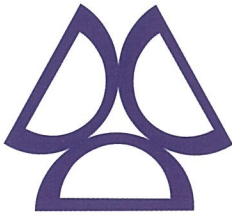


D 1



**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
DERGİSİ**



**Cilt: 2
Sayı: 2
Yıl: 2010**



DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DERGİSİ

Cilt: 2

Sayı: 2

Yıl: 2010



ISSN: 1308-9161

İzmir - 2010

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DERGİSİ

Cilt: 2 Sayı: 2 Yıl: 2010

Yayın No: 09.7777.1003.000/BY.010.008.545

ISSN: 1308-9161

1. Baskı

Derginin Sahibi : Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi adına Prof. Dr. A. Güldem CERİT

Sorumlu Müdür : Doç. Dr. D. Ali DEVECİ

Yönetim Yeri : T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi Buca - İZMİR

Yayının Türü : Akademik Hakemli Dergi - 6 ayda bir yayınlanır.

Sayı Editörü : Doç. Dr. Mustafa KALKAN

Editör : Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Yayın Komisyonu : Prof. Dr. Okan TUNA, Doç. Dr. D. Ali DEVECİ, Doç. Dr. Ender ASYALI

Yrd. Doç. Dr. Selçuk NAS

Yayın Hazırlama Kurulu : Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Prof. Dr. Hakkı KİŞİ

Doç. Dr. Mustafa KALKAN

Yrd. Doç. Dr. Tevfik ARSLAN

Yrd. Doç. Dr. Nurser Gökdemir IŞIK

Yrd. Doç. Dr. Didem ÖZER

Öğr. Gör. Dr. Emrah ERGİNER

Öğr. Gör. Güven ŞENGÖNÜL

Araş. Gör. Volkan ÇAĞLAR

Bora KAYACAN

Sayı Hakem Kurulu : Prof. Dr. A. Güldem CERİT

Prof. Dr. Hakkı KİŞİ

Prof. Dr. Okan TUNA

Prof. Dr. Necmettin AKTEN

Doç. Dr. D. Ali DEVECİ

Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

Yrd. Doç. Dr. Selçuk NAS

Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Yrd. Doç. Dr. Nurser GÖKDEMİR IŞIK

Yrd. Doç. Dr. Tevfik ARSLAN

Yrd. Doç. Dr. Ömür Y. SAATÇIOĞLU

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

İstanbul Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dizgi Sekreteryası : Öğr. Gör. Güven ŞENGÖNÜL

Yazışma Adresi : Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Tınaztepe Yerleşkesi 35160 Buca-İZMİR

Tel: (232) 453 49 92

Fax: (232) 453 81 97

e-mail: dfdergi@deu.edu.tr

<http://web.deu.edu.tr/denizcilik/dfdergi>

Tasarım ve Mizanpaj : Volkan Çağlar

Dergide yayınlanan makalelerin bilim, içerik ve dil bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir.

Dergide yayınlanan makaleler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

Basım Yeri : Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası

Basım Tarihi : 30 Aralık 2010

Basım Yeri Adresi : Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası

DEÜ Sağlık Yerleşkesi Mithatpaşa Cad. No: 1606 Balçova 35340 İzmir

Tel: 0(232) 412 33 40 - Fax: 0(232) 412 33 39

EDİTÖRDEN ÜÇÜNCÜ SAYIYA

Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi üçüncü sayısı ile siz değerli okurlarımız ile buluşmaktan büyük mutluluk duymaktadır. Aralık 2009 yılında yayın hayatına başlayan dergimiz bu sayı ile birinci yaşını ve ikinci yayın yılını tamamlamıştır. Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi'nin ikinci sayısı da büyük bir ilgi uyandırmıştır. Dergimize olan büyük ilgi ve talep Denizcilik Fakültesi Dergisi'nin önemli bir boşluğu doldurduğunun bir göstergesidir.

Küreselleşmenin hızla yaygınlaştığı günümüzde denizcilik sektörü küreselleşmenin en önemli aktörlerinden birisidir. Dinamik bir sektör olan denizcilik her gün kendini yenilemekte, baş döndürücü bir hızla gelişmektedir. Sektörün gelişimi üretilen bilgi hacmini de arttırmıştır. Bilgiye ulaşımın kolaylaşması bilginin süzülmesini gerektirmiş, kaliteli ve doğru bilginin değerini arttırmıştır. Bu kapsamda Üniversitelerimizin yayınladığı bilimsel dergiler ve bu dergide yer alan bilimsel makaleler doğru bilginin doğru insanlara ulaşmasında vazgeçilmez kaynaklar olmuşlardır. Denizcilik Fakültesi Dergisi bir ilki gerçekleştirerek geniş bir yelpazede bilim insanlarımızca üretilen kaliteli çalışmaların geniş bir okuyucu kitlesine ulaştırılmasını sağlamıştır.

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi'nin üçüncü sayısının yayına hazırlanmasında başta Fakültemiz Dekanı Prof. Dr. A. Güldem CERİT olmak üzere, sayı editörümüz Doç.Dr. Mustafa KALKAN'a, Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası'na teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca dergimizin değişik kurullarında yer alan değerli bilim insanlarına ve çalışma arkadaşlarıma verdikleri katkıdan dolayı minnettarım.

Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL
Editör

Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi Nur Jale ECE	1
Deniz Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi Duygu MORAL Hakkı KİŞİ	21
Karar Verme Stillerine Bilimsel Yaklaşımlar Selçuk NAS	43
İzmir Alsancak Limanı'nın Etki Alanı ve İzmir Kentinin Ekonomik Yapısı İle Bağı Hitay BARAN Çınar ATAY	67
Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri Alpaslan ATEŞ Şengül KARADENİZ Soner ESMER	83
Yazarlara Duyuru	99

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010

DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARI VE ANALİZİ

Nur Jale ECE¹

ÖZET

Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yaklaşık %80'i deniz yoluyla taşınmakta ve dünya deniz ticaretinin dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edeceği tahmin edilmektedir. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditlerden biri deniz haydutluğudur. Deniz haydutluğu saldırıları özellikle Güney Doğu Asya, Aden Körfezi ve Somali'de artmış ve gittikçe karmaşık, daha iyi organize ve şiddetli olmaya başlamıştır. Çalışmada, deniz haydutluğunun tanımı ve türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler incelenmiştir. Ayrıca, SPSS 16.00 kullanılarak 2003-2009 yılları arasında meydana gelen deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri, saldırı türü, rehin alınan mürettebata yapılan şiddet türüne ilişkin İkili İlişki Analizi (χ^2) gibi istatistiksel analizler yapılmış ve deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin alınması gereken önlemler önerilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Deniz haydutluğu, Aden Körfezi, Somali.

ANALYSIS OF MARITIME PIRACY ATTACKS

ABSTRACT

Over 80% of goods imported and exported globally are transported by strategic shipping lanes, and the international sea transport industry is likely to continue its growth in parallel to global trade rates. One of the foremost threats to maritime security is piracy. Piracy is on the rise especially in Southeast Asia, Gulf of Aden and Somalia is becoming increasingly complex, better organized and more violent. In the study; the definition, types, causes and locations of maritime piracy, current security measurements regulations and measures are examined. The piracy attacks by years, locations, types of attacks and types of violence to crew occurred in the period 2003-2009 are analyzed by the statistical method as Chi Square Test (χ^2) by using SPSS 16.00.

Key Words: Maritime piracy, Gulf of Aden, Somalia.

GİRİŞ

Dünya ticaretinin yaklaşık %80'i deniz yoluyla taşınmakta olup dünya denizlerinde yaklaşık 50 bin ticaret gemisi seyir yapmakta ve 15 milyon konteyner sirkülasyonu gerçekleşmekte, 230 milyonun üzerinde seyahat olmakta ve 6 milyar ton yük taşınmaktadır (Chalk, 2009:58). Dünya deniz ticaretinin çoğu Bab el-

¹ Dr., T.C. Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, jaleece2004@yahoo.com

Mandap, Hürmüz Boğazı, Malaka Boğazı, Süveş Kanalı ve Panama Kanalı gibi dar, seyir güvenliği ve saldırılar için riskli olan suyollarından geçmektedir.

Dünya deniz ticareti ucuz işçilik ve doğal kaynaklar nedeniyle ihracatın yoğun olmasından dolayı Çin ve diğer Asya eksenli hatlara yönelmiş olup nihai tüketimler Asya'dan Avrupa ve ABD'ye taşımacılık talebini getirmiştir. Deniz Taşımacılığı hızla artmış olup dünya deniz ticaretinin dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edeceği tahmin edilmektedir (www.prolog.org (2006:1-3) Dünya deniz ticaretinde yaklaşık 7000 liman kullanılmaktadır. Dünya konteyner ticaretinin yaklaşık %50'si 20 mega limanda elleçlenmektedir. Limanlar özellikle büyük limanlar, her gün binlerce konteynerin elleçlenmesi nedeniyle potansiyel güvenlik tehditleri kaynağıdır.

Dünya üzerinde hareket halindeki 50 bine yakın ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkilemiş olup deniz güvenliği aynı zamanda küresel ekonominin de güvenliği olmaktadır. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditler yasadışı uyuşturu madde kaçakçılığı, yasadışı faaliyetler, kaçak yolcular, köle ticareti, deniz haydutluğu ve terörizmdir. Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Raporu'na göre, günümüzde deniz haydutluğunun deniz terörizmi için potansiyel tehlike oluşturduğu, deniz haydutları ile teröristlerin benzer taktikleri uyguladıkları, dar bir coğrafi bölgede hareket ettikleri, deniz haydutluğu ve terörizm birbiri ile örtüşmekte olduğu ve aralarındaki etkileşimin gittikçe arttığı belirtilmektedir (Reinhardt, 2008:1-5).

Çalışmada; deniz haydutluğunun tanımı, türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler incelenmiş, deniz haydutluğuna ilişkin etkin önlemlerin alınması amacıyla SPSS 16.00 kullanılarak 2003-2009 yılları arasında meydana gelen deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri, saldırı türü, rehin alınan mürettebata yapılan şiddet türüne ilişkin İkili İlişki Analizi (χ^2) gibi istatistiksel analizler yapılarak parametrik olmayan değişkenler arasındaki ilişki incelenmiş, genel bir değerlendirme yapılarak deniz haydutluğu saldırılarını önlemeye ilişkin önerilerde bulunulmuştur.

1. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI VE TÜRLERİ

Günümüzde deniz haydutluğu çoğunlukla ülkelerin hükümler alanları dışında Devlet otoritesinden bağımsız olarak özel imkanları ve etrafına topladığı kişilerle, gemilere saldırarak soygun yapılması, gemi kaçırılması, mürettebat ve yolcuların rehin alınması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Denizlerin serbestliği ilkesi, Yunan ve Rodos Deniz Kanunlarından itibaren gelişmeye başlayan uluslararası deniz hukukunun en eski kurallarından biri uluslararası hukukta kabul edilen temel prensip "açık denizlerin serbestliği" ilkesi olup bu ilke 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 87. Maddesinde ifade edilmiştir (Ece, 2007:220). BMDHS'nin 87. maddesine göre,

açık denizler, BMDHS ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere ağıttır (Akten, 2008:1-2).

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 100-110. maddeleri deniz haydutluğu ile ilgilidir. Deniz haydutluğu, özel bir gemi ya da uçağın mürettebat veya yolcularının kendilerine veya mal varlıklarına yönelik açık denizlerde karşılaştığı her türlü yasa dışı eylem, ele geçirme ve soygun ya da bu işlerin yapılmasını uluslar arası anlamda kolaylaştıran veya göz yuman eylemlerdir (Madde 101). BMDHSnin "deniz haydutluğunun tanımı" başlıklı 101. maddesinde deniz haydutluğu (piracy) aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

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) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz haydutluğunun (piracy) tanımında UNCLOS'un 101. maddesine atıf yapmıştır. IMO söz konusu yasa dışı saldırılar için "gemilere yönelik silahlı soygun" terimini kullanmaktadır.

Deniz haydutluğu türleri üçe ayrılmaktadır. Deniz haydutluğunun birinci türü; genellikle limanda demir atmış veya demirleme yerlerindeki gemilere olan saldırılardır. Mürettebat soyulmakta, geminin satılması ise çok nadir olmaktadır. Bu tür saldırılar genellikle dünyada güvenlik uygulamaları ve tedbirlerinin yeterince olmadığı veya sıkı olarak uygulanmadığı limanlarda meydana gelmektedir. Bu tür soygunlar Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından düşük düzeyde silahlı soygun olarak tanımlanmaktadır (Chalk ve Fursdon, 1996:58).

Deniz haydutluğunun ikinci türü; daha ciddi boyutta olan açık deniz veya karasularında gemilere yapılan saldırılar ve soygunlardır. IMB bu tür saldırıları orta düzeyde saldırılar olarak tanımlanmaktadır. Yükün ve/veya geminin çalınması veya mürettebatın soyulması gibi bu tür saldırılarda daha fazla şiddet uygulanmakta, yaralama ve öldürme olayları meydana gelmektedir. Saldırıları genellikle modern silahlarla teçhizatlandırılmış bir ana gemiden yapılmakta ve iyi organize edilmektedir (Chalk, 2009:1-3).

Deniz haydutluğunun üçüncü türü; deniz haydutluğunun sigortadan para almak amacıyla "hayalet gemi" fenomeni gibi yasa dışı ticari amaçlar için organize edilmesidir. IMB; geminin çalınması, yeniden boyanması, bayrağının, isminin

değiştirilmesi ve yeniden kayıt edilmesi, yükün çalınması ve satılması gibi bu tür saldırıları; iyi eğitilmiş kişilerin görevlendirildiği, iyi planlanmış, güçlü kaynağa sahip ve örgütlenmiş kriminal soygunlar olarak tanımlamaktadır (Abyankar, 1998:86 – 89).

2. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN NEDENLERİ

Deniz ticaretinin yoğun, otorite ve denetimin zayıf olduğu her yerde deniz haydutluğu olayları ortaya çıkmakta sınıf savaşı deniz haydutluğunu teşvik emektedir. Deniz haydutluğunun başlıca nedenleri aşağıda belirtilmektedir (Ece, 2009:22-27).

a) Artan ticaret hacmine paralel olarak, deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması; b) Deniz ticaretinin Malaka Boğazı, Bab el-Mandap Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan, sıkışık ve dar olan ticari su yollarından (chokepoints) geçmesi ve ticaret rotalarının bu riskli bölgeler üzerinde olması; c) Asya mali krizinin Güneydoğu Asya üzerinde devam eden etkisi, düşük ücretler, yüksek gıda fiyatları, işsizlik vb.; d) Yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi; e) 1990'ların başında Somali'de iç savaş çıkması, merkezi hükümetin yetersizliği ve bölgede etkili olamaması nedeniyle bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma (Yavuz, 2008:1-3); f) Eski balıkçı yeni deniz haydutlarının balık kaynaklarını başka ülke gemilerine karşı korumak amacıyla saldırı yapması; g) Filipinler, Endonezya, Çin, Somali'de örgütlü olan deniz haydutlarının direkt veya kısmi olarak yönetim ve bürokrasi yetkilileri ile işbirliği içerisinde olma eğilimi; h) Söz konusu bölgelerde deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz oluşu ve bölgenin silahlı saldırılara hazır olması; ı) Deniz haydutlarının daha karmaşık ve gelişmiş operasyon yöntemler kullanarak gemilere saldırılarında başarıya ulaşarak yüksek miktarda fidye alması;

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de korsanlık ve deniz haydutluğu olaylarının aynı nedenlerden olduğu ve aşağı yukarı aynı taktikleri uyguladıkları görülmektedir. Deniz haydutları, ekonomik nedenler kadar çok olmasa da ideolojik nedenlerle de saldırıda bulunmakta olup; deniz haydutluğu deniz terörizmi veya diğer suçlar için potansiyel tehlike oluşturmaktadır.

3. DENİZ HAYDUTLUĞU BÖLGELERİ VE İSTATİSTİKLERİ

1961'den günümüze kadar deniz haydutluğu ve terör olaylarında artış olmuştur (ICC IMB 2006 Report, 2006:5-6). IMB'nin Raporuna göre; 1984 yılından 2008 Eylül ayının sonuna kadar, kaçırılan ya da silahlı saldırıya uğrayan gemi sayısı 4 729'dur. 1984 yılından 30 Temmuz 2009 tarihine kadar 5 096 deniz haydutluğu saldırısı olmuştur. 2007 yılında deniz haydutluğu saldırıları %10 oranında, ateşli silah kullanılan saldırılar ise %35 oranında artmıştır (İstikbal, 2009:1-5).

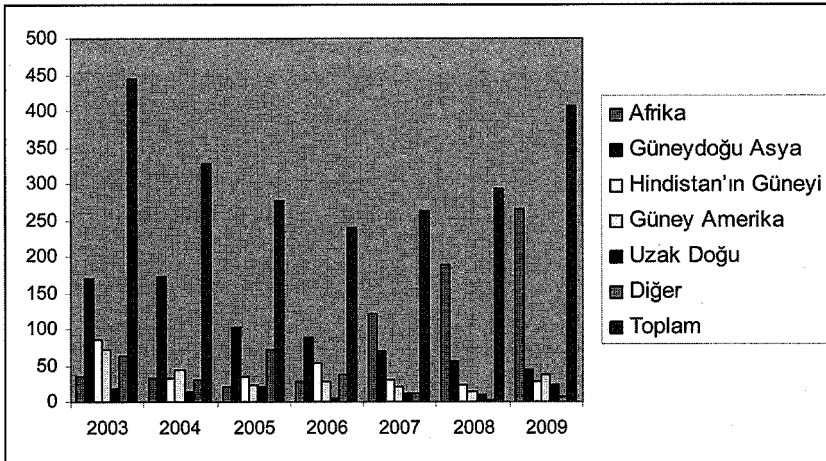
2008 yılında deniz haydutluğu saldırılarında 2007 yılına göre %11 artış görülmüştür. 2009 yılının ilk yarısında deniz haydutluğu olayları iki katına çıkmıştır (ICC IMB Report 2009/9:9). 2003-2009 yılları arasında 2.151 saldırı meydana gelmiş, gemi mürettebatı ve yolcularına yönelik 3 368 rehin alma, 293 fidye istemek için kaçırma, 92 ölü, 321 yaralı ve 148 kayıp olmuştur (ICC IMP Report, 2009: 9-13). Şimdiye kadar yaklaşık 100 milyon dolardan fazla fidye alınmıştır. Her yıl 4-5 Türk gemisi de saldırıya uğramaktadır. Bölgelere göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 4.1'de verilmektedir (ICC IMP Report 2008:5-15); ICC IMP Report 2009/9: 5-15):

Tablo 4.1: Bölgelere göre toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı

Bölgeler/Saldırı sayısı	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Afrika	35	33	22	27	120	189	264
Güneydoğu Asya	170	173	102	88	69	55	45
Hindistan'ın Güneyi	87	32	36	53	30	23	29
Güney Amerika	72	45	24	29	21	14	37
Uzak Doğu	19	15	20	5	11	10	23
Diğer	62	31	72	37	12	2	8
Toplam	445	329	276	239	263	293	406

Kaynak: International Chamber of Commerce (ICC) IMB 2006-2009 Annual Reports.

2009 yılında toplam 406 deniz haydutluğu saldırısı olmuştur. 2009'da en fazla deniz haydutluğu saldırısı Afrika'da (264), daha sonra Güneydoğu Asya'da (45) meydana gelmiştir.



Şekil 4.1: Yıllara göre deniz haydutluğu istatistikleri

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.

2003-2009 yılları arasında en fazla 2009 yılında mürettebat rehin alınmış (1052), 68 kişi yaralanmış ve 8 kişi ölmüştür. 2008 yılında 46 ateşli silah saldırısı

2009 yılında 120'ye çıkmıştır. 2003-2009 yılları arasında en fazla saldırıya teşebbüs 2003 yılında (93), gemi kaçırma ise en fazla 2008 ve 2009 yıllarında (49) meydana gelmiştir. Ateşli silah saldırıları artış göstermektedir.

Tablo 4.2: Deniz haydutluğu saldırı türlerinin karşılaştırılması

Şiddet türü	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Saldırıya teşebbüs	93	77	52	56	62	47	84
Ateşli silah saldırısı	20	13	19	7	14	46	120
Gemi kaçırma	19	11	23	14	18	49	49
Kaybolma	2	-	-	-	-	-	-
Güverteye çıkma	311	228	182	162	169	151	153
Toplam	445	329	276	239	263	293	406

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.

Tablo 4.3: Mürettebata uygulanan şiddet türü

Şiddet türü	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rehin alınan mürettebat	359	148	440	188	292	889	1052
Kaçırılan ve fidye istenen mürettebat	-	86	13	77	63	42	12
Tehdit edilen mürettebat	65	34	14	17	6	9	14
Saldırıya uğrayan mürettebat	40	12	6	2	29	7	4
Yaralanan mürettebat	88	59	24	15	35	32	68
Ölen mürettebat	21	32	-	15	5	11	8
Kayıp	71	30	12	3	3	21	8
TOPLAM	644	401	509	317	433	1011	1166

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.

Deniz haydutluğu saldırıları 2008 yılında en fazla Aden Körfezi (92) ve daha sonra sırasıyla Nijerya(40) ve Endonezya'da (28) meydana gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırıları 2009 yılında ise en fazla Aden Körfezi (116) ve daha sonra sırasıyla Somali (80) ve Nijerya'da (28) meydana gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırıları 2009 itibariyle Aden Körfezi'nde artış göstermiş, Somali'de bir önceki

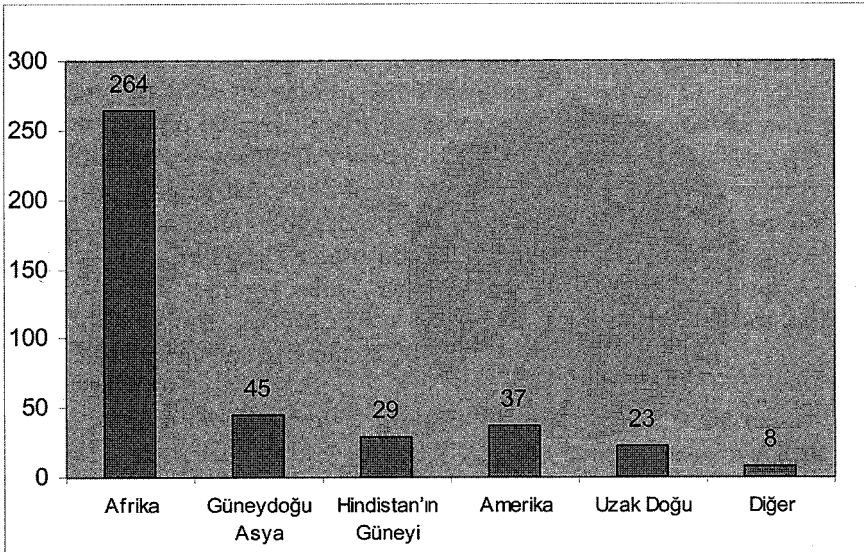
yıla göre dört katından daha fazla olmuş ve Nijerya'da ise yaklaşık yarıya düşmüştür.

2008 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırıları Afrika'da (189), daha sonra Güney Doğu Asya'da (55); 2009 yılında ise Afrika'da (264) daha sonra Güney Doğu Asya'da (45) meydana gelmiştir. IMB 2009 yılının ilk altı ayında deniz haydutluğu olaylarının iki katına çıktığını, en çok tankerlerin saldırıya uğradığını ve Güneydoğu Asya ve Uzakdoğu'da söz konusu saldırıların %100 arttığını belirtmektedir (ICC IMP Report, 2009:5-10).

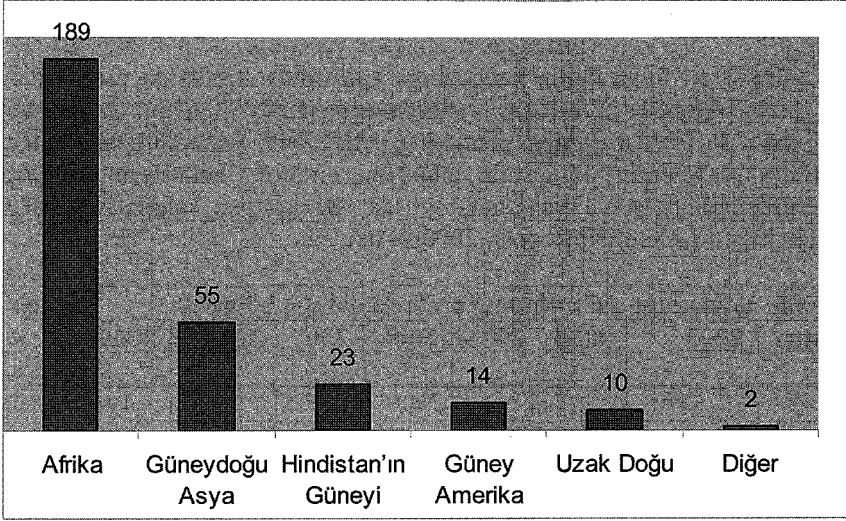
Tablo 4.4: Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler

Bölgeler/Saldırı sayısı	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bengaldeş	58	17	21	47	15	12	17
Aden Körfezi	18	8	10	10	13	92	116
Somali	3	2	35	10	31	19	80
Endonezya	121	94	79	50	43	28	15
Malezya	5	9	3	10	9	10	16
Nijerya	39	28	16	12	42	40	28
Tanzanya	5	2	7	9	11	14	5
Vietnam	15	4	10	3	5	11	9
Diğer	181	165	95	88	94	67	120
Toplam	445	329	276	239	263	293	406

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.



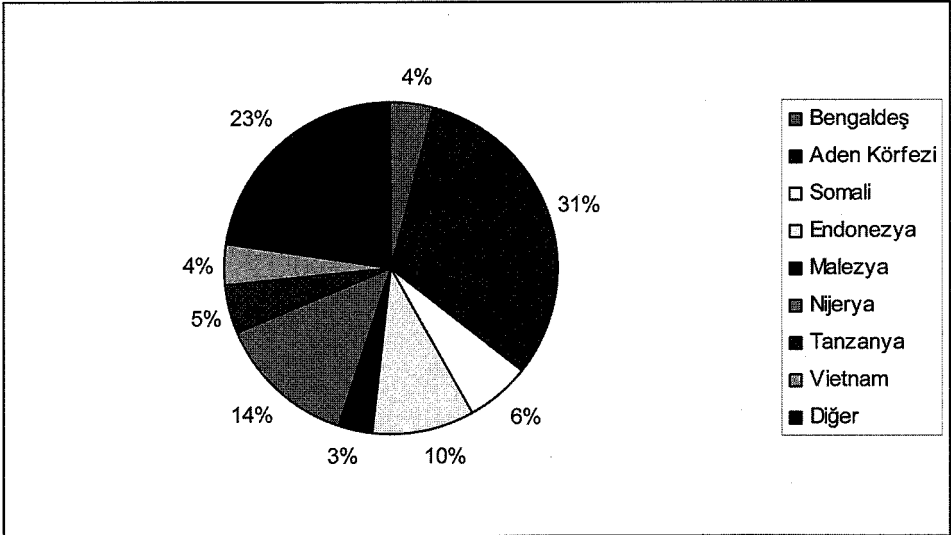
Şekil 4.2: Deniz haydutluğu bölgeleri (2009)



Şekil 4.3: Deniz haydutluğu bölgeleri (2008)

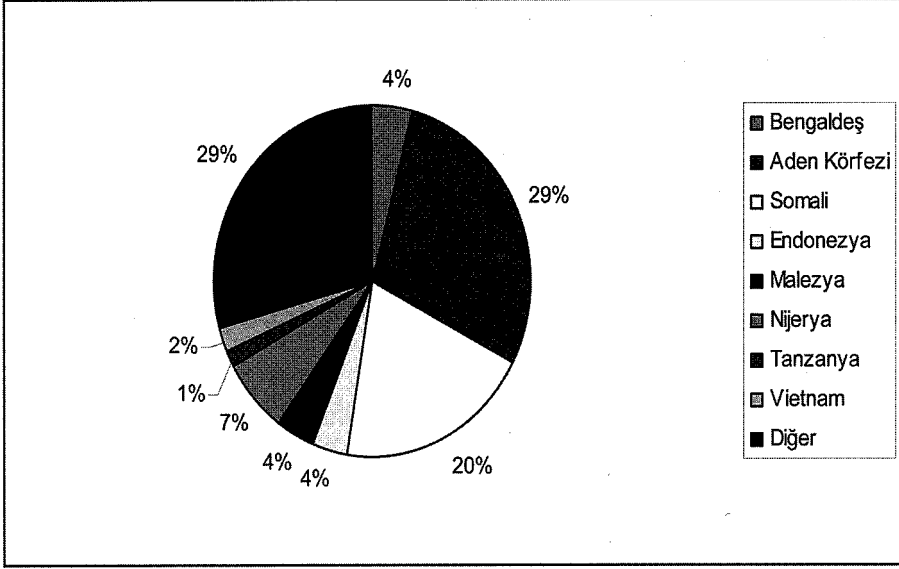
Kaynak: ICC IMB 2008, 2009 Annual Reports

2008 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırıları Aden Körfezi (%31)'nde meydana gelmiş olup, 2009 yılında bu oran %29'a düşmüştür. 2008'de Somali'de meydana gelen deniz haydutluğu saldırıları (%6) 2009 yılında %20'ye çıkmıştır. Aşağıdaki Şekil 4.4 ve 4.5'de 2008 ve 2009 yıllarında meydana gelen saldırı bölgelerini göstermektedir.



Şekil 4.4: Deniz Haydutluğu bölgeleri (2008)

Kaynak: ICC IMB 2008, 2009 Annual Reports



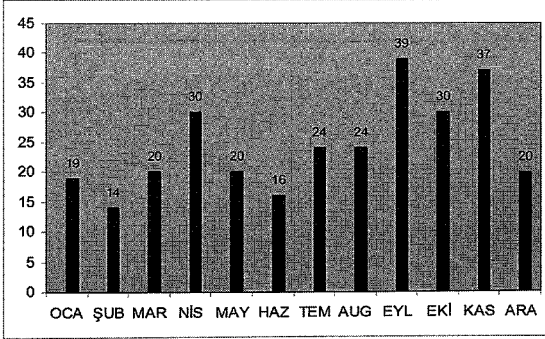
Şekil-4.5: Deniz haydutluğu bölgeleri (2009)

Kaynak: ICC IMB 2008, 2009 Annual Reports

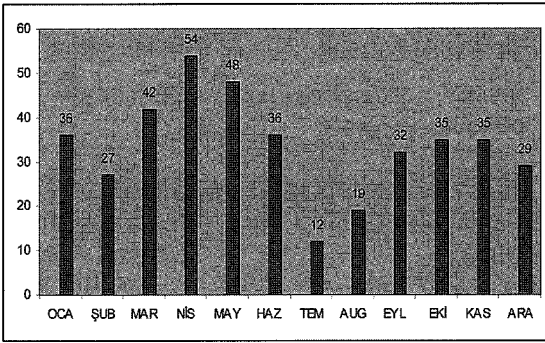
Deniz haydutluğu saldırısı 2008 yılında en fazla Eylül ayında (39), 2009'da en fazla Nisan ayında (54) meydana gelmiştir.

Endonezya, Somali, Nijerya, Bengaldeş Chittagong Limanı ve Brezilya'nın Santos limanları deniz haydutlarının saldırısına uğrayan en riskli bölgelerdir. Nijerya, özellikle Lagos ve Nijer Deltası'nda ağır silahlı gruplar tarafından 2007'de 25 saldırı, 2008'de 40 saldırı, 2009'un ikinci yarısında 13 kayıtlı ve 24 kayıtsız saldırı olmuş; bu bölgede meydana gelen saldırılarda önemli bir artış gözlenmiştir. Endonezya'da kaydedilen olaylar daha düşük çapta suçları içermekte olup, 2003'teki 121 olaydan 2007'de 43 kayıtlı saldırı, 2008'de 28 saldırıya düşmüştür. Malaka ve Singapur Boğazları'nda ve Malezya'da, raporlanan olaylarda ciddi düşüşler olup, 2008'de 2 saldırı olmuştur. Tanzanya Dar es Salaam'da 2008'de 14 gemi saldırıya uğramış olup, bunun 12'si konteyner gemisidir. Bengaldeş'de 2006'da 47 saldırı, 2007'de 10'a düşmüştür. 2008'de 12 saldırı olup biraz artış göstermiştir (denizhaber.com.tr, 2009:1).

IMB 2009 Raporu'na göre, 2009 yılında en fazla tanker (114 (ürün, kimyasal tanker, ham petrol tankerleri)), daha sonra sırasıyla dökme yük gemisi (109) ve konteyner gemisi (63) saldırıya uğramıştır (IMB Annual Report, 2009:14-15).



Şekil-4.6: Deniz haydutluğu saldırı sayıları (2008)



Şekil-4.7: Deniz haydutluğu bölgeleri (2009)

Kaynak: ICC IMB 2008-2009 Annual Reports

Şimdiye kadar deniz haydutlarının saldırısına uğrayan ve kaçırılan Türk gemileri şunlardır: 29 Ekim 2008 günü 20 kişilik Türk mürettebatı ile kaçırılan Panama Bayraklı kuru yük gemisi Yasa Neslihan, 12 Kasım 2008 tarihinde 14 kişilik mürettebatı ile Yemen'in 16 mil açığında kaçırılan Türk Bayraklı kimyasal tanker M/T Karagöl, 16 Aralık 2008'de Aden Körfezi'nde kaçırılan Antigua&Barbuda bayraklı, armatörü Türk olan Bosphorus Prodigy adlı Konteyner gemisi, Aden Körfezinde kaçırılan 23 kişilik mürettebatlı Türk Bayraklı MV Horizon 1 isimli kuru yük gemisi fidyelerin ödenmesiyle serbest bırakılmıştır (<http://en.timeturk.com>, 2009: 1). 19 Şubat 2009 Tarihinde Türk Bayraklı Ulusoy 6 adlı gemi ise Aden Körfezinde deniz haydutlarının saldırısına uğramış olup. TCG Giresun'dan havalanan helikopter saldırıyı püskürtmüştür (wikipedia.com, 2009:1-6).

Birçok gemi sahibi gemisine yapılan saldırıları yetkililere bildirme konusunda isteksiz olup bu nedenle, saldırı olaylarının tamamı istatistiklere girmemektedir. IMB, deniz haydutluğu olaylarının %50'sinden fazlasının kayıt edilmediğini belirtmektedir. Bunun nedenleri; soruşturmaların uzun sürmesi nedeniyle gemilerin gecikmesine yol açması ve dolayısıyla maliyetlerin artması; 10,000 ABD Doları'na çıkan ilave liman masrafları ve saldırıların raporlanmasının sigorta primlerini arttırmasıdır (Chew, 2008:1 - 3; Chew, 2009:1 - 4).

4. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARINA İLİŞKİN ANALİZLER

Deniz haydutluğuna ilişkin İkili İlişki Analizi (χ^2) yapılmıştır. Söz konusu analiz için Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun (ICC International Maritime Bureau) 2006-2009 yılları "Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Yıllık Raporlarında (*Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Reports*" yer alan veriler kullanılmış ve 2003-2009 deniz haydutluğu veri tabanı oluşturulmuştur. SPSS 16.00 kullanılarak yıllar ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu saldırı bölgeleri, saldırı türleri, silah çeşitleri ve şiddet türü arasındaki İkili İlişki Analizi (Ki Kare) kullanılarak istatistiksel analizleri yapılmıştır.

Ki-Kare (χ^2) İlişki Analizi İki sınıflı (kategorik), sayısal olmayan değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını ölçen bir parametrik olmayan hipotez testidir. Ki-kare testinin amacı, gözlenen frekanslar ile teorik frekanslar arasında karşılaştırma yaparak parametrik hipotez testlerinde olduğu gibi boş bir hipotezin reddedilip edilemeyeceğine karar vermektir. Bu test, gözlenen ve beklenen iki dağılımın birbirine uyup uymadığının test edilmesinin iki değişken için genelleştirilmiş hali olup Ki-kare (χ^2) testinde test edilen hipotezler ve test modeli aşağıdaki gibi kurulur (Özdamar, 2002:481-482).

Hipotez:

H_0 : İki değişken arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1 : İki değişken arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Veriler istatistiksel testlerle analiz edildikten sonra, P değeri elde edilir. P değeri, sıfır hipotezi doğru olduğunda araştırma sonuçlarının şansa bağlı olarak elde edilmesi ihtimalidir.

Eğer Anlamlılık Düzeyi (Asymptotic Significance) = $P < 0,05$ ise H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Değişkenler arasında ilişki vardır.

Eğer Anlamlılık Düzeyi (Asymptotic Significance) = $P > 0,05$ H_0 Hipotezi Kabul, H_1 Red edilir. Değişkenler arasında ilişki yoktur (Ece, 2007; Büyüköztürk, 2003: 21-32).

Tablo 5.1'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı bölgeleri değişkenleri arasında İkili İlişki Tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasındaki toplam 2251 deniz haydutluğu saldırısı en çok Güney Doğu Asya'da (702 saldırı (%31,2)), daha sonra Afrika'da (608 saldırı (%30,7)) olmuştur. En fazla saldırı 2003 yılında (445 saldırı (%19,8)) daha sonra 2009 yılında (406 saldırı (%18,0)) olmuştur. Deniz haydutluğu saldırılarında 2006 yılında bir düşüş olmuş ve tekrar artmıştır.

Tablo 5.1: Bölgelere göre toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı

Saldırı Türü/Yıllar		Afrika	Güney Doğu Asya	Hindistan'ın Güneyi	Güney Amerika	Uzak Doğu	Diğer	Toplam
2003	Frekans	35	170	87	72	19	62	445
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,6	7,6	3,9	3,2	0,8	2,8	19,8
2004	Frekans	33	173	32	45	15	31	329
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,5	7,7	1,4	2,0	0,7	1,4	14,6
2005	Frekans	22	102	36	24	20	84	276
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,0	4,5	1,6	1,1	0,9	3,2	12,3
2006	Frekans	27	88	53	29	5	37	239
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,2	3,9	2,4	1,3	0,2	1,6	10,6
2007	Frekans	120	69	30	21	11	12	263
	Toplam içerisindeki oranı (%)	5,3	3,1	1,3	0,9	0,5	0,5	11,7
2008	Frekans	189	55	23	14	10	2	293
	Toplam içerisindeki oranı (%)	8,4	2,4	1,0	0,6	0,4	0,1	13,0
2009	Frekans	264	45	29	37	23	8	406
	Toplam içerisindeki oranı (%)	11,7	2,0	1,3	1,6	1,0	0,4	18,0
TOPLAM	Frekans	690	702	290	242	103	224	2.251
	Toplam içerisindeki oranı (%)	30,7	31,2	12,9	10,8	4,6	9,8	100,0

$$\chi^2 = 846.452 \quad P = 0,000$$

Tablo 5.2: Ki Kare (Chi-Square) Testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	846.452(a)	30	0,000

Güney Doğu Asya'da en fazla saldırı 2004 yılında 173(%7,7) görülmüş olup 2009 yılında bu bölgede alınan güvenlik önlemleri ve bölgesel işbirliği nedeniyle oldukça azalmıştır (45 (%2,0)). Afrika'da ise en fazla deniz haydutluğu saldırısı 2009 yılında olmuştur (264 (%11,7)).

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Aşağıdaki Çizelge 5.3'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasındaki toplam 2.249 deniz haydutluğu saldırısı türü en çok güverteye çıkma 1.356 (60,3), daha sonra saldırıya teşebbüs 471 (%20,9) olmuştur. En az saldırı türü ise gemiyi kaçırma 49 (%2,2)'dir. Çalışmada 2003 yılında 2 kaybolma vakasının sadece söz konusu yılda meydana gelmesi nedeniyle analiz dışı bırakılmıştır.

Tablo 5.3: Saldırı türlerinin karşılaştırılması

Saldırı Türü / Yıllar		(1)	(2)	(3)	(4)	Toplam
2003	Frekans	93	20	19,0	311	443
	Oranı (%)*	4,1	0,9	0,8	13,8	19,7
2004	Frekans	77,0	13	11,0	228	329
	Oranı (%)*	3,4	0,6	0,5	10,1	14,6
2005	Frekans	52	19	23,0	182	276
	Oranı (%)*	2,3	0,8	1,0	8,1	12,3
2006	Frekans	56,0	7	14,0	162	239
	Oranı (%)*	2,5	0,3	0,6	7,2	10,6
2007	Frekans	62,0	14	18,0	169	263
	Oranı (%)*	2,8	0,6	0,8	7,5	11,7
2008	Frekans	47	46	49,0	151	293
	Oranı (%)*	2,1	2,0	2,2	6,7	13,0
2009	Frekans	84	120	49	153	406
	Oranı (%)*	3,7	5,3	2,2	6,8	18,1
Toplam	Frekans	471	239	183	1.356	2.249
	Oranı (%)*	20,9	10,6	8,2	60,3	100,0

* Toplam içerisindeki oran (%)

$$\chi^2 = 311.632 \text{ P} = 0,000$$

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.4'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan mürettebata uygulanan şiddet türü değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasındaki toplam 4.481 mürettebata şiddet uygulanmış olup en fazla şiddet türü mürettebatın rehin alınmasıdır (1 052 (%23,5)). 2.251 deniz haydutluğu saldırısı türü ateşli silah 773 (%34,3) daha sonra bıçaktır. 599 (%26,6). En fazla ateşli silah saldırısı 2009 yılında 240 (%10,7) olup ateşli silah saldırısında bir önceki yıllara göre artış olmuştur.

Tablo 5.4: Mürettebata uygulanan şiddet türü

(1) Rehin alınan mürettebat; (2) Kaçırılan ve fidye istenen mürettebat; (3) Tehdit edilen mürettebat; (4) Saldırıya uğrayan mürettebat; (5) Yaralanan mürettebat; (6) Ölen Mürettebat; (7) Kayıp									
Saldırı Türü / Yıllar		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	Toplam
2003	Frekans	359	0	65	40	88	21	71	644
	Oranı (%)*	8,0	0,0	1,5	0,9	2,0	0,5	1,6	14,4
2004	Frekans	148	86	34	12	59	32	30	401
	Oranı (%)*	3,3	1,9	0,8	0,3	1,3	0,7	0,7	8,9
2005	Frekans	440	13	14	6	24	0	12	509
	Oranı (%)*	9,8	0,3	0,3	0,1	0,5	0,0	0,3	11,4
2006	Frekans	188	77	17	2	15	15	3	317
	Oranı (%)*	4,2	1,7	0,4	0,0	0,3	0,3	0,1	7,1
2007	Frekans	292	63	6	29	35	5	3	433
	Oranı (%)*	6,5	1,4	0,1	0,6	0,8	0,1	0,1	9,7
2008	Frekans	889	42	9	7	32	11	21	1.011
	Oranı (%)*	19,8	0,9	0,2	0,2	0,7	0,2	0,5	22,6
2009	Frekans	1.052	12	14	4	68	8	8	1.166
	Oranı (%)*	23,5	0,3	0,3	0,1	1,5	0,2	0,2	26,0
Toplam	Frekans	3.368	293	159	100	321	92	148	4.481
	Oranı (%)*	75,2	6,5	3,5	2,2	7,2	2,1	3,3	100,0

* Toplam içerisindeki oran (%)

$$\chi^2 = 1309.337 \quad P = 0,000$$

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türü arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türü arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türü arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5,5’de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan en fazla deniz haydutluğu saldırısına uğrayan bölgeler değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasında en fazla saldırı Endonezya’da 430 (%19,1) daha sonra Aden Körfezi’nde 267 (11,9) meydana gelmiştir. 2003-2009 yılları arasında en fazla saldırı Aden Körfezi ve Somali toplam 447 (%19,9) saldırı meydana gelmiş olup bu bölgede son yıllarda saldırıların sayısında artış olmuştur.

Hipotez :

H_0 : Deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1 : Deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :

$P = 0,000 < \alpha = 0,05$ olduğu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğrayan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.5: Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler

(1) Bengaldes; (2) Aden Körfezi; (3) Somali; (4) Endonezya; (5) Malezya; (6) Nijerya; (7) Tanzanya; (8) Vietnam; (9) Diğer											
Bölge / Yıllar		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	Toplam
2003	Frekans	58	18	3	121	5	39	5	15	181	445
	Oranı (%)*	2,6	0,8	0,1	5,4	0,2	1,7	0,2	0,7	8,0	19,8
2004	Frekans	17	8	2	94	9	28	2	4	165	329
	Oranı (%)*	0,8	0,4	0,1	4,2	0,4	1,2	0,1	0,2	7,3	14,6
2005	Frekans	21	10	35	79	3	16	7	10	95	276
	Oranı (%)*	0,9	0,4	1,6	3,5	0,1	0,7	0,3	0,4	4,2	12,3
2006	Frekans	47	10	10	50	10	12	9	3	88	239
	Oranı (%)*	2,1	0,4	0,4	2,2	0,4	0,5	0,4	0,1	3,9	10,6
2007	Frekans	15	13	31	43	9	42	11	5	94	263
	Oranı (%)*	0,7	0,6	1,4	1,9	0,4	1,9	0,5	0,2	4,2	11,7
2008	Frekans	12	92	19	28	10	40	14	11	67	293
	Oranı (%)*	0,5	4,1	0,8	1,2	0,4	1,8	0,6	0,5	3,0	13,0
2009	Frekans	17	116	80	15	16	28	5	9	120	406
	Oranı (%)*	0,8	5,2	3,6	0,7	0,7	1,2	0,2	0,4	5,3	18,0
Toplam	Frekans	187	267	180	430	62	205	53	57	810	2.251
	Oranı (%)*	8,2	11,9	8,0	19,1	2,8	9,1	2,4	2,5	36,0	100,0

* Toplam içerisindeki oran (%)

$$\chi^2 = 707.772 \quad P = 0,000$$

Deniz haydutluğu yılları ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu bölgeleri, saldırı türleri, mürettebata uygulanan şiddet türü, deniz haydutluğunun meydana geldiği ülkeler arasında yapılan İkili İlişki (Ki-Kare) İlişki

Analizi sonuçlarına göre deniz haydutluğu yılları ile söz konusu parametrik olmayan değişkenler arasında ilişki vardır.

5. GÜVENLİK ÖNLEMLERİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER VE ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin başlıca mevzuat ve düzenlemeler: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Tüzüğü (ISPS); 1988 Viyana Uyuşturucu ile Mücadele Sözleşmesi (Md.17); Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988; Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) Kararları ve Genelgeleri; Bölgesel İşbirliği Anlaşması (RECAAP); Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları (1816, 1838, 1844, 1846 ve 1851); Terörizme karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism); IMO tarafından, deniz güvenliğine ilişkin çalışmalar çerçevesinde Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)'in uygulanmasına ilişkin düzenlemeler ile SOLAS Bölüm V'e eklenen Kural 19 Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (Long Range Identification and Tracking-LRIT) Sistemi; (www.imo.org, 2009: 1-2). ABD'nin, Ocak 2002'de konteyner gemilerinde güvenliği sağlamak amacıyla konteyner güvenliğine ilişkin başlattığı "Container Security Initiative (CSI)" uygulaması, Deniz haydutluğu saldırılarına karşı bazı tedbirleri içeren ancak yasal bağlayıcılığı olmayan 9 Eylül 2009'da imzalanan "New York Deklerasyonu" Anlaşması, 29 Ocak 2009'da Aden Körfezi'ndeki devletlerin ve IMO'nun katılımı ile Cibuti'de Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarına ilişkin uygulamaya konulan Cibuti Kodu'dur (Çaycı, 2009:9-12).

Deniz haydutluğu saldırılarına karşı güvenliğin sağlanması maksadıyla, Aden Körfezi'nde 493 deniz mili uzunluğunda ve 10 deniz mili genişliğinde "Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC- International Recommended Transit Corridor)" adı altında bir güvenlik koridoru tesis edilmiştir. (<http://asianyachting.com>, 2009:1-2). Bölgede; NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2 (SNMG-2), Birleşik Görev Kuvveti-151(CTF-151), ABD öncülüğünde, 08/01/2009 tarihinde CTF-151 olarak adlandırılan bir Müşterek Görev Gücü, CTF 150, CTF 152, Avrupa Birliği tarafından oluşturulan görev kuvveti Atalanta Harekatı (EU NAVFOR Somalia Operation Atalanta) görev yapmaktadır. Bu operasyona İngiltere, Fransa, Yunanistan, Hollanda, Almanya, İtalya, Belçika, İsveç ve İspanya iştirak etmektedir (Yavuz, 2009:1-3; www.cusnc.navy.mil, 2009: 1). Birçok ülkenin milli kontrolü altında görev yapan harp gemileri: Bölgede ABD, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Japonya, Güney Kore ve Avustralya'ya ait askeri gemiler de bulunmakta ve münferiden operasyonlar icra etmektedir. Güneydoğu Asya'da donanma, kıyı koruma, deniz polisi, gümrük ve diğer kuruluşlar önlem almaktadır. Endonezya, Singapur ve Malezya denizde ve havada karakol hizmetleri ve ortak devriye konusunda işbirliğine girmişlerdir (Hengst ve Katharina, 2008: 1). Ayrıca; 9 Ekim 2001'den itibaren NATO, Akdeniz'deki denizcilik faaliyetlerinin kontrol edilmesini ve böylelikle gerçekleşebilecek bir terörist saldırının tespitini ve önlenmesini amaçlayan

Akdeniz Daimi Deniz Gücü STANAVFORMED ile Doğu Akdeniz’de Aktif Çaba (Active Endeavour) harekâtı başlatılmıştır. Aktif Çaba Operasyonu Mart 2004’de Akdeniz’in tamamını kapsayacak şekilde genişletilmiştir (Yavuz, 2008:1-3). Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin 1816, 1838, 1844, 1846 ve 1851 sayılı kararları çerçevesinde; Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) deniz unsurlarının, Somali karasularını da kapsayacak şekilde, dost ve müttefik ülke deniz kuvvetleri ile birlikte, Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde 17 Şubat 2009 itibariyle görevlendirilmesi için Hükümete 1 yıl süreyle yetki veren Başbakanlık Tezkeresi, TBMM Genel Kurulu’nda kabul edilmiş olup TSK deniz unsurları bölgede görev yapmaktadır (www.resmi-gazete.org, 2009:1).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünya denizlerinde deniz haydutluğu küresel bir sorun olmaktadır. 2009 yılında toplam 406 deniz haydutluğu saldırısı meydana gelmiş olup saldırılarda bir önceki yıla göre yaklaşık %38 artış olmuştur. 2009 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırısı Afrika’da, daha sonra Güneydoğu Asya’da meydana gelmiştir. Dünya ticaretinin yaklaşık %10’u, petrol taşımacılığının yaklaşık %30’u Süveyş kanalı yoluyla Aden Körfezi’nden geçmektedir (İstikbal, 2009: 1-5). Her yıl yaklaşık 22 bin geminin geçtiği Aden Körfezi ve Somali’de 2009 yılında deniz haydutluğu olayları bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 77 oranında artmıştır.

IMB, deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne ortalama yıllık maliyetinin 16 milyar ABD Doları civarında olduğunu tahmin etmektedir. Somali deniz haydutlarının saldırıları yüzünden büyük gemi şirketleri, Mısır-Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika’da bulunan Ümit Burnu’ndan geçmeyi tercih etmekte; bu da maliyeti %30 artırmaktadır (www.bbc.co.uk, 2008 : 1). Sigorta şirketlerinin gemi kaçırma eylemleri ve milyonlarca dolar tutarındaki fidyeleri de sigorta kapsamına alması ile sigorta primlerinde artış olmuştur. Ayrıca, deniz haydutluğu saldırıları nedeniyle ihtiyaç olan ülkelere yapılan Birleşmiş Milletler gıda yardımı sekteye uğramaktadır. Bunlara ek olarak deniz haydutluğu saldırıları, çevre felaketlerine yol açması ve denizel ortam ve ekolojik dengeyi bozması ve saldırıların terör boyutuna geçmesi açısından potansiyel bir tehlikedir.

Çalışmada; deniz haydutluğu yılları ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu bölgeleri, saldırı türleri ve mürettebata uygulanan şiddet türü arasında yapılan İkili İlişki (Ki-Kare) İlişki Analizi sonuçlarına göre, deniz haydutluğu yılları ile söz konusu parametrik olmayan değişkenler arasında ilişki vardır. 2003-2009 yılları arasında en fazla meydana gelen saldırılar Güney Doğu Asya’da (702), bölgesel olarak Aden Körfezi ve Somali’de (447) meydana gelmiştir. En çok saldırı türü güverteye çıkma (1.356), en fazla şiddet türü mürettebatın rehin alınmasıdır (3.368).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)’nin “deniz haydutluğu olaylarının önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü” başlıklı 100. maddesinde “*Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin*

yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır” hükmü yer almaktadır. Güvenlik Konseyi, ilgili devletleri Somali açıklarında açık denizde korsanlığa karşı gerekli önlemleri almaya çağırmış ve halihazırda bu bölgede savaş gemisi ve uçağı bulunan ülkelere de bu imkanlarını kullanma çağrısında bulunmuştur (BMGK 1838 sayılı kararı, Ekim 2008, para. 2 ve 3). Bu kapsamda; deniz haydutluğu olaylarının önlenmesi için uluslararası işbirliği yapılmasının gerekliliği söz konusu olup Bölüm 6’da belirtilen Aden Körfezi ve diğer bölgelerde NATO ve diğer ülkelerin deniz güçleri görev yapmaktadır.

Deniz haydutluğu sorununun çözümü için sorunun kaynağına inilmeli ve deniz haydutluğuna neden olan faktörler iyi anlaşılmalıdır. Sorunun çözümü için özellikle deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerde alınması gereken başlıca önlemler şunlardır: Bölgesel işbirliği yapılarak bahsi geçen önlemlerin alınması dışında iç etkin fiziksel güvenlik, liman ve kıyı denetim mekanizması; IMO standartlarının ve sözleşmelerinin uygulanması konusunda teknik işbirliğinin geliştirilmesi; gemi içinde önlemlerin alınması (ana güvertenin dört taraflı olarak elektrikli/dikenli telle çevrilmesi veya bariyer kullanılması, hortumla su sıkılması, su topları vb.); öldürücü olmayan silahların ve gemi personelinin koruyucu donanımının kullanımı, teknolojideki son gelişmelerden yararlanılması (gece görüşü sağlayan ekipmanlar, ileri haberleşme teknolojisi, çok uzak mesafeden görülebilen yeni nesil radarlar vb.); bölgelerin ve ülkelerin yük trafiklerinin özelliğine göre uygun tedbirlerin alınması; kıyı personeli ve gemi mürettebatının eğitimi; özel güvenlik şirketlerinden tehdit sahalardan geçiş süresince gemide bulunacak şekilde personel kiralanması; deniz haydutluğuna karşı kurtarma merkezlerinin ve bilgi paylaşım merkezinin kurulması vb.’dir. Ayrıca, deniz haydutlarının uluslararası sularda yakalanması durumunda hangi ülkenin elinde tutulacağı ve nasıl yargılanacakları gibi ortaya çıkabilecek yasal sorunların çözümü için düzenlemeler getirilmesi ve uluslararası anlaşmalar yapılması gereklidir.

Deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerde ve özellikle siyasi karışıklığın, istikrarsızlığın, açlık, işsizlik gibi büyük ölçüde iktisadi sorunların olduğu Somali’de yukarıda belirtilen önlemlerin alınmasının ve bölge halkının refah düzeyinin artırılması için bu bölgelere yardım yapılmasının deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesinde köklü çözüm olacağı ve bölge barışına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

Abyankar, J. (June 1998), For a good overview of the mechanics of the phantom ship phenomenon, *Trends in Organized Crime*, Phantom Ships, Volume 3, Number 4, Springer New York, ss. 86-89.

Akten, Necmettin (06.11.2008). Denizlerde korsanlık ve haydutluk. *Dünya Gazetesi*, *Perşembe Rotası*, <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haber.asp?id=27036>, ss. 1-2.

Büyüköztürk, Ş., (2003), *Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı*, Geliştirilmiş 3. Baskı, Pegem Yayıncılık, Ankara, ss.21-32.

Çaycı, S. (2009), Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği, *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Kamu Araştırmaları Vakfı Yayını*, Ankara, ss.9-12.

Chalk, P. (2009). The Maritime Dimension of International Security, http://www.rand.org/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf , s.58.

Chalk, P., Fursdon, E. (1996) Sea Piracy—or Maritime Mugging? *INTERSEC*, 1996, Vol. 6, No. 5, s. 58).

Chew, F. (2008) maritime terrorism and regional, Singapore, ss.1-3.

Chew, F. (2009). Piracy, maritime terrorism and regional interests, <http://www.defence.gov.au/ADC/docs/Publications/Geddes20Papers202005/8993920Defence208.pdf>, ss. 1-4.

Ece, N.J., (2007) *İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi*, DEKAŞ Yayınları, İstanbul, s. 220.

Ece, N.J, (2009) Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Raporu (1), *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 200, s. 22-27.

Hengst, Björn, Katharina Peters (2008). Maritime terrorism. The Times, http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/leading_article/article5183019.ece, s.1.

<http://www.denizhaber.com.tr/deniz-kazalari/17272/gemilere-bir-yilda-300-korsan-saldirisi.html>, 2009, s.1.

http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2008/1122_somalia_pirates.shtml (2008), s.1.

<http://en.timeturk.com/Pirates-release-Turkish-flagged-ship-Karagol-14130-haberi.html>. Retrieved (2009), s.1.

<http://www.wikipedia.com> (2009), s.6.

http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=362_recaap, (2009), ss.1-2.

<http://asianyachting.com/news/PirateCorridor.htm> (2009), p.1-2.

<http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf152.html> (2009), ss.1.

http://en.wikipedia.org/wiki/Combined_Task_Force_150, 2009.

<http://www.resmi-gazete.org/sayi/17061/27140-sayili-13-subat-2009-cuma-resmi-gazete.html> Karar Tarihi: 10/2/2009 resmi gazete (2009), s.1.

http://www.persemerotasi.com/?bolum=detay&konu_id=1273 (24.09.2009), s.1-3.

<http://www.prlog.org/10018946-annual-container-market-review-and-forecast-2006-07.html> (2006), ss. 1-3.

ICC International Maritime Bureau (2006) Piracy and Armed Robbery Against Ships” Annual Report, ss.5-6.

ICC International Maritime Bureau (2009) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January-30 September 2009, ss. 5-15.

ICC International Maritime Bureau (2009) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships 2009 Annual Report, ss. 5-13.

ICC International Maritime Bureau (2008) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 Annual Report, ss.5-15.

ICC International Maritime Bureau (2008) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships 2006 Annual Report, ss.9-13.

İstikbal, C., (2009) Somalili Korsanlar, 2009. <http://www.denizhaber.com>, s.1-5

Özdamar, K., (2002), *Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi*,4. Baskı, Kaan Kitapevi, Eskişehir, s. 481 – 482.

Reinhardt, Charles, J (2008). Maritime Piracy: Sign of a Security Threat?, http://www.oliverwyman.com/ow/pdf_files/MOTL-MaritimePiracy.pdf. ss.1-5.

Yavuz C., (2008), Somali’de Korsanlık - Denizde Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği, <http://www.turksam.org/tr/yazdir1535.html>, s.1-3.