

Article Info	DERLEME MAKALESİ REVIEW ARTICLE	
Title of Article	Deniz Turizmi Araçları İşletmeciliğinin Göçmen Kaçakçılığıyla İlişkisi Ve Çözüm Önerileri¹	
Corresponding Author	Aziz MUSLU Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, azizmuslu@gmail.com	
Submission Date	01/05/2018	
Admission Date	29/08/2018	
How to Cite	MUSLU, A., (2018). Deniz Turizmi Araçları İşletmeciliğinin Göçmen Kaçakçılığıyla İlişkisi ve Çözüm Önerileri , Kent Akademisi, 11 (35), Issue 3.	ORCID NO: 0000-0002-3496-1374

Deniz Turizmi Araçları İşletmeciliğinin Göçmen Kaçakçılığıyla İlişkisi ve Çözüm Önerileri

Aziz MUSLU²

ABSTRACT:

Turkey has invested for tourism sector during years in different fields. Marine tourism has been developed in parallel to those investment policies and Turkey owned a unique wooden yacht fleet as a result. By 2018, number of commercial yachts are 1805 and daily excursion boats 2100 Again by same year, number of Certified yacht marina is 42 and mooring capacity is 10974, capacity of sheltering ashore is 5537. Apart from commercial fleet, a distinctive number of private yachts moored in yacht marinas. Although this development, marine tourism management companies are getting shrink but continued to serve local economies in Turkish coastal line and moreover helped to create subsidiary economical fields.

During this recession period, some management companies intended smuggling of migrants illegally. Although Smuggling was started initially by some Professional seamen, such kind of management companies continued smuggling after those seamen were arrested. But, after such non seamen originated people interfered with human smuggling, we became witness to huge number of tragedies. Although, migrant smuggling problem was appeared after Syrian migrants in our country, it was used as a way of immigration in neighbouring countries long years. Even Syria problems were solved during next years, it won't be resolved to use Turkey as a migration smuggling path. A very well organized smuggling network realize Transportation of migrants towards to metropolises, accomodation, ad then transferring to greek islands.

Sea ways are one of the most important part of it. Improvement of marine tourism will be a very important precaution against smuggling. But first of all, we should consider that reconstruction of peace in the middle east would be a very significant way to overcome of recession over tourism sector. This necessitates a permanent peace in the region. When we consider injustice over national income and unsolved problems in the world last century, it seems too difficult to reconstruct the peace in the East Meditteranean in a short term. Therefore, Turkey must find individual solution for migration problem. The most important solution is to improve quality and institutionalization in the marine tourism management and hosting visitors from developed and rich countries. Sectoral Strategic planning should be made for marine tourism.

The planning active participants and practitioners should be EC organs, EC civil society organizations, and sectoral representatives. After marine tourism managers started to earn same as previous, one of the most important link in the

¹ Bu bildiri II. Uluslararası Uygulamalı Bilimler Kongresi Necmettin Erbakan Üniversitesi'nde sunulmuştur.

² Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, azizmuslu@gmail.com

smuggling chain will be broken. Migrant smuggling problem will be solved most probably after ceasing sea ways. The Mediterranean era will be mentioning the quality of touristic activities but not illegal immigrants drama. In this study, it is examined how to improve marine tourism in parallel to obstruct migrant smuggling.

ÖZ:

Türkiye turizm ülkesi olarak yıllar içinde çeşitli yatırımlarda bulunmuştur. Deniz turizmi bu doğrultuda gelişme göstermiştir. Türkiye dünya üzerinde eşi benzeri olmayan bir ahşap yat filosuna sahip olmuştur. 2018 yılı itibar ile ticari yat sayısı 1805 adet günlük gezi teknesi 2100 adettir. Türkiye'deki belgeli marina sayısı 43, Türkiye'de marinaların denizde yat bağlama kapasitesi 10.974, Türkiye'de marinaların karada yat bağlama kapasitesi 5.132'dir. Deniz turizmi ticaret filosu dışında önemli sayıda özel yatlar marinalarımızda bağlanmaktadır. Deniz turizmde yaşanan bu büyümeye karşın turizm istatistiklerine göre Yat işletmeciliğinde küçülme yaşanmaktadır.

Deniz turizmi kıyı şeritlerinde bölge ekonomisine ve kalkınmaya önemli katkılar sunmuş diğer sektörler için dışsal ekonomiler oluşturmuştur. Süreç içinde deniz turizminde yaşanan kademeli küçülme bu işletmelerin illegal göçmen kaçakçılığı işine yönelmesine temel nedeni olmuştur. İlk yıllarda profesyonel gemi adamları tarafından yapılan insan kaçakçılığı süreç içinde bu gemi adamlarının tutuklanarak illegal işlere tevessül etmemesi nedeniyle onlar tarafından yapılmamaktadır. Fakat bu sefer farklı mesleklerden denizci olmayan acemi insanların kaçakçılık işine girmesi son yıllarda insani dramların yaşanmasının bir diğer nedeni olmuştur. Ülkemizde göçmen kaçakçılığı sorunu kamuoyunda Suriyeli mültecilerle ortaya çıkmış görünse de diğer birçok çevre ülkelerinde göç yolu olarak yıllardır kullanılmaktadır. Suriye sorunu çözümlense de Türkiye'nin göç yolu olması çözümlenemeyecektir.

Göçmenlerin büyükşehirlerden kıyı kentlerine taşınması oralarda konaklamaları ve sonrasında deniz araçları ile yunan adalarına geçirilmesi tamamıyla organize bir şebeke ağı ile gerçekleşmektedir. Bu ağın en önemli bağlantı kısmı deniz yoludur. Deniz turizminin geliştirilmesi göçmen kaçakçılığının önlenmesinde önemli bir çözüm olacaktır. Doğu Akdeniz de barışın tesis edilmesi ülkemizde turizmde yaşanan durgunluğun kalkmasının önünde önemli bir çözüm olarak durmaktadır. Doğu Akdeniz de barış ortamının tesis edilmesi kalıcı olmalıdır. Yüzyıla yakın çözümlememiş sorunları ve dünya üzerinde ki gelir adaletsizliğini düşündüğümüzde doğu Akdeniz'de kısa vadede barış ortamının tesis edilmesi zor görülmektedir. Bu nedenle Türkiye özelinden göçmen sorununa çözüm bulunmalıdır. En önemli çözüm yolu deniz turizmi araçları işletmeciliğinde kalitenin artırılması ve kurumsallaşma ile birlikte gelişmiş ülke ziyaretçilerinin ağırlanmasıdır. Stratejik bir deniz turizmi sektör planlaması yapılmalıdır. Bu planlamanın aktif katılımcıları ve uygulayıcıları AB organizasyonları A.B. sivil toplum örgütleri ve turizm sektör temsilcileri olmalıdır. Deniz turizmi araçları işletenler geçmiş yıllarda olduğu gibi kazanç elde ettiklerinde göçmen kaçakçılığı zincirinin en önemli halkası kırılmış olacaktır.

Göçmen kaçakçılarının ulaştırma ağlarının en önemli ayağı deniz yolu kapatılabildiğinde sorun büyük oranda çözümlenebilecektir. Akdeniz çağında kaçak göçmenlerin dramları ile değil turistik faaliyetlerin kalitesiyle anılarak olacaktır. Bu çalışmada deniz turizminde olması gereken iyileştirmelerin nasıl olacağı göçmen kaçakçılığını engellemek düzleminde incelenmektedir.

KEYWORDS Marin Tourism, Maritime Economies, Maritime Management, Management and Strategy, Migrant Smugglers.

ANAHTAR KELİMELER: Deniz Ekonomisi, Deniz İşletmeciliği, Deniz Turizmi, Göçmen Kaçakçılığı, Yönetim ve Strateji.

GİRİŞ:

Türkiye'de 80'li yıllardan sonra yaşanan gelişmelere paralel olarak turizm artan bir ivme ile gelişme göstermiştir. Bu gelişme farklı turistik ürünlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Şüphesiz bu turistik hizmet alanlarının en önemlilerinden biri deniz turizmidir. Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek

faaliyetleri Deniz Turizmi olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2014). Yıllar içinde deniz turizmi araçlarının sayısı artmış ülkemiz mürettebatlı tekne kiralama konusunda dünyada eşi benzeri olmayan bir ahşap yat filosuna sahip olmuştur. Arzın artan durumu karşısında talebin artmamasını bir kenara bırakalım mevcut olan deniz turizmi talebi de düşmüştür. Bu durumun en önemli nedenleri kıtalar arası seyahatlerin geçmişe oranla daha ucuza yapılabilmesi ve ulaştırma imkânlarının artması nedeniyle alternatif turistik destinasyonların ortaya çıkmasıdır. Diğer yandan Akdeniz

çanağında Hırvatistan'ın kıta Avrupa'sına yakın bir ülke olarak deniz turizmi için uygun kıyılara sahip olup bu hizmeti vermeye başlaması bir diğer nedendir. Sonuç olarak deniz turizmi pazarında Türkiye açısından arz ve talep dengesizliği yaşanmıştır. Yat işletmeciliği yönünde arz fazlası ortaya çıkmıştır. Yat işletmecileri her yaz sezonu sonunda zarar etmeden sezonu kapatma telaşı görülen bir gerçektir. Ortadoğu'da yaşanan belirsizlikler; Irak savaşı, Afganistan, Bangladeş, Pakistan bölgelerinde ki huzursuzluklar nedeniyle bu ülkelerden Avrupa'ya göçler artmıştır. Türkiye'yi transit ülke olarak kullanan göçmenler Avrupa'ya geçişlerinde alternatif rotalar aramaktaydı. Göçmen kaçakçıları 90'lı yıllarda kullanılan bir ivme ile deniz turizmi araçlarını kullanmaya başladılar. Bu süreçte yasal boşluklardan olabildiğince istifade ettiler. Günümüzde yasa dışı bir suç olan göçmen kaçakçılığıyla ilgili tam istatistiki bilgiye ulaşılmaya da bu illegal ticaretin daha da fazlalaşıp şebekeleştiği görülmektedir. Deniz yolunu kullanarak yaptıkları göçmen kaçakçılığında yoğun olarak deniz turizmi araçlarını kullanmaktadırlar.

Uluslararası kamuoyunda Akdeniz ve Ege sahillerinin, benzersiz tabii tarihi dokusu, güzellikleri ve turizm imkânlarıyla söz edilmesi gerekirken yaşadığımız kontrolsüz yasa dışı göç ile gündem oluşturduğu görülmektedir. Bu durumun en önemli sebebi Avrupa'ya doğru kaçak göç aktivitelerinde Türkiye terminal ülke durumuna gelmesi ve deniz turizmi araçlarının göçmen kaçakçılığı amacıyla kullanılmasıdır (Dış İşleri Bakanlığı, 2015).

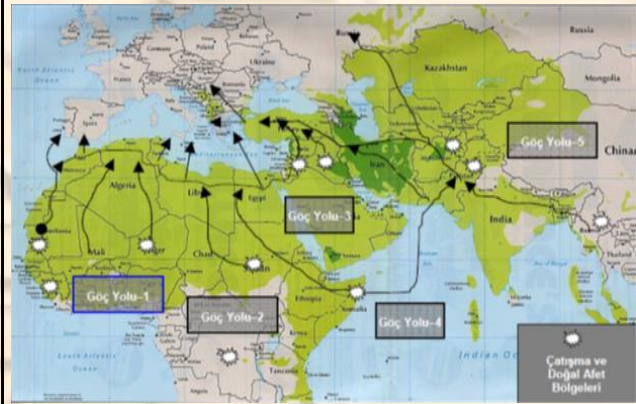
1. Türkiye ve Göçmen Kaçakçılığı

Ülkemiz globalleşmenin etkisiyle dünyada oluşan gelen gelişmelerden, direkt etkilenmiş, bu düzlemde ya kitlesel iltica ve göç aktivitelerinde hedef bölge olmuş ya da en ilkin AB ülkeleri başta olmak üzere başka ülkelere doğru illegal göçte tercih olunan transit ülkedir (Dışişleri Bakanlığı, 2010: 1). Türkiye'nin coğrafi olarak Asya, Afrika ve Avrupa'nın merkezinde olması göçmen kaçakçılığında transit ülke olmasının önemli bir nedenidir. Günümüzün gerçekleşen Akdeniz'deki düzensiz göç meselesi; çatışma ve siyasal karışıklık alanlarından kaçan göçmenler, istikrarsızlıktan meydana gelen karışıklıklar ve fakirlik karşısında AB ülkelerinde refah içinde hayat sürme umudu barındıran göçmen grupların sığınma arayışında illegal usullerle ve düzensizce oluşmasından menfaat oluşturan küresel suç organizasyonlarının yönlendirilmesinden ortaya çıkmaktadır (Akçadağ, 2012: 5).

Göçmen kaçakçısı, dolaylı veya direkt olarak maddi çıkar elde etmek amacıyla, legal olmayan yollardan; yabancı bir vatandaşı yurda getiren veya ülkede bulmasına olanak sağlayan kişiye denir (Göç İdaresi, 2015: 66).

Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Komisyonu'ndan An Gallagher'e göre göçmen kaçakçılığı, insanların belirli bir ücret karşılığında bir ülkeden başka bir ülkeye yasa dışı olarak geçirilmesidir. Bu süreçte, kaçırılan insanlar ticari bir alışverişin eşit olmayan ortaklarıdır (Ann, 2002). Türkiye çevrede yaşana sosyal karışıklıklar ve savaş ortamları nedeniyle sürekli transit ülke olarak göçmenlerin tercih ettiği ülke olmaktadır. Coğrafi olarak birçok ülkeye göre Avrupa'ya ulaşmanın kolaylığı tercih nedeninde önemli bir etkidir. Son dönemde geçici kayıt dışı çalışma olanaklarının olması da önemlidir ve kısmen Türkiye'nin göç yolu olarak tercih edilmesine etki etmektedir. Aşağıda Avrupa'ya göç yolları Harita 1'de görülmektedir.

Harita 1. Avrupa'ya Yönelik Yasa Dışı Göç Güzergâhları (Anonymous 2010a)



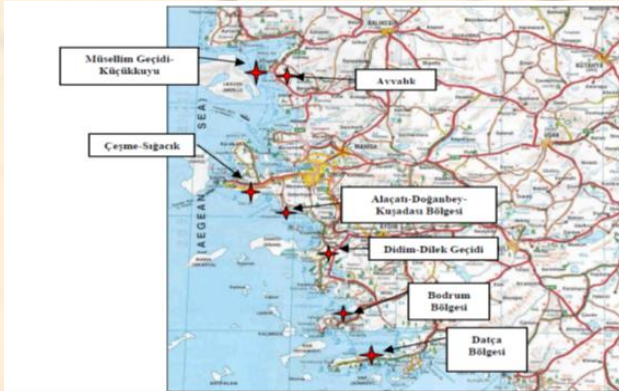
Yukarıdaki haritada görüldüğü üzere çatışma ve doğal afetler Akdeniz bölgesinin bir göç güzergâhı olarak kullanılmasına sebep olmaktadır. Geçen sene yıl dünyanın tümünde gerçekleşen göçmen ölümlerinin %65'i Akdeniz'de meydana gelmiştir (Güçtürk, 2015). Suriye'de iç savaş ve karışıklık son bulsa da Türkiye'nin yasa dışı göçle olan ilişkisi sonlanmayacaktır. Moritanya, Somali, Mali, İran, Irak, Afganistan, Pakistan, Bangladeş ve Filistin gibi birçok ülkeden göçmenler ülkemizi transit ülke olarak kullanmaktadır. Suriye savaşı öncesinde göçmen kaçakçıları Irak, Afganistan ve Afrika kökenli insanları organize şekilde Yunan adalarına geçirmekteydiler. Suriye'deki savaş ve karmaşayla bu oran daha da artmıştır. 2014 senesinde Avrupa'ya kaçak yollarla ulaşan yaklaşık 280.000 kişinin %80'i bu güzergâhı kullanmıştır.

Akdeniz dünyanın en tehlikeli mülteci rotasıdır. 2014 yılında dünyada yaşanan kaçak göçmen ölümlerinin %65'i Akdeniz bölgesinde ortaya çıkmıştır (Güçtürk, 2015). Deniz yoluyla yasa dışı göç, maliyeti az ancak kârı çok olan bir sektör olduğundan bu işi yapan organize suç örgütleri tarafından yasa dışı göç yolları arasında daha fazla tercih edilen bir yöntemdir (Terzioğlu, 2002: 2). Göçmen kaçakçıları balıkçı tekneler ve özel yatları

kullanmanın yanı sıra Yunan adalarına yatılı sefer yapan dikkat çekmeyecek ahşap guletleri kullanmaya başlamışlardır. Ahşap guletleri kullanılmasının en önemli nedeni dikkat çekmemesidir. Bu durum kaçakçılara operasyon kolaylığı sağlamaktadır. Yüksek kar oranları deniz turizmi araçlarını bu alana yönlendirmiştir. Önceleri ekonomik ömrünü tamamlamış teknelerle yapılan bu kaçakçılık işi sonrasında lüks, de lüks guletler ile yapılmaya başlamıştır. Fakat yakalanan medyaya yansıyan tekneler batma tehlikesi ile ekonomik ömrünü tamamlamış tekneler olmaktadır. Kayıtlara geçmeyen lüks ve de lüks kategorisinde yapılan kaçakçılığında ciddi oranda olduğu düşünülmektedir. Özel motor yatlar, yelkenliler ile göçmen kaçakçılığının yapıldığı da ifade edilmektedir.

Göçmen kaçakçılığı çıplak tekne kiralamasında işletmeleri ve tekne sahiplerini risk altına sokarak bu alanda ticaretin yavaşlamasında neden olmaktadır. UNHCR kayıtlarında, 2015 yılı Aralık ayının 25'inden itibaren, bu sene dahilinde deniz yoluyla Türkiye'den A.B.'ye geçmek isteyenlerine rakamı 825.000 aşmıştır. Bu sayının %51'i Suriyeli, %20'si Afgan milletlerindedir. Öte yandan, Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı 24 Aralık 2015 tarihi itibarıyla 88,905 göçmen ve mültecinin Türk kıta sahanlığından ayrılırken engellendiği iletilmektedir (Demir ve Soyupek, 2015). Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı resmi sayfasında 2017 yılı itibarıyla 5.105 kişi ve 2018 yılı mayıs ayına kadar ise 10.221 göçmen sahil güvenlik görevlilerince engellenmiştir. Yakalanan organizatör sayısı 2017 yılında 37, 2018 yılında 22'dir. Bütün yoğun çabalara rağmen 2017 yılında 19 göçmen ölmüş, 117 göçmen yaralanmış, 2018 yılında ise 37 kişi ölmüş 226 kişi yaralanmıştır.

Harita 2. Ege Denizi Yasa Dışı Göç Güzergâhları (Anonymous 2010b)



Ege Bölgesi'nde sıklıkla kullanılan göçmenlerin çıkış yerleri Harita-2'de gösterilmiştir. Buna göre basta Müsellim Geçidi, Saroz Körfezi, Ayvalık, Küçük kuyu, Sığacık, Çeşme, Alaçatı, Kuşadası, Doğan bey, Didim, Dilek Geçidi, Datça ve Bodrum illegal geçişlerde çıkış

bölgesi olarak kullanılmaktadır (Duygu, s.12). Ege'ye kıyısı olan Çanakkale, Edirne, İzmir, Balıkesir, Muğla ve Aydın illerin tümü göçmenler tarafından illegal geçiş amacıyla kullanılmaktadır. Çanakkale'nin Behram, Ayvacık; Balıkesir'in Burhaniye, Ayvalık; İzmir'in Karaburun, Çeşme, Alaçatı, Sığacık, Seferihisar, Dikili, Özere, Çandarlı, Aliğa, Urla; Aydın'ın Söke, Kuşadası, Didim, Muğla'nın Marmaris, Bodrum, Dalaman, Fethiye, Datça bölgeleri illegal göç hadiselerinin fazlaca ortaya çıktığı bölgelerdir (TBMM, 2016).

2. Türkiye'deki Düzensiz Göçmen İstatistikleri

Türkiye sürekli düzensiz bir göçmen akımıyla karşı karşıya kalmaktadır. Düzensiz göçmenler yasal veya yasal olmayan yollarla Türkiye'ye geldikten sonra son süreçte turistlik kıyı şeritlerimize yönelmekte oralarda apart, pansiyon veya ikinci konutlarda konaklama imkânları bulunmaktadır. Birçok göçmen kaçakçılığı yapan organize şebekeler buralarda butik oteller kiralayıp veya satın alarak operasyonlarını daha kolay yürütmektedir. Ekonomik imkânları olmayanların sokaklarda konakladığı görülmektedir. Yunan adalarına geçiş için uygun koşulları beklemektedirler.

Türkiye geçtiğimiz üç yıl boyunca Suriye'de yaşanan iç savaş nedeniyle en başta düzensiz Suriyeli akımı ile karşı karşıyadır. Bunun dışında İran, Fas, Irak, Gana, Kamerun, Somali, Gambiya, Etiyopya, Uganda başta olmak üzere Türkiye'ye pek çok ülkeden artan şekilde göç gerçekleşmektedir. Türkiye'de yukarıda adı geçen göçmenler mülteci yasal statüsünden yararlanmamaktalar. Bu göçmenler sığınmacı olarak adlandırılmaktadırlar. Bir diğer tabir ise Şartlı Mülteci: A.B. ülkeleri haricinde ortaya çıkan olaylar nedeniyle; dini, ırkı, tabiiyeti, belirli toplumsal gruba aidiyet veya siyasi politik düşüncelerinden kaynaklı zulüm göreceğinden geçerli nedenlerle korktuğu için vatandaş olduğu ülkenin haricinde olan ve bu ülkenin korumasından istifade edemeyen, ya da sözü edilen korku sebebiyle istifade etmek istemeyen yabancıya veya bu tür hadiseler nedeniyle öncesinde yaşadığı ikamet ettiği memleketinin haricinde olan, memleketine dönemeyen ya da sözü edilen korku sebebiyle dönmek istemeyen vatansız göçmen şahsa statü belirlemek için oluşturulmuş ifadedir (Göç İdaresi, 2015: 13).

2015 yılında yakalanan düzensiz göçmen sayısı 2014 yılına göre % 150'lik bir artışla 146.485 olmuştur. 2005 yılından 2015 yılı sonuna kadar yakalanan düzensiz göçmen sayısı ise 643.397'dir (Göç İdaresi, 2015: 64). Yine Emniyet Genel Müdürlüğü'nün açıkladığı verilere göre; 2001b yılında 19, 2002 yılında 70, 2003 yılında 18, 2004 yılında 12, 2005 yılında 28, 2006 yılında 27, 2007 yılında 51, 2008 yılında 379, 2009 yılında 155, 2010 yılında 39 tekne güvenlik güçleri tarafından göçmen taşıdıkları gerekçesiyle yakalanmıştır (Emniyet, 2014).

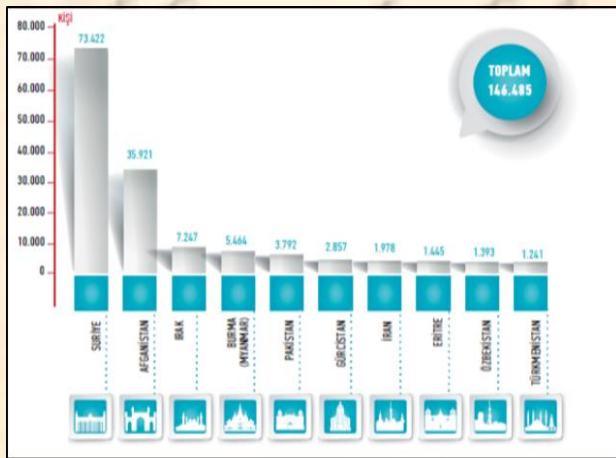
Bu rakamların gösterdiği Türkiye’de göçmen sorununun tam olarak noktalanmasının güçlüğüdür.

Grafik 1. Düzensiz Göçmenler (Göç İdaresi, 2015: 64)



Düzensiz göç sayılarının istatistiklere yansımaları daha çok yakalanan göçmen kaçakçılarıyla ortaya çıkmaktadır. Deniz yolu ile düzensiz göçün en çok yaşandığı yer Ege bölgesidir. 2013 yılı içinde Ege Denizinde gerçekleşen 251 vakada; 6937 düzensiz göçmen kurtarılmış, 71 göçmen kaçakçısı yakalanmıştır. 2014 yılı içerisinde Ege Denizinde gerçekleşen 529 vakada; 12.884 düzensiz göçmen kurtarılmış, 72 göçmen kaçakçısı yakalanmıştır. 2015 yılı içerisinde Ege Denizinde yaşanan 319 olayda; 9484 düzensiz göçmen kurtarılmış, 29 göçmen kaçakçısı gözaltına alınmıştır (Muğla Valiliği, 2015). Güvenlik güçlerinin tespitlerine göre, 2012’de 47.510, 2013 yılında 39.890, 2014 yılında ise 58.647 düzensiz göçmen yakalanmıştır. 2014 yılında yakalananların büyük kısmı Suriyelidir. Suriyeli göçmenleri Afganistan, Burma, Eritre ve Pakistan uyruklu göçmenler takip etmektedir (Haber Türk, 2015).

Grafik 2. 2015 Yılında Türkiye’de Yakalanan Düzensiz Göçmenler (İlk 10 Ülke) (Göç İdaresi, 2015: 65)



2015 senesinde yakalanan düzensiz kaçak sayısı 146.485’tir. Suriye uyruklu 73.422 kişi ile ilk başta, Afganistan uyruklular 35.921 kişiyle ikinci, Irak vatandaşlarıysa 7.247 kişiyle üçüncü olarak yer almaktadır (Bkz. Grafik 2).

3. Göçmen Kaçakçısı Suç Örgütleriyle Mücadele ve Deniz Turizmi Araçları İlişkisi

Deniz üzerinde kamuoyunun belirsizlik ve kuralsızlık varmış gibi bir algı var olmaktadır. Bu algıya karşın denizler ve denizcilik için ulusal ve uluslararası birçok düzenleme mevcuttur. Yasa dışı göçmen kaçakçılığı ile ilgili mücadelede sadece yasal düzenlemelerin ve cezalandırmaların olması yeterli değildir. Aktif ve bütünlüklü bir müdahale planının yanı sıra kıyı şeridinde deniz araçları ile kaçakçılık bölgelerinde sosyo-ekonomik turizm boyutlu bir planlama şarttır. Bu planlanın içinde AB ülkeleri de olmalı her ne kadar turizm ticareti liberal işleyiş içinde serbest olsa da bölgedeki deniz araçlarına ve tesislere AB ülkelerinin vatandaşları yönlendirmelilerdir. AB deki medya kuruluşları bu bölgeleri tanıtmalıdır. Sivil toplum kuruluşları da Türkiye’ye Turizm hareketlerini destekleyecek projeler hazırlamalıdır.

İllegal göçün en önemli özelliği, organize şebekelerce oluşturularak; göçmenlik süreçlerini istismarcı veya fırsatçı şahıs/ gruplarca, acı yaşanmasına ve can kaybına sebep olan, uluslararası düzenlemelere aykırı köle ticareti, haydutluk, soykırım ve kaçakçılık faaliyetleri için uygun olması; sebebiyle bütün dünya ülkelerince ortak olarak mücadele edilmesi gereken hassas ve önemli bir meseledir (Dış İşleri Bakanlığı, 2015).

2005 yılı 01 Haziranda çıkarılan 5237 Sayılı Yeni Türk Ceza Kanununun 79. maddesi ile bu suçu işleyenler için öngörülen cezalar ağırlaştırılmış göçmen kaçakçılığına ilişkin suç tekrardan düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre; direk veya dolaylı olacak şekilde maddi çıkart elde etmek amacıyla, yasa dışı yollardan, bir yabancıyı yurda sokan veya da yabancıyı yurtda kalmasına, T.C. vatandaşı veya yabancıyı ülke dışına çıkarılmasına fırsat yaratan şahıs, üç yıldan sekiz yıla kadar hapis ve on bin güne kadar adli para cezası ile cezalandırılır. Bu suçun örgütlü organize bir şekilde işlenmesinde, verilecek ceza ve cezalar % 50 nispetinde artırılır. Suçun bir tüzel kişilik faaliyeti içerisinde işlenmesi durumunda ise tüzel kişi hakkında bu kurumlara uygun güvenlikle ilgili tedbirler uygulanır (Emniyet, 2014).

Cezaların yaptırım gücünün bir sonucu olarak aşağıdaki röportajda görüldüğü gibi eski göçmen kaçakçıları bu işten çekilmiş gözükmemektedir. Tekne sahipleri ve bölgesel balıkçılar öncesinde hızlı ve çok para kazanma amacıyla illegal göçmen kaçakçılığı işine bulaşmışlarsa da, bugün ise, göçmen kaçakçılığına ilişkin mahalli denizcilerin katkısı bulunmamaktadır (TBMM, 2014: 19).

Göçmen kaçakçılığında çok fazla para kazanan eski göçmen kaçakçıların bu işleri bıraktığını ifade eden ‘usta’ verilen gazete röportajında şunları anlatıyor: “Bu işi Türklerin yaptığı kadar Afgan, Irak ve İranlılar da yapmaktadır. Avrupa’ya gitmek için gelip bundan sonra göçmen kaçakçılığı işine başlayanlar vardır. Afganistanlılar ve Iraklılar özellikle İranlılar ve Pakistan ise kaçakların Türkiye’ye giriş işlerinde faaldirler. Iraklılar havayolu ve denizyoluyla kaçak gönderiyor. Bu işin erbabı diyeceğimiz Türkler, artık bu işi yapmıyorlar çünkü oldukça iyi para topladılar” (Haber Türk, 2015).

İllegal göçe organizatörlük yapanların çoğunluğu Türkiye vatandaşı olmakla birlikte, Gürcistan, Yunanistan, Ukrayna, Irak İran, Suriye, Rusya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, KKTC, Çin Halk Cumhuriyeti ve Filistin vatandaşları organizatör konumunda saptanmış veya yakalanmıştır. (TBMM, 2014).

Tablo 1. Göçmen Kaçakçılığı Suçu İle İlgili Ceza Davaları (Göç İdaresi, 2015:103)

Yıl	Dava Sayısı	Sanık Sayısı	Mağdur Sayısı
2008	2331	5814	14327
2009	2342	7005	12087
2010	2500	7350	10012
2011	2167	7083	9160
2012	1959	6739	8922
2013	1825	6266	9999
2014	1692	6203	11367
2015	1774	6691	16324

IMO nezdinde uluslararası bir takım kararlar alınmaktadır. IMO’nun 1998 senesinde kabul ettiği ve 2001 senesinde bir dizi değişiklik yaptığı geçici kararda, bu konu ile ilgili uluslararası düzenleme oluşturuluncaya kadar göçmen kaçakçılığı yapılırken denizyolu kullanıldığında seyir emniyeti açısından güvenli ve emniyetsiz uygulamaları bertaraf edilmesi hedeflenmiştir (IMO, 2006).

Bütün bu verilen ağır cezalar ve sıkı denetimler göçmen kaçakçılığını önlemek bir yana daha vahim dramların yaşanmasına neden olmuştur. Önceleri meslekleri denizci olan kişiler tarafından yapılan ilk yıllarda Yunanistan devleti tarafından yakalanma, kötü muamele, zorlu hapis koşulları ve hatta ölüm riski nedeniyle küçük bir azınlık tarafından yapılırdı. Hızlı botlarla genç denizcilerin plajlardan su sporu yapıyormuşçasına göçmenleri kaçırma

girişimleri az olsa da mevcuttu, fakat ahşap gulet tekneler ve bazı bölgelerde balıkçı teknelerinin bu işi yaptığı daha çok gözlemlenmekteydi. Alman önlemler neticesinde özellikle sahil güvenliğinin yaptığı sıkı denetimlerle bu işi meslek haline getirenlere verilen ağır cezalar, onların bu işleri yapmaması göçmen kaçakçılığının azalması sonucunu getirmemiştir. Fakat bu yeni durum suçun daha örgütlenmesini getirirken denizci olmayan kişilerce daha ilkel ve emniyetsiz deniz araçları ile yapılmasını ortaya çıkarmıştır. Adi suçlardan hükümlü olan ve akli dengesi bozuk bu nedenle suç ehliyeti olmayan kişiler kullanılmaya başlamıştır.

Türkiye’de deniz turizmde yaşanan durma noktası ile deniz turizmi araçları ehil olmayan kişilerce kullanılarak göçmen kaçakçılığında kullanılmasına rastlanmaya başlanmıştır. Deniz yolu ile yollanan göçmen gruplar Türkiye içinde bekledikleri illerden kıyı bandındaki şehirlere götürülüyor ve buradan açıkta demirleyen ya da drifting yapan teknelerle ve gemilere aktarılıyor. Bir seferde yük gemilerine 200-300 kaçak gönderen birtakım kaçakçılar kıyı yerleşimlerinde ya otel alıyor ya da bir otelli kiralyor. İstanbul’da kaçaklar, ilgi çekip yakalanmama nedeniyle tur otobüsü gibi gözükken otobüslerle taşıyor. Sıkıntısız bir biçimde ulaşımın yapılacağı Akdeniz veya Ege’deki bir şehre ulaşan kaçaklar buradan teknelere aktararak gemilere ulaştırılıyor. Açıkta yer alan gemiye aktarılan kaçaklar İtalya kentlerine ulaştırılıyor (Haber Türk, 2015).

Yaşanan son facialardan sonra atılmış adımlar ise kronik göç akımına çözüm olacak gibi gözüküyor. Nisan 2015’te yapılan zirvede Avrupalı liderler Avrupa karasularında denetimi arttırmayı, göçmen kaçakçılığı yapan suç örgütlerini ve şebekelerini yok etmeye ve mültecilerin taşındığı deniz vasıtalarını imha edip Akdeniz çanağının göç rotası olarak kullanmasını azaltmayı hedefledi. Bunun yanı sıra AB Komisyonu Akdeniz ülkelerinin üzerindeki yükü hafifletmek için zorunlu mülteci kotası uygulaması önerisi getirdi ancak bu teklif Macaristan, İngiltere ve Çek Cumhuriyeti gibi ülkelere reddedildi. Teklif içinde 2 yıl içerisinde ortalama 40.000 kaçak göçmenin, arkasından 20.000 Suriyeli göçmenin başka Avrupa ülkelerine yerleştirilmesi öneriliyor. 2014 yılında Avrupa’ya kaçak yollardan gelen yaklaşık 280 bin kişinin yüzde 80’inin Akdeniz rotasını izlediği değerlendirilirse da bu kota önerisi yaşam geçse de çok yetersizdir (Güçtürk, 2015).

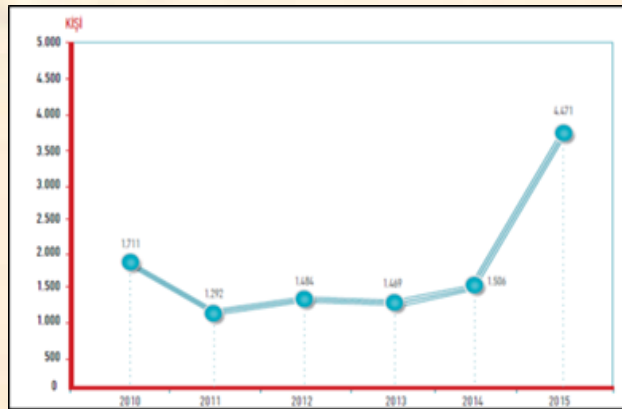
Özellikle politika yapıcılarının göz önünde bulundurmadıkları gereken önemli bir nokta göç güzergâhı üzerinde kullanılan deniz araçlarının niçin göçmen kaçakçılığında bu kadar yoğun kullanıldığıdır. Deniz yolu en kolay Avrupa’ya ulaşma yolu olarak görülmektedir. Göçmen olanlar her koşulda AB’ye geçmek için deniz aracı aramaktadırlar. Bu geçişlerde dramatik şekilde deniz kazaları ve ölümlerle

sonuçlanmaktadır. Yunanistan ile Türkiye'nin kurtarma operasyonlarına ilişkin itilafli bir durum söz konusudur.

Denizlerde yapılacak Arama Kurtarma Faaliyetleri, Denizde Arama Kurtarmaya ilişkin 1979 tarihli Uluslararası Hamburg Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Bu sözleşmede, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla arama ve kurtarma sahaları belirlenemediği takdirde tarafların, bir anlaşma yapılmıyca kadar arama ve kurtarma hizmetlerinin kapsamlı koordinasyonu için çaba sarf etmeleri gerektiği belirtilmektedir. Türkiye'nin müteaddit defa yapmış olduğu çağrılarına rağmen, Ege'de böyle bir koordinasyon kurulamamıştır (Balık, 2018: 94). Koordinasyon ve iletişim kurulmasının aksine 2017 yılında Türkiye kıyılarından gelen deniz turizmi faaliyetleri yürüten teknelere çeşitli engellemeler ve alıkoymalar gerçekleşmiştir. 2017 yılında 5 adet tekne Yunan liman otoritelerince Paris memorandumu kuralları gerekçe gösterilerek tutuklanmıştır (Euronews, 2017). Yunanistan Türk yatların yasal olarak yapmış oldukları turistik seferleri engelleyerek gulet işletmelerini finansal güçlükler içinde bırakmaktadır.

Aşağıda ki grafikte göçmen kaçakçılarının yakalanma oranlarının yüksekliği ve her yıl arttığı görülmektedir. Adli düzenlemeler göçmen kaçakçılığının engellenmesinde çözüm olmamaktadır. Hali hazırda iş bulamayan koca bir deniz turizmi filosu bulunmaktadır. İş yapamayan ve zararlar karşı karşıya olan deniz turizmi aracı işletmecilerine ulaşan organize göçmen kaçakçısı örgütler bu tekneleri kiralayıp, satın alıp veya bizzat işin içine dâhil ederek faaliyetlerini sürdürmektedir. Son durumda Suriyeli göçmenler bu organize işin içine girip sadece Türkiye'de değil Yunan adalarındaki faaliyetlerinde görev almaktadırlar.

Grafik 3. Türkiye'de Yıllara Göre Yakalanan Göçmen Kaçakçıları (Göç İdaresi, 2015: 66)



2015 yılında Türkiye'de yakalanan göçmen kaçakçısı olarak tespit edip yakalanan şahıs sayısı 4.471 olarak kayıtlara geçmiştir. 2005 senesinden 2015 senesinin

sonuna kadar yakalanan göçmen kaçakçısı rakamı ise 17.292'dir (Göç İdaresi, 2015: 66).

Göçmenlik konusunda hukuk ve sosyoloji bağlamda birçok çalışma bulunmakta; ancak Türkiye'nin kıyı kesiminde kaçakçılığın yapıldığı deniz turizmi boyutunu ele alan çalışmaların olmadığı görülmektedir. Deniz yoluyla illegal göç, az maliyetli, bol kazançlı çok olan bir iş olduğu için, bu işi gerçekleştiren organize suç örgütleri tarafından tercih edile gelen yöntemdir (Terzioğlu, 2002:2'den aktaran Bodur, 2010: 106). İşin ekonomik boyutunun tespiti kayıt dışı olduğundan güç olsa da, gazetelere yansıyan haberler suç örgütlerinin en önemli motivasyonlarının yüksek kazançlar olduğunu ortaya koymaktadır. Yunanistan'da yayınlanan Eleftheros Tipos Gazetesi'ndeki bir habere göre Türkiye-Yunanistan arasındaki insan kaçakçılığının ekonomik bedelinin şöyle olduğu ifade edilmektedir: Lüks yat ile kaçırılma: 10.000 Euro Kaptanlı kayık: 4.000 Euro Şişme bot: 2.000 Euro (Azınlıkça.net, 2014).

Cezaların ağır olması nedeniyle denizcilerin göçmen kaçakçılığı işinden uzak durması şişme bot ile geçiş sayılarını 2015 yılında çok ciddi oranda arttırmıştır. 2016 başından buyana da mülteci yolculuğu durmadan devam ediyor. Alman gazetesinin haberine göre, mülteci yolculuğunun mali boyu 6 milyar Euro'yu geçiyor. Haberinin Europol'a dayandıran Deutsche Welle haberinde İnsan kaçakçılığı çeteleri 2015'te büyük kısmı AB rotasında olmak üzere 6 milyar Euroya yakın para elde ettiğini vurguladı. Raporda sığınmacı krizinin devam etmesi halinde insan kaçakçılarının kazançlarının iki ya da üçe katlanacağını tahmin edildiği bildirildi (Deniz Tic.Gzt.,2016).

Tablo 2. Yasa Dışı Göçmenlerce Kullanılan Deniz Araçları (TBMM, 2014:6)

Yıl	Sandal	Sürat Fiber Tekne	Jet Ski	Özel Yat	Balıkçı teknesi	Şişme Lastik Bot
2009	8	17	1	3	2	117
2010	8	7	-	10	3	15
2011	-	3	-	6	1	3
2012	-	14	-	15	1	55
2013	2	29	1	17	4	189

İzmir'in Menderes ilçesinin Gümüldür beldesi açıklarında, göçmen kaçaklarını taşıyan "Mariah" isimli teknenin batması neticesinde sekiz kişinin ölümü ile ilgili olarak 4 zanlı adliyeye sevk edildi. Göçmen kaçakçılarının

paralarının korunduğu organize suç örgütünün kasasında olan defterde, son 4 aylık dönemde 5,5 milyon Euro ve 2,3 milyon Amerikan doları gelir sağlandığı belirlendi. Binlerce Amerikan doları ile Euro olan kasadan, batan teknede ölen kişilerin ödediği paraların ve adlarının yazılı olduğu göçmen listesi de bulunmuştur (Haber Expres, 2014).

Bütün alınan önlemler ve cezai yaptırımlar göçmen kaçakçılığı işini azaltmamaktadır. Cezai yaptırımlar arttıkça göçmen kaçakçıları denizci olmayan göçmenlerin deniz araçlarını kullanması yöntemini kullanmaya başlamışlardır. Bu durum suç halkasına göçmen olan kişilerinde girmesini sağlamıştır. Transfer için kara araçları, konaklama için apart pansiyon ve orta ve küçük ölçekli oteller kullanılmaktadır. Bu yolculuk sürecinde ulaştırma ve konaklama süreçlerine cezaların ağır olması nedeniyle göçmeler ve cezai ehliyeti olmayanlar eşlik ederek organize etmektedir. Yunan adalarında bazı göçmenler, kaçakçıların operasyonlarının içinde yer alarak bir acente gibi faaliyet göstermektedir. Ayrıca Lastik botlarla Yunan adalarına geçenler, 2015 yılında en yüksek rakamlara ulaşmıştır. Deniz yoluyla göçmen kaçakçılığı temel olarak iki şekilde yapılmaktadır. Birincisi göçmenlerin Yunan Adalarına bırakılması, diğeri ise küçük tonaj kaçakçılık yapan bir koster olarak adlandırılan yük gemisine teslim edilmesidir. Yük gemileri vasıtasıyla hedef ülkeye ulaşmaları yönteminde kıyıda gemiye transferleri özellikle gulet tekneler yapmaktadır.

Denize elverişlilik belgelerinde tanımlanan sefer bölgelerinde seyir yapmalarının yasal izni olması kaçakçılık operasyonlarını yapmalarına kolaylık sağlamaktadır. Senelik 50 bin civarındaki yakalama sayısı, geçen sene sonu itibarıyla 146 bini bulduğunu ifade edebiliriz. 2014'de 58 bin olan sayı, 2015 sonu itibarıyla 146 bin oldu. Yalnızca Sahil Güvenliğin yakaladığı düzensiz, illegal göçmen sayısı 91 bin 611 kişi. Sahil Güvenlik Komutanlığı rakamlarına göre, hayatını kaybeden düzensiz göçmen kaçağı sayısı 279 kişi. 2014'te bin 460 olan yakalanan, adli işlemleri süren göçmen kaçakçı sayısı, 2015'te 3 bin 614 olmuştur (Posta, 2016).

Aşağıda görüldüğü üzere 1805 adet yat 2100 adet günlük gezi teknesi mevcuttur. Bu rakamlara ek olarak özel tekne statüsünde kayıt dışı ticaret yapan teknelerde mevcuttur. Turizmde yaşanan durgunluk, işletmelerin iflasla karşı karşıya olması deniz turizmi araçlarının göçmen kaçakçılığına yönelmesine neden olmuştur. Deniz turizminde kötü gidişatın sürmesi göçmen kaçakçılığının deniz turizmi araçları ile yapılmasını arttırabilir.

Tablo 3. Deniz turizmi filosu deniz turizmi araçları 2013 Yılı (DTO, 2018)

Araç	İşletme Sayısı	Yat Sayısı	Yatak Sayısı
Turizm İşletme Belgeli Türk Bayraklı Ticari Yatlar	1143	1.553	15.984
Turizm İşletme Belgeli Yabancı Bayraklı Yatlar	18	251	2043
Genel Toplam	1162	1805	18.053 Kişi
Araç	İşletme Sayısı	Tekne Sayısı	Yolcu Sayısı
Turizm İşletme Belgeli Günübürlük Gezi Tekneleri	1.197	2.100	126.001
Araç	İşletme Sayısı	Gemi Sayısı	Kapasitesi Yaz/Kış
Turizm İşletme Belgeli Yüzer Deniz Turizmi (Restoran) Araçları	46	46	16.018 Kişi /12.094 Kişi

Deniz turizmi araçları ile yapılan göçmen kaçakçılığının azaltılması için sektörde verimli işletmecilik yapılması şarttır. Bütünlüklü bir stratejik deniz turizmi planlaması ile sektörde iyileştirmeler ve işletmelerin gelir düzeyleri arttırılmalıdır. Üniversiteler, kamu kurum ve otoriteleri, girişimciler ve ilgili tüm taraflar yönetim içinde kalitenin geliştirilmesi ve deniz turizmi araçlarının doğru yönetilmesi yönünde çalışma yapmalıdır. Bu çalışmaların içine göçmen akımının mağduru olduğunu söyleyen AB ülkelerindeki devlet otoriteleri ve sivil toplum örgütleri de katılmalıdır.

Türkiye'de deniz turizmi araçlarının işletilebilmesi için kampanyalar ve kolaylaştırıcı uygulamalar geliştirilmelidir. Tur fiyatlarının düşmesi için Türkiye'ye yönelik ulaştırma olanakları arttırılmalı teşvikler ve vergi indirimleri gerçekleştirilmelidir. Türkiye'deki bu işletmelerin bakanlıklara bağlı çok fazla kurumla olan karmaşık izin işlemleri ve vergilendirme işlemleri tek bir kuruma bağlanarak azaltılmalıdır. Türkiye'de işletmeler düzeyinde hizmet kalitesini arttıracak uygulamalara önem

verilmelidir. Sadece tekne boyutlarının büyümesi değil deniz turizmi araçlarının işletmecilerinin kara ofislerinin çağdaş yönetim şekliyle dizayn edilerek insan kaynağında yatırım yapmaları sağlanmalıdır. Doğru organizasyon yapıları ile yeni pazarlara ulaşılabilecek, deniz turizmi araçlarını verimlilik düzeyleri artacak karlı işletmeler olarak faaliyetlerini sürdürebileceklerdir. Modern yönetim anlayışlarının geliştirilmesi, kurumsallaşma ile birlikte karadaki ofis bölümlerinin geliştirilip buralarda yatırım yapılması sektörde bir iyileştirme getirecektir. Bu çalışmaların Turizm bakanlığı, KOSGEB, AB fonları ile teşvik edilip, doğru yönetim tarzlarının işletmelere önerilmesi ile bütünlüklü ve sürekli iyileştirmeye gidilmesi şarttır. Deniz Turizmi çalışma grubu oluşturularak Türkiye'nin Deniz Turizminden alacağı pay arttırılmaya çalışılmalıdır. Bütün bunlar yapılmadığı takdirde Suriye iç savaşı bitse bile toplamda kayıtlı çalıştırılmayan 3500 deniz turizmi aracı sahip göç yolları üzerinde olan Türkiye'de göçmen kaçakçılığının bitirilmesi mümkün olmayacaktır.

Dünya üzerinde eşi benzeri olmayan ahşap yat filomuzun doğru işletmecilik tarzı ile hak ettiği gibi çalıştırılması göçmen kaçakçılığının önlenmesine önemli etki edecektir. Göçmen kaçakçılığının en önemli halkası olan deniz yolu ortadan kaldırıldığında Avrupa'ya göçmen akımı ve yaşanan dramlar azarlatılabilecektir.

Sonuç ve Öneriler

Günümüze geldiğimizde Türkiye'den yapılan göçmen kaçakçılığının önemli bir kısmının deniz yolu ile ege kıyılarından yapıldığı görülmektedir. Bu yapılan yasa dışı göçmen kaçakçılığında deniz turizmi araçlarının payı oldukça yüksektir. Turizmde yaşanan durgunluk deniz turizminde daha yüksek oranlardadır. Bu durum kısmi olarak deniz turizmi araçlarının göçmen kaçakçılığına yönelmesinin önemli bir nedenidir. Suriye iç savaşı çözüme ulaşsa bile Türkiye'de göçmen kaçakçılığı maalesef bitmeyecektir. Engellenmesi için öncelikle ortalama 3905 adet deniz turizmi aracının önemli bir ekonomik arz verisi olarak doğru işletilip yönetilmesi gerekmektedir.

Günümüzde yaşanan savaş ve istikrarsızlık ortamının yarattığı güvensizlik en çok turizmi etkilemektedir. Bu kötü iklimin değişse bile Türkiye'de deniz turizmi araçları işletmeciliği açısından ciddi sorunlar mevcuttur. Öncelikle sektör düzeyinde çalışmalar yapıp kalitenin arttırılıp, standartların yükseltilmesi şarttır. Deniz turizmi kümelenmeleri olan bölgelerimizde örneğin Bodrum, Marmaris, Fethiye, Kaş, Antalya, Ayvalık gibi bölgelerde tüm tarafları içine alan stratejik bir deniz turizmi planlaması şarttır. Bu planlamada zayıf yönler tespit edilerek iyileştirilmeler yapılmalıdır. İşletme düzeyinde sadece teknelerin niteliklerine ve tekne boyutlarının büyümesine yatırım yapılmasının yerine insan kaynağına

yatırım yapılması karada modern işletmecilik anlayışı ile organizasyonlar oluşturulması özendirip tavsiye edilmelidir. Bu organizasyonları oluşturmaya işletmeler teşvik edilmelidir. Yaratıcı, entelektüel bir sermaye oluşturularak bu sermaye ile birlikte deniz turizmi araçlarının verimlilik ve karlılık düzeyleri arttırılmalıdır.

Akdeniz çanağındaki eşsiz konumuyla Türkiye dünya deniz turizmi pazarından daha yüksek pay alabilecek kaynaklara sahiptir. Sadece bu kaynakların doğru yönetilmesi gerekmektedir. Göçmen kaçakçılığından mağdur olan AB devlet otoritelerinin ve kurumlarının fonlar, teşvikler ve hibeler ile deniz turizmi araçlarının sürdürülebilir şekilde çalıştırılmasına katkı yapması şarttır. Bu çalışmalar yapılmadığında zarar eden bu işletmelerin bir kısmının göçmen kaçakçılığı işine gireceği ve bu yasa dışı işi gelecekte devam ettirebileceği otoritelerce göz önüne alınmalıdır.

KAYNAKÇA:

Anonymous 2010a, <http://www.gercekgundem.com/img/news/harita0810.jpg>, Erişim Tarihi:14.06.2009.

Anonymous 2010b, <http://www.adiyamanli.org/images/aegeanMap.jpg>, Erişim Tarihi:04.07.2016.

Akçadağ, E. (2012). Yasa Dışı Göç ve Türkiye, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi Rapor No: 42, İstanbul.

Balık, İ. (2018). Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, Cilt: 11 Sayı: 1.

Bodur, M. Z. (2010) Ege'de Denizden Yapılan Yasa Dışı Göç ve Göçmen Profilleri, Göçmenlerin Geleceğe Yönelik Beklentileri ve Öngörülleri, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Issue 12/2010, s.103-136

Demir, Ö.O. ve Soyupek, Y.(2015), Türkiye Göç Raporu, T.C. İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

Euronews Haber sitesi (2017)
<https://tr.euronews.com/2017/09/28/turk-gemilerine-yunan-adalari-yasagi> (01 Ocak 2018).

Güçtürk, Yavuz (2015), Avrupa'ya Giden Ölüm Yolu: Akdeniz, 22 Haziran 2015 Pazartesi, <http://setav.org/tr/avrupaya-giden-olum-yolu-akdeniz/yorum/22886>

International Maritime Organization, (2001), "Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with The Trafficking or Transport of Migrants by Sea", IMO, MSC/Circ.896/Rev.1 sayılı ve 12 Haziran 2001 tarihli kararı.

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id=3881/896REV1.pdf (En son 11.11.2006)

Kaçak göçmen ticaretinde fiyat tarifesi. <http://www.azinlikca.net/bati-trakyahaber/turkiyeden-yunanistana-kacak-gocmen-ticaretinde-fiyat-tarifesi-232014>. Html (Erişim Tarihi: 26 Temmuz 2016)

Muğla Valiliği Basın Bürosu (2015), 08 Haziran 2015 Basın açıklaması, Muğla.

Mülteci ölümleri raporu (2014), Rapor No: 6, İmkander, İstanbul.

Posta Gazetesi (2016), <http://www.posta.com.tr/turkiye/HaberDetay/Iste-Turkiye-deki-son-kayitli-Suriyeli-sayisi--Ocak-2016-.htm?ArticleID=321871> (Erişim Tarihi: 26 Temmuz 2016)

Tekne faciasıyla ilgili milyonluk vurgun ortaya çıktı, (2014), <http://www.haberekspres.com.tr/izmir/tekne-faciasinin-altindan-milyonluk-vurgun-cikti-h62715.html> (Erişim Tarihi: 26 Temmuz 2016)

Terzioglu, M. (2002), Yasa dışı Göç, İnsan Ticareti ve İltica, 15 Mart 2010, <http://www.caginpolisi.com.tr/8/14-15-16-17.htm>. (Erişim Tarihi: 26 Temmuz 2016)

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2018). Deniz Turizmi İstatistikleri <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/60570,istatistiki-tablo-24102018pdf.pdf?0> (06 Nisan 2018).

Türkiye Büyük Millet Meclisi (2014), Ege Kıyılarında (İzmir-Aydın) Gerçekleşen Yasa Dışı Göç Hakkında İnceleme Raporu 1, İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu, Ankara.