye üst düzeyde önem vermeye davet etmektedir. Devletlerden, herhangi bir saldırı veya saldırı girişimi

136 International Maritime Organization, "Address of the Secretary-General at the Opening of the Eighty-Fifth Session of the Maritime Safety Committee", 26 November 2008.

yaşandığında IMO'nun bilgilendirilmesi talep edilmektedir. Ayrıca, devletlerin gemi sahiplerine, kaptanlara ve mürettebata alınması gereken tedbirlerle ilgili tavsiyelerde bulunması gerektiği belirtilmektedir.[137]

(2) A.683 (17) Sayılı Karar

06 Kasım 1991 tarihinde alınan "Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesi" başlıklı ve A.683 (17) sayılı kararla, devletlerin deniz haydutları veya silahlı soygun olayları ve kullanılan yöntemler konusunda kendi karasularında geçen gemileri maksimum düzeyde bilgilendirmesi tavsiye edilmektedir. IMO Genel Sekreteri'nin deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile ilgili olarak IMO'ya gelen her türlü bilgiyi üye ülkelere yayması ve söz konusu suçları önlemeye yönelik teknik yardım isteyen ülkelerin taleplerini karşılamak için olanakları araması talep edilmiştir.[138]

Söz konusu talebe uygun olarak IMO, üye ülkelerin bildirdikleri deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları ile ilgili 3 aylık ve yıllık raporlar hazırlamakta, kendi bünyesindeki tüm bilgileri ve istatistikleri üye ülkeler ile paylaşmaktadır.

(3) A.738 (18) Sayılı Karar

04 Kasım 1993 tarihinde alınan "Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesine Yönelik Tedbirler" başlıklı ve A.738 (18) sayılı karar, devletlere, kendi bayrağını taşıyan gemileri deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları hakkında uyarmasını ve önleyici tedbirler alınmasının sağlanmasını öngörmektedir. Ayrıca bir olay olduğunda en yakın Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne durumun bildirilmesini, haydutluk faaliyetlerine karışan kişilerin yakalanmasını ve tutuklanmasını kolaylaştırmak maksadıyla komşu devletlerle yakın işbirliği yapılmasını tavsiye etmektedir.[139]

---

137 International Maritime Organization, "Resolution A.545(13)", 17 November 1983.

138 International Maritime Organization, "Resolution A.683(17)", 06 November 1991.

139 International Maritime Organization, "Resolution A.738(18)", 04 November 1993.

(4) A.922 (22) Sayılı Karar

29 Kasım 2001 tarihinde alınan "Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Suçlarını Soruşturma ve Kovuşturma Uygulama Kodu" başlıklı ve A.922 (22) sayılı karar, gemilere yönelik deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçlarının soruşturulmasıyla ilgili usulleri düzenlemektedir. Buna göre, bu tür suçları işleyenleri yargılamak için ülkeler mevzuatlarını uyarlamalı ve BMDHS, SUA Sözleşmesi ve Protokolünü imzalamalı ve onaylamalıdırlar. Soruşturmayı yürüten kanun uygulayıcı birimlerin öncelikli amaçları; rehin alınan mürettebatın güvenli bir şekilde serbest bırakılmasını sağlamak, suçluları tutuklamak, delilleri muhafaza etmek, başka bir saldırıyı önleyebilmek için bilgi paylaşımında bulunmak, çalınan malları ortaya çıkarmak ve ilgili yetkililerle işbirliği içinde hareket etmektir. Kolluk birimlerinin bu konuda eğitim almasının gerekliliği vurgulanmaktadır. Deniz yoluyla kaçakçılık faaliyetleri ve deniz haydutluğu faaliyetlerinin bağlantılı olabileceği değerlendirmesi yapılmakta, kaynak ve çaba sarfiyatını önlemek için soruşturma aşamasında kurumlar arası işbirliğinin benimsenmesi önerilmektedir. Soruşturmayı yapan şahıslar tarafından hazırlanacak olay sonuç raporunda, olay sırasındaki hava ve deniz koşulları, seyir yönü ve gemi hızının belirtilmesinin, geminin detaylı olarak tanımlanmasının ve gemi resmi görüntülerinin paylaşılmasının soruşturma aşamasında faydalı olacağı belirtilmektedir. Yakalanan deniz haydutlarının muhtemelen daha önce de suça karıştığı değerlendirildiğinden bilgilerin tek bir merkezde toplanması ve merkezi Kuala Lumpur/Malezya'da bulunan Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (PRC, Piracy Report Center)'ne[140] gönderilmesi tavsiye edilmektedir.

Ayrıca deniz haydutluğu veya silahlı soygun olaylarını rapor eden gemilerin seyrinin aksamaması ve ek masraf çıkarılmaması için liman devletleri uyarılmıştır.[141]

(5) A.979 (24) Sayılı Karar

24'ncü Genel Kurul oturumunda 23 Kasım 2005 tarihinde kabul edilen A.979 (24) sayılı karar, büyüyerek devam eden bir sorun olan deniz haydutluğu ve silahlı

[140] Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi (PRC, Piracy Report Center), BM uzmanlık kuruluşu Uluslararası (IMO, Intrenational Maritime Organization) bağlısı Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB, Intrenational Maritime Bureau) bünyesinde oluşturulmuştur.

[141] International Maritime Organization, "Resolution A.922(22)", 22 January 2002.

soygun olaylarını, ilk kez BM Güvenlik Konseyi'nin gündemine getirmiştir.[142] Söz konusu kararda deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalan gemileri ve mürettebatı korumak üzere BMGK'nın harekete geçmesi için çağrıda bulunulmuştur.[143]

(6) A.1026 (26) Sayılı Karar

29 Kasım 2007 tarihinde alınan " Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri" başlıklı ve A.1026 (26) sayılı kararla devletlere bu konuda bir takım tavsiyelerde bulunulmuştur. Bunlar:

(i) Devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemiler için, Somali açıklarında yapılması gerekenleri ve yardım talebi olduğunda irtibata geçilebilmesi için temas noktalarının iletişim bilgilerini içeren bir doküman hazırlaması;

(ii) Gerçekleşen saldırı veya girişimlerin ivedilikle bayrak devletine, en yakın kıyı devletine, en yakın Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne ve bölgede görevli güvenlik güçlerine bildirilmesi;

(iii) Deniz haydutlarının yargılanması için iç hukukta gerekli olan tüm tedbirlerin alınması;

(iv) Bir devletin yetkili organına deniz haydutluğu ile ilgili bir bildirimde bulunulduğunda, ilgili makamın bölgedeki diğer gemileri uyarmasıdır.[144]

Belirtildiği gibi BM'in teknik uzmanlık kuruluşu olan IMO kendisine bağlı birimleriyle birlikte gemicilik, denizcilik, can ve mal güvenliği, deniz kirliliğinin önlenmesi, gemilerin ve deniz güvenliğinin sağlanması konularına yönelik olarak yoğun bir şekilde çalışmaktadır. Deniz haydutluğu ile mücadele konusunda görev ve sorumlulukları dahilinde tam zamanlı ve düzenli bir şekilde çalışarak gerekli önlemlerin zamanında alınmasını sağlamakta ve ayrıca görülen eksiklikleri kararları ve sirkülerleriyle

142 Emrah Yaman, ''Korsanlık ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Eylemleri'', Deniz Ticareti,Aralık,2008, s.71.

143 International Maritime Organization, "Resolution A.979(24)", 06 February 2006.

144 International Maritime Organization, "Resolution A.1026(26)", 02 December 2009.

tamamlamakta ve deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuk kurallarına da çok büyük katkılar sağlamaktadır.

b. Sirküler

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı alınacak tedbir ve tavsiyelere ilişkin olarak IMO MSC tarafından 1986 yılından Ağustos 2009'a kadar 18 adet sirküler çıkarılmıştır.[145] Söz konusu sirkülerler tarih, sayı numarası ve başlıklarıyla aşağıda belirtilmiştir. Bunlar;

(i) 26 Eylül 1986 tarihli, MSC/Circ.443 sayılı ve " Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler" başlıklı sirküler;

(ii) 22 Haziran 1987 tarihli, MSC/Circ.475 sayılı ve "Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler" başlıklı sirküler;

(iii) 22 Haziran 1987 tarihli, MSC/Circ.476 sayılı ve "Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler" başlıklı sirküler;

(iv) 18 Ağustos 1992 tarihli, MSC/Circ.597 sayılı ve "Saldırıya Uğrayan Gemilere Gecikmeksizin Destek Sağlamak Üzere Deniz Otoritelerinin Arama Kurtarma Hizmetinden Faydalanılmasına Yönelik Tavsiye" konulu sirküler;

(v) 16 Haziran 1999 tarihli, MSC/Circ.622/Rev.1 sayılı ve "Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele için Tavsiyeler" başlıklı sirküler;

145 International Maritime Organization, "Information Resources on Piracy and Armed Robbery at Sea Against Ships", 11 February 2010.

(vi) 20 Temmuz 1995 tarihli, MSC/Circ.700 sayılı ve "Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri" başlıklı sirküler;

(vii) 06 Haziran 1997 tarihli, MSC/Circ.805 sayılı ve "Deniz Haydutları veya Silahlı Soyguncuların Saldırısına Maruz Kalan ve Saldırı Tehdidi Altındaki Gemiler Tarafından Radyo Sinyallerinin Kullanılması Rehberi" başlıklı sirküler;

(viii) 06 Haziran 2000 tarihli, MSC/Circ.967 sayılı ve "Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri ile ilgili olarak Kurtarma Koordinasyon Merkezleri'ne yönelik Direktifler" konulu sirküler;

(ix) 20 Aralık 2000 tarihli, MSC/Circ.984 sayılı ve "Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Uygulama Kodu" başlıklı sirküler;

(x) 29 Mayıs 2002 tarihli, MSC/Circ.623/Rev.3 sayılı ve "Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Faaliyetlerinin Bastırılması ve Önlenmesine İlişkin Gemi Sahipleri ve Gemi İşleticileri ile Kaptanlar ve Mürettebat İçin Rehber" başlıklı sirküler;

(xi) 10 Haziran 2003 tarihli, MSC/Circ.1073 sayılı ve "Gemilere Yönelik Şiddet İçeren Eylemler Hakkında Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezleri'ne Yönelik Direktifler" başlıklı sirküler;

(xii) 15 Haziran 2007 tarihli, MSC.1/Circ.1233 sayılı ve "Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri" başlıklı sirküler;

(xiii) 16 Nisan 2009 tarihli, MSC1/Circ.1302 sayılı ve "Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri" konulu sirküler;

(xiv) 16 Haziran 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1332 sayılı ve "Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri" başlıklı sirküler;

(xv) 26 Haziran 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1333 sayılı ve ”Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri” başlıklı sirküler;

(xvi) 23 Haziran 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1334 sayılı ve “Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunun Bastırılması ve Önlenmesine İlişkin Gemi Sahipleri ve Gemi İşleticileri ile Kaptanlar ve Mürettebat İçin Rehber” başlıklı sirküler;

(xvii) 29 Eylül 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1335 sayılı ve “Somali Açıklarında ve Aden Körfezi’nde Deniz Haydutluğunun Caydırılması İçin En İyi Uygulamalar” başlıklı sirküler;

(xviii) 03 Ağustos 2009 tarihli ve SN.1/Circ.281 sayılı ve “Aden Körfezi’nden geçen gemiler için Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridor (Internationally Recommended Transit Corridor: IRTC)” konulu sirküler;

Söz konusu sirkülerde mevcut durum analizi yapılarak Somali açıklarında gemilere karşı düzenlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerini caydırmak maksadıyla alınabilecek güncel en iyi uygulamalar belirtilmiş olup armatörlere,kaptanlara ve mürettebata yönelik tavsiyelerde bulunulmaktadır. Bunlar;

Genel itibariyle,

(i) Gemilerin Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridoru’ndan geçmesi;

(ii) Gemide silahlı özel güvenlik personeli görevlendirilmemesi;

(iii) ISPS Code’un gerektirdiği haydutluğa ve silahlı soygun olaylarına karşı güvenlik alanında mürettebatın eğitilmesi, geçiş sırasında Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System, AIS), radyo, telsiz gibi dışarıyla bağlantı kurulabilecek ve mevki belirtecek cihazların tamamen kapatılması;

(iv) Riskli bölgeden geçişten 3-4 gün önce gemilerin MSCHOA (Maritime Security Centre Horn of Africa (Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi)'ne kayıt yaptırması ve bilgilerin UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations, Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekatı) ile irtibata geçilerek güncellenmesi;

(v) Tehlikeli sulardan geçen gemilerde ilave personel bulundurulması;

(vi) Yemen karasularında saldırıya uğrayan gemilere yabancı askeri güçler tarafından müdahale edilemeyeceği için Yemen karasularına girilmemesidir.

Halihazırda yabancı güçlerin deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri ile mücadele maksadıyla kendi karasularına girmesine izin veren iki devlet bulunmaktadır. Bunlardan ilki Somali, ikincisi Seyşeller Cumhuriyeti'dir. Seyşeller Cumhuriyeti, Aralık 2009'da AB ile imzalanan anlaşma paralelinde kendi karasularında operasyon icra etme yetkisini, Somali'den farklı olarak, yalnızca AB Deniz Gücü (European Union Naval Force, EUNAVFOR)'ne vermiştir.

Belirtildiği gibi sirkülerler de IMO kararları gibi BMGK kararlarını teknik olarak daha alt düzeylerde ayrıntılarla tamamlayan dokümanlardır. İhtiyaç duyuldukça teknik konularda uzmanlık görüş ve önerileri yayınlanmaktadır.

13. DENİZ HAYDUTLUĞUNU TAMAMLAYAN SÖZLEŞMELER

a. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesinde Dair Sözleşme

10 Mart 1988 tarihinde Roma'da gerçekleştirilen uluslararası konferansta BM ve BM'nin uzmanlık kuruluşu olan IMO bünyesinde yürütülen çalışmalar neticesinde hazırlanan Denizde ve Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ve Protokol (Convention for the Supression on Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation and SUA Protocol) (kısaca SUA Sözleşmesi ve Protokolü) imzalanmıştır.

Türkiye tarafından SUA Sözleşmesi ve Protokolü 17 Eylül 1990 tarihli ve 3662 sayılı kanunla uygun bulunmuş, Bakanlar Kurulu tarafından 06 Ocak 1998 tarihli ve 1998/10501 sayılı kararla Sözleşme'nin 16'ncı maddesinin 1'nci paragrafına konulan çekince ile onaylanmıştır.

Sözleşme'nin 3'ncü maddesinin 1'nci fıkrasında suç sayılan fiiller sıralanmıştır. Buna göre:

(i) Kuvvet kullanarak, tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile bir geminin veya gemi kontrolünün ele geçirilmesi;

(ii) Gemide bulunan bir şahsa karşı geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokması muhtemel bir şiddet hareketinde bulunulması;

(iii) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda geminin tahrip edilmesi veya yüküne zarar verilmesi;

(iv) Gemiye ve yüküne zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddenin, herhangi bir suretle gemiye koyulması ya da koydurtulması;

(v) Seyrüseferi kolaylaştıran yapıların tahrip edilmesi;

(vi) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde bilerek, yanlış bilginin iletilmesi;

(vii) Bu eylemlerin gerçekleştirilmesi ya da teşebbüs edilmesi sırasında bir kimsenin öldürülmesi veya yaralanmasıdır.

Suç sayılan söz konusu fiillerin ortak özelliği, geminin seyir güvenliğinin tehlikeye sokulmasıdır. Bu suça teşebbüs edilmesi, suç ortağı olunmasının da suç kapsamına alındığı, 3'ncü maddenin 2'nci fıkrasında belirtilmiştir.

Deniz haydutluğu kavramı, SUA Sözleşmesi'nde doğrudan yer almamaktadır. Ancak kuvvet kullanarak veya tehditle ya da herhangi bir korkutma şekli ile bir gemi veya gemi kontrolünün ele geçirilmesi suç kapsamına alınmıştır. Söz konusu fiiller de BMDHS'ne göre deniz haydutluğunu oluşturan fiiller arasındadır.

SUA Sözleşmesi'nin 4'ncü maddesinin 1'nci fıkrasında, Sözleşme'nin taraf devletin karasularının ötesinde uygulanabileceği öngörülmektedir. 2'nci fıkrada, Sözleşme'nin uygulanmadığı durumlarda, suçlu veya zanlının başka bir devletin karasularında bulunması halinde Sözleşme'nin uygulanacağı öngörülmektedir. Bu madde ile ülkelerin kendi karasularında Sözleşme hükümlerini uygulamak zorunda olmadığı dolaylı olarak ifade edilmiştir. Bu durum esas itibariyle ülkelerin karasularındaki egemenlik ve yargılama yetkileriyle uyumludur. Ülkelerin kendi karasularında ulusal mevzuat hükümleri geçerlidir. Diğer taraf devletin karasularında, SUA Sözleşmesi kapsamında suça müdahale edilebilmesi içinse o devletin onayı şarttır.

SUA Sözleşmesi, BMDHS'ni tamamlayıcı niteliktedir. BMDHS'de deniz haydutluğu, kişisel amaçlarla işlenen suç olarak tanımlanmıştır. 1985 yılında Filistin Kurtuluş Örgütü üyeleri, İsrail'de tutuklu bulunan Filistinlilerin serbest bırakılması amacıyla İtalyan Bayraklı Achille Lauro adlı yolcu gemisini kaçırmıştır, ancak eylem siyasi amaçlarla yapıldığından BMDHS'nin 101'nci maddesindeki deniz haydutluğu tanımına uymamaktadır. Achille Lauro olayından sonra 1988 yılında imzalanan SUA Sözleşmesi'nde yalnızca kişisel amaçlarla yapılanlar değil, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek her türlü yasa dışı eylem suç kapsamına alınmıştır, böylece terör faaliyetleri de Sözleşme kapsamına girmiştir.[146]

BMDHS, deniz haydutluğu olaylarıyla bağlantılı devletlerin sadece "hak"larını ve yetkilerini düzenlemekte, devletlere bir yükümlülük getirmemektedir. BMDHS'den farklı olarak SUA Sözleşmesi'nde devletlere zanlıları yargılama yükümlülüğü getirilmiştir. SUA Sözleşmesi'nin 5'nci maddesine göre taraf devletler Sözleşme kapsamında sayılan suçların ağırlığına göre uygun cezalarla cezalandırılmasını sağlayacaktır.

146 Martin Murphy,, "Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy", Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism, Ed. Peter Lehre, New York, Routledge, 2007, s.164.

SUA Sözleşmesi'nin 6'ncı maddenin 1'nci fıkrasında, her taraf devletin, suçun kendi devletinin bayrağını taşıyan bir gemiye karşı veya o gemide işlenmesi durumunda ya da kendi ülkesinde veya kendi vatandaşı tarafından işlenmesi durumlarında, kendi yargı yetkisini tesis etmek için gereken tedbirleri alması öngörülmüştür. İkinci fıkrada, eğer suç, daimi ikametgahı o devlette bulunan vatansız kişiler tarafından işlenmişse veya suçun işlenmesi sırasında o devletin vatandaşı mağdur olmuşsa ya da o devleti bir şey yapmaya ya da yapmaktan alıkoymaya zorlama niyeti söz konusu ise, taraf devletin bu olaylarla ilgili olarak da kendi yargı yetkisini tesis edebileceği belirtilmiştir. Bu fıkra ile üç durumda taraf devlete ihtiyari yargılama yetkisi verilmekte ve bu durumlar için taraf devletin yargı yetkisini kullanması zorunlu tutulmaktadır. 6'ncı maddenin 4'ncü fıkrasında " Her taraf devlet, zanlının kendi ülkesinde bulunması ve bu zanlıyı bu maddenin 1'nci ve 2'nci paragrafları uyarınca yargı yetkisini tesis etmiş bulunan devletlerden birine iade etmemesi halinde, 3'ncü maddede belirtilen suçlar üzerinde yargı yetkisini tesis edecektir." hükmü öngörülmektedir. Bu fıkra ile taraf devletin yargı yetkisini tesis etmediği durumlarda, zanlıyı yargı yetkisini tesis etmiş taraf devletlerden birine teslim etmesi hükme bağlanmış olup, böylece suçun cezasız kalmaması amaçlanmıştır.

b. Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme

Fidye için gemi mürettebatını ve varsa yolcuları rehin alan deniz haydutları, SUA Sözleşmesi'nin yanı sıra 17 Aralık 1979 tarihinde New York'ta imzalanan Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme kapsamında da cezalandırılabilir. Rehineler Sözleşmesi olarak da adlandırılan Sözleşme 10 Ocak 2016 tarihi itibarıyla 168 devlet[147] tarafından onaylanmıştır. Sözleşme ile her taraf devlet, faillerin yargılanması ve rehin alma eylemlerinin cezalandırılması için gerekli hukuki düzenlemeleri yapmakla yükümlü kılınmıştır. Sözleşme, suçluların taraf devletlerce yakalanmasını müteakip yargılama yetkisine sahip devletlere teslim edilmelerini, teslim edilmemeleri durumunda ise suçun ülkesinde işlenip işlenmediğine bakılmaksızın o devlet tarafından yargılanmalarını gerektirmektedir (Madde 8). Böylece, rehin alma eylemlerinin cezasız kalmaması amaçlanmaktadır.

147 Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme, Türkiye tarafından 15 Ağustos 1989 tarihinde onaylanmıştır.Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Genelkurmay Başkanlığı, "Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme",''Terörizmle Mücadeleye İlişkin Uluslararası Hukuk Metinleri'', Cilt 1, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2008, s.113-129.

c. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Tüzüğü

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör saldırılarının ardından, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması söz konusu olmuştur. Kasım 2001'de düzenlenen IMO Genel Kurulu toplantısında, alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışmaların yapılması amacıyla MSC yetkilendirilmiştir. Çalışmalar neticesinde 09-13 Aralık 2002 tarihleri arasında IMO MSC koordinatörlüğünde düzenlenen diplomatik konferansta gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirler içeren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (The International Ship and Port Facility Security-ISPS) Kodu kabul edilmiştir. İlave olarak, ISPS Kodu'nun Türkiye'nin de taraf olduğu 01 Kasım 1974 tarihli Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS)'ne eklenmesi kararlaştırılmıştır. Karar doğrultusunda ISPS Kodu, yeni bir başlık olarak SOLAS Kural XI-2/3'e eklenmiş ve söz konusu değişiklik 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.[148]

ISPS Kodu uygulamaları, doğrudan deniz haydutluğu ile mücadeleye yönelik kurallar getirmemekle birlikte genel anlamda başta terör faaliyetleri olmak üzere deniz güvenliğini tehdit eden eylemlerin tespit edilmesi ve caydırılmasına yönelik tedbirleri içermektedir. ISPS Kodu uygulamalarına kadar uluslararası çerçevede denizlerde terörü önleyecek bir düzenleme bulunmamaktaydı.[149] 1985 yılında Mısır açıklarında Achille Lauro'ya yapılan terör saldırısının ardından imzalanan ve terör eylemlerini suç kapsamına alan SUA Sözleşmesi ve Protokolü, terör saldırıları gerçekleştikten sonraki aşamayı oluşturan yargılama sürecini düzenlemektedir.

Uluslararası seferle iştigal eden; yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri, 500 groston ve üzerindeki yüksek hızlı yük tekneleri de dahil tüm yük gemileri, mobil açık deniz sondaj üniteleri ve bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri ISPS Kodu'na tabidir.

---

148 International Maritime Organization, "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974".

149 Nilüfer Oral,"Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu'nun Türk Boğazlarında Ortaya Çıkabilecek Hukuki Etkileri", Deniz Hukuku Sempozyumu Konuşma Metni, "t.y.", s.2.

ISPS Kodu, “A” ve “B” olarak iki bölüme ayrılmıştır. Bölüm A, hükümetlerin, liman otoritelerinin ve denizcilik şirketlerinin güvenlikle ilgili uyması gereken zorunlu kuralları, Bölüm B ise Bölüm A’nın uygulanmasına dair rehber ilkeleri içermektedir.

SOLAS’a tabi olan tüm gemilerin uyması gereken zorunlu kurallar özetle şu şekildedir :

(i) Savaş gemileri gibi ticaret gemilerinde de gemi teknesinde veya üst yapısında kolaylıkla görülebilecek şekilde gemi kimlik numaralarının yazılması;

(ii) Gemi Sürekli Sicil Kaydı[150] (Ship Synopsis Record) tutulması;

(iii) Gemilerin Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Uzun Mesafe Tanıma ve İzleme Sistemi (Long Range Identification and Tracking System-LRIT) ve güvenlik alarm sistemleri ile donatılması;

(iv) Gemi güvenlik planlarının hazırlanması ve yetkili idarelerin onayına sunulması;

(v) Uğranan son 10 liman ve bu limanların güvenlik seviyelerinin güncel bir şekilde hazır bulundurulması;

(vi) Gerekli eğitimi almış ve İdare tarafından belgelendirilmiş en az bir gemi güvenlik zabiti bulundurulması.

Tüm bu gereklilikleri yerine getirmiş olan gemilere, yetkili otorite olan idare tarafından Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası verilecektir. İdare, SOLAS Bölüm XI-2 hükümlerine göre uygulanabilir güvenlik seviyesini belirlemek, gemi güvenlik planını ve liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve planını onaylamakla yükümlüdür. Ayrıca İdarenin, liman tesislerinden hangilerine Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu atanacağını ve

150 Sürekli Sicil Kaydı, geminin tarihçesine yönelik kayıtları içeren bir belgedir. Devletlerin Denizcilik İdareleri tarafından düzenlenen belge, geminin adını, bayrağını, tescil tarihini, IMO numarasını, kayıt limanını, kayıtlı sahibini ve adresini içermektedir.

hangi liman tesisinin güvenlik planı hazırlamak zorunda olduğunu belirleme görevi bulunmaktadır.

Gemilerin Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikaları, limana girmeden önce yetkili idare tarafından kontrol edilmektedir. ISPS Kodu kapsamında bir geminin güvenlikle ilgili kurallar konusunda eksikliklerinin bulunması halinde, yetkili idare, geminin, geciktirilmesi, tutulması, faaliyetlerinin kısıtlanması, limana girişinin engellenmesi veya limandan dışarıya çıkarılması konularında yetkili kılınmıştır.[151] Geminin ISPS ile getirilen zorunlu kurallara uymadığına ilişkin açık deliller varsa, aynı zamanda BMDHS'nin 19'ncu maddesinde tanımlanan zararsız geçiş hakkının kaybedildiği diğer bir deyişle geçişin zararsız niteliğinin ortadan kalktığı kabul edilir ve gemide arama ve kontroller de yapılabilir.

ISPS Kodu, güvenlik tehditlerinin tespit edilmesini, değerlendirilmesini ve uluslararası ticarette kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik eylemlerine karşı önleyici tedbirlerin alınmasını amaçlamaktadır. Bu kapsamda tehdit seviyelerine göre icra edilecek reaksiyonları belirten üç aşamalı bir güvenlik sistemi kurulmuş olup bu seviyeler aşağıdaki gibidir;

(i) Güvenlik Seviyesi-1, liman veya gemide asgari koruyucu güvenlik tedbirlerinin her zaman için sürdürüleceği seviye;

(ii) Güvenlik Seviyesi-2, bir güvenlik olayı riskine karşı belirli bir süre boyunca uygulanacak olan ve Güvenlik Seviyesi 1'e ilave koruyucu güvenlik tedbirlerinden oluşan seviye;

(iii) Güvenlik Seviyesi-3, kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi bir güvenlik olayının muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması durumunda kısıtlı bir süre için en ileri düzeyde koruyucu güvenlik tedbirlerinden oluşan seviyedir.

151 International Maritime Organization, "IMO Adopts Comprehensive Maritime Security Measures".

Uluslararası deniz hukuku'nda ISPS Kodu kadar kısa bir sürede kabul görerek, taraf devletlerin denizcilik sektöründe köklü yenilikler getiren başka bir düzenleme bulunmamaktadır.[152] Türkiye'de ISPS Kodu'nun öngördüğü yükümlülükler çerçevesinde yapılacak faaliyetlere ilişkin uygulama usul ve esaslar, 20 Mart 2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu Uygulama Yönetmeliği ile belirlenmiştir. ABD ve AB ülkeleri gibi Türkiye de, ISPS Kodu'nun rehber ilkeleri içeren B bölümünü zorunlu olarak uygulama kararı almıştır.[153]

İncelendiği gibi bu tamamlayıcı sözleşmeler deniz haydutluğu konusunda devletlerin yargılama yükümlülüğü, rehin alanların da cezalandırılması, seyir ve limandaki güvenlik seviyelerinin belirlenmesi gibi hususlarda BMDHS'nin eksiklerini gidermekte, daha alt düzeydeki teknik ayrıntılarda boşlukları doldurmakta, deniz haydutluğu hükümlerini tamamlayıcı bir özellik taşımaktadır.

---

152 Mehmet Çark, "Doğu Akdeniz Deniz Alanlarında Güvenlik", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 603, Kasım, 2008, s.93.

153 Denizcilik Müsteşarlığı'nın ''ISPS Kod Uygulamaları'' dokümanına göre Türkiye'de ISPS Kodu kapsamındaki liman tesislerinin Güvenlik Seviyesi-1'dir. ISPS Kodu uygulamalarının takibi bakımından yetkili ve sorumlu kurum olan Denizcilik Müsteşarlığı tarafından ISPS Kodu'na tabi Türkiye bayraklı ticari gemilerinden; Yemen sahilleri açığında,Kızıldeniz Babülmendeb Boğazı'nda, Aden Körfezi, Somali kıyıları ve açığında, Umman Denizi'nde, Hindistan'ın güney sahası ve Bengal Körfezi'nde, Gine Körfezi ve Nijerya açıklarında seyir yapanlar ile Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Nijerya limanlarına uğrayan gemiler için Güvenlik Seviyesi-2 olarak belirlenmiştir. Diğer Türkiye bayraklı ticari gemiler için güvenlik seviyesi 1'dir. 05 Kasım 2009 itibariyle 176 liman tesisine "Uluslararası Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası" verilmiş, 615 Türkiye Bayraklı gemiye "Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası" düzenlenmiş, uluslararası sefer yapan ve Koda tabi olan Türkiye Bayraklı ticari gemi filosunun tamamı ISPS Kodu'na uyumlu hale getirilmiştir.

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği'nin 15'nci maddesi uyarınca hem gemi hem de liman tesisi güvenliğinin tesis edilmesine yönelik olarak, ilgili kişi, kurum ve kuruluşlar arasındaki iletişim ve koordinasyonu sağlamak için belirli aralıklarla ulusal tatbikatların yapılması gerekmektedir. Bu çerçevede ilk tatbikat, 04 Kasım 2009 tarihinde Antalya Ortadoğu Liman İşletmesi'nde düzenlenmiştir.

14. BÖLGESEL ANDLAŞMALAR VE MÜNFERİT GİRİŞİMLER

a. Bölgesel Kuruluşlar

Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), Afrika Birliği, İslam İşbirliği Teşkilatı (İslam Konferansı), Malakka Boğazı Kıyıdaş Ülkeler Andlaşması (MALSINDO, Malezya-Singapur-Endonezya), Amerika Birliği, Latin Amerika Ülkeleri Birliği (LAILA)'nin deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin hukuksal girişimleri yaygınlaşmamış ve kısıtlı düzeyde kalmıştır. Bölgesel kuruluşların deniz haydutluğu mücadelesi ve münferit girişimleri beşinci bölümde incelenecektir. Yeni bir uluslararası hukuk kaynağı olması ve diğer bölgelere de örnek teşkil etmesi açısından aşağıdaki kısımda yalnızca ReCAAP (Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması)'na yer verilecektir.

b. ReCAAP (Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması)

Bangladeş, Brunei, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kamboçya, Laos, Myanmar, Singapur, Sri Lanka, Tayland ve Vietnam arasında 11 Kasım 2004 tarihinde imzalanan ve 4 Eylül 2006 tarihinde yürürlüğe giren Güneydoğu Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması (the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, ReCAAP)[154] henüz Endonezya ve Malezya tarafından onaylanmamıştır.

Bu anlaşma ile taraf olan devletlerin üç alanda işbirliği yapmaları amaçlanmıştır. Bu işbirliği alanlarının ilki bilgi paylaşımı, ikincisi sınır dışı etme ve karşılıklı adli yardımlaşma da dahil deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soyguna engel olmak ve bastırmak için gerekli hukuki ve yargısal tedbirlerin alınması için çaba göstermek, üçüncüsü de eğitim ve staj programları gibi teknik yardımı da içeren geliştirme sürecinde işbirliğidir.

[154] http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf.

Toplam 22 maddeden oluşan ve BMDHS ile uyumlu olan anlaşmanın birinci maddesinde tanımlar, ikinci maddesinde genel hükümler, üçüncü maddesinde taraf devletlerin genel yükümlülükleri yer almaktadır. Bu yükümlülükler; deniz haydutluğu ve gemileri hedef alan silahlı soyguna engel olmak ve bastırmak, deniz haydutlarını ya da gemileri hedef alan silahlı soygun yapan kişileri yakalamak, deniz haydutluğunda ya da gemileri hedef alan silahlı soygunda kullanılan gemileri ya da hava taşıtlarını müsadere etmek, deniz haydutluğu ya da gemileri hedef alan silahlı soygun eylemlerinin mağduru olan gemilerin ve şahısların kurtarılmasıdır.[155]

Dördüncü maddesinde taraf devletler arasında yakın işbirliğini sağlamak üzere Singapur'da konuşlandırılacak Bilgi Paylaşım Merkezi (BPM) (ISC, Information Sharing Center)'nin yapısı, organları, işleyişi, yetki ve sorumlulukları belirtilmektedir. BPM her taraf devletin bir temsilcisinin katılımıyla bir araya gelen Yönetim Konseyi ile onun belirlediği politikalara uygun olarak uygulamadan, idari ve mali konulardan sorumlu olan Sekreterlik'ten oluşmaktadır.

Beşinci maddesinde Bilgi Paylaşım Merkezi üyelerinin ayrıcalık ve dokunulmazlıklarına yer verilmektedir.

Altıncı maddesinde bağış dahil gelir kaynakları, denetim, mali hususlar açıklanmaktadır.

Yedinci maddede belirtilen Bilgi Paylaşım Merkezi'nin görevleri aşağıda olduğu gibidir.

Deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun olayları ile ilgili olarak taraf ülkelere kesintisiz bilgi akışı sağlamak,

Taraf devletler tarafından gönderilen deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun olayları ile ilgili bilgileri ve varsa deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun olaylarına karışan kişiler ve uluslararası organize suç grupları hakkında

[155] Kerem Batır, a.g.e., s.196.

bilgileri toplamak ve analiz etmek, toplanmış ve analiz edilmiş bilgileri esas alarak istatistikler ve raporlar hazırlamak ve taraf devletlere bunları göndermek, deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun tehdidinin olması muhtemel olduğuna inanılacak makul sebepler varsa taraf devletleri uygun bir biçimde ikaz etmek, Taraf Devletler arasında madde 10 kapsamında iletilen talepleri ve 11'inci maddede atıfta bulunulan tedbirler hakkındaki bilgileri dolaştırmak, toplanan ve analiz edilen bilgileri temel alarak gizli olmayan istatistikler ve raporlar hazırlamak ve bunları denizcilik sektörüne ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne dağıtımını sağlamak, deniz haydutluğunu ve gemilere yönelik silahlı soygun olaylarını önleyecek ve bastıracak diğer faaliyetleri Yönetim Konseyi (Governing Council)'nin kabulüne bağlı olarak icra etmek.

Sekizinci maddede BPM Sekreterlik organının Yönetim Konseyi politikaları doğrultusunda işleyişi, tarafların mükerrer faaliyetlerinden sakınılması, tarafların rızasına ve gizlilik koşullarına uygun olarak bilgilerin paylaşım ve yayımı açıklanmaktadır.

Dokuzuncu maddede bilgi paylaşımına ilişkin hususlar yer almaktadır. Her devlet BPM ile iletişimden sorumlu olacak bir odak noktası tayin edecek ve tayin ettikleri odak noktası ile kurtarma koordinasyon merkezleri de dahil olmak üzere diğer tüm ulusal makamların ve ilgili sivil toplum örgütlerinin etkin bir iletişim içinde olmalarını sağlamakla yükümlü olacaktır. Anlaşmaya taraf olan devletler kendi ülkelerine kayıtlı bulunan gemilerin, gemi sahiplerinin ya da donatanlarının, deniz haydutluğu olayları ile gemileri hedef alan silahlı soygun olaylarını ilgili ulusal makamlara ve gerektiği durumlarda BPM'ye ihbar etmelerini sağlayacak her türlü tedbirleri alacaklardır.[156]

Onuncu maddede bilgi paylaşımına ilişkin işbirliği talepleri yer almaktadır. Taraf ülkeler deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun olayları hakkında bilgi isteyebileceklerdir. Deniz haydutları, silahlı soyguncular, haydut gemi ve uçaklar, mağdur kişiler, mağdur gemilerin belirlenmesine ilişkin bu bilgiler BPM ve taraf ülkelerden doğrudan talep edilebilecektir. Taraflar ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının izin verdiği sınırlar içerisinde tutuklama veya müsadereyi de içeren uygun tedbirlerin alınmasını, mağdur kişi ve gemilerin kurtarılmasını, BPM veya birbirlerinden doğrudan

[156] Kerem Batır, a.g.e., s.197.

isteyebileceklerdir. İade konusu da dahil olmak üzere cezai hususlarda yasal yardım talebi taraflar arasında doğrudan yapılabilecektir.

Onbirinci maddede talep edilen tarafın her türlü gayreti göstererek gereken tedbirleri almasını, ilave bilgilerin de talep edenden istenebilmesini, sonucun derhal BPM'ye bildirilmesini açıklamaktadır.

Onikinci maddede taraf devletlerden biri, ulusal yasa ve düzenlemelere uygun olarak, elinde bulunan deniz haydutlarını yargılama yetkisi bulunan diğer taraf ülkeye iade etmek için gayret edeceği belirtilmektedir.

Onüçüncü maddede taraf devletlerden biri, ulusal yasa ve düzenlemelere uygun olarak, diğer devletin isteğiyle kanıtların sağlanması gibi cezai hususlarda karşılıklı olarak yardımcı olacağı ifade edilmektedir.

Ondördüncü maddede taraf devletlerden her birinin, deniz haydutluğu ve gemileri hedef alan silahlı soyguna engel olmak ve bastırmak için mücadele kapasitesini geliştirmek üzere mümkün olan en üst düzeyde diğer taraf devletlerle işbirliği yapacakları, tecrübe ve uygulamaları paylaşmak üzere eğitim ve eğitim programları gibi alanlarda teknik yardım yapılacağı, BPM'nin de bu alanda mümkün olan en üst düzeyde işbirliği sağlamak üzere çaba göstereceği belirtilmektedir.

Onbeşinci maddede uygun görüldüğü takdirde taraf devletler arasında müşterek tatbikatlar veya başka şekillerde işbirliği düzenlemelerinin yapılabileceği açıklanmaktadır.

Onaltıncı maddede her bir taraf devletin, uluslararası standartlar ve uygulamaları, özellikle Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün önerilerini göz önüne alarak gemileri, gemi sahiplerini, donatanlarını deniz haydutluğu ve silahlı soyguna karşı koruyucu tedbirler alma konusunda teşvik edecekleri belirtilmektedir.

Onyedinci maddede bu anlaşmanın yorumlanmasından veya uygulamasından kaynaklanan kayıp ve zararları da içeren anlaşmazlıkların, uluslararası hukuk kurallarına göre taraf devletler arasında görüşmeler yolu ile dostça çözümleneceği açıklanmaktadır.

Onsekizinci maddede anlaşmanın imzalama, onay, yürürlüğe girme ve katılma hususları yer almaktadır.

Ondokuzuncu maddede değişiklik, yirminci maddede çekilme, yirmibirinci maddede anlaşma metninin ingilizce olduğu, yirmiikinci maddede tescil hususları belirtilmektedir.

ReCAAP bu alanda ilk ve örnek bir bölgesel anlaşmadır. Taraf devletler arasında bilgiler ve istatistik verilerin paylaşımı, gerekli ikazların yayınlanması sürdürülmektedir. BPM'nin masrafları çoğunlukla Singapur olmak üzere taraf devletlerin ve özellikle Çin, Japonya ve Güney Kore'nin katkılarıyla karşılanmaktadır. Uluslararası anlaşmaların onaylanması için çaba gösterilmesi gerekmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARI

1. DENİZ HAYDUTLUĞU BÖLGELERİ, YÖNTEMLERİ VE NEDENLERİ

a. Deniz Haydutluğu Olaylarının Yoğun Olduğu Bölgeler

Deniz haydutluğunun görüldüğü ana bölgeler Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta ve Güney Amerika'dır. Afrika'da Somali, Aden Körfezi, Gana, Nijerya, Kamerun, Tanzanya, Seyşeller; Asya'da (Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu) Hindistan, Sri Lanka, Bangladeş, Malezya, Filipinler, Singapur, Endoneya, Malakka Boğazı; Amerika'da (Orta ve Güney Amerika) Peru, Haiti, Kolombiya, Venezuella, Ekvator başlıca örneklerdir.



Şekil-2: Deniz Haydutluğu Olaylarının En Yoğun Görüldüğü Bölgeler

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri, genellikle deniz ticaretinin yoğun, trafiğin yavaş, siyasi otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında yoğunlaşmaktadır. 21 inci yüzyıl başlarında deniz haydutluğunun yoğun olarak görüldüğü ana bölgeler Güneydoğu Asya (Endonezya, Malezya, Singapur, Filipinler), Uzak Doğu (Vietnam), Hindistan Bölgesi (Hindistan, Bangladeş), Afrika Boynuzu (Kızıldeniz, Aden Körfezi, Somali Yarımadası ve Somali açıkları) ve Nijer deltasıdır. Basra Körfezi ve Arap Denizi ile Yemen ve Umman açıklarındaki olaylar dahil edildiğinde Afrika Boynuzu yerine Arabistan Yarımadası bölgesi tanımlaması yapmak da mümkün görünmektedir. Önemli boğaz ve geçit olarak deniz haydutluğu olaylarının en yoğun şekilde görüldüğü alt bölgeler ise Malakka ve Singapur Boğazları ile Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali açıkları geçiş rotalarıdır.

b. Uygulanan Deniz Haydutluğu Yöntemleri

Deniz haydutları tarafından yapılan saldırılar bölgelere göre farklılık göstermektedir. Bu saldırı olaylarının çoğunlukla dört farklı yöntem kullanılarak yapıldığı belirlenmiştir.

Bu yöntemlerin birincisi, gemideki değerli eşyaların ve gemi cihazlarının çalınması suretiyle yapılmasıdır. Bu tarz düşük seviyeli saldırılar genellikle Gana, Nijerya gibi Batı Afrika Ülkeleri ile Güney Amerika ülkelerinde görülmektedir.

İkincisi, hedef geminin kaçırılıp mürettebatının rehin alınarak fidye istenmesi şeklinde olmaktadır. Bu tarz orta seviyeli saldırılar, özellikle son dönemde Somalili haydutlar tarafından gerçekleştirilmekte ve açık denizde saldırıya geçerken ortalama 25 knots sürat yapabilen ve "skiff" adı verilen sürat tekneleri ile lojistik destek maksatlı üs olarak da "mother ship" denilen ana gemiler kullanılmaktadır. Daha önce kaçırılarak el konulan balıkçı gemileri ana gemi olarak kullanıldığından, güvenlik birimleri tarafından bunların diğer balıkçı gemileri arasında tespit edilmeleri oldukça zor olmaktadır. Bu yöntemle, kıyıdan yaklaşık 500 mil açıkta bile ana gemilerden indirilen sürat tekneleri ile hedef gemiye saldırıda bulunulabilmesi nedeniyle, kıyılardan çok uzakta seyir yapmak, gemi ve taşıdığı yükün güvenliğini garanti etmemektedir. Bu fidye isteme şeklindeki deniz

haydutluğu olayları çoğunlukla Afrika kıyılarında ve Somali açıklarında gerçekleşmektedir.

Üçüncü olarak kullanılan yöntem, mürettebatın etkisiz hale getirilerek gemi yükünün başka bir gemiye transfer edilmesidir. Bu yöntemle daha çok Güneydoğu Asya'da karşılaşılmaktadır. Haydutlar gemi yükünü yağmaladıktan sonra satmaktadırlar.

Dördüncü yöntem, can güvenliği göz ardı edilerek mürettebatın açık denizde küçük teknelere bindirilmesi ya da acımasızca öldürülmesi suretiyle yapılan gemi kaçırma yöntemidir. Kaçırılan gemi boyanıp gemiye ve yüke ait evraklar sahteleriyle değiştirilerek farklı bir bayrak altında yeni bir görünümle uyuşturucu, silah veya göçmen kaçakçılığı gibi suçlarda kullanılmakta ya da yüksek bir fiyatla satılmaktadır. Bu tür gemi kaçırma şeklindeki deniz haydutluğu olaylarına Somali ve Güneydoğu Asya bölgesinde karşılaşılmaktadır.[157]

c. Deniz Haydutluğunun Nedenleri

Kıyı devletinin yasalarında ve uygulamalarındaki zafiyetler bulunması, dar sular ve boğazlar gibi elverişli bir coğrafyaya sahip olması, çatışma ve karmaşa ortamı, güvenlik güçlerinin yeterli finansmana sahip olmaması, yozlaşmış bir siyasi ortam, kültürel olarak kabul görmesi ve kazançlı bir girişim olması deniz haydutluğunun ortaya çıkmasına yol açan faktörler olarak sayılabilir.[158]

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı riskli bölgelerde meydana gelen deniz haydutluğunun başlıca nedenlerini şu şekilde sıralamaktadır: artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması; artan deniz ticaretinin Malakka Boğazı, Bab el-Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan, sıkışık ve dar olan ticari su yollarından geçmesi ve ticaret rotalarının bu riskli bölgeler üzerinde olması; Asya mali krizinin Güneydoğu Asya üzerinde devam eden etkisinin, düşük ücretlerin, yüksek gıda fiyatlarının, işsizliğin bu bölgelerde deniz haydutluğu ve diğer suçları arttırması; yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi; bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve

157 Somalili deniz haydutlarıyla mücadele yöntemlerinin ayrıntıları için bkz. Tacettin Çalık, ''Uluslararası Hukuk'ta Deniz Haydutluğu ve Somalili Deniz Haydutlarıyla Mücadele Yöntemleri'', Adalet Yayınevi, 1nci baskı, 2017.

158 Kerem Batır, a.g.e., s.147-153.

yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma; deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz oluşu ve bölgenin silahlı saldırılara açık olması; saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkânlar.[159]

2. DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARININ İSTATİSTİK DEĞERLENDİRİLMESİ

a. Deniz Haydutluğuna İlişkin Genel İstatistik Bilgiler

Dünyada meydana gelen deniz haydutluğu olayları kurumsal olarak zamanında kayıt altına alınmadağından geçmişe dayalı bilgi ve istatistiklere ulaşmak mümkün olmamaktadır. 1983 ve 1984 yılında Dünyada, özellikle Aden-Somali-Nijerya ile Güneydoğu Asya geçitlerinde ve Malakka Boğazında artan olaylar nedeniyle konu BM Genel Kurulu gündemine alınmış, 7-18 Kasım 1984 tarihlerinde görüşülmüş ve 13 ncü oturumda A-545(13) nolu karar ile gemilere karşı yapılan deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiillerini önlemek için alınacak tedbirler belirlenmiştir. Bu kapsamda, tüm ülkelere çağrıda bulunularak meydana gelen olayların yeri, şartları ve yapılan işlemin bildirilmesi istenmiştir. Buna karşılık çok az sayıda ülke bildirimde bulunmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organization)[160] verilerine göre bildirilen ilk olay, Fas tarafından rapor edilen, *Atlas* isimli gemisinin 1971 yılında uzak doğuda silahlı deniz haydutluğu saldırısına maruz kalmasıdır. Ancak olayların çokluğuna rağmen rapor edilenler az sayıda kalmış, zaman içerisinde bildirilenler artmaya başlamıştır. Bu bilgiler yeterli sayıda olmadığı için 1993 yılına kadar farklı ve değişen dönemler ve serbest formatlarla raporlar yayınlanmış, fakat genel bir istatistik bilgiler elde edilememiştir. Bu yıldan itibaren elde edilen bilgiler uygun formatlarla düzenlenerek istatistikler ortaya çıkarılmış, üç aylık, altı aylık ve yıllık raporlar şeklinde IMO bağlısı Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB, International Maritime Bureau) tarafından yayınlanmaya başlanmıştır. IMO, bilgilerin tüm dünyada paylaşılıp kullanılabilmesi için Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sistemi (GISIS, Global Integrated Shipping Information System)

159 UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, ‘‘Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı’’, s.13-15.

160 Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organization) bir uzmanlık kurumu olarak 1948 yılında BM andlaşması ile kurulmuş, 1959 yılında yürürlüğe girerek faaliyetleri hızlanarak artmış, alt uzmanlık birimlerinin de kurulmasıyla denizcilik alanındaki çeşitli konularda tüm ülkelere hizmetleri yaygınlaşmıştır. Halen 170 asil, 3 ortak olmak üzere 173 ülke üyesi bulunmaktadır.

kurmuştur. Benzer şekilde bölgesel sistemlerin de oluşturulmasını sağlamıştır[161] Deniz haydutluğu ve silahlı soyun olaylarına ilişkin bilgi ve istatistikler için kendisi dışındaki kaynaklara da erişim sağlayan IMO, bilgi ve rakamlar arasındaki uyuşmazlıklara dikkat çekmekte ve herhangi bir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir.[162] Uluslararası toplumun en büyük organizasyonu olan BM bünyesinde olması, ülkelerin resmi organlarının kullanması, daha güvenilir, daha çok, daha kapsamlı ve daha düzenli bilgilerin bulunması, genel istatistik bilgilerin yer alması ve akademik olarak kabul görmesi nedeniyle, çelişkiler olmadan daha sağlıklı değerlendirmeler yapılabilmesi için IMO IMB deniz haydutluğu raporlarının asıl kaynak olarak kullanılmasının daha doğru olacağına karar verilmiştir.

IMO IMB'nin yayınladığı tüm deniz haydutluğu raporları incelenmiş, elde edilen veriler yeniden derlenip düzenlenerek yeni tablolar ve grafikler oluşturulmuş ve değerlendirmeler yapılmıştır. Deniz haydutluğu olaylarının 1993-2000 yılları arası Tablo 1-5'de, 2001-2008 yılları arası Tablo 6-10'da ve 2009-2016 yılları arası Tablo 11-15'de sunulmuştur.

1993 ve 2016 yılları arasında IMO IMB'nin yayınladığı 24 yıllık istatistikler (Tablo 1,6,11) incelendiğinde 2016 yılı rakamları dahil toplam olarak dünyada 6914 olay meydana geldiği, olayların özellikle 2000 yılında zirve yaptığı ve bunların büyük bir çoğunluğunun Aden Körfezi ve Somali bölgesi ile Güneydoğu Asya'da gerçekleştiği görülmektedir. Bunun göze çarpan ana nedeninin, kıyı devletindeki siyasi otorite boşluğu ve güvenlik zafiyeti olduğu değerlendirilmektedir.

161 Bu bölgesel oluşumlar ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia) bünyesinde ReCAAP ISC (Information Sharing Center), Aden bölgesinde GAWIO (Gulf of Aden and the wider Western Indian Ocean), DCOC (Djibuti Code of Conduct), Batı Afrika'da GGWA (Gulf of Guinea in West Africa), Orta Batı Afrika için MOWCA (Maritime Organization of West Central Africa).

162 IMO resmi internet sitesinde deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarına ilişkin bilgi ve rakamlar için dış kaynak olarak ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia), UNODC (UN Office on Drugs and Crimes), EU NAVFOR Somalia (European Union Naval Forces Somalia), NATO Shipping Center, FAS (Federation of American Scientists) adreslerine erişim vermektedir.

b. 1993-2000 Yılları Arası Deniz Haydutluğu Olayları

1993-2000 yılları arası dünyada meydana gelen saldırı ve girişimlerin ülkelere göre dağılımı aşağıda Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo-1: Saldırı ve Girişimlerin Ülkelere Göre Dağılımı (1993-2000)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
ABD	1		1		1	1	3	5
ALMANYA	2	2	5	3	8	5	5	6
ANTIGUA BARBUDA				1	2	2	7	6
ARJANTİN								
ARNAVUTLUK					1			
AVUSTRALYA		1	1		2	3	1	3
AVUSTURYA								
BAE		1		1		1	1	1
BAHAMALAR	4	8	7	4	17	8	15	25
BAHREYN								
BARBADOS								1
BELÇİKA								
BELİZE			1		1	2	4	3
BENGALDEŞ				1				8
BERMUDA	1		1	1		2		5
BOLİVYA								
BREZİLYA	1			2	1	2	1	1
BULGARİSTAN							1	1
CEZAYİR			1		1			
CİBRALTA								
CİBUTİ						1		
CURACAO								
ÇİN			2		1	12	2	4

DANİMARKA	6	5	5	7	5	3	7	6
DOMİNİK								
EKVADOR						1		
ENDONEZYA			1		2		2	4
ESTONYA			1					
FAS								
FİLİPİNLER	2		16	27	10		6	7
FİNLANDİYA							1	
FRANSA		1			1	2	2	4
GABON								
GAMBİYA								
GANA								
GUYANA								
GÜNEY AFRİKA								
GÜNEY KORE	1	2				1		1
GÜRCİSTAN								1
HABEŞİSTAN								1
HAİTİ								1
HIRVATİSTAN						1		
HİNDİSTAN	2		6	1	6	6	8	16
HOLLANDA		3	9	11	4	1	7	8
HOLLANDA ANTİLLERİ							1	2
HONDURAS		1	3		2	1	1	1
HONG KONG (SAR)	6	4	5	4	1	5	7	9
İNG. VİRJİN ADALARI								
İNGİLTERE				1	3	4	1	1
İRAN	1				2			3
İRLANDA				1			1	
İSPANYA					1			1
İSRAİL				1				
İSVEÇ								

İSVİÇRE							1	
İTALYA		1	1		4			3
JAMEYKA								
JAPONYA		4		1	1	1	1	2
KAMBOÇYA					1			2
KANADA				1				
KANARYA ADALARI								
KATAR							1	1
KAYMAN ADASI								1
KENYA					1			
KIBRIS	5	8	16	14	10	9	16	35
KİRİBATİ								
KOLOMBİYA								
KOMORLAR								
KUVEYT			3	2	1		2	3
KUZEY KORE	2				1	2		
KÜBA								
LATVİYA				3		7		
LİBERYA	4	4	17	14	23	2	24	27
LİBYA								
LİTVANYA							2	1
LÜBNAN								
LÜKSEMBURG								
MACARİSTAN	1							
MADEYRA					1	13		1
MALDİVLER								
MALEZYA	6	1	6	10	8	9	17	33
MALTA	3	4	5	9	7		19	16
MAN ADASI	1	1	2	1	1	1	2	1
MARİTUS								
MARŞAL ADALARI							2	1
MEKSİKA							1	

MISIR						1		3
MOĞOLİSTAN								
MOLDAVYA								
MOZAMBİK								
MYANMAR								
NİJERYA					1	4	1	
NORVEÇ	1	2	2	16	4	1	6	
PAKİSTAN				2		25		
PANAMA	12	13	21	19	19	7	57	86
PAPUA YENİ GİNE								
PARAGUAY								
POLONYA							1	
PORTEKİZ								1
ROMANYA	1		1	1			1	3
RUSYA	28	3	2	2	5			
SEYŞELLER								
SİERRA LEONE					1			
SİNGAPUR	2	10	10	15	13	12	30	46
SLOVENYA							1	
SRİ LANKA							1	1
ST. KITTS								
ST.VINCENT& GRENADINES	1	3		6	1	2	5	9
SURİNAM								
SURİYE								
S.ARABİSTAN			1		1			2
ŞİLİ				1	1			
TANZANYA								
TAYLAND		1	1	2	1	3	2	7
TAYVAN		1				2	2	3
TOGO								
TOBAGO								
TUVALU								

TÜRKİYE		1	1	1			3	7
UKRAYNA			3	2	1	1		1
UMMAN								
ÜRDÜN					1			
VANUATU				2	2	1		4
VENEZUELA								
VİETNAM			1	1			1	3
YEMEN					1			
Y. ZELANDA								
YUGOSLAVYA	1							
YUNANİSTAN	1	3	2	6	17	6	8	9
BELİRSİZ	5	2	28	31	47	29	9	22
TOPLAM	**103**	**90**	**188**	**228**	**247**	**202**	**300**	**469**
%		**↘ %13**	**↗%108**	**↗%21**	**↗ %8**	**↘ %18**	**↗ %49**	**↗ %56**

Kaynak: IMB 1993-2000,2001 Yıllık Raporlarından düzenlenmiştir. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 1 incelendiğinde 1993-2000 yılları arasında 87 ülkenin gemilerine yıllık ortalama 228 olmak üzere 8 yılda toplam 1827 saldırı gerçekleştiği, 42 ülkenin gemisine herhangi bir saldırı olmadığı görülmektedir. 1994 ile 1998 yıllarında bir önceki yıla nazaran küçük bir azalma gözükmekle birlikte ortalama %30 oranında arttığı ve %56'lık bir artışla 2000 yılında 469 saldırıyla zirve yaptığı görülmektedir. 100'ün üzerinde en fazla saldırıya uğrayan Panama (234), Singapur (138), Liberya (115), Kıbrıs (113) bayraklı gemilerdir. Belirsiz olan saldırıların 173 oluşu dikkat çekmektedir.

1993-2000 yılları arasında meydana gelen saldırı ve girişimlerin ana bölgelere göre dağılımı aşağıda Tablo 2'dedir.

Tablo-2: Saldırı ve Girişimlerin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (1993-2000)

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**
Güney Doğu Asya	16	38	71	124	92	89	161	242
Uzak Doğu	69	32	47	17	19	10	6	20
Hindistan Bölgesi	3	3	16	24	37	22	45	93
Amerika	6	11	21	32	37	35	28	39
Afrika	7	6	20	25	46	41	55	68
Diğer Bölgeler	2	-	13	6	16	5	5	7
Toplam	**103**	**90**	**188**	**228**	**247**	**202**	**300**	**469**

Tablo 2 incelendiğinde en fazla saldırının Güneydoğu Asya, Afrika ve Hindistan bölgesinde gerçekleştiği, 2000 yılında zirve yaptığı görülmektedir. Bu saldırıların ana bölgelere göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 3'dedir.

Tablo-3: Saldırıların Ana Bölgelere Göre Mukayesesi (1993-2000)

SIRA	**BÖLGE**	**1993-2000**	**%**
1	**Güneydoğu Asya**	833	**%46**
2	**Afrika**	268	**%15**
3	**Hindistan Bölgesi**	243	**%13**
4	**Uzak Doğu**	220	**%12**
5	**Güney Amerika**	209	**%11**
6	**Diğer Bölgeler**	54	**%3**
	Dünya Toplamı	**1827**	

Tablo 3 incelendiğinde olayların %97'sinin Güneydoğu Asya, Afrika, Hindistan bölgesi, Uzak Doğu ve Güney Amerika bölgesinde yaşandığı, en fazla saldırının 833 (%46) ile Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleştiği, Asya ve Afrika toplamının ise dünya toplamının %86'sını oluşturduğu görülmektedir.

Bu saldırıların alt bölgeler olan Arabistan Yarımadası ve Güneydoğu Asya bölgelerine göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 4'dedir.

Tablo-4: Saldırı ve Girişimlerin Alt Bölgelere Göre Dağılımı ve Mukayesesi (1993-2000)

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	
Arabistan Yarımadası Bölgesi	- %0	1 %1 %100	22 %12	7 %3 %68	13 %6 %86	10 %5 %23	17 %5 %70	26 %6 %53	**96 %5 %36**
Güneydoğu Asya Bölgesi	16 %16	38 %42 %138	71 %38 %87	124 %54 %75	92 %37 %26	89 %44 %3	161 %54 %81	242 %51 %50	**833 %46 %57**
AYB GAB Toplamı	16 %16	39 %43	93 %49	131 %57	105 %43	99 %49	178 %59	268 %57	**929 %51**
Diğer Bölgeler Toplamı	87 %84	51 %57	95 %51	97 %43	142 %57	103 %51	122 %41	201 %43	**898 %49**
Dünya Toplamı	**103**	**90**	**188**	**228**	**247**	**202**	**300**	**469**	**1827**

Tablo 4 incelendiğinde Arabistan Yarımadası Bölgesinde 1993 yılında hiçbir olay yokken 1994'te ilk defa bir olay yaşanması, ardından 1995'da bir anda 22 saldırıya erişmesi, 1996 ve 1998'de çok az bir azalma olmasına rağmen düzenli olarak artmaya başlaması ve 2000 yılında ise 26 saldırıya ulaşması dikkat çekmektedir. Dünyadaki olayların %46'sının yaşandığı Güneydoğu Asya bölgesinde 1994 yılında %138'lik bir artış meydana geldiği, 1996 ve 1999'da dünya toplamının %54'üne ulaştığı ve 2000 yılına kadar yılda ortalama %57 artış ile 242 saldırıya eriştiği, Arabistan Yarımadası Bölgesindeki olayların yaklaşık 9 katı olduğu görülmektedir.

Meydana gelen bu saldırıların boğaz ve geçitlere göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 5'dedir.

Tablo-5: Saldırıların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (1993-2000)

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	
Kızıldeniz Aden, Somali	- %0	1 %1	14 %7	4 %2	5 %2	9 %4	14 %5	22 %5	**69 %4**
Malakka Singapur	5	10	9	10	9	12	34	101	**190**
Malezya	%5	%11	%5	%4	%4	%6	%11	%22	**%10**
KAS MSM	5	11	23	14	14	21	48	123	**259**
Toplamı	%5	%12	%12	%6	%6	%10	%16	%26	**%14**
Dünya Toplamı	**103**	**90 %13**	**188 %108**	**228 %21**	**247 %8**	**202 %18**	**300 %49**	**469 %56**	**1827**

Tablo 5 incelendiğinde Kızıldeniz-Aden-Somali geçitinde 1994'de 1 saldırı ile başlayıp düzenli olarak artarak 2000 yılında 22'ye ulaştığı, toplamda ise 69 ile dünya toplamının %4'ünü oluşturduğu görülmektedir. Malakka boğaz ve geçitlerinde ise 1993'te 5 saldırı ile başlayarak artış gösterdiği, 1994-1997 yıllarında aşağı yukarı aynı kaldığı, ancak sonrasında 2-3 kat artışla 2000 yılında 101 (%22) saldırı ile zirveye ulaştığı görülmektedir. Bu iki önemli boğaz ve geçitin 2000 yılı toplamı 123 saldırı ile dünya toplamı olan 469'un %26'sını oluşturmaktadır. 1993-2000 genelinde ise 259 saldırı ile dünya toplamı olan 1827'nin %14'ü bu boğazlarda gerçekleşmiş olmaktadır.

c. 2001-2008 Yılları Arası Deniz Haydutluğu Olayları

Deniz haydutluğu olaylarının 2001-2008 yılları arası aşağıda Tablo 6'da sunulmuştur.

Tablo-6: Saldırı ve Girişimlerin Ülkelere Göre Dağılımı (2001-2008)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
ABD	1	5	6	1	7	6	1	5
ALMANYA	5	1	1	1		1	1	5

ANTIGUA BARBUDA	9	15	11	9	8	10	13	14
ARJANTİN								
ARNAVUTLUK								
AVUSTRALYA			4			1		
AVUSTURYA		2				2		
BAE	1			2		1	3	1
BAHAMALAR	17	8	17	8	9	5	7	12
BAHREYN				1				1
BARBADOS			1					2
BELÇİKA			1					
BELİZE	2	3	1	2	1			2
BENGALDEŞ	5	1	18	6		1	1	
BERMUDA		3	2					2
BOLİVYA	1		1					
BREZİLYA				2	1		1	
BULGARİSTAN	1							
CEZAYİR			1	1	1			
CİBRALTA			2	4	1		6	2
CİBUTİ								
CURACAO								
ÇİN	2		2	2	1	1	2	5
DANİMARKA	6	8	12	2	1	1	3	3
DOMİNİK					1			
EKVADOR		1						
ENDONEZYA	4	5	8	12	6	6	3	2
ESTONYA			1					
FAS			1					
FİLİPİNLER	4	5	5	2	3	3	1	5
FİNLANDİYA								
FRANSA	3	3	3	1		1		7
GABON								
GAMBİYA							1	
GANA								
GUYANA							6	
GÜNEY AFRİKA				1				
GÜNEY KORE		1	4	2		4		3

GÜRCİSTAN		1		1	2			
HABEŞİSTAN								
HAİTİ								
HIRVATİSTAN	1	1	1				1	1
HİNDİSTAN	5	13	17	9	10	7	6	4
HOLLANDA	6	9	6	1	3	3	4	3
HOLLANDA ANTİLLERİ			3	4	2	2		
HONDURAS	2		1	1	1		1	
HONG KONG (SAR)	13	12	20	6	12	10	7	14
İNG. VİRJİN ADALARI					1			
İNGİLTERE	7	2	6	7	4	3	3	6
İRAN	6	3	3	3	7	2		1
İRLANDA								
İSPANYA			1					
İSRAİL								
İSVEÇ	1							
İSVİÇRE		1	1			2		
İTALYA	1	2	1	3	3		1	3
JAMEYKA								
JAPONYA		1		2	2		1	2
KAMBOÇYA		6	2		1		1	
KANADA		1		1			1	
KANARYA ADALARI								1
KATAR		1	2	1			2	
KAYMAN ADASI		2	1	4	3	1	1	1
KENYA	1							
KIBRIS	33	20	24	14	13	5	10	14
KİRİBATİ								1
KOLOMBİYA			1					
KOMORLAR	1						3	
KUVEYT		1						
KUZEY KORE		1	1	1		1	1	
KÜBA		2	2					

LATVİYA								
LİBERYA	15	24	27	34	19	24	28	19
LİBYA								
LİTVANYA			1				2	
LÜBNAN		3	1					
LÜKSEMBURG		1	1				1	
MACARİSTAN			1					
MADEYRA						1		
MALDİVLER		1	1		2			
MALEZYA	30	26	27	17	13	11	5	10
MALTA	21	20	17	13	11	14	6	10
MAN ADASI	1	10	6	2		4	2	5
MARİTUS								
MARŞAL ADALARI	8	4	6	6	9	7	16	15
MEKSİKA								
MISIR		1			1		1	1
MOĞOLİSTAN				1	1		1	
MOLDAVYA								
MOZAMBİK								
MYANMAR	1			1	2	1	1	
NİJERYA		1	2	5			2	1
NORVEÇ	9	16	11	7	3	3	8	7
PAKİSTAN				1	2		1	
PANAMA	48	47	62	64	50	42	42	52
GİNE								
PARAGUAY						1		
POLONYA								
PORTEKİZ		1					2	1
ROMANYA								
RUSYA			1			1		
SEYŞELLER								2
SİERRA LEONE								
SİNGAPUR	30	19	41	31	24	20	23	25
SLOVENYA								
SRİ LANKA	1		1	2	2			
ST. KITTS &					1	1	3	

NEVIS								
ST.VINCENT& GRENADINES	2	12	6	3	7	6	4	8
SURİNAM							1	
SURİYE	1							
S.ARABİSTAN				1		1		1
ŞİLİ		1		2				
TANZANYA			1				2	
TAYLAND	6	4	4	4	6	2	3	3
TAYVAN	1	2	3		4		2	1
TOGO								
TRİNİDAD & TOBAGO			1	1		1		
TUVALU				1		5	2	
TÜRKİYE	3	4	1	2	1	2	2	2
UKRAYNA	2	1	1					1
UMMAN						1		
ÜRDÜN						3	1	1
VANUATU	2	1	2	2	1	2	1	2
VENEZUELA				1				
VİETNAM		2	1	3	3	1	1	
YEMEN								2
YENİ ZELANDA								
YUGOSLAVYA								
YUNANİSTAN	8	11	10	5	1	1	1	2
BELİRSİZ	**7**	**18**	**14**	**3**	**9**	**5**	**7**	**63**
TOPLAM	**335**	**370**	**445**	**329**	**276**	**239**	**263**	**293**
%	**↘%29**	**↗%10**	**↗%20**	**↘%26**	**↘%15**	**%13**	**↗%10**	**↗%11**

Kaynak: IMB 2001-2008 Yıllık Raporlarından düzenlenmiştir. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 6 incelendiğinde 2001-2008 yılları arasında 105 ülkenin gemilerine yıllık ortalama 318 olmak üzere 8 yılda toplam 2546 saldırı gerçekleştiği, 1993-2000 yılları toplamından %39 daha fazla olduğu, 24 ülkenin gemisine herhangi bir saldırı olmadığı görülmektedir. 2000 yılındaki 469 zirvesinden %29 azalma ile 2001'de 335 saldırıya indiği, 2003 yılında 445 ile tekrar zirveye ulaştığı, 2004-2006 yıllarında düşüş gösterirken 2007'de tekrar artışa geçerek 2008'de 293 saldırıya eriştiği görülmektedir.

100'ün üzerinde en fazla saldırıya uğrayan Panama (407), Singapur (213), Liberya (190), Malezya (139), Kıbrıs (133), Malta (112) bayraklı gemilerdir. Bu ülkelerin gemilerine saldırı sayılarındaki büyük artış ile belirsiz olan saldırıların azalarak 8 yıl toplamında 63'e inişi dikkat çekmektedir.

2001-2008 yılları arasında meydana gelen bu saldırı ve girişimlerin ana bölgelere göre dağılımı aşağıda Tablo 7'dedir.

Tablo-7: Saldırı ve Girişimlerin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2001-2008)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Güney Doğu Asya	153	153	170	156	102	83	70	54
Uzak Doğu	17	17	19	15	20	5	10	11
Hindistan Bölgesi	53	52	87	32	36	53	30	23
Amerika	21	65	72	44	25	29	21	14
Afrika	86	78	93	72	80	61	120	189
Diğer Bölgeler	5	5	4	6	13	8	12	2
Toplam	**335**	**370**	**445**	**325**	**276**	**239**	**263**	**293**

Kaynak: IMB 2004,2009 Yıllık Raporundan düzenlenmiştir. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 7 incelendiğinde en fazla saldırının Güneydoğu Asya, Afrika ve Hindistan bölgesinde gerçekleştiği, 2003 yılında zirve yaptığı görülmektedir.

2001-2008 yılları arasındaki bu saldırıların ana bölgelere göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 8'dedir.

Tablo-8: Saldırıların Ana Bölgelere Göre Mukayesesi (2001-2008)

SIRA	**BÖLGE**	**2001-2008**	**%**
1	**Güneydoğu Asya**	942	**%37**
2	**Afrika**	783	**%31**
3	**Hindistan Bölgesi**	363	**%14**
4	**Güney Amerika**	290	**%11**
5	**Uzak Doğu**	117	**%5**
6	**Diğer Bölgeler**	55	**%2**
	Dünya Toplamı	**2550**	

Tablo 8 incelendiğinde olayların %98'sinin Afrika, Güneydoğu Asya, Hindistan bölgesi, Uzak Doğu ve Güney Amerika bölgesinde yaşandığı, en fazla saldırının 942 (%37) ile Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleştiği, Asya ve Afrika toplamının ise dünya toplamının %87'sini oluşturduğu görülmektedir.

Bu saldırıların alt bölgeler olan Arabistan Yarımadası ve Güneydoğu Asya bölgelerine göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 9'dadır.

Tablo-9: Saldırı ve Girişimlerin Alt Bölgelere Göre Dağılımı (2001-2008)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	
Arabistan Yarımadası Bölgesi	24 %7 %8	24 %6 %0	25 %6 %4	20 %6 %20	58 %21 %190	28 %11 %52	56 %21 %100	111 %38 %98	**346** **%14**
Güneydoğu Asya Bölgesi	153 %46 %37	153 %41 %0	171 %38 %12	156 %47 %9	102 %37 %35	83 %35 %19	70 %27 %16	54 %18 %23	**942** **%37**
AYB GAB Toplamı	177 %53	177 %48	196 %44	176 %53	160 %58	111 %46	126 %48	165 %56	**1288** **%51**
Diğer Bölgeler Toplamı	159 %47	192 %52	251 %56	157 %47	116 %42	128 %54	137 %52	127 %44	**1267** **%49**
Dünya Toplamı	**335**	**370**	**445**	**329**	**276**	**239**	**263**	**293**	**2550**

Kaynak: IMB 2001-2008,2009, 2010 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 9 incelendiğinde Arabistan Yarımadası Bölgesinde 2001-2004 yıllarında saldırılarda artış olmadığı, yaklaşık aynı kaldığı, 2005'de %190'lık bir artışla 58'e, 2007'de %100'lük bir artışla 56'ya ve 2008'de %98'lik bir artışla 111 saldırıya ulaştığı görülmektedir. Genelde 8 yıl toplamı olan 346 ile dünyanın %14'ünü oluşturmaktadır. Dünyadaki olayların %46'sının yaşandığı Güneydoğu Asya bölgesinde 2001 ve 2002 yılları 153 saldırı ile aynı kalırken 2002'de 171 saldırı ile zirve yapmış ve 2003'den itibaren sürekli azalarak 2008'de 54 saldırıya indiği görülmektedir. Genelde 8 yılın toplamında 942 saldırı ile dünyanın %37'sini oluşturmaktadır. 2004'den 2008'e kadar Güneydoğu Asya'da düşüş olurken Arabistan bölgesinde artış olması dikkat çekmektedir. Bu iki bölge toplamı olan 1288 ile dünyanın %51'ini oluşturmaktadır.

Meydana gelen bu saldırıların boğaz ve geçitlere göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 10'dadır.

Tablo-10: Saldırıların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2001-2008)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	
Kızıldeniz Aden, Somali	19 %6	17 %5	21 %5	10 %3	45 %16	20 %8	44 %17	111 %38	**287** **%11**
Malakka **Singapur** **Malezya**	43 %13	35 %9	35 %8	55 %17	22 %8	26 %11	19 %7	18 %6	**253** **%10**
KAS MSM Toplamı	62 %19	52 %14	56 %13	65 %20	67 %24	46 %19	63 %24	129 %44	**540** **%21**
Dünya Toplamı	**335** **%29**	**370** **%10**	**445** **%20**	**329** **%26**	**276** **%16**	**239** **%13**	**263** **%10**	**293** **%1**	**2550**

Kaynak: IMB 2001-2008,2009, 2010 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 10 incelendiğinde Kızıldeniz-Aden-Somali geçitinde 2004 ve 2006 yılı hariç sürekli olarak arttığı ve 2008 yılında 111 saldırı (%38) ile zirve yaptığı, 8 yıl genelinde ise 287 saldırı ile dünyanın %11'ini oluşturduğu görülmektedir. Malakka boğaz ve geçitlerinde ise 2004 yılı hariç düzenli olarak bir azalma meydana gelerek 2008 yılında 18 saldırıya inmiştir. 2005 yılından itibaren Kızıldeniz-Aden-Somali geçitindeki saldırı sayıları Malakka boğaz ve geçitlerinin önüne geçmeye başlaması çok dikkat çekicidir. Her iki geçitin 8 yıllık toplamı 540 ile saldırı ile dünyanın %21'ini oluşturmaktadır.

d. 2009-2016 Yılları Arası Deniz Haydutluğu Olayları

Deniz haydutluğu olaylarının 2009-2016 yılları arası ülkelere göre dağılımı aşağıda Tablo 11'de sunulmuştur.

Tablo-11: Saldırı ve Girişimlerin Ülkelere Göre Dağılımı (2009-2016)

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
ABD	4	4	5	2	2	2		
ALMANYA	5	5	5	4				
ANTIGUA BARBUDA	24	24	16	5	7	5	9	

ARJANTİN	1							
ARNAVUTLUK								
AVUSTRALYA			1				1	
AVUSTURYA			1					
BAE		1	6					
BAHAMALAR	18	10	11	16	7	4	5	5
BAHREYN								
BARBADOS		1	2		1			
BELÇİKA	1		2				3	
BELİZE	1	2					1	1
BENGALDEŞ		1		1				1
BERMUDA		1				1		1
BOLİVYA				1				
BREZİLYA	1							
BULGARİSTAN		1						
CEZAYİR			1					
CİBRALTA	2	3	2	2	3	1		1
CİBUTİ								
CURACAO				3			1	2
ÇİN	2	4	4		2	1		
DANİMARKA	3	4	7	7	6	4	3	1
DOMİNİK			1			1		
EKVADOR	1							
ENDONEZYA	1	3	5	2		2	2	4
ESTONYA								
FAS								
FİLİPİNLER	1	1	4	4	2	3	1	
FİNLANDİYA								
FRANSA	2	4	6		1		1	
GABON					1			
GAMBİYA								
GANA						1	1	
GUYANA								
GÜNEY AFRİKA		1						
GÜNEY KORE	1	4	1	1		1	1	1
GÜRCİSTAN								
HABEŞİSTAN	1		2	1				1
HAİTİ								

HIRVATİSTAN	1				1		1	1
HİNDİSTAN	8	7	4	7	4	4	2	3
HOLLANDA	9	3		1	2	7	1	9
HOLLANDA ANTİLLERİ		1						
HONDURAS	1			1		2		1
HONG KONG (SAR)	22	18	21	17	20	16	19	22
İNG. VİRJİN ADALARI								
İNGİLTERE	5	6	6	3	2		1	5
İRAN		1			1		1	
İRLANDA								
İSPANYA	2	4	2	2				2
İSRAİL								
İSVEÇ								
İSVİÇRE	1				1	1		1
İTALYA	10	8	8	5	4	7		10
JAMEYKA		1						
JAPONYA			1					
KAMBOÇYA								
KANADA								
KANARYA ADALARI								
KATAR		1						
KAYMAN ADASI	1		1	1	2			1
KENYA		2						
KIBRIS	13	9	8	1	1	2	7	13
KİRİBATİ	1	1	1		1	1		1
KOLOMBİYA								
KOMORLAR		1	2	1	1		1	
KUVEYT	2							2
KUZEY KORE	5	2		1				5
KÜBA								
LATVİYA								
LİBERYA	38	57	57	45	43	20	28	38
LİBYA	1		2		1			1
LİTVANYA	1	1						1

LÜBNAN								
LÜKSEMBURG		2	1	2	2		2	
MACARİSTAN								
MADEYRA								
MALDİVLER								
MALEZYA	3	14	14	12	10	9	12	3
MALTA	21	19	25	8	8	6	11	21
MAN ADASI	2	6	3	4	2	3	3	2
MARİTUS								
MARŞAL ADALARI	29	36	45	21	31	36	40	29
MEKSİKA								
MISIR	3	1					1	3
MOĞOLİSTAN			3	1		2		
MOLDAVYA			1					
MOZAMBİK		1						
MYANMAR								
NİJERYA				1	2	3	2	4
NORVEÇ	5	5	8	3	4	4	1	3
PAKİSTAN	3	1						
PANAMA	71	82	71	49	32	44	38	46
PAPUA YENİ GİNE							1	
PARAGUAY								
POLONYA								
PORTEKİZ							1	
ROMANYA								
RUSYA	1			1				
SEYŞELLER	2	2	1					
SİERRA LEONE		2			1	1		
SİNGAPUR	32	40	32	43	39	32	32	21
SLOVENYA								
SRİ LANKA			1					
ST. KITTS & NEVIS	3	1	1	3		1		
ST.VINCENT& GRENADINES	7	5	4	2	4			
SURİNAM								

SURİYE								
S.ARABİSTAN	2	1	1			2	1	2
ŞİLİ					1			
TANZANYA	1	1						
TAYLAND	3	7	1	1	5	6	5	
TAYVAN	2	6	1					
TOGO	2		1					
TRİNİDAD & TOBAGO								
TUVALU		1	1	2				
TÜRKİYE	8	3	6	1	2			1
UKRAYNA								
UMMAN				3				
ÜRDÜN								
VANUATU		1	1		1		2	1
VENEZUELA								
VİETNAM	4	2	3		1	5	1	2
YEMEN	6	5	5	3				
YENİ ZELANDA								
YUGOSLAVYA								
YUNANİSTAN	9	3	12	3	3	4	3	2
BELİRSİZ	1	1	**2**			1		
TOPLAM	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**
%	**↗%40**	**↗%9**	**↘%1**	**↘%32**	**↘%11**	**↘%7**	**↘%0.4**	**↘%22**

Kaynak: IMB 2009-2016 Yıllık Raporlarından düzenlenmiştir. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 11 incelendiğinde 2009-2016 yılları arasında 87 ülkenin gemilerine yıllık ortalama 317 olmak üzere 8 yılda toplam 2537 saldırı gerçekleştiği, 2001-2008 yılları toplamından 9 saldırı, oran olarak da %0.03 az olduğu, bu nedenle saldırıların yaklaşık aynı kaldığı, 40 ülkenin gemisine herhangi bir saldırı olmadığı, 2001-2008 toplamından 16 saldırı, oran olarak da %66 daha fazla olduğu, bu açıdan olumlu bir gelişme olduğu, görülmektedir. 2008'deki 293 olan saldırı %40 artışla 2009'da 410'a, 2010'da ise %9'luk bir artışla 445 zirvesine ulaştığı, 2011'de sadece %1'lik bir düşüş göstererek 439'da kaldığı, 2012'de %32'lik bir düşüşle azalmaya başladığı, 2014 ve 2015'de aşağı yukarı aynı kaldığı ve %22 azalma ile 2016'da 191 saldırıya indiği görülmektedir. Bu 8 yıllık dönemde 100'ün üzerinde en fazla saldırıya uğrayan Panama (433), Liberya (305), Marşal Adaları (274), Singapur (271), Hong Kong (142), Malta (103)

bayraklı gemilerdir. Bu ülkelerin gemilerine saldırı sayılarındaki sürekli artış çok dikkat çekmektedir. Belirsiz olan saldırıların ise 2001-2008 toplamı olan 63'den %92 oranında azalarak 8 yıl toplamında 5'e inişi olumlu bir gelişme olarak görülmektedir.

2009-2016 yılları arasında meydana gelen bu saldırı ve girişimlerin ana bölgelere göre dağılımı aşağıda Tablo 12'dedir.

Tablo-12: Saldırı ve Girişimlerin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2009-2016)

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Güney Doğu Asya	46	70	80	104	128	141	147	68
Uzak Doğu	23	44	23	7	13	8	31	16
Hindistan	30	28	16	19	26	34	24	17
Güney Amerika	37	40	25	17	18	5	8	27
Afrika	266	259	293	150	79	55	35	62
Diğer (Arap Denizi, Irak, Akdeniz,Oman)	8	4	2	-	-	2	1	1
Toplam	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**

Kaynak: IMB 2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 12 incelendiğinde en fazla saldırının Afrika, Güneydoğu Asya ve Hindistan bölgesinde gerçekleştiği, 2009-2011 yıllarında zirve yaptığı görülmektedir. Özellikle 2011'den itibaren 2016 yılına kadar Afrika'da azalma olurken Güneydoğu Asya'da artış dikkat çekmektedir. Bu saldırıların ana bölgelere göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 13'dedir.

Tablo-13: Saldırıların Ana Bölgelere Göre Mukayesesi (2009-2016)

SIRA	**BÖLGE**	**2009-2016**	**%**
1	**Afrika**	1199	**%47,3**
2	**Güneydoğu Asya**	784	**%30,9**
3	**Hindistan Bölgesi**	194	**%7,6**
4	**Güney Amerika**	177	**%7,0**
5	**Uzak Doğu**	165	**%6,5**
6	**Diğer Bölgeler**	18	**%0,7**
	Dünya Toplamı	**2537**	

Tablo 13 incelendiğinde olayların %99,3'ünün neredeyse tamamının Afrika, Güneydoğu Asya, Hindistan bölgesi, Uzak Doğu ve Güney Amerika bölgesinde yaşandığı, en fazla saldırının 1199 (%47,3) ile Afrika'da, 784 (%30,9) ile Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleştiği, Güneydoğu Asya ve Afrika toplamının ise dünya toplamının %88,2'sini oluşturduğu görülmektedir.

Bu saldırıların alt bölgeler olan Arabistan Yarımadası ve Güneydoğu Asya bölgelerine göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 14'dedir.

Tablo-14: Saldırı ve Girişimlerin Alt Bölgelere Göre Dağılımı (2009-2016)

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
Arabistan Yarımadası Bölgesi	218 %53 %96	221 %50 %1	237 %54 %7	75 %25 %68	15 %6 %80	13 %5 %13	- - -	3 %1 %85
Güneydoğu Asya Bölgesi	46 %11 %15	70 %16 %52	80 %18 %14	104 %35 %30	128 %48 %23	141 %58 %10	147 %60 %4	68 %36 %54
AYB GAB Toplamı	264 %64	291 %65	317 %72	179 %60	143 %54	154 %63	147 %60	71 %37
Diğer Bölgeler Toplamı	146 %36	154 %35	122 %28	118 %40	121 %46	91 %37	99 %40	120 %63
Dünya Toplamı	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**

Kaynak: ICC CCS internet sitesindeki IMB 2008,2009, 2010,2016 Yıllık Raporlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 14 incelendiğinde Arabistan Yarımadası Bölgesinde 2001-2004 yıllarında saldırılarda artış olmadığı, yaklaşık aynı kaldığı, 2005'de %190'lık bir artışla 58'e, 2007'de %100'lük bir artışla 56'ya ve 2008'de %98'lik bir artışla 111 saldırıya ulaştığı görülmektedir. Genelde 8 yıl toplamı olan 346 ile dünyanın %14'ünü oluşturmaktadır. Dünyadaki olayların %46'sının yaşandığı Güneydoğu Asya bölgesinde 2001 ve 2002 yılları 153 saldırı ile aynı kalırken 2002'de 171 saldırı ile zirve yapmış ve 2003'den itibaren sürekli azalarak 2008'de 54 saldırıya indiği görülmektedir. Genelde 8 yılın toplamında 942 saldırı ile dünyanın %37'sini oluşturmaktadır. 2004'den 2008'e kadar

Güneydoğu Asya'da düşüş olurken Arabistan bölgesinde artış olması dikkat çekmektedir. Bu iki bölge toplamı olan 1288 ile dünyanın %51'ini oluşturmaktadır.

Meydana gelen bu saldırıların boğaz ve geçitlere göre mukayeseli dağılımı aşağıda Tablo 15'dedir.

Tablo-15: Saldırıların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2009-2016)

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	
Kızıldeniz	212	217	236	75	15	11	-	2	**768**
Aden	%52	%49	%54	%25	%6	%4		%1	**%30**
Somali	**%91**	**%2**	%9	**%68**	**%80**	**%26**	-	**%81**	
Malakka	27	23	28	20	**19**	33	27	9	
Singapur	%7	%5	%6	%7	**%7**	%13	%11	%5	**186**
Malezya	**%50**	**%15**	**%22**	**%29**	**%5**	**%74**	**%18**	**%66**	**%7**
KAS MSM	239	240	264	95	34	44	**27**	**11**	
Toplamı	%58	%54	%60	%32	%13	%18	**%11**	**%6**	**954**
	%85	**%0**	**%10**	**%64**	**%64**	**%29**	**%17**	**%59**	**%38**
Dünya	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**	
Toplamı	**%40**	**%9**	**%1**	**%32**	**%11**	**%7**	**%0**	**%22**	**2537**

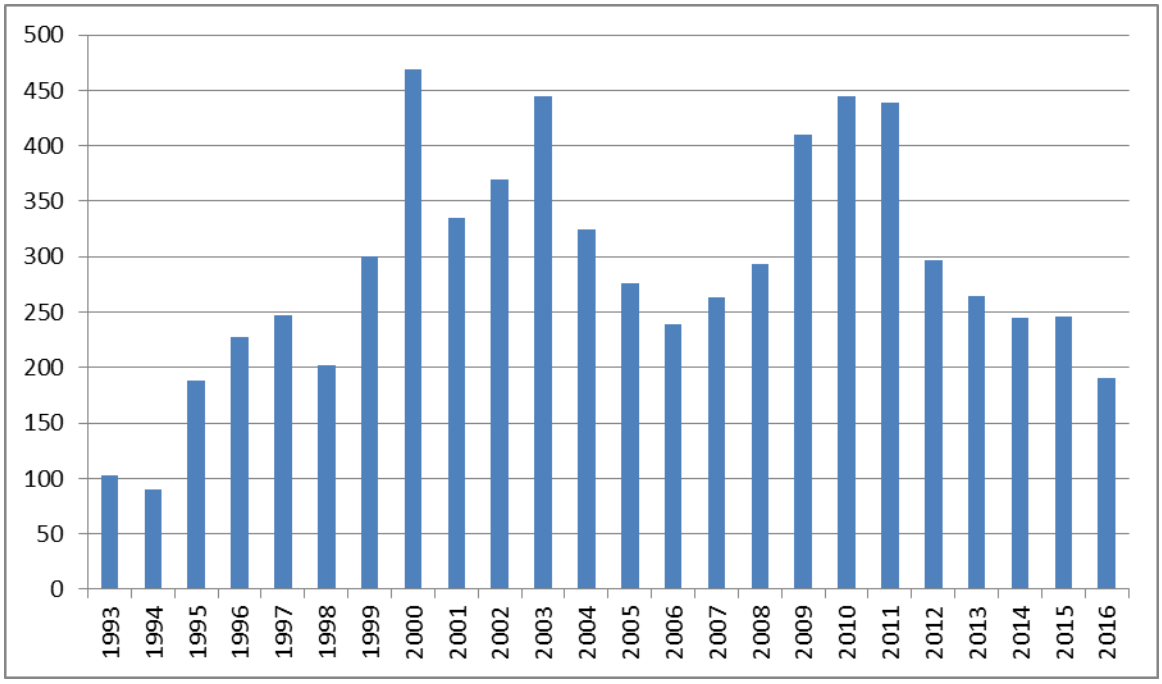
Kaynak: ICC CCS internet sitesindeki IMB 2008,2009, 2010,2016 Yıllık Raporlarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 15 incelendiğinde Kızıldeniz-Aden-Somali geçitinde 2008 yılında 111 saldırı (%38), 2009'da %91'lik bir artışla 212'ye eriştiği, 2010'da 217 ve 2011'de 236 ile zirve yaptığı ve Malakka saldırılarının 9 katına, dünya toplamının ise %54'üne ulaştığı, 2012'den itibaren büyük oranlarda sürekli azalarak 2016'da 2'ye indiği görülmektedir. 8 yıl genelinde ise 768 saldırı ile dünyanın %30'unu oluşturduğu görülmektedir. Malakka boğaz ve geçitlerinde ise 2008'de 11 olan saldırının 2009'da %50'lik bir artışla 27'ye eriştiği, 2010'da 23 ve 2011'de 28 ile zirve yaptıktan sonra 2012-2013' de azaldığı, 2014'de çok az bir artışın ardından 2015'de tekrar azalarak 2016'da 9 saldırıya indiği görülmektedir. 8 yıl genelinde 186 saldırı ile dünyanın %7'sini, Kızıldeniz-Aden'in

yaklaşık beşte birini oluşturmaktadır. 2005 yılından başlayarak Malakka boğaz ve geçitlerinin önüne geçmeye başlayan Kızıldeniz-Aden-Somali geçitindeki saldırı sayılarının 2009, 2010 ve 2011'de zirveye ulaşması, 2012'den itibaren her iki taraftada düzenli olarak azalması çok dikkat çeken olumlu bir gelişmedir. Her iki geçitin 8 yıllık toplamı 954 saldırı ile dünyanın %38'ini oluşturmaktadır.

e. Deniz Haydutluğu Olaylarının 24 Yıllık Değerlendirmesi

1993'den 2016'ya kadar geçen 24 yıllık süre içerisinde Dünyada yaşanan deniz haydutluğu olaylarının dağılım grafiği aşağıda Şekil 4'de sunulmuştur.



Şekil-3: Deniz Haydutluğu Olaylarının 24 Yıllık Dağılımı (1993-2016)

Şekil 4'de görüldüğü gibi 1999-2004 yılları arası ve 2008-2012 yılları arası dünya genelindeki olaylar çok yüksek düzeydedir. Özellikle 2000, 2003, 2009, 2010 ve 2011 zirve yıllarıdır. 24 yıl ortalaması 288'dir, yapılan mücadele ve çalışmalara rağmen 2016'da kabul edilebilir bir seviyeye henüz inmediği görülmektedir.

1993'den 2016'ya kadar geçen 24 yıllık süre içerisinde gemileri en fazla saldırıya uğrayan ülkeleri belirlemek için hazırlanan Tablo 16 aşağıda sunulmuştur.

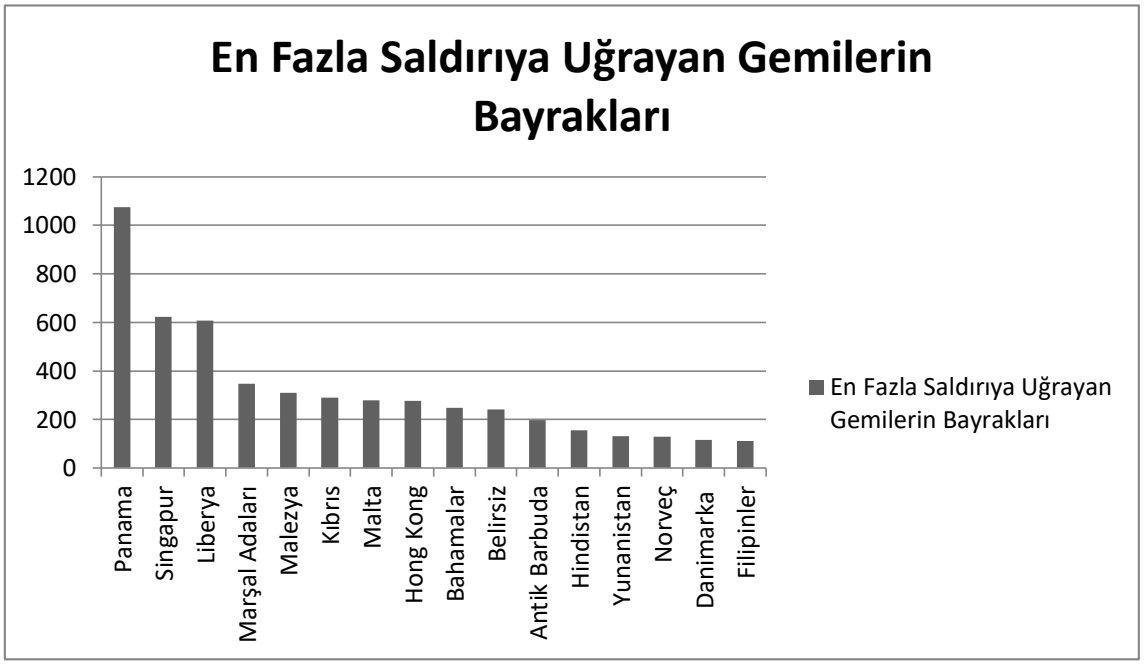
Tablo-16: Gemileri En Fazla Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016)
(100'den fazla olanlar alınmıştır.)

SIRA	ÜLKE	1993-2000	2001-2008	2009-2016	
1	**Panama**	234	407	433	**1074**
2	**Singapur**	138	213	271	**622**
3	**Liberya**	115	187	305	**607**
4	**Marşal Adaları**	3	71	274	**348**
5	**Malezya**	90	139	80	**309**
6	**Kıbrıs**	113	133	44	**290**
7	**Malta**	63	112	103	**278**
8	**Hong Kong**	41	94	142	**277**
9	**Bahamalar**	88	83	76	**247**
10	**Belirsiz**	173	63	5	**241**
11	**Antik Barbuda**	18	89	90	**197**
12	**Hindistan**	45	71	39	**155**
13	**Yunanistan**	52	39	39	**130**
14	**Norveç**	32	64	33	**129**
15	**Danimarka**	44	36	35	**115**
16	**Filipinler**	68	28	16	**112**
	Toplam	1317	1829	1985	**5131**
		%72	%72	%78	**%74**
	Diğer 113	510	721	552	**1779**
	Ülke Toplamı	%28	%28	%22	**%26**
	Dünya Toplamı	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**

Tablo 16 incelendiğinde Panama, Singapur, Liberya'nın ilk üçte yer aldığı, 1074 olay ile en fazla saldırıya uğrayan Panama bayraklı gemilerin açık ara önde olduğu ve dünyadaki tüm olayların %15,5'ini oluşturarak çok dikkat çekmektedir. Bu üç ülkenin

toplam olayları ise %33.3'e erişirken Tabloda belirtilen 16 ülkenin toplamı 5131 olay ile %74, diğer 113 ülkenin ise 1779 olay ile %26 olmaktadır.

1993-2016 yılları arası 24 yılda en fazla saldırıya uğrayan gemilerin bayrak ülkeleri grafik olarak aşağıda Şekil 5'dedir.



Şekil-4: En Fazla Saldırıya Uğrayan Gemilerin Bayrakları (1993-2016)

1993'den 2016'ya kadar geçen 24 yıllık süre içerisinde gemileri en az saldırıya uğrayan ülkeleri belirlemek için hazırlanan Tablo 17 aşağıda sunulmuştur.

Tablo-17: Gemileri En Az Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016)

(Sadece 1 olanlar alınmıştır.)

SIRA	ÜLKE	1993-2000	2001-2008	2009-2016	TOPLAM
1	**Arjantin**			1 (2009)	1
2	**Arnavutluk**	1 (1997)			1
3	**Cibuti**	1 (1998)			1
4	**Fas**		1 (2003)		1
5	**Finlandiya**	1 (1999)			1
6	**Gabon**			1 (2013)	1
7	**Gambiya**		1 (2007)		1
8	**Haiti**	1 (2000)			1
9	**İngiliz Virjin Adaları**		1 (2005)		1
10	**İsrail**	1 (1996)			1
11	**İsveç**		1 (2001)		1
12	**Jameyka**			1 (2010)	1
13	**Kanarya Adaları**		1 (2008)		1
14	**Kolombiya**		1 (2003)		1
15	**Maritus**			1 (2016)	1
16	**Meksika**	1 (1999)			1
17	**Moldavya**			1 (2011)	1
18	**Mozambik**			1 (2010)	1
19	**Paraguay**		1(2006)		1
20	**Polonya**	1 (1999)			1
21	**Slovenya**	1 (1999)			1
22	**Surinam**		1 (2007)		1
23	**Suriye**		1 (2001)		1
24	**Venezuela**		1 (2004)		1
25	**Yugoslavya**	1 (1993)			1
	Toplam	**9**	**10**	**6**	**25**
		% 0,5	**% 0,4**	**% 0,2**	**% 0,4**
	Diğer 104 Ülke Toplamı	**1818**	**2540**	**2531**	**6885**
		%99,5	**%99,6**	**%99,8**	**% 99,6**
	Dünya Toplamı	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**

Tablo 17 incelendiğinde 24 yılda toplam 25 ülkenin gemileri birer saldırıya (%0,4) uğramış bulunmaktadır. Dağılmış olan Yugoslavya hariç tutulacak olursa bu sayı 24'e düşmektedir. 2009-2016 yılları arası toplam 6 ülkenin birer gemisinin saldırıya uğramış olmasının ya daha az kıymetli yük veya personel taşımaları, ya da deniz ticaret firmalarının daha az seyir yapmalarından kaynaklanabileceği öngörüsü dışında asıl nedenin uluslararası toplumun girişimleri ile birlikte bazı ülkelerin de bizzat gerekli tedbirleri almış olmaları değerlendirilmektedir.

1993'den 2016'ya kadar geçen 24 yıllık süre içerisinde gemileri 2-5 aralığında az sayıda saldırıya uğrayan ülkeleri belirlemek için hazırlanan Tablo 18 aşağıda sunulmuştur.

Tablo-18: Gemileri 2-5 Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016)

(Sadece 2-5 olanlar alfabetik sırada alınmıştır.)

SIRA NO	ÜLKE	1993-2000	2001-2008	2009-2016	TOPLAM
1	**Bahreyn**	-	2	-	**2**
2	**Estonya**	1	1	-	**2**
3	**Gana**	-	-	2	**2**
4	**Güney Afrika**	-	1	1	**2**
5	**İrlanda**	2	-	-	**2**
6	**Macaristan**	1	1	-	**2**
7	**Papua Yeni Gine**	-	1	1	**2**
8	**Bolivya**	-	2	1	**3**
9	**Dominik**	-	1	2	**3**
10	**Ekvador**	1	1	1	**3**
11	**Togo**	-	-	3	**3**
12	**Trinidad ve Tobago**	-	3	-	**3**
13	**Bulgaristan**	2	1	1	**4**
14	**Kanada**	1	3	-	**4**
15	**Kenya**	1	1	2	**4**
16	**Küba**	-	4	-	**4**
17	**Libya**	-	-	4	**4**
18	**Lübnan**	-	4	-	**4**
19	**Maldivler**	-	4	-	**4**
20	**Umman**	-	1	3	**4**
21	**Avusturya**	-	4	1	**5**
22	**Gürcistan**	1	4	-	**5**
23	**Sierra Leone**	1	-	4	**5**
24	**Tanzanya**	-	3	2	**5**
	Toplam	**11**	**42**	**28**	**81**
		% 0,6	**%1,6**	**%1,1**	**% 1,2**
	Diğer 104 Ülke Toplamı	**1816**	**2508**	**2509**	**6817**
		%99,4	**%98,4**	**%98,9**	**% 98,8**
	Dünya Toplamı	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**

Tablo 18 incelendiğinde 24 yılda gemileri 2-5 arası saldırıya uğrayan 24 ülkenin saldırıları toplamı 81 (%1,2) bulunmaktadır. Bu durum kabul edilebilir olsa da ülke bazında saldırılarda artış bulunmaktadır.

Tablo-19: Gemileri 6-10 Saldırıya Uğrayan Ülkeler (1993-2016)
(Sadece 6-10 olanlar alfabetik sırada alınmıştır.)

SIRA NO	ÜLKE	1993-2000	2001-2008	2009-2016	TOPLAM
1	**Cezayir**	2	3	1	6
2	**Curacao**	-	-	6	6
3	**Guyana**	-	6	-	6
4	**Habeşistan**	1	-	5	6
5	**Kiribati**	-	1	5	6
6	**Myanmar**	-	6	-	6
7	**Portekiz**	1	4	1	6
8	**Şili**	2	3	1	6
9	**Ürdün**	1	5	-	6
10	**Belçika**	-	1	6	7
11	**Romanya**	7	-	-	7
12	**Seyşeller**	-	2	5	7
13	**Barbados**	1	3	4	8
14	**İsviçre**	1	4	3	8
15	**Litvanya**	3	3	2	8
16	**Katar**	1	7	1	9
17	**Moğolistan**	-	3	6	9
18	**Sri Lanka**	2	6	1	9
19	**Hırvatistan**	1	5	4	10
20	**Komorlar**	-	4	6	10
21	**Latviya**	10	-	-	10
	Toplam	**33**	**66**	**57**	**156**
		%1,8	**%2,6**	**%2,2**	**%2,3**
	Diğer 107 Ülke Toplamı	**1794**	**2484**	**2480**	**6758**
		%98,2	**%97,4**	**%97,8**	**%97,7**
	Dünya Toplamı	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**

Tablo 19 incelendiğinde 24 yılda 6-10 saldırıya uğrayan 21 ülkenin gemilerine toplam 156 saldırı (%2,3) yapıldığı, bunun beşte birinin 1993-2000 yıllarında gerçekleştiği görülmektedir. Muhtemelen gerekli önlemleri alan Romanya ve Latviya gemilerine 2001-2016 yılları arasında bir saldırı olmaması olumlu bir gelişme olarak görülmektedir. Gemileri 1-10 arası saldırıya uğrayan 70 ülkeye yapılan toplam saldırı sayısı 262 (%4), 11-99 arası saldırıya uğrayan 42 ülkeye yapılan saldırı sayısı 1521 (%22)'dir. 1-99 saldırıya uğrayan 112 ülkenin gemilerine yapılan toplam saldırı sayısı 1783 (%26), en fazla saldırıya uğrayan (100'den fazla) 16 ülkenin gemilerine yapılan toplam saldırı sayısı 5131 (%74)'dir. Sayıca yedide biri olan ülkelerin gemilerine yaklaşık üç katı kadar bir saldırı gerçekleşmesi dikkat çekmektedir.

Dünyadaki saldırıların ana bölgelere göre 24 yıllık karşılaştırmalı dağılımı aşağıda Tablo 20'de sunulmuştur.

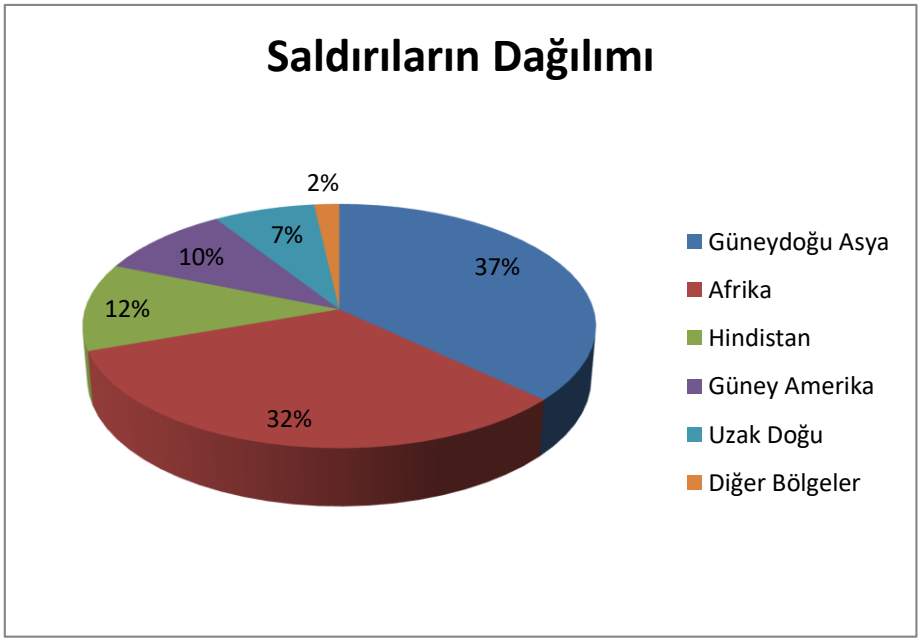
Tablo-20: Saldırıların Ana Bölgelere Göre 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016)

SIRA	BÖLGE	1993-2000	2001-2008	2009-2016		
1	**Güneydoğu Asya**	833	942	784	**2559**	**%37**
2	**Afrika**	268	783	1206	**2257**	**%33**
3	**Hindistan Bölgesi**	243	363	194	**800**	**%11**
4	**Güney Amerika**	209	290	170	**669**	**%10**
5	**Uzak Doğu**	220	117	165	**502**	**%7**
6	**Diğer Bölgeler**	54	55	18	**127**	**%2**
	Dünya Toplamı	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**	

Tablo 20 incelendiğinde Güneydoğu Asya'nın, dünyanın %37'sini oluşturan 2559 saldırı ile ilk sırada olduğu, Afrika'nın 2257 (%33) ile ikinci sırada yer aldığı, Hindistan bölgesinin 800 (%11) ile üçüncü, Güney Amerika'nın 669 (%10) ile dördüncü, Uzak Doğu'nun 502 (%7) ile beşinci sırada yer aldığı görülmektedir. Yalnızca Asya kıtası 3861 saldırı ile dünyanın %56'sını, diğer bir deyişle yarıdan fazlasını oluşturmaktadır.

Güneydoğu Asya ve Afrika toplamı ise 4816 saldırı ile dünyanın %69'unu oluştururken en yoğun saldırı olaylarının yaşandığı yerleri bize sayılarla işaret etmektedir. Asya-Afrika toplamı ise 6118 saldırı ile dünyanın %88'ini kapsamaktadır.

1993-2016 arasında 24 yıllık saldırıların ana bölgelere göre oransal dağılımı aşağıda Şekil 6'da sunulmuştur.



Şekil-5: Saldırıların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (1993-2016)

Şekil 6'da net olarak görüldüğü gibi sadece Afrika ve Güneydoğu Asya saldırıları toplamı dünyanın %70'ini oluşturmaktadır. Asya-Afrika toplamı dünyanın %88'ini kapsarken Dünyadaki Zengin Kuzey- Fakir Güney ayırımı bu oranla çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Tüm dünyadaki saldırıların uluslararası kuruluş üyesi ülkelere göre 24 yıllık karşılaştırmalı dağılımı aşağıda Tablo 21'de sunulmuştur.

Tablo-21: Saldırıların Uluslararası Kuruluş Üyesi Ülkelere Göre 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016)

SIRA	Kuruluş	1993-2000	2001-2008	2009-2016		
1	**BM Üyeleri**	1640	2433	2497	**6570**	**%95**
2	**AB+NATO+Amerika Birliği Üyeleri**	739	1018	901	**2658**	**%38.4**
3	**ASEAN+ŞANGHY+Afrika Birliği Üyeleri**	619	878	895	**2392**	**%34.6**
4	**ASEAN + ŞANGHAY Üyeleri**	487	650	534	**1671**	**%24.2**
5	**ASEAN Üyesi**	426	633	519	**1578**	**%22.8**
6	**AB + NATO Üyeleri**	472	581	454	**1507**	**%21.8**
7	**AB Üyesi**	402	465	381	**1248**	**%18**
8	**Amerika Birliği Üyesi**	280	472	466	**1218**	**%17.6**
9	**Orta Amerika Birliği Üyesi**	255	424	442	**1121**	**%16.2**
10	**NATO Üyesi**	293	331	306	**930**	**%13.4**
11	**G20 Üyesi**	245	306	239	**790**	**%11.4**
12	**İİT Üyesi**	193	331	208	**732**	**%10.6**
13	**Afrika Birliği**	132	228	361	**721**	**%10.4**
14	**G8 Üyeleri**	128	130	123	**381**	**%5.5**
15	**BM Güvenlik Konseyi Üyeleri**	93	105	73	**271**	**%3.9**
16	**Belirsiz Ülkeler**	173	63	5	**241**	**%3.5**
17	**OPEC Üyeleri**	46	105	60	**211**	**%3**
18	**BM Üyesi Olmayan Ülkeler**	12	54	35	**101**	**%1.5**
19	**ŞANGHAY Üyeleri**	61	17	15	**93**	**%1.3**
20	**Kuzey Amerika Birliği**	13	35	19	**67**	**%1**
21	**NAFTA Üyeleri**	14	35	19	**66**	**%1**
22	**LAILA Üyeleri**	12	13	5	30	**%0.4**
	Dünya Toplamı	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**	

Tablo 21 incelendiğinde 24 yılda maruz kalınan 6570 (%95) saldırının en fazla BM üyelerine olması çok doğaldır. AB-NATO-Amerika Birliği üyesi ülkelerin gemilerine yapılan saldırılar 2658 ile %38,4; ASEAN-ŞANGHAY-Afrika Birliği Üyesi ülkelere ise

2392 ile %34,6'dır, oranlar birbirine yakındır. Asıl ilginç olan 2008'den sonra AB-NATO-Amerika Birliği üyesi ülkelerin, BMGK, G8, G20, OPEC, LAILA, NAFTA üyesi ülke gemilerine yapılan saldırılarda azalma görülürken ASEAN-ŞANGHAY-Afrika Birliği Üyesi ve özellikle Afrika Birliği üyesi ülkelerin gemilerine yapılan saldırılarda artış göze çarpmaktadır. Dünyadaki Zengin Kuzey-Fakir Güney ayırımı bu tabloda da ortaya çıkmaktadır.

3. DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARININ GEMİ TİPLERİNE GÖRE İSTATİSTİK DEĞERLENDİRİLMESİ

a. Deniz Haydutluğu Olaylarının Gemi Tiplerine İlişkin Genel İstatistik Bilgiler

Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan ülkelerin gemilerinin tiplerinin de incelenmesinde yarar görülmüş ve mevcut kayıtlar bu açıdan da irdelenmiştir. Saldırılarda olduğu gibi yine üç dönem halinde inceleme yapılmıştır. Deniz haydutluğu saldırılarının 1993-2000 yıllarına ilişkin gemi tiplerine göre dağılımı aşağıda Tablo 22'de sunulmuştur.

Tablo-22: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (1993-2000)

Gemi Tipleri	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Mavna/Taşıyıcı	1	-	-	1	4	1	3	2
Dökme Yük Gemisi	15	18	34	39	38	44	78	113
Kablo döşeyici gemi	-	-	-	-	-	-	-	-
Katamaran	-	-	-	-	-	-	-	-
Çimento Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Sahil Güvenlik Gemisi	-	-	-	-	2	-	-	-
Kombine Taşıyıcı	-	-	-	1	-	-	-	-
Konteyner	13	21	19	27	33	19	45	75
Dalış Destek Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Deniz Tarama Gemisi	-	-	-	-	1	-	-	-
Feribot (Araba vapuru)	-	-	-	3	6	-	2	2

Balıkçı/Trol	5	1	23	29	7	10	3	10
Genel kargo	35	24	35	34	47	39	55	80
Ağır Yük Kaldırma Gemisi	-	-	-	1	-	-	-	1
Çıkarma Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Küçük Taşıyıcı	-	-	1	-	-	-	-	-
Çiftlik Hayvanları Gemisi	-	-	2	-	-	1	2	1
Kereste/kütük Gemisi	4	-	1	1	1	1	2	2
Çok Maksatlı Gemi	1	-	6	-	-	-	-	5
OBO (Kuru-Islak Yük Gemisi)	-	-	-	2	1	-	-	-
Yolcu Gemisi	-	1	4	-	2	1	1	2
Soğutmalı Gemi	2	2	-	4	4	5	6	10
Araştırma Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	1
RORO	1	1	2	1	1	-	5	6
Özel Maksatlı Gemi	-	-	-	-	-	-	-	-
Storage Ship	1	-	-	-	-	-	-	-
İkmal Gemisi	-	-	-	-	-	1	3	5
Test Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	2
Kimyasal Madde Tankeri	-	2	2	16	6	9	18	22
Ham Petrol Tankeri	13	11	25	25	37	31	52	91
LNG Tankeri	-	1	1	1	4	3	2	-
LPG Tankeri	1	4	7	10	7	8	5	12
Römorkör	-	1	8	4	3	2	5	4
Araç Taşıyıcı	1	2	-	2	-	-	-	1
Harp Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	1
Yat/Sürat Teknesi	1	-	2	3	11	2	7	7
Belirsiz	9	1	16	24	32	25	6	14
Toplam	**103**	**90**	**188**	**228**	**247**	**202**	**300**	**469**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 22 incelendiğinde 1993-2000 yılları arasında dökme yük, konteyner, balıkçı, kargo ve tankerlere çoğunlukla saldırı yapılmış, toplamda bir artış ile 2000 yılında zirve yapmıştır.

Deniz haydutluğu saldırılarının 2001-2008 yıllarına ilişkin gemi tiplerine göre dağılımı aşağıda Tablo 23'de sunulmuştur.

Tablo-23: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (2001-2008)

Gemi Tipleri	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Mavna/Taşıyıcı	2	3	2	1	2	2	1	1
Dökme Yük Gemisi	73	91	114	73	81	57	32	48
Kablo döşeyici gemi	-	-	1	-	1	-	-	-
Catamaran	-	-	1	1	1	-	-	-
Çimento Gemisi	-	-	-	1	-	-	-	2
Sahil Güvenlik Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Kombine Yük Yük Taşıyıcı	-	-	-	-	-	-	-	-
Konteyner	59	34	56	48	30	49	53	49
Personel/Tayfa Botu	-	-	-	-	-	-	-	1
Dalış Destek Gemisi	-	-	-	1	-	-	-	-
Ahşap Motorlu ve Yelkenli Tekne	-	-	-	-	-	2	3	1
Deniz Tarama Gemisi	1	2	-	-	-	-	-	-
Feribot (Araba vapuru)	-	-	2	-	-	-	-	-
Balıkçı/Trol	16	20	28	18	7	18	16	9
Genel kargo	59	84	73	38	46	30	36	38
Ağır Yük Kaldırma Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Ağır Yük Taşıyıcı	-	-	-	-	-	-	-	1
Dipten Boşaltmalı Tarak Gemisi	-	-	-	-	-	1	-	-
Çıkarma Gemisi	-	-	-	2	-	2	-	-
Küçük Yük Taşıma Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Vinçli Mavna	-	-	-	-	-	-	-	1
Çiftlik Hayvanları Gemisi	-	1	-	2	-	-	-	1
Kereste/kütük gemisi	1	-	-	-	-	-	-	-
Çokmaksatlı Gemi	3	-	1	-	-	-	-	-
OBO (Kuru/Islak Yük Gemisi)	-	1	2	-	-	-	-	-
Açık Deniz Üretim/İşleme Fabrika Gemisi	-	-	-	-	1	1	1	2
Yolcu Gemisi	-	1	1	-	1	2	1	3
Kirlilik Kontrol	-	-	-	-	-	1	-	-
Gemi Tipleri	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**

Soğutmalı Gemi	2	5	7	10	3	3	7	8
Araştırma Gemisi	1	1	-	-	-	-	2	1
Petrol Platformu	-	-	-	-	-	-	3	-
RORO	5	8	5	2	5	2	3	1
Özel Maksatlı Gemi	-	2	1	-	-	-	-	-
Depolama Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
İkmal Gemisi	3	2	5	8	2	1	-	5
Destek Gemisi	-	-	-	-	-	-	1	1
Test Gemisi	-	-	2	-	-	-	-	-
Asfalt Tankeri	-	-	-	-	-	-	1	-
Kimyasal Madde Tankeri	25	25	49	56	43	35	52	55
Ham Petrol Tankeri	55	44	42	17	22	9	25	30
LNG Tankeri	-	-	-	1	-	-	1	-
LPG Tankeri	8	13	14	13	5	4	5	6
Römorkör	5	11	19	24	13	9	7	16
Araç Taşıyıcı	-	-	1	1	2	1	1	3
Harp Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Yat/Sürat Teknesi	12	7	15	11	7	10	8	9
Belirsiz	5	15	4	1	4	-	4	1
Toplam	**335**	**370**	**445**	**329**	**276**	**239**	**263**	**293**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 23 incelendiğinde 2001-2008 yılları arasında dökme yük, konteyner, balıkçı, kargo, soğutmalı gemi, RORO, römorkör, yat/sürat teknesi ve tankerlere çoğunlukla saldırı yapılmış, 2003 yılında 445 ile zirve yapmış, toplamda ise geçici bir azalma eğilimi görülmekle birlikte ana tip taşıyıcı gemilerde azalma söz konusu değildir.

Deniz haydutluğu saldırılarının 2009-2016 yıllarına ilişkin gemi tiplerine göre dağılımı aşağıda Tablo 24'de sunulmuştur.

Tablo-24: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (2009-2016)

Gemi Tipleri	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Yaşam/Ofis Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	1
Mavna/Taşıyıcı	-	-	-	2	-	-	-	-
Dökme Yük Gemisi	109	80	80	66	53	55	86	52
Kablo döşeyici gemi				-	-	-	1	-
Katamaran	2	-	-	-	-	-	-	-
Çimento Gemisi	-	2	-	-	-	1	-	-
Sahil Güvenlik Gemisi				-	-	-	-	-
Kombine Taşıyıcı				-	-	-	-	-
Konteyner	64	74	62	39	30	20	30	10
Kreyn Gemisi	-	1	-	-	-	-	-	-
Personel/Tayfa Botu	1	-	-	-	-	-	-	-
Güverte Kargo Gemisi	-	-	1	-	-	-	-	-
Dalış İkmal/Destek Gemisi	-	-	1	-	-	-	-	-
Ahşap Motorlu ve Yelkenli Tekne	3	4	1	5	1	-	-	-
Deniz Tarama Gemisi	-	1	-	-	-	-	-	1
Sondaj Gemisi	-	-	1	-	-	-	-	-
Feribot (Araba vapuru)								
FPSO/FSO (Ham Petrol İşleme, Depolama ve Tahliye Gemisi)	-	-	-	-	-	-	2	-
Balıkçı/Trol	16	19	11	5	2	3	2	1
Genel kargo	54	63	35	15	17	14	15	11
Koruma Gemisi	-	-	-	1	-	-	-	-
Ağır Donanımlı Vinçli Gemi	-	-	-	-	-	-	-	4
Ağır Yük Taşıyıcı	-	1	2	-	-	1	-	1
Dipten Boşaltmalı Tarak Gemisi	-	-	-	-	-	-	1	-
Çıkarma Gemisi	-	2	-	1	1	-	-	-
Küçük Yük Taşıma Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Vinç Mavnası	-	-	-	-	-	-	-	-
Çiftlik Hayvanları Gemisi	-	1	2	-	1	1	-	-
Kereste/kütük gemisi	-	1	1	1	-	-	2	-
Yardımcı Gemi	-	1	-	1	-	-	-	-
Çok Maksatlı Gemi		-	-	-	-	-	-	-
OBO (Kuru/Islak Yük Gemisi)	1	-	-	-	-	-	-	-
Açık Deniz Üretim/ İşleme Fabrika Gemisi	-	-	-	-	-	1	-	-
Cevher Gemisi	-	-	-	-	-	-	1	1
Yolcu Gemisi	1	1	1	-	-	1	1	-
Karakol Gemisi	-	1	-	-	-	-	-	-

Gemi Tipleri	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Boru Döşeme Mavnası	-	-	-	-	-	-	1	4
Boru Döşeme Kreyni Teknesi	-	1	-	1	-	-	1	-
Kirlilik Kontrol	-	-	-	-	-	-	-	-
Soğutmalı Gemi	4	4	4	2	2	-	3	1
Araştırma Gemisi	1	1	-	1	-	2	-	2
Petrol Platformu	-	-	-	-	-	-	-	-
RORO	8	6	3	2	1	2	-	-
Kurtarma Gemisi	-	-	-	1	-	-	-	-
Sismik Gemi	-	2	1	-	-	-	-	-
Özel Maksatlı Gemi	-	-	-	-	-	-	-	-
Depolama Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
İkmal Gemisi	1	-	-	8	5	3	2	4
Destek Gemisi	-	-	-	1	-	1	-	1
İnceleme/Test/Deneme Gemisi	-	-	-	-	-	-	-	-
Asfalt/Zift Tankeri	2	2	1	-	3	4	-	1
Yakıt İkmal Tankeri	-	-	-	2	-	2	1	-
Kimyasal Madde Tankeri	69	96	100	76	82	86	62	56
Ham Petrol Tankeri	41	43	61	32	39	24	20	13
LNG Tankeri	1	1	-	2	-	1	-	1
LPG Tankeri	5	7	6	10	9	13	4	10
Römorkör	17	20	32	23	18	7	10	14
Araç Taşıyıcı	4	5	7	-	-	2	1	2
Harp Gemisi	-	2	-	-	-	-	-	-
Su Mavnası	-	-	-	-	-	1	-	-
Yat/Sürat Teknesi	6	1	4	-	-	-	1	-
Belirsiz	-	2	1	-	-	-	-	-
Toplam	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 24 incelendiğinde 2009-2016 yılları arasında yine aynı şekilde dökme yük, konteyner, balıkçı, kargo, soğutmalı gemi, RORO, römorkör, yat/sürat teknesi ve tankerlere saldırılar çoğunlukla devam etmiş, 2009, 2010 ve 2011 yılında saldırılar tekrar zirve yapmış, ardından her gemi tipinde düşüş gözlenmekte, toplamda ise 2012 yılından itibaren önemli bir azalma görülmekte ancak kabul edilebilir bir seviyeye indirilebilmiş değildir. Yapılan mücadele ve alınan önlemlerin sonucu olarak saldırılar azalmış durumda ancak ana tip taşıyıcı gemilerde göreceli ve geçici bir azalma söz konusudur.

b. En Az ve En Fazla Saldırıya Uğrayan Gemi Tipleri

Tablo 22, 23 ve 24 bir arada değerlendirildiğinde 1993-2016 yılları arasında 24 yıllık süreçte en az ve en fazla saldırıya uğrayan gemi tipleri belirlenerek aşağıda Tablo 25 ve Tablo 26'da sunulmuştur.

Tablo-25: En Az Saldırıya Uğrayan Gemi Tipleri (1993-2016)
(10'dan az olanlar alınmıştır.)

SIRA	GEMİ TİPİ	1993-2000	2001-2008	2009-2016	
1	**Depolama Gemisi**	1	-	-	**1**
2	**Layter**	1	-	-	**1**
3	**Kirlilik Kontrol**	-	-	1	**1**
4	**Kombine Yük**	1	-	-	**1**
5	**Karakol Gemisi**	-	-	1	**1**
6	**Kreyn Gemisi**	-	-	1	**1**
7	**Kurtarma Gemisi**	-	-	1	**1**
8	**Sondaj Gemisi**	-	-	1	**1**
9	**Su Mavnası**	-	-	1	**1**
10	**Ağır Vinçli Gemi**	2	-	-	**2**
11	**Dalış Destek**	-	1	1	**2**
12	**FPO/FSO**	-	-	2	**2**
13	**Tayfa Botu**	-	1	1	**2**
14	**Sahil Güvenlik**	2	-	-	**2**
15	**Harp Gemisi**	1	-	2	**3**
16	**Kablo Döşeme G.**	-	2	1	**3**
17	**Sismik Gemi**	-	-	3	**3**
18	**Ağır Yük Taşıyıcı**	2	1	1	**4**
19	**Katamaran**	-	3	2	**5**
20	**Yakıt İkmal G.**	-	-	5	**5**
21	**Araştırma Gemisi**	1	5	-	**6**
22	**Çimento Gemisi**	-	3	3	**6**
23	**Deniz Tarama G.**	1	3	2	**6**
24	**Özel Maksatlı G.**	3	3	-	**6**
25	**Petrol Platformu**	-	3	3	**6**
26	**Çıkarma Gemisi**	-	4	4	**8**
27	**Feribot**	6	2	-	**8**

SIRA	GEMİ TİPİ	1993-2000	2001-2008	2009-2016	
28	**OBO**	3	3	3	**9**
29	**Açıkdeniz İşletme**	-	5	5	**10**
	Toplam				**107**
					%1,5
	Diğer Gemi				**6807**
	Tipleri Toplamı				**%98,5**
	Dünya Toplamı				**6914**

Tablo 25 incelendiğinde 24 yıllık süreçte en az saldırıya uğrayanlar içinde sadece bir saldırıya maruz kalan gemi tipleri depolama, layter, kirlilik kontrol, kombine yük, karakol, kreyn, kurtarma, sondaj gemisi ve su mavnasıdır. 29 tip gemiye toplam 107 saldırı (%1,5), diğer gemi tiplerine ise 6807 saldırı (%98,5) yapılmıştır. Tabloda aşağıya doğru inildikçe diğer gemi tiplerine olan saldırılar artmaktadır. Dikkat edilirse koruması az fakat maddi getirisi fazla olan gemi tiplerine daha fazla saldırı yapılmaktadır.

Tablo-26: En Fazla Saldırıya Uğrayan Gemi Tipleri (1993-2016)
(20'den fazla olanlar alınmıştır.)

SIRA	ÜLKE	1993-2000	2001-2008	2009-2016	
1	**Dökme Yük Gemisi**	379	569	581	**1529**
2	**Kimyasal Madde Tankeri**	75	340	627	**1042**
3	**Genel Kargo**	349	404	224	**977**
4	**Konteyner**	252	378	329	**959**
5	**Ham Petrol Tankeri**	285	244	273	**802**
6	**Balıkçı/Trol**	88	132	59	**279**
7	**Römorkör**	27	104	141	**272**
8	**LPG Tankeri**	54	68	64	**186**
9	**Belirsiz**	127	34	3	**164**
10	**Yat/Sürat Teknesi**	33	79	12	**124**
11	**LNG Tankeri**	12	2	6	**20**
	Toplam				**6354** **%92**
	Diğer Gemi Tipleri Toplamı				**560** **%8**
	Dünya Toplamı				**6914**

Tablo 26 incelendiğinde birinci sırada 1529 (%22) saldırı ile dökme yük gemisi almaktadır. 20'nin üzerinde saldırıya maruz kalan 11 önemli gemi tipine yapılan saldırıların toplamı 6354 ile dünyada yapılan tüm saldırıların %92'sini oluşturmaktadır. Bu çok büyük oran deniz haydutluğunun etkisini ve hedefini ortaya çıkarmaktadır. İlk beş sırayı alan gemi tipleri Dökme Yük Gemisi (1529), Kimyasal Madde Tankeri (1042), Genel Kargo (977), Konteyner (959) ve Ham Petrol Tankeri (802)'dir. İlk beş gemi tipine yapılan saldırıların toplamı 5309 (%76,8)'dir. İlk iki gemi tipine yapılan saldırıların toplamı ise 2571 (%37)'dir. Bu 11 gemi tipi ekonomiyi doğrudan etkileyen gemilerdir.

c. Stratejik Madde Taşıyan Gemilere Yapılan Saldırılar

Bu saldırıları bir alt sınıflandırma ile değerlendirmekte fayda vardır. Uluslararası ticareti ve dünya ekonomisini çok etkileyen petrol ürünleri ve kimyasal madde taşıyan gemilere yapılan saldırılar ayrıca belirlenerek aşağıda Tablo 27'de sunulmuştur. Ham petrol, petrol ürünleri ve kimyasal maddeler tüm ülkeler için stratejik öneme sahip bulunduğundan yük olarak bu maddeleri taşıyan gemi tipleri esas alınmıştır. Gemi tipleri ile taşıdığı yükü belirsiz olanlar elbette bu değerlendirme dışında kalmış bulunmaktadır.

Tablo-27: En Fazla Saldırıya Uğrayan Stratejik Madde Taşıyan Gemi Tipleri (1993-2016)
(20'den fazla olanlar alınmıştır.)

SIRA	GEMİ TİPİ	1993-2000	2001-2008	2009-2016		%
1	**Kimyasal Madde Tankeri**	75	340	627	**1042**	**%15**
2	**Ham Petrol Tankeri**	285	244	273	**802**	**%12**
3	**LPG Tankeri**	54	68	64	**186**	**%2,7**
4	**LNG Tankeri**	12	2	6	**20**	**%0,3**
	Toplam				**2050**	**%30**
	Diğer Gemi Tipleri Toplamı				**4864**	**%70**
	Dünya Toplamı				**6914**	

NOT: Yükü ve içeriği bilinmeyen Kargo, Konteyner, RORO vb gemi tipleri dahil edilmemiştir.

Tablo 27 incelendiğinde kimyasal madde tankeri 1042 (%15) saldırı ile birinci, ham petrol tankeri 802 (%12) saldırı ile ikinci, LPG tankeri 186 (%2,7) ile üçüncü ve LNG tankeri 20 (%0,3) saldırı ile dördüncü sırayı almaktadır. Diğer gemi tiplerine yapılan saldırılar toplamı 4864 (%70) olurken bu dört önemli gemi tipine yapılan saldırıların toplamı 2050 ile dünya toplamının %30'unu oluşturmakta ve uluslararası toplum ve ekonomiye etkisi ise çok daha büyük olmaktadır.

4. DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARINDA UYGULANAN ŞİDDET TÜRLERİNE GÖRE İSTATİSTİK DEĞERLENDİRİLMESİ

a. Saldırılar Sırasında Kullanılan Silahlar

Deniz haydutları seyir halinde bulunan hedef gemiye çıkabilmek için süratli bir botla yanaşarak tırmanmakta, ateşli silahlarla ya da geminin büyüklüğüne göre otomatik tüfekler ve roketatarlarla mürettebatı tehdit ederek gemiyi durdurmaktadır. 1993'den itibaren olan deniz haydutluğu olayları incelendiğinde deniz haydutları tarafından saldırılar sırasında çoğunlukla tabanca, tüfek, roketatar vb. ateşli silahların veya bıçak gibi kesici aletlerin kullanıldığı görülmektedir. Deniz haydutluğu saldırılarının kullanılan silah türlerine göre dağılımları hazırlanarak aşağıdaki tablolarda sunulmuştur. 1993-2000 arası Tablo 28, 2001-2008 arası Tablo 29 ve 2009-2016 arası Tablo 30'da yer almaktadır.

Tablo-28: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Kullanılan Silah Türlerine Göre Dağılımı (1993-2000)

Silah Türleri	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ateşli Silahlar ile	29	17	39	32	71	48	54	51
Kesici Silahlar ile	7	13	9	23	31	40	85	132
Diğer Silahlar ile	2	6	34	54	24	18	24	40
Belirsiz	65	54	106	119	121	96	137	246
Toplam	**103**	**90**	**188**	**228**	**247**	**202**	**300**	**469**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 28 incelendiğinde tüm silah türlerinde artış görülmektedir. Ateşli silahlar 71 ile 1997'de, kesici silahlar 132 ile 2000'de, diğer silahlar 40 ile 2000'de zirve yapmıştır. Toplamda ise 2000 yılında 469 zirvesine ulaşmıştır.

Tablo-29: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Kullanılan Silah Türlerine Göre Dağılımı (2001-2008)

Silah Türleri	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ateşli Silahlar ile	73	68	100	87	80	53	72	139
Kesici Silahlar ile	105	136	143	95	80	76	67	68
Diğer Silahlar ile	39	49	34	15	13	10	14	6
Belirsiz	118	117	168	128	103	100	110	80
Toplam	**335**	**370**	**445**	**325**	**276**	**239**	**263**	**293**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 29 incelendiğinde diğer silah türleri dışında tüm türlerde ve özellikle ateşli silahlardaki artış çok dikkat çekmekte adeta alarm vermektedir. Ateşli silahlar 139 ile 2008'de, kesici silahlar 143 ile 2003'de ve toplam olarak 445 ile 2003 yılında zirve yapmıştır.

Tablo-30: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Kullanılan Silah Türlerine Göre Dağılımı (2009-2016)

Silah Türleri	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ateşli Silahlar ile	243	243	245	113	71	62	33	48
Kesici Silahlar ile	71	88	69	73	81	83	97	44
Diğer Silahlar ile	6	6	8	7	3	7	8	3
Belirsiz	90	108	117	104	109	93	108	96
Toplam	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 30 incelendiğinde ateşli silahlarin 2009, 2010 ve özellikle 2011'de şu ana kadar olan en yüksek zirveye ulaştığı, 2013'den itibaren azaldığı çok açık görülmektedir. Diğer silahlar dışında silah türlerinde tamamen bir azalma yoktur. Deniz haydutluğu ile yapılan mücadele ve alınan tüm önlemlere rağmen silahlı saldırıların kontrol edilebilir ve kabul edilebilir bir düzeye indiğini söylemek pek mümkün görünmemektedir.

Aşağıda yer alan 2010-2014 yıllarına ilişkin tablolar incelendiğinde, Aden Körfezi-Somali bölgesinde 2011 yılından sonra deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırılarda ve şiddette ciddi bir azalma göze çarpmakta, bunun da uluslararası toplum tarafından alınan ve uygulanan önlemlerin önemli bir rolü bulunmaktadır.

Tablo-31: Saldırılar Sırasında Kullanılan Silahların Bölgelere Dağılımı (2010)

Silah çeşitleri	KIZILDENİZ	ADEN	SOMALİ	ADEN, KIZILDENİZ SOMALİ TOPLAMI	DÜNYA TOPLAMI
Ateşli Silahlar (Tabanca, Tüfek, Roketatar vb.)	1	2	2	5	**243**
Bıçak veya kesici alet		-	-	-	**88**
Diğer Silahlar		-	-	-	**6**
Belirsiz	3	2	1	6	**108**
TOPLAM	**4**	**4**	**3**	**11**	**445**

Kaynak: IMB 2008,2009,2010 Yıllık Raporları. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 31 incelendiğinde Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali bölgesinde yapılan mücadeleye rağmen az sayıda olsa bile ateşli ve belirsiz silahlarla saldırıların olması dikkat çekmektedir.

Tablo-32: Saldırılar Sırasında Kullanılan Silahların Bölgelere Dağılımı (2016)

Silah çeşitleri	KIZILDENİZ	ADEN	SOMALİ	ADEN, KIZILDENİZ SOMALİ TOPLAMI	DÜNYA TOPLAMI
Ateşli Silahlar (Tabanca, Tüfek, Roketatar vb.)	-	0	1	1	**48**
Bıçak veya kesici alet	-	0	0	0	**44**
Diğer Silahlar	-	0	0	0	**96**
Belirsiz	-	1	0	1	**3**
TOPLAM	**-**	**1**	**1**	**2**	**191**

Kaynak: IMB 2008,2009,2010,2016 Yıllık Raporları. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 32 incelendiğinde 2016 yılında Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali bölgesinde ateşli silahlarla ve belirsiz bir silahlı saldırıların olması yapılan mücadele ve alınan tedbirlere rağmen tam bir kontrolün sağlanamadığını ve tehdidin bölgede hala devam ettiğini göstermesi açısından önem taşımaktadır.

b. Saldırılar Sırasında Uygulanan Şiddet

Tüm dünyada karşılaşılan ve bilinen deniz haydutluğu olayları incelendiğinde ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Şiddet türlerinin pek çoğu (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) görülürken, 2003-2004'te zirveye ulaşan öldürme ve yaralama olayları oran olarak azalıp kontrol edilebilir veya kabul edilebilir hale gelmekte, rehin alma ve fidye isteme olaylarındaki artış ise çok dikkat çekmektedir. Daha önce gemi ve mürettebata yönelik soygun faaliyetleri yoğunken, armatörlerin deniz haydutları ile fidye karşılığı anlaşması rehin alma olaylarında artışa neden olmuştur. Alınan tedbirlere bağlı olarak, bölgesel ve kısmen azalma göstermekle beraber, genel olarak şiddet olaylarının halen devam ettiği görülmektedir.

1993-2016 yılları arasında deniz haydutluğu saldırılarının uygulanan şiddet türlerine göre dağılımı aşağıdaki tablolarda sunulmuştur.

Tablo-33: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Mürettebata Uygulanan Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (1993-2000) (GEMİLERE KARŞI)

Şiddet Türleri	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Rehin Alma	6	11	320	193	419	244	402	202
Kaçırma/Fidye	-	-	-	-	-	-	-	-
Tehdit Etme	1	8	59	56	119	68	21	72
Fiziksel Şiddet	4	-	2	9	23	58	22	9
Yaralama	3	10	3	9	31	37	24	99
Öldürme	-	-	26	26	51	78	3	72
Kayıp	-	-	-	-	-	-	1	26
Toplam	**14**	**29**	**410**	**293**	**643**	**485**	**473**	**480**

Kaynak: IMB 2008,2009,2010 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 33 incelendiğinde ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Uygulanan şiddet türlerinde (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) artış görülürken her şiddet türünde de 1995 yılından itibaren büyük oranda artışlar bulunmaktadır. Rehin alma 1995, 1997 ve 1999'da zirve yapmıştır. Tehdit etme 1995'ten başlayarak yüksek seviyede kalmış, 1997'de zirve yapmıştır. Fiziksel şiddet 1998'de zirve yapmış, ancak 2000 yılında azalmış görünmektedir. Yaralama olayları 1997'den başlayarak yüksek düzeyde kalmış ve 2000 yılında zirve yapmıştır. Öldürme olaylarındaki artış ve 1998 ile 2000 yıllarında zirve yapması çok dikkat çekicidir. 1993-1998 yıllarında rapor edilmiş bir kayıp bulunmazken 2000 yılında bir anda artış olması ve bildirilen bir kaçırma/fidye olayı olmaması göze çarpmaktadır. Bu dönemde 1998 yılı şiddet sayısı olarak toplamda 485 ile ilk sırada yer alırken, ardından 2000, 1999 ve 1997 yılları gelmektedir.

Tablo-34: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Mürettebata Uygulanan Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (2001-2008) (GEMİLERE KARŞI)

Şiddet Türleri	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Rehin Alma	210	191	359	148	440	188	292	889
Kaçırma/Fidye	-	-	-	86	13	77	63	42
Tehdit Etme	45	55	65	34	14	17	6	9
Fiziksel Şiddet	16	9	40	12	6	2	29	7
Yaralama	39	38	88	59	24	15	35	32
Öldürme	21	10	21	32	-	15	5	11
Kayıp	-	24	71	30	12	3	3	21
Toplam	**331**	**327**	**644**	**401**	**509**	**317**	**433**	**1011**

Kaynak: IMB 2008,2009,2010 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tablo 34 incelendiğinde uygulanan şiddet türlerinde farklı bir durum ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde tüm şiddet türleri (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) görülmektedir. Uygulanan şiddet türlerinde (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) artış görülürken her şiddet türünde de 1995 yılından itibaren büyük oranda artışlar bulunmaktadır. Rehin alma 1995, 1997 ve 2000'de zirve yapmıştır. Tehdit etme 1995'ten başlayarak yüksek seviyede kalmış, 1997'de zirve yapmıştır. Fiziksel şiddet 1998'de zirve yapmış, ancak 2000 yılında azalmış görünmektedir. Yaralama olayları 1997'den başlayarak yüksek düzeyde kalmış ve 2000 yılında zirve yapmıştır. Öldürme olaylarındaki artış ve 1998 ile 2000 yıllarında zirve yapması çok dikkat çekicidir. 1993-1998 yıllarında rapor edilmiş bir kayıp bulunmazken 2000 yılında bir anda artış olması ve bildirilen bir kaçırma/fidye olayı olmaması göze çarpmaktadır. Bu dönemde 1997 yılı şiddet sayısı olarak toplamda ilk sırada yer alırken, ardından 1998, 2000, 1999 ve 1995 yılları gelmektedir.

Tablo-35: Deniz Haydutluğu Saldırılarının Mürettebata Uygulanan Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (2009-2016) (GEMİLERE KARŞI)

Şiddet Türleri	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rehin Alma	1050	1174	802	585	304	442	271	151
Kaçırma/Fidye	12	27	10	26	36	9	19	62
Tehdit Etme	14	18	27	13	10	9	14	10
Fiziksel Şiddet	4	6	6	4	-	1	14	5
Yaralama	69	37	42	28	21	13	14	8
Öldürme	10	8	8	6	1	4	1	-
Kayıp	8	-	-	-	1	1	-	-
Toplam	**1167**	**1270**	**895**	**662**	**373**	**479**	**333**	**236**

Kaynak: IMB 2010,2014,2016 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

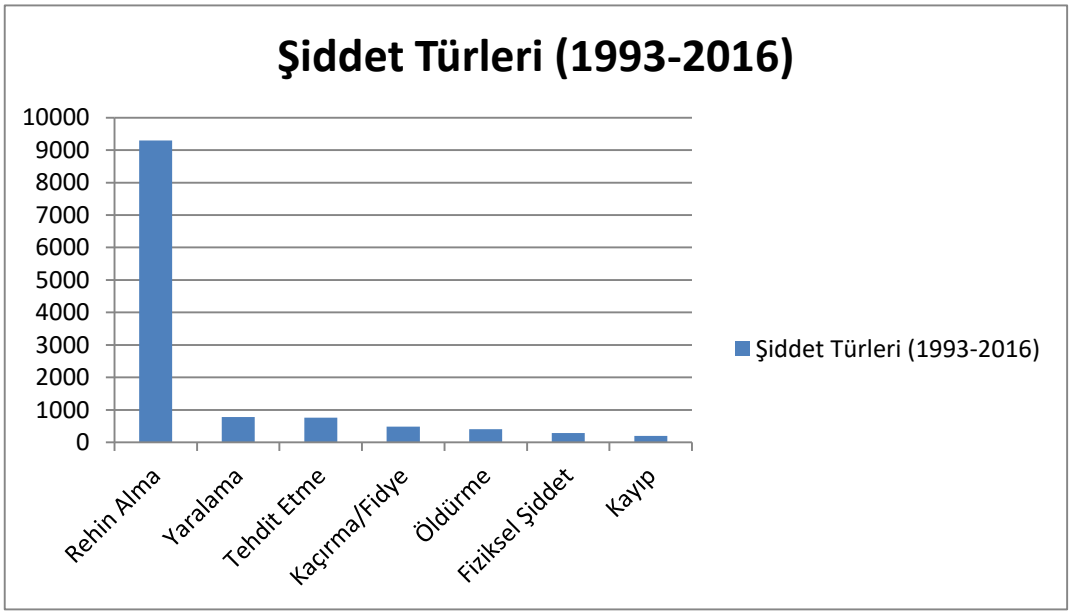
Tablo 35 incelendiğinde uygulanan şiddet türlerinde bir değişim hemen göze çarpmaktadır. Bu dönemde tüm şiddet türleri (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) görülmekle birlikte kaçırma/fidye hariç diğer türlerde genel olarak bir düşüş bulunmaktadır. Rehin alma 1174 ile 2010 yılında şu ana kadar en yüksek düzeyine çıkmış, 2011 yılından itibaren sürekli azalarak devam etmiştir. Tehdit ve fiziksel şiddet varlığını sürdürürken yaralama, öldürme ve kayıp olaylarında hissedilir azalma görülmekte, özellikle 2016 yılında hiç kayıp ve öldürme olayı olmaması sevindiricidir. Toplamda ise 1270 şiddet olayı ile 2010'da doruğa çıkmasına rağmen 2016'da 236'ya inmesi olumlu karşılanmaktadır.

Tablo-36: Şiddet Türlerinin 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016)

Sıra	Şiddet Türleri	1993-2000	2001-2008	2009-2016		
1	**Rehin Alma**	1797	2717	4779	**9293**	**%76**
2	**Yaralama**	216	330	232	**778**	**%6**
3	**Tehdit Etme**	404	245	115	**764**	**%6**
4	**Kaçırma/Fidye**	-	281	201	**482**	**%4**
5	**Öldürme**	256	115	38	**409**	**%4**
6	**Fiziksel Şiddet**	127	121	40	**288**	**%2**
7	**Kayıp**	27	164	10	**201**	**%2**
	Toplam	**2827**	**3973**	**5415**	**12215**	

Tablo 36 incelendiğinde tüm şiddet türleri her dönem var olmuş, rehine alma dışında diğerlerinde azalma ve özellikle öldürme, fiziksel şiddet ve kayıp olaylarında çok büyük düşüş görülmesi memnuniyet vericidir. Rehine alma olayları devamlı kendi rekorunu kırarak son dönemde 2016'ya gelindiğinde 4779 ile doruğa çıkmıştır. Aynı şekilde şiddet olayları toplamı da büyük artışlarla 2016'da 5415 ile kendi rekorunu kırmıştır. 24 yıllık tüm olaylar içinde 6914 deniz haydutluğu saldırısında toplam 12215 şiddet olayıyla karşılaşılmıştır. Bu olayların %76'sı 9293 ile birinci sıradaki rehine alma, %6'sı 778 ile ikinci sıradaki yaralama, %6'sı 764 ile üçüncü sıradaki tehdit etme, %4'ü 482 ile kaçırma/fidye, %4'ü 409 ile öldürme, %2'si 288 ile fiziksel şiddet ve son olarak %2'si 201 olay ile kayıp türüne aittir. Bu sayılar çok çarpıcı bulunmaktadır. Şiddet türleri azalıyor görünse de varlığını sürdürmekte hatta rehine alma, yaralama, kaçırma/fidye olayları yüksek düzeyde devam etmektedir. Daha önce gemi ve personeline yönelik soygun faaliyetleri yoğunlukla görülürken, gemi sahiplerinin deniz haydutları ile fidye karşılığı anlaşması teşvik edici olmuş ve fidye için kaçırma, rehin alma olaylarında artışa neden olmuştur. Deniz haydutluğu ile yapılan mücadele dönemi olan 2008 ve sonrası (2009-2016) bu rakamların çok daha kabul edilebilir bir düzeye inmesi beklenir ve arzu edilirdi. Bunun asıl nedeni Güneydoğu Asya bölgesinde yeterli ve etkin bir mücadelenin yapılmaması, tedbirlerde gevşeklik gösterilmesi ve Somali bölgesinde yapılan mücadelenin ise artık rutin hale gelmesidir.

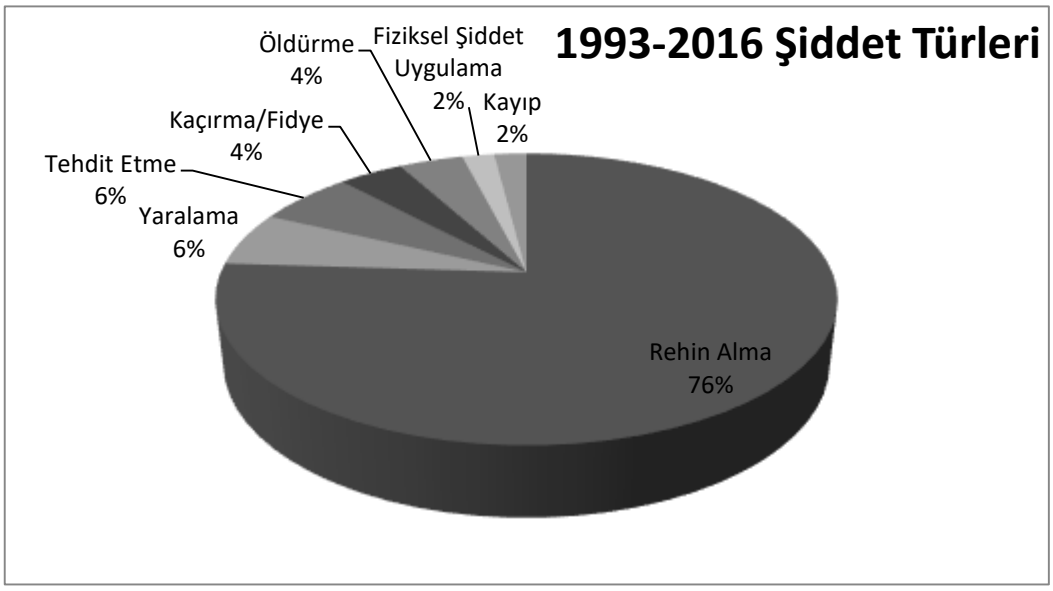
1993-2016 arasında 24 yıllık dönemde dünyadaki tüm saldırılarda uygulanan şiddet türlerinin dağılım grafiği aşağıda Şekil 7'de sunulmuştur.



Şekil-6: Şiddet Türlerinin 24 Yıllık Dağılımı (1993-2016)

Şekil 7'de görüldüğü gibi rehin alma açık ara zirveyi korumakta, ardından yaralama, tehdit, kaçırma/fidye, öldürme, fiziksel şiddet ve kayıp gelmektedir.

Aşağıda Şekil 8'de bu şiddet türlerinin oransal grafiği yer almaktadır. Rehin alma %76 ile en büyük payla ön sırayı almaktadır.



Şekil-7: Şiddet Türlerinin 24 Yıllık Oransal Dağılımı (1993-2016)

Tablo-37: Silah Türlerinin 24 Yıllık Mukayesesi (1993-2016)

Sıra	Silah Türleri	1993-2000	2001-2008	2009-2016		
1	**Belirsiz**	244	928	825	**2697**	**%39**
2	**Ateşli Silahlar**	341	672	1058	**2071**	**%30**
3	**Kesici Silahlar**	340	770	606	**1716**	**%25**
4	**Diğer Silahlar**	202	180	48	**430**	**%6**
	Toplam	**1827**	**2550**	**2537**	**6914**	

Tablo 37 incelendiğinde diğer silah türleri dışında tümünde olan artış dikkat çekicidir. Özellikle ateşli silahlarda %80-100'e varan çok büyük artış, kesici ve belirsiz silahlarda yüksek düzeyde devamlılk endişe vericidir. Ateşli silahlar 2071 ile %30, kesici silahlar 1716 ile %25'i oluşturmaktadır. Tüm olayların %61'i silahlı, kalan %39'da ise ne tür silahların kullanıldığı bilinmemektedir. Ancak böylesine büyük bir uluslararası suçu işlemeye azmetmiş şüphelilerin silahsız olarak eylem yapmalarını düşünmek herhalde inandırıcı olamaz. Bu nedenle çakı gibi en basit kesici alet bile olsa tüm olaylarda silah kullanıldığı kabul edilebilir.

2007 yılından 2016 yılına kadar deniz haydutluğu saldırılarında kullanılan silahların ana bölgelere göre karşılaştırmalı yıllık dağılımı aşağıda Tablo 38'den Tablo 47'ye kadar her yıl ayrı olarak sunulmuştur. Afrika 2013'e kadar ilk sırada yer almaktadır.

Tablo-38: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2007)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	44	28	4	44	**120**
2	**Güneydoğu Asya**	12	17	5	36	**70**
3	**Hindistan Bölgesi**	-	16	2	12	**30**
4	**Güney Amerika**	9	3	2	7	**21**
5	**Diğer Bölgeler**	6	-	-	6	**12**
6	**Uzak Doğu**	1	3	1	5	**10**
	Dünya Toplamı	**72**	**67**	**14**	**110**	**263**

Tablo-39: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2008)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	123	28	3	36	**190**
2	**Güneydoğu Asya**	11	23	1	19	**54**
3	**Hindistan Bölgesi**	1	8	1	13	**23**
4	**Güney Amerika**	3	4	1	6	**14**
5	**Uzak Doğu**	1	5	-	6	**12**
	Dünya Toplamı	139	68	6	**80**	**293**

Tablo-40: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2009)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	222	12	3	27	**264**
2	**Güneydoğu Asya**	7	17	-	21	**45**
3	**Güney Amerika**	4	12	-	21	**37**
4	**Hindistan Bölgesi**	-	16	2	11	**29**
5	**Uzak Doğu**	3	13	1	6	**23**
6	**Diğer Bölgeler**	4	-	-	8	**12**
	Dünya Toplamı	**240**	**70**	**6**	**94**	**410**

Tablo-41: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2010)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	216	9	-	34	**259**
2	**Güneydoğu Asya**	8	25	2	35	**70**
3	**Uzak Doğu**	10	20	2	12	**44**
4	**Güney Amerika**	6	14	2	18	**40**
5	**Hindistan Bölgesi**	1	20	-	7	**28**
6	**Diğer Bölgeler**	2	-	-	2	**4**
	Dünya Toplamı	**243**	**88**	**6**	**108**	**445**

Tablo-42: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2011)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	233	12	-	48	**293**
2	**Güneydoğu Asya**	8	28	3	41	**80**
3	**Güney Amerika**	2	10	2	11	**25**
4	**Uzak Doğu**	-	14	1	8	**23**
5	**Hindistan Bölgesi**	-	5	2	9	**16**
6	**Diğer Bölgeler**	2	-	-	-	**2**
	Dünya Toplamı	**245**	**69**	**8**	**117**	**439**

Tablo-43: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2012)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	96	17	-	37	**150**
2	**Güneydoğu Asya**	11	39	6	48	**104**
3	**Hindistan Bölgesi**	-	11	-	8	**19**
4	**Güney Amerika**	4	5	1	7	**17**
5	**Uzak Doğu**	2	1	-	4	**7**
	Dünya Toplamı	**113**	**73**	**7**	**104**	**297**

Tablo-44: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2013)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Güneydoğu Asya**	12	53	2	61	**128**
2	**Afrika**	50	10	-	19	**79**
3	**Hindistan Bölgesi**	1	14	1	10	**26**
4	**Güney Amerika**	4	2	-	12	**18**
5	**Uzak Doğu**	4	2	-	7	**13**
	Dünya Toplamı	**71**	**81**	**3**	**109**	**264**

Tablo-45: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2014)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Güneydoğu Asya**	33	51	4	53	**141**
2	**Afrika**	26	9	1	19	**55**
3	**Hindistan Bölgesi**	-	18	2	14	**34**
4	**Uzak Doğu**	1	2	-	5	**8**
5	**Güney Amerika**	-	3	-	2	**5**
6	**Diğer Bölgeler**	2	-	-	-	**2**
	Dünya Toplamı	**62**	**83**	**7**	**93**	**245**

Tablo-46: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2015)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Güneydoğu Asya**	18	63	3	63	**147**
2	**Afrika**	11	10	1	13	**35**
3	**Hindistan Bölgesi**	2	10	2	10	**24**
4	**Uzak Doğu**	-	11	2	18	**31**
5	**Güney Amerika**	1	3	-	4	**8**
6	**Diğer Bölgeler**	1	-	-	-	**1**
	Dünya Toplamı	**33**	**97**	**8**	**108**	**246**

Tablo-47: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2016)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Güneydoğu Asya**	11	23	2	32	**68**
2	**Afrika**	33	9	-	20	**62**
3	**Güney Amerika**	2	6	1	18	**27**
4	**Hindistan Bölgesi**	-	3	-	14	**17**
5	**Uzak Doğu**	1	3	-	12	**16**
6	**Diğer Bölgeler**	1	-	-	-	**1**
	Dünya Toplamı	**48**	**44**	**3**	**96**	**191**

Tablo 38'den Tablo 47'ye kadar olan yukarıdaki tablolar incelendiğinde 2007 yılından 2012 yılına kadar silahlı saldırılarda Somali bölgesini de içeren Afrika yüksek düzeyde birinci sırada, Güneydoğu Asya ise ikinci sırada yer almakta Uzak Doğu ve Diğer Bölgeler son sıralarda yer almaktadır. 2013 yılından itibaren 2016'ya kadar Güneydoğu Asya birinci, Afrika ise ikinci sırada yer almaktadır. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin bir sonucu olarak 2013 yılından itibaren silahlı olayların Afrika'dan özellikle Somali bölgesinden Güneydoğu Asya'ya kaydığı açık bir şekilde görülmektedir.

2007-2016 yılları arası deniz haydutluğu saldırılarında kullanılan silahların ana bölgelere göre 10 yıllık mukayesesi aşağıda Tablo 48'de verilmiştir.

Tablo-48: Saldırılarda Kullanılan Silahların Ana Bölgelere Göre 10 Yıllık Mukayesesi (2007-2016)

SIRA	BÖLGE	Ateşli Silahlar	Kesici Silahlar	Diğer Silahlar	Belirsiz	Toplam
1	**Afrika**	1054	144	9	296	**1503**
2	**Güneydoğu Asya**	175	339	28	409	**951**
3	**Hindistan Bölgesi**	5	121	12	108	**246**
4	**Güney Amerika**	35	62	9	106	**212**
5	**Uzak Doğu**	23	74	7	83	**187**
6	**Diğer Bölgeler**	18	-	-	16	**34**
	Dünya Toplamı	**1310**	**740**	**65**	**1018**	**3133**

Tablo 48 incelendiğinde 10 yıllık bir süreçte 1503 (%48) silahlı saldırı ile Afrika birinci, 951 (%30) ile Güneydoğu Asya ikinci sırada yer almaktadır. Her iki bölgenin toplamı dünyanın %78'ini oluşturmaktadır.

2007'den 2016'ya kadar deniz haydutluğu saldırılarında uygulanan şiddet türlerinin ana bölgelere göre yıllık dağılımı aşağıda Tablo 49'dan Tablo 58'e kadar her yıl ayrı olarak sunulmuştur. 2014'e kadar toplamda rehin alma özellikle Afrika'da açık ara ilk sırada yer almaktadır.

Tablo-49: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2007)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Diğer Bölgeler	Dünya Toplamı
Rehin Alma	29	243	-	-	16	4	**292**
Tehdit Etme	2	3	-	-	-	1	**6**
Fiziksel Şiddet	7	2	-	-	20	-	**29**
Yaralama	5	26	3	-	-	1	**35**
Öldürme	1	4	-	-	-	-	**5**
Kaçırma/ Fidye	2	60	-	-	1	-	**63**
Kayıp	2	-	-	1	-	-	**3**
Toplam	**48**	**338**	**3**	**1**	**37**	**6**	**433**

Tablo-50: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2008)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Dünya Toplamı
Rehin Alma	44	834	-	-	7	**885**
Tehdit Etme	4	1	-	4	-	**9**
Fiziksel Şiddet	1	-	-	-	6	**7**
Yaralama	12	17	1	-	2	**32**
Öldürme	7	4	-	-	-	**11**
Kaçırma/ Fidye	-	42	-	-	-	**42**
Kayıp	7	14	-	-	-	**21**
Toplam	**75**	**912**	**1**	**4**	**15**	**1007**

Tablo-51: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2009)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Diğer Bölgeler	Dünya Toplamı
Rehin Alma	54	953	5	35	5	10	**1062**
Tehdit Etme	3	5	3	1	2	-	**14**
Fiziksel Şiddet	-	-	-	2	2	-	**4**
Yaralama	2	63	-	1	2	-	**68**
Öldürme	1	5	-	-	1	1	**8**
Kaçırma/ Fidye	2	10	-	-	-	-	**12**
Kayıp	-	1	-	7	-	-	**8**
Toplam	**62**	**1037**	**8**	**46**	**12**	**11**	**1176**

Tablo-52: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2010)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Diğer Bölgeler	Dünya Toplamı
Rehin Alma	78	1048	-	42	5	8	**1181**
Tehdit Etme	4	4	5	-	4	1	**18**
Fiziksel Şiddet	1	3	-	-	2	-	**6**
Yaralama	-	30	2	4	1	-	**37**
Öldürme	-	8	-	-	-	-	**8**
Kaçırma/ Fidye	-	20	-	-	-	-	**20**
Kayıp	-	-	-	-	-	-	-
Toplam	**83**	**1113**	**7**	**46**	**12**	**9**	**1270**

Tablo-53: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2011)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Diğer Bölgeler	Dünya Toplamı
Rehin Alma	120	634	2	22	3	21	**802**
Tehdit Etme	8	17	-	1	1	-	**27**
Fiziksel Şiddet	2	2	-	-	2	-	**6**
Yaralama	3	38	-	1	-	-	**42**
Öldürme	-	8	-	-	-	-	**8**
Kaçırma/ Fidye	-	10	-	-	-	-	**10**
Kayıp	-	-	-	-	-	-	**-**
Toplam	**133**	**709**	**2**	**24**	**6**	**21**	**895**

Tablo-54: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2012)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Dünya Toplamı
Rehin Alma	121	444	2	17	1	**585**
Tehdit Etme	4	6	2	-	1	**13**
Fiziksel Şiddet	3	1	-	-	-	**4**
Yaralama	13	12	1	1	1	**28**
Öldürme	-	6	-	-	-	**6**
Kaçırma/ Fidye	-	26	-	-	-	**26**
Kayıp	-	-	-	-	-	**-**
Toplam	**141**	**495**	**5**	**18**	**3**	**662**

Tablo-55: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2013)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Dünya Toplamı
Rehin Alma	98	167	-	35	4	**304**
Tehdit Etme	6	3	1	-	-	**10**
Fiziksel Şiddet	-	-	-	-	-	**-**
Yaralama	6	12	-	2	1	**21**
Öldürme	-	1	-	-	-	**1**
Kaçırma/ Fidye	-	36	-	-	-	**36**
Kayıp	-	-	-	1	-	**1**
Toplam	**110**	**219**	**1**	**38**	**5**	**373**

Tablo-56: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2014)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Dünya Toplamı
Rehin Alma	277	144	3	18	-	**442**
Tehdit Etme	7	-	2	-	-	**9**
Fiziksel Şiddet	1	-	-	-	-	**1**
Yaralama	8	2	2	1	-	**13**
Öldürme	3	1	-	-	-	**4**
Kaçırma/ Fidye	3	6	-	-	-	**9**
Kayıp	1	-	-	-	-	**1**
Toplam	**300**	**153**	**7**	**19**	-	**479**

Tablo-57: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2015)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Diğer Bölgeler	Dünya Toplamı
Rehin Alma	214	55	2	-	-	-	**271**
Tehdit Etme	4	4	-	6	-	-	**14**
Fiziksel Şiddet	-	1	-	-	-	13	**14**
Yaralama	8	2	2	-	2	-	**14**
Öldürme	-	1	-	-	-	-	**1**
Kaçırma/ Fidye	-	19	-	-	-	-	**19**
Kayıp	-	-	-	-	-	-	-
Toplam	**226**	**82**	**4**	**6**	2	**13**	**333**

Tablo-58: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre Dağılımı (2016)

ŞİDDET TÜRLERİ	Güney Doğu Asya	Afrika	Hindistan Bölgesi	Uzak Doğu	Güney Amerika	Dünya Toplamı
Rehin Alma	84	66	-	-	1	**151**
Tehdit Etme	7	1	-	1	1	**10**
Fiziksel Şiddet	3	2	-	-	-	**5**
Yaralama	4	4	-	-	-	**8**
Öldürme	-	-	-	-	-	-
Kaçırma/ Fidye	28	34	-	-	-	**62**
Kayıp	-	-	-	-	-	-
Toplam	**126**	**107**	-	**1**	2	**236**

Tablo 49'dan Tablo 58'e kadar olan yukarıdaki tablolar incelendiğinde 2007 yılından 2013 yılına kadar şiddet türlerinde Somali bölgesi dahil Afrika yüksek seviyede birinci sırada, Güneydoğu Asya ise ikinci sırada yer almakta, Uzak Doğu, Hindistan, Güney Amerika ve Diğer Bölgeler son sıralarda yer almaktadır. 2014 yılından itibaren 2016'ya kadar Güneydoğu Asya birinci, Afrika ise ikinci sırada yer almaktadır. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin neticesi şiddet türlerinde de kendisini göstermiş, 2014 yılından itibaren Afrika'dan özellikle Somali bölgesinden Güneydoğu Asya'ya kaydığı ve her yıl azalarak devam ettiği, 2016 yılında Güneydoğu Asya'nın 126'ya (%53), Afrika'nın 107'ye (%45) düştüğü fakat hala yüksek oranda olduğu net bir şekilde görülmektedir.

2007-2016 yılları arası deniz haydutluğu olaylarında uygulanan şiddet türlerinin ana bölgelere göre 10 yıllık karşılaştırması aşağıda Tablo 59'da sunulmuştur.

Tablo-59: Şiddet Türlerinin Ana Bölgelere Göre 10 Yıllık Mukayesesi (2007-2016)

ŞİDDET TÜRLERİ	Afrika	Güney Doğu Asya	Uzak Doğu	Güney Amerika	Diğer Bölgeler	Hindistan Bölgesi	Dünya Toplamı
Rehin Alma	4488	1119	169	42	43	14	**5875**
Kaçırma/ Fidye	263	35	-	1	-	-	**299**
Yaralama	206	52	10	9	1	11	**289**
Tehdit Etme	44	45	13	9	2	13	**126**
Fiziksel Şiddet	11	18	2	32	13	-	**76**
Öldürme	38	25	-	1	1	-	**65**
Kayıp	15	10	9	-	-	-	**34**
Toplam	**5065**	**1304**	**203**	**94**	**60**	**38**	**6764**

Yukarıda Tablo 59'da görüldüğü gibi tüm şiddet türlerinde Afrika 5065 (%75) ile açık ara önde, Güneydoğu Asya 1304 (%19) ile ikinci sırada bulunmaktadır. Her ikisinin toplamı dünyanın %94'ünü oluşturmaktadır. Rehin alma, kaçırma/fidye, yaralama, öldürme ve kayıp türlerinde Afrika birinci, fiziksel şiddette Güneydoğu Asya önde bulunmakta, tehdit etmede ise aynı düzeyde yer almaktadırlar.

2007-2016 yılları arası şiddet türlerinin boğaz ve geçitlere göre karşılaştırmalı dağılımı her yıl ayrı olarak Tablo-60'dan Tablo-69'a kadar aşağıda verilmiştir.

Tablo-60: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2007)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	204	18	**222**	**292**
Tehdit Etme	1	2	**3**	**6**
Fiziksel Şiddet	-	7	**7**	**29**
Yaralama	7	5	**12**	**35**
Öldürme	2	-	**2**	**5**
Kaçırma/ Fidye	20	2	**22**	**63**
Kayıp	-	2	**2**	**3**
Toplam	**234**	**36**	**270**	**433**

Tablo-61: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2008)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	815	44	**859**	**885**
Tehdit Etme	-	4	**4**	**9**
Fiziksel Şiddet	-	1	**1**	**7**
Yaralama	2	12	**14**	**32**
Öldürme	4	7	**11**	**11**
Kaçırma/ Fidye	3	-	**3**	**42**
Kayıp	14	7	**21**	**21**
Toplam	**838**	**75**	**913**	**1007**

Tablo-62: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2009)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	867	54	**921**	**1062**
Tehdit Etme	-	3	**3**	**14**
Fiziksel Şiddet	-	-	**-**	**4**
Yaralama	10	1	**11**	**68**
Öldürme	5	-	**5**	**8**
Kaçırma/ Fidye	-	2	**2**	**12**
Kayıp	1	-	**1**	**8**
Toplam	**283**	**60**	**943**	**1176**

Tablo-63: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2010)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	1024	78	**1102**	**1181**
Tehdit Etme	1	4	**5**	**18**
Fiziksel Şiddet	-	1	**1**	**6**
Yaralama	13	-	**13**	**37**
Öldürme	8	-	**8**	**8**
Kaçırma/ Fidye	-	-	**-**	**20**
Kayıp	-	-	**-**	**-**
Toplam	**1046**	**83**	**1129**	**1270**

Tablo-64: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2011)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	470	120	**590**	**802**
Tehdit Etme	-	8	**8**	**27**
Fiziksel Şiddet	-	2	**2**	**6**
Yaralama	3	3	**6**	**42**
Öldürme	8	-	**8**	**8**
Kaçırma/ Fidye	10	-	**10**	**10**
Kayıp	-	-	**-**	**-**
Toplam	**491**	**133**	**624**	**895**

Tablo-65: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2012)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	250	121	**371**	**585**
Tehdit Etme	-	4	**4**	**13**
Fiziksel Şiddet	-	3	**3**	**4**
Yaralama	1	13	**14**	**28**
Öldürme	2	-	**2**	**6**
Kaçırma/ Fidye	-	-	**-**	**26**
Kayıp	-	-	**-**	**-**
Toplam	**253**	**141**	**394**	**662**

Tablo-66: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2013)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	54	98	**152**	**304**
Tehdit Etme	-	6	**6**	**10**
Fiziksel Şiddet	-	-	**-**	**-**
Yaralama	-	6	**6**	**21**
Öldürme	-	-	**-**	**1**
Kaçırma/ Fidye	-	-	**-**	**36**
Kayıp	-	-	**-**	**1**
Toplam	**54**	**110**	**164**	**373**

Tablo-67: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2014)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	-	246	**246**	**442**
Tehdit Etme	-	7	**7**	**9**
Fiziksel Şiddet	-	1	**1**	**1**
Yaralama	-	8	**8**	**13**
Öldürme	-	3	**3**	**4**
Kaçırma/ Fidye	-	3	**3**	**9**
Kayıp	-	1	**1**	**1**
Toplam	**-**	**269**	**269**	**479**

Tablo-68: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2015)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	-	214	**214**	**271**
Tehdit Etme	-	4	**4**	**14**
Fiziksel Şiddet	-	-	**-**	**14**
Yaralama	-	8	**8**	**14**
Öldürme	-	-	**-**	**1**
Kaçırma/ Fidye	-	-	**-**	**19**
Kayıp	-	-	**-**	**-**
Toplam	**-**	**226**	**226**	**333**

Tablo-69: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2016)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Rehin Alma	-	84	**84**	**151**
Tehdit Etme	-	7	**7**	**10**
Fiziksel Şiddet	-	3	**3**	**5**
Yaralama	-	4	**4**	**8**
Öldürme	-	-	**-**	**-**
Kaçırma/ Fidye	-	28	**28**	**62**
Kayıp	-	-	**-**	**-**
Toplam	**-**	**126**	**126**	**236**

Tablo 60'dan Tablo 69'a kadar olan yukarıdaki tablolar incelendiğinde 2007 yılından 2012 yılına kadar şiddet türlerinde Kızıldeniz-Aden-Somali birinci sırada, 2013 yılından itibaren 2016'ya kadar Malakka-Singapur-Malezya geçitleri önde yer almaktadır. 2014-2016 yıllarında Kızıldeniz-Aden-Somali geçişlerinde bildirilen bir şiddet olayı olmaması mücadelenin ve tedbirlerin bir meyvesi olması açısından memnuniyet vericidir. Dünyadaki deniz haydutluğu şiddet türlerinin büyük bir çoğunluğunun bu iki boğaz ve geçitlerde yoğunlaşmış olması, bu kritik geçiş yerlerinin deniz güvenliğinin sağlanması açısından hayati ve stratejik bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

2007-2016 yılları arası deniz haydutluğu olaylarındaki şiddet türlerinin bu iki geçiş bölgesine göre 10 yıllık karşılaştırmalı dağılımı aşğıda Tablo 70'de sunulmuştur.

Tablo-70: Şiddet Türlerinin Boğaz ve Geçitlere Göre 10 Yıllık Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

ŞİDDET TÜRLERİ	**Kızıldeniz Aden Somali**	**Malakka Singapur Malezya**	**KAS MSM Toplamı**	**Dünya Toplamı**
Rehin Alma	4149	1077	**5226**	**5875**
Yaralama	36	51	**87**	**289**
Kaçırma/ Fidye	33	35	**68**	**299**
Öldürme	29	23	**52**	**65**
Tehdit Etme	2	49	**51**	**126**
Kayıp	15	10	**25**	**34**
Fiziksel Şiddet	-	18	**18**	**76**
Toplam	**4264**	**1263**	**5527**	**6764**

Yukarıda Tablo 70'de görüldüğü gibi rehin alma, öldürme, kayıp türlerinde Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi önde, yaralama, tehdit etme, fiziksel şiddet türlerinde Malakka-Singapur-Malezya geçişleri birinci sırada yer almakta, kaçırma/fidye türünde ise

aşağı yukarı aynı düzeyde bulunmaktadırlar. Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi 4264 (%63), Malakka-Singapur-Malezya geçişleri 1263 (%19), her iki geçiş bölgesindeki şiddet türleri ise dünyanın %82'sini oluşturmakta ve bu iki geçiş bölgesinde deniz güvenliğinin sağlanması zorunluluğunu göstermektedir.

2007-2016 yılları arası deniz haydutluğu olaylarında kullanılan silahların boğaz ve geçitlere göre karşılaştırmalı dağılımı her yıl ayrı olacak şekilde Tablo 71'den Tablo 80'e kadar aşağıda verilmiştir.

Tablo-71: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2007)

ŞİDDET TÜRLERİ	**Kızıldeniz Aden Somali**	**Malakka Singapur Malezya**	**KAS MSM Toplamı**	**Dünya Toplamı**
Ateşli Silahlar	28	11	**39**	**72**
Kesici Silahlar	-	17	**17**	**67**
Diğer Silahlar	-	5	**5**	**14**
Belirsiz	30	35	**65**	**110**
Toplam	**58**	**68**	**126**	**263**

Tablo-72: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2008)

ŞİDDET TÜRLERİ	**Kızıldeniz Aden Somali**	**Malakka Singapur Malezya**	**KAS MSM Toplamı**	**Dünya Toplamı**
Ateşli Silahlar	102	11	**113**	**139**
Kesici Silahlar	-	23	**23**	**68**
Diğer Silahlar	-	1	**1**	**6**
Belirsiz	9	19	**28**	**80**
Toplam	**111**	**54**	**165**	**293**

Tablo-73 Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2009)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	193	7	**200**	**240**
Kesici Silahlar	-	16	**16**	**70**
Diğer Silahlar	-	-	**-**	**6**
Belirsiz	25	20	**45**	**94**
Toplam	**218**	**43**	**261**	**410**

Tablo-74: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2010)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	193	8	**201**	**243**
Kesici Silahlar	-	25	**25**	**88**
Diğer Silahlar	-	2	**2**	**6**
Belirsiz	28	35	**63**	**108**
Toplam	**221**	**70**	**291**	**445**

Tablo-75: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2011)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	201	8	**209**	**245**
Kesici Silahlar	2	28	**30**	**69**
Diğer Silahlar	-	3	**3**	**8**
Belirsiz	36	41	**77**	**117**
Toplam	**239**	**80**	**319**	**439**

Tablo-76: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2012)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	56	11	**67**	**113**
Kesici Silahlar	-	39	**39**	**73**
Diğer Silahlar	-	6	**6**	**7**
Belirsiz	19	48	**67**	**104**
Toplam	**75**	**104**	**179**	**297**

Tablo-77: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2013)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	15	12	**27**	**71**
Kesici Silahlar	1	53	**54**	**81**
Diğer Silahlar	-	2	**2**	**3**
Belirsiz	6	61	**67**	**109**
Toplam	**22**	**128**	**150**	**264**

Tablo-78: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2014)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	7	31	**38**	**62**
Kesici Silahlar	-	51	**51**	**83**
Diğer Silahlar	-	4	**4**	**7**
Belirsiz	6	53	**59**	**93**
Toplam	**13**	**139**	**152**	**245**

Tablo-79: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2015)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	-	18	18	**33**
Kesici Silahlar	-	62	62	**97**
Diğer Silahlar	-	3	3	**8**
Belirsiz	-	63	63	**108**
Toplam	-	**146**	**146**	**246**

Tablo-80: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre Dağılımı ile Mukayesesi (2016)

ŞİDDET TÜRLERİ	Kızıldeniz Aden Somali	Malakka Singapur Malezya	KAS MSM Toplamı	Dünya Toplamı
Ateşli Silahlar	2	11	**13**	**48**
Kesici Silahlar	-	23	**23**	**44**
Diğer Silahlar	-	2	**2**	**3**
Belirsiz	1	32	**33**	**96**
Toplam	**3**	**68**	**71**	**191**

Tablo 71'den Tablo 80'e kadar olan yukarıdaki tablolar incelendiğinde 2008 yılından 2011 yılına kadar silahlı saldırılarda Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi önde, 2007 yılında ve 2012 yılından 2016'ya kadar Malakka-Singapur-Malezya geçişleri birinci sırada yer almaktadır. 2015 yılında Kızıldeniz-Aden-Somali geçişinde bildirilen bir olay olmamış, 2016 yılında asgari düzeye inmiştir. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin olumlu bir sonucu bu tabloda da bir kez daha ortaya çıkmıştır. 2012 yılından itibaren silahlı olayların Kızıldeniz-Aden-Somali geçişinden Malakka-Singapur-Malezya geçişlerine kaydığı ve dünyadaki silahlı olayların yarıdan fazlasının bu iki geçiş bölgesinde meydana geldiği açık bir şekilde görülmektedir.

2007-2016 yılları arası deniz haydutluğu saldırılarında kullanılan silahların bu iki geçiş bölgesine göre 10 yıllık dağılımı ile mukayesesi aşağıda Tablo 81'de verilmiştir.

Tablo-81: Saldırılarda Kullanılan Silahların Boğaz ve Geçitlere Göre 10 Yıllık Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

ŞİDDET TÜRLERİ	**Kızıldeniz Aden Somali**	**Malakka Singapur Malezya**	**KAS MSM Toplamı**	**Dünya Toplamı**
Ateşli Silahlar	797	128	**925**	**1310**
Kesici Silahlar	3	337	**340**	**740**
Diğer Silahlar	-	28	**28**	**65**
Belirsiz	160	407	**567**	**1018**
Toplam	**960**	**900**	**1860**	**3133**

Yukarıdaki Tablo 81 incelendiğinde 10 yıllık bir süreçte 960 (%31) silahlı saldırı ile Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi birinci, 900 (%29) ile Malakka-Singapur-Malezya geçişleri ikinci sırada yer almaktadır. Her iki geçiş bölgesinin toplamı dünyanın %60'ını oluşturmaktadır.

c. Saldırıların Gemi Konumları ve Başarısı

Dünya genelinde deniz haydutluğu olayları gemi hangi konumdayken meydana geldiği incelendiğinde, ilk sırayı seyir halindeyken, ikinci olarak geminin demirli olması almaktadır. Son olarak gemi limana girerken ve aborda olurken ya da iskele veya rıhtımda bulunurken deniz haydutluğu gerçekleşmektedir. 2007-2016 yılları arasında saldırıların gemilerin konumlarına göre on yıllık dağılımı ile mukayesesi aşağıda Tablo 82'dedir.

Tablo-82: Saldırıların Gemilerin Konumlarına Göre 10 Yıllık Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

	İskelede Rıhtımda	Demirli	Seyirde	Belirsiz	Dünya Toplamı
2007	23	122	**111**	**7**	**263**
2008	19	104	**169**	**1**	**293**
2009	17	119	**269**	**1**	**406**
2010	18	131	**296**	**-**	**445**
2011	7	132	**286**	**-**	**425**
2012	18	150	**129**	**-**	**297**
2013	25	159	**79**	**1**	**264**
2014	12	144	**89**	**-**	**245**
2015	26	114	**105**	**1**	**246**
2016	25	114	**52**	**-**	**191**
Toplam	**190**	**1289**	**1585**	**11**	**3075**

Yukarıdaki Tablo 82 incelendiğinde saldırıların %52'si seyirde, %42'si demirli, %6'sı iskelede veya rıhtımda gerçekleştiği, 2009, 2010 ve 2011 yıllarında seyirdeki saldırıların, 2012 ve 2013 yıllarında demirli konumda saldırıların zirve yaptığı, 2012 yılından itibaren seyirdeki saldırılar önemli oranda azalırken demirli ve rıhtımdaki konumda olan saldırıların çok fazla azalmadan devam ettiği görülmektedir. Deniz harekat alanlarında harp gemilerinin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında keşif karakol

görevi yapmalarının ve ülkelerin aldığı tedbirlerin doğal bir sonucu olarak seyirdeki saldırılar azaltılmıştır. İskelede, rıhtımda ve demirli konumda saldırıların devam ediyor olması ülkelerin, gemilerin gereken tedbirlerin alınmasında yeterli olmadıklarını göstermektedir. Gemilerin dışında iskele ve rıhtımlarda, demir yerlerinde, boğaz ve geçitlerde de ilave önlemlerin alınmasına ihtiyaç olduğu ortaya çıkmaktadır.

2003-2016 yılları arası deniz haydutluğu saldırılarının başarı durumlarının dağılımı ile mukayesesi aşağıda Tablo 83'de sunulmuştur.

Tablo-83: Saldırıların Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi (2003-2016)

	Teşebbüs (Başarısız)	**Ateş Açılan (Başarısız)**	**Gemiye Çıkılan (Başarılı)**	**Gemi Kaçırma (Başarılı)**	**Dünya Toplamı**	**Başarı Oranı (%)**
2003	95	20	311	19	445	**74,2**
2004	77	13	228	11	329	**72,6**
2005	52	19	182	23	276	**74,3**
2006	56	7	162	14	239	**73,6**
2007	62	14	169	18	263	**71,1**
2008	47	46	151	49	293	**68,3**
2009	85	121	155	49	410	**49,8**
2010	89	107	196	53	445	**56,0**
2011	105	113	176	45	439	**50,3**
2012	67	28	174	28	297	**68,0**
2013	28	22	202	12	264	**81,1**
2014	28	13	183	21	245	**83,3**
2015	27	1	203	15	246	**88,6**
2016	22	12	150	7	191	**82,2**
Toplam	**840**	**536**	**2642**	**364**	**4382**	**68,6**

Yukarıdaki Tablo 83 incelendiğinde deniz haydutluğu saldırılarının 2003-2007 yılları arasında %74,2 ile %71,1 aralığındaki başarı düzeyi özellikle Somali bölgesindeki mücadele sonucu olarak 2008'de %68,3'den 2011'de %50,3'e kadar düşmüş, ancak

2012'de %68 ile başlayıp 2013'de %81,1'e, 2015'de %88,6'ya ulaşmış, 2016'da %82,2'ye inmiştir. Toplamda başarı oranı ise %68,6 dır. Diğer bir deyişle deniz haydutları %68,6 başarılı, deniz haydutluğu ile mücadele ve alınan tüm önlemlerin başarısı ise %31,4'dür. Bu oldukça düşük bir orandır. Mücadelenin ve alınan tedbirlerin yeterli olmadığını göstermesi açısından çok önemlidir. Kararlı ve sürekli mücadelenin sonuçları bu tabloda açık bir şekilde görülmektedir. Bu nedenle uluslararası toplum, kurum ve kuruluşlar ile ülkelerin ve gemilerin deniz haydutluğu ile mücadeleye devam etmesi çok büyük önem arzetmektedir.

2007-2016 yılları arası Arabistan Yarımadası Bölgesi (Kızıldeniz, Aden Körfezi, Somali, Arap Denizi, İran Körfezi) deniz haydutluğu saldırılarının başarı durumlarının dağılımı ile mukayesesi aşağıda Tablo 84'de verilmiştir.

Tablo-84: Arabistan Yarımadası Bölgesi (Kızıldeniz, Aden, Somali, Arap Denizi, İran Körfezi) Saldırılarının Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

	Teşebbüs (Başarısız)	**Ateş Açılan (Başarısız)**	**Gemiye Çıkılan (Başarılı)**	**Gemi Kaçırma (Başarılı)**	**Bölge Toplamı**	**Başarı Oranı (%)**
2007	29	11	7	11	58	**31,0**
2008	28	39	2	42	111	**37,8**
2009	55	114	1	47	217	**21,7**
2010	54	102	20	49	225	**21,7**
2011	79	110	23	28	240	**11,6**
2012	40	20	8	14	82	**17,1**
2013	5	6	-	2	13	**15,4**
2014	10	3	-	-	13	**0,0**
2015	-	-	1	-	1	**100,0**
2016	1	2	-	-	3	**0,0**
Toplam	**301**	**407**	**62**	**193**	**963**	**26,5**

Yukarıdaki Tablo 84 incelendiğinde Arabistan Yarımadası Bölgesindeki deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi 2007 yılında %31, 2008'de %37,8'e çıkmış, 2009 ve 2010'da %21,7'den 2011'de %11,6'ya düşmüş, 2012'de tekrar %17,1'ye çıkmış, 2013'de %15,4'e ve 2014'de %0'a inmiş, fakat 2015'de sadece 1 saldırı ile %100 olmuş, 2016'da ise %0 olarak gerçekleşmiştir. Toplamda deniz haydutluğu başarı oranı ise %26,5'dir. Yapılan mücadele ve alınan önlemlerin karşılığı bu bölgede %73,5 başarı oranı ile çok iyi görülmektedir.

2007-2016 yılları arası Güney Doğu Asya Boğaz ve Geçitleri (Malakka, Singapur, Malezya, Filipinler) deniz haydutluğu saldırılarının başarı durumlarının dağılımı ile mukayesesi aşağıda Tablo 85'dedir.

Tablo-85: Güney Doğu Asya Boğaz ve Geçitleri (Malakka, Singapur, Malezya, Filipinler) Saldırılarının Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

	Teşebbüs (Başarısız)	**Ateş Açılan (Başarısız)**	**Gemiye Çıkılan (Başarılı)**	**Gemi Kaçırma (Başarılı)**	**Bölge Toplamı**	**Başarı Oranı (%)**
2007	14	1	52	1	68	**77,9**
2008	6	1	42	4	53	**86,8**
2009	11	-	32	-	43	**74,4**
2010	15	-	50	3	68	**77,9**
2011	7	-	67	6	80	**91,3**
2012	8	-	94	2	104	**92,3**
2013	11	-	114	3	128	**91,4**
2014	10	2	113	14	139	**91,4**
2015	15	1	117	13	146	**89,0**
2016	6	1	57	4	68	**89,7**
Toplam	**103**	**6**	**738**	**50**	**897**	**87,8**

Tablo 85 incelendiğinde Güney Doğu Asya Boğaz ve Geçitlerinde deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi %74,4 ile %92,3 arasında değişmektedir. 2011-2016 yıllarındaki yüksek başarı oranı olayların batıdan doğuya kaydığının da bir göstergesidir. Toplamda deniz haydutluğu başarı oranı ise %87,8'dir. Mücadele ve

önlemlerin başarısı %12,2 ile sonuç vahimdir. Bölgede deniz haydutluğu ile etkin bir mücadelenin aktif olarak başlatılmasına ve ilave önlemlerin alınmasına acil ihtiyaç olduğu çok açık bir şekilde görülmektedir.

2007-2016 yılları arası Kızıldeniz - Aden Körfezi deniz haydutluğu saldırılarının başarı durumlarının dağılımı ile mukayesesi aşağıda Tablo 86'da sunulmuştur.

Tablo-86: Kızıldeniz - Aden Saldırılarının Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

	Teşebbüs (Başarısız)	**Ateş Açılan (Başarısız)**	**Gemiye Çıkılan (Başarılı)**	**Gemi Kaçırma (Başarılı)**	**Bölge Toplamı**	**Başarı Oranı (%)**
2007	10	2	-	1	13	**7,7**
2008	27	31	2	32	92	**36,9**
2009	44	69	-	20	133	**15,0**
2010	34	26	2	16	78	**23,1**
2011	35	32	5	4	76	**11,8**
2012	18	4	-	4	26	**15,4**
2013	5	2	-	1	8	**12,5**
2014	8	-	-	-	8	**0,0**
2015	-	-	-	-	-	**-**
2016	1	-	-	-	1	**0,0**
Toplam	**182**	**166**	**9**	**78**	**435**	**20,0**

Tablo 86 incelendiğinde Kızıldeniz - Aden Körfezi deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi mücadele ve önlemlere bağlı olarak %7,7 ile %36,9 arasında değişmektedir. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin olumlu sonuçları alınmış, 2013'de %12,5'e düşmüş ve 2014-2016 yıllarında sıfırlanmıştır. Diğer bir deyişle 2014-2016 yıllarında mücadele ve önlemlerin başarısı %100'dür. Toplamda deniz haydutluğu başarı oranı %20, mücadele ve önlemlerin karşılığı olan başarı oranı ise %80'dir. Bölge adına bu başarı oranları memnuniyet vericidir, ancak başarının devamı mücadelenin sürekliliğine bağlıdır.

2007-2016 yılları arası Malakka – Singapur Boğazlarındaki deniz haydutluğu saldırılarının başarı durumlarının dağılımı ile karşılaştırması aşağıda Tablo 87'dedir.

Tablo-87: Malakka – Singapur Boğazlarındaki Saldırıların Başarı Durumlarının Dağılımı ile Mukayesesi (2007-2016)

	Teşebbüs (Başarısız)	Ateş Açılan (Başarısız)	Gemiye Çıkılan (Başarılı)	Gemi Kaçırma (Başarılı)	Bölge Toplamı	Başarı Oranı (%)
2007	5	-	5	-	10	**50,0**
2008	3	-	5	-	8	**62,5**
2009	3	-	8	-	11	**72,7**
2010	2	-	3	-	5	**60,0**
2011	1	-	9	2	12	**91,6**
2012	-	-	7	1	8	**100,0**
2013	-	-	9	1	10	**100,0**
2014	-	-	8	1	9	**100,0**
2015	1	-	9	4	14	**92,9**
2016	1	-	1	-	2	**50,0**
Toplam	**16**	**-**	**64**	**9**	**89**	**82,0**

Yukarıdaki Tablo 87 incelendiğinde Malakka – Singapur Boğazlarındaki deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi %50 ile %100 arasında değişmektedir. 2011-2014 yılları arası %100'e varan başarı düzeyi çok dikkat çekicidir. 2016'da %50'ye düşmesine rağmen toplamda deniz haydutluğu başarı oranı %82, yapılan daha doğrusu yeterince yapılamayan mücadele ve alınmayan önlemlerin başarısı %18'dir. Bu çok önemli boğaz deniz haydutluğu ile etkin bir mücadele konusunda adeta alarm vermektedir.

Bu bölümdeki tüm tabloların genel incelemesinden de görüleceği gibi dünya genelinde 2000, 2003, 2009, 2010 ve 2011 yıllarında zirve yapan deniz haydutluğu eylemlerinde artış olduğu gibi saldırılarda ateşli silah kullanımı ile şiddet türlerinde de kesin ve tehlikeli bir artış bulunmaktadır. Deniz haydutluğu olaylarının %88'i, silahlı saldırıların ise %78'i Afrika ve Güneydoğu Asya'da meydana gelmektedir. Bu bölgeler

içinde de artan şiddet türleri ile birlikte Kızıldeniz - Aden Körfezi - Somali ile Malakka – Singapur – Malezya geçişlerinde yoğunlaşmaktadır.

Bu tablolardaki rakamların bize verdiği başlıca mesaj şudur : Dünya genelinde deniz haydutluğunda uygulanan şiddet türleri sayısal olarak 2010 yılında zirve yapmıştır. Deniz haydutluğu eylemleri bitmemiş ve azalmamıştır. Halen artan önemini sürdürmektedir. Aden Körfezinde dar bir alanda yapılan yoğun karakol görevleriyle 2010'da 2009'a nazaran (% 50'ye varan) büyük bir azalma görülmekle beraber, haydutların eylemleri sona ermemiş, kabul edilebilir bir düzeye indirilememiş, 2011'de daha da artmıştır. Somali sahillerinden 1000 mil açıkta bile saldırı yapılıp gemi kaçırılabilmiştir. 2008 yılında başlayan mücadeleye ve dar bir alanda alınan bu yoğun tedbirlere rağmen, 2012 yılına kadar Somali bölgesinde eylemlerin en aza indirilememesi, ortada büyük bir başarı (%73,5) olmadığını, aksine, mücadeleye devamla birlikte ilave tedbirler, kararlılık, yeni strateji ve taktikler, yöntemler gerektirdiğini ortaya koymuştur.

Deniz ticareti yapan ülkelerin kararlı siyasi tutumu, BM'nin aldığı kararlar yanında NATO, Avrupa Birliği ile diğer bazı devletlerin deniz kuvvetlerinin yoğun çabaları, IMO (International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nün ve çeşitli devletlerin münferit aldıkları önlemler, gemilerin IRTC (International Radio Transit Corridor) rotasına ve uyarılara uyması, pasif önlemleri uygulamaları sonucu deniz haydutluğu faaliyetleri Somali bölgesinde 2012'de azalmaya başlamış ve 2013-2014 yıllarında minimize edilerek kontrol edilebilir hale getirilmiştir. Tablolar incelendiğinde 2011 yılında dünyada 439 olan saldırı sayısı 2012 yılında 297'ye inerek %32 azalma sağlandığı, 2014 yılında minimuma indiği, tehdidin doğuya kaydığı ve özellikle Güneydoğu Asya kanal, boğaz ve geçitlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Son 10 yılda bu bölgede yetersiz yapılan mücadele ve alınan önlemlerin başarı oranı %12,2'dir. Bu çarpıcı rakam etkin bir mücadelenin derhal başlatılmasını ve ilave tedbirlerin acilen alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Yapılan mücadele ve alınan tedbirlere bağlı olarak, bölgesel ve kısmen azalma göstermekle beraber, genel olarak dünyada şiddet olaylarının halen sürdüğüne tanık olunmaktadır. Deniz haydutluğu olaylarının önümüzdeki yıllarda uluslararası topluma tehdit olmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDE GÜÇ KULLANIMI

1. SOMALİ VE MALAKKA BÖLGESİNİN ÖNEMİ

a. Somali ve Malakka Bölgesinin Uluslararası Toplum için Önemi

Coğrafya ve politika arasındaki bağı sağlayan, devletlere yön veren jeopolitik teorilerde bu iki bölge de önemli yer tutmaktadır. Ladis K.D. Kristof'un ifadesiyle ''*modern jeopolitikçi dünya haritasına doğanın bizi nasıl zorlayacağını bulmak için değil, bize neyi öğütlediğini görmek için bakar''*. [163]

Alfred Thayer Mahan'ın Deniz Hakimiyeti Teorisi güçlü bir deniz kuvveti ile uluslararası ticaretin önünü açarak yeni pazarlara egemen olunacağını, bunun için de Süveyş, Malakka vb. stratejik önemli dar su yollarının kontrolünün hayati olduğunu vurgulamaktadır.[164]

Sırası ile Ratzel, Kjellen ve Haushofer Hayat Sahası (Lebensraum) düşüncesini ileri sürüp geliştirmişler, Doğu Avrupa'dan Balkanlara, Batı Afrika'dan Ortadoğu'ya kadar hayat sahasını genişletmişlerdir. Sir Halford Mackinder Kara Hakimiyet Teorisi ile Akdeniz, Ortadoğu ve Avrasya'nın önemini belirtmiş, ''*Doğu Avrupa'yı yöneten Stratejik Merkez Alanını (Heartland) yönetir, Stratejik Merkez Alanı'nı yöneten Dünya Adası Avrasya'yı yönetir, Dünya Adası'nı yöneten Dünya'yı yönetir''* şeklinde teorisini formüle etmiştir. Balkanlar'dan Çin'e kadar olan kuşak İç/Kenar Hilal (Rimland), Amerika-Afrika-Avustralya-Japonya kuşağı Dış/Kenar Hilal (Dünya Adasının Peykleri)'dir.[165]

Nicholas Spykman Kenar Kuşak Teorisine göre ise ''*Kıyı ülkesini (Kenar Devlet) kontrol eden Avrasya'yı kontrol eder, Avrasya'yı kontrol eden dünyanın kaderini*

163 Bilal Karabulut, ''Strateji-Jeostrateji-Jeopolitik'', Barış Kitabevi, 2nci Baskı, Ankara, 2013, s.123.

164 Bilal Karabulut, a.g.e., s.47-49.

165 Bilal Karabulut, a.g.e., s.52-55, 132.

belirler''. Immanuel Wallerstein Merkez-Çevre (Kuzey-Güney), Eksen Devlet ve Jeoekonomi kavramlarını ortaya koymuş, Edward Lutwak uluslararası politikayı ekonomik bir temele dayandıran jeoekonominin önemle üzerinde durmuştur.[166]

Zbigniew Brzezinski, Büyük Satranç Tahtası Teorisi'nde Avrasya'yı Amerika için bir ödül olarak nitelemiş, Samuel Huntington Medeniyetler Çatışması ile Hazar Havzası, Orta Doğu, Türkiye ve Türki Cumhuriyetlerin önemine dikkat çekmiş, Batı ile Doğu'nun bu volkanik bölgedeki çıkar çatışmalarına yer vermiştir. Francis Fukuyama'nın Tarihin Sonu Teorisi ise liberal demokrasiyi insanlık tarihinin sonu olarak görmektedir. Ramazan Özey, Merkezi Türk Hakimiyet Teorisi ile ''*Dünya Kalesi'ni (Anadolu'yu) elinde bulunduran bir millet, İç Çembere (Balkanlar ve Ortadoğu) hükmeder. İç Çembere hükmeden bir millet ise, Dış Çembere yani Dünya'ya hakim olur.*'' tezini savunmaktadır. Barry Buzan ve Gerald Segal ise Medeniyetler Bütünleşmesi tezi ile ılımlı ve barışçı bir yol önermiştir.[167] Son dönemdeki Medeniyetler Buluşması girişimleri de uluslararası barışçı çabalara bir örnek oluşturmuştur.

Amerikan elitleri jeopolitik teorilerin bir karmasını oluşturan yeni bir teorinin bölgemizde uygulanmasına ışık tutmaktadırlar. Büyük Orta Doğu Projesi isimli bu teori, ruhunu Medeniyetler Çatışması'ndan, ideolojik arka planını Tarihin Sonu'ndan, uygulama mantığını Soğuk Savaş dönemi teorisi Kenar Kuşak (Çevreleme Politikası)'dan alarak üç teorinin senteziyle vücut bulmuştur. Çevreleme Politikası ile hedef SSCB olmuş, Büyük Orta Doğu Projesi'nde ise hedef Çin ve AB'dir.[168]

Bu jeopolitik teorilerin ortak noktası stratejik öneme sahip bölgelere hakim olmak ya da kontrol etmektir. Özellikle Orta Doğu'yu da kapsayan Avrasya'nın ve stratejik dar su yollarının kontrol edilmesi hayati önemi haizdir.

Dünya Kıtası da denilen Asya-Avrupa-Afrika'nın yaklaşık merkezinde bulunan Somali bölgesi, Süveyş kanalının açılmasından sonra deniz trafiğinin Kızıldeniz-Aden geçişini ve yaklaşma rotalarını kontrol eden çok önemli bir konumda bulunmaktadır. Atlas

166 Bilal Karabulut, a.g.e., s.62-63, 127.

167 Bilal Karabulut, a.g.e., s.64-71,83,150-152.

168 Bilal Karabulut, a.g.e., s.83-84.

Okyanusunu Akdeniz üzerinden Hint Okyanusuna bağlayan bir düğüm noktası (choke point), Amerika, Avrupa ve Asya ülkeleri arasında en kısa deniz yolu olması nedeniyle tercih edilen ve her geçen gün yoğunluğu artan vazgeçilmez bir geçiş güzergahıdır.

Bölgedeki yaklaşık 700 trilyon metreküp doğal gaz rezervi dünya doğal gaz rezervinin yaklaşık % 45'ini oluşturmaktadır. Dünya petrol rezervinin ise yarıdan fazlasına sahip olan Körfez ülkeleri yaklaşık 700 milyar varil petrol ile dünyanın % 33 ihtiyacını karşılamaktadır. 2012 verilerine göre 66.612 ticaret gemisinin geçiş yaptığı[169] bu deniz yolunda Dünya ticaretinin hacimsel olarak % 14'ü, petrol ihracatının ise %26'sı taşınmaktadır.[170] Artan dünya deniz ticaretinin, özellikle petrol ve türevlerine ilişkin ulaşımın Doğu-Batı ekseninde ve her iki yönde odak noktasını oluşturmaktadır. Dünya ekonomisi, sanayii ve ticareti için bu ulaşımın sürekliliği çok önemlidir. Bu nedenle barış ve savaş zamanı bölgede deniz ulaşımının güvenliğinin sağlanması hayati öneme sahip bulunmaktadır.

Batı ülkelerinin kalkınmasına ucuz işgücü ile destek sağlayan Afrika ülkeleri halen büyük bir insan kaynağına sahiptir. Ekonomileri gelişmekte ve bir çok alanda mal ve hizmete ihtiyacı bulunmaktadır. Madenleri, enerji ve diğer doğal kaynakları ile gelişmiş ülkelerin ham madde ihtiyacını karşılayacak bir potansiyele sahip olduğundan gelişmiş ülkelerin çıkar çatışmasının odağında bulunmaktadır.

Pasifik ve Hint Okyanusu'nu birbirine bağlayan, Batı ve Doğu ülkeleri arasında, özellikle Ortadoğu'dan Uzakdoğu'ya en kestirme su yolu olan Güneydoğu Asya'daki Malakka-Singapur boğaz ve geçitleri başta Çin, Japonya, Hindistan, Rusya, Kore olmak üzere tüm bölge ülkeleri hatta ABD, AB ve Körfez ülkeleri için çok büyük bir önem taşımaktadır.

Bölge ülkelerinin ithalat ve ihracatı, özellikle petrol taşımacılığı büyük bir çoğunlukla deniz yolu ile yapılmaktadır. 2007 verilerine göre Malakka boğaz ve geçitlerinden yılda 60.000'den fazla gemi geçiş yapmakta ve bu deniz trafiğinin % 30'u

169 Oceans Beyond Piracy, 2013, s.1.

170 TBMM Genel Kurul Tutanağı, 2011.

dünya ticaretine, % 70'i ise Japonya'ya giden petrole ait bulunmaktadır. Sadece ülkelerin ekonomi ve sanayii için değil askeri açıdan da bu güzergahın kontrol edilmesi hayati öneme sahiptir. Deniz yolu taşımacılığının havayolundan 14, karayolundan 7, demiryolundan 3.5 kat daha ucuz olması[171] göz önüne alındığında Malakka boğaz ve geçitlerinin önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. 2013 verilerine göre günde yaklaşık 15 milyon varil petrol ürünü, yıllık dünya LNG ticaretinin ise 2/3'lik kısmı bu boğazdan geçmektedir.[172] Taşınan petrol ürünü 2016 yılında 16 milyon varile ulaşarak dünyanın %20'sini oluşturmaktadır.[173] 550 mil uzunluğunda, 1.5 mil enindeki bu boğazdan Çin'in %80'den fazla, Japonya'nın ise %60 petrol ürünü ithalatı gerçekleşmektedir.[174]

b. Somali ve Malakka Bölgesinin Türkiye için Önemi

Uluslararası toplum için jeopolitik teorilerde hayati önemi haiz olan bu bölgeler Türkiye açısından da önemli bulunmaktadır. Jeopolitik bakışla volkanik bölge olarak nitelendirilen bir yerde Kenar/Kıyı/Eksen/Kanat ülke konumundaki Türkiye'nin Asya, Körfez ve Afrika ülkeleri ile en kısa deniz yolu Süveyş-Kızıldeniz-Aden-Somali geçişidir. Türk ticaret gemileri, petrol tankerleri de bu geçiş rotasını yoğun bir şekilde kullanmaktadır. Yıllık ortalama 360-380 Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı ticaret gemisi bu bölgeden geçiş yapmaktadır. 33 ülke ile dış ticaret bu su yolu ile gerçekleşmektedir.[175] Türkiye'nin ekonomisi, ticareti ve sanayii için de bu geçiş yolu büyük bir öneme sahiptir.

---

171 İ. H. Koçak,''Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları'', TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yayınları, Yayın No: DTGM/02, 2012, s.11.

172 Taha Talip Türkistanlı, Barış Kuleyin, ''Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri'', Cinius Yayınları,1.Baskı,2017,s.55.;(Ballout,2013),(Fung,2011).

173 https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452 Erişim Tarihi:28.2.2019.

174 https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2017/04/17/2-choke-points-that-threaten-oil-trade-between-persian-gulf-and-east-asia/#3f2fe57a4b96 Erişim Tarihi:28.2.2019.

175 Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013; TBMM Genel Kurul Tutanağı, 2011; TBMM Karar 934, 2009.

Doğal zenginlikleri, enerji ve maden kaynakları ile insan kaynağı Afrika'nın önemini ortaya koymaktadır. Ayrıca büyümekte olan ekonomilerin altyapı ihtiyacını karşılamak üzere Türkiye ile işbirliği yapma isteği büyük bir fırsat vermektedir.

Türklerin ve özellikle Osmanlı Devleti döneminde güvenlik ve insani yardıma yönelik olarak Afrika ile ilişkileri olmuştur. Bölge halkı atalarından aktarılan bilgilerle Osmanlı yardımlarını unutmamıştır. Zaman zaman azalan ilişkiler son çeyrek yüzyılda gelişme göstermiş ve yoğunlaşmaya başlamıştır. Afrika Açılımı süreci ile birlikte diplomatik, siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik alanda işbirliği, askeri eğitim ve Deniz Kuvvetlerinin liman ziyaretleri ve insani yardım faaliyetleri ile ilişkiler artmaya başlamıştır. Osmanlı donanmasının da kullandığı Sudan'ın Sevakin adasında ileri bir deniz üssü tesis edilmesi bölgede varlık gösterme, Afrika'ya daimi bir giriş yapma ve deniz yolu güvenliğinin sağlanması açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Türkiye'nin Güneydoğu Asya ve Uzak Doğu ülkeleri ile ilişkileri de her alanda gelişmektedir. Uzakdoğu'ya en kestirme su yolu olan Malakka boğaz ve geçitleri Türk ticaret gemileri tarafından da kullanılmaktadır. Bölge ülkeleri ile ithalat ve ihracatın, bir çok alanda ve özellikle savunma sanayii işbirliği faaliyetlerinin artması nedeniyle deniz yolu ulaşımı ve Malakka geçiş güzergahının güvenliğinin sağlanması Türkiye açısından da önemli bulunmaktadır.

2. ULUSLARARASI TOPLUMUN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELESİ

a. Birleşmiş Milletler'in Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Körfez savaşına rastlayan 1991-1995 yılları arasında Somali'de Siyad Barre yönetiminin devrildiği dönemde ABD tarafından bölgede tıbbi ve insani yardım konvoylarını korumak için deniz harekatı yapılmıştır.[176] 1998 yılında ABD'nin Kenya ve Tanzanya büyükelçiliklerinin bombalanması olayı sorumlularının Somali'de saklandığının düşünülmesi, 11 Eylül 2001 sonrası Somali bölgesinde görevlendirilen deniz kuvvetleri unsurlarının 2006 yılında deniz haydutluğu olayları ile karşılaşması, haydutların 2007

176 Bu operasyonlar, 1991'de Operation Eastern Exit, 1992'de Operation Provide Relief, 1992 sonunda UNITAF barışı sağlama misyonuna destek için Operation Restore Hope, Mayıs 1993'te Operation Continue Hope ve Şubat 1995'te Operation United Shield deniz haydutluğu ile mücadele operasyonları olarak görülmemektedir. Bkz. Kerem Batır, a.g.e., s.225-226.

yılında MV Rozen ve Maersk Alabama isimli yardım gemilerini kaçırmaları, bölgedeki deniz haydutluğu olaylarının artması ve terörizm ile işbirliği endişesi dünya kamuoyunun dikkatlerini Somali üzerine çekmiş ve BM Güvenlik Konseyi ilk olarak Ağustos 2007'de 1772 sayılı kararı kabul etmiştir. Bu karar ile Afrika Birliği Somali Misyonu AMISOM'un görev süresi uzatılırken insani yardım taşıyan gemiler ve deniz ticaretini korumak üzere BM üyesi devletler Somali bölgesinde deniz haydutluğu ile mücadeleye davet edilmiştir. Dünya Gıda Programı (WFP, World Food Program) kapsamında insani yardım gemileri başlangıçta Danimarka, Fransa, Hollanda ve Kanada harp gemileri tarafından korunmuştur.[177]

Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu olaylarında daha büyük bir artış olmasına rağmen başta Avrupa devletleri ve A.B.D. olmak üzere pek çok devlet için daha önemli görülen, yılda 66000'den fazla geminin geçtiği Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Aden Körfezi geçişi Somali bölgesine dikkatleri çekmiş ve acilen bu bölgede önlem almayı gerektirmiştir. Körfez yaklaşık 700 milyar varil petrol rezervi ile dünya petrol rezervinin yarıdan fazlasına sahip bulunmakta ve halen dünyanın üçte bir ihtiyacını karşılamaktadır. Yaklaşık 700 trilyon metreküp doğal gaz rezervi de dünya doğal gaz rezervinin yaklaşık % 45'ini oluşturmaktadır.

BMGK 2008 yılında Somali bölgesinde meydana gelen silahlı soygun ve deniz haydutluğu olaylarını barış ve güvenliğe tehdit olarak değerlendirmiş ve 1816, 1838, 1846, 1851 sayılı kararlar alınmıştır.

b. NATO'nun Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

2001 yılında terörizmle mücadele için oluşturulan Görev Kuvveti (Task Force 150)[178] harekat alanı içinde yer alan Somali açıklarında birkaç deniz haydutluğu olayı ile karşılaşmıştır. Nisan 2006'da Hollanda fırkateyni ''Zeven Provincen'', ''Dong Wong'' isimli şüpheli deniz haydutluğu gemisini uyarı atışları ile durduramamış ve bu gemi Somali

[177] Kerem Batır, a.g.e., s.228.

[178] Task Force 150 (Görev Kuvveti 150) 11 Eylül 2001 saldırıları sonrası terörizmle mücadele için ABD ve müttefiklerinin Sürekli Özgürlük (Enduring Freedom) Harekatı kapsamında oluşturulmuş bir deniz gücüdür.

karasularına girerek kaçmıştır. ABD 2006 yılında yakaladığı Somali vatandaşı şüpheli deniz haydutlarını yargılanmak üzere Kenya'ya teslim etmiştir. ''Safina Al Abisraat'' isimli ticaret gemisini ele geçirdikten sonra yakalanmış olan bu haydutlar yedi yıl hapis cezası ile cezalandırılmışlardır. 2008 yılında Danimarka harp gemisi ''Absalon'' yakaladığı on deniz haydudunu kendi iç hukuk kuralları izin vermediği için serbest bırakmıştır.[179]

BMGK'nin çağrısı ile 2007 yılında Dünya Gıda Programı Gemilerine Refakat Görevi başlatıldıktan sonra BM Genel Sekreterinin 25 Eylül 2008 tarihindeki talebi üzerine 1814, 1816 ve 1838 sayılı GK Kararlarını desteklemek için NATO, Ekim 2008'de verdiği kararla 24 Ekim 2008'den itibaren bölgede bulunan savaş gemilerini (Daimi Deniz Görev Grupları SNMG-1, SNMG-2) önce Allied Provider Operasyonu kapsamında Ekim – Aralık 2008 tarihleri arasında, ardından Allied Protector Operasyonu ile dönemler halinde (SNMG-1 24 Mart – 29 Haziran 2009, SNMG-2 29 Haziran – Ağustos 2009) görevlendirmiştir.[180] Allied Provider Operasyonu ile 30.000 ton insani yardım Somali'ye ulaştırılmıştır.[181]

''Allied Protector'' Harekatı kapsamında Kanada harp gemisi ''HMCS Winnipeg'' 18 Nisan 2009 tarihinde bir teknede yedi deniz haydudunu yakalamış, Norveç petrol tankeri ''Front Ardenne'' saldırıdan kurtulmuş, Kanada iç hukuk kuralları yetki vermediği için deniz haydutları serbest bırakılmıştır. Hollanda fırkateyni ''Zeven Provincien'' aynı tarihte bir deniz haydutluğu gemisinde rehin tutulan 16 Yemenli balıkçıyı kurtarmış, deniz haydutlarını salıvermiştir. Haziran 2009'da Portekiz harp gemisi ''NRP Corte Real'' de yakaladığı şüpheli deniz haydutlarını silah ve araçlarını aldıktan sonra serbest bırakmıştır.[182]

Kuzey Atlantik Konseyi (North Atlantic Council, NAC)'nin 17 Ağustos 2009 tarihinde onaylamasıyla NATO'nun başlattığı Okyanus Kalkanı Harekatı (Operation Ocean Shield, OSS) 15 Aralık 2016 tarihinde sona ermiştir. Aden-Kızıldeniz Güneyi-

179 Kerem Batır, a.g.e., s.227-228.

180 https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm, Erişim Tarihi 7.2.2018

181 M.D.Fink ve R.J.Galvin, ''Combating Pirates Off the Coast of Somalia: Current Legal Changes'', Netherlands International Law Review, Yıl 2009, Cilt:56, s.384. Erişim Tarihi 7.2.2018.

182 Kerem Batır, a.g.e., s.232.

Somali-Hint Okyanusu bölgesinde icra edilen bu operasyonun deniz haydutluğu ile mücadelenin yanında diğer bir amacı da bölge ülkelerine deniz haydutları ile mücadele edebilme imkanlarının sağlanmasına yardımcı olmaktı. NATO bu tarihlerde Akdeniz'de ''Active Endeavour'' Harekatı da gerçekleştirmiştir.[183]

Avrupa Birliği Deniz Kuvveti (European Union Naval Force, EUNAVFOR) de Aralık 2018 yılına kadar uzatılan ''Operation Ocean Shield'' faaliyetlerini halen sürdürmektedir.

BMGK'nin 1816, 1838, 1846, 1851, 1897 ve 1918 sayılı kararlarına istinaden 1 Ocak 2009'da ABD öncülüğünde doğrudan deniz haydutluğu ile mücadele amacıyla kurulan, alan dışı faaliyet olması nedeniyle NATO üyesi tüm devletlerin iştirak etmediği, denize kıyısı olan ülkelerden ABD, Pakistan, Kanada, İngiltere, Suudi Arabistan ve Türkiye'nin katıldığı çok uluslu NATO Müşterek Deniz Kuvveti 151 (CTF 151, Kızıldeniz - Aden Körfezi - Kızıldeniz Güneyi - Somali Açıkları - Umman Denizi ve Hint Okyanusu bölgesinde deniz haydutluğunu önlemek üzere görev yapmıştır.[184] Müşterek Görev Kuvveti CTF-151 deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında ticaret gemilerine güvenli geçiş yapabilmeleri için zaman, rota, pasif önlemler ve sakınma manevralarına ilişkin tavsiyelerde bulunmuş, yakalanan şüpheli deniz haydutları Kenya makamlarına teslim edilmiştir.[185]

CTF-151'in sorumluluğunda bulunan Aden-Kızıldeniz Güneyi-Somali-Hint Okyanusu bölgesi yaklaşık 2 milyon milkarenin (3,7 milyon kilometrekare) üzerinde bir deniz harekat alanı olarak tam kontrolün sağlanamayacağı kadar büyüktür.[186] Bu geniş alanda Türk Deniz Kuvvetlerinin de yer aldığı Müşterek Görev Kuvveti CTF-151 başarılı görevler yapmış ve özellikle Kızıldeniz'in güneyi, Aden ve Somali yaklaşma sularında ve özellikle Uluslararası Önerilen Geçiş Koridorunda (IRTC-Internationally Recommended

183 https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm, Erişim Tarihi 7.2.2018

184 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri'' dokümanı. https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/395/DezHM2016.pdf

185 Müşterek Görev Kuvveti CTF-150 Akdeniz'de, CTF 151 Somali bölgesinde, Mart 2004'de kurulan CTF-152 ise Körfez'de görev yapmaktadır.

186 Bu harekat alanı aynı zamanda Avrupa Birliği Deniz Kuvveti (EUNAVFOR, European Union Naval Force)'un da sorumluluğundadır.

Transit Corridor) kontrolü sağlayarak deniz güvenliğini sağlamış ve alınan pasif önlemlerin de katkısıyla deniz haydutluğu tehdidi bu bölgede en az düzeye indirilmiştir. Deniz haydutluğu faaliyetleri daha doğuda özellikle Güney Doğu Asya geçit ve boğazlarında yoğunlaşmaya başlamıştır.

c. Avrupa Birliği'nin Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Somali bölgesinde deniz haydutluğu olaylarının artması ve BMGK çağrısı üzerine AB Konseyi 10 Kasım 2008 tarihinde Somali sahili açıklarındaki deniz haydutluğu olayları ile mücadeleye destek olmak amacıyla, ''Atalanta'' isimli askeri bir harekat başlatılmasına karar vermiştir.[187] Bu kararda, 1814 sayılı BM Güvenlik Konseyi kararı çerçevesinde Dünya Gıda Programının (WFP) gemilerini korumak, 1816 sayılı BM Güvenlik Konseyi kararı kapsamında Somali açıklarında seyreden gemileri korumak ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadeleye destek olmak Atalanta Harekatının görevleri olarak belirtilmiştir. AB Konseyi 8 Aralık 2008 tarihinde aldığı karar[188] ile Harekatın plan ve çatışma kuralları onaylanmış ve harekat aynı gün başlatılmıştır. Atalanta Harekatı, AB'nin Akdeniz ve Kuzey Atlantik dışındaki ilk çok uluslu harekatı ve aynı zamanda Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası çatısı altındaki ilk deniz harekatıdır. İki düzine harp gemisi ve 1500 personel katılmıştır.[189]

Bu harekat için oluşturulan görev kuvveti, destek gemileri ile altı savaş gemisi Aralık 2008 tarihinde bölgede hemen göreve başlamıştır.[190] Atalanta Harekatının süresi,

---

187 Karar metni için bkz: Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008, Official Journal of European Union, 12.11.2010, L 301/33–37. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF (21.12.2010) Erişim Tarihi:10.2.2018

188 Karar metni için bkz: Council Decision 2008/918/CFSP of 8 December 2008, Official Journal of European Union, L 330/19–20. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:330:0019:0020:EN:PDF(21.12.2010); Erişim Tarihi:10.2.2018.

189 Richard Weitz, Countering the Somali Pirates: Harmonizing the International Response, s.5. http://scholarcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1055&context=jss;Erişim Tarihi:10.2.2018.

190 2008'den Ağustos 2009'a kadar ''Atalanta'' Harekatı kapsamında Avrupa Birliği Deniz Kuvveti (European Naval Force, EUNAVFOR) görev yapmış, müteakiben SNMG ve 1 Ocak 2009'da ABD öncülüğünde kurulan NATO Müşterek Deniz Kuvveti 151 (CTF 151, Combined Task Force) göreve devam etmiştir. 25 Mart 2011 tarihinde EUNAVFOR, TF-465 ismini alarak NATO terminolojisini kullanmaya başlamıştır. Halen CTF-151 ve çok uluslu

Avrupa Konseyi'nin 8 Aralık 2009 tarihli kararıyla[191] 12 Aralık 2010'a kadar uzatılmıştır. Avrupa Konseyi'nin 7 Aralık 2010 tarihli kararı[192] ile 12 Aralık 2012'ye kadar uzatılmıştır. Her seferinde ikişer yıl uzatılan Harekatın süresi, son olarak 28 Kasım 2016 tarihinde alınan karar ile Aralık 2018'e kadar uzatılmıştır. 8 Aralık 2008'de başlatılan ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararlarına uygun olarak yürütülen Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri (European Union Naval Force, EUNAVFOR) (Operation Atalanta) Somali - Atalanta Harekatı görevleri web sitesinde ve tanıtım kitapçığında şu şekilde belirtilmektedir:[193]

- Dünya Gıda Programının (WFP) gemilerini ve diğer savunmasız deniz taşımacılığını korumak,
- Deniz haydutluğunu ve silahlı soygunu caydırmak ve önlemek,
- Somali kıyılarındaki balıkçılık faaliyetlerini izlemek,
- Bölgedeki deniz güvenliği ve kapasitesini güçlendirmeye çalışan uluslararası kuruluşları ve diğer AB görevlerini desteklemektir.

4.700.000 milkare (yaklaşık 8.700.000 kilometrekare) büyüklüğündeki sorumluluk alanında yapılan görevler ve karşılaşılan olaylar sayısal olarak web sitesinde ve tanıtım kitapçığında şu şekilde yer almaktadır:[194]

- Ocak 2011'de deniz haydutları 736 rehine almış, 32 gemi kaçırmıştır.
- 2016'ya kadar bu sayılar düşmüş, 2017'de hiç olmamıştır. Başarı %100'dür.

2009-2018 yılları arasında;

- Korunan WFP Gemisi 434,

Müşterek Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces) TF-465 periyodik ve dönüşümlü olarak bölgedeki faaliyetlerini sürdürmektedir.

191 Karar metni için bkz: Council Decision 2009/907/CFSP of 8 December 2009, Official Journal of the European Union, 9.12.2009, L 322/27, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:322:0027:0027:EN:PDF (21.12.2010) Erişim Tarihi:10.2.2018.

192 Karar metni için bkz: Council Decision 2010/766/CFSP of 7 December 2010, Official Journal of the European Union, 11.12.2010, L 327/49–50, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:327:0049:0050:EN:PDF (21.12.2010) Erişim Tarihi:10.2.2018.

193 http://eunavfor.eu/;Erişim Tarihi:10.2.2018
https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/428/fight-against-piracy_en; Erişim Tarihi:10.2.2018
http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2017/05/2017May_Booklet-Eng.pdf; Erişim Tarihi:10.2.2018

- Korunan AMISOM Gemisi 139,
- Somali'ye ulaştırılan WFP yiyecek maddesi 1.661.534 ton.
- Yargılanmak için teslim edilen toplam haydut sayısı 166 (6'sı tutuklu, 145'i hapis cezası aldı).

EUNAVFOR başlangıçta Almanya, Fransa, Hollanda, İspanya ve Yunanistan harp gemilerinden oluşturulmuştur. AB üyesi olmayan Norveç 1 gemi, Ukrayna 2009 başında 1 gemi, Yeni Zelanda 1 Deniz Karakol Uçağı ile katılmış, Montenegro, Sırbistan, Ukrayna harekat merkezine subaylar vererek destek sağlamıştır. Sayısal olarak değişmekle birlikte genel olarak EUNAVFOR 5-6 suüstü gemisi, 2-3 Deniz Karakol uçağı, NATO'nun Müşterek Görev Kuvvetleri ise daha fazla sayıda değişen deniz kuvveti ile 3-6 aylık rotasyoner görevler ile bölgede deniz güvenliğini sağlamaya çalışmaktadır.

d. Diğer Ülkelerin Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Somali'deki hükümetten izin alma koşuluyla tüm devletler haydutlarla mücadele amacıyla Somali karasularına girebilmektedir. Bölgede deniz haydutluğu ile mücadele etmek maksadıyla 2008 yılında uluslararası bir harekat başlatılmıştır. NATO ve Avrupa Birliği üyesi ülkelere ilave olarak bu konuda BM Güvenlik Konseyi kararı ile faaliyetlere bireysel olarak katılan Çin, Hindistan, Pakistan, Japonya, Kore ve Rusya harp gemileri öncelikle ve özellikle kendi gemilerinin korunmasına yönelik olsa da deniz harekat alanlarında deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz haydutluğu ile mücadele görevlerine halen devam etmektedir.

3. BÖLGESEL KURULUŞLARIN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELESİ

a. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN)'ın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Güneydoğu Asya ülkeleri ve dünya ticareti için büyük bir öneme sahip olan Malakka boğazından 2007 rakamlarına göre yılda 60.000'den fazla gemi geçiş

194 Farklı bir format kullanılmış olması, ayrıntılarının bulunmaması, IMB raporları ile sayısal bir çelişki olmaması ve analizi olumsuz etkilememesi için web sitesinde ve tanıtım kitapçığında yer alan 2008-2017 yıllarına ilişkin tabloya

yapmaktadır. Bu yoğun deniz trafiğinin %30'u dünya ticaretine, %70'i Japonya'ya giden petrole aittir.

1824 tarihli Anglo Dutch andlaşması ile birlikte tüm ulusların gemileri Malakka boğazından serbest geçiş yapmaya başlamış, zamanla Güneydoğu Asya'daki geçitlerde deniz haydutluğu faaliyetleri de artmaya başlamıştır.[195]

Sosyoekonomik ve coğrafik şartlar bölge insanını yasa dışı yollara yöneltmiş, mali krizler ve siyasi istikrarsızlıklar ile birlikte deniz haydutluğu faaliyetlerinde özellikle 1990'lardan itibaren artış görülmüştür.[196] 1997–1998 dönemindeki Asya ekonomik krizi, Malakka Boğazı'nda deniz haydutluğu faaliyetlerinin daha da artmasına yol açmıştır.

Balıkçıların maruz kaldığı deniz haydutluğu eylemlerinin büyük bir kısmı Özgür Açe Hareketi anlamına gelen Gerakan Aceh Merdeka isimli bir örgütün militanları tarafından yapılmaktadır. Japonya, Güney Kore ve Tayvan için çok büyük bir öneme sahip olan Malakka Boğazlarının ve bu kıyı sularının petrol tankerleri tarafından kullanılmamasının Japonya'ya yıllık maliyeti milyar dolarları bulmaktadır.[197]

8 Ağustos 1967 yılında Bangkok'da Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland tarafından güvenlik, ekonomi ve kültürel işbirliği için kurulan Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN, Association of South Easts Asia Nations)'ne daha sonra 1984'te Brunei, 1995'te Vietnam, 1997'de Birmanya ve Laos, 1999'da Kamboçya katılmıştır.[198] ASEAN üyesi devletler ile Bangladeş, Çin, Hindistan, Japonya, Kore ve Sri Lanka arasında 1999 yılında yapılan zirvede Japon sahil güvenliğinin güneydoğu asya ülkeleri deniz kuvvetleri ile ortak bir sahil güvenlik gücü oluşturulması önerisi Endonezya ve Malezya'nın karşı gelmesiyle kabul görmemiştir. 2001'deki zirvede Japonya Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması önermiştir. Polis teşkilatları ortak çalışmalar sürdürmekle

burada yer verilmemiştir.

195 Nihan Ünlü, a.g.m., s.541.

196 Catherine Zara Raymond, s.110 (Naval War College Press, Newport 2010).

197 Joshua H. Ho, ''Enhancing Safety, Security and Environment Protection of the Straits of Malacca and Singapore. The Cooperative Mechanism'', Ocean Development and International Law, 2009, c.40, s.244.

198 http://www.deik.org.tr/

birlikte karşılıklı güvensizlik, ekonomik ve sosyal sorunlar nedeniyle ASEAN ülkeleri bu alanda beklenen başarıya ulaşamamaktadır.

b. Malakka Boğazına Kıyıdaş Ülkelerin (MALSİNDO)'nun Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Malakka Boğazını deniz haydutluğu faaliyetlerinden korumak, kıyıdaş ülkelerle işbirliği ile emniyet ve seyir güvenliğini sağlamak üzere IMO Konseyi Genel Sekreteri görevlendirmiştir. IMO tarafından tek bir boğaz olarak kabul edilen Malakka ve Singapur boğazları için Elektronik Deniz Otoyolu Projesi hazırlanmıştır. 1971 yılında Endonezya, Malezya ve Singapur bu iki boğazda ortak bir politika uygulanması konusunda anlaşmaya varmışlardır. Ekim 1971'de ilk bakanlar toplantısı gerçekleştirilmiş ve 16 Kasım 1971 tarihinde seyrüsefer emniyetinin sağlanması için bir işbirliği kuruluşu oluşturulmasına yönelik üç kıyıdaş devlet ortak bir bildiri yayınlamışlardır.[199]

Singapur'da toplanan ikinci bakanlar toplantısı sonunda 19 Şubat 1975 tarihinde yayınlanan ortak bildiri ile petrol tankerleri, seyrüsefer emniyeti, çevre kirliliği ve trafik ayrım düzenine ilişkin konularda işbirliği ve danışma için oluşturulan teknik uzmanlar grubu IMO'ya seyrüsefer emniyetinin artırılmasına yönelik önlemler alınmasını önermiştir. Yapılan bu işbirliği sonucu boğazlarda uygulanan devriye ile deniz haydutluğu faaliyetlerinde azalma görülmüş ancak uzun süreli olmamıştır.

1998 yılında IMO Deniz Emniyeti Komitesi kıyıdaş devletlerin boğazlarda zorunlu gemi raporlama sistemi teklifini kabul etmiş, 19 Mayıs 1998 tarihinde MSC.73(69) sayılı karar ile yayınlanmıştır. Aynı yıl boğazlarda trafik ayrım düzeninin tadil edilmesi teklifi de kabul edilerek 260 deniz mili uzatılmıştır.[200]

2004 yılında IMO'nun başlattığı Hayati Deniz Yollarının Korunması İnisiyatifi kapsamında bölgede konferanslar düzenlenmiştir. Malakka ve Singapur Boğazları:

---

[199] Robert Beckman, 'The Establishment of a Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore under Article 43 of the United Nations Convention on the Law of the Sea'',Martinus Nijhoff Publishers,Leiden,2009,s. 235.

[200] Robert Beckman, s.237.

Emniyetin, Güvenliğin ve Çevresel Korumanın Geliştirilmesi konulu bu konferanslar 2005'de Jakarta'da, 2006'da Kuala Lumpur'da ve 2007'de Singapur'da gerçekleştirilmiştir.[201] Singapur'daki toplantıda boğazlar için forum, komite ve fon konularında sürekli bir işbirliği düzeni oluşturulmuştur. ABD, İngiltere, Avustralya, Çin ve Japonya başta olmak üzere boğazları kullanan devletler bu girişimi desteklemişlerdir.[202]

Malezya, Singapur ve Endonezya devletlerinin deniz kuvvetleri arasında oluşturulan ve kısaca MALSİNDO olarak isimlendirilen devriye faaliyeti sadece kendi ulusal karasuları ile sınırlı olması, birbirlerinin karasularında sıcak takip yapılamaması nedeniyle başlangıçta fazla başarılı olmamıştır. Buna paralel olarak birbirlerinin sınırlarını da kapsayacak şekilde hava devriyesi yapılması Göklerdeki Gözler (Eyes in the Sky, EIS) planı ile 2005 yılında yürürlüğe girmiş ve yararlı olmuştur. Bölgedeki deprem, tsunami ve Endonezya'nın ayrılıkçı Özgür Açeh Hareketi ile anlaşması da deniz haydutluğu faaliyetlerinin azalmasını sağlamıştır.[203]

c. Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Teşkilatı RECAAP'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi[204]

Bangladeş, Brunei, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kamboçya, Laos, Myanmar, Singapur, Sri Lanka, Tayland ve Vietnam tarafından Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğu ve gemileri hedef alan silahlı soygun ile mücadele için 2004 yılında büyük beklentilerle oluşturulan bölgesel teşkilat ReCAAP, 2006 yılından itibaren faaliyetlerine başlamış olmakla birlikte ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia)[205] anlaşması henüz Endonezya ve Malezya tarafından onaylanmamış ve beklenen önemli adımlar atılamamıştır. Üç alanda (bilgi paylaşımı, sınır dışı etme ve karşılıklı adli yardımlaşma da dahil deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soyguna engel olmak ve bastırmak için gerekli hukuki ve yargısal tedbirlerin alınması için çaba göstermek, eğitim ve staj

201 Catherine Zara Raymond, s.117-118

202 IMO/SGP ¼, 6 Eylül 2007, s.5.

203 Catherine Zara Raymond, ''Piracy in the Waters of Southeastern Asia'', 2007,s.73-74.

204 http://www.recaap.org.

205 http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf.

programları gibi teknik yardımı da içeren geliştirme süreci) işbirliği amaçlanmasına rağmen bugüne kadar gereken düzeye erişilememiştir.

Taraflar arasında bilgi ve istatistik verilerin paylaşımı yapılmakta ve gerekli ikazlar yayınlanmaktadır. Ancak ReCAAP deniz haydutluğu ile mücadelede ilk ve örnek bir bölgesel anlaşması olma özelliğine karşılık uygulamada yetersiz kalmakta, taraflar genel yükümlülüklerini tam olarak yerine getirmemekte, anlaşma hükümlerine rağmen işbirliği yapmamaktadır. Taraf devletler gereken mali desteği vermemektedir. BPM'nin masrafları çoğunlukla Singapur olmak üzere Çin, Japonya ve Güney Kore'nin katkılarıyla karşılanmaktadır. Bölgede bir güven sorunu bulunmaktadır. Bölge ülkelerinin egemenliklerine ilişkin hassasiyetleri nedeniyle isteksizlikleri, yapılması gereken etkin mücadeleyi olumsuz yönde etkilemektedir. Deniz haydutluğu ve silahlı soygunun önlenebilmesi için uluslararası andlaşmaların öncelikle onaylanması ve ardından müşterek bir deniz gücü oluşturulması dahil olmak üzere daha aktif ilave tedbirlerin alınmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

d. İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT)'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Dış İşleri Bakanlığı internet sitesinde yer alan bilgilere göre 25 Eylül 1969 tarihinde kurulan ve halen 57 üyesi bulunan İslam İşbirliği Teşkilatı (İİT)[206] eski adıyla İslam Konferansı, İslam ülkeleri arasında sadece yardımlaşma ve ekonomik işbirliği amaçlı kurulmuş etkinliği zayıf bir örgüttür. Uluslararası terörizmle mücadeleye ilişkin olarak imzalanmış olan andlaşmanın 1nci maddesinde yer alan konvansiyon amaçları arasında uluslararası konvansiyonlarda yer alan suçları da terörizm suçu olarak kabul etmektedir. Bunlar arasında 1963 tarihli Tokyo Konvansiyonu, 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile deniz haydutluğuna ilişkin ilgili karar ve önlemler de açık bir şekilde belirtilmektedir. Taraf ülkeler arasında bilgi paylaşımı, araştırma, uzman değişimi, eğitim, yargılama, kanıtların değişimi konularında koordine ve işbirliği hususları da yer almaktadır. BM kararlarına destek ve uluslararası terörizmi kınama açıklamaları ile bu

206 İslam İşbirliği Teşkilatı üyesi devletler: Afganistan, Arnavutluk, Azerbaycan, Bahreyn, Bangladeş, Benin, Birleşik Arap Emirlikleri, Brunei, Burkina-Faso, Cezayir, Cibuti, Endonezya, Fas, Fildişi Sahili, Filistin, Gabon, Gambiya, Gine, Gine Bissau, Guyana, Irak, İran, Kamerun, Katar, Kazakistan, Kırgızistan, Komorlar, Kuveyt, Libya, Lübnan, Maldivler, Malezya, Mali, Mısır, Moritanya, Mozambik, Nijer, Nijerya, Özbekistan, Pakistan, Senegal, Sierra Leone, Somali, Sudan, Surinam, Suudi Arabistan, Tacikistan, Togo, Tunus, Türkiye, Türkmenistan, Uganda, Umman, Ürdün, Yemen, Suriye. Gözlemci Üyeler: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyreti, Bosna-Hersek, Orta Afrika Cumhuriyeti, Rusya, Tayland.

andlaşma dışında deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin olarak İİT'nin başka bir faaliyet ve girişimi bulunmamaktadır.

e. Afrika Birliği'nin ve Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Afrika Birliği[207] ile Dış İşleri Bakanlığı[208] internet sitesinde yer alan bilgilere göre 25 Mayıs 1963 tarihinde Afrika Birliği Örgütü olarak kurulan, 26 Mayıs 2001 tarihinde Afrika Birliği (African Union, AU) adını alan, etkinliği ve faaliyet alanları her geçen gün artmakta olan teşkilatın halen 55 üyesi bulunmaktadır. Üyeleri arasında siyasi, ekonomik, sosyal, kültürel, terörizmle mücadele, demokrasi, barış ve istikrarın korunması konularında işbirliğini ve nihayetinde birliğini amaçlayan Afrika Birliği'nin doğrudan deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin bir faaliyeti bulunmamaktadır. BMGK'nin yönlendirmesiyle geçici federal hükümete Somali'nin barış sürecinde destek ve insani yardım amacıyla 19 Ocak 2007 tarihinde kurulan Afrika Birliği Somali Misyonu (The African Union Mission in Somalia, AMISOM), 2006'da kurulan Hükümetler Arası Kalkınma Otoritesi (Inter-Governmental Authority on Development, IGAD)'den görevi teslim almıştır. Diğer ülkelerden ve yerli halktan gereken desteği alamayan AMISOM'a halen Burundi, Cibuti, Etiyopya, Kenya, Uganda askeri birlik, Gana, Kenya, Nijerya, Sierra Leone ve Uganda polis vererek katkı sağlamaya devam etmektedir. Kısaca Somali'ye asker dahil diğer alanlarda da kısıtlı yardımda bulunulmakta, sahil güvenlik botları ile keşif karakol faaliyetleri icra edilmektedir.

f. Diğer Örgütlerin Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

Dünyadaki diğer bölgesel örgütlerin (Kuzey Amerika Birliği, Orta Amerika Birliği, Amerika Birliği, G8, G20, Şanghay, OPEC vb) BM kararlarını destekleme ve uluslararası terörizmi kınama açıklamaları dışında deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin hiçbir faaliyeti tespit edilememiştir. Tüm örgüt üyeleri kendi ülkelerine ilişkin tedbirleri münferit olarak almışlardır.

207 http://amisom-au.org/about-somalia/, Erişim Tarihi:21.2.2018.

208 http://www.mfa.gov.tr/afrika-birligi.tr.mfa, Erişim Tarihi: 21.2.2018.

4. TÜRKİYE'NİN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELESİ

a. Türk Ticaret Gemilerine Yapılan Deniz Haydutluğu Saldırıları

Deniz ticaret filosu bulunan ülkelerin gemilerine olduğu gibi Türk ticaret gemilerine de deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırıları yapılmıştır. IMB kayıtlarına dahil olmuş önemli saldırı olayları aşağıda belirtilmiştir.

29 Ocak 2004 tarihinde bir konteyner gemisi Singapur boğazlarında seyir halindeyken uzun bıçaklı 5 deniz haydutu gemiye çıkarak köprüüstünde vardiya subayını esir almış, kaptan kamarasına kaçıp personele alarm vermiş, haydutlar kaptanın özel eşyalarını alarak kaçmışlardır.[209] 28 Mart 2004'de Malakka Boğazında Düden isimli kuru yük gemisine ateşli silahları olan 12 deniz haydutu 3 süratli tekne ile başarısız bir saldırı girişiminde bulunmuştur.[210]

11 Nisan 2007 tarihinde Belfin isimli ürün tankeri, Aden körfezinde seyir halindeyken deniz haydutlarının 2 süratli tekne ile saldırısına uğramış, geminin ilave tedbirler uygulaması ve yardım çağrısına bir helikopterin gelmesi üzerine haydutlar kaçmışlardır.[211] YASA Neslihan isimli kuru yük gemisi 20 mürettebatı ile Somalili deniz haydutlarınca 29 Ekim 2008'de esir alınmış ve istenen fidye ödendikten sonra 7 Ocak 2009'da serbest bırakılmıştır.[212] Hindistan'ın Bombay limanına gitmekte olan 4500 ton kimyasal madde yüklü Karagöl isimli gemiye Aden körfezinde 12 Kasım 2008'de deniz haydutlarınca el konulmuş, gemi ve 14 mürettebat 60 gün rehin tutulduktan sonra 13 Ocak 2009'da fidye karşılığı serbest bırakılmıştır.[213]

1 Ocak 2009 tarihinde Cristina A isimli konteyner gemisi Aden körfezinde seyir halindeyken 3 süratli teknenin saldırısından sakınma manevraları ile kurtulmuştur.[214] 10 Haziran 2009 tarihinde Gökcan isimli kuru yük gemisi Umman açıklarında seyir halindeyken ateş açan 2 süratli teknenin bir çok saldırısına uğramıştır. Sürat artırılması, sakınma manevraları yapılması, su sıkılması, tahta ve demir parçalar atılması gibi ilave

[209] 2004 IMB Piracy Report.

[210] 2004 IMB Piracy Report.

[211] 2007 IMB Piracy Report.

[212] 2008 IMB Piracy Report.

[213] 2008 IMB Piracy Report.

[214] 2009 IMB Piracy Report.

tedbirler sonucu haydutlar saldırıdan vazgeçip uzaklaşmışlardır.[215] 27 Haziran 2009 tarihinde Düden isimli kuru yük gemisi Nijerya'nın Lagos limanında demirliyen gemiye kanca ve halatlarla çıkmaya çalışan silahlı 11 haydutun ateşli saldırısına maruz kalmış, 1 haydut güverteye çıkabilmiş ama saldırı mürettebat tarafından püskürtülmüştür. Saldırıda yaralanan 3 mürettebat sahilde tedavi edilmiştir.[216]

8 Temmuz 2009 tarihinde Horizon 1 isimli kuru yük gemisi Aden körfezinde skiff tekne ile saldırıda bulunan otomatik silahlı Somalili deniz haydutlarınca kaçırılmış, 23 mürettebat rehin alınmış, 90 gün sonra 5 Ekim 2009'da fidye karşılığı serbest bırakılmıştır.[217] 02 Ağustos 2009 tarihinde Düden isimli kuru yük gemisi Nijerya'da Bonny River, Harcourt Roads limanında demirliyken 2 süratli tekne ile gelen ağır silahlı 14 haydutun saldırısından süratle demir alıp hareket ederek kurtulmuştur.[218]

14 Ağustos 2009 tarihinde Elgiznur Çebi isimli kuru yük gemisi Aden körfezinde seyir halindeyken süratli bir tekne ile ağır silahlı ve RPG kullanan 5 deniz haydutunun ateşli saldırısına maruz kalmıştır. İlave tedbirler alınması, sakınma manevraları yapılması ve yardım çağrısına 40 dakika sonra bir helikopter gelmesi üzerine haydutlar kaçmışlardır. Sahada keşif karakol görevinde bulunan harp gemisi ile randevu tesis edilmiş, güvenli intikali sağlanmış, yaralı bir tayfa tedavi edilmiştir.[219] 29 Eylül 2009 tarihinde YASA şirketinin H.Mulla isimli kuru yük gemisi, Hindistan'ın Sagar limanında demirliyken gemiye çıkan soyguncular depolardaki malzemeyi çalıp kaçmışlardır.[220]

23 Mart 2010'da Karya Denizcilik'e ait Malta bayraklı Frigia isimli gemi 19 Türk mürettebatı ile birlikte Hint okyanusu açıklarında deniz haydutlarınca kaçırılmış, 128 gün rehin tutulmuş, fidye ödenmesi üzerine serbest bırakılmıştır.[221] 25 Mart 2010 tarihinde Özay-5 isimli kimyasal madde tankeri Lagos/Nijerya'da demirliyken bıçaklı 8 haydut

[215] 2009 IMB Piracy Report.

[216] 2009 IMB Piracy Report.

[217] 2009 IMB Piracy Report.

[218] 2009 IMB Piracy Report.

[219] 2009 IMB Piracy Report.

[220] 2009 IMB Piracy Report.

[221] 2010 IMB Piracy Report.

gemiye çıkıp mürettebatın para ve özel eşyalarını alıp kaçmışlar, yaralanan 2 tayfa sahilde tedavi edilmiştir.[222]

07 Nisan 2010 tarihinde Yasin C isimli kuru yük gemisi Somali açıklarında seyir halindeyken skiff botlarla gelen otomatik silahlı ve RPG'li deniz haydutları gemiyi kaçırmaya çalışmıştır. Haydutların açtığı ateş sonucu köprüstünde yangın çıkmış, 25 tayfa kendilerini 24 saatten fazla makine dairesine kilitlemiş, gemiyi kontrol altına alamayan haydutlar vazgeçip gemiden ayrılmışlardır.[223]

27 Kasım 2010 tarihinde 26 Ağustos isimli kuru yük gemisi Somali açıklarında seyir halindeyken silahlı deniz haydutları kaçırma amacıyla gemiye çıkmış, mürettebat kendilerini zırhlı bölmeye kilitlemiş, haydutlar gemiye kumanda edemediklerinden köprüüstündeki cihazlara zarar verip ayrılmışlardır. Bölgedeki harp gemisi personeli gelip mürettebatı kurtarmış, haydutlar yakalanamamıştır.[224]

25 Eylül 2011 tarihinde Cihan isimli genel kargo gemisi Kızıldeniz'de seyir halindeyken silahlı haydutlar gemiye çıkmış, alarm verilmiş, yardım talep çağrısı yapılmış, gemi durdurulmuştur. Mürettebat kendilerini zırhlı bölmeye kilitlemiş, haydutlar ateş açmış, 3,5 saat sonra gemiden ayrılmışlar, ardından gemi normal seyrine devam etmiştir.[225]

04 Mart 2011 tarihinde İnce Pacific isimli kuru yük gemisi Somali açıklarında seyir halindeyken haydutlar süratli 3 skiff botla gemiye gelip çıkmak istemişler, sürat artırılması, sakınma manevraları yapılması, alarm verilmesi, Deniz Kuvvetleri ile temas kurulması ve sahadaki NATO harp gemisinin gelmesi üzerine haydutlar Umman sahillerine doğru kaçmışlardır.[226]

16 Ekim 2011 tarihinde Burak isimli genel kargo gemisi Aden körfezinde seyir halindeyken silahlı haydutlar 2 skiff botla gelip gemiye çıkmaya çalışmış, köprüstü personeli hariç tayfalar kendilerini 30 dakika zırhlı bölmeye kilitlemiş, alarm verilmesi,

222 2010 IMB Piracy Report.

223 2010 IMB Piracy Report.

224 2010 IMB Piracy Report.

225 2011 IMB Piracy Report.

226 2011 IMB Piracy Report.

sakınma manevraları yapılması ve harp gemisinin yaklaşması üzerine haydutlar uzaklaşmışlardır.[227]

04 Ocak 2012 tarihinde Senanur Çebi isimli kuru yük gemisi Aden körfezinde seyir halindeyken haydutlar 1 skiff botla gelip gemiye çıkmaya çalışmış, sürat artırma, sakınma manevraları ve ilave diğer tedbirler üzerine haydutlar uzaklaşmışlardır.[228]

06 Şubat 2013 tarihinde İnce İnebolu isimli kuru yük gemisi Endonezya'da Adang körfezinde demirliyken 3 bıçaklı soyguncu gemi demirinden gemiye çıkmış, meteoroloji kamarası malzemelerini çalmış, vardiya nöbetçisinin alarm verip tüm mürettebatın gelmesi üzerine suya atlayıp kaçmışlardır.[229]

20 Aralık 2013 tarihinde Topaz isimli kimyasal madde tankeri Endonezya'da Belawan limanında demirliyken soyguncular tankere çıkmış, harita-meteoroloji kamarasına girmişler, gemi eşyalarını, malzemelerini çalıp kaçmışlardır.[230]

10 Nisan 2016 tarihinde Ottoman Equity isimli boşaltma tankeri Nijerya açıklarında seyir halindeyken bir skiff botla gelen 7 haydut uzanabilir metal merdivenle gemiye çıkmaya çalışmış, ana güvertenin yüksek oluşu, alarm verilmesi, yangın tulumbası ile su püskürtülmesi, güverte giriş çıkış kaportalarının kilitlenmesi ve bir güvenlik botunun gelmesi üzerine haydutlar kaçmışlardır.[231]

Somali açıklarında ve Aden Körfezinde Türk gemilerine yönelik deniz haydutluğu saldırılarının artması üzerine Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi oluşturmuştur.

Türk bayraklı ticaret gemilerine 2017 yılına kadar gerçekleştirilen deniz haydutluğu saldırıları az sayıda olmakla beraber halen devam etmektedir. Tablo 1, Tablo 6 ve Tablo 7'deki Türkiye verileri aşağıda ayrıca sunulmuştur.

---

227 2011 IMB Piracy Report.

228 2011 IMB Piracy Report.

229 2013 IMB Piracy Report.

230 2013 IMB Piracy Report.

231 2016 IMB Piracy Report.

Tablo-88: Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Dağılımı (1993-2000)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Türkiye		1	1	1			3	7
		%100			**%100**		**%300**	**%133**
Dünya Toplamı	**103**	**90**	**188**	**228**	**247**	**202**	**300**	**469**
%		**%13**	**%108**	**%21**	**%8**	**%18**	**%49**	**%56**

Tablo-89: Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Dağılımı (2001-2008)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Türkiye	3	4	1	2	1	2	2	2
	%133	**%33**	**%75**	**%100**	**%50**	**%100**		
Dünya Toplamı	**335**	**370**	**445**	**329**	**276**	**239**	**263**	**293**
%	**%29**	**%10**	**%20**	**%26**	**%15**	**%13**	**%10**	**%11**

Tablo-90: Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Dağılımı (2009-2016)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Türkiye	8	3	6	1	2			1
	%300	**%62**	**%100**	**%83**	**%100**	**%200**		**%100**
Dünya Toplamı	**410**	**445**	**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**
%	**%40**	**%9**	**%1**	**%32**	**%11**	**%7**	**%0.4**	**%22**

Tablo 88-99'de incelendiğinde görüleceği gibi Türk bayraklı bir gemiye ilk saldırı 1994 yılında yapılmıştır. 1997, 1998, 2014 ve 2015 yıllarında herhangi bir olay olmamış, 1999'da 3 ve 2000 yılında 7 saldırıyla zirve yapmıştır. 2001'den itibaren saldırı sayısında azalma görülmekte, 2008'e kadar 2 saldırıyla aynı düzeyde kalmış ancak 2009'da 8 saldırıyla tekrar zirve yaptığı, 2010'da 3'e indiği, 2011'de 6 saldırı ile tekrar

zirve yaptığı, 2012'den itibaren çok azaldığı ve 2014 ile 2015 yıllarında hiçbir olay yaşanmadığı, ancak 2016 yılında tekrar 1 olayla saldırıların devam ettiği görülmektedir.

Tablo-91: Türk Bayraklı Gemilere Saldırı ve Girişimlerin Toplamı (1993-2016)

	1993-2016	**%**
Türkiye Toplamı	**51**	**0,73**
Dünya Toplamı	**6914**	**100**

1993-2016 yılları arasında 24 yılda Türk bayraklı gemilere yapılmış olan toplam 51 saldırı, dünya toplamı olan olan 6914 saldırının %0,73'ünü oluşturmaktadır.

b. Somali Bölgesindeki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Türkiye'ye Olumsuz Etkileri ve Verdiği Zararlar

Türk gemileri tarafından da kullanılan Aden Körfezi, Somali Karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde seyreden ticari gemilere yönelik deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri Türk ticaret gemilerinin can ve mal emniyetini tehdit etmiş, uluslararası ticareti ve deniz taşımacılığını engellemiş, aksatmış, Somali ve Afrika ülkelerine yapılan insani yardımların deniz yoluyla intikalini güçleştirmiştir.

2010 yılı sonu itibariyle üçü Türkiye bağlantılı 17 gemi ve 79'u Türk denizci olmak üzere 340'ı aşkın denizci rehin alınmıştır. Türkiye bağlantılı 5 gemi de bilahare fidye karşılığı serbest bırakılmıştır. Türk bayraklı gemilere 2017 yılına kadar 24 yılda toplam 51 saldırı yapılmıştır. 5 saldırıda gemi ve mürettebat rehin alınmış, 2 saldırıda mürettebat yaralanmış, 12 saldırıda haydutlar gemiye ve gemi malzemesine zarar vermiş, gemiye ait ve özel eşyaları çalmış, diğer saldırılarda destek gelmesi, mücadele ve alınan tedbirlerle gemi ve mürettebat kurtulabilmiştir. Bölgede seyreden bazı Türk ticaret gemileri de deniz haydutlarının saldırılarından son anda kurtulmuşlardır. Benzer vakalarla karşılaşılması riski çok yüksek bulunmaktadır. Bu deniz alanları Türk ticaret gemileri tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Ticaret gemilerimize ve bunlarda görev

yapan vatandaşlarımıza yönelik tehdit, ülkemizin ticari ve ekonomik menfaatlerini de olumsuz etkileyen bir boyut kazanmıştır.

Türkiye korsanlık, deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadelede uluslararası işbirliğinin geliştirilmesine özel bir önem atfetmiş, bu alandaki çalışmaları desteklemiş, BM, NATO ve UDT bünyesinde yürütülen çalışmalara aktif olarak katılmıştır.

Türkiye, BM ve BMGK üyesi olarak görev ve sorumluluğunun bilincinde, uluslararası barış ve istikrarı tehlikeye düşüren, milli menfaatlerimizi olumsuz etkileyen, korsanlık, deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri ile mücadele yönündeki uluslararası çabalara etkin destek vermeyi uluslararası ve milli sorumlulukların bir gereği olarak görmektedir.[232]

2017 yılına kadar Türk ticaret gemilerine yapılan deniz haydutluğu saldırıları sonucu mal, malzeme zararı, işgücü ve zaman kaybı, hasar onarımları ekipman ve personel gibi ilave güvenlik maliyetleri, artan sigorta bedelleri, ödenen fidyeler, mücadele için yapılan kamu harcamaları göz önüne alındığında Türkiye'ye maliyetinin Türk Lirası olarak milyarlara ulaştığı tahmin edilmektedir.

c. Deniz Haydutluğu ile Mücadeleye İlişkin TBMM Kararları

Dünyada ve özellikle Aden Körfezi - Somali bölgesindeki deniz haydutluğu olaylarının 2008 yılında çok artması, Türk ticaret gemilerine de saldırıların olması, BMGK kararlarının alınması ve 1851 sayılı karar ile üye ülkelere çağrıda bulunulması üzerine Türkiye'de durum değerlendirilmiş, T.B.M.M. deniz kuvvetlerinin deniz haydutluğu ile mücadeleye katılmasına ilişkin kararlar almıştır. T.B.M.M.'nin aldığı bu kararlar ile Türkiye uluslararası toplumun bir üyesi olarak deniz kuvvetleri ile NATO bünyesinde ve münferiden Somali-Aden-Arap Denizinde deniz haydutluğu ile mücadele harekatına fiilen iştirak ederek uluslararası barış ve güvenliğin sağlanmasına doğrudan katkıda bulunmuştur.

[232]TBMM Karar No 934, Karar Tarihi 10.2.2009.

T.B.M.M. Kararları aşağıda olduğu gibidir. Karar gerekçeleri benzer oldukları için yalnızca ilk iki karar metnine burada aynen yer verilmiş, diğerlerinin ise görev uzatma karar tarihleri ve Genel Kurul Birleşim numaraları belirtilmiştir.

(1) Karar Tarihi: 10.02.2009 Karar No. 934

‘‘Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde seyreden ticari gemilere yönelik korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri uluslararası gündemin ön sıralarında yer alan ciddi bir uluslararası güvenlik meselesidir. Can ve mal emniyetini tehdit eden, uluslararası ticareti ve deniz taşımacılığını olumsuz etkileyen, Somali ile Afrika ülkelerine yapılan insani yardımların denizyoluyla intikalini güçleştiren bu yasa dışı eylemler, ülkemizi de yakından ilgilendirmektedir. Bölgede bugüne kadar beşyüze yakın korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası yaşanmıştır. 2008 yılı sonu itibarıyla üçü Türkiye bağlantılı onbeş gemi ve otuzyedisi Türk olmak üzere üçyüzü aşkın denizci rehin alınmıştır. Türkiye bağlantılı üç gemi de bilahare serbest bırakılmıştır. Ayrıca, bölgede seyreden bazı ticaret gemilerimiz korsan/deniz haydutlarının saldırısından son anda kurtulmuş olup, benzer vakalarla karşılaşılması riski çok yüksektir. Esasen, söz konusu eylemlerin gerçekleştiği deniz alanları, Türk ticaret gemileri tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Ticari gemilerimize ve bunlarda görev yapan vatandaşlarımıza yönelik tehdit, ülkemizin ticari ve ekonomik menfaatlerini de olumsuz etkileyen bir boyut kazanmıştır. Somali'de kamu düzeninin sağlanamamış olması, korsan/deniz haydutlarının ve silahlı soygun icra eden kişilerin çok geniş bir deniz alanında faaliyet göstermeleri ve yargılanmaları konusunda karşılaşılan belirsizlikler, uluslararası toplumun korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile etkin bir mücadele yapmasını engelleyici temel faktörler olmuştur. Sorunun vahameti ve karmaşıklığı, uluslararası toplumun kapsayıcı bir yaklaşımla müşterek hareket etmesini ve tekrardan kaçınan uluslararası tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını gerektirmektedir. Zira, hiçbir ülke tek başına bu sorunla baş edebilecek imkân ve yeteneğe sahip değildir.

Bu anlayış tahtında, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 2008 yılında, özellikle konuyu doğrudan ele alan beş karar kabul etmiştir (1816, 1838, 1844, 1846 ve 1851). Avrupa Birliği 8/12/2008 tarihinde bölgede Atalanta adı altında bir deniz operasyonu başlatmıştır. Bu operasyona İngiltere, Fransa, Yunanistan, Hollanda, Almanya,

İtalya, Belçika, İsveç ve İspanya iştirak etmektedir. Bölgede ayrıca, ABD, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Japonya, Güney Kore ve Avustralya'ya ait askeri gemiler de bulunmakta ve münferiden operasyonlar icra etmektedir. Türkiye'nin TCG Gökova Fırkateyni ile aktif şekilde iştirak ettiği, sınırlı görevler üstlenen bölgedeki NATO operasyonu (SNMG-2) ise 12/12/2008 tarihinde sona ermiştir.

Bununla birlikte, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 16/12/2008 tarihinde aldığı 1851 sayılı Kararla, uluslararası meşruiyeti daha da kuvvetlendirilen korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile daha etkili uluslararası mücadele yapılabilmesi kapsamında, ABD öncülüğünde, 8/1/2009 tarihinde CTF-151 olarak adlandırılan bir Müşterek Görev Gücü'nün kurulması kararlaştırılmıştır.

Hükümetimiz korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadelede uluslararası işbirliğinin geliştirilmesine özel bir önem atfetmiş, bu alandaki çabaları desteklemiş, Birleşmiş Milletler, NATO, Avrupa Birliği ve Uluslararası Denizcilik Teşkilatı bünyesinde yürütülen çalışmalara aktif olarak katılmıştır. Bu yaklaşım doğrultusunda, ülkemiz, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 16/12/2008 tarihinde aldığı 1851 sayılı Karar çerçevesinde, ABD'nin öncülüğünde kurulan "Temas Grubu"na kurucu üye olarak katılmıştır. Korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadele kapsamında istihbarat paylaşımı ve bölgedeki askeri/sivil faaliyetlerin koordinasyonu konularında çalışma yürütecek Temas Grubu'nun ilk toplantısı 13-14 Ocak 2009 tarihlerinde New York'ta yapılmıştır. Grupta yirmidört ülke yer almakta, NATO, Avrupa Birliği, Afrika Birliği, Birleşmiş Milletler Sekreteryası ve Uluslararası Denizcilik Teşkilatı da Grup çalışmalarına gözlemci olarak iştirak etmektedir. Korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadele çabalarının uluslararası hukuk bakımından çerçevesini, bu konuda teamül niteliğini almış uluslararası hukuk kuralları ile 1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) başta olmak üzere ilgili uluslararası sözleşmeler ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin ilgili kararları oluşturmaktadır.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 1851 sayılı Kararının 2 nci maddesinde, imkânları bulunan ülkelere ve uluslararası kuruluşlara, Güvenlik Konseyi kararlarına ve uluslararası hukuka uygun olarak, bölgede askeri gemi ve uçaklar

konuşlandırmak ve korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinde kullanılan tekne, gemi, silah ve diğer ilgili malzemelere el konulması ve etkisiz hale getirilmesi suretiyle korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadeleye aktif olarak katılmak çağrısında bulunulmaktadır.

Kararın 3 üncü maddesinde ise, korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadele eden tüm devletler, operasyonlar neticesinde yakalanan korsan/deniz haydutları ve silahlı soygun icra eden kişilerin soruşturma ve kovuşturmalarını kolaylaştırmak üzere, korsan/deniz haydutları ve silahlı soygun icra eden kişileri gözaltına almaya istekli ülkeler ile özellikle bölge ülkelerinden adli görevlilerin savaş gemilerine alınmasına da imkân verecek şekilde, özel anlaşmalar veya düzenlemeler imzalamaya davet edilmektedir. Bu çerçevede yapılacak işlemler için, Somali Geçici Federal Hükümetinin önceden izninin alınması şartı da getirilmektedir. Bu izin Somali vatandaşlarının üçüncü ülkede yargılanmalarına olanak sağlamaya matuftur.''

(2) Karar Tarihi: 02.02.2010 Karar No. 956

''Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve Mücavir bölgelerde vuku bulan korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri hakkında 2008 yılında kabul edilen Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararları ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 10/2/2009 tarihli ve 934 sayılı Kararıyla bir yıl için verdiği izin çerçevesinde, Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının söz konusu bölgelerde konuşlandırılması suretiyle, bölgede seyreden Türk Bayraklı ve Türkiye bağlantılı ticarî gemilerin emniyetinin etkin şekilde muhafazası ve uluslararası toplumca yürütülen korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle müşterek mücadele harekatına aktif katılımda bulunulması sağlanarak, bu alanda Birleşmiş Milletler sistemi içinde ve bölgesel ölçekte oynadığımız rolün ve görünürlüğümüzün pekiştirilmesi temin edilmiştir. Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının bölgede görev icra etmesine izin veren 934 sayılı TBMM Kararının süresi 10/2/2010 tarihinde sona erecektir. Diğer taraftan, anılan bölgelerde ve Hint Okyanusu'nda meydana gelmeye devam eden korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile uluslararası toplumca mücadele edilebilmesine cevaz veren Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 1846 sayılı Kararı, 30/11/2009 tarihli ve 1897 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararıyla bir yıllık süre için yenilenmiştir. Belirtilen nedenlerle, Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının Aden

Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde görevlendirilmesi için 10/2/2009 tarihli ve 934 sayılı TBMM Kararıyla Hükümete verilen bir yıllık izin süresinin anılan Kararda belirlenen ilke ve esaslar dâhilinde Anayasanın 92 nci maddesi uyarınca 10/2/2010 tarihinden itibaren bir yıl uzatılmasına Genel Kurulun 2/2/2010 tarihli 55 inci Birleşiminde karar verilmiştir.

(3) Karar Tarihi: 07.02.2011 Karar No. 984

(Kararın gerekçe metni)….10/2/2011 tarihinden itibaren bir yıl daha uzatılmasına Genel Kurulun 7/2/2011 tarihli ve 60 ıncı Birleşiminde karar verilmiştir.

(4) Karar Tarihi: 25.01.2012 Karar No. 1008

(Kararın gerekçe metni)….10/2/2012 tarihinden itibaren bir yıl daha uzatılmasına Genel Kurulun 25/1/2012 tarihli 56'ncı Birleşiminde karar verilmiştir.

(5) Karar Tarihi: 05.02.2013 Karar No. 1031

(Kararın gerekçe metni)….10.02.2013 tarihinden itibaren bir yıl daha uzatılmasına, Genel Kurulun 05.02.2013 tarihli 61'inci Birleşiminde karar verilmiştir.

(6) Karar Tarihi: 16.01.2014 Karar No. 1054

(Kararın gerekçe metni)….10.02.2014 tarihinden itibaren bir yıl daha uzatılmasına, Genel Kurulun 16.01.2014 tarihli 48'inci Birleşiminde karar verilmiştir.

(7) Karar Tarihi: 03.02.2015 Karar No. 1082

(Kararın gerekçe metni)….10.02.2015 tarihinden itibaren bir yıl daha uzatılmasına, Anayasanın 92'nci maddesi uyarınca Genel Kurulun 03.02.2015 tarihli 50'inci Birleşiminde karar verilmiştir.

(8) Karar Tarihi: 09.02.2016 Karar No. 1107

(Kararın gerekçe metni)….10.02.2016 tarihinden itibaren bir yıl daha uzatılmasına, Anayasanın 92'nci maddesi uyarınca, Genel Kurulun 09.02.2016 tarihli 36'ıncı Birleşiminde karar verilmiştir.

d. Türk Dz.K.K.lığının Deniz Haydutluğu ile Mücadelesi

BMGK'nin çağrısı üzerine Türkiye de Somali bölgesindeki deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetlerine katılmak üzere Türk Dz.K.K.lığını görevlendirmiş ve ''Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri'' dokümanında belirtilen aşağıdaki görev ve faaliyetler icra edilmiştir.[233]

Yılda yaklaşık 60 bin geminin geçiş yaptığı ve Türk ticaret gemilerinin de yoğun bir şekilde seyir yaptığı Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu saldırılarında artış olması ve tehdidin artması üzerine deniz haydutluğunun engellenmesi ve mücadele esaslarına yönelik olarak 2008 yılında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından alınan kararlar çerçevesinde, NATO tarafından TCG GÖKOVA' nın da içinde yer aldığı SNMG1 - 2 ' nin (SNMG, Standing NATO Maritime Group-NATO Daimi Deniz Görev Grubu) katılımıyla Ekim-Aralık 2008 tarihlerinde "Operation Allied Provider" adı altında deniz haydutluğu ile mücadele görevi icra edilmiştir. Daha sonra NATO Daimi Deniz Görev Gruplarının (SNMG-1 ve SNMG-2) dönüşümlü olarak katılımıyla Okyanus Kalkanı Harekâtı (OOS, Operation Ocean Shield) icra etmek üzere CTF 508 (CTF-508, Combined Task Force-Birleşik Görev Kuvveti) teşkil edilmiştir.

TBMM'nin 10 Şubat 2009 tarihli ve 934 sayılı karar tezkeresi ile Türk Deniz Kuvvetleri unsurları; 25 Şubat 2009 tarihinden itibaren Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde, görev yapmaya başlamıştır. Türk Deniz Kuvvetleri bir fırkateyn ile, SNMG-2'nin bölgede bulunduğu periyotlarda Okyanus Kalkanı Harekâtı'na (CTF-508), SNMG-2'nin bölgede bulunmadığı periyotlarda ise CTF 151'e iştirak etmektedir. Ayrıca, CTF-151'in komutası, 03 Mayıs-13 Ağustos 2009, 01 Eylül-01 Aralık 2010, 19 Eylül-13 Aralık 2012, 27 Ağustos-21Aralık 2015, 30 Haziran-27 Ekim 2017 tarihleri arasında Türk Deniz Kuvvetleri tarafından deruhte edilmiştir.

BM kararları öncesinde Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının bölgeye yönelik faaliyetleri; IDEF Fuarına katılım, "Ertuğrul Fırkateyninin Japonya Seyrinin Yıldönümü Törenleri"ne iştirak gibi intikal seyirleri ile kısıtlı iken 2009 yılından itibaren Deniz

[233] ''Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri'' dokümanı. https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/395/DezHM2016.pdf.

Haydutluğu ile Mücadele harekatına destek, yardım gemilerine koruma/refakat ve 2010 yılından itibaren aktive edilen Türk Deniz Görev Gruplarının (TDGG) bölgedeki faaliyetleri, tatbikat/eğitimlere iştirak vb. faaliyetler şeklinde Kızıldeniz, Arap Denizi ve Hint Okyanusu'nda sürekli varlık göstermeye dönüşmüştür. Bu çerçevede; Türk gemilerinin bölgeye yönelik ilk en uzun periyotlu faaliyeti, SNMG-2'nin bir ay süresince Kızıldeniz ve Bab-el Mandeb'te görev yaptığı 2007 yılında gerçekleşmiştir. SNMG-2 Komutasının Türkiye tarafından üstlenildiği ve sancak gemisi ile katkı sağlanıldığı söz konusu SNMG-2 görevi süresince bölgeye ilişkin önemli farkındalık artışı sağlanmış, bölgede uzun süre görev yapmaya yönelik ihtiyaçlar yerinde tespit edilebilmiştir. 2009 yılında alınan 934 sayılı TBMM kararından itibaren Türk Deniz Kuvvetleri unsurları 2016 yılına kadar 2381 gün deniz haydutluğu ile mücadele görevi icra etmiştir.

Deniz Haydutluğu ile Mücadele Görevine katılan gemiler aşağıda Tablo 92'de sunulmuştur.

Tablo-92: Türk Dz.K.K. Unsurlarının Deniz Haydutluğu ile Mücadele Görev Süreleri

Gemi İsmi	Görev Süresi	Gün	Görev Kuvveti
TCG Gökova	14 Ekim - 8 Aralık 2008	55	SNMG-2
TCG Giresun	19 Şubat - 17 Haziran 2009	112	CTF 151
TCG Gaziantep	17 Haziran - 15 Ekim 2009	111	CTF 151
TCG Gediz	25 Haziran - 15 Kasım 2009	153	CTF 508
TCG Gökova	16 Ekim 2009 - 05 Şubat 2010	115	CTF 151
TCG Gemlik	05 Şubat 2010 - 19 Mart 2010	39	CTF 151
TCG Gelibolu	27 Şubat - 13 Ağustos 2010	167	CTF 508
TCG Gökçeada	05 Ağustos - 22 Ekim 2010	78	CTF 151
TCG Gaziantep	22 Ekim - 01 Aralık 2010	40	CTF 151
TCG Gaziantep	01 Aralık 2010 -25 Ocak 2011	55	CTF 508
TCG Giresun	26 Ocak-15 Haziran 2011	140	CTF 508
TCG Gelibolu	06 Haziran - 25 Temmuz 2011	50	TDGG

TCG Gemlik	06 Haziran - 25 Temmuz 2011	50	TDGG
TCG Barbaros	06 Haziran - 25 Temmuz 2011	50	TDGG
TCG Yb.K.Güngör	06 Haziran - 25 Temmuz 2011	50	TDGG
TCG Gediz	18 Ağustos -07 Aralık 2011	111	CTF 151
TCG Giresun	07 Aralık 2011-08 Haziran 2012	184	CTF 508
TCG Gemlik	08 Haziran-13 Aralık 2012	188	CTF 151
TCG Gökova	10 Aralık 2012-07 Haziran 2013	179	CTF 508
TCG Gökçeada	19 Mart-18 Nisan 2013	31	Refakat
TCG Göksu	06 Haziran-13 Aralık 2013	190	CTF 151
TCG Gelibolu	07 Aralık 2013-14 Mart 2014	97	CTF 508
TCG Gökçeada	14 Mart -13 Haziran 2014	91	CTF 508
TCG Gediz	23 Mayıs - 11 Haziran 2014	19	TDGG
TCG Oruçreis	23 Mayıs - 11 Haziran 2014	19	TDGG
TCG Heybeliada	23 Mayıs - 11 Haziran 2014	19	TDGG
TCG Yb.K.Güngör	23 Mayıs - 11 Haziran 2014	19	TDGG
TCG Büyükada	28 Mart -07 Nisan 2015	10	CTF 508
TCG Gediz	06 Nisan -20 Nisan 2015	14	CTF 508
TCG Gediz	11 Temmuz -24 Temmuz 2015	13	CTF 508
TCG Gemlik	27 Ağustos - 21 Aralık 2015	116	CTF 151
TCG Büyükada	06 Şubat -16 Şubat 2015	10	
TCG Büyükada	28 Mart - 07 Nisan 2015	11	
TCG Gediz	06 Nisan - 20 Nisan 2015	14	Ertuğrul Fırkateyni Anma Töreni Seyri
TCG Gediz	11 Temmuz - 24 Temmuz 2015	13	Ertuğrul Fırkateyni Anma Töreni Seyri
Toplam 35 Gemi	14 Ekim 2008- 24 Temmuz 2015	**2381**	

Boarding (Gemiye Çıkma) icra eden gemiler aşağıda Tablo 93'de olduğu gibidir. En fazla 2010 yılında olmak üzere 2009'dan 2016'ya kadar 7 yıl içinde toplam 37 defa şüpheli/suçlu gemiye operasyon yapılmıştır. Yakalanan haydutlar sahil makamlarına teslim edilmiştir.

Tablo-93: Türk Dz.K.K. Unsurlarının Boarding (Gemiye Çıkma) Görevleri

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
TCG Gaziantep	1	1	1	-	-	-	-	3
TCG Gediz	5	-	-	-	-	-	-	5
TCG Gelibolu	-	7	-	-	-	3	-	10
TCG Gemlik	-	2	-	2	-	-	-	4
TCG Giresun	2	-	4	5	-	-	-	11
TCG Gökçeada	-	1	-	-	-	-	-	1
TCG Gökova	-	1	-	1	1	-	-	3
Toplam 7 Gemi	8	12	5	8	1	3		**37**

5. YAKALANAN DENİZ HAYDUTLARININ YARGILANMASI

Deniz haydutluğu suçu evrensel yargı yetkisine tabi olmakla birlikte uygulamada aksaklıklar görülmektedir. Tüm devletlerin deniz haydutlarını yargılama yetkisi olmasına rağmen gerçek durumda yetkinin kullanılması konusunda problemler yaşanmakta, suçluların yargılanması, cezalandırılması gecikmektedir.

Somali'de yakalanan deniz haydutlarını yalnızca Kenya, Yemen, Fransa, Hollanda ve ABD (bir bölge ülkesinde)[234] yargılamıştır. Almanya, Danimarka, Hollanda,Kanada, Portekiz gibi birçok devletin ceza yasaları bu suç o devletin vatandaşları ya da o devletin bayrağı altındaki gemiler aleyhine işlenmedikçe yargı yetkisi vermemektedir.[235]

234 ABD'nin 2006 yılında yakaladığı ve Kenya'ya yargılanmak üzere teslim ettiği Somali vatandaşı şüpheli deniz haydutları yedi yıl hapis cezası ile cezalandırılmışlardır.

235 2008 yılında Danimarka savaş gemisi Absalon yakaladığı on deniz haydudunu kendi iç hukuk kuralları izin vermediği ve yalnızca Danimarka vatandaşları ve gemilerine yapılan saldırılar üzerinde yargı yetkisine sahip olunduğu için serbest bırakmıştır. Kanada harp gemisi HMCS Winnipeg 18 Nisan 2009 tarihinde yakaladığı yedi deniz haydudunu Kanada iç hukuk kuralları yetki vermediği için serbest bırakmıştır. Hollanda fırkateyni Zeven Provincien aynı tarihte bir deniz haydutluğu gemisinde rehin tutulan 16 Yemenli balıkçıyı kurtarmış, fakat deniz haydutlarını kendi yasaları gereğince salıvermiştir. Haziran 2009'da Portekiz harp gemisi NRP Corte Real de yakaladığı şüpheli deniz haydutlarını silah ve araçlarını aldıktan sonra aynı nedenle serbest bırakmıştır.

Fransa'nın ceza yasaları harp gemilerine şüpheli deniz haydutlarını yakalama, tutma yetkisi verirken tutuklama ve gözaltına alma için mahkeme kararı gerekmektedir. Ayrıca mesafelerin uzaklığı, insan hakları uygulamaları, mali ve yargı sürecindeki bürokratik nedenlerle devletler kendi ülkelerinde yargılamaktan kaçınmaktadır. ABD, İngiltere, Danimarka ve AB, şüphelilerin transferi ve yargılanması için Kenya ile ikili anlaşmalar imzalamışlardır. Kenya mahkemelerindeki ceza yargılamalarının başarıya ulaşması için Müşterek Görev Kuvveti bünyesinde harekata katılan gemilerde hukukçu bulundurmak üzere alınan ABD Sahil Güvenlik personeli yasa uygulayıcıları, şüphelilerin gözaltına alınmasında kanıtların yeterliliğini inceleyip dava dosyalarını hazırlamış ve bu dosyalar 1 Ocaktan 31 Mart 2009 sonuna kadar 117 şüpheli deniz haydudu ile birlikte Kenya makamlarına teslim edilmiştir.[236]

Fransa şüphelileri Putland'a, Çin geçici federal hükümete teslim etmiştir. AB Seyşeller Cumhuriyeti ile de bu konuda bir anlaşma imzalamış, 2010 sonu itibarıyla yakalanıp teslim edilen 92 şüpheli deniz haydutundan 43'ü hüküm giymiştir. Operasyonların başlangıcında yapılacak işlemler konusunda belirsizlikler olması nedeniyle Almanya, Kanada, Hollanda ve Portekiz deniz kuvvetleri unsurları yakaladıkları şüpheli deniz haydutlarını salıvermişlerdir. Hindistan'ın Tabar isimli harp gemisi, deniz haydutlarının rehin aldığı kişilerin bulunduğu gemiyi batırmış, rehinelerin bir kısmı hayatlarını kaybetmiştir. Deniz haydutlarınca kaçırılan gemilerin deniz haydutu sayılmasının sakıncaları bu olayda açık bir şekilde ortaya çıkmıştır. Harp gemilerinin benzer durumlarda daha hassas ve çok dikkatli olmaları gerekmektedir. Deniz Haydutlarının yargılanabilmesi için yerel, bölgesel ya da uluslararası bir uzmanlık mahkemesi kurulmasına ilişkin çalışmalar da yapılmaktadır. BMGK 27 Nisan 2010 tarihinde 1918 sayılı kararı ile BM Genel Sekreterinden Somali açıklarındaki eylemlerin sorumlularının yargılanabilmesi için konuyu seçenekleriyle inceleyen bir rapor istemiştir. Haziran 2010'da BM, AB, Kanada ve Avustralya'nın mali destekleriyle Aden Körfezi'nde yakalanan şüpheli deniz haydutlarını yargılamak üzere Kenya özel bir mahkeme kurmuştur. Somali sahillerinde gerçekleşen deniz haydutluğu şüphelilerini tutuklamak ve yargılamak isteyen ülkelerin kabiliyetlerini güçlendirmek için pratik seçeneklerin incelenmesi amacıyla oluşturulan Temas Grubu, şüphelilerin Tanzanya ve Seyşel

236 Kerem Batır, ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.233.

adalarında da yargılanabilmesi için bir mahkeme kurulmasına yönelik çalışmalarını sürdürmektedir.[237]

6. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELENİN MALİ BOYUTU

Bugüne kadar deniz Haydutluğu ve silahlı soygun olaylarından dolayı meydana gelen kayıp ve zararlar ile deniz haydutluğu ile mücadele için yapılan harcamaların maliyetini ayrıntılı olarak belirleyen bir kurum veya çalışma bulunmamaktadır. Denizcilik sektöründeki firmalar yalnızca gemi ve yük zararları, gecikmeler, artan sigorta bedeli, güvenlik için ilave personel ve teçhizat gibi harcama kalemlerini maliyet hesaplarına dahil etmekte, NATO ve AB gibi örgütler ile devletler de deniz kuvvetleri harcamalarını görevler bazında belirlemekte ancak kamu ve özel sektörün tüm maliyetini küresel ölçekte ortaya çıkarmak çok zor görülmektedir. Bununla birlikte yaklaşımlar yapılarak maliyet tahminleri yapılmaktadır.

Küresel ölçekte denizcilik pazarındaki kayıpların 2002 yılında 16 milyar ABD doları, 2006 yılında Büyük Okyanus ve Hint Okyanusu'ndaki eylemlere ilişkin toplam kaybın 13 ila 15 milyar ABD doları arasında olduğu tahminen hesaplanmıştır. 2010 yılında yalnızca Somali, Aden, Nijerya, Gine Körfezi ve Malakka boğazları için yapılan Oceans Beyond Piracy isimli proje kapsamındaki hesaplamalarda deniz haydutluğunun küresel ekonomiye maliyetinin yıllık 7 ila 12 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmiştir. Bu proje çalışmasında fidye, sigorta, gemilerin rota değişikliği, caydırıcı güvenlik donanmları, deniz kuvvetlerinin operasyonları, şüpheli deniz haydutlarının yargılanması ve deniz haydutluğu ile mücadele için kurulan örgütlerin maliyetleri de incelenmiştir. Somali'de 2009 ve 2010 yıllarında gerçekleşen toplam 96 gemi ve mürettebat kaçırma olayında deniz haydutlarına tahmini olarak toplam 415 milyon ABD doları fidye ödenmiştir. Sigorta şirketlerinin savaş riski primini 300 kat, kaçırma ve fidye sigorta primlerini 10 kat artırması, yük için konteynır başına 25 ila 100 ABD Doları arasında artış yapması, tekne sigortasını iki katına çıkarması nedeniyle 2009 ve 2010 yıllarında Aden Körfezi ve Somali açıklarından geçen gemiler için ilave prim ödemesi yapılması nedeniyle denizcilik sektörüne maliyetinin 459 milyon ABD doları ila 3.213 milyar ABD doları

237 Kerem Batır, ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.235-238.

arasında olduğu tahmin edilmektedir. Denizcilik şirketleri gemilerini alternatif olarak Ümit burnu rotasına kaydırmışlardır. Bir petrol tankerinin Suudi Arabistan'dan ABD'ye Ümit Burnu rotasıyla intikali 2700 deniz mili daha fazla yol yapmasına neden olmaktadır. Ulaşım süresinin artması sefer sayılarını azaltmakta ve yıllık taşıma kapasitesinin %17 azalmasına yol açmaktadır. Bu rota değişikliğinin denizcilik sektörüne maliyetinin yıllık 2.3 milyar ila 3 milyar ABD doları arasında olduğu tahmin edilmektedir. Güvenlik harcamalarının sektöre maliyetinin ise 360 milyon ABD doları ila 2.5 milyar ABD doları arasında olduğu hesaplanmaktadır. 27 ülkenin deniz kuvvetleri operasyonları için harcamaları ve yönetim giderlerinin toplamı yaklaşık 2 milyar ABD doları olduğu belirtilmektedir. Deniz haydutluğu şüphelilerinin yargılama harcamalarının 2010 yılı itibarıyla yıllık 31 milyon ABD doları bulduğu tahmin edilmektedir. BM Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu hakkındaki Temas Grubu, ReCAAP gibi örgütlerin yıllık harcamalarının da 24.5 milyon ABD doları civarında olduğu hesaplanmaktadır.[238]

IMO'nun 6 Mart 2012 tarihli analizinde deniz haydutluğunun özel sektöre maliyetinin 5.5 milyar ABD doları, devletlerin kamu harcamalarının ise 1.3 milyar ABD doları olmak üzere toplam 6.8 milyar ABD dolar olduğu tahmin edilmektedir.[239]

OPEC örgütü, Eylül 2013 bülteninde bir dolu tankerin milyon dolar değerinde olduğunu ve 2009 yılı itibarıyla deniz haydutluğu olaylarının petrol tankerleri için maliyetinin 12 milyar ABD doları olduğunu belirtmektedir.

One Earth Future Foundation, OBP (Oceans Beyond Piracy)'nin 2016 deniz haydutluğu özet raporu (Maritime Piracy Executive Summary) Somali bölgesindeki deniz haydutluğu olaylarının küresel ekonomiye maliyetini 2010 yılı için 7 milyar, 2011 6.6 milyar, 2012 5.7 milyar, 2013 3 milyar, 2014 2,3 milyar, 2015 1.3 milyar ve 2016 yılı için 1.7 milyar ABD doları tahmin etmektedir.[240]

238 Kerem Batır, ''Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk'', s.153-159.

239 IMO, International Shipping Facts and Figures Information on Trade, Safety, Security Environment, 6 March 2012.

240 http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary.

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ, TESPİT VE ÖNERİLER

1. SONUÇ

a. Kavramlar Açısından

Avrupalı tarihçilerin büyük bir çoğunluğu tarafından Akdeniz'de 16-17'inci yüzyılda yaşanan deniz haydutluğu olayları tek taraflı olarak yansıtılmaktadır. Aynı dönemde Cezayirli denizcilerin korsanlık faaliyetleri deniz haydutluğu, Avrupalı haydutların yaptıkları korsanlık olarak belirtilmektedir.

Uluslararası hukuk açısından açık denizlerde devletler münhasır yetkilerini kullanamaz ve kendi iç hukuk düzenine bağlayamazlar. 1958 Cenevre Açıkdeniz Sözleşmesi'nin ikinci maddesinde açıkdenizin bütün uluslara açık olduğu ve hiçbir devletin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine bağladığını geçerli olarak öne süremeyeceği, serbestlik ilkesinin ''inter alia'', seyrüsefer, balık avlama, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme, açıkdeniz üzerinde uçuş olmak üzere dört serbestliği kapsadığı belirtilmektedir. 1982 BMDHS yapay ada ve tesis inşaası ile bilimsel araştırmalar yapılmasını da ekleyerek açık denizde serbestlikler altıya çıkarılmıştır.

Bir devletin izin vermesi ile onun otoritesi ve yönetimi altında özel kişilerce donatılmış gemi veya gemileri kullanarak soygun ve şiddet içeren savaş faaliyetleriyle düşman gemilerine ve topraklarına saldırmayı korsanlık; bu tür faaliyetleri yapanları korsan; bu faaliyetlerde kullanılan gemileri de korsan gemisi olarak isimlendirmek mümkündür.

Denizde silahlı soygun, bir devletin yargılama yetkisine giren alanda gemilere, gemideki şahıslara veya mallara yönelik şiddet, alıkoyma veya yağma faaliyetlerinin işlenmesi anlamına gelmektedir.

Terörü bir fiil sebebiyle ortaya çıkan korku hali olarak tanımlarsak; Terörizm de hedefe yönelik bir dizi terör hareketidir. Terörizm'i silahlı propaganda faaliyeti olarak da tanımlayabiliriz. Terörizmden söz edebilmek için belli bir siyasi hedefe yönelmiş birbirleriyle bağlantılı bir dizi terör olayına ihtiyaç vardır. Terörizm "siyasal amaçlar için örgütlü, sistemli ve sürekli terör kullanmayı yöntem olarak benimseyen bir strateji anlayışıdır". Terörizm bir kişiyi öldürüp milyonları korkutarak, onların siyasal tercihlerini etkilemektir. Buna dayanarak terörizmin sembolik bir fiil olduğunu söylemek gerekir.

Deniz haydutluğu ile terörist faaliyetlerin her ikisinde de kasıt unsuru vardır. Fakat bu iki kavramı birbirinden ayıran en önemli unsur, amaçları arasındaki farktır. Terörist faaliyetler, siyasi ve ideolojik nedenlerle propaganda ve silahlı eylemleri araç olarak kullanarak devletin otoritesini sarsmak, toplumda şiddet ve korku yaratmak amacıyla yapılırken, deniz haydutluğunda asıl amaç, gemiye, mala veya kişiye zarar vermek değil, yasa dışı maddi kazanç elde etmektir. Yani şahsi çıkarlar ön plandadır. Hatta terörist faaliyetlerin tam aksine olarak, şiddet kullanılmadan icra edilen haydutluk faaliyetleri de mevcuttur. Bununla birlikte özellikle bazı Batı ülkelerinde deniz haydutluğunu terörist faaliyet olarak kabul etme eğilimleri de bulunmaktadır. Afrika'da özellikle Somali, Kenya ve Nijerya'da bazı terör örgütü üyelerinin de kendilerine ve örgüte gelir elde etmek için deniz haydutluğu faaliyetlerine katıldığı belirlenmiştir.

Deniz haydutluğu, genel olarak, devletle hiçbir bağlantısı olmaksızın, devlet-dışı aktörlerin veya, özel şahısların kendilerine veya örgütlerine ait gemi ve vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ve insanlara karşı, menfaat sağlamak için yaptıkları, şiddet içeren saldırma dahil, hukuk dışı tüm fiillerdir. BMDHS'ne göre deniz haydutluğu suçu sayılan fiiller; özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen ve açık denizde veya herhangi bir devletin yetkisinde olmayan alanlarda diğer bir gemi veya uçağa ya da bunlardaki şahıslara veya mallara yöneltilmiş, her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili; bir gemi veya uçağı, deniz haydudu gemi veya uçak yapan olayları bilerek böyle bir geminin veya uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili; ayrıca bu fiillerin işlenmesini teşvik eden veya böyle bir fiili bilerek kolaylaştırmak üzere gerçekleştirilen herhangi bir fiil hukuken deniz haydutluğu sayılmaktadır.

Sözlü ve yazılı hukuk kurallarının bir araya getirilip eksiklerinin giderilmesi ve günün koşullarına uygun bir şekilde yeniden düzenlenmesine Kodlaştırma (Kodifikasyon) denilmekte ve uluslararası hukukta deniz haydutluğu kurallarının ana kaynağını oluşturmaktadır.

b. Uluslararası Toplum ve Uluslararası Güvenliğe Etkileri

Günümüzde dünyada yaşanan olaylara bakıldığında evrensel bir barış, huzur ve güvenlik ortamının oluşturulamadığı açıkça görülmektedir. İnsanlık tarihi boyunca kuvvet kullanımı, günümüze kadar harcanan tüm çabalara rağmen tam kontrol altına alınamamış ve uluslararası toplumun oluşturduğu organizasyonların mekanizmaları savaşları engellemeye, kalıcı barışı tesis edip korumaya ve uluslararası hukuk kuralları ile güvence altına almaya yeterli olmamıştır.

20 nci yüzyılın sonlarında küreselleşmeye paralel olarak ulusal ve uluslararası güvenliğe yönelik tehditler de çok değişmiştir. 21 nci yüzyıla girerken yeni tehdit ve risk alanları ortaya çıkmış, suç türleri de çoğalmış hatta küresel bir boyut kazanmıştır. Başta uyuşturucu ve silah olmak üzere her türlü kaçakçılık, insan ticareti, yasa dışı göç hareketleri, bilişim ve terörizm suçları yanında deniz haydutluğu da farklı coğrafya ve farklı zamanlarda yaygınlık ve artış göstermiş ve halen uluslararası toplumu tehdit etmeye devam etmektedir.

Yaklaşık % 71'ini okyanus ve denizlerin oluşturduğu yerküremizde dünya ticaretinin de yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Deniz yolu ile ticaretin büyük bir kısmını petrol, doğal gaz, kimyasal gibi stratejik değerli ve tehlikeli maddelerin oluşturması, bu ortamı önemli ve çekici hale getirmekte ve doğal olarak suçların da artmasına yol açmış bulunmaktadır. Tüm ulusların yaşamlarını sürdürebilmeleri için deniz yoluyla yapılan ticarete hayati ihtiyaçları vardır. Ulusların bekalarını koruyabilmeleri, Dünya ticaretinin sürekliliği için denizlerin ve deniz ticaret yollarının güvenliğinin sağlanması bu açıdan çok büyük önem taşımaktadır. Büyük limanlara istinaden yapılan deniz taşımacılığında intikal rotalarını oldukça kısaltan boğaz ve kanallar deniz ulaştırma yollarının en kritik ve stratejik kısımlarını oluşturmaktadır. Bu kesimlerin ve yaklaşma sularının, deniz trafiğinin yavaşladığı, kıyı devletlerin siyasi otoritesi ve denetiminin zayıf

olduğu yerler olması nedeniyle özellikle deniz haydutluğunun yoğunlaştığı ve güvenlik önlemlerinin kesinlikle artırılması gereken yerler olmaktadır. Şiddet ve güç içeren deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle bu bölgelerde denize kıyısı olan istikrarsız, zayıf ve yoksul devletlerin kıyılarına istinaden hareketlerini düzenlemekte ve deniz güvenliğini tehdit etmeye devam etmektedir.

Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta ve Güney Amerika'da görülen deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle Somali bölgesinde çok yoğunlaşmış ve uluslararası toplumu tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Dünya deniz ticaretinin, özellikle petrol ve türevlerine ilişkin ulaşımın bir odak noktasını oluşturan Süveyş – Aden Körfezi – Somali Rotası (Kızıldeniz geçişi) en kısa deniz yolu olması nedeniyle her açıdan önemini artan bir şekilde korumaya devam etmektedir. Bu deniz yolunun önemi ve buna bağlı olarak deniz trafiği yoğunlaşırken Aden Körfezi - Somali geçiş bölgesinde deniz haydutluğu faaliyetlerinde de büyük bir artış meydana gelmiş ve 2009-2010 yıllarında zirve yapmıştır.

Konumu ve enerji kaynakları nedeniyle çok büyük stratejik öneme sahip bu bölge küresel güçlerin özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Avrupa Birliği (AB), Rusya ve Çin'in ilgi odağı olmuş, deniz güvenliğini sağlamak ve deniz haydutluğu ile mücadele etmek üzere deniz güçleri ile varlık göstermeye başlamışlardır. Bu kararlı mücadele ve alınan önlemler sonucu deniz haydutluğu faaliyetleri bu bölgede kontrol edilebilir hale getirilmiş, ancak tehdit artarak Güney Doğu Asya bölgesine kaymıştır.

Uluslararası barış ve güvenliğin sağlanabilmesine yönelik olarak uluslararası toplum meşru zeminde deniz haydutluğu ile mücadele edebilmek için uluslararası hukuk çatısı altında kuvvet kullanmaya, güvenlik organizasyonları ve akademik çalışmalarla hukuki açıklarını kapatmaya çalışmakta ve bu alanda kararlı tutumunu korumaktadır.

En ekonomik yol olması nedeniyle dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğunun deniz yoluyla yapılmaya ve her geçen gün artan talebin de deniz ticaret hacmini de doğru orantılı olarak artırmaya ve başka bir enerji kaynağı bulunsa bile yalnızca taşımacılık açısından bile deniz ve deniz ticaret yolları güvenliğinin öneminin içinde bulunduğumuz 21'inci yüzyılda da devam edeceği açıkça görülmektedir. Aden Körfezi, Somali ve

Malakka Boğazı gibi yeryüzü coğrafyasının önemli bazı geçiş bölgelerindeki deniz haydutluğu faaliyetleri en azından yeni ve başka risk ve tehditler doğuncaya kadar dünya gündeminde uzun bir zaman daha güncellliğini sürdüreceği düşünülmektedir.

1999-2004 ve 2008-2012 yılları arasında dünya genelinde deniz haydutluğu olayları ile çok yüksek düzeyde karşılaşılmıştır. Özellikle 2000, 2003, 2009, 2010 ve 2011 zirve yıllarıdır. 24 yıl ortalaması 288'dir, yapılan mücadele ve çalışmalara rağmen 2016'da kabul edilebilir bir seviyeye henüz indirilemediği görülmektedir.

24 yılda gemileri yüzden fazla saldırıya uğrayan ülkeler sırasıyla Panama, Singapur, Liberya, Marşal Adaları, Malezya, Kıbrıs, Malta, Hong Kong, Bahamalar, Antik Barbuda, Hindistan, Yunanistan, Norveç, Danimarka ve Filipinler'dir. Bu ülkelerden başta yer alanlar çoğunlukla kolay bayrak imkanı sağlayan ülkeler olup IMO tavsiyelerine uymamakta ve gereken önlemleri almamaktadır.

24 yılda toplam 25 ülkenin gemileri birer saldırıya uğramış bulunmaktadır. En az saldırıya uğrayan bu ülkeler Arjantin, Arnavutluk, Cibuti, Fas, Finlandiya, Gabon, Gambiya, Haiti, İngiliz Virjin Adaları, İsrail, İsveç, Jameyka, Kanarya Adaları, Kolombiya, Maritus, Meksika, Moldavya, Mozambik, Paraguay, Polonya, Slovenya, Surinam, Suriye, Venezuela ve Yugoslavya'dır. Dağılmış olan Yugoslavya hariç tutulacak olursa bu sayı 24'e düşmektedir. Son dönem olan 2009-2016 yılları arası toplam 6 ülkenin birer gemisinin saldırıya uğramış olmasının, ya daha az kıymetli yük veya personel taşımaları, ya da deniz ticaret firmalarının daha az seyir yapmalarından kaynaklanabileceği öngörüsü dışında, asıl nedenin uluslararası toplumun girişimleri ile birlikte bazı ülkelerin de bizzat gerekli tedbirleri almış olmaları değerlendirilmektedir.

Dünyadaki saldırıların ana bölgelere göre 24 yıllık karşılaştırmalı dağılımında Güneydoğu Asya dünyanın %37'sini oluşturan 2559 saldırı ile ilk sırada, Afrika 2257 (%33) ile ikinci sırada, Hindistan bölgesi 800 (%11) ile üçüncü, Güney Amerika 669 (%10) ile dördüncü ve Uzak Doğu 502 (%7) ile beşinci sırada yer almaktadır. Yalnızca Asya kıtası 3861 saldırı ile dünyanın %56'sını, diğer bir deyişle yarıdan fazlasını oluşturmaktadır. Güneydoğu Asya ve Afrika toplamı ise 4816 saldırı ile dünyanın

%69'unu oluştururken en yoğun saldırı olaylarının yaşandığı yerleri bize sayılarla işaret etmektedir. Asya-Afrika toplamı ise 6118 saldırı ile dünyanın %88'ini kapsamaktadır.

24 yılda maruz kalınan toplam 6914 saldırıdan 6570 (%95) saldırının en fazla BM üyelerine olması çok doğal bir sonuçtur. AB-NATO-Amerika Birliği üyesi ülkelerin gemilerine yapılan saldırılar 2658 ile %38,4; ASEAN-ŞANGHAY-Afrika Birliği Üyesi ülkelere ise 2392 ile %34,6'dır, oranlar birbirine yakındır. Asıl ilginç olan 2008'den sonra AB-NATO-Amerika Birliği üyesi ülkelerin, BMGK, G8, G20, OPEC, LAILA, NAFTA üyesi ülke gemilerine yapılan saldırılarda azalma görülürken ASEAN-ŞANGHAY-Afrika Birliği Üyesi ve özellikle Afrika Birliği üyesi ülkelerin gemilerine yapılan saldırılarda artış göze çarpmaktadır.

24 yıllık süreçte en az saldırıya uğrayanlar içinde sadece bir saldırıya maruz kalan gemi tipleri depolama, layter, kirlilik kontrol, kombine yük, karakol, kreyn, kurtarma, sondaj gemisi ve su mavnasıdır. 29 tip gemiye toplam 107 saldırı (%1,5), diğer gemi tiplerine ise 6807 saldırı (%98,5) yapılmıştır. Korunmasız ya da koruması az fakat maddi getirisi fazla olan gemi tiplerine daha fazla saldırı yapılmaktadır.

Gemi tiplerinde birinci sırada 1529 (%22) saldırı ile dökme yük gemisi bulunmaktadır. 20'nin üzerinde saldırıya maruz kalan 11 önemli gemi tipine yapılan saldırıların toplamı 6354 ile dünyada yapılan tüm saldırıların %92'sini oluşturmaktadır. Bu çok büyük oran deniz haydutluğunun etkisini ve hedefini ortaya çıkarmaktadır. İlk beş sırayı alan gemi tipleri Dökme Yük Gemisi (1529), Kimyasal Madde Tankeri (1042), Genel Kargo (977), Konteyner (959) ve Ham Petrol Tankeri (802)'dir. İlk beş gemi tipine yapılan saldırıların toplamı 5309 (%76,8)'dir. İlk iki gemi tipine yapılan saldırıların toplamı ise 2571 (%37)'dir. Bu 11 gemi tipi dünya ekonomisini doğrudan etkileyen gemilerdir.

Stratejik madde taşıyan gemi tiplerinden kimyasal madde tankeri 1042 (%15) saldırı ile birinci, ham petrol tankeri 802 (%12) saldırı ile ikinci, LPG tankeri 186 (%2,7) ile üçüncü ve LNG tankeri 20 (%0,3) saldırı ile dördüncü sırayı almaktadır. Diğer gemi tiplerine yapılan saldırılar toplamı 4864 (%70) olurken bu dört önemli gemi tipine yapılan saldırıların toplamı 2050 ile dünya toplamının %30'unu oluşturmakta ve uluslararası toplum ve ekonomiye etkisi ise çok daha büyük olmaktadır.

Deniz haydutları seyir halinde bulunan hedef gemiye çıkabilmek için süratli bir botla yanaşarak tırmanmakta, ateşli silahlarla ya da geminin büyüklüğüne göre otomatik tüfekler ve roketatarlarla mürettebatı tehdit ederek gemiyi durdurmaktadır. 1993'den itibaren olan deniz haydutluğu saldırılarında çoğunlukla tabanca, tüfek, roketatar v.b. ateşli silahların veya bıçak gibi kesici aletlerin kullanıldığı görülmektedir.

Saldırılarda kullanılan tüm silah türlerinde artış görülmektedir. Ateşli silahlar 71 ile 1997'de, kesici silahlar 132 ile 2000'de, diğer silahlar 40 ile 2000'de zirve yapmıştır. Toplamda ise 2000 yılında 469 zirvesine ulaşmıştır. Diğer silah türleri dışında tüm türlerde ve özellikle ateşli silahlardaki artış çok dikkat çekmekte adeta alarm vermektedir. Ateşli silahlar 139 ile 2008'de, kesici silahlar 143 ile 2003'de ve toplam olarak 445 ile 2003 yılında zirve yapmıştır.

Ateşli silahlarin 2009, 2010 ve özellikle 2011'de en yüksek zirveye ulaştığı, 2013'den itibaren azaldığı çok açık görülmektedir. Diğer silahlar dışında silah türlerinde tamamen bir azalma yoktur. Deniz haydutluğu ile yapılan mücadele ve alınan tüm önlemlere rağmen silahlı saldırıların kontrol edilebilir ve kabul edilebilir bir düzeye indiğini söylemek pek mümkün görünmemektedir. Az sayıda olsa bile 2016 yılında Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali bölgesinde ateşli silahlarla ve belirsiz bir silahlı saldırıların olması dikkat çekmekte, tam bir kontrolün sağlanamadığını ve tehdidin bölgede hala devam ettiğini göstermesi açısından önem taşımaktadır.

Tüm dünyada karşılaşılan ve bilinen deniz haydutluğu olaylarında ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Şiddet türlerinin pek çoğu (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) görülürken, 2003-2004'te zirveye ulaşan öldürme ve yaralama olayları oran olarak azalıp kontrol edilebilir veya kabul edilebilir hale gelmekte, rehin alma ve fidye isteme olaylarındaki artış ise çok dikkat çekmektedir. Daha önce gemi ve mürettebata yönelik soygun faaliyetleri yoğunken, armatörlerin deniz haydutları ile fidye karşılığı anlaşmasının rehin alma olaylarında artışa neden olduğu değerlendirilmektedir. Alınan tedbirlere bağlı olarak, bölgesel ve kısmen azalma göstermekle beraber, genel olarak şiddet olaylarının halen devam ettiği görülmektedir.

Uygulanan şiddet türlerinde (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) artış görülürken her şiddet türünde de 1995 yılından itibaren büyük oranda artışlar bulunmaktadır. Rehin alma 1995'de 320, 1997'de 419 ve 1999'da 402 ile zirve yapmıştır. Tehdit etme 1995'ten başlayarak yüksek seviyede kalmış, 1997'de 119 ile zirve yapmıştır. Fiziksel şiddet 1998'de 58 ile zirve yapmış, ancak 2000 yılında azalmış görünmektedir. Yaralama olayları 1997'den başlayarak yüksek düzeyde kalmış ve 2000 yılında 99 ile zirve yapmıştır. Öldürme olaylarındaki artış ve 1998 (78) ile 2000 (72) yıllarında zirve yapması çok dikkat çekicidir. 1993-1998 yıllarında rapor edilmiş bir kayıp bulunmazken 2000 yılında bir anda artış ile 26 olması ve bildirilen bir kaçırma/fidye olayı olmaması göze çarpmaktadır. Bu dönemde 1997 yılı şiddet sayısı olarak toplamda 643 ile ilk sırada yer alırken, ardından 1998, 2000, 1999 ve 1995 yılları gelmektedir.

Son dönemde tüm şiddet türleri (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) görülmekle birlikte kaçırma/fidye hariç diğer türlerde genel olarak bir düşüş bulunmaktadır. Rehin alma 1174 ile 2010 yılında en yüksek düzeyine çıkmış, 2011 yılından itibaren sürekli azalarak devam etmiştir. Tehdit ve fiziksel şiddet varlığını sürdürürken yaralama, öldürme ve kayıp olaylarında hissedilir azalma görülmekte, özellikle 2016 yılında hiç kayıp ve öldürme olayı olmaması sevindiricidir. Toplamda ise 1270 şiddet olayı ile 2010'da doruğa çıkmasına rağmen 2016'da 236'ya inmesi olumlu karşılanmaktadır.

1993'den 2016 yılına kadar tüm şiddet türleri her dönem var olmuş, rehine alma dışında diğerlerinde azalma ve özellikle öldürme, fiziksel şiddet ve kayıp olaylarında çok büyük düşüş görülmesi memnuniyet vericidir. Rehine alma olayları devamlı kendi rekorunu yenileyerek son dönemde 2016'ya gelindiğinde 4779 ile doruğa çıkmıştır. Aynı şekilde şiddet olayları toplamı da büyük artışlarla 2016'da 5415 ile kendi rekorunu kırmıştır. 24 yıllık tüm olaylar içinde 6914 deniz haydutluğu saldırısında toplam 12215 şiddet olayıyla karşılaşılmıştır. Bu olayların %76'sı 9293 ile birinci sıradaki rehine alma, %6'sı 778 ile ikinci sıradaki yaralama, %6'sı 764 ile üçüncü sıradaki tehdit etme, %4'ü 482 ile kaçırma/fidye, %4'ü 409 ile öldürme, %2'si 288 ile fiziksel şiddet ve son olarak %2'si 201 olay ile kayıp türüne aittir. Bu sayılar çok çarpıcı bulunmaktadır. Şiddet türleri azalıyor görünse de varlığını sürdürmekte hatta rehine alma, yaralama, kaçırma/fidye

olayları yüksek düzeyde devam etmektedir. Daha önce gemi ve personeline yönelik soygun faaliyetleri yoğunlukla görülürken, gemi sahiplerinin deniz haydutları ile fidye karşılığı anlaşması teşvik edici olmuş ve fidye için kaçırma, rehin alma olaylarında artışa neden olmuştur. Deniz haydutluğu ile yapılan mücadele dönemi olan 2008 ve sonrası (2009-2016) bu rakamların çok daha kabul edilebilir bir düzeye inmesi beklenir ve arzu edilirdi. Bunun asıl nedeni Güneydoğu Asya bölgesinde yeterli ve etkin bir mücadelenin yapılmaması, tedbirlerde gevşeklik gösterilmesi ve Somali bölgesinde yapılan mücadelenin ise artık rutin hale gelmesidir.

Saldırılarda kullanılan ateşli silahlarda %80-100'e varan çok büyük artış, kesici ve belirsiz silahlarda yüksek düzeyde devamlılk endişe vericidir. Ateşli silahlar 2071 ile %30, kesici silahlar 1716 ile %25'i oluşturmaktadır. Tüm olayların %61'i silahlı, kalan %39'da ise ne tür silahların kullanıldığı bilinmemektedir. Ancak böylesine büyük bir uluslararası suçu işlemeye azmetmiş şüphelilerin silahsız olarak eylem yapmalarını düşünmek inandırıcı değildir. Bu nedenle çakı gibi en basit kesici alet bile olsa tüm olaylarda silah kullanıldığı kabul edilebilir.

2007 yılından 2012 yılına kadar silahlı saldırılarda Somali bölgesini de içeren Afrika yüksek düzeyde birinci sırada, Güneydoğu Asya ise ikinci sırada yer almakta Uzak Doğu ve Diğer Bölgeler son sıralarda yer almaktadır. 2013 yılından itibaren 2016'ya kadar Güneydoğu Asya birinci, Afrika ise ikinci sırada yer almaktadır. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin bir sonucu olarak 2013 yılından itbaren silahlı olayların Afrika'dan özellikle Somali bölgesinden Güneydoğu Asya'ya kaydığı açık bir şekilde görülmektedir.

Dünya genelinde 10 yıllık bir süreçte 1503 (%48) silahlı saldırı ile Afrika birinci, 951 (%30) ile Güneydoğu Asya ikinci sırada yer almaktadır. Her iki bölgenin toplamı ise dünyanın %78'ini oluşturmaktadır.

2007 yılından 2013 yılına kadar şiddet türlerinde Somali bölgesi dahil Afrika yüksek seviyede birinci sırada, Güneydoğu Asya ise ikinci sırada yer almakta, Uzak Doğu, Hindistan, Güney Amerika ve Diğer Bölgeler son sıralarda yer almaktadır. 2014 yılından itibaren 2016'ya kadar Güneydoğu Asya birinci, Afrika ise ikinci sırada yer almaktadır. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin neticesi şiddet türlerinde de kendisini göstermiş,

2014 yılından itibaren Afrika'dan özellikle Somali bölgesinden Güneydoğu Asya'ya kaydığı ve her yıl azalarak devam ettiği, 2016 yılında Güneydoğu Asya'nın 126'ya (%53), Afrika'nın 107'ye (%45) düştüğü fakat hala yüksek oranda olduğu net bir şekilde görülmektedir.

Tüm şiddet türlerinde Afrika 5065 (%75) ile açık ara önde, Güneydoğu Asya 1304 (%19) ile ikinci sırada bulunmaktadır. Her ikisinin toplamı dünyanın %94'ünü oluşturmaktadır. Rehin alma, kaçırma/fidye, yaralama, öldürme ve kayıp türlerinde Afrika birinci, fiziksel şiddette Güneydoğu Asya önde bulunmakta, tehdit etmede ise aynı düzeyde yer almaktadırlar.

Boğaz ve geçitlerdeki saldırılarda 2007 yılından 2012 yılına kadar şiddet türlerinde Kızıldeniz-Aden-Somali birinci sırada, 2013 yılından itibaren 2016'ya kadar Malakka-Singapur-Malezya geçitleri önde yer almaktadır. 2014-2016 yıllarında Kızıldeniz-Aden-Somali geçişlerinde bildirilen bir şiddet olayı olmaması mücadelenin ve tedbirlerin bir meyvesi olması açısından memnuniyet vericidir. Dünyadaki deniz haydutluğu şiddet türlerinin büyük bir çoğunluğunun bu iki boğaz ve geçitlerde yoğunlaşmış olması, bu kritik geçiş yerlerinin deniz güvenliğinin sağlanması açısından hayati ve stratejik bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Rehin alma, öldürme, kayıp türlerinde Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi önde, yaralama, tehdit etme, fiziksel şiddet türlerinde Malakka-Singapur-Malezya geçişleri birinci sırada yer almakta, kaçırma/fidye türünde ise aşağı yukarı aynı düzeyde bulunmaktadırlar. Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi 4264 (%63), Malakka-Singapur-Malezya geçişleri 1263 (%19), her iki geçiş bölgesindeki şiddet türleri ise dünyanın %82'sini oluşturmakta ve bu iki geçiş bölgesinde deniz güvenliğinin sağlanması zorunluluğunu göstermektedir.

2008 yılından 2011 yılına kadar silahlı saldırılarda Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi önde, 2007 yılında ve 2012 yılından 2016'ya kadar Malakka-Singapur-Malezya geçişleri birinci sırada yer almaktadır. 2015 yılında Kızıldeniz-Aden-Somali geçişinde bildirilen bir olay olmamış, 2016 yılında asgari düzeye inmiştir. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin olumlu bir sonucu burada da bir kez daha ortaya çıkmıştır. 2012 yılından

itibaren silahlı olayların Kızıldeniz-Aden-Somali geçişinden Malakka-Singapur-Malezya geçişlerine kaydığı ve dünyadaki silahlı olayların yarıdan fazlasının bu iki geçiş bölgesinde meydana geldiği açık bir şekilde görülmektedir.

10 yıllık bir süreçte 960 (%31) silahlı saldırı ile Kızıldeniz-Aden-Somali geçişi birinci, 900 (%29) ile Malakka-Singapur-Malezya geçişleri ikinci sırada yer almaktadır. Her iki geçiş bölgesinin toplamı dünyanın %60'ını oluşturmaktadır.

Dünya genelinde deniz haydutluğu olayları en fazla seyir halindeyken, ikinci olarak gemi demirli konumda bulunurken meydana gelmiştir. Son olarak gemi limana girerken ve aborda olurken ya da iskele veya rıhtımda bulunurken deniz haydutluğu saldırısı gerçekleşmektedir. Tüm saldırıların %52'si seyirde, %42'si demirli, %6'sı iskelede veya rıhtımda gerçekleşmiştir. 2009, 2010 ve 2011 yıllarında seyirdeki saldırılar, 2012 ve 2013 yıllarında demirli konumda saldırılar zirve yapmış, 2012 yılından itibaren seyirdeki saldırılar önemli oranda azalırken demirli ve rıhtımdaki konumda olan saldırıların çok fazla azalmadan devam ettiği görülmüştür. Deniz harekat alanlarında harp gemilerinin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında keşif karakol görevi yapmalarının ve ülkelerin aldığı tedbirlerin doğal bir sonucu olarak seyirdeki saldırılar azaltılmıştır. İskelede, rıhtımda ve demirli konumda saldırıların devam ediyor olması ülkelerin, gemilerin gereken tedbirlerin alınmasında yeterli olmadıklarını göstermektedir. Gemilerin dışında iskele ve rıhtımlarda, demir yerlerinde, boğaz ve geçitlerde de ilave önlemlerin alınmasına ihtiyaç olduğu ortaya çıkmaktadır.

Deniz haydutluğu saldırılarının 2003-2007 yılları arasında %74,2 ile %71,1 aralığında olan başarı düzeyi özellikle Somali bölgesindeki mücadele sonucu 2008'de %68,3'den 2011'de %50,3'e kadar düşmüş, ancak 2012'de %68 ile başlayıp 2013'de %81,1'e, 2015'de %88,6'ya ulaşmış, 2016'da %82,2'ye inmiştir. Toplamda başarı oranı ise %68,6 dır. Diğer bir deyişle deniz haydutları %68,6 başarılı, deniz haydutluğu ile mücadele ve alınan tüm önlemlerin başarısı ise %31,4'dür. Bu oldukça düşük bir orandır. Mücadelenin ve alınan tedbirlerin yeterli olmadığını göstermesi açısından çok önemlidir. Kararlı ve sürekli mücadelenin sonuçları bu tabloda açık bir şekilde görülmektedir. Bu nedenle uluslararası toplum, kurum ve kuruluşlar ile ülkelerin ve gemilerin deniz haydutluğu ile mücadeleye devam etmesi çok büyük önem arzetmektedir.

Arabistan Yarımadası Bölgesindeki deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi 2007 yılında %31, 2008'de %37,8'e çıkmış, 2009 ve 2010'da %21,7'den 2011'de %11,6'ya düşmüş, 2012'de tekrar %17,1'ye çıkmış, 2013'de %15,4'e ve 2014'de %0'a inmiş, fakat 2015'de sadece 1 saldırı ile %100 olmuş, 2016'da ise %0 olarak gerçekleşmiştir. Toplamda deniz haydutluğu başarı oranı ise %26,5'dir. Yapılan mücadele ve alınan önlemlerin karşılığı bu bölgede %73,5 başarı oranı ile çok iyi görülmektedir.

Güney Doğu Asya Boğaz ve Geçitlerinde deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi %74,4 ile %92,3 arasında değişmektedir. 2011-2016 yıllarındaki yüksek başarı oranı olayların batıdan doğuya kaydığının da bir göstergesidir. Toplamda deniz haydutluğu başarı oranı ise %87,8'dir. Mücadele ve önlemlerin başarısı %12,2 ile sonuç vahimdir. Bölgede deniz haydutluğu ile etkin bir mücadelenin aktif olarak başlatılmasına ve ilave önlemlerin alınmasına acil ihtiyaç olduğu çok açık bir şekilde görülmektedir.

Kızıldeniz - Aden Körfezi deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi mücadele ve önlemlere bağlı olarak %7,7 ile %36,9 arasında değişmektedir. Yapılan mücadele ve alınan tedbirlerin olumlu sonuçları alınmış, 2013'de %12,5'e düşmüş ve 2014-2016 yıllarında sıfırlanmıştır. Diğer bir deyişle 2014-2016 yıllarında mücadele ve önlemlerin başarısı %100'dür. Toplamda deniz haydutluğu başarı oranı %20, mücadele ve önlemlerin karşılığı olan başarı oranı ise %80'dir. Bölge adına bu başarı oranları memnuniyet vericidir, ancak başarının devamı mücadelenin sürekliliğine bağlıdır.

Malakka – Singapur Boğazlarındaki deniz haydutluğu saldırılarının başarı düzeyi %50 ile %100 arasında değişmektedir. 2011-2014 yılları arası %100'e varan başarı düzeyi çok dikkat çekicidir. 2016'da %50'ye düşmesine rağmen toplamda deniz haydutluğu başarı oranı %82, yapılan daha doğrusu yeterince yapılamayan mücadele ve alınmayan önlemlerin başarısı %18'dir. Bu çok önemli boğaz deniz haydutluğu ile etkin bir mücadele konusunda adeta alarm vermektedir.

Türk bayraklı bir gemiye ilk saldırı 1994 yılında yapılmıştır. 1993, 1997, 1998, 2014 ve 2015 yıllarında herhangi bir olay olmazken 8 saldırı ile 2009'da en fazla saldırıya uğramıştır. 1993-2016 yılları arasında 24 yılda Türk bayraklı gemilere yapılmış olan toplam 51 saldırı, dünya toplamı olan olan 6914 saldırının %0,73'ünü oluşturmaktadır.

Tüm deniz haydutluğu olaylarına bakıldığında dünya genelinde 2000, 2003, 2009, 2010 ve 2011 yıllarında zirve yapan deniz haydutluğu eylemlerinde artış olduğu gibi saldırılarda ateşli silah kullanımı ile şiddet türlerinde de kesin ve tehlikeli bir artış bulunmaktadır. Deniz haydutluğu olaylarının %88'i, silahlı saldırıların ise %78'i Afrika ve Güneydoğu Asya'da meydana gelmektedir. Bu bölgeler içinde de artan şiddet türleri ile birlikte Kızıldeniz - Aden Körfezi - Somali ile Malakka – Singapur – Malezya geçişlerinde yoğunlaşmaktadır.

Dünya genelinde deniz haydutluğunda uygulanan şiddet türleri sayısal olarak 2010 yılında zirve yapmıştır. Deniz haydutluğu eylemleri bitmemiş ve azalmamıştır. Halen artan etkisini ve önemini sürdürmektedir. Aden Körfezinde dar bir alanda yapılan yoğun karakol görevleriyle 2010'da 2009'a nazaran (% 50'ye varan) büyük bir azalma görülmekle beraber, haydutların eylemleri sona ermemiş, kabul edilebilir bir düzeye indirilememiş, 2011'de ise daha da artmıştır. Somali sahillerinden 1000 mil açıkta bile saldırı yapılıp gemi kaçırılabilmiştir. 2008 yılında başlayan mücadeleye ve dar bir alanda alınan bu yoğun tedbirlere rağmen, 2012 yılına kadar Somali bölgesinde eylemlerin en aza indirilememesi, ortada büyük bir başarı (%73,5) olmadığını, aksine, mücadeleye devamla birlikte ilave tedbirler, kararlılık, yeni strateji ve taktikler, yöntemler gerektirdiğini ortaya koymaktadır.

Deniz ticareti yapan ülkelerin kararlı siyasi tutumu, BM'nin aldığı kararlar yanında NATO, Avrupa Birliği ile diğer bazı devletlerin deniz kuvvetlerinin yoğun çabaları, IMO (International Maritime Organization, Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun ve çeşitli devletlerin münferit aldıkları önlemler, gemilerin IRTC (International Radio Transit Corridor) rotasına ve uyarılara uyması, pasif önlemleri uygulamaları sonucu deniz haydutluğu faaliyetleri Somali bölgesinde 2012'de azalmaya başlamış ve 2013-2014 yıllarında minimize edilerek kontrol edilebilir hale getirilmiştir. 2011 yılında dünyada 439 olan saldırı sayısı 2012 yılında 297'ye inerek %32 azalma sağlandığı, 2014 yılında minimuma indiği, tehdidin doğuya kaydığı ve özellikle Güney Doğu Asya kanal, boğaz ve geçitlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Son 10 yılda bu bölgede yetersiz yapılan mücadele ve alınan önlemlerin başarı oranı %12,2'dir. Bu çarpıcı rakam etkin bir mücadelenin derhal başlatılmasını ve ilave tedbirlerin acilen alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Yapılan mücadele ve alınan tedbirlere bağlı olarak, bölgesel ve kısmen azalma göstermekle beraber, genel olarak dünyada şiddet olaylarının halen sürdüğüne tanık olunmaktadır. Deniz haydutluğu olaylarının önümüzdeki yıllarda uluslararası topluma tehdit olmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

Güneydoğu Asya'daki deniz haydutluğu olaylarında daha büyük bir artış olmasına rağmen başta Avrupa devletleri ve A.B.D. olmak üzere pek çok devlet için daha önemli görülen, yılda 60.000'den fazla geminin geçtiği Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Aden Körfezi geçişi Somali bölgesine dikkatleri çekmiş ve acilen bu bölgede önlem almayı gerektirmiştir. Çünkü körfez yaklaşık 700 milyar varil petrol rezervi ile dünya petrol rezervinin yarıdan fazlasına sahip bulunmakta ve halen dünyanın üçte bir ihtiyacını karşılamaktadır. Ayrıca yaklaşık 700 trilyon metreküp doğal gaz rezervi de dünya doğal gaz rezervinin yaklaşık % 45'ini oluşturmaktadır.

NATO ve Avrupa Birliği üyesi ülkelere ilave olarak bu konuda BM Güvenlik Konseyi kararı ile faaliyetlere bireysel olarak katılan Çin, Hindistan, Pakistan, Japonya, Kore ve Rusya harp gemileri öncelikle ve özellikle kendi gemilerinin korunmasına yönelik olsa da deniz harekat alanlarında deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz haydutluğu ile mücadele görevlerine halen devam etmektedir.

Güneydoğu Asya ülkeleri ve dünya ticareti için büyük bir öneme sahip olan Malakka boğazından 2007 rakamlarına göre yılda 60.000, 2011 rakamlarına göre 110.000, 2016 rakamlarına göre 160.000'den fazla, tüm Güneydoğu Asya geçitlerinden ise toplamda daha fazla gemi geçiş yapmaktadır. Bu yoğun deniz trafiğinin %30'u dünya ticaretine, %70'i Japonya'ya giden petrole aittir. Bölge ülkeleri deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz haydutluğu ile mücadele konusunda işbirliği çalışmalarına devam etmektedir.

Deniz haydutluğu olaylarının yol açtığı kayıplar ve deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında yapılan tüm harcamaların 2018 yılına kadar küresel ölçekteki maliyeti konusunda farklı sektör, kurum ve kuruluşlar tarafından çok değişken istatistikler belirtilmektedir. İleri sürülen bu rakamlara göre toplam maliyetin 40-50 milyar ABD doları üzerinde olabileceği tahmin edilmektedir.

c. Tarihsel Gelişimine İlişkin Sonuçlar

1856 Paris Deklarasyonu ile deniz korsanlığı yasa dışı ilan edilerek tarihte hukuken sona ermiştir. Günümüzde görülen ve deniz ticaret yollarını tehdit eden şiddet hareketleri, medyada belirtildiği gibi korsanlık değil, deniz haydutluğu olarak nitelendirilmelidir. Ne yazık ki kavramların yanlış kullanılmasına devam edilmektedir.

Deniz ticaretinin yoğun ancak otorite ve denetiminin zayıf olduğu deniz alanlarında çok sık görülen ve haydutlar açısından karlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu tehdidinin artmasında, kıyı ve limanlar başta olmak üzere devletlerin egemenlikleri altında bulunan deniz alanlarının güvenliğini sağlamakta yetersiz kalması, bölgesel boyuttaki siyasi istikrarsızlıklar, rüşvet ve yolsuzluk ortamı önemli bir rol oynamaktadır. Diğer bir neden de saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkanlardır. Yakın zamana kadar saldırılarda bıçak ve tabanca kullanan deniz haydutlarının yerini günümüzde hafif/ağır makinalı 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 Position System/GPS) sahip modern deniz haydutları almıştır. Somali açıklarında oldukça ileri düzey teknolojik cihazlarla donatılmış ana gemilerde organize olan haydutlar, bölgede seyir halindeki gemileri tespit ettikten sonra sürat motorları veya botlarla gemiden ayrılarak hedef gemiye saldırmaktadırlar. Bu sayede kıyıdan 400-500 mil açıkta seyreden gemilerin dahi kaçırıldığı görülmektedir.

Günümüzde uluslararası toplum açısından ciddi bir tehdit haline gelen deniz haydutluğunu münferit ve sınırlı bir olay olarak değerlendirmek yanıltıcı olacaktır. Nitekim istatistikler de bu tespiti doğrular niteliktedir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (The International Maritime Bureau/IMB) tarafından 1992'de Kuala Lumpur'da kurulan Korsanlık Rapor Merkezi verilerine göre, 1986'dan itibaren belirgin bir artış gözlemlenen deniz haydutluğu özellikle 2000'li yıllarda zirve noktasına ulaşmıştır. Belirli suyollarının, sahip oldukları coğrafi şartlar ve bölge devletlerinin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik krizlerden ötürü deniz alanlarının haydutluk açısından son derece elverişli alanlar haline geldiği görülmektedir. Dar suyollarının 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 Boğazı, Güney Çin Denizi bu anlamda yüksek riske sahip deniz ticaret yolları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Deniz haydutluğu saldırıları hem amaç hem de eylem tarzı olarak farklı türlerde yapılmaktadır. Bunlardan ilki, genellikle limanda demir atmış veya demirleme yerlerinde ya da kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilere yönelik saldırılardır. Bir diğer saldırı türü ise, açık deniz veya karasularında seyir halindeki gemilere karşı gerçekleştirilen saldırılardır. Ölüm ve yaralanmaların da gerçekleştiği bu tür saldırılarda, genellikle modern silahlarla donatılmış bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra gemideki yükün tamamını başka bir gemiye aktarıp gemiyi ve personeli serbest bırakmaktadırlar. Bir diğer türde ise, yine bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, ele geçirdikleri gemiyi tüm yükü ve mürettebatıyla birlikte bilinmeyen bir yerde alıkoymakta, geminin ve mürettebatın serbest bırakılması karşılığında fidye talep etmektedir. Diğer bir tip ise genellikle Uzak Doğuda görülen bir saldırı türüdür. Gemiyi ele geçiren deniz haydutları, mürettebatı öldürüp denize atmakta veya filika ya da sandal gibi küçük deniz araçlarına doldurup açık denize bırakmaktadırlar. Ardından gemiyi yeniden boyayıp farklı bir kimlik vermek üzere güvenli bir limana çekmekte, geminin ve gemideki yükün evrakını değiştirme yoluna gitmektedirler. "Hayalet gemi" olarak isimlendirilen gemi ve taşıdığı yük düzenlenen sahte evrakla satılmakta veya gemi herhangi bir "kolay bayrak" devletine kaydettirilerek yasal olmayan işlerde kullanılmaktadır.

Deniz haydutluğunun dünyada görüldüğü ana bölgeler Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta ve Güney Amerika'dır. Afrika'da Somali, Aden Körfezi, Gana, Nijerya, Kamerun, Tanzanya, Seyşeller; Asya'da (Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu) Hindistan, Sri Lanka, Bangladeş, Malezya, Filipinler, Singapur, Endonezya, Malakka Boğazı; Amerika'da (Orta ve Güney Amerika) Peru, Haiti, Kolombiya, Venezuella, Ekvator'dur. Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri, genellikle deniz ticaretinin yoğun, trafiğin yavaş, siyasi otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında yoğunlaşmaktadır. 21 inci yüzyıl başlarında deniz haydutluğunun yoğun olarak görüldüğü ana bölgeler Güneydoğu Asya (Endonezya, Malezya, Singapur, Filipinler), Uzak Doğu (Vietnam), Hindistan Bölgesi (Hindistan, Bangladeş), Afrika Boynuzu (Kızıldeniz, Aden

Körfezi, Somali Yarımadası ve Somali açıkları) ve Nijer deltasıdır. Basra Körfezi ve Arap Denizi ile Yemen ve Umman açıklarındaki olaylar dahil edildiğinde Afrika Boynuzu yerine Arabistan Yarımadası bölgesi tanımlaması yapmak da mümkün görünmektedir. Önemli boğaz ve geçitler olarak deniz haydutluğu olaylarının en yoğun şekilde görüldüğü alt bölgeler ise Malakka ve Singapur Boğazları ile Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali açıkları geçiş rotalarıdır.

Kıyı devletinin yasalarında ve uygulamalarında zafiyetler bulunması, dar sular ve boğazlar gibi elverişli bir coğrafyaya sahip olması, çatışma ve karmaşa ortamı, güvenlik güçlerinin yeterli finansmana sahip olmaması, yozlaşmış bir siyasi ortamın varlığı, kültürel olarak kabul görmesi ve kazançlı bir girişim olması deniz haydutluğunun ortaya çıkmasına yol açan faktörler olarak sayılmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı riskli bölgelerde meydana gelen deniz haydutluğunun başlıca nedenlerini şu şekilde sıralamaktadır: artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması; artan deniz ticaretinin Malakka Boğazı, Bab el-Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan, sıkışık ve dar olan ticari su yollarından geçmesi ve ticaret rotalarının bu riskli bölgeler üzerinde olması; Asya mali krizinin Güneydoğu Asya üzerinde devam eden etkisinin, düşük ücretlerin, yüksek gıda fiyatlarının, işsizliğin bu bölgelerde deniz haydutluğu ve diğer suçları arttırması; yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi; bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma; deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz oluşu ve bölgenin silahlı saldırılara açık olması; saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkânlar.

Batı ve özellikle Avrupa Ülkeleri ile A.B.D. için çok önemli olan, yılda 60000 geminin geçtiği Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Aden Körfezi geçişi Somali bölgesine dikkatleri çekmiş ve acilen bu bölgede önlem almayı gerektirmiştir. Körfez yaklaşık 700 Milyar varil petrol rezervi ile dünya rezervinin yarıdan fazlasına sahip bulunmakta ve halen dünyanın üçte bir ihtiyacını karşılamaktadır. Yaklaşık 700 Trilyon metreküp doğal gaz rezervi de dünyanın % 45'ini oluşturmaktadır.

NATO ve AB savaş gemileri 2008 yılından itibaren periyodik ve dönüşümlü olarak Somali bölgesindeki başarılı faaliyetlerini sürdürmektedir. EUNAVFOR 5-6 Suüstü

gemisi, 2-3 Deniz Karakol uçağı, NATO'nun Müşterek Görev Kuvvetleri ise daha fazla sayıda değişen deniz kuvveti ile 3-6 aylık rotasyoner görevler ile bölgede deniz güvenliğini sağlamaya çalışmaktadır.

Denizcilik sektöründeki firmalar yalnızca gemi ve yük zararları, gecikmeler, artan sigorta bedeli, güvenlik için ilave personel ve teçhizat gibi harcama kalemlerini maliyet hesaplarına dahil etmekte, NATO ve AB gibi örgütler ile devletler de deniz kuvvetleri harcamalarını görevler bazında belirlemekte ancak kamu ve özel sektörün tüm maliyetini küresel ölçekte ortaya çıkarmak çok zor görülmektedir. Bu nedenle karşılaşılan deniz haydutluğu olaylarının tüm dünyaya maliyetini belirleyen rakamlar tahminden öteye geçmemektedir.

Harvard Hukuk Fakültesinin Taslağını genel olarak kabul edip benimseyen Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 1956 yılında deniz haydutluğu konusunda hazırladığı taslak hükümler, daha sonra Cenevre Açık Deniz Sözleşmesine esas kaynak teşkil etmiştir. Açık denizlerde veya devletin yetkisi dışında kalan alanlarda deniz haydutluğunun önlenebilmesi için tüm devletlerin mümkün olan en üst düzeyde işbirliği yapacakları, deniz haydutluğunu oluşturan şartlar ile zapt ve müsaderenin sadece savaş gemisi ve askeri uçakla yapılabileceği belirtilmiştir.

Cenevre Sözleşmeleri olarak da anılan dört sözleşme ve ek protokol Türkiye tarafından kabul edilmemiştir. İmzalanan sözleşmelerden biri olan Açık Deniz Sözleşmesi'nde deniz haydutluğu hükümlerine de yer verilmiştir. Uluslararası hukuka büyük katkı sağlayan bu sözleşme ile deniz haydutluğuna ilişkin taslak hükümler, örf ve adet kuralları ilk defa yazılı açık hükümler haline getirilmiştir. Sözleşmenin deniz haydutluğuna ilişkin hükümleri özellikle Harvard Taslağı kullanılarak hazırlandığı için hem gemi hem uçakla yapılan deniz haydutluğu faaliyetleri açıkça yer almış ve taraf devletler tarafından deniz haydutluğunun ayırt edici kriterleri tespit edilmiştir. 1958 Açık Deniz Sözleşmesi getirdiği yeni kavramlar ile açık denizlere ilişkin kuralların güncellenmesini sağlamış ve deniz haydutluğu ile sıcak takip konusunda amir ifadeler kullanan ilk kodlaştırma olmuştur.

10 Aralık 1982 tarihinde imzalanan ve 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren BMDHS, uluslararası hukukun deniz hukuku alanındaki düzenlemelerini tek bir metin altında birleştirmiştir. Uluslararası deniz hukuku'nu düzenleyen en kapsamlı metin olma özelliğine haiz BMDHS'nin 100-107'inci maddeleri arasında yalnızca deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. 100'üncü madde işbirliği yükümlülüğünü, 101'inci madde tanımını, 102'inci madde mürettebatı (personeli) isyan eden savaş gemisi ve uçağını, 103'üncü madde haydut gemi ve uçağı, 104'üncü madde haydut gemi veya uçağın tabiiyeti konusunu, 105'inci madde haydut gemi veya uçağa el konulmasını, 106'ıncı madde keyfi el koyma sorumluluğunu, 107'inci madde el koymaya yetkili gemi ve uçağı, deniz haydutluğu ile doğrudan ilgili olmamakla beraber madde 108 uyuşturucu trafiğini, madde 109 izinsiz radyo yayınlarını, 110'uncu madde savaş gemisinin araştırma ve ziyaret hakkını, 111'inci madde ise savaş gemisinin kesintisiz izleme (sıcak takip) hakkını düzenlemektedir.

BMDHS'deki deniz haydutluğuna ilişkin bu düzenlemeler, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nden ithal edilmiştir. Her iki Sözleşme'de de bütün devletlere açık denizde deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla azami ölçüde işbirliği yapma yükümlülüğü getirilmektedir. Sözleşmelerde deniz haydutluğu suçunu oluşturan fiiller tanımlanmış, mürettebatı isyan eden ve kontrolü ele geçirilmiş savaş gemisi veya devlet gemisi vasıtasıyla yapılan haydutluk faaliyetlerinin, özel gemi vasıtasıyla yapılan faaliyetlerle aynı muameleye tabii tutulduğuna hükmedilmiş, gemi veya uçağın tanımı yapılmıştır. Tanıma göre, gemi veya uçaklar deniz haydutlarının kontrolü altında kaldığı sürece haydut gemi veya uçak sayılmaktadırlar.

Her iki Sözleşme'de de haydut gemi veya uçağın, tabiiyetinin muhafazası veya kaybının, tabiiyetini veren devletin kanunlarınca belirleneceği belirtilmektedir

Her iki Sözleşme'de de haydut gemi veya uçağa el konulmasıyla ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Buna göre, herhangi bir ülkenin karasuları dışında her devlet bir haydut gemiye ya da haydutların kontrolüne geçmiş bir gemiye el koyabilmektedir.

BMDHS, deniz haydutluğuna ilişkin en kapsamlı metini içermesi ve nihai bir belge olması nedeniyle, bu alanda baş vurulacak uluslararası hukuk kaynakları arasında ilk sırada yer almaktadır.

14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Tokyo Sözleşmesi'nde kabul edilen hükümler, çoğunlukla 1958 ve 1982 Cenevre Sözleşmelerinin deniz haydutluğuna ilişkin hükümlerinin uçağa uyarlanmış bir versiyonu olup uçak kaçırma ve uçaktaki yasa dışı eylemleri hava haydutluğu gibi düşünülerek hazırlanmıştır. Bu sözleşme 17 Nisan 1975 tarihinde T.B.M.M. tarafından kabul edilerek onaylanmıştır.

BMGK Kararları özellikle ve çoğunlukla Aden-Somali bölgesindeki deniz haydutluğu ile mücadelede devletler arası işbirliği ve koordine sağlanması, askeri güç kullanılması, zayıf devletlerin otorite boşluğunun doldurulması, karasularına giriş yetkisi, sıcak takip, karada harekata devam için izin alınması, zararın tazmin hususları, insan haklarına riayet, uluslararası hukuka uygun soruşturma ve yargılama, yetki sürelerinin uzatılması, insani yardım gemilerinin korunması, devletlerin yükümlülüklerini yerine getirmesi gibi konularda uluslararası topluma gerekli hukuki zemini hazırlamıştır.

BM'in teknik uzmanlık kuruluşu olan IMO kendisine bağlı birimleriyle birlikte gemicilik, denizcilik, can ve mal güvenliği, deniz kirliliğinin önlenmesi, gemilerin ve deniz güvenliğinin sağlanması konularına yönelik olarak yoğun bir şekilde çalışmaktadır. Deniz haydutluğu ile mücadele konusunda görev ve sorumlulukları dahilinde tam zamanlı ve düzenli bir şekilde çalışarak gerekli önlemlerin zamanında alınmasını sağlamakta ve ayrıca görülen eksiklikleri kararları ve sirkülerleriyle tamamlamakta ve deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuk kurallarına da çok büyük katkılar sağlamaktadır.

Achille Lauro olayından sonra 1988 yılında imzalanan SUA Sözleşmesi'nde yalnızca kişisel amaçlarla yapılanlar değil, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek her türlü yasa dışı eylem suç kapsamına alınmıştır, böylece terör faaliyetleri de Sözleşme kapsamına girmiştir.

BMDHS, deniz haydutluğu olaylarıyla bağlantılı devletlerin sadece "hak"larını ve yetkilerini düzenlemekte, devletlere bir yükümlülük getirmemektedir. BMDHS'den farklı olarak SUA Sözleşmesi'nde devletlere zanlıları yargılama yükümlülüğü getirilmiştir. SUA Sözleşmesi'nin 5'nci maddesine göre suçların ağırlığına göre uygun cezalarla cezalandırılması taraf devletlerce sağlanacaktır.

1982 BMDHS'de tanımlanan ve günümüzde yürürlükte olan kurallara göre gayri meşru bir eylemin deniz haydutluğu suçunu oluşturabilmesi için aşağıdaki fiillerden herhangi birinin olması gerekmektedir;

(1) Açık denizdeki veya herhangi bir devletin yetkisi dışında bulunan alanlarda bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mallara yöneltilmiş, her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili,

(2) Bilerek böyle bir geminin veya uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili,

(3) 1 ve 2'deki fiillerin işlenmesini teşvik,

(4) 1 ve 2'deki fiilleri kolaylaştırmak üzere gerçekleştirilen herhangi bir fiil olması gerekmektedir.

Gayri meşru faaliyetlerin Deniz Haydutluğu suçunu oluşturabilmesi de bazı özel şartlara bağlanmıştır. Bu özel şartlar:

(1) Fiil Şartı

(a) Şiddet,

(b) Alıkoyma,

(c) Yağma,

(2) Ortam (Mekan) Şartı

(a) Açık Denizler,

(b) Devletin Yetkisi Dışında diğer alanlar,

(3) Özel Amaçlar Şartı

(4) İsyan (Asi Gemi) Şartı

(a) Özel bir geminin mürettebatı isyan etmiş,

(b) Özel bir geminin yolcuları veya kaçak yolcuları isyan etmiş,

(c) Özel bir geminin mürettebatı ve yolcuları isyan etmiş,

(d) Devletin kontrol edemediği bir devlet gemisi kullanılarak diğer bir gemiye karşı yapılması,

(5) İki Gemi veya Uçak Şartıdır.

Deniz haydutluğunu terör ve silahlı soygun suçundan ayırabilmek için belirlenen bu şartlar, gerçekte suç oluşturan fiilleri amaç, yöntem, kapsam, ortam, yetki, aidiyet ve nicelik açısından sınırlamakta, deniz haydutluğu ile mücadelenin etkinliğini azaltmaktadır.

Özellikle Aden Körfezi ve Somali'de yapılan bölgesel ve uluslararası işbirliğinin, alınan tedbirlerin yararları çok açık bir şekilde görülmüştür. Deniz haydutluğu sona erdirilememiş, ancak azalmış ve taktik değiştirmiştir. Orantısız kuvvet kullanımı ve

insan hakları konusundaki eleştirilere rağmen hukuk çerçevesinde mücadeleye ara vermeksizin devam edilmesi gereklidir.

Bölgede istikrar, barış ve güvenliğin oluşturulabilmesi, otoritenin tesisi ve hukuk kurallarının egemenliği için Somali başta olmak üzere zayıf ve güçsüz devletlerin yapılanmasının süratle tamamlanmasına, uluslararası toplum tarafından bu ülkelere iyi niyetle her türlü yardım ve desteğin sağlanmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Bangladeş, Brunei, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kamboçya, Laos, Myanmar, Singapur, Sri Lanka, Tayland ve Vietnam arasında 2004'de imzalanan ve 2006'da yürürlüğe giren Güneydoğu Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması (the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, ReCAAP) henüz Endonezya ve Malezya tarafından onaylanmamıştır. Bu anlaşma ile taraf olan devletlerin üç alanda işbirliği yapmaları amaçlanmıştır. Bu işbirliği alanlarının ilki bilgi paylaşımı, ikincisi sınır dışı etme ve karşılıklı adli yardımlaşma da dahil deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soyguna engel olmak ve bastırmak için gerekli hukuki ve yargısal tedbirlerin alınması için çaba göstermek, üçüncüsü de eğitim ve staj programları gibi teknik yardımı da içeren geliştirme sürecinde işbirliğidir. ReCAAP bu alanda ilk ve örnek bir bölgesel anlaşmadır. Taraf devletler arasında bilgiler ve istatistik verilerin paylaşımı, gerekli ikazların yayınlanması sürdürülmektedir. BPM'nin masrafları çoğunlukla Singapur olmak üzere taraf devletlerin ve özellikle Çin, Japonya ve Güney Kore'nin katkılarıyla karşılanmaktadır. Uluslararası anlaşmaların onaylanması için çaba gösterilmesi gerekmektedir.

Sosyoekonomik ve coğrafik şartlar bölge insanını yasa dışı yollara yöneltmiş, mali krizler ve siyasi istikrarsızlıklar ile birlikte deniz haydutluğu faaliyetlerinde özellikle 1990'lardan itibaren artış görülmüştür. 1997–1998 dönemindeki Asya ekonomik krizi, Malakka Boğazı'nda deniz haydutluğu faaliyetlerinin daha da artmasına yol açmıştır.

2001'deki zirvede Japonya Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması önermiştir. Polis

teşkilatları ortak çalışmalar sürdürmekle birlikte karşılıklı güvensizlik, ekonomik ve sosyal sorunlar nedeniyle ASEAN ülkeleri bu alanda beklenen başarıya ulaşamamaktadır.

Malezya, Singapur ve Endonezya devletlerinin deniz kuvvetleri arasında oluşturulan ve kısaca MALSİNDO olarak isimlendirilen devriye faaliyeti, sadece kendi ulusal karasuları ile sınırlı olması, birbirlerinin karasularında sıcak takip yapılamaması nedeniyle başlangıçta fazla başarılı olamamıştır. Buna paralel olarak birbirlerinin sınırlarını da kapsayacak şekilde hava devriyesi yapılması yararlı olmuştur. Bölgedeki deprem, tsunami ve Endonezya'nın ayrılıkçı Özgür Açeh Hareketi ile anlaşması da deniz haydutluğu faaliyetlerinin azalmasını sağlamıştır. Taraflar arasında bilgi ve istatistik verilerin paylaşımı yapılmakta ve gerekli ikazlar yayınlanmaktadır. Ancak ReCAAP deniz haydutluğu ile mücadelede ilk ve örnek bir bölgesel anlaşma olma özelliğine karşılık uygulamada yetersiz kalmakta, taraflar genel yükümlülüklerini tam olarak yerine getirmemekte, anlaşma hükümlerine rağmen işbirliği yapmamakta ve taraf devletler gereken mali desteği vermemektedir. BPM'nin masrafları çoğunlukla Singapur olmak üzere Çin, Japonya ve Güney Kore'nin katkılarıyla karşılanmaktadır. Bölgede bir güven sorunu bulunmaktadır. Bölge ülkelerinin egemenliklerine ilişkin hassasiyetleri nedeniyle isteksizlikleri, yapılması gereken etkin mücadeleyi olumsuz yönde etkilemektedir. Deniz haydutluğu ve silahlı soygunun önlenebilmesi için uluslararası andlaşmaların öncelikle onaylanması ve ardından müşterek bir deniz gücü oluşturulması dahil olmak üzere daha aktif ilave tedbirlerin alınmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Üyeleri arasında siyasi, ekonomik, sosyal, kültürel, terörizmle mücadele, demokrasi, barış ve istikrarın korunması konularında işbirliğini ve nihayetinde birliğini amaçlayan Afrika Birliği'nin AMISOM faaliyetleri dışında doğrudan deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin bir faaliyeti bulunmamaktadır.

Dünyadaki diğer bölgesel örgütlerin ve kuruluşların BM kararlarını destekleme ve uluslararası terörizmi kınama açıklamaları dışında deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin hiçbir faaliyeti tespit edilememiştir. Tüm örgüt üyeleri kendi ülkelerine ilişkin tedbirleri münferit olarak almışlardır.

Süveyş-Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali bölgesi ile Malakka Boğaz ve geçitleri jeopolitik teoriler açısından uluslararası toplum ve Türkiye için de büyük bir önem

taşımaktadır. Dünyada ve özellikle Aden Körfezi - Somali bölgesindeki deniz haydutluğu olaylarının 2008 yılında çok artması, Türk ticaret gemilerine de saldırıların olması, BMGK kararları alınması ve 1851 sayılı karar ile üye ülkelere çağrıda bulunulması üzerine Türkiye'de durum değerlendirilmiş, T.B.M.M. deniz kuvvetlerinin deniz haydutluğu ile mücadeleye katılmasına ilişkin kararlar almıştır. 2008 yılından itibaren Türk Deniz Kuvvetleri deniz haydutluğu ile mücadele görevini halen sürdürmekte ve bundan sonra da devam etmesi gerekmektedir.

Deniz haydutluğu suçu evrensel yargı yetkisine tabi olmakla birlikte uygulamada aksaklıklar görülmektedir. Tüm devletlerin deniz haydutlarını yargılama yetkisi olmasına rağmen gerçek durumda yetkinin kullanılması konusunda problemler yaşanmakta, suçluların yargılanması, cezalandırılması gecikmektedir. Ayrıca mesafelerin uzaklığı, insan hakları uygulamaları, mali ve yargı sürecindeki bürokratik nedenlerle devletler kendi ülkelerinde yargılamaktan kaçınmaktadır. ABD, İngiltere, Danimarka ve AB, şüphelilerin transferi ve yargılanması için Kenya ile ikili anlaşmalar imzalamışlardır. Aden Körfezi'nde yakalanan şüpheli deniz haydutlarını yargılamak üzere BM, AB, Kanada ve Avustralya'nın mali destekleriyle Kenya 2010'da özel bir mahkeme kurmuştur. Somali sahillerinde gerçekleşen deniz haydutluğu şüphelilerini tutuklamak ve yargılamak isteyen ülkelerin kabiliyetlerini güçlendirmek için pratik seçeneklerin incelenmesi amacıyla oluşturulan Temas Grubu tarafından şüphelilerin Tanzanya ve Seyşel adalarında da yargılanabilmesi için bir mahkeme kurulmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Deniz haydutluğu faaliyetlerinin uluslararası terörizmin uygulama alanına girmesine asla fırsat ve izin verilmemelidir. Somali açıkları ve dünyanın diğer yerlerinde önemli bir sorun olarak uluslararası barış ve güvenliği de tehdit etmeye devam eden deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetleri ile ilgili olarak alınan siyasi ve askeri tedbirlerin yanında uluslararası hukuk ile iç hukuktaki eksikliklerin ivedi giderilmesi çok büyük önem taşımaktadır.

Dünya kamuoyunun gündeminde olan ve alınan askeri tedbirlere rağmen son zamanlarda artış gösteren deniz haydutluğu günümüzde önemli bir sorun olarak sadece deniz ticaret yollarını değil uluslararası barış ve güvenliği de tehdit etmeye devam etmektedir. Problemin kısa dönemde çözülememesinde ve giderek kronik hale gelmesinde

çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bölgenin ve özellikle Somali'nin siyasi durumu, sosyo-ekonomik koşullar, jeostratejik ve jeopolitik faktörler, konjonktürel kararlar, krizler ve olaylar, uluslararası kuruluşların, dünya devletlerinin ve özellikle büyük devletlerin yetersiz ilgisi daha doğrusu ilgisizliği, başta Somali olmak üzere zayıf devletlerin ve deniz haydutlarının imkanları önemli nedenler olmakla birlikte, önde gelen neden uluslararası hukuk kurallarının ihtiyacı karşılayamamasıdır.

BMDHS, IMO kararları ve sirkülerleri, deniz haydutluğu problemini çözebilecek düzeyde olmadığı gibi ortak bir hukuki zemin de oluşturamamaktadır. Her ne kadar BMGK yaşanan olaylar ve ihtiyaca göre aldığı kararlar ile mücadeleye hukuki zemin oluşturmaya çalışsa da sorunun kalıcı çözümüne yönelik bir yarar sağlamamakta, aksine, farklı yorum ve uygulamalara yol açmaktadır.

Alınan genel ve özel tedbirlere, münferit, bölgesel ve ortak güvenlik kapsamında silahlı güç kullanımına rağmen gemilere, yüklerine ve mürettebata yönelik eylemler artarak devam etmektedir. Deniz haydutluğunun önlenebilmesi ve caydırıcılık sağlanabilmesi için yakalanan suçluların yargılanıp cezalandırılmaları büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle deniz haydutlarının tutuklanıp gözaltına alınmaları, soruşturmalarının yapılıp mahkemeye çıkarılmaları ve cezalandırılmaları için ülkelerin mevzuatlarında gerekli yasal düzenlemelerin bir an önce yapılmasında zorunluluk bulunmaktadır. Bunun için de uluslararası kurum ve kuruluşların, bu alanda öncülük edip örnek düzenlemeler hazırlamasında, ve özellikle iç hukuk kuralları yetersiz ülkelere rehberlik etmesinde yarar vardır. Bu amaca yönelik olarak Uluslararası Ceza Mahkemesi kurulmuş ve görevine başlamıştır. Bu mahkeme sadece kendisine intikal eden davalara bakmakta, yetkileri kısıtlı bulunmaktadır.

2. TESPİT

Uluslararası toplum deniz haydutluğu faaliyetlerinin bir suç olduğunun farkında olmuş ve ancak devletlerin bir araya gelip hukuk marifetiyle, daha doğrusu uluslararası hukuk içinde çok taraflı andlaşma yoluyla bir çözüm bulunabileceğine inanarak

girişimlerde bulunmuştur. Deniz haydutluğu, uluslararası toplum tarafından evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç olarak kabul edilmiştir.

Uluslararası hukukta birbirlerinden kesin olarak ayrılmış olmasına rağmen, özellikle medyanın da olumsuz etkisiyle, korsanlık ve deniz haydutluğu kavramlarının yanlış kullanılmasına dünyada ve ülkemizde halen devam edilmektedir. Deniz haydutluğu kurallarına ilişkin olarak uluslararası andlaşmalarda Harvard Taslağının esas alınması ve halen kabul görmesi, akademik çalışmaların ve üniversitelerin önemini ve doğrudan etkisini açıkça göstermektedir.

Yaygın bir sorun haline gelen deniz haydutluğu bölge ülkelerinin ekonomisi başta olmak üzere dünya ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. Yüklerin çalınması ve seyrin gecikmesi ağır mali kayıplara neden olmakta, yükün sahibi imalatçılar, gemi sahibi taşıyıcılar ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir. Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan su yollarını geçmek istemeyen gemi sahipleri, Süveyş Kanalı yerine maliyeti %30 arttıran Güney Afrika'daki Ümit Burnu gibi alternatif güzergahlara yönelmişlerdir. Bir yandan taşıma ücretleri bu şekilde artarken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketlerinin sigorta primlerini yükselterek gelirlerini katlamaları düşündürücüdür. Yapılan hesaplamalar, deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ortalama yıllık maliyetin 16 milyar dolar civarında olduğunu ortaya koymaktadır.

Deniz haydutluğu çevre felaketlerine yol açma açısından potansiyel bir risk oluşturmaktadır. Geminin seyir emniyetini tehlikeye düşüren bu tür bir saldırı sırasında, özellikle petrol ve diğer tehlikeli madde taşıyan gemilerin kazaya uğraması mümkündür. Muhtemel bir kazanın çevre felaketine neden olacağı ve ekolojik dengeyi de bozacağı açıktır. Sadece bu husus bile insanlık yararına acil önlemler alınması açısından önemli bulunmaktadır.

Süveyş-Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali açıkları ile Malakka Boğaz ve geçitleri bölgesi jeopolitik, jeostratejik, jeoekonomik, ekostratejik açılardan hayati önemi haiz bulunmaktadır. Deniz haydutluğu faaliyetleri zayıf devletlerin karasularında, iç sularda ve yoğun bir şekilde otorite boşluğu olan açık denizlerde görülmüş ve halen görülmektedir. Uluslararası toplum, uluslararası güvenliği tehdit eden terörizm ve deniz haydutluğu ile mücadele için uluslararası ve bölgesel işbirliği yapma konusunda kararlılık göstermiştir.

Uluslararası toplumun uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak gösterdiği kararlılıkla sağlanan uluslararası ve bölgesel işbirliği sonucu terörizmle ve deniz haydutluğu ile mücadelede müşterek kuvvet kullanılarak başarı sağlanmış, deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle Aden Körfezi ve Somali'de belli ölçüde önlenmiş, yapılan bölgesel ve uluslararası işbirliğinin, alınan tedbirlerin yararları çok açık bir şekilde görülmüştür.

1932 Harvard Taslağına dayanan ve halen yürürlükte olan 1982 BMDHS'nin deniz haydutluğu kuralları tanım, yetki, mekan, hukuki süreç açısından sınırlı ve şartlı hükümler içermekte, günümüzün ihtiyaçlarına cevap verememekte ve tamamlayıcı kararlarla eksik ve açıkları kapatılmaya çalışılmaktadır. Ayrıntıları olmayan ve belli şartlara bağlanmış suç tanımı deniz haydutluğu ile mücadelede en büyük kısıtlayıcı engeli oluşturmaktadır. Hukuk sürecini bütünleyecek kolluk gücü kullanımı, takip, yakalama, tutma, kovuşturma, yargılama, ceza infaz, iade ve rehine gibi konular eksik ve yetersizdir. Kuralların herhangi bir yaptırım gücü bulunmamaktadır.

Uluslararası toplumun kararlı tutumuna ve uluslararası hukukun terörizmle ve deniz haydutluğu ile mücadelede verdiği kuvvet kullanma iznine rağmen deniz haydutluğu faaliyetleri sadece kuvvet kullanılarak Kızıldeniz-Aden Körfezi-Somali bölgesinde kontrol edilebilir hale getirilebilmiş fakat tamamen yok edilememiştir. Yapılan mücadele sonucu Somali bölgesinden Güneydoğu Asya'ya kayan deniz haydutluğu faaliyetlerinin alarm derecesinde artan yoğunluğuna rağmen uluslararası toplumun kuvvete başvurma konusunda sessiz kalması düşündürücüdür.

Deniz haydutlarının korsan olarak kullanılmaları ihtimal dahilindedir. Yayınlanan terör raporlarında ve bazı makalelerde deniz haydutlarının terör örgütleri tarafından sınırlı da olsa kullanıldıkları, mali kaynak için haydutluk yaptıkları, El-Kaide (Al-Qaeda) örgütünün deniz hücresi kurduğu, El-Şabah (Al-Shabaah) örgütünü bu maksatla kullandığı, Hindistan bölgesi ve Güneydoğu Asya'da da benzer şekilde faaliyetlerin olduğu belirtilmektedir.[241] Kalıcı çözümler bulunmaz ve geçici dahi olsa önleyici tedbirler

241 Lydelle Joubert, ''The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: a Comparative Analysis'', ''*Scientia Militaria South African Journal of Military Studies''*,Vol 41, Nr 1, 2013,s.129-131, Erişim Tarihi:11.5.2019; Country Report on Terrorism 2017, https://www.state.gov/j/ct/rls/crt/2017/282850.htm, Erişim Tarihi:11.5.2019.; DIIS Report 2009, https://www.econstor.eu/obitstream/10419/59849/1/591900467, Erişim Tarihi:11.5.2019; https://www.fatf-

zamanında alınmazsa, deniz haydutluğu faaliyetlerinin ortak menfaatleri nedeniyle her an uluslararası terörizmin uygulama alanına girmesi de muhtemeldir. Bu iki tehdidin buluşup işbirliği yapmasına kesinlikle fırsat verilmemelidir.

3. ÖNERİLER

BM ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından, öncelikle ve özellikle kolay bayrak imkanı sağlayanlar başta olmak üzere, gemileri çok fazla saldırıya maruz kalan ülkeler için ilave tedbirler alınmalıdır.

Deniz haydutluğu saldırılarından korunmak için IMO tarafından demir yerleri, limanlar, rıhtımlar ve iskelelerde ilave tedbirler alınması sağlanmalıdır. Ülkelerde, uluslararası örgütlerde ve akademik çevrelerde sağlıklı değerlendirmeler yapabilmek ve doğru kararlar alabilmek için IMB'nin yıllık yayınladığı deniz haydutluğu raporları detaylandırılmalı, yakalama, tutuklama, yargılama, cezalar ve maliyet verileri gibi hususlar da dahil edilerek tüm süreç kapsanmalı, beş veya on yıllık genel değerlendirme istatistikleri yapılmalı, silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemleri ayrı olarak verilmeli, önemli intikal rotalarındaki saldırılar da ayrıca sınıflandırılmalı, raporlarda yer alan belirsizliklerin giderilmesine çalışılmalı ve internet sitesinde yayınlanmalıdır.

Uluslararası hukuk için büyük katkılar sağlayan ve özellikle deniz haydutluğu kurallarının en önemli kaynağını oluşturan kodlaştırma çalışmalarına uluslararası toplum tarafından her seviyede devam edilmeli ve bu çalışmalar teşvik edilmelidir. Evrensel bir

---

gafi.org/media/fatf/documents/reports/organised%20maritime%20piracy%20and%20related%20kidnapping%20for%20ransom.pdf; Erişim Tarihi:11.5.2019; https://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-andterrorism/, Erişim Tarihi:11.5.2019; http://globalterrorismindex.org/; https://www.foreignaffairs.com/articles/oceans/2004-11-01/terrorism-goes-sea, Erişim Tarihi:11.5.2019;
https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0967010616665275?journalCode=sdib, Erişim Tarihi:11.5.2019;
https://www.vox.com/world/2017/7/13/15948184/pirates-terrorists-somalia-isis-shabaab, Erişim Tarihi:11.5.2019;
Major Frederick Chew,Singapore Navy,''Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests'', *Geddes Papers*, 2005,
http://www.defence.gov.au/ADC/Publications/Geddes/2005/PublcnsGeddes2005_310310_PiracyMaritime.pdf, Erişim Tarihi:11.5.2019

suç olarak kabul edilmiş deniz haydutluğu gibi uluslararası güvenliği tehdit eden konular başta olmak üzere belirlenmiş konularda devletlerin, kurumların, üniversitelerin, ya da uluslararası örgütlerin seçilmiş ya da atanmış üye ve temsilcilerinden oluşan komisyonlar mutlaka çalışmalarını sürdürmeli, güvence altına alınıp hak ettiği hukuki saygınlığın kazandırılması gereken bu komisyonlara daha çok katılım sağlanmalı, araştırma ve inceleme konuları ile tezler yaygınlaştırılmalıdır. BMGK ve diğer organizasyonların kararlarının da kodlaştırılmasına, andlaşma haline dönüştürülmesine çalışılmalıdır. Ülkemizde de bir uluslararası hukuk enstitüsü kurulmalı ve çalışmalara başlamalıdır.

Devletler, uluslararası çıkarları, daha doğrusu uluslararası güvenlik konusu gibi uluslararası toplumun çıkarlarını kendi ulusal çıkarlarından daha üstün görmeli, bunun için özendirici çalışmalar yapılmalı, iç hukuk kurallarında bunu sağlayacak önlemler alınmalıdır. Örneğin BM temel hükümlerinden ya da üyelik şartlarından biri bu husus olabilir.

Uluslararası hukuk kuralı, ulusal hukuk kuralının üstünde ve öncelikli olmalıdır. Yükümlülüklerini yerine getirmeyen, Hukuk kurallarına uymayan ya da yetersiz devletler için BM bu yönde öncülük yapmalıdır. İç Hukuklarında gerekli düzenlemeleri yapmayan taraf devletlere önceden belirlenecek yaptırımlar uygulanmalı, diğer devletlerin de taraf olması için teşvik ve ikna edici önlemler alınmalıdır.

Uluslararası hukuka saygı ve güveni artırıcı önlemler alınmalıdır. Bunun için de BM rehberliğinde öncelikle devletlerin hukuk ve uluslararası hukuk bilinci konusunda örnek olması ve kendi vatandaşlarını eğitmesi için girişimlerde bulunulmalıdır. Çok radikal görünmekle birlikte BM'in revizyonu ve reorganizasyonu için gerekli çalışma ve girişimler yapılmalıdır.

Uluslararası ilişkilerde ve uluslararası hukuk için yapılan tüm toplantılarda basit ve öncelikle tüm insanlığı, uluslararası toplumu ilgilendiren konulara öncelik verilmeli ve asgari müştereklerde birleşerek görüşmelere devam edilmelidir.

Devletler yapıcı olmalı, mücadele güçlerine yetki ve kuvvet vermeli, kısıtlamalar kaldırılmalı, gerekli yetki devrinde bulunmalıdır.

Tüm devletler uluslararası işbirliğine katılmalı ve katkıda bulunmalı, katılmayanlar teşvik ve ikna edilmelidir. Uluslararası işbirliği yanında bölgesel işbirliği de teşvik edilip girişimler başlatılmalıdır. Bölgesel organizasyonlar güçlendirilmeli, ikili veya çok taraflı andlaşmalar, sözleşmelerin yapılmasına devam edilmelidir.

Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğu ile mücadele için öncelikle bölge ülkeleri arasında güven tesis edilmeli, ReCAAP daha aktif rol oynamalı, tercihen ASEAN bünyesinde müşterek bir güç oluşturularak göreve başlatılmalıdır.

Deniz haydutlarının gittikçe artan eylemleri ve özellikle tırmanan ya da tırmandırılan şiddet göz önünde bulundurulduğunda, bölgesel güçler yeterli olup etkin bir şekilde görevi icra edebilecek düzeye gelinceye kadar, BMGK gözetimindeki uluslararası silahlı güçler devletlerin egemenlik haklarına saygı göstererek zayıf ülkelerin sularında, olay bölgelerinde özellikle ve öncelikle Malakka-Singapur boğazlarını içeren Güneydoğu Asya geçitlerinde ve Aden-Somali bölgesinde tehdide ve çevreye uygun şekilde dönüşümlü olarak, her alanda birlik görevlendirilmesi dahil harekata yönelik genel ve bölgesel işbirliği yapmalı, istihbarat bilgilerini paylaşmalı, karakol ve deniz haydutluğu ile mücadele görevlerini sürdürmelidir.

Deniz haydutlarının her türlü desteği kesilmeli, mevcut teknolojik imkanları ve uyguladıkları yeni yöntemlere karşılık, yeni strateji ve taktikler geliştirilip uygulanmalıdır. Aynı zamanda iç karışıklıklar nedeniyle istikrarsızlığa yol açan bölgedeki krizler bitirilmeli, zayıf devletler güçlendirilerek yönetim ve otorite boşluğu giderilmeli, sağlıklı bir devlet yapılanması sağlanarak hukuk egemen kılınmalı, halkın refahını artırmak üzere geçici insani yardımların yeterli olmadığı açlık, susuzluk, yoksulluk, hastalık, işsizlik gibi tarımdan endüstriye, eğitimden çağdaş medeniyete erişime kadar sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel sorunlara uluslararası toplum tarafından ivedi ve kalıcı çözümler bulunmalıdır.

İkili ve çoklu anlaşmalar ile devletlere verilen yetkiler ve uluslararası güvenlik güçlerine devredilen yetki ve sağlanan kolaylık, serbestlik, keyfi davranışlara izin vermeksizin artırılmalıdır. Deniz haydutluğu suçuna ilişkin hukuk sürecinin bütünlenmesi için denetim, kontrol, kolluk, yakalama, tutma, gözaltına alma, teslim, mübadele, yargılama, ceza infaz hususlarının ve yetkilerinin ayrıntılı belirlenmesi, Uluslararası Ceza Mahkemesinin (UCM) yetkilerinin artırılması hukukun egemen kılınıp uluslararası toplumun düzen ve huzurunun sağlanması için önemli görülmektedir. Tercihen olay bölgesinde olmak üzere deniz haydutluğu suçlularını yargılamak üzere devletler teşvik edilmeli, hukuki süreçlerin düzenlenmesi ve iyileştirilmesine yardımcı olunmalıdır. Konuya ilişkin olarak halen devam eden çalışmalar memnuniyet vericidir.

Ayrıca Devletler arasında gerekli iade ve işbirliği anlaşmalarının yapılmasında, Deniz haydutluğuna ilişkin olarak iç hukuk düzenlerinde öngörülen ceza farklılıklarının giderilmesi için cezaların belirlenmesi ile haydutlara, suç eşyasına, zapt edilen araç ve yüke, zararın tazmini için uygulanacak esasların belirlenmesinde de yarar görülmektedir.

Deniz haydutluğu tanımı yeniden düzenlenmeli ve Deniz Haydutluğu suçunu sınırlayan Özel Şartlar (Fiil, Ortam, Özel Amaçlar, İsyan, İki Gemi/Uçak) kaldırılmalıdır.

Silahlı soygun suçu deniz haydutluğu kapsamında bulunması nedeniyle fiil şartı kaldırılmalı; ikna, kandırma, aldatma gibi şiddet içermeyen yöntemlerle icra edilebilecek gayrimeşru fiiler de bu şekilde deniz haydutluğu suçu kapsamına alınmalıdır.

Ortam (mekan) şartı, tüm deniz alanlarını, hatta kara ve hava sahasını da kapsamalı, sınır konulmamalıdır. Limanda, rıhtımda, iskelede, sahildeki depo, antrepo, market, dükkan vb işyeri, kamu veya özel mülkiyetten başlayıp denizde devam eden gayrimeşru fiiler de bu suç kapsamına alınmalıdır.

Özel amaçlar (şahsi menfaat, maddi kazanç) şartı, siyasi amaçlı terör suçundan ayırmak için belirlenmiştir, ancak bu şart günümüzde artık anlamını yitirmektedir. İşlenen gayrimeşru fiil amacı ne olursa olsun aynıdır. Yargılama aşamasında ayrıntılar ve gerçek

amaçlar nasıl olsa ortaya çıkacaktır. Bu nedenle özel amaçlar da suç tanımından çıkarılmalıdır.

İsyan (asi gemi) şartı da devletin egemenlik haklarına saygı göstermek amacıyla konulmuştur. Ancak mürettebat ve yolcuların tehdit altında olmaları ya da anlaşıp işbirliği yaparak deniz haydutluğu suçunu işlemeleri ihtimalini de karşılamak üzere isyan şartının da kaldırılmasında fayda bulunmaktadır.

İki gemi/uçak şartı da tek gemi ile işlenen aynı suçu kapsamamaktadır. Tek gemi ile de denizde konuşlu platformlara (petrol, doğal gaz, araştırma vb), denizaltı boru hatlarına, iletişim kablolarına, rıhtımda, iskelede, sahilde bulunan tesislere, can ve mala karşı gayrimeşru fiil işlemek mümkündür. Bu nedenle İki Gemi şartının da kaldırılmasında yarar görülmektedir.

Devletlerin rıza onayı olmak şartıyla kesintisiz takip hakkı ayrıntılı geliştirilerek tüm alanlarda geçerli kılınmalı, bölgesel sıkı işbirliği sağlanmalı, zorlayıcı hükümler belirlenmeli ve haydutlara verilecek cezalar caydırıcı düzeyde olmalıdır.

Uluslararası hukukun geliştirilmesi ve dünyada kalıcı barışın tesis edilebilmesi için Fakülteleri veya Ana Bilim Dalları insanlığa karşı işlenen suç, soykırım, savaş suçları, kölelik, esir ticareti, uyuşturucu, deniz haydutluğu vb. olan bir Uluslararası Hukuk Üniversitesi kurulmalıdır.

Günümüzde gerçekleştirilmesi hayal gibi görülse de uluslararası hukuk için bir yasama organı niteliği taşıyacak, seçkin ulusal hakimlerden oluşan uluslararası bir parlamento düşünülmelidir. Bu yapıda belirlenmiş alt komisyonlar daimi olarak görev yaparak teklif hazırlıkları yapabilmelidir.

Günümüz teknolojisi her alanda öylesine hızlı gelişmektedir ki hukuk kuralları geride kalmaktadır. Yapay zekanın kullanım alanlarının yaygınlaşması, robotlar, insansız deniz ve hava araçları, karada denizde ve havada kullanılabilen araçlar, uzay araçları ile neler yapılabileceği hayalleri bile aşmaktadır. Bu araçlarla yapılabilmesi muhtemel

gayrimeşru fiillere henüz insanlık hazır değildir. Bu nedenle uluslararası toplum, uluslararası güvenliğe özellikle insanlığa karşı işlenecek suçlarda çok daha fazla duyarlı olmalı, uluslararası hukukta eksikliği görülen konular için işbirliği yaparak gelecek için her an yoğun çaba harcamalıdır.

Haydutluk dili, dini, ırkı ne olursa olsun her millet ve ülke için anlamı birdir ve ceza gerektiren bir suçtur. Bu nedenle ister karada, ister denizde, ister havada, isterse uzayda , nerede olursa olsun, hangi araç ve platform kullanılırsa kullanılsın, hangi amaçla yapılırsa yapılsın haydutluk aynıdır ve korsanlık, silahlı soygun, deniz hırsızlığı, hava ve deniz haydutluğunu da içerir. Kavram kargaşasına bir son vermek, sorunun nihai çözümüne doğru bir adım daha yaklaşabilmek için, şartlar ve kısıtlarla tanımlanmaya çalışılan deniz haydutluğu yerine, uluslararası hukukta daha kapsayıcı olan haydutluk kavramının kullanılmasının daha uygun olacağı düşünülmektedir.

Jeopolitik, jeostratejik, jeoekonomik ve ekostratejik açılardan hayati önemi haiz olması, ayrıca uluslararası barışa hizmet, uluslararası menfaatler, bölge ülkeleri ile gelişmekte olan ilişkiler, sosyal, ekonomik, kültürel ve savunma sanayii işbirliği faaliyetleri nedeniyle Türkiye açısından da büyük bir öneme sahip olan Malakka Boğaz ve geçitleri ile Kızıldeniz-Aden-Somali geçiş güzergahında deniz yolu güvenliğinin sağlanması için deniz kuvvetleri görevlendirilmesi dahil uluslararası toplumun tüm girişimlerine iştirak edilmeli ve uluslararası saygınlık için destek verilmelidir. Afrika Açılımı süreci devamında Türkiye'nin uzun vadeli çıkarları gereği bölgede daimi bulunmak ve varlık göstermek, deniz ticaretinin güvenliğini sağlamak üzere Kızıldeniz'i, Aden'i ve Somali bölgesini kontrol eden stratejik bir konumda bulunan Sudan'daki Sevakin adasına ileri deniz üssü tesis edilmesi için gerekli çalışmaların hızlandırılmasında büyük yarar görülmektedir.

KAYNAKÇA

Kitaplar ve Makaleler

Abbot, Jason ve Renwick, Neil, ‘‘Pirates, Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia’’, *Pacific Review*, Cilt:11, No:1, 1999.

Akipek, Ömer İlhan ‘‘Devletler Hukuku’’, Ankara, 1963.

Armaoğlu, Fahir, ‘‘Siyasi Tarih Dersleri’’, Sevinç Matbaası, Ankara, 1961.

Aybay, Rona, “Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, “t.y.”.

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.

Başeren, Sertaç, “Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele”, *Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Cilt 1, Sayı 4, 1994.

Batır, Kerem ‘’Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk’’, USAK yayınları, 1nci bası, Ankara, 2011.

Beckman, Robert, ‘The Establishment of a Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore under Article 43 of the United Nations Convention on the Law of the Sea’’, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2009.

Bostan, İdris, ‘‘ Adriyatik’te Korsanlık’’, TİMAŞ yayınları, 1nci bası, İstanbul, 2009.

Bostan, İdris, ‘‘Osmanlı Akdenizi’’, Küre Yayınları, 1nci basım, İstanbul, 2017.

Bostan, İdris, ‘‘Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği’’, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.

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

Castel, International Law,1965. https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/international-law-chiefly-as-interpreted-and-applied-in-canada-by-castel-jg-toronto-university-of-toronto-press-1965-pp-xxii-1402-index-of-cases-and-subject-index-3000/9E4DE02C09D4CF6A8936FADDD33CBD0E, Erişim Tarihi:27.2.2018.

Chew, Major Frederick, Singapore Navy, ‘‘Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests’’,*GeddesPapers*,2005. http://www.defence.gov.au/ADC/Publications/Geddes/2005/PublcnsGeddes2005_310310_PiracyMaritime.pdf, Erişim Tarihi:11.05.2019.

Colombos, The International Law of the Sea,1962,1967. https://books.google.com.tr/books?hl=tr&id=ji0RAAAAYAAJ&focus=searchwithinvolume&q=+page+405, Erişim Tarihi:27.2.2018. https://books.google.com.tr/books?hl=tr&id=ji0RAAAAYAAJ&focus=searchwithinvolume&q=+page+470, Erişim Tarihi:27.2.2018.

Çalık, Tacettin, ‘‘Uluslararası Hukuk’ta Deniz Haydutluğu ve Somalili Deniz Haydutlarıyla Mücadele Yöntemleri’’, Adalet Yayınevi, 1nci baskı, 2017.

Çark, Mehmet, “Doğu Akdeniz Deniz Alanlarında Güvenlik”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 603, Kasım, 2008.

Çelik, Edip F., ‘‘Milletlerarası Hukuk’’, Cilt II/1, Fakülteler Matbaası,3ncü Bası,1977. De Souza, Philip, ‘‘Piracy in the Graeco-Roman World’’, Cambridge University Press,1999.

Dz.K.K.lığı,‘‘Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri’’ dokümanı. https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/395/DezHM2016.pdf.

Evin, Bekir, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı Ve Şiddet Faktörü”, *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, Kasım 2012, 1(1).

Genelkurmay Başkanlığı, “Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme”, *Terörizmle Mücadeleye İlişkin Uluslararası Hukuk Metinleri*, Cilt 1, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2008.

Gündüz, Aslan, ‘‘Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar’’, İstanbul, 1998.

Hasgüler, Mehmet, Uludağ, Mehmet B., ‘‘Devletlerarası ve Hükümetler-Dışı Uluslararası Örgütler’’, 2004.

Herodotos, ‘‘Herodot Tarihi’’, Çev:Müntekim Ökmen, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1991.

Ho, Joshua H., ‘‘Enhancing Safety, Security and Environment Protection of the Straits of Malacca and Singapore. The Cooperative Mechanism’’, *Ocean Development and International Law*, c.40, 2009.

International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services,”IMB Piracy Reports”, 2003-2010.

International Maritime Organization, “Information Resources on Piracy and Armed Robbery at Sea Against Ships”, 11 February 2010.

International Maritime Organization, ‘‘Shipping Facts and Figures Information on Trade, Safety, Security Environment’’, 6 March 2012.

Joubert, Lydelle,‘‘The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: a ComparativeAnalysis’’, *Scientia Militaria South African Journal of Military Studies*,Vol 41, Nr 1, 2013.

Karabulut, Bilal, ‘‘Güvenlik’’,1nci Baskı, Barış Kitabevi, Ankara, 2011.

Karabulut, Bilal, ‘‘Strateji-Jeostrateji-Jeopolitik’’, Barış Kitabevi, 2nci Baskı, Ankara, 2013.

Karacasulu, Nilüfer, Ovalı, Şevket, “Terör: Kavramsal Çeşitlilik”, *Mülkiye*, Cilt 28, Sayı 243.

Koçak, İ. H.,‘‘Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları’’, *TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yayınları*, Yayın No: DTGM/02, 2012.

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

Murphy, Martin, “Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy”, *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Ed. Peter Lehre, New York, Routledge, 2007.

Nyman, Elizabeth ‘‘Modern Piracy and International Law: Definitional Issues with the Law of the Sea’’, Geography Compass, Blackwell Publishing Ltd.,2011.

Oral, Nilüfer, “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu’nun Türk Boğazlarında Ortaya Çıkabilecek Hukuki Etkileri”, Deniz Hukuku Sempozyumu Konuşma Metni, “t.y.”.

Oran, Baskın, ‘‘Türk Dış Politikası’’,İletişim Yayınları, Cilt 1,16ncı Baskı, İstanbul, 2011.

Ormerod, Henry Arderne, ‘‘Piracy in the Ancient World: An Essay on Mediterranean History’’, http://lrfzone.info/piracy4608321.pdf, Erişim Tarihi:9.1.2018. Oppenheim International Law,http://www.gutenberg.org/files/41046/41046-h/41046-h.htm, Erişim Tarihi:26.2.2018 https://ia800406.us.archive.org/5/items/cu31924007494754/cu31924007494754.pdf, Roxburgh, Ronald F., Cornell University Library,ABD,Longmans Green and Co.,1920, Londra. http://www.wildy.com/isbn/9780582501089/oppenheim-s-international-law-9th-ed-volume-1-peace-hardback-hardback-2-parts-longmans, Erişim Tarihi:26.2.2018

Öktem, A.Emre, Kurtdarcan, Bleda R., ‘‘Deniz Haydutluğu ve Korsanlık’’, Kaptan Yayıncılık,1nci bası, İstanbul, 2011.

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 Review Legal and Social.*, Sayı 65, 2005.

Pazarcı, Hüseyin,”Uluslararası Hukuk”, Ankara, 9. Bası, 2010.

Plutarch, ‘‘The Parallel Lives’’, Çev. Bernadotte Perrin, Cilt 7, Loeb Classical Library Edition, 1919, Erişim Tarihi: 9.1.2018. http://penelope.uchicago.edu/thaver/e/ronian/texts/plutarch/lives/caesar.hrml, 23 Ekim 2009, Erişim Tarihi: 9.1.2018.

Plutarch, ‘‘Sezar ve Deniz Haydutları’’, http://www.livius.org/sources/content/plutarch/plutarchs-caesar/caesar-and-the-pirates/, Erişim Tarihi: 9.1.2018.

Raymond, Catherine Zara, ‘‘Piracy in the Waters of Southeastern Asia’’, 2007.

Raymond, Catherine Zara, ‘‘Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved’’, *Naval War College Press*, Newport 2010.

Rubin, Alfred P. ‘‘The Law of Piracy’’, *Naval War College Press*, Newport, Rhode Island, 1988 (E-Kitap).

Singh, Corrun, Bedi Arjun, ‘‘War on Piracy: The Conflation of Somali Piracy with Terrorism in Discourse, Tactic and Law’’, *Security Dialogue, SAGE Journals*, Sep 30 2016.

Smith, Herbert A., ‘‘The Law and Custom of the Sea’’,Çeviren Ahmet Kerse, ‘‘Deniz Hukuku ve Teamülü’’,1967.

Sorenson, Karl, ‘‘State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy’’, Swedish Defence Research Agency, Stocholm, 2008.

Soybaş, Fatma Nur, ‘‘Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi, Denizcilik Uzmanlık Tezi, 2014.

Türkistanlı, Taha Talip, Kuleyin, Barış, ‘‘Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri’’, Cinius Yayınları,1.Baskı,2017.

Toluner, Sevin, “Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi”, 5. Baskı, İstanbul, 1996.

Topal, A.Hamdi, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri”, *AÜHFD*, 59 (1), 2010. UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, ‘‘Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı’’.

Ünlü, Nihan, ‘‘Current Legal Developments Strait of Malacca’’, *International Journal of Marine&Coastal Law*.

Weitz, Richard, ‘‘Countering the Somali Pirates: Harmonizing the Response’’.

Whatley, A.T. ‘‘Historical Sketch of the Law of Piracy’’, *Law magazine and review: a quarterly review of jurisprudence,* 3. Cilt. https://books.google.com.tr/books?id=xBdMAQAAIAAJ&pg=PA618&dq=A.T.Whatley+historical+sketch+of+the+law+of+piracy&hl=tr&sa=X&ved=0ahUKEwjhjcW4_L7YAhVkD8AKHVb6AHsQ6AEIMTAB#v=onepage&q=BC%20509&f=false, Erişim Tarihi:7.1.2018.

Yaman, Emrah, ‘‘Korsanlık ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Eylemleri’’, *Deniz Ticareti*, Aralık, 2008.

Young, Adam J, Valencia, Mark J, ‘‘Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility’’, *Contemporary Southeast Asia*, Vol 25, No 2, August 2003.

Andlaşmalar, Sözleşmeler, Kanunlar, Yönetmelikler

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi,

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI 2.en.pdf.

Washington Andlaşması,

http://www.ibiblio.org/pha/pre-war/1922/nav_lim.html (Erişim 19 Ekim 2017); Herbert A. Smith, ‘‘The Law and Custom of the Sea’’ (Deniz Hukuku ve Teamülü, Çeviren: Ahmet Kerse),1967, s.75.

1930 Londra Deniz Andlaşması,

https://www.unmultimedia.org/avlibrary/search/search.jsp?mediatype=&prod=1&q=1930+London+sea+agreement, 1930 Londra Deniz Andlaşması,Erişim Tarihi:27.2.2018.

https://www.unmultimedia.org/avlibrary/search/search.jsp?mediatype=&prod=1&q=1936+London+sea+protocol, 1936 Londra Deniz Protokolü, Londra Deniz Andlaşması,Erişim Tarihi:27.2.2018.

ReCAAP Anlaşma Metni,

http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf.

Nyon Düzenlemeleri,
https://www.cambridge.org/core/journals/albion/article/nyon-arrangements-of-1937-a-success-sui-generis/628402FCDFD96275DE44ACE55A7F3169,
Erişim Tarihi:27.2.2018.

Tokyo Sözleşmesi,
http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/pdfs/ukpga_19670052_en.pdf.

Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS),

International Maritime Organization, "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974".

International Maritime Organization, "Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships", 20 December 2000.

Terörle Mücadele Kanunu, 12 Nisan 1991, Md.1.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın ''ISPS Kod Uygulamaları'' dokümanı, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği.

Kararlar

BMGK Kararları

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816(2008).

United Nations Security Council, "Resolution 1816" , 02 June 2008.

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/52/pdfs/ukpga_19670052_en.pdf.

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838(2008).

United Nations Security Council, " Resolution 1838", 07 December 2008.

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846(2008)

United Nations Security Council, " Resolution 1846", 02 December 2008.

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851(2008).

United Nations Security Council, " Resolution 1851", 16 December 2008.

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897(2009).

United Nations Security Council, " Resolution 1897", 30 November 2009.

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918(2010).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950(2010).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1976(2011).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015(2011).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020(2011).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077(2012).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184%20(2014).

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246(2015).

AB Konsey Kararları

Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008, Official Journal of European Union, 12.11.2010, L 301/33–37.
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF (21.12.2010) Erişim Tarihi:10.2.2018
Council Decision 2008/918/CFSP of 8 December 2008, Official Journal of European Union, L 330/19–20.
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:330:0019:0020:EN:PDF(21.12.2010); Erişim Tarihi:10.2.2018.
Council Decision 2009/907/CFSP of 8 December 2009, Official Journal of the European Union, 9.12.2009, L 322/27,
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:322:0027:0027:EN:PDF (21.12.2010) Erişim Tarihi:10.2.2018.
Council Decision 2010/766/CFSP of 7 December 2010, Official Journal of the European Union, 11.12.2010, L 327/49–50,
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:327:0049:0050:EN:PDF (21.12.2010) Erişim Tarihi:10.2.2018.

IMO Kararları

International Maritime Organization, "Resolution A.545(13)", 17 November 1983.

International Maritime Organization, "Resolution A.683(17)", 06 November 1991.

International Maritime Organization, "Resolution A.738(18)", 04 November 1993.

International Maritime Organization, “Resolution A.922(22)”, 22 January 2002.

International Maritime Organization, “Resolution A.979(24)”, 06 February 2006.

International Maritime Organization, “Resolution A.1026(26)”, 02 December 2009.

International Maritime Organization, “Address of the Secretary-General at the Opening of the Eighty-Fifth Session of the Maritime Safety Committee”, 26 November 2008.

International Maritime Organization, “IMO Adopts Comprehensive Maritime Security Measures”.

TBMM Kararları,

https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tbmm_internet.anasayfa.
http://www.mevzuat.gov.tr/.

Raporlar

IMB Deniz Haydutluğu Raporları (IMB Piracy Report, 1993-2016)

https://www.icc-ccs.org/

Oceans Beyond Piracy,

http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/summary.

Terörizm Raporları

Country Report on Terrorism 2017,https://www.state.gov/j/ct/rls/crt/2017/282850.htm, Erişim Tarihi: 11.5.2019.;

DIIS Report 2009, https://www.econstor.eu/obitstream/10419/59849/1/591900467, Erişim Tarihi: 11.5.2019;

https://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/reports/organised%20maritime%20piracy%20and%20related%20kidnapping%20for%20ransom.pdf; Erişim Tarihi.5.2019;

https://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-andterrorism/, Erişim Tarihi:11.5.2019;

http://globalterrorismindex.org/; Erişim Tarihi:11.5.2019;

https://www.foreignaffairs.com/articles/oceans/2004-11-01/terrorism-goes-sea, Erişim Tarihi:11.5.2019;

Belge, Bülten, Sözlük, Duyuru, Haber

ABD Kaynakları

https://www.usa.gov/laws.

https://www.lexisnexis.com/en-us/lawschool/pre-law/learn-to-spot-issues-like-a-lawyer.page.

https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/legal+issue.

https://blog.oup.com/2016/01/top-ten-developments-international-law-2015/.

https://www.asil.org/international-law-topics.

https://uia.org/sites/dev.uia.be/files/misc_pdfs/roundtable/Top_10_International_Legal_Issues.pdf.

https://iuristebi.files.wordpress.com/2011/07/the-future-of-international-law.pdf.

https://opencommons.uconn.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.tr/&httpsredir=1&article=1070&context=law_papers.

Adalet Bakanlığı İnternet sitesi.

http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/809.html.

BM internet sitesi.

http://legal.un.org/avl/ILC/8th_E/Vol_I.pdf

http://www.un.org/en/sections/issues-depth/international-law-and-justice/index.html

Dz.K.K.lığı internet sitesi.

https://www.dzkk.tsk.tr/.

EUROPEAN UNION

https://europa.eu/european-union/index_en.

https://europa.eu/european-union/law/find-legislation_en.

http://eurlex.europa.eu/.

http://eeas.europa.eu/.

EUNAVFOR internet sitesi.

http://eunavfor.eu/.

Harvard Law School

http://hls.harvard.edu/.

ICC CCS internet sitesi.

http://www.icc-ccs.org/news/424-pirates-intensify-attacks-in-new-areas-with-first-somali-hijacking-reported-in-red-sea.

http://www.icc-ccs.org/news/422-imb-warns-against-misuse-of-nvocc-bills-of-lading.

İngiltere İnternet Siteleri

http://www.lawsociety.org.uk/for-the-public/common-legal-issues/.

https://www.lse.ac.uk/study-at-lse/Summer-Schools/Summer-School/Courses/Secure/Law/LL105.

https://www.chathamhouse.org/about/structure/international-law-programme/contemporary-issues-international-human-rights-law-project.

https://www.economist.com/topics/international-law.

https://academic.oup.com/bybil/article-abstract/65/1/465/311626?redirectedFrom=PDF.

NATO internet sitesi.

https://www.nato.int/.

Resmi Gazete

http://www.resmigazete.gov.tr/default.aspx.

http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3713.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3713.pdf.

Türk Dil Kurumu internet sitesi.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a528e02838ad6.94784461, Erişim Tarihi:7.1.2018.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a52928534b542.72950922, Erişim Tarihi:7.1.2018.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a5296ac641817.12118968, Erişim Tarihi:7.1.2018.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bati&arama=kelime&guid=TDK.BATI.5a53d8dba72bf6.48456823, Erişim Tarihi:8.1.2018.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a5296b4b10704.66416670, Erişim Tarihi:7.1.2018.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bati&arama=kelime&guid=TDK.BATI.5a53d9bd267912.57316962, Erişim Tarihi:8.1.2018.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a529ce5596df0.25547687, Erişim Tarihi:7.1.2018.

Diğer İnternet Siteleri

http://www.foi.se/upload/projects/Africa/FOI-R-2610.pdf (30 Eylül 2008).

http://www.ibiblio.org/pha/pre-war/1922/nav_lim.html (Erişim 19 Ekim 2017).

http://www.academia.edu/5903956/_Ships_Can_Be_Dangerous_Too_Coupling_Piracy_and_Maritime_Terrorism_in_Southeast_Asia_s_Maritime_Security_Framework_2004_.

https://edinburgharabicinitiative.files.wordpress.com/2014/02/forster-robert-trouble-at-sea-maritime-institutional-security-intp-442.pdf.

https://tr.scribd.com/document/199807794/Adam-J-Young-Root-of-Contemporary-Maritime-Piracy-in-SA-pdf.

https://edition.cnn.com/.

http://www.bbc.com/news/world.

https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452 Erişim Tarihi:28.2.2019

https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2017/04/17/2-choke-points-that-threaten-oil-trade-between-persian-gulf-and-east-asia/#3f2fe57a4b96 Erişim Tarihi: 28.2.2019

https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0967010616665275?journalCode=sdib, Erişim Tarihi:11.5.2019;

https://www.vox.com/world/2017/7/13/15948184/pirates-terrorists-somalia-isis-shabaab, Erişim Tarihi:11.5.2019.