

# Türkiye 2012 Kıyıları

14-17 Kasım 2012 Antakya-Hatay



**Editörler**  
Lale BALAS  
Aslı N.GENÇ

**IX.**  
**Türkiye'nin**  
**Kıyı ve**  
**Deniz Alanları**  
**Ulusal**  
**Kongresi**

**Bildiriler  
Kitabı**

**Cilt - II**

**Türkiye Kıyıları  
2012**

**Türkiye'nin  
Kıyı ve Deniz Alanları**

**IX.  
Ulusal  
Kongresi**

**14 - 17 Kasım 2012 / Antakya - Hatay**

*Editörler*  
**Lale BALAS**  
**Aslı Numanoğlu GENÇ**



Kıyı Alanları Yönetimi  
Türkiye Milli Komitesi



Türkiye Cumhuriyeti  
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı



Mustafa Kemal Üniversitesi



Türkiye Bilimsel ve  
Teknolojik Araştırma  
Kurumu

**Basım:** TC Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

**Web Adresi:** [www.kaytmk.org](http://www.kaytmk.org)

**Yayın Hakkı:** TC Çevre ve Şehircilik Bakanlığı  
Bu kitabın her hakkı saklıdır. Eğitim ve ticari olmayan amaçlar için herhangi bir teknikle çoğaltma yapmak, yayım hakkı sahibinin önceden izni olmadan mümkündür. Kitabın satış veya diğer ticari amaçlarla çoğaltılması, yayım hakkı sahibinin yazılı izni olmadan kesinlikle yasaktır.

**Kaynak Gösterimi:** Lale BALAS ve Aslı Numanoğlu GENÇ (Editörler), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi Bildiriler Kitabı, 14 -17 Kasım 2012, Antakya-Hatay, Cilt I ve Cilt II, 1319 sayfa.

**ISBN:** 978-605-5294-04-5 (Takım No)  
978-605-5294-06-9 (Cilt I)  
978-605-5294-05-2 (Cilt II)

**Açıklama:** Bu kitaptaki bilgilerin doğruluğunu sağlamak için her türlü çaba gösterilmesine karşın, KAY Türkiye Milli Komitesi bilgilerin güvenilirliğini garanti etmemektedir. Bu nedenle KAY Türkiye Milli Komitesi sorumlu tutulamaz.

**Basım Yeri:** Altan Özyurt Matbaacılık, Ankara

## Denizlerdeki Mare Liberum İlkesi İçin Ciddi Tehdit: Deniz Haydutluğu

Prof. Dr. Necmettin Akten <sup>(1)</sup> ve  
Dr. Nur Jale Ece <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü  
Muskule Sokak No:1 34116 Vefa/İstanbul*

<sup>(2)</sup> *T.C. Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı,  
Ziya Gökalp Cad. No:80 Kurtuluş/Ankara  
Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara  
Tel: 312-585 84 92 Faks:312-585 83 54  
E-posta:jaleece2004@yahoo.com*

### Özet

Dünya ticaretinin ithal ve ihrac yüklerinin yaklaşık %90'dan fazla bölümü deniz yoluyla taşınmakta olup, dünya deniz ticaretinin büyümeye devam edeceği tahmin edilmektedir. Deniz güvenliğine ilişkin başlıca tehditlerden biri deniz haydutluğudur. Deniz haydutluğu saldırıları özellikle Endonezya, Somali, Kızıl Deniz ve Benin'de artmış, daha iyi organize olmaya başlamış ve ağır ateşli silah kullanımı artmıştır. Çalışmada, deniz haydutluğunun tanımı, türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler incelenmiş olup, deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin alınması gereken önlemler önerilmiştir.

### Anahtar Sözcükler

Deniz haydutluğu, Mare Liberum, deniz güvenliği, seyir ve sefer serbestisi, gemilere el koyma, gemi kaçırma, BMDHS, IMO

### Giris

Deniz taşımacılığı uluslararası haklı rekabete açık bir ticaret dalı olup, bayrağı ne olursa olsun her gemi, Mare Liberum ilkesinden (seyir ve sefer serbestisinden) yararlanır. Dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla taşınmakta olup, dünya denizlerinde 90 binden fazla ticaret gemisi seyir yapmakta 230 milyonun üzerinde seyahat olmakta, 8 milyar ton yük taşınmakta ve yaklaşık 15 milyon konteyner sirkülasyonu olmaktadır (Chalk, 2009). Dünya deniz ticaretinin çoğu Bab el-Mandap, Hürmüz Boğazı, Malaka Boğazı, Süveş Kanalı ve Panama Kanalı gibi dar, seyir güvenliği ve saldırılar için riskli olan su yollarından geçmektedir. Söz konusu boğazlar aynı zamanda bir enerji koridoru (check point) olup, dar su yolu olmalarından dolayı gemilerin yol (hız) keserek seyretmeleri nedeniyle deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmaktadır.

Deniz güvenliği denizlerdeki seyir ve sefer serbestisini sağlamakta olup, deniz ticaretinin ve dolayısıyla küresel ekonominin de güvenliği olmaktadır. Deniz haydutluğu deniz güvenliğine ve dolayısıyla denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditlerden biridir. Deniz haydutluğu açık denizde, hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, kıyı bölgelerinde ve söz konusu boğazlarda yapılmaktadır. Başlıca deniz haydutluğu bölgeleri Hindistan, Bengaldeş, Endonezya, Malezya, Nijerya, Aden Körfezi, Somali ve son zamanlarda Kızıldeniz, Benin ve Güney Çin Denizi'dir. Deniz haydutluğu ile mücadele için yapılan uluslararası yasal ve teknik düzenlemeler, bölgede görev yapan uluslararası deniz güçleri, gemi içinde alınan önlemler ve gemilerde silahlı adam bulundurma deniz haydutluğu saldırılarını önemli ölçüde azaltmakla birlikte Somali, Endonezya, Kızıldeniz ve Benin gibi bazı bölgelerde saldırıların sayısı ve ağır ateşli silah kullanımı gittikçe artmaktadır.

Çalışmada; deniz haydutluğunun tanımı, türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan yasal ve teknik düzenlemeler ve alınan önlemler incelenmiş olup, genel bir değerlendirme yapılarak deniz haydutluğu saldırılarını önlemeye ilişkin önerilerde bulunulmuştur.

### Denizlerdeki Seyir ve Sefer Serbestisi

Yunan ve Rodos Deniz Kanunlarından itibaren gelişmeye başlayan uluslararası deniz hukukunun en eski kurallarından biri ve uluslararası hukukta kabul edilen temel prensip "açık denizlerin serbestliği" ilkesi olup, bu ilke 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (The 1958 Geneva Convention on the High Seas)'nde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) (The

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS))'nin 87. Maddesinde ifade edilmiştir (Ece, 2007). BMDHS'nin 87. maddesine göre, açık denizler sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Denizlerdeki seyir ve sefer serbestisi (Mare Liberum) denizde seyir yapan gemilerin, kimin karasuyunda olursa olsun seyrüsefer özgürlüğünden yararlanması ilkesidir. Bu ilke doğrultusunda bayrağı ne olursa olsun ticaret gemileri, dünya denizlerinde herhangi bir formaliteye tabi olmaksızın gece-gündüz demeden, serbestçe –ancak zararsız olmak koşuluyla- duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahiptir. Duraksız seyir ancak gemi arızası, deniz kazası, barınma gibi zorunlu nedenlerle kesintiye uğratılabilir (Akten, 2008).

Mare Liberum İlkesi 16. Yüzyılda Hollandalı hukuk düşünürü Hugo Grotius tarafından odaya atılmış ve savunulmuş olup, evrenselleşmesi uzun zaman almıştır. Hugo Gratius, açık denizlerin bütün ülkelerce serbest kullanılması gerektiğini savunmuştur. Hugo Gratius'a göre "sefer serbestisi (navigasyon) herkes için özgür olup,, bu bağlamda hiçbir ülke denizlerde hak iddia edemez". Gratius bu savunmasını 1609 yılında yayımlanan "Ganimet Hukuku Üzerinde Yorum (De Lure Praeidea Commentarius) başlıklı yapıtının "Mare Liberum" başlıklı bölümde yapmıştır. Mare Liberum zaman içerisinde gelişerek yerini "denizlerde özgürlük (freedom of the seas)"e bırakmıştır. 1958 ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmeleriyle birlikte seyir serbestisinin yerini zararsız geçiş aldı. Ticaret gemileri zararsız geçiş yapmak koşuluyla seyir ve sefer özgürlüğünden yararlanır. Günümüzde bu serbesti, çevre, sağlık ve can güvenliği unsurları ile bütünleşik olarak zararsız geçiş hakkı (zararsız geçiş) şeklindedir (Akten, 2010).

Kısaca denizlerin serbestisi tüm taraflar için aşağıdaki hususları kapsar:

- Ülkelerin denizleri eşit olarak kullanım hakkına sahip olması,
- Açık denizlerde ve kara sularında seyir hakkı,
- Tüm açık denizler ve okyanusların insanlığın ortak mirası olması.

Seyir ve sefer (navigasyon) serbestisinin yaygınlaşmasıyla birlikte Batıya yönelik ticarete gelişmeler olmuştur (Akten, 2010). Korsanlık döneminde denizler kapalı deniz statüsünde olup, ortak ulaşım ve kullanım alanı değildi. Korsanlık ya da deniz haydutluğu 5 yüzyıldır yaşanan seyir ve sefer özgürlüğünü engellemeye başlamıştır. Deniz haydutluğu gemilerin özgürce ve zararsız geçiş yapmalarını engellemekte olup, yüksek fidye taleplerinin cazip olması nedeniyle daha da artmakta ve saldırılar daha geniş bir alana yayılmaktadır. Günümüzde dünya denizlerine Mare Liberum ilkesi ile başlayan "denizlerde serbesti" süreci egemendir. Dünyada limanların, serbest bölgelerin gelişmesi ve tüm dünyada yaygınlaşması Mare Liberum kavramı ile başlamıştır. Mare Liberum ilkesi liman, serbest bölge gibi birçok denizle ilgili faaliyet alanında da uygulanmaya başlamıştır.

**Mare Liberum İlkesi için Ciddi Tehdit: Deniz Haydutluğu**

17. yüzyılda zararsız geçiş kavramının genişletilmesinden ortaya çıkan “*Mare Liberum*” ilkesi için tehdit oluşturan bölgesel birçok deniz haydutluğu saldırısı olmaktadır. Deniz haydutluğunun uluslararası kabul edilen standart bir tanımı yoktur. Deniz haydutluğu (maritime piracy), çoğunlukla devlet hoşgörüsünün olmadığı, ülkelerin hükümrancılık alanları dışında Devlet otoritesinden bağımsız olarak özel imkanları ve etrafına topladığı kişilerle, gemiye çıkarak hırsızlık yapma, gemi kaçırma / mürettebat ve yolcuların rehin alınmasıdır. Eylem genellikle tekne(ler)den gemiye doğru olup, silahlı saldırı şeklindedir (Akten, 2010).

Deniz haydutluğu uluslararası mevzuatta ilk kez Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi’nde yer almıştır (Madde 14-21). Söz konusu Sözleşme’nin deniz haydutluğu ile ilgili maddelerinde 1932 Harvard Deniz Haydutluğu Sözleşme Taslağı (1932 Harvard Draft Convention on Piracy) esas alınmıştır. Söz konusu Taslak’ta deniz haydutluğu evrensel yargı yetkisine tabi bir suç olarak kabul edilmiştir (Topal, 2010). BMDHS’nin 100-110. maddeleri deniz haydutluğu ile ilgilidir. BMDHS’nin “deniz haydutluğunun tanımı” 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.

Söz konusu maddeye göre kısaca 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 uluslararası anlamda kolaylaştıran veya göz yuman eylemlerdir.

BMDH Sözleşmesi’nin “deniz haydutluğunun tanımı” 101. maddesinde deniz haydutluğunun sadece özel amaçlar için yapıldığı anlaşılmaktadır. Deniz haydutluğu politik amaçlar ve terörizm içinde yapılabilir. Bu nedenle BMDHS’nin 101. Maddesinde deniz haydutluğunun tanımının politik amaçlar, terörizm ve evrensel yargı yetkisini de kapsayacak şekilde yeniden yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz haydutluğunun tanımında UNCLOS'un 101. maddesine atıf yapmıştır. IMO deniz haydutluğunun tanımını iki sınıfa ayırmıştır. Açık denizde olan gemilere karşı yapılan yasa dışı eylemleri deniz haydutluğu, limanlarda ve ulusal sulardaki (iç sular, kara suları) söz konusu yasa dışı eylemleri de silahlı soygun olarak tanımlamaktadır (Yaman, 2009; Zou, 2009). BMDH Sözleşmesi, IMO ve IMB (Uluslar arası Denizcilik Ofisi (International Maritime Bureau) ve IMO'nun deniz haydutluğu tanımlarında farklılıklar olup, standart bir tanım yapılması gerekir.

Bir eylemin deniz haydutluğu olarak nitelendirilebilmesi için başlıca dört hususun olması gerekir. Bunlar; (i) limanda demir atmış veya demirleme yerlerindeki gemilere silahlı saldırı ve soygun, yağmalama, mürettebata şiddet uygulama, alıkoyma, adam öldürme ve yaralama vb. suç/suçların işlenmesi, (ii) eylemin açık denizde veya hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde gerçekleşmesi, (iii) en az iki geminin olması. Bunlardan birinin saldıran gemi/gemilerin diğerinin ise saldırıya maruz kalan ticaret, kamuya ait veya özel gemi olması, (iv) nakit para ve taşınan yükü veya gemiyi ele geçirmek, fidye almak vb. özel amaçlar için yapılması (Zou, 2009; Topal, 2010). Saldırı politik amaçlarla yapılıyorsa deniz haydutluğu tanımına girmeyebilir. BMDH Sözleşmesi'nin ilgili maddelerinde söz konusu saldırıların "amacının ne olduğunun" ve/veya bunu belirleyecek otoritenin tanımına ilişkin hususlar bulunmamaktadır.

Deniz haydutluğu saldırıları açık denizlerde, dar su yollarında ve boğazlarda, demirleme yerlerinde, limanda veya rıhtımda olabilir. Açık denizde veya karasularında gerçekleşen yükün ve/veya geminin çalınması, mürettebatın soyulması, rehin alınması ve kaçırılması gibi daha ciddi boyuttaki saldırılarda daha fazla şiddet uygulanmakta, yaralama ve öldürme olayları meydana gelmektedir. Saldırıları genellikle modern silahlarla teçhizatlandırılmış bir ana gemiden yapılmakta ve iyi organize edilmektedir. Deniz haydutluğu sigortadan para almak amacıyla geminin çalınması, yeniden boyanması, bayrağının, isminin değiştirilmesi ve yeniden kayıt edilmesi, yükün çalınması ve satılması "hayalet gemi" fenomeni gibi yasa dışı ticari amaçlar için de organize edilmektedir (Chalk, 2009). Deniz haydutluğunun yasa dışı cazip bir kazanç yolu olması nedeniyle deniz haydutları hedefini büyütme eğilimindedir. Özellikle seyir teknolojisinin ulaştığı boyut, gelişmiş iletişim olanakları, bilgi alışverişindeki kolaylıklar deniz haydutlarının eylemlerini kolaylaştırmakta olup, yükü ve seyir güzergahı belirlenen gemiler uzaktan izlemeye alınmakta; uygun zaman ve ortam kollaması yapılmaktadır (Akten, 2010).

Deniz haydutluğunun başlıca nedenleri deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması; ticaret rotalarının çoğunun Malaka Boğazı, Bab el-Mandap Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı vb. dar, riskli ve enerji koridoru olan ticari su yollarından geçmesi, söz konusu bölgelerdeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, düşük ücretler, yüksek gıda fiyatları, işsizlik yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi; deniz haydutlarının balık



kaynaklarını başka ülke gemilerine karşı korumak amacıyla saldırı yapması, soğuk savaşın sona ermesiyle donanmaların ve devriyelerin azalması nedeniyle deniz haydutlarının daha iyi ve hızlı organize olmasıdır (Ece, 2009).

Deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemilerin çoğu düşük hızla seyir yapan ve düşük freeboard'lu gemilerdir. Gemilerin birçoğu deniz haydutluğuna karşı yeterince güçlendirilmemiş ve gemi içinde yeterli önlemler alınmamış olup, gemi mürettebatı yeterince eğitilmemektedir. Birçok gemi sahibi gemisine yapılan saldırıları soruşturmaların uzun sürmesinin gemi ve sigorta maliyetlerini artırması nedeniyle yetkililere bildirme konusunda isteksizdir. Bu nedenle, saldırı olaylarının %50'sinden fazlasının kayıt edilmediğini belirtilmektedir (Chew, 2009).

Yapılan bir araştırmaya göre 2010 yılında deniz haydutluğunun Dünya ekonomisine yıllık yaklaşık 7-12 Milyar ABD Doları (\$) toplam maliyeti olduğu hesaplanmıştır. Deniz haydutluğunun birincil finansal maliyet unsurları; fidyeye, sigorta primleri, güzergah değiştirme, caydırıcı güvenlik ekipmanları, deniz güçleri, deniz haydutluğu kovuşturma ve deniz haydutluğu ile mücadele eden organizasyonlarının maliyetidir. Sigorta şirketlerinin gemi kaçırma eylemleri ve milyonlarca dolar tutarındaki fidyeleri de sigorta kapsamına alması nedeniyle sigorta primlerinde artış olmuştur. Deniz haydutluğunun ikincil maliyet unsurları ise makro ekonomik bazda bölgesel ticarete, balıkçılık ve enerji (petrol vb.) sektörüne, gıda fiyat enflasyonuna etkileri, dış ticaret ve turizm gelirlerinin düşmesidir. Söz konusu araştırmada bölgede görev yapan deniz güçlerinin yıllık maliyetinin yaklaşık 2 milyar \$, sigorta maliyetlerinin 460 milyon-3,2 milyar \$, güzergah değiştirme maliyetinin 2,4-3 milyar \$ ve fidyeye maliyetlerinin 176 milyon \$ olduğu tahminleri dikkate alındığında; deniz haydutluğu saldırılarının gittikçe artması nedeniyle söz konusu maliyetlerinin daha da artacağı düşünülmektedir (<http://oceansbeyondpiracy.org>, 2010).

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](http://www.bbc.co.uk), 2008). Ümit Burnu'ndan geçen yeni rotanın küresel ekonomiye makro ekonomik düzeyde 30 milyar \$ zarar vereceği tahmin edilmektedir (<http://oceansbeyondpiracy.org>).

Tüm gemi adamları milliyetine bakılmaksızın deniz haydutluğu riski altındadır. 1 Ocak 2012 tarihli Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Federasyonu Standart Toplu İş Sözleşmesi (International Transport Workers' Federation (ITF) Standard Collective Agreements) ile yukarıda belirtilen uluslararası sözleşmelerden başka deniz haydutluğuna ilişkin belirli bir yasal düzenleme yoktur. ITF Sözleşmesi'nin 20. Maddesine göre gemi adamları deniz haydutluğu saldırısına maruz kalır ya da kaçırırsa söz konusu Sözleşme hükümlerine göre serbest bırakılana ve bunu müteakip emniyetli bir şekilde evine dönene veya şirketinin sözleşmeden doğan sorumluluğu bitene kadar istihdamı devam eder, maaşını tam alır ve sözleşmede belirtilen diğer tüm hakları devam eder. Ayrıca, mürettebatın

bağlı olduğu şirket kaçırılan mürettebatı koruyacak, sağlık, gıda ve diğer yardımlarında bulunacaktır (ITF, 2010).

### Deniz Haydutluğunun Önlenmesine İlişkin Uluslararası Düzenlemeler

Denizlerde seyir ve sefer serbestisi olan Mare Liberum İlkesi'ni sağlamak amacıyla deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin düzenlemeler ve önlemleri; uluslararası yasal çerçeve (uluslararası sözleşmeler) ile uluslararası işbirliği (uluslararası anlaşmalar, kararlar ve uygulamalar, teknik düzenlemeler ve ortak çabalar (deniz güçleri) olarak iki başlık olarak ele alabiliriz. Deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin başlıca uluslararası düzenlemeler aşağıda verilmektedir:

- 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (Md. 100-110);
- 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;
- IMO Kararları ve Genelgesi (IMO Circulars and Resolutions) ile IMO Raporları;
- Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System-AIS), Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (Long Range Identification and Tracking-LRIT) Sistemi; Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Tüzüğü ( ISPS) vb. teknik düzenlemeler;
- Bölgesel İşbirliği Anlaşması (Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP));
- Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi Kararları (Security Council Resolutions) (Somali'ye ilişkin 1816, 1838, 1844, 1846, 1851, 1897, 1918, 1950, 1976, 2015 ve 2020 Sayılı Kararlar ve Gine Körfezi'ne ilişkin 2018 ve 2019 Sayılı Kararlar) (www.un.org, 2012);
- Terörizme karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism;
- ABD'nin, Ocak 2002'de konteyner gemilerinde güvenliği sağlamak amacıyla başlattığı "Container Security Initiative (CSI)" uygulaması,
- Kitle İmha Silâhlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi (The Proliferation Security Initiative (PSI)) (Zou, 2009);
- 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 (Djibouti Code of Conduct)'dur (Çaycı, 2009);
- Deniz haydutluğu saldırılarına karşı güvenliğin sağlanması amacıyla, 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);
- Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) deniz unsurları da dahil olmak üzere birçok ülkenin milli kontrolü altında görev yapan harp gemileri: NATO görev

kuvvetleri, ABD, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Japonya, Güney Kore ve Avustralya'ya ait askeri gemiler. 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).

### Deniz Haydutluğu İstatistikleri

1961'den günümüze kadar deniz haydutluğu ve terör olaylarında artış olmuştur (ICC Report, 2006). IMB'nin Ocak-Haziran 2012 Raporu'na göre; 2007 yılından 2012 Haziran ayına kadar 440 gemiye saldırı teşebbüsünde bulunulmuş, 234 gemi kaçırılmış, 927 geminin güvertesine çıkılmış, 426 ateşli silahla saldırı olmuştur. 2011 yılında, 105 gemi saldırıya teşebbüs raporu vermiş, 176 geminin güvertesine çıkılmış, 45 gemi kaçırılmış, 113 gemi ateşli saldırıya maruz kalmıştır. 2011 yılında deniz haydutluğu saldırılarında riskli bölgelerde alınana önlemlerden dolayı azalma olmuştur (ICC IMB Reports, 2009-2012 Q2).

Ateşli silah saldırıları artış görülmektedir. 2010 yılında 107 ateşli silah saldırı sayısı deniz haydutlarının ağır ateşli silahlara daha fazla yatırım yapması nedeniyle 2011'de 113'e çıkmıştır (Çizelge 1). 2007-2011 yılları arasında en fazla saldırıya teşebbüs 2011 yılında meydana gelmiştir. Gemi içerisinde alınan önlemlerden ve uluslararası deniz güçlerinin bölgede görev yapmasından dolayı 2010 yılında 196 gemi güvertesine çıkma olayı 176'ya, 2010 yılında 53 gemi kaçırma olayı da 2011'de 45'e düşmüştür (ICC IMB Reports, 2011, 2012Q2).

**Çizelge 1.** Türlerine göre deniz haydutluğu saldırı sayısı

Şiddet türü/ Yıllar	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (Ocak- Haziran)
Saldırıya teşebbüs	62	47	85	89	105	52
Güverteye çıkma	169	151	155	196	176	80
Ateşli silahla saldırı	14	46	121	107	113	25
Gemiye kaçırma	18	49	49	53	45	20
<b>Toplam</b>	<b>263</b>	<b>293</b>	<b>410</b>	<b>445</b>	<b>439</b>	<b>177</b>

Kaynak: International Chamber of Commerce (ICC) IMB 2009-2012 Q2 Annual Reports.

2011 yılında toplam 439 deniz haydutluğu saldırısı olmuş olup, en fazla saldırı Afrika'da (293), daha sonra Güneydoğu Asya'da (80), Güney Amerika (25) ve Uzak Doğu'da (23) meydana gelmiştir (ICC IMB Report, 2011) (Çizelge 2)

Çizelge 2. Bölgelere göre deniz haydutluğu saldırı sayısı

Bölgeler/Yıllar	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (Ocak-Haziran)
Afrika	120	189	266	259	293	110
Güneydoğu Asya	69	55	46	70	80	43
Hindistan'ın Güneyi	30	23	30	28	16	10
Güney Amerika	21	14	37	40	25	9
Uzak Doğu	11	10	23	44	23	5
Diğer Bölgeler	12	2	8	4	2	-
<b>Toplam</b>	<b>263</b>	<b>293</b>	<b>410</b>	<b>445</b>	<b>439</b>	<b>177</b>

Kaynak: International Chamber of Commerce (ICC) IMB 2009-2012 Q2 Annual Reports.

IMB'nin Raporu'na göre 2007-Haziran 2012 yılları arasında 4207 mürettebat rehin alınmış, 157 mürettebat fidye için kaçırılmış, 215 kişi yaralanmış ve 42 kişi öldürülmüştür. 2011 yılında toplam 802 mürettebat rehin alınmış, 10 mürettebat fidye almak amacıyla kaçırılmış, 42 mürettebat yaralanmış ve 8 mürettebat öldürülmüştür (ICC IMB Reports, 2011, 2012Q2).

Deniz haydutluğu saldırıları 2011 yılında en fazla Somali (160) ve daha sonra sırasıyla Endonezya'da (46), Kızıldeniz (39) ve Aden Körfezi'nde (37) meydana gelmiştir (Çizelge 3). 2011 yılında Somali, Endonezya, Kızıl Deniz ve Benin'de deniz haydutluğu saldırılarında artış olmuştur (ICC IMB Report, 2011).

Çizelge 3: Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgelerdeki saldırı Sayısı( Kaynak: International Chamber of Commerce (ICC) IMB 2009-2012 Q2 Annual Reports.)

Bölgeler/ Yıllar	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (Ocak-Haziran)
Bengaldeş	15	12	18	23	10	6
Aden Körfezi	13	92	117	53	37	13
Somali	31	19	80	139	160	44
Endonezya	43	28	15	40	46	32
Malezya	9	10	16	18	16	4
Nijerya	42	40	29	19	10	17
Güney Çin Denizi	3	-	13	31	13	1
Kızıl Deniz	-	-	15	25	39	12
Benin	-	-	1	-	20	1
<b>Genel Toplam</b>	<b>263</b>	<b>293</b>	<b>410</b>	<b>445</b>	<b>439</b>	

2011 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırısı Ocak (58) ve Mayıs (56) aylarında meydana gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırıları tankerler, dökme yük, karışık eşya ve konteyner gemileri, Ro-Ro ve feribotlar, romörkörler, kruvaziyer, yolcu, balıkçı gemileri vb. gemiler ve yatlarla yapılmaktadır. 2011 yılında en fazla saldırılar dökme yük gemilerine (100), daha sonra sırasıyla kimyasal tanker (71), konteyner (62), tanker (61), karışık eşya (35), romörkör (32), ürün tankeri (29) ve balıkçı gemilerine (11) yapılmıştır. 2011 yılında en fazla Panama bayraklı gemiler (71) ve daha sonra Liberya (57), Marshall Islands (45) ve Singapur (32) bayraklı gemiler saldırıya uğramıştır (ICC IMB Report, 2011). Deniz haydutlarının saldırılarında ağır silah kullanımı eğilimini gittikçe artırmaktadır. Deniz haydurluğunun 2011 yılı saldırılarında 69 adet bıçak, 245 adet ateşli silah vb. silahlar kullanılmıştır. 2007-2011 yılları arasında en fazla ateşli silah kullanımı 2011 yılında olup (245), ateşli silah kullanımı gittikçe artmaktadır (ICC IMB Report, 2011).

### **Deniz Haydutluğunun Önlenmesine İlişkin Çözüm Önerileri**

Deniz haydutluğu ile mücadelede başlıca çözüm önerileri Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun 2011 Eylem Planı'nda yer almaktadır. Söz konusu Eylem Planı'nda yer alan başlıca çözüm önerileri; Somali sorununa bir çözüm bulmak ve deniz haydutlarının elindeki rehinelere serbest bırakılmasını hızlandırmak için BM Güvenlik Konseyi dahil politik düzeyde girişimlerde bulunmak; ilgili kurumlar ve gemi adamlarına ilişkin IMO Tüzük ve Yönergelerini gözden geçirmek ve geliştirmek; En İyi Yönetim Uygulamalarına (Best Management Practices) sektörün riayet etmesini teşvik etmek; deniz haydutluğu saldırılarına karşı geminin alması gereken koruyucu tedbirler konusunda tavsiyelerde bulunmak; ülkeler, bölgeler, kuruluşlar ve sektör arasındaki koordinasyon ve işbirliğini artırmak ve bunlardan destek alınmasını teşvik etmek; deniz emniyeti ve güvenliğine ilişkin söz konusu ülkelerin yasal kapasitelerinin artırılması ve gerekli kanunların hazırlanması konusunda destek vermek; entegre sahil güvenlik fonksiyonlarının kapasitelerini artırmak; deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin IMO Entegre Edilmiş Küresel Denizcilik Bilgi Sistemi geliştirmek; askeri ve sivil işbirliğini ile Cibuti Kodu gibi bölgesel girişimlerin geliştirilmesi ve uygulanmasını teşvik etmek; bu ülkelerin denizcilik kapasitelerini güçlendirmek ve balık kaynaklarını korumak konusunda ülkelere yardım etmek vb.'dir.

Deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin diğer çözüm önerileri; etkin bilgi toplama ve paylaşma; gemi içinde caydırıcı/koruyucu ekipman bulundurma vb.; gece görüşü sağlayan ekipmanlar, çok uzak mesafeden görülebilen yeni nesil radarlar vb. gibi gelişmiş teknolojik ekipmanlar kullanılması; gemilere IRTC koridorundan geçmesi ve bölgedeki deniz güçleri hakkında yeterli bilgilendirme yapılması; tehdit sahalardan geçiş süresince özel güvenlik şirketlerinden silahlı ve deneyimli personel kiralanması; etkin bir liman ve kıyı denetim mekanizmasının tesis edilmesi; gemi ve kıyı personelinin eğitimi; gemi güvenlik planlarının hazırlanması ve gözden geçirilmesi; deniz haydutlarının lojistik desteğinin (kara ve

liman bağlantısı vb.) kesilmesi; finans kaynaklarının tesbiti amacıyla yasa dışı para akışının takip edilmesi ve bu konuda uluslararası kuruluşlardan yardım alınması; uluslararası kuruluş ve yasaların desteği ile deniz haydutluğu ile elde edilen mal varlıklarına ve banka hesaplarına el konulması veya fon hareketlerine engel olunması; balık kaynaklarını korumak amacıyla kanunsuz avlanmanın engellenmesine yönelik düzenlemelerin yapılması; deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası özel mahkemelerin kurulması; gemi operatörlerinin yüksek riskli bölgelerden geçmeden önce Deniz Güvenliği Merkezi (Maritime Security Center Horn of Africa) (MSCHOA)), NATO Shipping Centre, Denizcilik İrtibat Bürosu (Maritime Liaison Office (MARLO))'nın web sitelerine kayıt yaptırmaları; saldırıların en yakın Arama Kurtarma Merkezi (Rescue Co-ordination Centre (RCC))'ne veya kıyı radyo istasyonuna detaylı bir raporla bildirilmesi; gemilerin yüksek riskli bölgeden geçerken en az 18 knot hızda gitmesi; vb.'dir.

Deniz haydutlarının kovuşturmaları Kenya, Hollanda, Şeyseller ve ABD mahkemelerinde yapılmaktadır (<http://unicri.it>). Deniz haydutlarının caydırılması, tutuklanması ve kovuşturulması imkanlarının artırılması, deniz haydutlarının uluslararası sularda yakalanması durumunda ortaya çıkabilecek hangi ülkenin elinde tutulacağı ve nasıl yargılanacakları, ele geçirilen suç eşyası, zapt edilen gemiler ve yüklere yapılacak işlemin ne olması gerektiği gibi yasal sorunların çözümü için uluslararası anlaşmalar ve düzenlemeler yapılmalı, suç unsurları, müdahale yetkileri, yargılama esaslarının belirlenmesi gerekmektedir. Ayrıca, kovuşturma yapan ülkelerin yükümlülüklerini yerine getirmediği takdirde taraf devlete ne tür bir yaptırım uygulanacağı açıklığa kavuşturulmalıdır (Topal, 2010). BMDHS'nin 101. Madde'sinde yer alan deniz haydutluğunun eylemlerinde "açık deniz ve hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan yerde" şartının kaldırılması, BMDHS'nin 111. Madde'sinde yer alan "*Kesintisiz Takip Hakkı*"nın karasularında da devamına izin verilmesine ilişkin düzenleme yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

### Sonuç ve Değerlendirme

Dünyanın her yerinde deniz haydutluğu yasa dışı eylem olarak görülmekte olup, uluslararası barış ve güvenliği tehdit etmektedir. Deniz ticaretinin artması, seyir ve iletişim teknolojisindeki gelişmelerin deniz haydutlarının eylemlerini kolaylaştırması ve fidye miktarlarının yüksekliğinin cazip olması nedeniyle deniz haydutları alanını ve hedefini gittikçe büyütülmektedir.

Deniz haydutluğu saldırıları söz konusu bölgelerin bölgesel ve dış ticaretlerine, turizmüne, gemi donatıcı, yük ve gemi sahipleri, taşıyıcılar, imalatçılar, yolcular, mürettebat, sigortacılar ve tüketicilere olumsuz yansımakta, ihtiyaç olan ülkelere yapılan Birleşmiş Milletler gıda yardımı sekteye uğramaktadır. Ayrıca, söz konusu saldırılar çevre felaketlerine yol açma, denizel

ortam ve ekolojik dengeyi bozma ve terör boyutuna geçme açısından potansiyel bir tehlikedir.

Deniz haydutluğunun Dünya ekonomisine yıllık yaklaşık 7-12 Milyar ABD Doları toplam maliyeti olduğu, bölgede görev yapan deniz güçlerinin yıllık maliyetleri ile sigorta maliyetlerinin yüksek olduğu dikkate alındığında; deniz haydutluğu saldırılarının gittikçe artması nedeniyle söz konusu maliyetlerinin daha da artacağı düşünülmektedir. Deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin yapılan düzenlemeler, bölgede uluslararası deniz güçlerinin görev yapması, uluslararası ortak çabalar, gemi içinde alınan koruyucu önlemler ve gemilerde silahlı adam bulundurma sonucu saldırılar genel olarak azalmakla beraber Afrika'da özellikle Somali, Kızıl Deniz, Benin gibi bölgeler ile Güneydoğu Asya'da Endonezya, Singapur Boğazı gibi bölgelerde artmıştır.

Mare Liberum İlkesi deniz ticaretini arttırmakla birlikte farklı kıtalarda yaşayan insanlar arasında uluslararası ilişkilerin gelişmesini de sağlayarak küreselleşmeye öncülük etmektedir. Deniz haydutluğu yüzyıllardır insanlığın ortak mirası olan denizlerde seyir ve sefer serbestisi Mare Liberum İlkesi için büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Denizlerde Mare Liberum İlkesinin ve dolayısıyla deniz ticaretinin güvenli işleyişinin sağlanması için yukarıda belirtilen deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin önlemlerin alınması, bölgesel ve uluslararası koordinasyon ve işbirliğinin güçlendirilmesi; deniz haydutluğuna ilişkin BMDHS ve diğer ilgili düzenlemelerin günümüz şartları dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi, deniz haydutlarının kovuşturulmasına ve deniz haydutluğu ile mücadeleyle ilişkin hukuki alt yapının tamamlanması gerekmektedir.

Deniz haydutluğunu önlemek için söz konusu önlemler dışında siyasi karışıklığın, istikrarsızlığın, açlık, işsizlik gibi iktisadi sorunların olduğu bahsi geçen bölgelere kalkınmaya yönelik gerekli yatırımların yapılarak istihdam fırsatlarının yaratılması, bu ülkelerdeki kurumsal yapılanmanın güçlendirilmesi, yerel otoritelerin güçlendirilmesi, zengin kaynakların etkin ve adil bir biçimde kullanılmasına destek verilmesi ve kanunsuz avlanmanın engellenmesine yönelik düzenlemelerin yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

#### Kaynaklar

Akten, N., (06.11.2008), "Denizlerde korsanlık ve haydutluk" *Dünya Gazetesi*, *Perşembe Rotası*, İstanbul, 1-2.

Akten, N., (2010), "Freedom, piracy and maritime terror: Blue and red faces of the world seas", *NATO Course on Legal Aspects of Combating Terrorism*, 18-22 Jan 2010, NATO Center of Excellence Defence Against Terrorism, Ankara, 1-3.

Akten, N., (2010), "Denizlerin Mavi Yüzü (I)", *Dünya Gazetesi*, *Seyir Defteri*, Sayı: 154, 141-160.

Akten, N. (2010), "Denizlerin KızılıYüzü (I)", *Dünya Gazetesi, Seyir Defteri*, Sayı: 156, 141-160.

Chew, F., (2009), "Piracy, maritime terrorism and regional interests", <http://www.defence.gov.au/ADC/docs/Publications/Geddes%20Papers%202005/89939%20Defence%208.pdf>, 1-4.

ECE, N.J., (2007), "İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi", DEKAŞ Yayınları, İstanbul, 220.

Ece N.J., (January 2009), "The Threat of Modern Day Piracy in Strategic Waters", *Eurasia Critic*, Ankara, 1-3.

Hengst, B. Ve Katharina P. (2008), "Maritime terrorism", *The Times*, [http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/leading\\_article/article5183019.ece](http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/leading_article/article5183019.ece), p.1. [http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2008/1122\\_somalia\\_pirates.shtml](http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2008/1122_somalia_pirates.shtml) [Erişim tarihi: 12.05.2008].

[http://www.imo.org/home.asp?topic\\_id=910](http://www.imo.org/home.asp?topic_id=910), [Erişim tarihi: 02.01.2010].

[http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_documents.htm](http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm), [Erişim tarihi: 02.04.2012].

ICC International Maritime Bureau "Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 1 January-31 December 2009-2011, 5-18.

ICC International Maritime Bureau "Piracy and Armed Robbery Against Ships Quarterly Report 1 January-30 June 2012, 5-18.

ITF (2010), " Piracy and armed robbery in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia", ITF Piracy Update, London, 4.

One Earth Future Working Paper (2010), " The Economic Cost of Maritime Piracy", Colorado, 25.

[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents\\_old/The\\_Economic\\_Cost\\_of\\_Piracy\\_Full\\_Report.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf).

Topal, A.H. (2010), "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (AUHFD)*, 59 (1), 109, 125.

United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute, "Maritime Piracy, Court Decisions and Related Matters", [http://unicri.it/maritime\\_piracy/db.php](http://unicri.it/maritime_piracy/db.php).



YAMAN, E. (2009), “Günümüz Korsanlık Olayları ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Eylemleri, *Vira Haber*,  
<http://www.virahaber.com/yazi/gunumuz-korsanlik-olaylari-ve-gemilere-karsi-silahli-soygun-eylemleri-8670.htm>, 2009.

Zou, K. (2009), “New Developments in the International Law of Piracy”, *Chinese Journal of International Law*, Volume 8, Issue , 323-345  
<http://chinesejil.oxfordjournals.org/content/8/2/323.full>