

Somali’de Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğuna Karşı Geliştirilen İnisyatifler

Melih BEYOĞLU¹

Özet

Denizler bir ulaşım yolu olarak kullanmaya başladığı günden bugüne kadar ekonomik, siyasi ve sosyal hayatımıza yön veren önemli vasıtalarından birisi olmuştur. Dünyadaki önemli deniz ticaret yollarındaki ulaştırmanın engellenmesi tüm dünyayı ekonomik bir krize sürükleyecek kadar önemlidir. Deniz alanlarının, coğrafi büyüklükleri nedeniyle sahip oldukları öneme uygun şekilde denetlenmeleri mümkün değildir. Bu nedenle dünya ticaretinin yükünü taşıyan denizler, yasa dışı faaliyetlerin de yoğun olarak yaşandığı bir ortam hâline gelmiştir. Ticari akışı kesmeden önlem alabilmek en önemli husustur. Deniz güvenliği açısından kontrolünün sağlanması sadece bir devletin imkân ve kabiliyetleri ile elde edilemeyecek kadar zor bir iştir. Bundan dolayı tüm devletlerin ve denizcilikle ilgili tüm kurumların ve kuruluşların ortak hareket etmesi önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Güvenliği, Deniz Haydutluğu, Denizde Silahlı Soygun, Birleşmiş Milletler, Uluslararası Hukuk

Piracy in Somalia and Developed Initiatives against Piracy

Abstract

Since it began using the seas as a means of transportation, economic, political and social life has been one of the vehicles and in giving directions. Prevention of major sea trade routes in the world transportation drag the whole world is as important as an economic crisis. Marine areas, due to the geographical size of supervision are not possible in accordance with their importance. For this reason, the seas bear the burden of world trade, the illegal activities has become an environment characterized by intense. Be able to measure the most important concern without interrupting business flow. Control of the state for the provision of maritime security capabilities, you will not be achieved by just how difficult a task. Therefore, all the institutions and organizations of all states and the maritime movement of a joint are important.

Keywords: Maritime Security, Piracy, Armed Robbery at Sea, United Nations (UN), International Law

¹ Sakarya Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Doktora Öğrencisi, Sakarya-TÜRKİYE
E-posta: melihbeyoglu@mynet.com

Giriş

Somali açıklarında devam etmekte olan deniz haydutluğu sorunu bugün dünya denizcilerinin gündemindeki en önemli başlıklardan biridir. Dünya petrol rezervlerinin büyük bölümünü barındıran ve stratejik açıdan önemli geçitlerin bulunduğu söz konusu sulardaki her türlü yasa dışı faaliyet tüm dünyayı etkileyebilecek bir potansiyeli de içinde barındırmaktadır. Hâlihazırda yürütülmekte olan faaliyetler neticesinde başarılı saldırıların sayısında hissedilir bir azalmanın ortaya çıktığı görülmektedir. Bugün deniz haydutluğunu önlemek maksadıyla yapılan tüm faaliyetler aslında hastalığın kendisinden ziyade belirtileri ile uğraşmaktan ibarettir. Somali açıklarındaki deniz haydutluğunun çözümünün denizlerde yatmadığı düşünülmektedir. Sorunun temelinde Somali bölgesinde otoritenin sağlanamamış olması, bölge ülkelerinde düzenli güvenlik güçlerinin olmayışı ve hukuk sistemlerinin gelişmemiş olması yatmaktadır. Ayrıca, ülkedeki insanların sosyal yaşam düzeylerinin iyileştirilmesi de önem arz etmektedir. Bölge ülkelerinin ekonomik sorunlarının çözüme kavuşturulması deniz haydutluğunun ortadan kaldırılmasına da çok ciddi bir katkı sağlayacaktır.

Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu (Piracy) kavramı, tanımını uluslararası hukuktan alan bir kavramdır. Genellikle çevirilerden kaynaklanan bir hata ile deniz haydutluğu kavramı korsanlık (corsair) kavramı ile karıştırılmaktadır. Oysa her iki kavram birbirinden oldukça farklıdır. Korsanlık, 1856 Paris Konferansı'na kadar uluslararası çatışma hukuku kapsamında ele alınan meşru bir kavram olmuş, bahse konu konferans ile birlikte yasaklanmıştır. Hâlihazırda herhangi bir kullanımı olmayan tarihi bir kavramdır. Korsanlık, savaş durumunda düşman ticaret gemilerine saldırmak, gemileri ve yüklerini ele geçirmek için savaşan devletlerden biri tarafından görevlendirilen ticaret gemilerinin eylemleri olarak tanımlanabilir. Deniz haydutluğu kavramı, 1982 BMDHS'nin 101'inci maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre “deniz haydutluğu, özel uçak ya da gemilerin mürettebatı vasıtasıyla şahsi amaçlar için gerçekleştirilen soygun, şiddet ya da el koyma eylemidir².” Böyle bir eylemin deniz haydutluğu olarak kabul edilebilmesi için, eylemin açık denizlerde veya hiçbir devletin yargı yetkisinin bulunmadığı bir bölgede bulunan uçak ve gemilere veya bunlarda bulunan mürettebat ve malzemeye karşı gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Bununla birlikte, eğer devlete ait bir gemi ya da savaş gemisinin personeli ayaklanarak geminin kontrolünü ellerine geçirmiş ve gemiyi yukarıda belirtilen eylemlerde kullanmışlar ise

² 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.101.

bu durum da deniz haydutluğu olarak tanımlanmaktadır³. Tüm devletlerin, açık denizlerde ve hiçbir devletin yargı yetkisinin bulunmadığı bölgelerde, deniz haydutluğu yapan gemi ve uçaklar ile deniz haydutluğu vasıtasıyla kaçırılan vasıtalara el koyma yetkisi bulunmaktadır. El koyma işlemi gerçekleştiren devlet, yakalanan deniz haydutlarına verilecek cezaya karar verme yetkisine de sahiptir.⁴ Burada önemli olan husus, el koyma işleminin yalnızca devlete ait olduğu açıkça belli olan gemiler, uçaklar veya askerî uçaklar ile savaş gemileri tarafından gerçekleştirilebilecek olmasıdır.⁵

Peki, söz konusu faaliyetlerin herhangi bir devletin karasularında yahut yargı yetkisinin bulunduğu bir bölgede gerçekleşmesi durumunda söz konusu eylem nasıl tanımlanmaktadır? Söz konusu soru, cevabını bir BM kuruluşu olan Uluslararası Deniz Örgütü (International Maritime Organization - IMO)'nün 22 Ocak 2002 tarihli A.922(22) sayılı kararında bulmaktadır.⁶ Söz konusu kararla bu faaliyetler “Denizde Silahlı Soygun (Armed Robbery at Sea) şeklinde tanımlanmıştır. Denizde silahlı soygun ülkenin karasuları içinde gerçekleştirildiğinden yargı yetkisi doğal olarak kıyı devletine aittir.

2007 sonrasında özellikle Somali ve Aden Körfezi bölgesinde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri dünya kamuoyunun dikkatini çekmiştir. Hâlbuki deniz haydutluğu faaliyetlerine dünya denizlerinde farklı bölgelerde sıklıkla karşılaşılmaktadır. Bu bölgenin tüm dikkatleri üzerine çekmesinin ana sebeplerinden birisi bölgenin deniz ulaştırma düğüm noktalarına (Uzak Doğu-Avrupa, Güney Asya-Avrupa, Orta Doğu Amerika) yakın olması sebebiyle yaşanan yasadışı faaliyetlerin sadece ilgili şirketleri değil küresel ekonomiyi (transfer, hammadde ve sigorta ücretlerinin artması vb.) doğrudan etkiler hale gelmesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Tablo 1’de deniz haydutluğu olaylarının yıllara göre dağılımı görülmektedir.

Yaşanan deniz haydutluğu olaylarının yıllara göre toplam sayıları Tablo 2’de verilmiştir. Dünya genelinde karşılaşılan deniz haydutluğu faaliyetleri özellikle 2009’dan itibaren büyük bir artış gösterdiği müteakiben 2012 yılında kısmen azaldığı görülmektedir. Deniz haydutluğundaki bu artış ya da azalışın sebeplerini incelemeyen önce ortaya çıkış nedenlerinin incelenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

³ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.102.

⁴ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.105.

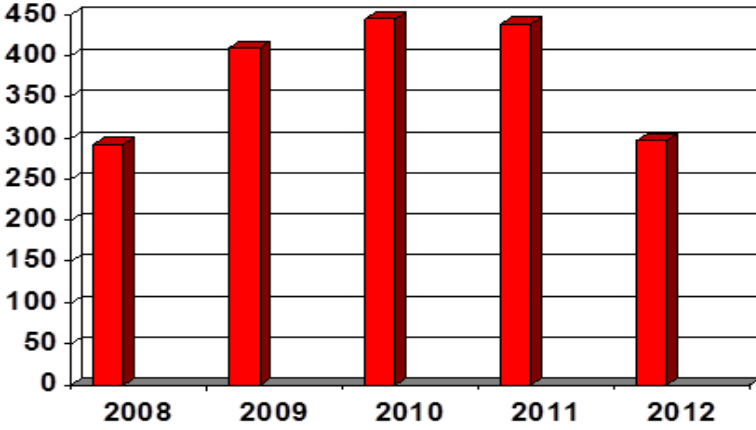
⁵ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.107.

⁶ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)nün 22 Ocak 2002 tarihli ve A.922(22) sayılı kararı, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf), 04 Ağustos 2013.

Tablo 1:⁷ Yaşanan Deniz Haydutluğu Olaylarının Ülkelere Göre Dağılımı

Bölge	2008	2009	2010	2011	2012
Endonezya	28	15	40	46	81
Malaka Boğazı	2	2	2	1	2
Malezya	10	16	18	16	12
Myanmar (Burma)	1	1	-	1	-
Filipinler	7	1	5	5	3
Singapur	6	9	3	11	6
Tayland	-	2	2	-	-
Çin	-	1	1	2	1
Güney Çin Denizi		13	31	13	2
Vietnam	11	9	12	8	4
Bangladeş	12	18	23	10	11
Hindistan	10	12	5	6	8
Sri Lanka	1	-	-	-	-
Brezilya	1	5	9	3	1
Colombiya	1	5	3	4	5
Kosta Rika	-	3	1	3	1
Dominik Cumhuriyeti	-	-	-	-	1
Ekvador	2	2	3	6	4
Guyana	-	-	2	1	-
Haiti	2	4	5	2	2
Peru	5	13	10	2	3
Venezuela	3	5	7	4	-
Cezayir	-	-	-	-	1
Angola	2	-	-	1	-
Benin	-	1	-	20	-
Kamerun	2	3	5	-	1
Demokratik Kongo	1	2	3	4	2
Mısır	-	-	2	3	7
Gana	8	3	-	2	2
Gine	-	6	6	5	3
Aden Körfezi	92	117	53	37	13
Fildişi Sahili	3	2	4	1	5
Kenya	2	1	-	1	1
Liberya	1	-	1	-	-
Mozambik	3	-	-	-	2
Nijerya	40	29	19	10	27
Kızıl Deniz	-	15	25	39	13
Sierra Leone Cumhuriyeti	-	-	-	1	1
Somali	19	80	139	160	49
Tanzanya	14	5	1	-	2
Kongo	1	-	1	3	4
Togo	1	2	-	6	15
Arap Denizi	-	1	2	-	-
Hazar Denizi	-	1	-	-	-
Oman Körfezi	1	2	-	-	-
Irak	-	-	2	-	-
Akdeniz	-	-	-	1	-
Oman	-	4	-	1	-
Sejšeller	1	-	-	-	-
Toplam	293	410	445	439	297

⁷ ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2012 Annual Report, sf.5



Tablo 2⁸: Deniz Haydutluğu Olaylarının Yıllara Göre Toplam Sayıları

Deniz Haydutluğunun Nedenleri

Son yıllarda yazılı ve görsel basında karşımıza çıkan deniz haydutluğu faaliyetlerinin ana nedenleri olarak; artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve bunun sonucu deniz trafiğinin ve limanların artması, deniz ticaretinin Malakka Boğazı, Bab El Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan dar su yollarından geçmesi, deniz haydutluğu faaliyetinin yapıldığı bölgelerdeki ülkelerin, ülke içinde bütünlüğü, siyasi istikrarı sağlayamamış olması, vatandaşlarına iş, ekonomik güvence sağlayamaması, hukuk sisteminde boşluklar bulunması, yetersiz kıyı liman gözetimi ve denetimi ana etkenler olarak gösterilebilir.

Farklı bir açıdan bakıldığında ise deniz haydutluğunun sosyal bir olgu olduğu da göze çarpmaktadır. Somalili balıkçı Necip Ömer Musa ile yapılan röportaj⁹ da “Biz kendimize deniz haydudu demiyoruz asıl deniz haydudu olanlar büyük devlet balıkçıları, Japon, Çinli ve Koreliler... Bizim karasularımızda kaçak avlanarak balıklarımızı çalıyorlar ve teknelerimize çarparak zarar veriyorlar.” Somalili deniz haydudu Necip Ömer Musa yabancı ülke balıkçılarının Somalili balıkçılara zarar vermesinden sonra kendi karasularında avlanan yabancı gemilere savaş açmış ve 1997 yılında başladığı saldırılarını yıllarca sürdürmüştü. 5 gemiye saldıran Necip Ömer Musa bir gün Yunan gemisine saldırıp Amerikalı bir denizciyi kaçırdıca

⁸ ICC IMB 2012 Annual Report'tan alınan sayısal veriler ışığında oluşturulmuştur.

⁹ Sabah Gazetesi, Muhabir Murat DÜZYOL'un Ropörtajı, 1 Ağustos 2012

yakalanmış ve hapse girmiş. Necip Ömer Musa meşru müdafaa için başvurulan bir yöntem olarak korsanlığın artık sonunun geldiğine inanmakta ve günümüzde yapılan deniz haydutluğu ile ilgili olarak “Şimdi eskisi gibi değil. Artık karasularımızı kolay kolay ihlal edemiyorlar. Bir yabancı gemi karasularımıza girdiğinde ona silahlı askeri birlikler eşlik ediyor ve karasularımızda avlanmasına izin vermiyor. Yani artık denizlerimiz özgürlüğüne kavuştu sayılır. Şu anda denizlerimizi korumak için deniz haydutluğu yapmaya gerek yok. Ben yaptıklarımın hiç pişman değilim bugün karasularımızda avlanan yabancı bir gemi görsem yine saldırırım. Uzunca bir dönem bu saldırılar işe yaradı ve yabancı ülke balıkçıları korktukları için karasularımıza giremedi. Deniz haydutluğu yapma sebeplerimizin artık ortadan kalkmıştır. Ama bazı arkadaşlarımız deniz haydutluğunu kolay para olarak gördüğü için yük gemilerine saldırmaya başladılar. Gerçek amaçlarından saptılar. Ben bunu tasvip etmiyorum. Karasularımızı savunma amacının dışına çıkan saldırılar kişisel menfaatler içindir.” diyor ve çözüm önerisini şöyle açıklıyor: “Sorunlar karada başlıyor ve denize geliyor. Çözüm için hükümetler arası bir komisyon kurulmalı ve kaçak avlanmaya bir çözüm bulunmalı. Kaçak avcılık bitince korsanlık tarih olur ve bizler gerçek işlerimize, balıkçılığa geri döneriz.” şeklinde açıklıyor. Son yıllarda uluslararası toplum deniz güvenliğini tehdit eden deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında çalışmalarını çok yönlü olarak sürdürmektedir.

Deniz Haydutluğunun Hukuki Boyutu ve Alınan Önlemler

Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi Kararları

BM Güvenlik Konseyi'nin Somali açıklarındaki deniz haydutluğuna ilişkin ilk kararı 02 Haziran 2008 tarihli ve 1816 sayılı karardır. Bu kararla, Somali açıklarındaki sularda ve hava sahasında askerî unsurları bulunan devletlerden bu bölgede ortaya çıkabilecek deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerine yönelik olarak müteyakkız bulunmaları talep edilmiştir. Bu çerçevede, Somali açıklarındaki suları kullanacak olan devletlerin, faaliyetlerini Somali Geçici Hükümeti ile iş birliği ve eşgüdüm içinde icra etmeleri istenmiştir. Ayrıca, Somali Geçici Hükümeti ile koordine etmek kaydıyla 08 Haziran 2008 tarihinden başlamak kaydıyla 6 ay süreyle deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunla mücadele kapsamında Somali karasularının kullanılabilmesi de karara bağlanmıştır.¹⁰

¹⁰ Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 02 Haziran 2008 tarihli ve 1816 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, 02 Ağustos 2013. <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>

Bu kararın ardından BM Güvenlik Konseyi 07 Ekim 2008 tarihli ve 1838 sayılı kararı ile Somali açıklarındaki sularda deniz haydutluğuyla mücadele etmekle ilgilenen tüm devletleri, askerî deniz ve hava unsurlarını bahse konu bölgede görevlendirmeye, ilgili faaliyetlerini Somali Geçici Hükümeti ile eşgüdüm içinde gerçekleştirmeye, Dünya Gıda Programı (World Food Programme – WFP) kapsamında Somali'ye yönelik olarak icra edilen konvoyla refakat sağlamaya ve kendi bayraklarını taşıyan ticaret gemileri tarafından IMO'nun A.1002(25) sayılı kararında bulunan önleyici tedbirlerin uygulanmasını sağlamaya çağırıştır.¹¹

BM Güvenlik Konseyi daha sonra 02 Aralık 2008 tarihinde 1846 sayılı kararını almış, bölgedeki deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında CMF üyesi devletler, NATO ve Avrupa Birliği (AB)nin aldıkları inisiyatiflerden övgüyle söz etmiş ve Somali karasularının kullanımına ilişkin sürenin karar tarihinden itibaren 12 ay süre ile uzatıldığını ilan etmiştir.¹² BM Güvenlik Konseyi tarafından deniz haydutluğu ile mücadeleye yönelik en kapsayıcı önlemlerin belirlendiği karar, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı karardır. Bahse konu karar ile Somali açıklarındaki deniz haydutluğuyla mücadele eden tüm ülkeler ve bölgesel organizasyonlar, yakalanan deniz haydutlarını yargılama konusunda istekli ülkelerle iş birliği yapmaya, Somali açıklarında deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında devletler, bölgesel ve uluslararası organizasyonlar arasında iş birliğini güçlendirmek için uluslararası bir iş birliği mekanizması oluşturmaya, bölgede deniz haydutluğuyla mücadele kapsamındaki bilgilerin paylaşımı maksadıyla bir merkez oluşturmaya ve BM Genel Sekreteri'ne bilgi vermek suretiyle operasyonel imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesi maksadıyla Somali Geçici Hükümetini desteklemeye davet edilmiştir.¹³ BM Güvenlik Konseyi 30 Kasım 2009 tarihinde 1897 sayılı kararıyla Somali karasularının deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında kullanımına ilişkin izni 12 ay süre ile uzatmıştır.¹⁴ Ayrıca, 27 Nisan 2010 tarihinde aldığı 1918 sayılı kararıyla da tüm ülkeleri deniz haydutluğunu iç hukuklarında bir suç olarak tanımlamaya ve Somali açıklarında yakalanan deniz haydutlarının tutuklanarak yargılanması için

¹¹ Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 7 Ekim 2008 tarihli ve 1838 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi,

<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm>, 02 Ağustos 2013.

¹² Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 2 Aralık 2008 tarihli ve 1846 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi,

<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>, 02 Ağustos 2013.

¹³ Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi,

<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, 02 Ağustos 2013.

¹⁴ Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 30 Kasım 2009 tarihli ve 1897 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi,

<http://www.un.org/News/Press/docs/2009/sc9799.doc.htm>, 02 Ağustos 2013.

gerekli girişimleri hayata geçirmeye davet etmiştir.¹⁵ BM tarafından ilave olarak 19 Aralık 2008 tarihinde 1853 sayılı, 16 Ocak 2009 tarihinde 1863 sayılı ve 11 Nisan 2011 tarihinde 1976 sayılı kararlar alınmıştır.

Sivil Önlemler

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

Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Temas Grubu), BM Güvenlik Konseyi'nin 1851 sayılı kararını takiben 14 Ocak 2009 tarihinde oluşturulmuş, gönüllülük esasına bağlı uluslararası bir forumdur. Bahse konu grubun amacı Somali açıklarında yürütülen deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri ile ilgilenen ülke ve organizasyonların düzenli olarak bir araya gelmesi ve icra edilen tüm faaliyetlerin eşgüdümünün sağlanmasıdır. Temas Grubu, Birleşmiş Milletlerin ABD'nin New York şehrinde bulunan merkezinde yılda üç defa toplanmaktadır. Temas Grubu'nun Tablo-2'de sıralanan beş ana çalışma grubu ise dünyanın değişik yerlerinde değişik zamanlarda toplantılar düzenlemektedir. Hâlihazırda 70 devlet, Afrika Birliği, AB, NATO, Arap Ligi, IMO Temas Grubu üyesi konumundadır.¹⁶

Tablo 3: Temas Grubu Çalışma Grupları¹⁷

Çalışma Grubu	Sorumluluk Sahası	Başkan
Çalışma Grubu-1	Askerî ve Operasyonel Koordinasyon, Bilgi Paylaşımı ve Kapasite Gelişimi	Birleşik Krallık
Çalışma Grubu-2	Hukuki Konular	Danimarka
Çalışma Grubu-3	Deniz Ticareti Konusunda Farkındalığı ve Diğer Yetenekleri Güçlendirme	ABD
Çalışma Grubu-4	Tanıtım ve Genel Bilgilendirme	Mısır
Çalışma Grubu-5	Finansman Akışı	İtalya

¹⁵ Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 27 Nisan 2010 tarihli ve 1918 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>, 02 Ağustos 2013.

¹⁶ ABD Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia, <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm>, 04 Ağustos 2013.

¹⁷ ABD Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia, <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm>, 04 Ağustos 2013.

Cibuti İlkeler Anlaşması (The Djibouti Code of Conduct)

IMO'nun himayesinde Cibuti'de icra edilen toplantıların sonunda 29 Ocak 2010 tarihinde dokuz ülke¹⁸ tarafından imzalanan Cibuti İlkeler Anlaşması¹⁹, bölgede bulunan 21 ülkenin katılımına açık bir anlaşmadır. Söz konusu anlaşma ile taraflar, Mombasa/Kenya'da bir Bölge Denizcilik Bilgi Merkezi, Daresselam/Tanzanya'da bir Alt Bölge Koordinasyon Merkezi, Sanaa/Yemen'de bir Bölge Denizcilik Bilgi Merkezi ve Cibuti'de bir Ulusal Eğitim Merkezi kurulmasını kabul etmiştir. Ayrıca, üye ülkelere;

- a) Deniz haydutluğu kapsamındaki yasama faaliyetlerinin gözden geçirilmesi,
- b) Eğitim çalışmaları icra edilmesi,
- c) Sahil güvenlik personelinin eğitilmesi,
- d) Denizde durumsal farkındalığı geliştirici inisiyatiflerin hayata geçirilmesi karara bağlanmıştır.

Söz konusu anlaşmaya bilahare Komoros, Mısır, Suudi Arabistan ve Sudan taraf olmuştur. Ayrıca, bahse konu anlaşmanın uygulanmasına destek olmak amacıyla IMO bünyesinde dört yeni kadro (Başkan, Proje Uygulama Birimi, Proje Memurları (Harekât, Teknik, Hukuk)) açılmıştır.²⁰

Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (Maritime Security Center – Horn of Africa – MSCHOA)

Avrupa Birliği (AB) tarafından Somali açıklarında seyreden ticaret gemilerinin desteklenmesi amacıyla 2008 yılının Eylül ayında Belçika'nın Brüksel şehrinde AB Deniz Koordinasyon Hücresi (EU NAVCO) teşkil edilmiş, bahse konu koordinasyon hücresi sayesinde denizcilik sektörü temsilcileri ile AB kuvvetleri arasında koordinasyon sağlanabilmiştir. BM Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararları uyarınca, AB'nin Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (AGSP) kapsamında Kasım 2008'de Somali açıklarında ATALANTA isminde bir deniz harekâtına başlama kararı alması üzerine ise Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (MSCHOA) 08 Aralık 2008 tarihinde kurulmuştur.

¹⁸ Cibuti, Etiyopya, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Seyşeller, Somali, Yemen ve Tanzanya.

¹⁹ The Djibouti Code of Conduct Concerning Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships In The Western Indian Ocean and Gulf of Aden, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>, 04 Ağustos 2013.

²⁰ Saudi Arabia Signs Djibouti Anti-Piracy Code, <http://www.maritime-executive.com/article/saudi-arabia-signs-djibouti-anti-piracy-code/>, 04 Ağustos 2013.

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı (United Kingdom Maritime Trade Operations – UKMTO)

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de gerçekleştirilen terörist saldırıların ardından 10 Ekim 2001 tarihinde Birleşik Arap Emirlikleri’nin Dubai şehrinde başlatılan UKMTO, karargâhı Bahreyn’de bulunan Birleşik Krallık Deniz Unsur Komutanlığı (United Kingdom Maritime Component Command-UKMCC), ABD Merkez Komutanlığı (United States Naval Forces Central Command – USNAVCENT) ve AB unsurlarını destekleme asli görevinin yanı sıra, sorumluluk sahası (Basra Körfezi, Arap Denizi, Somali açıkları, Aden Körfezi ve Kızıl Deniz) içindeki tüm ticari trafiği takip etmekte, ticaret gemileri ile askerî unsurlar arasındaki ilk kademe eşgüdüm ve iletişimi sağlamakta ve ticaret gemilerine tavsiyeler yayınlamakla brifingler vermektedir. Hâlihazırda Birleşik Krallık’ın Dubai Konsoloslğu bünyesinde ve UKMCC komutası altında görev yapmaktadır.²¹

Askerî Önlemler

Birleşik Deniz Kuvvetler (Combined Maritime Forces – CMF)

Somali açıklarındaki deniz haydutluğuyla mücadeleye ilk başlayan koalisyon olma özelliğine sahip olan Birleşik Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces: CMF) 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’ye yönelik terörist saldırıların ardından başlatılan Sonsuz Özgürlük Harekâtı (Operation Enduring Freedom: OEF) kapsamında Bahreyn’de kurulmuştur. Aynı zamanda ABD Deniz Kuvvetleri’ne bağlı 5’inci Filo Komutanlığı ile ABD Merkez Komutanlığı bağlı Merkez Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın (USNAVCENT) da komutanı CMF’in de komutanlığını deruhte etmektedir. CMF’in Türkiye’nin de aralarında bulunduğu 24 üyesi²² bulunmaktadır. Üyeliğin gönüllülük esasına bağlı olduğu koalisyonda ülkeler icra etmek istemedikleri hiçbir faaliyete iştirak etme zorunluluğunda değildir.

CMF’in kurulmasıyla birlikte, CMF’e bağlı olarak terörizmle mücadele için bir Deniz Görev Kuvveti (CTF 150) teşkil edilmiştir. CTF 150 terörizmle mücadele kapsamında kurulmuş olsa da sorumluluk bölgesi içine giren Somali açıklarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin artması üzerine 2008 yılından itibaren deniz haydutluğuyla mücadeleyi de görev alanına

²¹ Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sitesi, “UK Maritime Trade Operations – Dubai”, <http://www.royalnavy.mod.uk/sitecore/content/home/operations/maritime-security/keeping-the-sea-lanes-open/uk-maritime-trade-operation>, 04 Ağustos 2013.

²² ABD, Almanya, Avustralya, Bahreyn, Belçika, Birleşik Arap Emirlikleri, Birleşik Krallık, Danimarka, Fransa, Hollanda, İtalya, İspanya, Japonya, Kanada, Kore Cumhuriyeti, Kuveyt, Pakistan, Portekiz, Singapur, Suudi Arabistan, Türkiye, Ürdün, Yeni Zelanda, Yunanistan.

dâhil etmiştir. Bunun ardından 22 Ağustos 2008’de Aden Körfezi’nden geçiş yapan ticaret gemilerinin güvenliğini sağlamak amacıyla Askerî Güvenlik Karakol Sahası (Military Security Patrol Area) isminde bir saha teşkil edilmiş ve bahse konu sahada karakol faaliyetleri icra edilmiştir.²³

NATO Okyanus Kalkamı Harekâtı (Operation Ocean Shield)

NATO’nun Somali açıklarındaki deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri, BM’nin Dünya Gıda Programı gemilerine yönelik refakat ihtiyacını dile getirmesi sonrasında Ekim 2008’de Allied Provider Harekâtı ile başlamıştır. BM Genel Sekreteri Ban Ki-Moon’un 25 Eylül 2008’deki talebi üzerine başlatılan Allied Provider Harekâtı kapsamında NATO gemileri 2008 yılının Ekim ve Aralık ayları arasında Dünya Gıda Programı gemilerine refakat görevi sağlamıştır.

Bahse konu harekâtın sonuçlarının bir hayli tatmin edici bulunmasının ardından Mart-Ağustos 2009 ayları arasında Allied Protector isminde bir başka harekât icra edilmiştir. 17 Ağustos 2009 tarihinde Kuzey Atlantik Konseyi’nin almış olduğu bir kararla Okyanus Kalkanı (Ocean Shield) Harekâtı ismi ile yeni harekâta başlanmıştır.

Somali açıklarında Türk bayraklı ya da sahibi Türk olan gemilere yönelik son yıllarda gerçekleştirilen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin ilk örnek, 27 Ocak 2006 tarihinde Türk bayraklı “OSMAN METE” isimli ticaret gemisine yönelik Aden Körfezi’nde gerçekleşen saldırıdır. Bahse konu saldırıyı 11 Nisan 2007 yılında yine Aden Körfezi’nde “BELFİN” isimli gemiye yönelik saldırı izlemiştir. Bahse konu gemilerin deniz haydutları tarafından kaçırılması Türk kamuoyunun deniz haydutluğu kavramına olan ilgisini artırmış, bundan çok kısa bir süre sonra 12 Kasım 2008 tarihinde “KARAGÖL” isimli geminin de deniz haydutlarınca kaçırılması Türk Hükûmeti’ni ve Türk Silahlı Kuvvetleri’ni harekete geçirmiştir. NATO kapsamında deniz haydutluğuyla mücadeleye yönelik daha güçlü bir inisiyatifin hayata geçirilmesi kaçınılmaz hâle gelmiştir.

Bunun üzerine, Türk Deniz Kuvvetleri 15 Şubat 2008 tarihinden itibaren Birleşik Deniz kuvvetleri (CMF)ne bağlı deniz haydutluğuyla mücadele Deniz Görev Kuvveti CTF 151’e gemi tefrik etmeye başlamıştır. CTF 151’e gemi tefriki TBMM’nin 10 Şubat 2009 tarihinde “Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının, 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” konulu kararı üzerine

²³ ABD Afrika Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, Combined Task Force 150 Thwarts Criminal Activities, <http://www.africom.mil/getArticle.asp?art=2137>, 04 Ağustos 2013.

gerçekleşebilmiştir. TBMM, Şubat 2010 ayı başında aldığı kararla verdiği bir yıl süreli izni her yıl uzatmıştır. Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri'ne bağlı fırkateynler 6 aylık süreler halinde dönüşümlü olarak görev yapmaktadır.

Avrupa Birliği Atalanta Harekâtı (EUNAVFOR Atalanta)

Avrupa Birliği Konseyi 10 Kasım 2008 tarihinde, BM Güvenlik Konseyi'nin 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararları uyarınca Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele için Aralık 2008 ayı içinde Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (AGSP) kapsamında askerî bir harekâtı başlatma kararı almıştır. AB Konseyi, ATALANTA adı verilen harekât çerçevesinde, Somali'ye yönelik olarak BM tarafından yürütülmekte olan Dünya Gıda Programı'nın destekleneceği ve tehlikeye açık gemiler başta olmak üzere bölgeden geçiş yapan tüm gemilere koruma sağlanacağını ilan etmiştir.²⁴ AB Konseyi tarafından, AB'nin AGSP kapsamında icra ettiği bu ilk deniz harekâtının karargâhının Birleşik Krallık'ın Northwood şehrinde konuşlanması, harekâtın başlangıç olarak 12 aylık bir süre için icra edilmesi ve harekâta 8,3 milyon Avroluk bir bütçenin ayrılması kararlaştırılmıştır.²⁵

Avrupa Birliği, harekât icra eden birliklerinin bölge ülkelerindeki statülerini belirlemek üzere sırasıyla Somali, Cibuti ve Seyşeller ile karşılıklı anlaşmalar imzalanmıştır. Bunun yanı sıra deniz haydutluğu ve silahlı soygun şüphesi ile yakalanan kişilerin yargılanmak üzere teslim edilmesi kapsamında Seyşeller ile ikili anlaşmalar da imzalanarak 2009 yılı içinde yürürlüğe girmiştir. ATALANTA Harekâtı kapsamında Somali açıklarında görev icra etmekte olan AB Deniz Görev Kuvveti (CTF 465) Dünya Gıda Programı gemilerine refakat sağlamakta, Somali Havzası'nda ve Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadeleye katkı vermektedir. Deniz unsurlarının yanı sıra, Cibuti ve Seyşeller'e istinaden harekât icra eden deniz karakol uçakları da harekâtın icrasında aktif olarak görev almaktadırlar.

²⁴ AB Konseyi Resmi İnternet Sitesi, "Council Adopts Joint Action On A European Union Military Operation Against Acts OF Piracy And Armed Robbery Off The Somali Coast", AB Konseyi basın duyurusu, 04 Ağustos 2013.

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/misc/103937.pdf

²⁵ Council Joint Action 2008/851/CFSP, 10 November 2008, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=Oj:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>, 04 Ağustos 2013.

Bağımsız Refakat Harekâtı İcra Eden Ülkeler

Deniz haydutluğuyla mücadele eden organizasyonların yanında herhangi bir organizasyona bağlı olmaksızın Aden Körfezi'nden geçiş yapan ticaret gemilerine refakat eden ülkeler de bulunmaktadır. Bahse konu ülkeler, belirli periyotlarla oluşturulan konvoyların Aden Körfezi'nden emniyetli bir biçimde geçişini sağlamaktadır. Bu kapsamdaki ülkeler Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Rusya Federasyonu, Japonya, Kore Cumhuriyeti, İran ve Malezya şeklinde sıralanmaktadır. Söz konusu devletlerden İran ve Malezya'nın durumu diğerlerinden biraz farklıdır. İran, icra ettiği harekâtı diğer ülke ve organizasyonlarla koordine etmemekte ve İran dışındaki ülkelerin gemilerine refakat sağlamamaktadır. Malezya ise Bunga Mas Lima isimli ticaret gemisini deniz haydutluğuyla mücadele maksatlı olarak deniz kuvvetlerine katmış ve söz konusu gemi 2009 yılından itibaren Aden Körfezi'nde refakat görevi icra etmeye başlamıştır.

Deniz Haydutluğu ile Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm

Bugün için deniz haydutluğuyla mücadeleyi zorlaştıran sorunların başında deniz haydutlarının yargılanmasına ilişkin ülkelerin isteksizliği gelmektedir. Bu nedenle deniz haydutları yakalansalar dâhi serbest bırakılmakta ve bu da deniz haydutluğunu riski düşük ama kazancı büyük bir faaliyet hâline getirmektedir. Bugüne kadar AB ve ABD'nin yakalanan deniz haydutlarının teslimine yönelik Kenya, Seyşeller ve Tanzanya ile ikili anlaşmalar yaptıkları bilinmektedir. Bununla birlikte bu ülkeler zaman zaman hukuk sistemleri ve hapisanelerinin kapasitelerini bahane ederek deniz haydutlarını kabul etmeye yanaşmayabilmektedir.

Bu sorunun yanı sıra birçok ticaret gemisi mürettebatının değişik bahanelerle açılan davalarda tanık olmaktan çekinmeleri de bir başka sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede sıralanabilecek bir başka sorun da deniz haydutluğu yaparken yakalanan şüpheliler hakkında mahkemede delil olarak sunulabilecek malzemelerin yetersizliğidir. Kanıtların yetersiz seviyede oluşu da deniz haydutluğu yaparken yakalanan şahısların mahkemece salıverilmesine neden olabilmektedir.

Bugüne kadar Kenya, Seyşeller ve Tanzanya gibi bölge ülkeleri dışında, bölgede harekât icra eden devletlerden de deniz haydutlarını yargılayan devletler olmuştur. Bu kapsamda ABD ve Hollanda örnekleri ön plana çıkmaktadır.

Bugün geldiğimiz noktada Birleşmiş Milletler, tüm ülkeleri deniz haydutluğunu iç hukuklarında suç olarak tanımlamak ve yakalanan deniz

haydutlarının yargılanmasını sağlamak konularında teşvik etmektedir.²⁶ Zira, deniz haydutlarının yargı önüne çıkarılmamaları ve yakalandıklarında serbest bırakılmaları, mücadelenin en zayıf halkasını oluşturmaktadır.

Sonuç olarak özellikle son on yılda dünya gündemine gelen deniz haydutluğu olaylarına karşı uluslararası toplumun almış olduğu hukuki ve askeri önlemler ile yaşanan olay sayısında belirgin bir düşüş meydana gelmiştir. Fakat bu düşüşün ana sebepleri olarak uluslararası toplum tarafından alınan hukuki ve askeri önlemleri gösterebiliriz. Özellikle askeri önlemlerde bir azalma olduğu takdirde bölgede yaşanan olayların artma potansiyeli olduğu söylenebilir. Kalıcı çözüm için uluslararası örgütlerin de desteği ile bölge ülkelerinin güvenlik amacı ile askeri kapasitelerinin artırılması ve hukuk sistemlerinin geliştirilmesi önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- www.un.org (Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi)
www.imo.org (Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sitesi)
www.uscg.mil (Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi)
www.dzkk.tsk.tr (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi)
www.state.gov (ABD Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi)
www.mschoa.org (MSCHOA resmi internet sitesi)
www.rncom.mod.uk (Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sitesi)
www.cusnc.navy.mil (USNAVCENT Resmi İnternet Sitesi)
www.africom.mil (ABD Afrika Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi)
www.navy.mil (ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi)
www.nato.int (NATO Resmi İnternet Sitesi)
www.eur-lex.europa.eu (AB Konseyi Resmi İnternet Sitesi)
www.eunavfor.eu (EUNAVFOR Resmi İnternet Sitesi)
www.icc-ccs.org (Uluslararası Denizcilik Bürosu Resmi İnternet Sitesi)

²⁶ Birleşmiş Millet Güvenlik Konseyinin 27 Nisan 2010 tarih ve 1918 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>, 04 Ağustos 2013.