

	MAKALE ADI	SAYFA
1	<b>KORSANLIK VE DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE: SOMALİ ÖRNEĞİ VE TÜRKİYE'NİN KATKILARI</b> <i>İlhan TABUR, Mehmet Nasih TAĞ, Nejat Atilla DEMİRHAN</i>	1-20
2	<b>TÜRKİYE'DE LİSANSÜSTÜ LOJİSTİK EĞİTİMİN İÇERİK ANALİZİ İLE İNCELENMESİ</b> <i>Doç. Dr. Özkan BALI, İlter ENİSOĞLU, Fırat SEZER</i>	21-36
3	<b>TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI YAPAN HAVA KARGO ŞİRKETİNE UÇAK SEÇİMİ MODELLEMESİ</b> <i>R. Gizem MUKANBAY, Ebru ÖZTÜRK, Özge KÜÇÜK, Prof. Dr. Serpil EROL</i>	37-51
4	<b>LOJİSTİK KÖY KONSEPTİ VE KAYSERİ BOĞAZKÖPRÜ LOJİSTİKKÖYÜ PUANLANDIRMASI</b> <i>Veli ÇEVİK, Mustafa YILMAZ</i>	52-70
5	<b>TÜRK HAVA KUVVETLERİNDE KULLANILAN KARAR DESTEK SİSTEMLERİNİN LOJİSTİK AÇIDAN ANALİZİ</b> <i>Süleyman Eray YILDIZ</i>	71-85
6	<b>TAŞIMACILIĞIN YENİ TRENDİ INTERMODAL SİSTEMİNİN TÜRKİYEDEKİ KONUMU VE TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE UYGULANIŞI</b> <i>Bilal ŞEKER</i>	86-102
7	<b>KARGO HİZMET SAĞLAYICILARINDA HİZMET KALİTESİ VE KURUMSAL MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ: KONYA İLİ ÖRNEĞİ</b> <i>Gökçen SONGUR, Yrd. Doç. Dr. Arzum BÜYÜKKEKLİK</i>	103-119
8	<b>SAVUNMA VE GÜVENLİK ORGANİZASYONLARINDA YÜRÜTÜLEN LOJİSTİK İLE ÖZEL SEKTÖR LOJİSTİĞİNİN ENTEGRASYONU</b> <i>Kadir DÜZGÜN</i>	120-143



# Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi

# IDEAS




ISSN: 2149 - 5823

Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi yılda 2 kez yayımlanan hakemli bir dergidir. Türkçe ve İngilizce dillerinde iktisat, işletme, uluslararası ilişkiler, siyaset bilimi ve kamu yönetimi, davranış bilimleri, maliye, ekonometri, çalışma ekonomisi ve endüstriyel ilişkiler, bankacılık ve finans, insan kaynakları yönetimi, yönetim bilişim sistemleri, sosyal hizmet, uluslararası ticaret ve lojistik, sağlık bilimleri yönetimi ve ilişkili alanlarda makaleler yayımlar. Dergide yayımlanan makalelerin dil, bilim, yasal ve etik sorumluluğu yazara aittir. Makaleler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

## **Editörler / Editors in Chief**

-  Doç. Dr. Abdullah ÇALIŞKAN (Toros Üniversitesi)
-  Doç. Dr. Ömer TURUNÇ (Süleyman Demirel Üniversitesi)

## **Yayın Kurulu / Editorial Board**

-  Doç. Dr. Ömer TURUNÇ (Süleyman Demirel Üniversitesi)
-  Doç. Dr. Abdullah ÇALIŞKAN (Toros Üniversitesi)
-  Yrd. Doç. Dr. İrfan AKKOÇ (THK Üniversitesi)

## **Danışma Kurulu / Advisory Board**

-  Prof. Dr. Abdülkadir VAROĞLU (Başkent Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Ali ÖZDEMİR (Dokuz Eylül Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Dilek ZAMANTILI NAYIR (Marmara Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Haluk KORKMAZYÜREK (Toros Üniversitesi)
-  Prof. Dr. İbrahim EROL (Celal Bayar Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Levent KÖSEKAHYAOĞLU (Süleyman Demirel Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Mustafa Kemal DEMİRCİ (Dumlupınar Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Mahmut PAKSOY (İstanbul Kültür Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Nejat BASIM (Başkent Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Pınar SÜRAL ÖZER (Dokuz Eylül Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Ozan BAHAR (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi)
-  Prof. Dr. Selim Adem HATIRLI (Süleyman Demirel Üniversitesi)

- Prof. Dr. Süleyman TÜRKEL (Toros Üniversitesi)
- Prof. Dr. Uğur YOZGAT (Marmara Üniversitesi)
- Prof. Dr. Umur AVCI (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi)
- Prof. Dr. Ünsal SIĞRI (Başkent Üniversitesi)
- Doç. Dr. Ahmet ERKUŞ (Bahçeşehir Üniversitesi)
- Doç. Dr. Bekir GÖVDERE (Süleyman Demirel Üniversitesi)
- Doç. Dr. Cengiz DURAN (Dumlupınar Üniversitesi)
- Doç. Dr. Gülizar KURT GÜMÜŞ (Dokuz Eylül Üniversitesi)
- Doç. Dr. Hakan TURGUT (Başkent Üniversitesi)
- Doç. Dr. Haldun YALÇINKAYA (TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi)
- Doç. Dr. Harun ŞEŞEN (Lefke Avrupa Üniversitesi)
- Doç. Dr. Köksal HAZIR (Toros Üniversitesi)
- Doç. Dr. Mazlum ÇELİK (Hasan Kalyoncu Üniversitesi)
- Doç. Dr. Murat ÇUHADAR (Süleyman Demirel Üniversitesi)
- Doç. Dr. Necdet BİLGİN (Celal Bayar Üniversitesi)
- Doç. Dr. Sait GÜRBÜZ (Kara Harp Okulu)
- Doç. Dr. Yusuf GÜMÜŞ (Dokuz Eylül Üniversitesi)

*Not: İsimler, akademik ünvan ve alfabetik sıra gözetilerek sıralanmıştır.*

*Dergide yayımlanan yazılardaki görüşler ve bu konudaki sorumluluk yazarlarına aittir.  
Yayımlanan eserlerde yer alan içerikler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.*

*All the opinions written in articles are under responsibilities of the authors.  
The published contents in the articles cannot be used without being cited.*

**Makalenin on-line kopyasına erişmek için / To reach the on-line copy of article:**  
**<http://dergipark.ulakbim.gov.tr/uiibd/>**

### KORSANLIK VE DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE: SOMALİ ÖRNEĞİ VE TÜRKİYE’NİN KATKILARI

İlhan TABUR\*

Mehmet Nasih TAĞ\*\*

Nejat Atilla DEMİRHAN\*\*\*

**ÖZET:** Deniz yolu taşımacılığının, diğer taşıma türlerine göre tek seferde en fazla taşıma kapasitesine ve en düşük maliyete sahip olması, küresel ticareti büyük ölçüde deniz yollarına bağımlı hale getirmiştir. Öte yandan yirmi birinci yüzyılın ileri teknolojilerini kullanan günümüz deniz haydutları, gerçekleştirdikleri sansasyonel haydutluk ve silahlı soygun faaliyetleriyle, deniz yolu taşımacılığı için ciddi bir tehdit teşkil etmekte, küresel ekonomiye yıllık 13-16 milyar dolar ek maliyet ortaya çıkarmaktadırlar. Bu makalede küresel ekonomi ve deniz yolu taşımacılığı için önemli bir tehdit olan deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri incelenecektir. Spesifik olarak, Aden Körfezi ve Somali civarında gerçekleşen deniz haydutluğunun nedenleri, alınan önlemler ve sonuçları değerlendirilecektir. Bu çalışmada gerçekleşen deniz haydutluğu olayları ile engellenme durumunun sıklığı ve frekansı, uluslararası güçler tarafından alınan askeri güvenlik önlemleri ile gemi bünyesinde alınan korunma tedbirlerinin, deniz haydutluğu ve silahlı soygun tehdidini önlemek için yeterli olup olmadığı, Uluslararası Ticaret Odasına bağlı Uluslararası Denizcilik Bürosu Korsanlık Olaylarını Raporlama Merkezi, Birleşmiş Milletler, Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO), Avrupa Birliği Deniz Gücü (EU NAVFOR) verilerine göre holistik bir bakış açısıyla analiz edilecektir. Ayrıca yaşanan olayların küresel deniz taşımacılığı ve deniz lojistiğine maliyetleri de değerlendirilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Lojistiği Yönetimi, Deniz yolu Taşımacılığı, Deniz Güvenliği, Deniz Haydutluğu, Korsanlık.

**Jel Sınıflandırması:** F18, G31, K42, O17.

### COMBATTING PIRACY AND ARMED ROBBERY AT SEA: THE CASE OF SOMALIA AND TURKEY’S INVOLVEMENT IN INTERNATIONAL ENDEAVOUR AGAINST PIRACY

**ABSTRACT:** Compared to other transportation modes, maritime transportation has the largest cargo capacity and lowest cost of transportation. As a result, global trade has increasingly become more dependent on maritime transportation. At the same time, increasingly sophisticated piracy and armed robbery attempts at sea have become a major threat to the world trade, resulting in extra cost of 13 to 16 billion dollars a year. In this article we discuss the threat of piracy and armed robbery against merchant ships. More specifically, the article analyzes and discusses the consequences of piracy and also measures taken against piracy and armed robbery that has taken place around Gulf of Aden and Somalia region. The article also analyzes with a holistic view the frequency of the incidents and preventions, whether measures of the international maritime security forces and vessels’ self management practices taken onboard are efficient or not to deter piracy and armed robbery in the light of the data collected by International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy Reporting Center, United Nations Task Forces, North Atlantic Treaty Organization (NATO), European Union. Also the cost of incidents to the shipping industry, global maritime transportation and maritime logistics is discussed.

**Key Words:** Maritime Logistics Management, Maritime Transportation, Maritime Security, Armed Robbery at Sea, Piracy.

**Jel Classification:** F18, G31, K42, O17.

\* Mersin Üniversitesi, İşletme A.B.D., [ilhantabur@mersin.edu.tr](mailto:ilhantabur@mersin.edu.tr)

\*\* Yrd. Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, İşletme A.B.D., [tag@mersin.edu.tr](mailto:tag@mersin.edu.tr)

\*\*\* Mustafa Kemal Üniversitesi, Enformatik A.B.D., [nademirhan@hotmail.com](mailto:nademirhan@hotmail.com)

## GİRİŞ

Lloyd Deniz İstihbaratı (Lloyd's Marine Intelligence) verilerine göre günümüzde dünya genelinde ticaretin hacimsel olarak %75'i (Koçak, 2012, s. 11; Lawrance, Doherty, & Hanouz, 2012, s. 85), değer itibarıyla ise %60'ı deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya genelinde yıllık olarak yapılan toplam ticaret 15 trilyon Amerikan doları değerindedir. Bunun 9 trilyon Amerikan dolarlık kısmı denizyolu ile taşınmaktadır.(Lawrance vd., 2012, s. 85).

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre tek seferde en fazla taşıma kapasitesine sahip olması ve maliyet açısından havayoluna göre 14, karayoluna göre 7 ve demir yoluna göre ise 3,5 kat daha ucuz olması, küresel ticaretin denizyoluyla taşınmasını sağlamıştır (Koçak, 2012, s. 11). Bu kapsamda, diğer taşıma türlerine göre önemli maliyet avantajına sahip denizyolu taşımacılığı, 2013 yılsonu verilerine göre dünya genelinde 40.256 adet filo büyüklüğüne, 1,59 milyar DWT\* taşıma kapasitesine ve hacimsel olarak 19,5 milyon TEU konteynır kapasitesine ulaşmıştır. Türkiye ise 599'u Türk Bayraklı, 890'ı yabancı bayraklı olmak üzere toplam 1489 gemiden oluşan filosu ve kontrol ettiği toplam 30 milyon 427 bin DWT ağırlık kapasitesiyle dünya sıralamasında 13. sıradadır (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014, s. 17).

Küresel ticaretin, bahsedilen rakamlardan anlaşılacağı üzere, büyük ölçüde denizyolu ile yapılması dikkate alındığında deniz taşımacılığı, küresel tedarik zincirinin en önemli ögesidir. Bu kapsamda, küresel ekonominin devamlılığı ve etkin olarak işlemesi açısından son derece önemli olan deniz taşımacılığı için son yıllarda ciddi bir tehdit haline gelen deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetleri, uluslararası toplumun önemli gündem maddelerinden birisi haline gelmiştir.

Günümüzün deniz haydutları, on yedinci yüzyılda Karayip adalarında yaşanan korsanlık olaylarının anlatıldığı macera filmlerinden bildiğimiz bir gözü kaplamalı, tahta bacaklı, çengel elli, kayıp hazine peşinde koşan korsanlardan farklıdır. Yirmi birinci yüzyılın ileri teknolojilerini kullanan günümüz deniz haydutları, gerçekleştirdikleri sansasyonel haydutluk ve silahlı soygun faaliyetleriyle, denizyolu taşımacılığı için ciddi bir tehdit teşkil etmekte, küresel ekonomiye yıllık 13-16 milyar dolar ek maliyet ortaya çıkarmaktadırlar (Maritime Connector, 2015).

Son yıllarda ülkemizde ve dünya kamuoyunda Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ile mücavir bölgelerde Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri sıkça gündeme gelmektedir. Ülkemiz açısından yıllık ortalama 360-380 adet Türk Bayraklı veya Türkiye bağlantılı ticaret gemisi bu bölgeden geçiş yapmakta; toplam 33 ülke ile yapılan dış ticaret bu suyolundan taşınmaktadır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurul Tutanağı, 2011). Bu kapsamda 2009 yılından itibaren Türk Deniz Kuvvetleri bu bölgede deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetlerine iştirak etmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013; Türkiye Büyük Millet Meclisi Kararı (934), 2009).

Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının anılan bölgede icra ettiği görevler, ülkemizin dünya denizlerinde hak ve menfaatlerimizin korunması, Türkiye'nin dünya denizlerinde de söz sahibi olduğunun uluslararası kamuoyuna gösterilmesi, küresel dünya ekonomisine ve dünya barışına katkı sağlanması adına büyük önem taşımaktadır. Somali bölgesinde Türk Deniz Kuvvetleri ile birlikte diğer uluslararası silahlı güçler tarafından alınan ve halen de devam

\* "DWT: Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamıdır" (4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Madde 2 g).

eden yoğun güvenlik önlemlerinin bir sonucu olarak bu bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri önemli ölçüde azaltılabilmiş ancak tamamen sonlandırılmamıştır.

Bu makalede, öncelikle dünya ticareti için ciddi bir tehdit olan deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin stratejik seviyede yönetimine yönelik olarak,

a. Somali özelinde yaşanan korsanlık, deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun tehditinin teorik çerçevesi ve uluslararası hukuk disiplini açısından değerlendirilmesi ele alınacak,

b. Günümüzde yaşanan deniz haydutluğu olayları ve Somali özelinde durum analizi yapılacak,

c. Deniz haydutluğu faaliyetlerinin küresel ekonomiye maliyeti detaylandırılacak,

d. Denizcilik işletmeleri adına mikro seviyede deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinden korunma; ülkeler ve küresel güçler adına makro seviyede bu faaliyetlerin ortadan kaldırılmasına yönelik alınan tedbirler ve Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının anılan bölgede deniz haydutluğuna karşı icra ettiği faaliyetler incelenecektir.

## **1. SOMALİ ÖZELİNDE YAŞANAN KORSANLIK, DENİZ HAYDUTLUĞU VE DENİZDE SİLAHLI SOYGUN TEHTİDİNİN TEORİK ÇERÇEVESİ VE ULUSLARARASI HUKUK DİSİPLİNİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Uluslararası kamuoyunda ve basında sıkça gündeme gelen korsanlık, deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları ele alınmadan önce bu konudaki kavramların incelenmesi faydalı olacaktır.

Onaltıncı yüzyıldan sonra devletlerin ticari gemilere savaş zamanı müsaade belgesi (letter de marque veya commission en course) vermesi sonucu bu gemilerin düşman ticari gemilerine saldırılması ve üzerindeki yüke el koyması korsanlık olarak tanımlanmaktadır (Topal, 2010, s. 102). Korsanlık faaliyetlerinde, deniz haydutluğundan farklı olarak bireysellikten ziyade bir devletin bu faaliyete izin vermesi durumu söz konusudur. Bu kapsamda sorumluluk, müsaade belgesi veren devlete aittir. Korsanlık, 16 Nisan 1856 yılında yayımlanan Paris Deklarasyonu ile yasaklanmıştır (Paris Declaration Respecting Maritime Law, 1856). Korsanlık kavramı, günümüzde kullanım alanı kalmamış tarihi bir kavramdır.

Silahlı soygun ise bir ülkenin karasularında yapılan soygun faaliyetlerini tanımlamak üzere kullanılmaktadır. Deniz haydutluğundan farkı, eylemin oluşma yeri deniz haydutluğunda karasularının dışı ve açık denizler iken, silahlı soygunda eylemin oluşma yeri ilgili ülkenin hükümler haklarının geçerli olduğu karasuları olmasıdır (IMO, 2002). İngilizcede silahlı soygun, "armed robbery at sea" olarak adlandırılmaktadır. Deniz haydutluğu ile mücadele hakkındaki ana mevzuat Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'dir. Birleşmiş Milletlere mensup ve Deniz Hukuku Sözleşmesini imzalamış ülkelerin deniz haydutluğu ile mücadele görevini uluslararası işbirliği içinde yürütmesi yasal bir yükümlülüktür. Sözleşmeye göre deniz haydutluğu, kişisel amaçlar elde etmek amacıyla açık denizde işlenen yasadışı bir faaliyet olup haydutların başka bir devletle herhangi bir bağlantısı yoktur. Deniz haydutluğu, İngilizcede "piracy" veya "buccaneer" olarak geçmektedir.

Bu kapsamda sözleşmenin deniz haydutluğuna ilişkin ilgili maddeleri incelendiği zaman,

a. Devletlerin yükümlülüğü 100’üncü maddede, “*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.*” hükümleriyle açıklanmaktadır. (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982, s. 33).

b. Deniz haydudu bir gemi veya bir uçak ise sözleşmenin 103’ncü maddesinde açıklanmıştır. Bu kapsamda 103’ncü madde, “*Fiilen kontrolü altında buldukları kimseler tarafından 101. maddede öngörülen fiillerden birini işlemeye deniz tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu uçak veya gemi 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 (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982, s. 34)*” hükmüne,

c. Deniz haydudu bir gemiye veya uçağa el konulmasıyla ilgili anılan sözleşmenin 105’inci maddesi de, “*Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi 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 şartıyla gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilir (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982, s. 34)*” hükmüne haizdir.

Bu nedenle Birleşmiş Milletlere mensup ve Deniz Hukuku Sözleşmesini imzalamış ülkelerin deniz haydutluğu ile mücadele görevini uluslararası işbirliği içinde yürütmesi yasal bir yükümlülüktür.

Konu Somali özelinde ele alındığında ise Somali’de 1991 yılında Siad Barre rejiminin yıkılması ile birlikte iç savaş başladığı, ülke genelinde siyasi iktidarsızlığın hüküm sürdüğü ve merkezi bir devlet otoritesinin olmadığı bir ortam ortaya çıktığı görülmektedir. Bu şartlar, Somali’nin uluslararası toplumdaki statüsünü “hukuken devlet olma niteliğine haiz fakat devletlerin yetkilerini icra etmekte aciz olan devlet” (Batır, 2011, s. 205) anlamına gelen başarısız/yetersiz devlet (failed state) durumuna düşürmüştür (Batır, 2011, s. 204; Blair, 2008; Özkan, 2014). Somali’de yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri başlangıçta, Somali açıklarında yabancı balıkçıların yasak avlanma yapmasına ve Somali açıklarına zehirli ve radyoaktif atık atılmasına bir tepki olarak ortaya çıkmıştır (Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), 2009, s. 8).

Bölgede yaşanan bu olumsuzlukların bir sonucu olarak, denizleri radyoaktif ve kimyasallarla kirletilen ve zehirlenen, sahillerinin canlı deniz hayvanları yaşa dışı yollarla tüketilen Somalililer, 2005 yılının sonlarına doğru, bölgelerinde bulunan yabancı balıkçılara, yük gemilerine ve lüks yatlara saldırmaya başlamışlardır. Bu saldırılarda ele geçirilen gemiler fidye karşılığı serbest bırakmış, böylece günümüzde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri başlamıştır (Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), 2009).

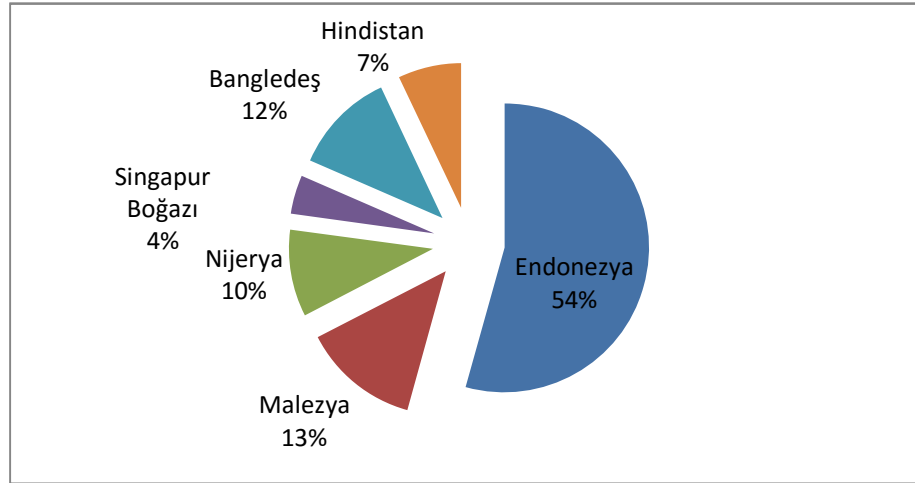
Aden Körfezi ve Somali açıklarında yaşanan deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından alınan 1816, 1838, 1846 ve 1851 sayılı kararlar ile Aden Körfezi ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı ülkelerin icra edeceği askerî operasyonlar uluslararası platformda meşrulaştırılmıştır.

Ülkemiz deniz kuvvetleri unsurları da, bahse konu Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararlarına uygun olarak, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin 10 Şubat 2009 tarihinde almış olduğu 934 numaralı kararla, anılan bölgede deniz haydutlu ile mücadele faaliyetlerine başlamıştır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Kararı (934), 2009). Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının görev süresi, Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından her sene uzatılmaktadır. Son olarak 3 Şubat 2015 tarihinde alınan 1082 numaralı karar ile bahse konu süre, 10 Şubat 2016 tarihine kadar uzatılmıştır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Kararı (1082), 2015).

## 2. GÜNÜMÜZDE YAŞANAN DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARI VE SOMALİ ÖZELİNDE DURUM

Günümüzde dünya genelinde deniz haydutluğu faaliyetleri çoğunlukla küresel ekonomi açısından stratejik öneme sahip su yollarında ve özellikle de Afrika ve Güneydoğu Asya'da ortaya çıkmaktadır. Uluslararası Ticaret Odasına bağlı Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Chamber of Commerce International Maritime Bureau) Korsanlık Olaylarını Raporlama Merkezi'nin (Piracy Reporting Center) 2014 yılı verilerine göre, deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerinin dünya genelinde %75'i Endonezya, Malezya, Nijerya, Singapur Boğazı, Bangladeş, Hindistan'da gerçekleşmektedir. 2014 yılına ait korsanlık olaylarına ilişkin değerler Şekil 1'de olduğu gibidir. (IMB CCS, 2014, s. 6).

**Şekil 1:** 2014 Yılında Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Dünya Genelinde Yoğunlaştığı Bölgeler (Dünya Genelinin %75'i)



**Kaynak:** IMB Commercial Crime Services

Deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı alınan önlemlerin bölgesel yoğunluğuna göre, haydutluk olaylarının sayısı da yıldan yıla farklılık göstermektedir. Son yıllarda uluslararası silahlı güçler tarafından Arap Denizi ve Somali Açıklarında alınan yoğun güvenlik önlemleri ve gemi bünyesinde alınan korunma tedbirleriyle birlikte Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen faaliyetler oldukça azaltılmıştır. 2014 yılında dünya genelinde yaşanan 245 olaydan 3 tanesi Somali'de meydana gelmiştir (IMB CCS, 2014, s. 5). Deniz haydutluğu faaliyetlerinin 2007-2014 yılları arasındaki yoğunluğu incelendiğinde ise, faaliyetlerinin en fazla 2009-2011 yılları arasında ortaya çıktığı; 2010 yılında 445, 2011 yılında ise 439 adet olayın yaşandığı görülmektedir. Somali'de yaşanan haydutluk olayları, dünya geneli ile

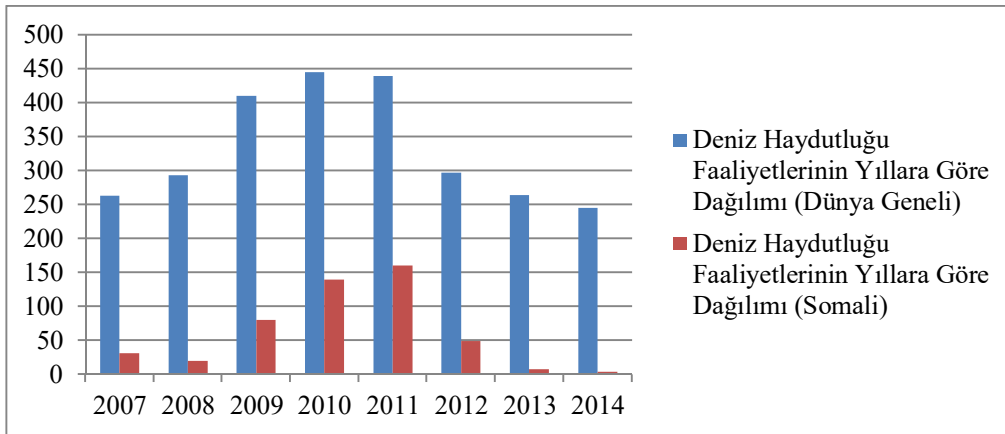


kiyaslandığında ise 2010 yılındaki olayların %36'lık kısmının, 2014 yılındaki ise olayların %1,22'lik kısmının Somali'de yaşandığı görülmektedir (IMB CCS, 2011, 2014).

Uluslararası toplumun Somali'de yaşanan haydutluk olaylarına ilgisi tesadüfi değildir. Aden Körfezi ve Somali açıkları, küresel denizyolu taşımacılığı açısından stratejik bir öneme sahiptir. Bu bölge, Süveyş Kanalı üzerinden Akdeniz ve Hint Okyanusunu birbirine bağlayan dünya denizyolu trafiğinin en önemli düğüm noktalarından (choke point) biridir. 2012 verilerine göre yılda 66.612 adet ticaret gemisi bu bölgeden geçiş yapmakta (Oceans Beyond Piracy, 2013, s. 1), dünya ticaretinin hacimsel olarak yaklaşık yüzde 14'ü ile dünya petrol ihracatının yüzde 26'sı denizyolu ile bu bölgeden taşınmaktadır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurul Tutanağı, 2011). Ülkemiz açısından ise yıllık ortalama 360-380 adet Türk Bayraklı veya Türkiye bağlantılı ticaret gemisi bu bölgeden geçiş yapmakta; toplam 33 ülke ile yapılan dış ticaret bu su yolundan taşınmaktadır (Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurul Tutanağı, 2011).

Bu kapsamda dünya genelinde ve Somali'de yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri incelendiğinde olayların yıllara göre dağılımı Şekil 2'dedir. 2008-2015 yılları arasında Somali bölgesindeki yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri, şüpheli faaliyetler, deniz haydutlarınca başarıya ulaştırılmış faaliyetler, uluslararası deniz askeri güç unsurlarınca engellenen faaliyetlere ilişkin sayısal değerler ile uluslararası güçlerin deniz askeri unsurlarının haydutluk faaliyetlerini engelleme konusundaki başarı oranı Tablo-1'de, grafik ise Şekil-3'dedir. Buna göre 2009 ve 2011 yılları arasında gerek toplam deniz haydutluğu faaliyetinde, gerekse başarıya ulaşılmış deniz haydutluğu faaliyetlerinde gözle görülür bir artış olmuştur. 2011 yılı 176 saldırıyla en fazla haydutluk faaliyetinin yaşandığı yıldır. Deniz haydutlarının en fazla başarılı oldukları yıl ise 47 olayla 2010 yılıdır (EU NAVFOR, 2016). Deniz haydutlarının ticari gemilere yönelik yaptıkları saldırı ve haydutluk faaliyetlerinden 2008 yılından itibaren yıllık olarak ortalama 120 milyon ABD doları gelir elde ettiği tahmin edilmektedir (Plumer, 2013).

**Şekil 2:** Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Yıllara Göre Dağılımı

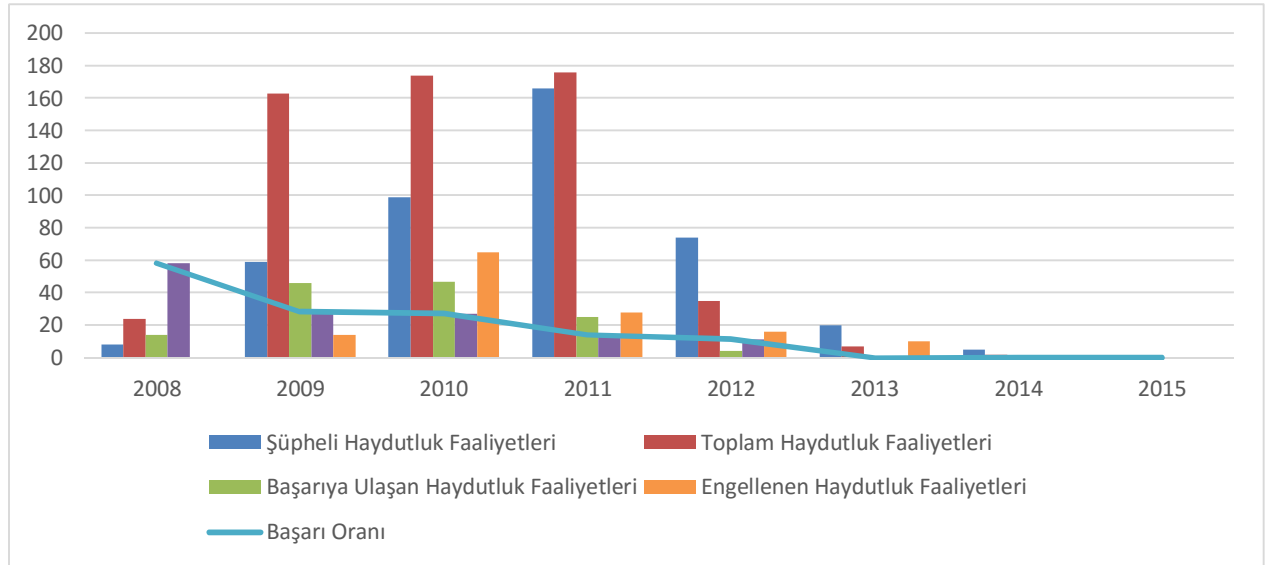


**Kaynak:** IMB Commercial Crime Services

**Tablo 1:** Somali’de Yaşanan Deniz Haydutluğu Faaliyetleri 2008-2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Şüpheli Haydutluk Faaliyetleri</b>	8	59	99	166	74	20	5	1
<b>Toplam Haydutluk Faaliyetleri</b>	24	163	174	176	35	7	2	0
<b>Başarıya Ulaşan Haydutluk Faaliyetleri</b>	14	46	47	25	4	0	0	0
<b>Engellenen Haydutluk Faaliyetleri</b>	0	14	65	28	16	10	1	0
<b>Başarı Oranı</b>	<b>58,33</b>	<b>28,22</b>	<b>27,01</b>	<b>14,20</b>	<b>11,43</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

**Kaynak:** EU Naval Force Somalia - Operation ATALANTA

**Şekil 3:** Somali’de Yaşanan ve Engellenen Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Analizi

**Kaynak:** EU Naval Force Somalia - Operation ATALANTA

2014 yılı itibariyle Somali’de sadece 3 adet haydutluk faaliyetinin ortaya çıkması, bu sorunun sona erme aşamasına geldiğini göstermemektedir. Bu kapsamda gemi bünyesinde alınan korunma tedbirleri ve uluslararası silahlı güçler tarafından yürütülen koruyucu faaliyetler ile haydutluk olaylarının büyük ölçüde engellenebildiği görülmektedir. Azalan haydutluk olaylarına rağmen bölgede uluslararası silahlı güçlerin aldığı güvenlik önlemleri yoğun şekilde devam etmektedir. Somali’de yaşanan siyasi kriz ve devlet otoritesinin yokluğu sürdüğü sürece, Somalili haydutların faaliyetlerini sürdüreceği değerlendirilmektedir.

### 3. DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİNİN KÜRESEL EKONOMİYE MALİYETİ

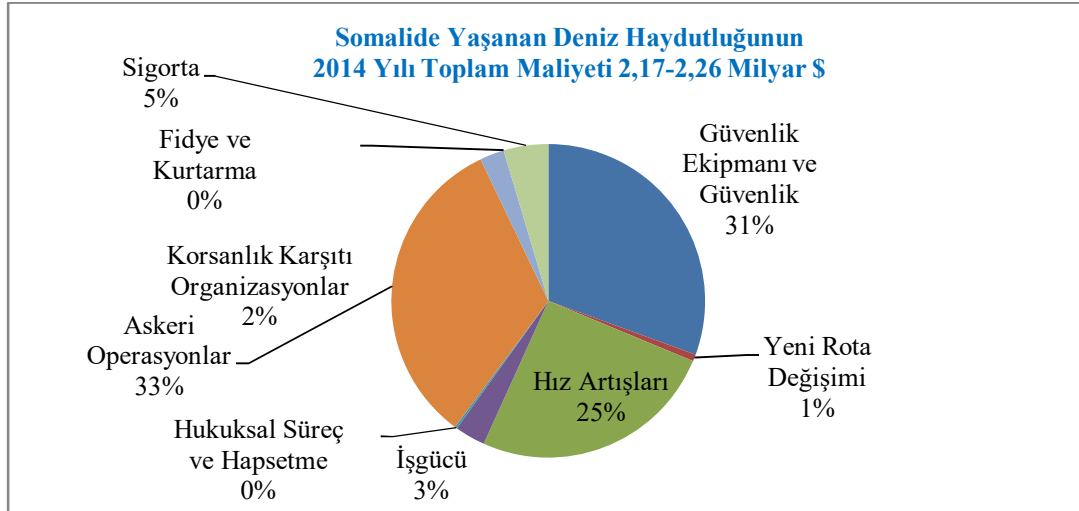
Günümüzde dünya genelinde yaşanan deniz haydutlu maliyetinin küresel ekonomiye yıllık maliyetinin 13-16 milyar ABD doları olduğu düşünülmektedir (Maritime Connector, 2015). 2014 yılı verilerine göre Somali'de yaşanan haydutluk faaliyetlerinin küresel ekonomiye maliyeti Tablo 2'de belirtilmiş olup, toplam maliyet 2,17-2,26 milyar dolar aralığındadır. (Oceans Beyond Piracy, 2015, s. 4). 2014 yılı maliyetlerinin dağılım grafiği Şekil 4'de olduğu gibidir.

**Tablo 2:** Somali'de Yaşanan Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin 2014 Yılı Maliyeti

Maliyet Faktörü	Toplam Maliyet-2014 (Amerikan Doları)
Fidye Ödemeleri	1 milyon
Sigorta	103,49 milyon
Güvenlik Teçhizatı ve Elemanları	693,38 milyon
Rota Değişiklikleri	15,26 milyon
Hız Değişikliği	575,90 milyon
İşgücü Maliyeti	71,65 milyon
Hukuksal Süreç ve Hapsetme	6,28 milyon
Askerî Operasyonlar	741,33 milyon

**Kaynak:** One Earth Future Foundation

**Şekil 4:** Somali'de Yaşanan Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin 2014 Yılı Maliyetinin Dağılım Grafiği

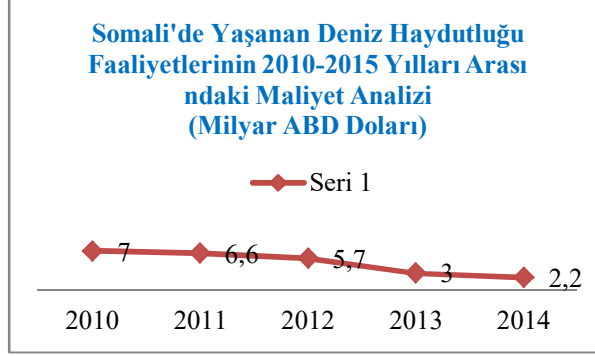


**Kaynak:** One Earth Future Foundation

Son yıllarda uluslararası toplumun yoğun çabası ve gemilerin kendi bünyesinde almış olduğu korunma tedbirleri sayesinde, Somali bölgesinde yaşanan haydutluk olaylarında ve haydutlar tarafından icra edilen başarılı saldırılarda ciddi bir azalma olmuştur. Bu azalma doğal olarak maliyetlere de yansımıştır. Son beş yılın küresel ekonomiye maliyetleri Şekil 5 'de belirtilen doğrusal grafikte olduğu gibidir. Maliyetlerin 2012, 2013 ve 2014 yılları arasındaki detaylandırılmış tablosu ve grafiği ise Şekil 6'de belirtilmiştir. Belirtilen

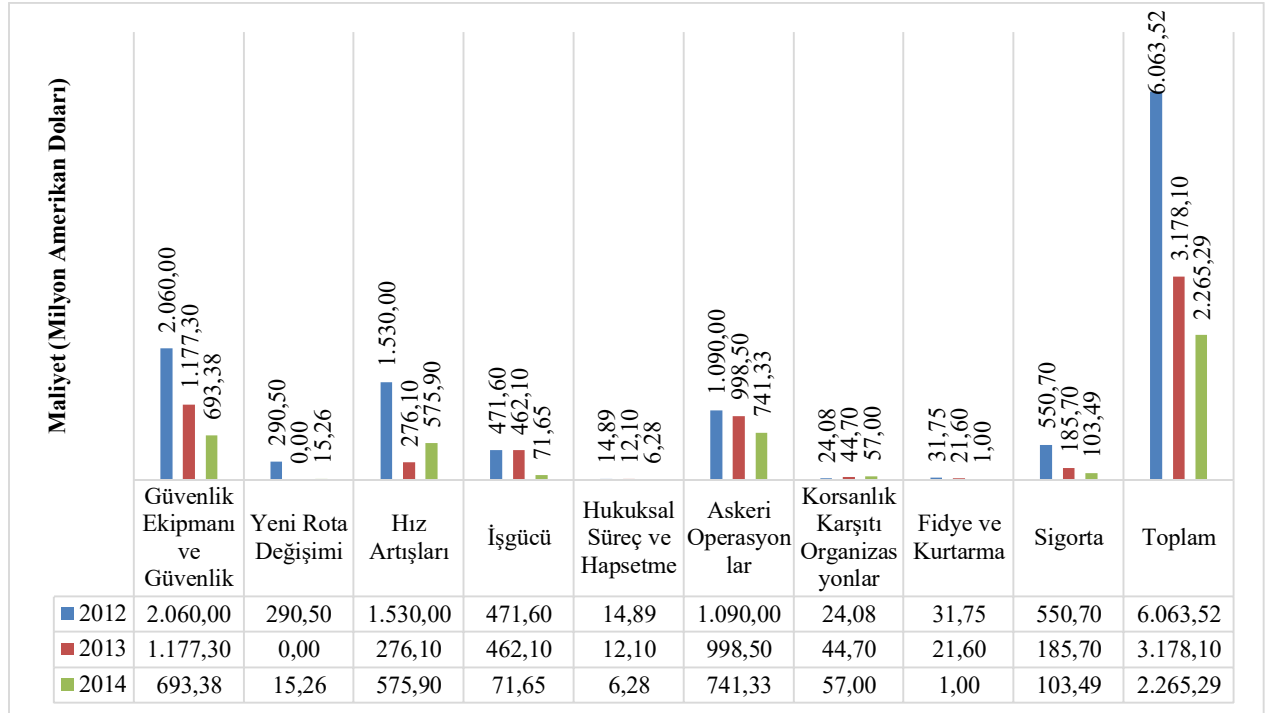
rakamlardan anlaşılacağı üzere 2010 yılında küresel ekonomiye toplam 7 milyar dolar olan maliyet, 2014 yılı sonunda 2,2 milyar dolar seviyelerine kadar düşmüştür. (Oceans Beyond Piracy, 2015, s. 3).

**Şekil 5:** Somali’de Yaşanan Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Maliyetlerin Doğrusal Grafiği (2010-2014)



**Kaynak:** One Earth Future Foundation

**Şekil 6:** Somali’de Yaşanan Deniz Haydutluğu Faaliyetlerine Ait 2012, 2013 ve 2014 Yılları Arasındaki Detaylandırılmış Maliyet Tablosu ve Grafiği



**Kaynak:** One Earth Future Foundation

#### 4. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN FAALİYETLERİNE KARŞI ALINAN ÖNLEMLER

##### 4.1. Uluslararası Askeri Önlemler

Somali açıkları ve Afrika Boynuzunda yaşanan deniz haydutluğu ile mücadele harekâtına, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1814 (2008), 1816 (2008) ve 1838 (2008) kararlarına istinaden, Birleşik Deniz Gücü (Combined Maritime Force (CMF)) bünyesinde bulunan Birleşik Görev Kuvveti-151 (CTF-151) (Kraska & Wilson, 2009, s. 245), NATO bünyesinde görev yapan Daimi NATO Deniz Görev Grupları 1 ve 2 (*Standing* NATO Maritime Group

(SNMG-1, SNMG-2) (CTF 508) (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013) ve Avrupa Birliği Deniz Gücü ATALANTA (EU NAVFOR) (McGivern, 2009, s. 2) iştirak etmektedir.

Somali'de yaşanan deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri kapsamında yürüten müttefik askeri operasyonlar, Amerika Birleşik Devletlerinin Bahreyn'de bulunan Beşinci Filosu Birleşik Deniz Gücünün de görev aldığı Birleşik Deniz Gücü (Combined Maritime Force (CMF)) işbirliğinde yürütülmektedir. Birleşik Deniz Gücünün sorumluluk sahası, Aden Körfezi, Kızıl Deniz, Arap Körfezi ve Batı Hint Okyanusudur. Somali açıkları ve Afrika Boynuzu, CMF bünyesinde bulunan Birleşik Görev Kuvveti-150 (Combined Task Group 150 (CTF-150))'nin sorumluluk sahasıdır (Kraska & Wilson, 2009, s. 245).

Birleşik Görev Kuvveti-150 bünyesinde bulunan bazı ülkelerin deniz kuvvetleri unsurlarının korsanlıkla mücadele misyonu olmadığından CMF bünyesinde, 8 Ocak 2009 tarihinde deniz haydutluğu ile mücadele misyonu olan Birleşik Görev Kuvveti-151 (CTF-151) kurulmuştur (Kraska & Wilson, 2009, s. 246). Birleşik Görev Kuvveti-152 (CTF-152)'nin sorumluluk sahası da Arap Denizidir. Bölge haritasında sorumluluk sahaları, Şekil 7'de olduğu gibidir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013, s. 31).

Şekil 7: Görev Kuvvetlerinin Sorumluluk Sahaları



Kaynak: One Earth Future Foundation

Afrika Boynuzu (Horn of Africa) bölgesinde deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla NATO bünyesinde görev yapan Daimi NATO Deniz Görev Grupları 1 ve 2 (*Standing* NATO Maritime Group (SNMG-1, SNMG-2) kuvvetleri de dönüşümlü olarak Okyanus Kalkanı Harekâtı'nı (Operation Ocean Shield) icra etmektedir. NATO güçlerinin harekâtı Görev Kuvveti-508 (CTF 508) komutasında yürütülmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri, Somali açıkları ve Afrika'da yaşanan deniz haydutluğuna karşı hem CTF-151 bünyesinde hem de NATO bünyesinde görev yapmaktadır (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013).

Bölgede Çin, Japonya, Güney Kore’de bölge güvenliğinin sağlanması için ulusal deniz kuvvetlerini bölgede görevlendirmektedir (Kraska & Wilson, 2009, s. 246). Ayrıca Rusya Federasyonu, Çin, Japonya ve Hindistan gibi ülkeler, kendi milli konvoylarını korumak üzere harekât icra etmektedirler. Bu ülkelerin konvoy koruma harekâtları da MSCHOA internet sitesinden duyurulmakta, tüm diğer dünya ülkelerinin gemileri de konvoya dâhil olabilmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013, s. 33).

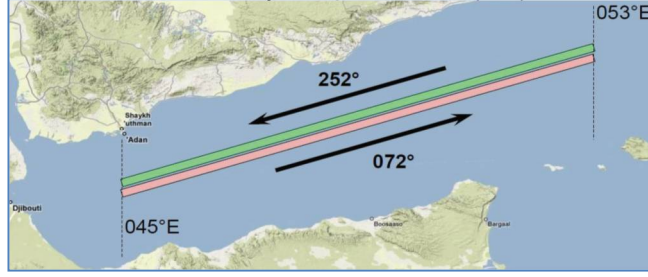
Avrupa Birliği ülkeleri, ticaretinin hacimsel olarak 95’ini deniz yoluyla taşımaktadır. Deniz yolununun AB ülkeleri için ekonomik olarak öneminin yanı sıra dünya genelindeki küresel ticaretin de %20’si Aden Körfezi üzerinden denizyolu ile taşınarak gerçekleştirilmektedir. Avrupa Birliği Deniz Gücü ATALANTA (EU NAVFOR), 2008 yılının Aralık ayından<sup>†</sup> itibaren Somali kaynaklı deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı görev yapmak üzere anılan bölgede görevlendirilmiştir (EU NAVFOR, 2008a; McGivern, 2009, s. 2).

ATALANTA Görev Gücünün misyonu, Dünya Gıda Programı(World Food Programme (WFP)) ve Afrika Birliği Somali Misyonu(African Union Mission in Somalia (AMISOM)) gibi hassas programların faaliyetlerini yürüten gemileri korumak, deniz haydutluğu ve silahlı soyguna karşı mücadele etmek, Somali açıklarındaki balıkçılık faaliyetlerini izlemek, Avrupa Birliği misyonunu desteklemek ve deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik faaliyet gösteren uluslararası organizasyonlara destek sağlamaktır. Deniz gücünün görev süresi, Avrupa Konseyince 21 Kasım 2014 tarihinde alınan karar gereği Aralık 2016 tarihine kadar uzatılmıştır. (EU NAVFOR, 2008b).

Avrupa Birliği Deniz Kuvveti ATALANTA ‘nın bölgede aktif göreve başlaması ile birlikte Aden Körfezinden geçen ticari gemilerin kayıt altına alınması, bölgenin deniz haydutluğuna karşı izlenmesi, planlama ve koordinasyonu amacıyla 2009 yılının Şubat ayında Deniz Güvenlik Merkezi-Afrika Boynuzu (Maritime Security Center-Horn of Afrika MSCHOA) kurulmuştur. Aden Körfezinden geçiş yapacak gemilerin MSCHOA internet sitesine kayıt olmaları ve geçiş süresince merkez ile temas kurulması tavsiye edilmektedir (EU NAVFOR, 2008a; Shortland & Vothknecht, 2011). Avrupa Birliği Deniz Kuvveti ATALANTA’nın MSCHOA uygulaması, yenilikçi bir yaklaşım olarak değerlendirildiğinden 11 Eylül 2009 tarihinde ile Küresel denizcilik sigorta firması olan Lloyd tarafından İnovasyon Ödülüne layık görülmüştür (McGivern, 2009, s. 2).

Aden Körfezi’nden geçiş yapan gemilerin deniz kuvvetleri unsurlarınca korumalarının etkin bir şekilde sağlanması amacıyla Aden Körfezi’nde 45° ve 53° doğu boylamları arasında 2009 yılının Şubat ayında Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridorunun (Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)) teşkil edilmiştir. IRTC koridoru Şekil 8’de gösterilmiştir. (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013, s. 33). Geçiş yapan ticari gemiler bu koridor’da savaş gemilerinin gözetiminde seyir yaptığından, geçiş esnasında bu koridorun kullanılması mevcut risklerin azaltılması anlamında önem arz etmektedir.

<sup>†</sup> Avrupa Birliği Deniz Gücü ATALANTA (EU NAVFOR), Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1814 (2008),1816 (2008) ve 1838 (2008) kararlarına istinaden kabul edilmiş olan Avrupa Birliği Konseyinin almış olduğu 851 numaralı kararı (EU Council Joint Action 851) ile anılan bölgede görevlendirmiştir.

**Şekil 8:** Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC)

**Kaynak:** Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Ülkemiz tarafından alınan ulusal önlemler kapsamında ise bu bölgeden geçecek Türk bayraklı veya Türkiye bağlantılı ticari gemilerinin takibi ve koordinasyonu maksadıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde internet ortamında Gemi Geçiş Bildirimi sayfası oluşturulmuştur. Ayrıca bölgede harekât icra eden Türk Deniz Kuvvetlerinin savaş gemileriyle irtibat sağlanması maksadıyla “[geciskoordinasyon@dzkk.tsk.tr](mailto:geciskoordinasyon@dzkk.tsk.tr)” elektronik yazışma adresi ve tahsisli HF telsiz frekansı (8758KHZ) tesis edilmiştir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013, s. 35; UDHB, 2009).

#### 4.2. Sivil Önlemler

##### 4.2.1 Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia)

Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Temas Grubu), BM Güvenlik Konseyi’nin 1851 sayılı kararına istinaden 14 Ocak 2009 tarihinde oluşturulmuş uluslararası bir topluluktur. Hâlihazırda gruba 70 devlet, NATO, Avrupa Birliği, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Afrika Birliği üyedir. Grubun amacı Somali bölgesindeki deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri kapsamındaki politik, askeri ve diğer faaliyetlerin koordinasyonunu sağlamaktır. (US Department of State, 2009)

##### 4.2.2 Cibuti İlkeler Anlaşması (The Djibouti Code of Conduct)

Batı Hint Okyanusu ile Aden Körfezinde yaşanan deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunla mücadele etmek ve bu faaliyetlerde koordinasyonu sağlamak amacıyla 29 Ocak 2009 tarihinde Cibuti’de Cibuti İlkeler Anlaşması kabul edilmiştir. Anlaşmayı, Cibuti, Etiyopya, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Seyşeller, Somali, Tanzanya ve Yemen imzalamıştır. Daha sonraki tarihlerde, Mısır, Eritre, Ürdün, Mauritius, Komarlar, Mozambik, Umman, Suudi Arabistan, Güney Afrika, Birleşik Arap Emirlikleri ve Sudan da anlaşmayı imzalamıştır (IMO, 2009). Cibuti İlkeler Anlaşmasını imzalayan ülkeler Şekil 8’de harita üzerinde belirtilmiştir.





#### 4.2.6 Özel Sözleşmeli Silahlı Güvenlik Personeli (Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP))

Deniz haydutluğuna karşı gemi bünyesinde silahlı koruma önlemi alınması konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bir rehber yayımlamıştır. Rehberle, özel deniz güvenlik firmaları (private maritime security company (PMSC))'nın gemilere denizde silahlı güvenlik hizmeti verebilmesinin önü açılmıştır (IMO, 2012; Steven, 2013).

Türk bayraklı gemiler için hâlihazırdaki ülkemizdeki mevzuat incelendiğinde ise, gemilerde *özel sözleşmeli silahlı* güvenlik personeli bulundurma konusunda ülkemiz mevzuatında herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu kapsamda ülkemiz hukuk sisteminde yasal bir düzenleme yapılması amacıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bağlısı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü bünyesinde çalışmalar başlatılmıştır (USAK, 2013). Hâlihazırda bu konudaki çalışmalar tamamlanmamıştır.

#### SONUÇ VE ÖNERİLER

2014 yılında dünya genelinde 5000 denizcinin denizde saldırıya uğradığı, bunlardan 1000 kişinin fiziksel veya psikolojik olarak şiddete maruz kaldığı, 476 kişinin rehin alındığı ve 7 kişinin de öldüğü bilinmektedir (Oceans Beyond Piracy, 2015). Deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerinin ortaya çıktığı yerler incelendiğinde olayların %75'i Endonezya, Malezya, Nijerya, Singapur Boğazı, Bangladeş ve Hindistan'da gerçekleşmektedir. (IMB CCS, 2014, s. 6).

Günümüzde Somali açıkları ve Afrika Boynuzunda yaşanan deniz haydutluğu ile mücadele harekâtına, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1814 (2008),1816 (2008) ve 1838 (2008) kararlarına istinaden, Birleşik Deniz Gücü (Combined Maritime Force (CMF)) bünyesinde bulunan Birleşik Görev Kuvveti-151 (CTF-151) (Kraska & Wilson, 2009, s. 245), NATO bünyesinde görev yapan Daimi NATO Deniz Görev Grupları 1 ve 2 (*Standing* NATO Maritime Group (SNMG-1,SNMG-2) (CTF 508) (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013) ve Avrupa Birliği Deniz Gücü ATALANTA (EU NAVFOR) (McGivern, 2009, s. 2) iştirak etmektedir.

Son yıllarda uluslararası güçler tarafından Arap Denizi ve Somali Açıklarında alınan yoğun güvenlik önlemleri ve gemi bünyesinde alınan korunma tedbirleriyle birlikte Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen olaylar oldukça azaltılmıştır. 2014 yılında dünya genelinde yaşanan 245 olaydan 3 tanesi yani olayların %1,22'si Somali'de meydana gelmiştir. (IMB CCS, 2014, s. 5).

Gemilerin aldığı korunma tedbirlerden özellikle *özel sözleşmeli silahlı güvenlik* personeli bulundurma uygulaması, deniz haydutluğu olaylarının azalmasında etkili olan tedbirdir. 2011 yılında Aden körfezinden geçen gemilerin %30'unda güvenlik timi bulunurken bu oran 2012 yılında %50'ye kadar çıkmıştır. Azalan haydutluk oranlarıyla birlikte bölgeden geçen gemi sayısında da artış gözlenmektedir. Gemi Otomatik Bilgi Sistemi (Automatic Information System (AIS)) verilerine göre 2011 yılında bu bölgeden toplam 42.450 gemi geçmekteyken, 2012 yılında bu sayı 66.612'ye çıkmıştır (Oceans Beyond Piracy, 2013, s. 1).

Somali bölgesinde Türk Deniz Kuvvetleri ile birlikte diğer uluslararası silahlı güçler tarafından alınan ve halen de devam eden yoğun güvenlik önlemlerinin bir sonucu olarak bu bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri önemli ölçüde azaltılabılmış ancak tamamen sonlandırılmamıştır. Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının anılan bölgede icra ettiği görevler, ülkemizin dünya denizlerinde hak ve menfaatlerimizin korunması, Türkiye'nin dünya denizlerinde de söz sahibi olduğunun uluslararası kamuoyuna gösterilmesi, küresel dünya ekonomisine ve dünya barışına katkı sağlanması adına büyük önem taşımaktadır.

Somali’de yaşanan haydutluk oranları 2014 yılı sonu itibariyle bu kadar düşük seviyelere indirgenebilmişken tamamen sona erdirilemediği de bir gerçektir. Somali’de yaşanan deniz haydutluğunun sebebinin Somali’de devlet otoritesinin olmaması dikkate alındığında, uluslararası toplum tarafından Somali’de yaşanan siyasi krize sürdürülebilir bir çözüm bulunmadığı ve Somali’de etkili bir devlet otoritesi kurulamadığı sürece haydutluk olaylarının, alınan tedbirlerle ters orantılı olarak farklı yoğunluklarda devam edeceği değerlendirilmektedir.

## KAYNAKÇA

- Batır, K. (2011). *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*. Ankara: International Strategic Research Organization (USAK). (ISBN: 6054030531).
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. (1982). Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İnternet Sitesi: <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> Erişim Tarihi:30 Haziran 2015
- Blair, D. (2008). *Somalia: Analysis of a failed state*. The Telegraph İnternet Sitesi: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/3479010/Somalia-Analysis-of-a-failed-state.html> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, U. D. H. B. (2013). *Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı* (ISBN: 978-975-493-050-4).
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, U. D. H. B. (2014). *Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri*
- EU NAVFOR.(2008a).*The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)*. European Union Naval Force ATALANTA İnternet Sitesi: <http://eunavfor.eu/mschoa/> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- EU NAVFOR.(2008b).*Mission*. European Union Naval Force ATALANTA İnternet Sitesi: <http://eunavfor.eu/mission> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- EU NAVFOR.(2016).*Key Facts and Figures (EU Naval Force Somalia - Operation ATALANTA)*. EU Naval Force Somalia - Operation ATALANTA İnternet Sitesi: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/> Erişim Tarihi:02 Şubat 2016
- IMB CCS, C. C. S. (2011). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 1 January–31 December 2011*: International Chamber of Commerce.
- IMB CCS, C. C. S. (2014). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 1 January–31 December 2014*: International Chamber of Commerce.
- Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*, (2002).İnternet Sitesi: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=24575&filename=A922%2822%29.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922%2822%29.pdf)
- IMO, I. M. O.(2009).*Djibouti Code of Conduct*. International Maritime Organization İnternet Sitesi: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- Best Management Practices Against Somali Based Piracy (BMP4)*, (2011).İnternet Sitesi: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- Interim Guidance To Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area*, (2012).İnternet Sitesi:

- <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/MSC.1-Circ.1443.pdf> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- Koçak, İ. H. (2012). 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.*
- Kraska, J., & Wilson, B. (2009). Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy, *The Stan. J. Int’l L.*, 45, 243.
- Lawrance, R. Z., Doherty, S., & Hanouz, M. D. (2012). Reducing Supply Chain Barriers: The Enabling Trade Index 2012. *The Global Enabling Trade Report 2012.*
- Maritime Connector.(2015).*Modern piracy.* Maritime Connector İnternet Sitesi: <http://maritime-connector.com/wiki/piracy/> Erişim Tarihi:2 Temmuz 2015
- McGivern, L. (2009). The European Union as an International Actor: Has Operation Atalanta Changed Global Perceptions of the EU as a military force? *Journal of International Law*, 400.
- Oceans Beyond Piracy. (2013). The Economic Cost of Somali Piracy 2012. *One Earth Future Foundation.*
- Oceans Beyond Piracy. (2015). The State of Maritime Piracy 2014. *One Earth Future Foundation.*
- Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM). (2009). *Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye’nin Konumu: Somali Örneği* Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM)
- Özkan, M. (2014). *Doğu Afrika Jeopolitiği ve Türkiye’nin Somali Politikası*
- Paris Declaration Respecting Maritime Law. (1856). International Committee of the Red Cross (ICRC) İnternet Sitesi: <https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/WebART/105-10001?OpenDocument> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- Plumer, B.(2013, 3 March).*The Economics of Somali Piracy.* The Washington Post İnternet Sitesi: <https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2013/03/03/the-economics-of-somali-piracy/> Erişim Tarihi:2016, January 14
- Shortland, A., & Vothknecht, M. (2011). Combating “maritime terrorism” off the coast of Somalia. *European Journal of Political Economy*, 27, S133-S151.
- Steven, J. (2013). *Developments in Private Maritime Security Compliance Standards 2012.* Paper presented at the 3rd UAE Counter Piracy Conference.
- Topal, A. H. (2010). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri. *AUHFD*, 59(1), 99-130.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurul Tutanağı. (2011). 23. Dönem 5. Yasama Yılı 60. Birleşim. Türkiye Büyük Millet Meclisi İnternet Sitesi: <https://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem23/yil5/bas/b060m.htm> Erişim Tarihi:15 Haziran 2015
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Kararı (934). (2009). *Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının, Korsanlık/Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslararası Çabalara Destek Vermek Üzere Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi Hususunda Anayasanın 92 nci Maddesi Uyarınca Hükümete Bir Yıl Süreyle İzin Verilmesine Dair Karar.* Türkiye Büyük Millet Meclisi İnternet Sitesi: <http://www.resmi-gazete.org/regga/934-turk-silahli-kuvvetleri-deniz-unsurlarinin-korsanlik-deniz-haydutlugu-ve-silahli-soygun-eylemleriyle-mucadele-amaciyla-yurutulen-uluslararasi-cabalara-destek-vermek-uzere-aden-korfezi-somali-karasulari-ve-aciklari-arap-denizi-ve-mucavir-bolgelerde-gor-6558.htm> Erişim Tarihi:15 Haziran 2015

- Türkiye Büyük Millet Meclisi Kararı (1082). (2015). *Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının, Korsanlık/Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslararası Çabalara Destek Vermek Üzere Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi Hususunda Anayasanın 92 nci Maddesi Uyarınca Hükümete Bir Yıl Süreyle İzin Verilmesine Dair Karar*. Türkiye Büyük Millet Meclisi İnternet Sitesi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/02/20150206-2.pdf> Erişim Tarihi:15 Haziran 2015
- UDHB, U. D. v. H. B.(2009).*Gemi Geçiş Bildirimi*. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İnternet Sitesi: <http://denizhaydutlugu.udhb.gov.tr/Dosya.aspx> Erişim Tarihi:28 Haziran 2015
- US Department of State.(2009).*International Response: Contact Group*. US Department of State, İnternet Sitesi: <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm> Erişim Tarihi:2 Temmuz 2015
- USAK, U. S. A. K.(2013).*Deniz Haydutluğu ile Mücadelede Yeni Dönem*. Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu İnternet Sitesi: [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel\\_haber\\_arsiv/20130514\\_103106\\_64032\\_1\\_64480.html](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20130514_103106_64032_1_64480.html) Erişim Tarihi:15 Haziran 2015
- USN MARLO, M. L. O.(2015).*UKMTO Dubai*. USN Maritime Liason Office İnternet Sitesi: <http://www.cusnc.navy.mil/marlo/UKMTO.html> Erişim Tarihi:2 Temmuz 2015