

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**DENİZ HAYDUTLUĞU EYLEMLERİNİN DENİZCİLİK TİCARETİ ÜZERİNE
ETKİSİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Muhammet AYDIN

**OCAK 2015
TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**DENİZ HAYDUTLUĞU EYLEMLERİNİN DENİZCİLİK TİCARETİ ÜZERİNE
ETKİSİ**

Muhammet AYDIN

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
"YÜKSEK LİSANS (DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ)"
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 30/12/2014

Tezin Savunma Tarihi : 20/01/2015

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU

Trabzon 2015

Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında
Muhammet AYDIN tarafından hazırlanan

DENİZ HAYDUTLUĞU EYLEMLERİNİN DENİZCİLİK TİCARETİ ÜZERİNE
ETKİSİ

başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 30 /12/ 2015 gün ve 1583 sayılı
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda
YÜKSEK LİSANS TEZİ
olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan : Prof. Dr. Ercan KÖSE

Üye : Doç. Dr. Ersan BAŞAR

Üye : Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU

Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ
Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Her ne kadar ulaşım ve lojistik alanlarında yaşanan gelişmeler birçok yeni teknolojinin bu alanlara adaptasyonunu mümkün hale getirirse de, günümüzde hala deniz ticareti en önemli ekonomik faaliyetlerin başında gelmektedir. Gemi ve daha genel ifadeyle denizcilik ticareti, son yıllarda meydana gelen deniz haydutluğu eylemler nedeniyle, ciddi bir güven kaybı yaşamaktadır. Sadece bu güven kaybının bile çok ciddi ekonomik sonuçları vardır. Bu nedenle, gerek ulusal, gerekse uluslararası alanda bir araya gelen güçler, deniz haydutluğu eylemlerine ilişkin bir dizi önlemler almışlardır.

Bu çalışmada, alınan bu önlemlerin ne derece etkili olduğu, deniz haydutluğu eylemlerinin hem Türk, hem de dünya gemi ticareti üzerinde ne gibi etkilerinin olduğunu incelemek istedim. Bu sayede, alınan önlemler ile eylemlerin neden olduğu ekonomik götürü arasında kar-zarar hesabı yapmak mümkün olabilecektir.

Çalışmanın her aşamasında desteğini esirgemeyen ve literatürde daha önce üzerinde yeterli çalışma olmayan bu alana yönelmemde beni cesaretlendiren başta danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU olmak üzere, tüm emeği geçenlere teşekkürü borç bilirim.

Muhammet AYDIN
Trabzon 2015

TEZ BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Denizcilik Ticareti Üzerine Etkisi” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU'nun sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuvarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 30/12/2014

Muhammet AYDIN

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	III
TEZ BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
ÖZET	VII
SUMMARY	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ	IX
TABLolar DİZİNİ.....	X
SEMBOLLER DİZİNİ	XI
1. GENEL BİLGİLER	1
1.1. Giriş.....	1
1.1.1. Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Tanımı.....	2
1.1.2. Deniz Haydutluğunun Türleri.....	4
1.1.2.1. Yaklaşma (Approach)	6
1.1.2.2. Saldırı (Attacked).....	6
1.1.2.3. Ele Geçirme (Pirated).....	7
1.1.2.4. Bozma (Disrupted).....	7
1.1.3. Tarihi Süreç İçerisinde Gemi Korsanlığı ve Mücadele.....	7
1.1.4. Deniz Terörizmi, Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Eylemlerinin Farkı.....	8
1.2. Deniz Haydutluğu Eylemleri ile İlgili Yasal Çerçeve	9
1.2.1. Ulusal Düzeyde Mücadele.....	9
1.2.2. Uluslararası Düzeyde Mücadele	9
1.2.3. Deniz Terörizmi, Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Eylemlerine ilişkin Hukuki Düzenlemeler	11
1.3. Deniz Haydutluğuyla Mücadelede Uygulanan Yöntemler	11
1.4. Gemi Ticareti ve Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Etkisi	12
1.4.1. Fidyeye Giderleri.....	13
1.4.2. Sigorta Giderleri	13
1.4.3. Rota Değişimi Maliyeti	14
1.4.4. Güvenlik Giderleri ve Askeri Giderler.....	14
1.5. Aden Körfezi'ne Genel Bakış.....	14

1.5.1.	Coğrafi Konum	14
1.5.2.	Ticari ve Stratejik Değeri.....	16
1.5.3.	Güvenlik Yapısı	17
1.5.4.	Jeopolitik Önemi.....	18
1.6.	Deniz Haydutluğu Eylemlerine ilişkin İncelemeler.....	19
1.6.1.	Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Yıllara Göre Dağılımı	19
1.6.2.	Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Ülkelere Göre Dağılımı.....	22
1.6.3.	Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Gemi Türlerine Göre Dağılımı	23
1.7.	Literatür Çalışması.....	27
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	31
2.1.	Araştırmanın Yöntemi.....	31
2.1.1.	Araştırmanın Amacı.....	31
2.1.2.	Araştırmanın Önemi.....	31
2.1.3.	Problem Cümlesi.....	32
2.1.4.	Araştırmanın Hipotezleri.....	34
2.1.5.	Evren ve Örneklem	35
2.2.	İstatistiksel Yöntem.....	36
2.2.1.	Verilerin Toplanması	36
2.2.2.	Kullanılan İstatistiksel Yöntemler	36
2.2.3.	SPSS Programına Genel Bakış	36
2.2.4.	Spearman's rho Korelasyonu.....	37
3.	BULGULAR.....	38
3.1.	Deniz Haydutluğu Eylemleri ile Maliyetleri Arasındaki İlişki.....	38
4.	İRDELEME VE DEĞERLENDİRME	48
5.	SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	51
6.	KAYNAKÇA	55

ÖZGEÇMİŞ

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

DENİZ HAYDUTLUĞU EYLEMLERİNİN DENİZCİLİK TİCARETİ ÜZERİNE
ETKİSİ

Muhammet AYDIN

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Danışman: Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU
2015, 57 Sayfa

Somali’de, 1991 yılında Siad Barre’nin düşmesi ve ardından doğan güç boşluğunu dolduracak yeni bir otoritenin tesis edilememesi nedeniyle, bu bölgede ciddi bir güvenlik zafiyeti doğmuştur. Bunun neticesinde de, ilk başlarda yabancı bandıralı balıkçı gemileri ile başlayan, daha sonra diğer gemi türlerini de içine alan bir deniz haydutluğu faaliyeti gelişmiştir. Deniz ticaretinde büyük öneme sahip Aden Körfezi’nde meydana gelen deniz haydutluğu faaliyetleri, sadece bölgesel değil, aynı zamanda tüm dünya deniz ticareti üzerinde ciddi etkilere sahiptir. Yapılan bu çalışmada, Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerin dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerindeki etkisinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada kapsamında, NATO’nun 2013 yılı Somali raporundaki yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma eylemlerinin, UNCTAD’ın 2014 yılı Somali raporundaki deniz haydutluğu eylemlerin neden olduğu fidye, sigorta, rota değişimi, güvenlik ve askeri maliyetlerle ilişkisi incelenmiştir. Çalışmada ayrıca deniz haydutluğu eylemlerinin gemi türü, bandırası, yıllar ve ülkelere göre değişimi de incelenmiştir.

Çalışma sonuçlarına göre, yaklaşma ve ele geçirme eylemlerinin fidye, sigorta, rota değiştirme ve askeri giderler üzerinde daha anlamlı etkilerinin olduğu ($p<0,01$), güvenlik giderleri üzerindeki etkisinin anlamlı olmadığı bulunmuştur ($p>0,01$). Saldırı ve bozma eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisinin olduğu ($p<0,01$), diğer maliyetler üzerinde etkili olmadığı görülmüştür ($p>0,01$).

Anahtar Kelimeler: Aden körfezi, Deniz haydutluğu, Somali, Deniz ticareti

Master Thesis

SUMMARY

EFFECTS OF PIRATE EVENTS IN MARITIME COMMERCE

Muhammet AYDIN

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Maritime Transportation and Management Engineering Graduate Program
Supervisor: Assoc. Prof. Özkan UĞUR
2015, 57 Pages

After overthrow of Siad Barre in Somalia in 1991 and not constructed a new authority, there have been a serious security issue in this region. As a result of this issue, pirate actions are occurred which were firstly aimed to fight against foreign shipping vessels and afterwards, other ship types were included. Pirate actions in Gulf of Aden which is an important role in maritime trade not only affects maritime trade of the region, but it has also serious effects on world maritime trade. In this research, it was aimed to examine effects of pirate actions at Gulf of Aden on world and Turkish maritime trade. In this respect, approach, attack, pirate and disrupted events classified by Somali report of NATO at 2013 were correlated with ransom, insurance, re-routing ships and security costs reported in UNCTAD in 2014. In the research Change of relation of pirate actions based on ship type, nationality, years and country were also examined.

According to results of the study, approach and pirated actions have statistically significant effect on ransom, insurance, re-routing and naval costs ($p < 0,01$), whereas there was not significant correlation with security costs ($p > 0,01$). Attack and disrupting actions were found to have only significant effect on security costs ($p < 0,01$), and no significant correlation with other cost parameters ($p > 0,01$).

Key Words: Gulf of Aden, Piracy, Somali, Maritime commerce

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. 1. Aden Körfezi'nin konumu	15
Şekil 1. 2. Dünyada deniz haydutluğu olayları (adet / yıl)	19
Şekil 1. 3. Dünyada deniz haydutları tarafından kaçırılan gemi sayısı (adet / yıl)	20
Şekil 1. 4. Dünyada deniz haydutları tarafından rehin alınan mürettebat sayısı.....	20
Şekil 1.5. Doğu ve Batı Afrika sularında 2003 yılından itibaren yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin dağılımı.....	21
Şekil 1. 6. Ükelere göre 12 kez ve üzeri saldırıya uğrayan ülkeler (2012)	22
Şekil 1. 7. 2013 yılında dokuz ve üzeri sayıda saldırıya uğrayan ülkeler	23
Şekil 1. 8. 2007 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı.....	24
Şekil 1. 9. 2012 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı.....	25
Şekil 1.10. 2013 yılı Ocak-Eylül dönemi arasında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı.....	26
Şekil 3. 1. Maliyetlerin yıllara göre dağılımı.....	39
Şekil 3. 2. Deniz haydutluğu eylemlerinin yıllara göre dağılımı.....	40
Şekil 3. 3. Eylem türlerinin ortalama değerleri.....	42
Şekil 3. 4. Maliyetlerin ortalama değerleri	43
Şekil 3. 5. Eylem türü ve maliyetlerin birim etkileri.....	46
Şekil 3. 6. Ortalama eylem türlerine göre birim maliyetlerin dağılımı	47

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1. 1. Yıllara göre saldırı türleri.....	4
Tablo 1. 2. Yıllara göre şiddet türlerinin dağılımı	6
Tablo 3. 1. Somali deniz haydutluğu eylemlerin tahmini maliyetleri (2010-2012).....	38
Tablo 3. 2. Korelasyon değişkenlerinin ortalama ve standart sapma değerleri.....	42
Tablo 3. 3. Değişkenler arasında korelasyon analizi sonuçları.....	44
Tablo 3. 4. Ortalama eylem türlerine göre birim maliyetlerin dağılımı	45

SEMBOLLER DİZİNİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BMP	En İyi Yönetim Uygulamaları (Best Management Practices)
DTGM	Denizcilik ve Ticaret Genel Müdürlüğü
IMB	Uluslar arası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development)
SUA	Kıta sahanlığında bulunan sabit platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)

1. GENEL BİLGİLER

Çalışmanın bu bölümünde, Aden Körfezindeki deniz haydutluğu eylemlerinin denizcilik ticareti üzerindeki etkilerinin daha iyi bir şekilde anlaşılması için, ilk olarak gemi korsanlığı, deniz haydutluğu eylemleri ile ilgili yasal çerçeve, deniz haydutluğuyla mücadelede kullanılan yöntemler ve konuyla ilgili yapılan çalışmalara yer verilmiştir.

1.1. Giriş

Aden Körfezi, Arap Yarımadasının Yemen bölgesi ile Afrika Kıtasının Somali kıyıları arasında, Hint okyanusu ve Kızıl Denizi birbirine bağlar. Bölgenin denizcilik açısından önemini, tarihinin çok eskilere dayanması ve geçmişte de bölge civarında birçok eski medeniyete ev sahipliği yapmasından ileri gelmektedir. Aden Körfezi'ne eski Arap coğrafyacıları Bahr Berbera ya da El Halic el Berberi ismini vermişlerdir (Akalm, 2014). Bahr Arapçada Deniz manasına gelmekte olup, Halic ise geçit anlamındadır. Buna göre bölge Arap ülkelerinde Berberi Denizi ya da Berberi Geçidi olarak bilinmektedir.

Aden Körfezi'nin Bölgenin denizcilik ticaretinde olduğu kadar, zengin tonbalığı kaynakları nedeniyle, balıkçılıkta da büyük önemi vardır. Öte yandan Somali'de bir devlet düzeninin olmayışı ve ülke içerisindeki çeşitli fraksiyonlardan herhangi birisinin baskın gelmeyişi nedeniyle asayiş sorunu en üst düzeyde olup, günümüzde deniz haydutluğunun temel bölgelerinin başında gelmektedir. Bölgedeki deniz haydutluğunun en önemli kaynağı ise Somali'li fraksiyonlar olup, bunlardan kimisi doğrudan ticaret gemilerini hedef alan deniz haydutluğu eylemler, kaçırma, fidye gibi olaylara neden olurken, bazı fraksiyonlar ise bölge halkının yetersiz kaldığı ton balığı avlanmasının başka ülkeler tarafından sömürüldüğü gerekçesi ile deniz haydutluğu eylemlere girişmektedir.

Somali'de deniz haydutluğunun geçmişi yaklaşık 21 yıl kadar öncesine dayanmakta olup, 1991 yılında Siad Barre'nin düşürülmesiyle birlikte, bölgede bir güç boşluğu oluşmuştur. Bu güç boşluğu karada olduğu kadar denizde de kendisini göstermiş, kaynaklarının büyükçe bir bölümü zengin tonbalığı olan Somali halkı bu kaynaktan yararlanamamaktadır. Bundan dolayı, bölgede daha zengin teknolojiye sahip diğer ülkelerin

balıkçı gemilerinin kaçırılmasıyla birlikte Somali ve Aden Körfezi'nde deniz haydutluğunun başladığı ve bugünkü konuma geldiği ifade edilmektedir (Aktürk, 2008).

Deniz haydutluğunun günümüzdeki gerek yerel, gerekse ulusal basındaki yansımaları, bu eylemlerin daha çok ticaret gemileri üzerine olduğu ve bir hırsızlık vakası olduğu yönündedir. Öte yandan günümüzde Somali civarında deniz haydutluğu yapan kişiler, kendilerini bir anlamda sahil güvenlik görevlisi olarak görmekte ve farklı ülkelerin kaynaklarını sömürmesini engelleme amaçlı bir eylem yaptıklarını öne sürmektedir. Nitekim Birleşmiş Milletler'in (BM) 2005 yılında Nairobi'de yaptığı açıklamaya göre Somali'de kaçak balıkçılığın 2005 yılındaki boyutu 300 milyon dolara ulaşmıştır (Aktürk, 2008).

Sebebi ister bölgedeki balıkçılık sömürgesi olsun, isterse kriminal bir olay olarak değerlendirilsin, netice itibariyle bölgede yaşanan deniz haydutluğunun gerek dünya denizciliği üzerinde, gerekse denizcilik ticaretinde belli bir konuma sahip bir ülke olan Türkiye'de deniz taşıma ve ticareti üzerinde etkileri vardır. Bu etkilerin başında sigorta güvencelerinin yüksek olması, Körfezde bekleyen gemilerin işgücü kaybı, zaman maliyeti, güvenlik için konvoy oluşturma sürecinin maliyeti, güvenlik hizmetleri için ilave maliyetler gibi birçok maliyeti vardır. Bunun yanında bölge deniz haydutluğunun dünya denizcilik ticaretinde bölge üzerinde olumsuz bir imaja sahip olmasını da doğurmaktadır. Yine bölgedeki deniz haydutluğu olayları sadece denizcilik ticaretini değil, aynı zamanda denizcilik ticareti ile ilişkili diğer alanlar üzerinde de olumsuz etkiler göstermektedir.

Yapılan bu çalışmada, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu vakalarının denizcilik ticareti ve bölgede görev yapan firmalar üzerindeki etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda, bölgede meydana gelen deniz haydutluğu eylemlerin ilk olarak niteliği, sıklığı, gemi türüne, gemi bayrağına, gemi boyutuna ve bu gibi değişkenlere göre demografisi çıkarılmış ve ardından, bunların ekonomik göstergeler ve denizcilik ticareti üzerindeki olumsuz etkilerinin incelenmesine yer verilmiştir.

1.1.1. Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Tanımı

Deniz korsanlığı, deniz üzerinde seyreden kötü niyetli kişiler tarafından gerçekleştirilen şiddet olayları olarak tanımlanmaktadır (Nelson, 2012).

Korsanlık ilk deniz yolculuğundan beri dünya denizlerinde görülen bir faaliyet olup, genel inanın aksine korsanlar her zaman zorba, acımasız, amaçsız haydutlar olmamışlardır.

Bazı korsanlar dinleri, ülkeleri için sadece karşıt din veya düşman ülkelerin gemilerine saldırmıştır.

Gemi korsanlığı, genel bir ifadeyle denizlerin insanlar tarafından ticari ve ulaşım amaçlı kullanılmaya başlanmasından bu yana karşılaşılan bir olaydır. Gemi korsanlığına ilişkin tarih incelendiğinde; Antik çağda Ege denizinde Limni Adasından ticaret gemilerine saldıran Trakyalılar (Thracians), tarihin ilk gemi korsanları olarak görünmektedir. (Sorenson, 2008; Evin, 2012). Korsanlık her ne kadar ticari gemilerin işleyişine ve seyrine engel olsa da, tarih içerisinde bu gemilerin düşmanlara karşı kullanılma amacıyla resmi otoritelerce de desteklendiği görülmektedir (Abbot ve Renwick, 2007).

Geçmişte özellikle de Orta Çağ'ın sonlarına kadar savaş, uluslararası ilişkilerde sıklıkla başvurulan bir yöntem niteliğindedir. Bu dönemde, haklı bir sebep olmaksızın insanların sahip oldukları malları ellerinden almak sıradan bir davranış olarak kabul edilmekte, bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer hırsız ya da soyguncu şeklinde nitelendirilmemekteydi. Bu anlayışın bir parçası olarak denizcilikle uğraşan milletler, gemi korsanlarıyla işbirliği yaparak korsanları savaş zamanında düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak kullanma yoluna gitmişlerdir. Başlangıçta her devlet, diğer devletlerin bayrağını taşıyan gemilere, yabancı tüccarlara ve yüke karşı yapılan saldırıları meşru görmüştür. Hatta fırsat buldukça bu tür faaliyette bulunanları desteklemiş ve korsanların ele geçirdikleri ganimetten pay almıştır (DTGM, 2013). Her ne kadar bu dönemlerde korsanlık eylemleri genel olarak Avrupa kökenli ve Atlantik bölgesinde yoğun gibi görünse de, tarihsel perspektifte Güney Çin ve Endonezya denizlerinde daha baskın olmuştur (Campbell, 2014).

Deniz ticaretinin yoğun ancak otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında sıklıkla görülen ve haydutlar açısından karlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu, özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın kendilerine ait gemilerle diğer gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı kendi çıkarları doğrultusunda saldırılarını ifade etmektedir. Korsanlıktan farklı olarak burada haydutlar herhangi bir hukuki dayanağa sahip olmaksızın bu tür şiddet hareketlerinde bulunmaktadır (Baird, 2012; Topal, 2010).

Deniz haydutluğunu tanımlamak için ise batı dillerinde piracy, "pirate" kelimeleri kullanılmıştır. Bu doğrultuda bir iktidarın bilgi ve gözetimi dahilinde yapılan izinli korsanlık ile herhangi bir yasal dayanağı olmaksızın özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın yapılan deniz haydutluğu aslında birbirinden farklı iki olgu olarak gerçekleşmektedir. (Sorenson, 2008).

1.1.2. Deniz Haydutluğunun Türleri

Deniz korsanlığının tarihi gelişimi içinde, “pirates”, “privateers”, “buccaneers”, and “corsairs” olarak dört farklı isim altında literatüre geçmiş başlıca iki farklı uygulama alanında gerçekleştiği bilinmektedir. Bunlardan birincisi deniz haydutluğu (pirats-pirata) hiç bir resmi otoriteye bağlı olmaksızın deniz alanlarında kriminal kişilerce uygulanan yağma ve soygun faaliyetleridir. 16. yy’dan itibaren geniş çapta uygulama alanı bulan diğer iki terim (privateers ve buccaneers) bir devletin hoş görüşü veya himayesi altında, hatta bayrağını da taşıyarak rakip devletlerin deniz ticaretini sekteye uğratmak ve bu şekilde kazanç sağlamak suretiyle icra edilen bir savaş türüdür. Bu savaş türünde ele geçirilen ganimetler ilgili hükümetlerle de paylaşılmaktadır. Corsairs (corsario) kavramı ise bu yöntemin kuzey Afrikalı Müslüman ve Maltalı Hristiyan korsanlarca icra edilen dini motivasyonlu şekline verilmiş isimdir. 1856 Paris Konferansı ile denizci devletler tarafından korsanlık faaliyetlerine son verme kararı alınmış ve korsanlığın her çeşidi yasaklanmıştır. Gemilere yapılan saldırı türlerinin yıllara göre dağılımı Tablo 1.1’de verilmiştir (Çeşmeci ve Özkaynak, 2012).

Tablo 1. 1. Yıllara göre saldırı türleri

Yıllar	Teşebbüs	Ateş açılması	Gemiye çıkılması	Kaçırma	Alıkoyma	Kayıp
1999	46	12	227	10	1	4
2000	143	8	307	8	2	1
2001	83	14	219	16	1	2
2002	71	13	257	25	-	4
2003	93	20	311	19	-	2
2004	77	13	228	11	-	-
2005	52	19	182	23	-	-
2006	56	7	162	14	-	-
2007	62	14	169	18	-	-
2008	47	46	151	49	-	-
2009	84	120	153	49	-	-
2010	47	48	70	31	-	-

Tablodan da görüleceği gibi, en fazla deniz haydutluğu eyleminin gemiye çıkılması olduğu, bunu teşebbüslerin izlediği ifade edilebilir. Alıkoyma ve kayıp eylemleri ise kamuoyuna yansıdığı gibi ciddi bir nicelikte değildir.

Gemi ticareti ve gemicilikle ilgili çalışmalar yapan Marineinsight, genel olarak denizcilik ticaretinde rastlanan suçları 9 başlık altında toplamıştır. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (URL-1, 2014).

1. Deniz haydutluğu: Finansal kayıplardan fiziki kayıplara kadar en fazla kaybın yaşandığı ve en ciddi deniz suçları arasındadır.

2. Yetkisiz giriş: Deniz suları, ait olduğu ülkenin yasal hududu olup, izinsiz bu alanlara girmek bir diğer deniz suçudur.

3. Egzotik bitki ve hayvan kaçakçılığı: Bir diğer denizcilik suçu olup, her geçen gün artmaktadır.

4. Uyuşturucu trafiği: Günümüzde hala deniz ticaretinde ciddi bir yer teşkil etmektedir.

5. Yasadışı silah ve ağır silah taşımacılığı: İlegal yollarla savaş malzemelerinin taşınması

6. Vergi kaçakçılığı: Gemi ticaretinde verilmesi gereken vergilerin türlü yollarla verilmemesi

7. Yetkisiz alanlarda seyretmek ya da balık avlamak: Bir diğer yaygın ama küçük ölçekli deniz suçudur.

8. Okyanus sularını kirletmek: Gemilerin atıklarını okyanus sularına düzensiz boşaltması

9. İnsan kaçakçılığı: Yasadışı yollarla insanların bir yerden başka yere taşınması

Görüldüğü gibi deniz suçları içerisinde en fazla hacme sahip olan ve bir numarada geleni deniz haydutluğu eylemleridir. Deniz haydutluğu eylemlerinin önemini değerlendirirken, sadece deniz haydutluğu saldırısına uğrayan gemileri düşünmemek gerekir. NATO raporunda, bu eylemleri yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma olmak üzere dört başlıkta ele almıştır. 2003-2009 yılları arasındaki şiddet türlerine göre değerler Tablo 1.2'de verilmiştir.

Tablo 1. 2. Yıllara göre şiddet türlerinin dağılımı

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

1.1.2.1. Yaklaşma (Approach)

Yaklaşma eylemleri, deniz haydutlarının gemiye yaklaşarak taciz etme eylemleri olup, bu durumda geminin panik yapması ve hız arttırması nedeni ile ciddi ekonomik kayıplar oluşmaktadır. Genellikle büyük gemilere yapılan küçük çaplı saldırılar bu gruba girmektedir.

1.1.2.2. Saldırı (Attacked)

Saldırı ise yaklaşma eylemlerinin devamı olup, deniz haydutlarının gemiye ateşli silahlarla saldırması anlamına gelmektedir. Burada da hız artışının yanında, fiziki zarar da söz konusudur. Yine burada da, büyük gemilere nispeten küçük çaptaki deniz haydutluğu yapıların saldırısı söz konusudur.

1.1.2.3. Ele Geçirme (Pirated)

Ele geçirme eylemlerinde, deniz haydutluğu yapı daha efektif ve büyük çapta olup, gemi mürettebatı ve yönetimi de dâhil, gemiyi ele geçirmiştir. Bu eylemler genellikle kayıp ya da fidye olayları ile neticelenmektedir.

1.1.2.4. Bozma (Disrupted)

Bozma eylemleri ise saldırma ve yaklaşma eylemlerinden farklı olarak bozguna uğrama eylemleridir. Bu eylemlerde, gemiler saldırıya uğradıktan sonra değerli olan yükler alınmakta ve serbest bırakılmaktadır. Bozma eylemleri, deniz haydutluğu eylemlerinde küçük gibi görünse de, etkisi büyük olup, “biz buradayız ve bir sorun olarak duruyoruz” mesajı vermektedir (URL-2, 2014).

1.1.3. Tarihi Süreç İçerisinde Gemi Korsanlığı ve Mücadele

İ.Ö. II. binyıldan itibaren Akdeniz Havzası'nda deniz ticaretinin ivme kazanarak gelişmeye başlaması yağmacılığı da beraberinde getirmiştir. Erken dönemlerde her ne kadar deniz haydutluğu utanılacak bir uğraş olarak algılanmasa da, sonuçta mağdur olan kişilerin kötü duruma düşmemek için deniz haydutluğuna karşı önlem aldıkları ve korsanlarla mücadele ettikleri bilinmektedir. Herodotos (III. 122) ve Thukydides'ten (I. 4) korsanlığı bastırmak için ilk güçlü donanmayı efsanevi Girit Kralı Minos'un kurduğu öğrenilmektedir (Arslan ve Önen, 2011). Literatürde ise deniz haydutluğu 17. yüzyılda denizcilerin maceralarını anlattığı İngiliz edebiyatında İngiliz, Hollanda ve Fransa korsanlarından bahsetmektedir (Abbot ve Renwick, 2007).

Zamanla gemi korsanlarının durumu yarı-resmi bir nitelik kazanmış, devletler bir savaş durumunda, düşman ticaret gemilerine saldırarak bu gemileri ele geçirmek ve gemideki yüke el koymak üzere korsanları yetkilendirme yoluna gitmişlerdir. Bu amaçla barış zamanında birer ticaret gemisi olarak faaliyet gösteren ve özel kişilerin idaresinde bulunan gemiler, savaş zamanında bağlı olduğu devletten müsaade belgesi alarak ticaret gemilerinin zaptı başta olmak üzere düşman devlet gemilerine yönelik savaşa katılma yetkisine sahip kılınmışlardır. Dolayısıyla müsaade belgeli özel şahıslar tarafından donatılan ve devletlerarası savaşın bir

parçası haline gelen söz konusu gemiler, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak yaygın bir şekilde düşmana yönelik savaş faaliyetlerine katılmışlardır (DTGM, 2013).

Savaşta ele geçirildikleri takdirde, haksız fiil işlememiş olmaları şartıyla savaş esiri sayılan korsanlar, 18. yüzyılın sonlarına kadar deniz savaşlarında önemli bir rol oynamıştır. 15 ve 16. yüzyılda Hıristiyan ülkelerle Osmanlı Devleti başta olmak üzere Müslümanlar arasındaki mücadelede, alelâde yağmacılık özelliğini kaybetmeksizin korsanlığın bir savaş yöntemi olarak kullanıldığı görülmektedir. Bu bağlamda korsanlık, Hıristiyan ülkeler açısından Müslümanlara ve onlarla ticaret yapan Hıristiyan müttefiklerine, Osmanlı Devleti açısından da Venedik, Ceneviz, İspanyol, Fransız ve Rodos ticaret ve savaş gemilerine yönelik savaşın bir parçası haline gelmiştir. Öte yandan 16. yüzyılın sonlarından itibaren İngilizlerin ve Hollandalıların Akdeniz'e inmeleriyle birlikte korsanlık yayılma dönemine girmiştir. Akdeniz'e kıyası olan diğer devletlerle İngilizler ve Hollandalılar arasında yaşanan rekabetin de etkisiyle birlikte korsanlık, Müslümanlarla Hıristiyanlar arasında kullanılan bir yöntem olmaktan çıkmış ve yaygınlık kazanmıştır (DTGM, 2013).

1.1.4. Deniz Terörizmi, Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Eylemlerinin Farkı

Deniz haydutluğu ve korsanlık eylemleri bölümünde de ifade edildiği gibi, deniz haydutluğu, deniz ticaretinin yoğun, ancak otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında sıklıkla görülen ve haydutlar açısından kârlı bir sektör haline gelen bir eylem olup, özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın kendilerine ait teknelerle ticari gemilere, üzerindeki personele ya da yüke karşı kendi çıkarları doğrultusunda saldırmalarıdır (DTGM, 2013).

Öte yandan korsanlıkta ise bir devletin desteği aranmaktadır. Buna göre bir devletin müsaadesi altında özel kişilerce donatılmış gemiyle düşman gemilerine saldırmak korsanlık; bağlı olduğu hükümetin müsaadesiyle düşman gemilerine ve topraklarına saldıran kişi korsan; bu tür faaliyetlerde kullanılan gemiler de korsan gemisi olarak isimlendirilmiştir (DTGM, 2013).

Deniz terörizmi ise terör kapsamında yapılan kaçakçılık, uyuşturucu, adam öldürme, gasp gibi olayların deniz üzerinde yapıldığı, kısmen organize eylemlerdir. Bu bakımdan bu üç kavram arasında farklılıklar vardır.

1.2. Deniz Haydutluğu Eylemleri ile İlgili Yasal Çerçeve

1.2.1. Ulusal Düzeyde Mücadele

Ekim ayında Budapeşte’de yapılan toplantıda yedi NATO gemisinin Somali kıyılarında görev yapması kararlaştırılmıştır. Türkiye’nin de Gökova Fırkateyni’yle katıldığı görev geçtiğimiz günlerde sona ermiştir. Gökova’nın 5 ayrı olayda deniz haydutlarının gemilerini geri püskürtmesi Türk basınında yer almıştır. Ancak NATO’nun bölgede bulunması genel anlamda sorunun çözümünü sağlayamamıştır. Gemilerini geri çeken NATO, soruna karşı ne şekilde bir önlem alacağını bilememektedir. Başka bir deyişle, NATO’nun deniz haydutları hakkında şu an için işleyen bir planı yoktur (Fawcett, 2010; Mutluer, 2009).

Deniz haydutluğu üzerinde evrensel yargı yetkisinin tanındığı hükmün devamında el koyan devletin, saldırganlara verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebileceği öngörülmüştür. Öte yandan, devletlere tanınan denetleme ve yargı yetkisinin keyfi bir şekilde kullanılmaması amacıyla kaleme alınan 106. maddede, yeterli bir sebep olmaksızın haydutluk şüphesiyle bir gemiye el konulduğunda, el koymayı gerçekleştiren devletin geminin tabiiyetini taşıdığı devlete karşı el koymanın neden olduğu herhangi bir kayıp veya zarardan ötürü hukuken sorumlu olacağı ifade edilmiştir. Deniz haydutluğu nedeniyle zabta yetkili gemi ve uçaklar ise, 107. maddede açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre, bir devletin savaş gemileri veya askeri uçakları ile devlet hizmetinde olduğu açıkça işaretlenmiş ve bu amaçla yetkilendirilmiş diğer devlet gemileri veya uçakları, açık denizlerde bu tür eylemlerde bulduklarından kuşkulandıkları gemileri durdurma ve denetleme yetkisine sahip kılınmışlardır (Topal, 2010).

1.2.2. Uluslararası Düzeyde Mücadele

Bugün dünya ticaretinin hacim itibariyle yaklaşık % 75’i denizyoluyla yapılmakta olup, 2011 yılında dünya denizlerinde toplam 549 Milyon TEU konteyner taşınmıştır. Dünyada mevcut durumda konteynerlerin elleçlendiği 6,591 liman tesisi vardır. Bu da deniz haydutlarına sınırsız bir fırsat sağlamaktadır. Taşınan yüklerin ticari açıdan yüksek değere

sahip olmasının yanında, armatörlerin gemilerini kurtarmak için ödedikleri fidyeler de deniz haydutlarına cazip gelmektedir (DTGM, 2013).

BM Güvenlik Konseyi 2008 yılında kabul ettiği 184 sayılı kararı ile bu denizlerde ve Somali karasularında deniz haydutluğuna karşı meşru deniz kuvvetleri unsurlarının gerek milli gerekse ittifaklar olarak harekât icra etmesine izin vermiştir (Çeşmeci ve Özkaynak, 2012).

Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 86. maddesinde, Sözleşme'nin "Açık Deniz" başlıklı VII. Kısımının uygulama alanı olarak, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi, karasuları, iç suları veya takımada sularına dâhil olmayan tüm deniz alanları gösterilmiştir. Demek ki Sözleşme çerçevesinde açık deniz rejimine tabi olan deniz alanları, devletlerin iç suları, takımada suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgeleri dışındaki tüm deniz alanlarıdır. Sözleşme'nin 58/2. maddesinde, Sözleşme'nin 88 ilâ 115. maddeleri arasındaki düzenlemelerin, VII. Kısma aykırı olmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye de uygulanacağı hükmü yer almaktadır. Böylece deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeler, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi üzerinde de uygulanabilecektir. Şu halde bir devletin münhasır ekonomik bölgesi üzerinde işlenen fiiller deniz haydutluğu tanımı içine girecek ve diğer devletler bu alan üzerinde 105. maddede yer alan yetkileri kullanabilecektir (Hallwood ve Micelli, 2012; Bayıllıoğlu, 2011).

Oldukça önem arz eden düzenlemeler, Sözleşme'nin 100. ve 105. maddelerinde yer almaktadır. Sözleşme'nin 100. maddesinde, bütün devletlerin, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacakları hüküm altına alınmıştır. Sözleşme'nin "Deniz haydudu bir gemi veya bir uçağa el konulması" başlıklı 105. maddesine göre: "Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi diğer 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 (Bayıllıoğlu, 2011).

Deniz haydutluğu bağlamında gündeme gelen bir diğer uluslararası düzenlemeyi, SUA Sözleşmesi¹⁰ oluşturmaktadır. Söz konusu Sözleşme, 1985 yılında Achille Lauro adlı İtalyan

bayraklı bir kruvaziyerin, Filistin Kurtuluş Örgütü'nün bir fraksiyonu tarafından kaçırılması ve bu olayın siyasi motifle işlendiği ve ikinci bir gemi olmadığı için deniz haydutluğu olarak değerlendirilmemesi üzerine, İtalya'nın girişimi ile denizde gerçekleşen terörizm fiillerine yönelik olarak 11 10 Mart 1988'de imzalanmış ve 1 Mart 1992'de yürürlüğe girmiştir. SUA Sözleşmesi'nin 3 ve 4. maddeleri çerçevesinde, yukarıda belirtilen ve örf ve adet hukukunu yansıttığı kabul edilen Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin aksine, özel amaç ve iki gemi gerekliliği bulunmadan ve deniz alanları arasında bir ayırım yapılmadan, gemilere yönelik bazı deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiilleri teşkil eden fiillere ilişkin düzenlemeler getirilmiştir (Hallwood ve Micelli, 2012; Bayıllıoğlu, 2011).

1.2.3. Deniz Terörizmi, Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Eylemlerine İlişkin Hukuki Düzenlemeler

Yukarıdaki bölümlerde de değinildiği gibi, deniz haydutluğu, deniz terörü ve korsan eylemlerin yaklaşık benzer bir şekilde düzenlemeye tabi tutulduğu, deniz üzerinden tüm saldırıların hem ticari anlamda, hem de uluslararası anlamda ele alındığı ifade edilebilir. Öte yandan devlet destekli korsanlık ile deniz haydutluğu arasında ince bir çizgi olup, bu eylemlerin hukuki düzenlemelerde farkına yer verilmemiştir.

1.3. Deniz Haydutluğuyla Mücadelede Uygulanan Yöntemler

Günümüzde uluslararası toplum açısından ciddi bir tehdit haline gelen deniz haydutluğunu münferit ve sınırlı bir olay olarak değerlendirmek yanıltıcı olacaktır. Nitekim istatistikler de bu tespiti doğrular niteliktedir. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Bürosu (The International Maritime Bureau / IMB) tarafından 1992'de Kuala Lumpur'da kurulan Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi verilerine göre, 1986'dan itibaren belirgin bir artış gözlemlenen deniz haydutluğu özellikle 2000'li yıllarda zirve noktasına ulaşmıştır. 1986'da rapor edilen saldırı sayısı toplam 38 iken bu sayı 2012 yılının Ağustos sonu itibariyle 210 olarak kaydedilmiştir (DTGM, 2013).

Deniz haydutluğuyla mücadele konusunda akla ilk gelen girişimlerden biri Birleşik Görev Gücü 150'dir (Combined Task Force 150). CTF, Danimarka, Fransa, Kanada, Pakistan, Almanya, İngiltere ve ABD'nin oluşturduğu Cibuti merkezli bir koalisyondur, asıl amacı "Terörle Savaş" kapsamında Doğu Afrika denizlerinde terörist faaliyetleri engellemek

ve istikrarı sağlamaktır. CTF bir “güvenlik” organizasyonu olup, deniz haydutlarıyla mücadeleyle ilk önceliği olarak tanımlanamamaktadır. Ancak CTF gemileri, deniz haydutlarına karşı ticaret gemilerine destek olmaktadır. CTF'nin görev alanı, Aden Körfezi, Umman Körfezi, Kızıldeniz, Arap Denizi ve Hint Okyanusu'dur (Mutluer, 2009).

NATO'nun uluslararası alanda son operasyonu 2011 yılı ortalarına doğru Orta Doğu'da başlayan ve Arap Baharı olarak isimlendirilen halk hareketinin Libya bölümünde Lider Kaddafi'nin ayaklanan Libyalılara karşı yürüttüğü ölümcül saldırılara karşı başlatılmıştır. Kaddafi'nin çok sayıda sivil insanın ölümüne neden olan askeri faaliyetlerin durdurulması kapsamında BM'nin 1970 ve 1973 sayılı kararları ile Libya'ya denizden ve karadan ambargo yapılması ve Kaddafi güçlerine bağlı ağır silahların ve hava kabiliyetinin yok edilmesi görevleri “Unified Protector” operasyon görev adı ile NATO'ya verilmiştir. Bu çerçevede NATO güçleri, Kaddafi rejiminin yıkılmasında rol oynayan muhaliflere yardım edilmesi ve sivil halkın katliama uğramasının engellenmesi maksadıyla Mart 2011'den itibaren görev yapmaya başlamıştır (Birsell, 2012).

Deniz haydutluğu ile mücadelede ulusal ve uluslararası alanda uygulan bazı yöntemler olmakla birlikte, bu konuda kesin ve belirli bir prosedür yoktur. Günümüzde uygulanan yöntemlerin daha çok askeri ve ekonomik kaygı ile yapıldığı görülmektedir. Bu konuda yapılan çalışmalarda (Abbot ve Renwick, 2007; Fawcett, 2010; Nincic, 2010; Obokata, 2012), sorunun sadece uluslararası ekonomik ve askeri bir sorun olmadığını, aynı zamanda insani yardımların da yapılması gerektiğini, konuyu bu şekilde değerlendirmenin önemli olduğunu ifade etmişlerdir.

1.4. Gemi Ticareti ve Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Etkisi

Aden Körfezi'nde meydana gelen haydutluk faaliyetlerinden sonra uluslararası deniz kuvvetleri işbirliği yaparak ortak deniz gücü kurmuştur. Birleşik Deniz Güçleri (Combined Maritime Forces) bölgede güvenliği sağlamak amacıyla 25 ülkenin katılımıyla kurulmuş olup, uluslararası hukuk ve konuyla ilgili Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararlarına uygun şekilde, Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri (EU NAVFOR) ve NATO kuvvetleri ile koordinasyon içinde 3 ayrı görev sahasında faaliyet göstermektedir. Birleşik Deniz Gücü bünyesinde bulunan; Birleşik Görev Gücü -150 (CTF: Combined Task Force) Kızıldeniz, Aden Körfezi, Hint Okyanusu, Arap Denizi ve Umman Körfezi'nde deniz güvenliği

operasyonlarını yürütmekte; CTF-151, Aden Körfezi, Somali Havzası ve Hint Okyanusu'ndaki deniz haydutluğu faaliyetlerini caydırıcı, engelleyici ve yok edici operasyonları gerçekleştirmekte ve tüm uluslara ait gemilerin güvenli geçiş yapmalarını sağlamakta; CTF-152 ise Arap Körfezi'ndeki deniz güvenliğini sağlamaya yönelik operasyonlar yürütmektedir (DTGM, 2013).

2008 yılında baş gösteren Aden Körfezi merkezli deniz haydutluk faaliyetleri için de BM çağrısı ile anti deniz haydutluğu operasyonları düzenlenmiştir. Aynı dönemler içinde Hint Okyanusu'nda ortaya çıkan benzer deniz haydutluğu olaylarına da müdahale edilmiştir. Bu operasyonlara NATO üyesi olmayan devletler de destek vermiştir (Birsel, 2012).

1.4.1. Fidyeye Giderleri

Son yıllarda deniz haydutluğundan kaynaklanan en önemli giderlerin başında fidye gelmektedir. Yapılan çalışmalarda, 2008 ile 2012 yılları arasında ele geçirilen gemilerin büyükçe bir bölümünden fidye alınmıştır. 2005 ile 2012 yılları arasında Somali bölgesinde alınan fidyelerin değeri yaklaşık 339 milyon dolar ile 413 milyon dolar arasında olmuştur. 2010 yılında toplam fidyeye ödenen ücret 176 milyon dolarken, 2011 yılında 160 milyon dolara ve 2012 yılında ise 31,75 milyon dolara düşmüştür (UNCTAD, 2014). Bu düşüşlerde güvenlik ve askeri önlemlerin büyük etkisi olmuştur. Ancak güvenlik ve askeri önlemler başlı başına maliyet olduğundan, fidye eylemlerinin maliyetinin şekil değiştirdiği ifade edilebilir.

1.4.2. Sigorta Giderleri

Sigorta giderleri bir diğer deniz haydutluğu neticesinde artan maliyet kalemidir. Özellikle Somali bölgesindeki deniz haydutluğu eylemleri, dünya gemi sigortacılık sektöründe ciddi maliyet artışlarına neden olmuştur. Aden Körfezi ve Süveyş Kanalı'ndan geçecek olan gemiler, Mayıs 2008 yılından itibaren savaş riskinin de içerisinde bulunduğu bir poliçeye tabi tutulmaktadır. 2008 yılında gemi ve sefer başına ortalama 500 dolar olan sigorta kalemi, 2010 yılında muazzam artış göstererek, 150.000 dolara kadar artmıştır. Yine kargo gemilerinde de, son yıllarda Konteyner başına 25 dolar olan sigorta maliyetinin, dört kat birden artarak, 100 dolara kadar arttığı görülmektedir (UNCTAD, 2014). Dolayısıyla deniz haydutluğu eylemleri, sigorta giderlerinde de ciddi artışa neden olmaktadır.

1.4.3. Rota Değişimi Maliyeti

Süveys kanalı uzunca yıllar batı ile doğu arasında önemli bir geçiş noktası olmuştur. Öte yandan deniz haydutluğu eylemlerinin bölgede artış göstermesiyle birlikte, farklı rota arayışları ortaya çıkmıştır. Aden Körfezi'nde ise deniz haydutluğu eylemlerinin bölgeden geçen gemilerin oranında %30 azalmaya neden olduğu rapor edilmektedir (Xiaowen vd. 2010). Gemi endüstrisi yılda 2,3 ile 3 milyar dolar civarında bir maliyetle, deniz haydutluğu eylemleri yüzünden rota değişimine gitmektedir (Kennedy, 2011).

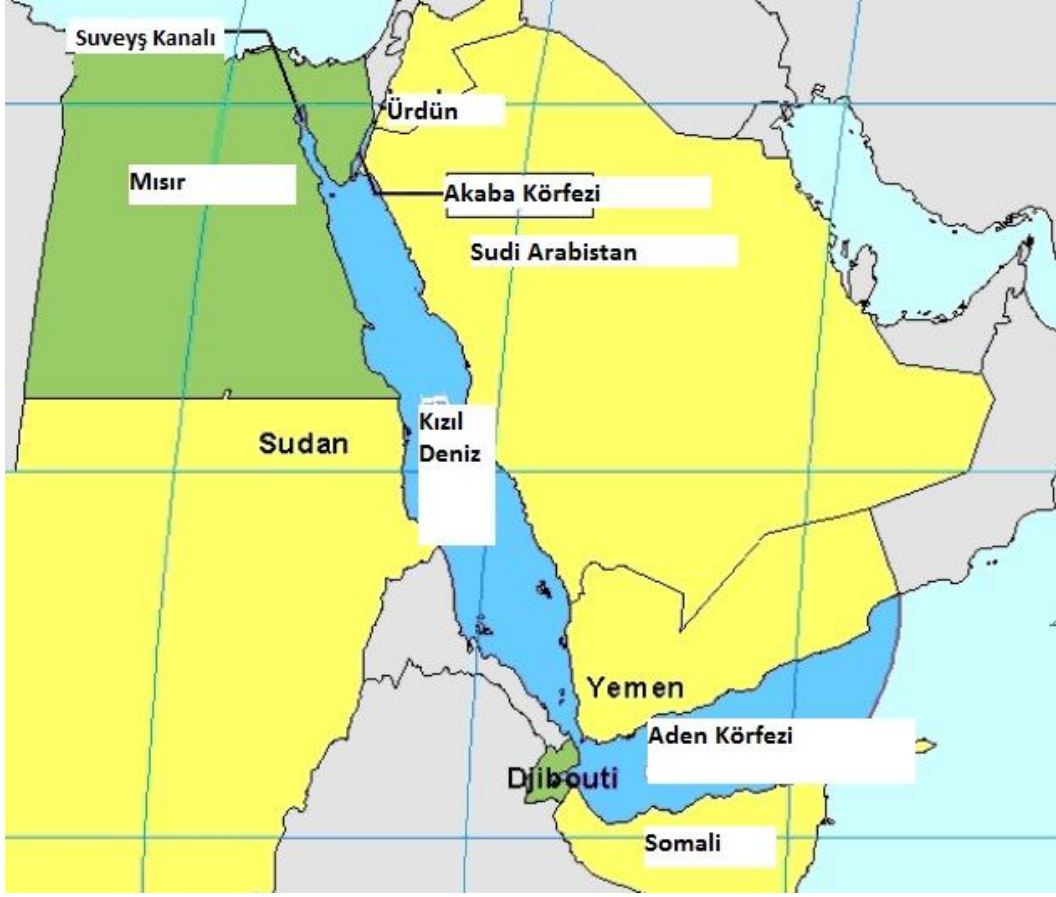
1.4.4. Güvenlik Giderleri ve Askeri Giderler

Güvenlik giderleri gemilerin bireysel ya da grup halinde bölgeden aldıkları koruma eylemlerini içerirken, askeri giderler ise uluslararası anlamda bölgede düzenin sağlanması için yapılan giderlerdir. 2010 yılında güvenlik giderleri için yaklaşık 2,5 milyar dolarlık bir harcama yapılırken, 2011 yılında 1,06 ile 1,16 milyar dolar arası; 2012 yılında ise 2,06 milyar dolarlık bir maliyet oluşmuştur. Askeri giderler ise çok daha geniş kapsamda ele alınmakta olup, uluslararası düzeyde fonlanmaktadır (UNCTAD, 2014).

1.5. Aden Körfezi'ne Genel Bakış

1.5.1. Coğrafi Konum

Arap Yarımadası ve Afrika Kıtası'nın Somali Yarımadası tarafında kalan bölümü arasında kalan bölgeye Aden Körfezi adı verilmekte olup, esasen Aden Körfezi, Hint Okyanusunun uzantısıdır. Körfezin bir tarafında Somali, diğer tarafında ise Yemen bulunmakta olup, Aden Yemen sınırları içerisindeki bir yerleşim birimidir. Körfez adını buradan almıştır (ITOPF, 2014).



Şekil 1. 1. Aden Körfezi'nin konumu

Aden Körfezi'nde büyük ticari etkisi olan Somali, 1970'li yıllardan itibaren istikrarlı bir yönetime sahip olmamıştır. 1969'da darbeyle iktidara gelen Siad Barre, birçok kez yine darbe yoluyla düşürülmeye çalışılmıştır. 1980'lerde silahlı gruplar Barre Hükümeti'ne karşı savaşmaya başlamıştır. 1991'de Barre ülkeyi terk etmiştir. Ancak bu durum ülkeye istikrar getirmek yerine iç savaşı başlatmıştır. BM'nin bölgedeki çalışmaları istikrar ya da barışı sağlayamamıştır. 2004 yılında geçici bir hükümet kurulabilmiştir ancak İslami Mahkemeler Birliği ile geçici hükümet arasında 2006 yılında yeni bir iç savaş başlamıştır. Etiyopya gibi komşu ülkeler Somali'de yaşanan iç savaşa taraf olurken, özellikle 11 Eylül sonrası dönemde, ülkede İslamcı gruplar ABD tarafından tehdit olarak algılanmaktadır. Somali'de son olarak, Başkan Abdullahi Yusuf Ahmed, Başbakan Nur Hassan Hussein'i görevden almıştır. Başbakanın görevden alınması yeni krizleri beraberinde getirebilir. Zira Kenya, söz konusu gelişme üzerine geçici hükümete yaptırım uygulayabileceğini belirtmiştir (Mutluer, 2009).

1.5.2. Ticari ve Stratejik Değeri

Deniz haydutluğunun yol açtığı sonuçlara bakıldığında, bölge ülkeleri başta olmak üzere dünya ticaretini ve ekonomisini olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Yüklerin çalınması ve seyrin gecikmesi ağır mali kayıplara neden olmakta, yük sahipleri, armatörler ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir. Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan suyollarını geçmek istemeyen gemi sahipleri, alternatif güzergâhlara yönelmişlerdir. Örneğin büyük gemi şirketleri, Somali açıklarında gerçekleştirilen saldırılardan ötürü Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika'da bulunan Ümit Burnu'ndan geçmeyi tercih etmektedir. Dolayısıyla bir yandan taşıma ücretleri bu şekilde yükselirken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketleri, primlerini artırma yoluna gitmektedir. Deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ek maliyetler şu şekildedir (DTGM, 2013):

- Güzergâh değişimleri
- Güvenlik teçhizatı ve özel koruma
- Güvenli geçiş için hız arttırılmasından ileri gelen fazladan yakıt tüketimi
- Personeli kurtarmak için ödenen fidyeler
- Personel için ödenen tazminatlar
- Riskli bölgeler geçişinde sigorta primlerinin artması ve ilave sigortalar
- Personele riskli bölge geçişi için ödenecek ilave ücretler

Deniz haydutluğunun devletlere getirdiği ek maliyetler ise şu şekildedir:

- Yargılama ve hapsedme masrafları
- Askeri operasyonlar
- Deniz haydutluğuna karşı oluşturulan çok uluslu organizasyonlara yapılan katkılar

Fidye ödenmesinin kabul edilmesi olayı iki devlet dışı aktör olan şirketler ve deniz haydutları düzeyine indirmektedir. Deniz haydutlarının kurumsal bir yapıya sahip olmaması fidye ödeme sürecinin uzamasına neden olmakla birlikte, krizin kısa sürede çözülmesine olanak tanımamaktadır. 2008 yılı Kasım ayı sonları itibarı ile Karagöl adlı geminin sahipleri deniz haydutlarıyla pazarlık yolunu seçmişlerdir. Türkiye basınında yer alan 25 Kasım 2008 tarihli haberlere göre fidye miktarı konusunda anlaşmaya yaklaşılmıştır. Yine aynı şekilde Neslihan adlı gemi için de pazarlıklar yapılmıştır. 17 Aralık 2008 itibarı ile gemilerin durumunda bir değişiklik yaşanmamıştır. Fidye konusunda muhatap bulamama ve iletişim

kurma sıkıntısı yaşanmaktadır. Deniz haydutlarıyla kurulan bağlantılar dışında olayın çözümü için aracı olabileceğini bildiren kişi ve gruplar pazarlık sürecini karıştırmakta ve zorlaştırmaktadır (Mutluer, 2009).

1.5.3. Güvenlik Yapısı

Deniz haydutluğu ya da deniz haydutluğu eylemler, günümüzde ciddi bir sorun olup, özellikle ülkeler arası ticareti ciddi şekilde etkilemesi nedeniyle, uluslararası bir sorun haline gelmiştir. Bu nedenle gerek dünya ülkelerinde bireysel olarak ülkeler kendi başlarına, gerekse bir araya gelerek oluşturulan ekonomik, ticari ya da iktisadi bir takım örgütler aracılığı ile korsanlıkla etkili mücadelenin yollarını aramaktadır.

Deniz haydutluğunun en yoğun olduğu ülkelerden biri olan Somali’de ülkeye ait haydutlarla mücadele edecek düzenli bir deniz gücü bulunmamaktadır. Somali’de kamu düzeninin sağlanamamış olması, deniz haydutlarının ve silahlı soygun icra eden kişilerin çok geniş bir deniz alanında faaliyet göstermeleri ve yargılanmaları konusunda karşılaşılan belirsizlikler, uluslararası toplumun deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile etkin bir mücadele yapmasını engelleyici temel faktörler olmuştur. Sorunun vahameti ve karmaşıklığı, uluslararası toplumun kapsayıcı bir yaklaşımla müşterek hareket etmesini, tekrardan kaçınan uluslararası tedbirlerin alınmasını ve etkin şekilde uygulanmasını gerektirmektedir. Zira hiçbir ülke tek başına bu sorunla baş edebilecek imkân ve yeteneğe sahip değildir (DTGM, 2013).

Somali bölgesindeki deniz haydutluğunun birinci nedeni, bugün ülkenin kıyıları ve karasularında otorite ve gücünü gösterecek güçlü ve etkin bir hükümetin olmayışıdır. Hâlihazırda ülkede geçici bir hükümet ve yönetim vardır; ancak bunun yetki ve gücü başkent Mogadişu ile sınırlıdır. Ülkenin güneyi ve merkezi kısmı El Şahap adlı bir grubun kontrolünde bulunmaktadır. Kuzeyinde ise durum karışık sayılır. Deniz haydutları bu bölgenin Puntland adlı kısmında barınmaktadır. Zaten deniz haydutlarının rehin aldıkları gemileri çektikleri Eyl Limanı da bu bölgede bulunmaktadır (DTGM, 2013).

Bugün Somali politikalarında yaşanan sıkıntılarda sömürge döneminin izleri bulunmaktadır. Sömürge döneminde yaşanan bölünmüşlük, Somali’nin bağımsızlık döneminde bütünlük sıkıntısı çekmesine neden olmaktadır. Bağımsızlıktan önce Somali’nin kuzeyi İngiltere, güneyi ise İtalyan sömürgesiydi. 1960 yılında her iki sömürge de bağımsızlığına kavuşmuştur. İki bağımsız bölge birleşerek “Büyük Somali”yi oluşturmuştur.

Etnik yapı, dil ve din ortak olsa da göçebe Samallar ile yerleşik Sab'lar arasındaki gerginlik aşılamamıştır. Klanların çok güçlü olduğu ülkede üst kimlik inşa etme sıkıntısı yaşanmaktadır. Sömürge döneminin mirası olan suni sınırların yarattığı sorunlar nedeniyle Somali, Kenya ve Etiyopya gibi ülkeler günümüze kadar devam eden ihtilaflarla meşgul olmuştur (Mutluer, 2009).

1.5.4. Jeopolitik Önemi

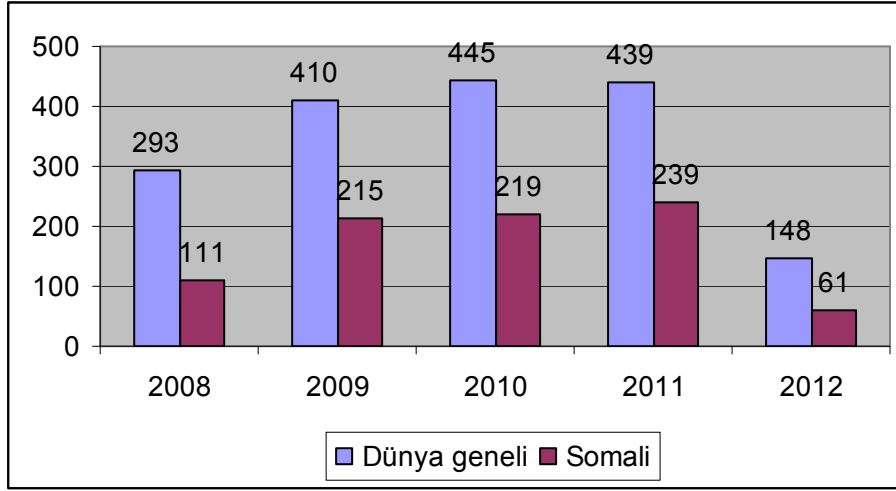
Tarih boyunca Doğu Afrika'da siyasi ve jeopolitik olarak iki temel denge olup, bunlardan ana denge hattını Etiyopya-Somali, yan hattı ise Kenya-Sudan sağlamıştır. Bu dengelerin var olduğu dönemlerde Cibuti, Burundi, Uganda ve sonrasında bağımsız olan Eritre bu dengeler çerçevesinde hareket etmişler ve Nil olmak üzere temel su paylaşımı bu denge üzerinden yürümüştür. Aşağı Nil'i kontrol eden Mısır ise bu dengelerin bozulmadığı bir dönemde hep kendisini rahat hissetmiş ve o dengeleri birbirine karşı oynayarak Nil kaynaklarından en fazla faydalanan devlet olmuştur. Fakat Somali'de 1991 yılından beri yaşanan iç çatışmalar ve siyasi istikrarsızlık yüzünden Doğu Afrika'daki ana denge Etiyopya lehine gelişmiştir (SETA, 2014).

Somali'nin jeopolitik önemi dikkate alındığında, merkezî ve güçlü bir Somali devletinin bölgesel ve küresel güçleri huzursuz edeceği mutlakdır. Aynı şekilde El-Şebab el Mücahidin Hareketi siyasi eğilimi nasıl olursa olsun faaliyetlerine devam ederek, Somali siyasi hayatında etkili olacaktır. En nihayetinde Somali'deki sorunlar 20 yıldır aynı temele dayanmaktadır: Siyasi istikrarsızlık ve "oluşturulan" merkezi hükûmetin etkisinin ülkenin geneline yayılamaması. Bu sorun 20 yıldan fazladır aşılamıyor ve uluslararası toplum bu sorunlara sürekli aynı reçeteyi sunuyor. 1992, 2004 ve 2006 yıllarında dış müdahaleler, UNISOM I, UNISOM II, son olarak ise Afrika Birliği'nin oluşturduğu askeri birlik AMISOM Somali'de siyasi istikrara katkı için oluşturulmuştur (SETA, 2014).

1.6. Deniz Haydutluğu Eylemlerine İlişkin İncelemeler

1.6.1. Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Yıllara Göre Dağılımı

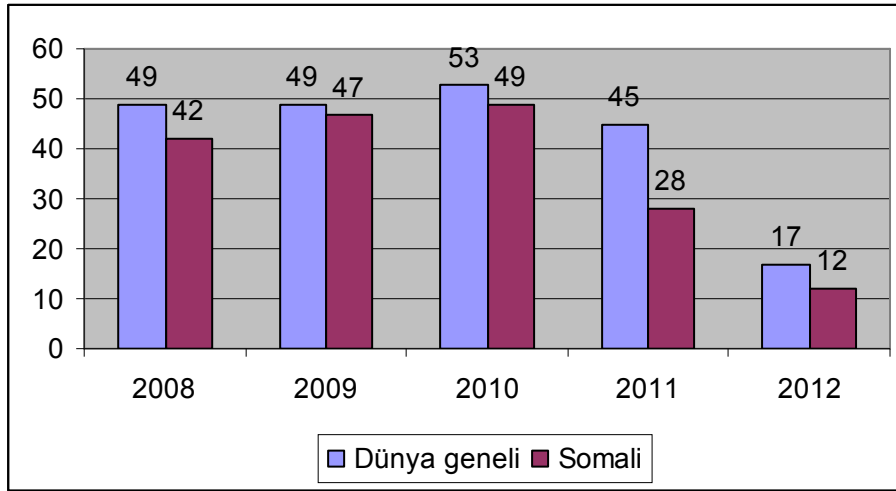
Yıllara göre dünya genelinde ve Somali’de yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin dağılımını Şekil 1.2’de verilmiştir (DTGM, 2013).



Şekil 1. 2. Dünyada deniz haydutluğu olayları (adet / yıl)

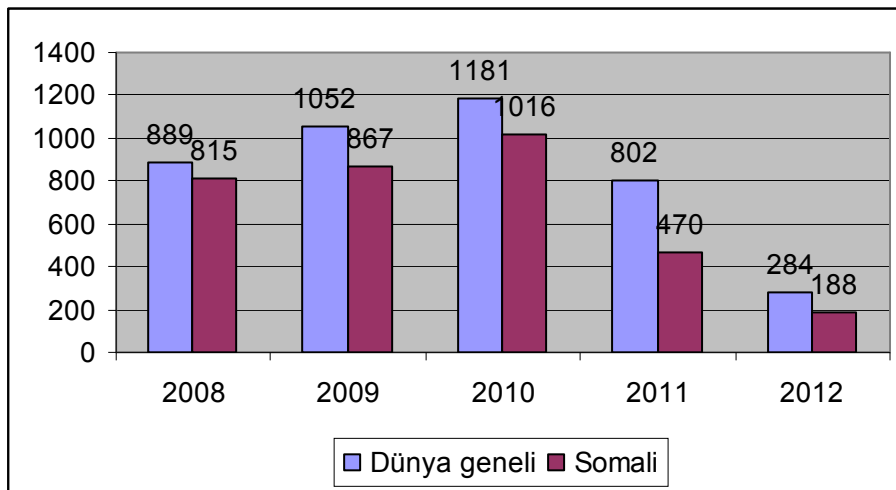
Şekil 3.2’de de görüleceği gibi, dünya genelinde deniz haydutluğu eylemlerinin sayısı 2009 yılında ciddi bir artış göstermiş, 2010 yılında ise bu artış devam etmiştir. 2011 yılına gelindiğinde, dünya genelinde artış eğilimi düşüşe geçerken, 2012 yılında ise bu süreçteki en düşük seviyesine gelmiştir.

Somali için de benzer bir dağılım söz konusu olup, sadece 2011 yılında da artış eğiliminin devam ettiği görülmektedir. Öte yandan dünya genelindeki deniz haydutluğu eylemleri içerisindeki yerini ve önemini koruduğu görülmektedir. 2008 yılından 2012 yılına kadarki süreçte, dünya genelinde ve Somali’de deniz haydutları tarafından kaçırılan gemi sayılarının dağılımı Şekil 1.3’te verilmiştir.(DTGM, 2013).



Şekil 1. 3. Dünyada deniz haydutları tarafından kaçırılan gemi sayısı (adet / yıl)

Deniz haydutluğu faaliyetlerinin dağılımına benzer bir durum, kaçırılan gemi sayılarında da görülmektedir. 2008 yılında kaçırılan 49 gemiden 42'si; 2009 yılında kaçırılan 49 gemiden 47'si; 2010 yılında kaçırılan 53 gemiden 49'u; 2011 yılında kaçırılan 45 gemiden 28'i ve 2012 yılında kaçırılan 17 gemiden 12'si Aden Körfezi'nde, Somali yakınlarında kaçırılmıştır. Benzer durum dünya genelinde ve Somali'de rehin alınan mürettebat sayısı için de geçerlidir. Bu değerler Şekil 1.4'te verilmiştir. (DTGM,2013)



Şekil 1. 4. Dünyada deniz haydutları tarafından rehin alınan mürettebat sayısı

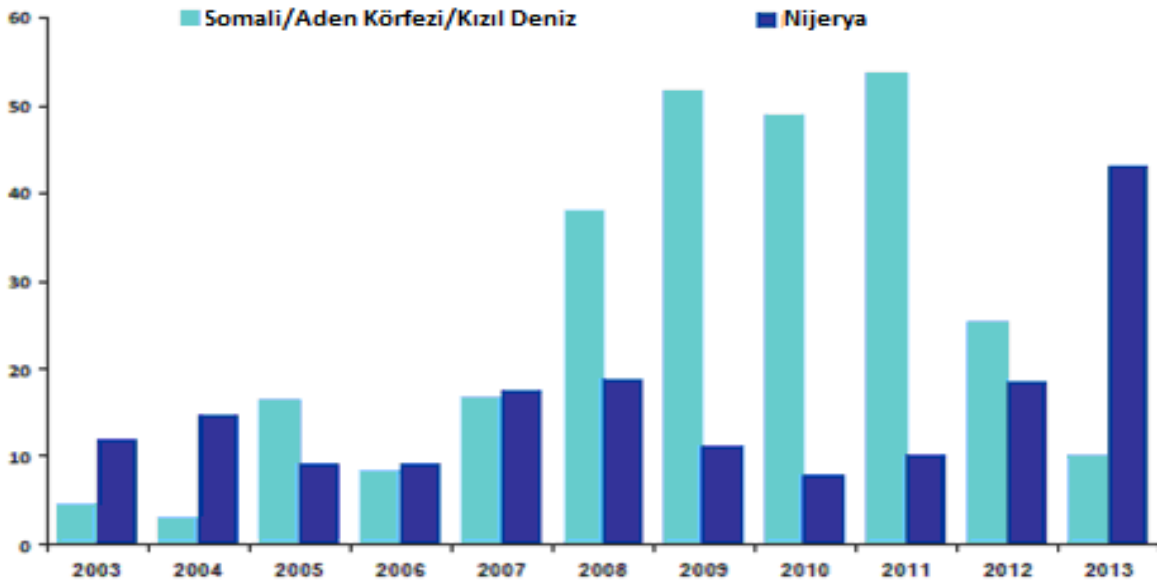
Şekilde de görüleceği gibi, 2008 yılında rehin alınan 889 mürettebatın 815'i; 2009 yılında rehin alınan 1052 mürettebatın 867'si; 2010 yılında rehin alınan 1181 mürettebatın

1016'sı; 2011 yılında rehin alınan 802 mürettebatın 470'i ve 2012 yılında dünya genelinde rehin alınan 284 mürettebatın 188'i Somali'de yaşanmıştır.

NATO tarafından derlenen rapora göre, deniz haydutluğu eylemlerinin daha çok Ekim ile Nisan ayları arasında yaşandığı ifade edilebilir. Öte yandan Haziran ile Eylül ayları arasında yaşanan eylemlerin oldukça düşük sayıda olduğu görülmektedir. Son üç yılın verileri, deniz haydutluğu eylemlerinin mevsimsel etkilere ciddi bir şekilde bağlı olduğunu göstermektedir.

Deniz haydutluğu eylemlerinin mevsimsel bağımlılığı çeşitli sebeplere bağlanabilir. Bunların başında iklim koşulları ve balıkçılık sezonu gelmekle birlikte, ticari anlamda da bu aylarda dünya ticaret hacminin, diğer aylara göre kısmen düşmesinin etkisi olabilir. Sonuç olarak genel çerçevede değerlendirildiğinde, Nisan ile Eylül aylarında deniz haydutluğu eylemlerinin daha azaldığı görülmektedir.

Deniz haydutluğu eylemlerinin aylara göre değişiminin, mevsimsel etkilerin varlığını gösterdiği ifade edilebilir. Toplam eylem bazında değerlendirildiğinde, 2009 yılından itibaren deniz haydutluğu yaklaşımlarının sayısı ciddi bir şekilde düşüş gösterirken, 2011 yılında hem saldırı, hem de zarar verme eylemlerinin sayısının ciddi bir şekilde arttığı görülmektedir. Doğu ve Batı Afrika sularında 2003 yılından itibaren yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin dağılımı Şekil 1.5'de verilmiştir (UNCTAD, 2014a).



Şekil 1.5. Doğu ve Batı Afrika sularında 2003 yılından itibaren yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin dağılımı

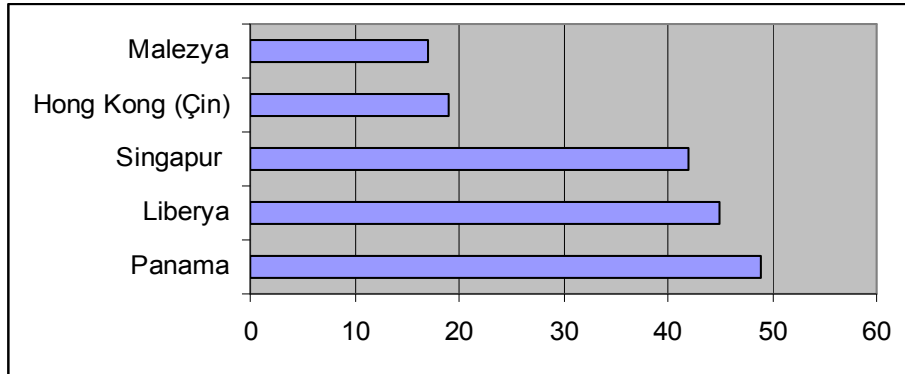
2003 yılından 2013 yılına kadar yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin dağılımı incelendiğinde, 2003, 2004, 2006, 2007 ve 2013 yıllarında Somali/Aden Körfezi/Kızıl Deniz bölgesinde yaşanan eylemlerin, Nijerya/Ekvator Körfezi'ne göre daha az olduğu, diğer yıllarda ise daha fazla olduğu görülmektedir. Özellikle 2008-2012 yılları arasında Somali/Aden Körfezi/Kızıl Deniz bölgesinde eylemler ciddi şekilde artış kaydetmiştir. Bu dönemlerde dünya basınında da deniz haydutluğu eylemlerinin önemli bir yer tuttuğu görülmektedir.

Deniz haydutluğu eylemlerinin yıllara göre dağılımı genel olarak değerlendirildiğinde, alınan önlemlerin bir yandan bu eylemlerde fayda sağladığı ve eylem sayısının azaldığı, bir yandan da yaklaşma eylemlerinin saldırı ile sonuçlanma oranının da arttığı ifade edilebilir.

1.6.2. Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Ükelere Göre Dağılımı

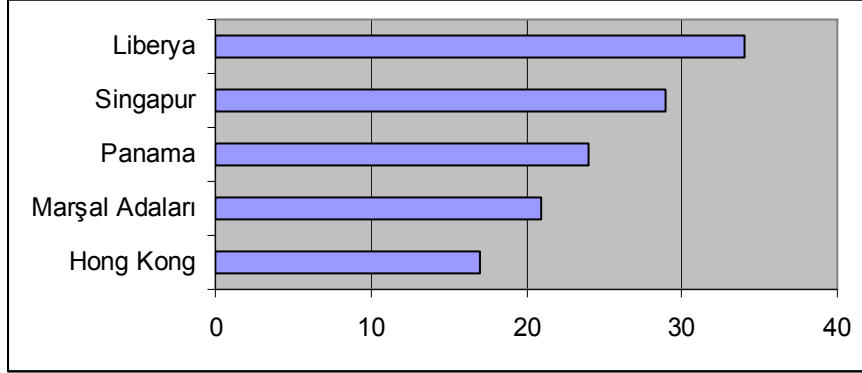
Deniz haydutluğu eylemlerinin ülkelere göre dağılımını incelemeye önce, genel olarak Kızıl Deniz, Umman Denizi ve Aden Körfezi genelinde deniz haydutluğu eylem dağılımına bakmak gerekir.

Aden Körfezi'nin de içinde bulunduğu bölge genel olarak değerlendirildiğinde, eylemlerin en fazla Aden Körfezi ve Somali Havzası'nda yoğunlaştığı görülmektedir. Dolayısıyla deniz haydutluğu eylemlerinin ülkelere göre dağılımında, bu bölgeleri geçiş rotası olarak kabul eden ve bu rota üzerinden denizcilik ticareti yapan tüm ülkeler olarak ifade etmek mümkündür. Ükelere göre 2012 yılında 12 ve daha fazla sefer saldırıya uğrayan başlıca ülkeler Şekil 1.6'da verilmiştir. (UNCTAD,2014a).



Şekil 1. 6. Ükelere göre 12 kez ve üzeri saldırıya uğrayan ülkeler (2012)

Şekilde de görüleceği gibi, Panama ilk sırada olup, bunu Liberya ve Singapur izlemektedir. Hong Kong (Çin) bandralı gemilerin de 12 ve üzerinde bir sıklıkla saldırıya uğradığı görülmektedir. 2013 yılında dokuz ve üzeri kez saldırıya uğrayan gemileri olan ülkelerin sıralaması Şekil 1.7’de verilmiştir. (UNCTAD, 2014b)

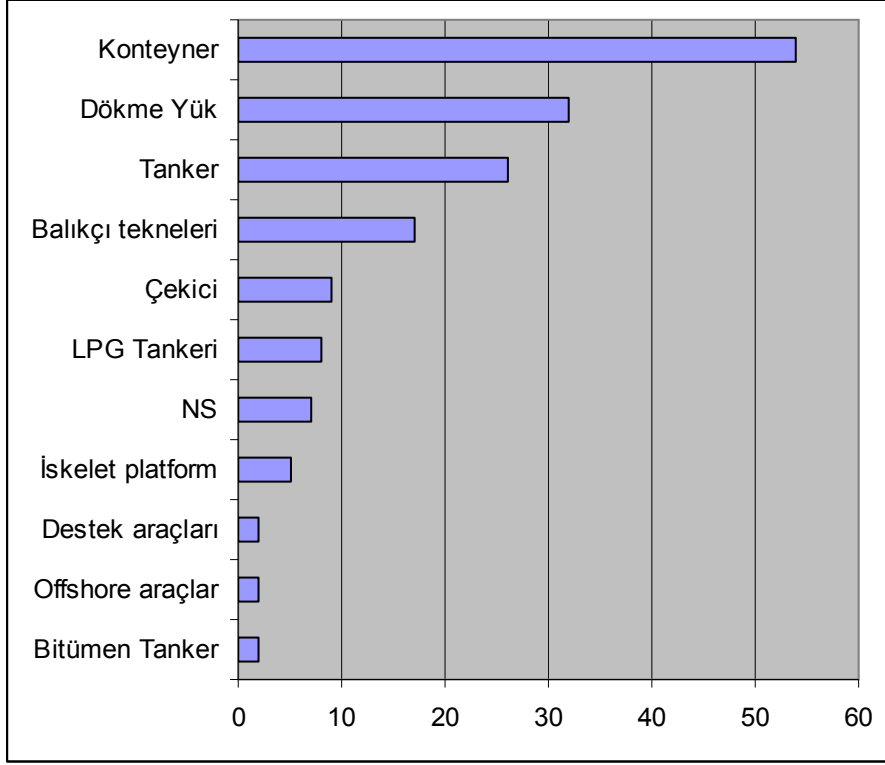


Şekil 1. 7. 2013 yılında dokuz ve üzeri sayıda saldırıya uğrayan ülkeler

2013 Yılında dokuz ve üzeri kez saldırıya uğrayan gemilerin bandıraları incelendiğinde, Liberya'nın yine başta olduğu görülmektedir. Bunu Singapur, Panama ve Marshall adaları izlemektedir. Yine burada da, son yıllarda tüm dünyada ticaret hacmi ciddi ölçüde artan Çin'in beşinci sırada yer aldığı görülmektedir.

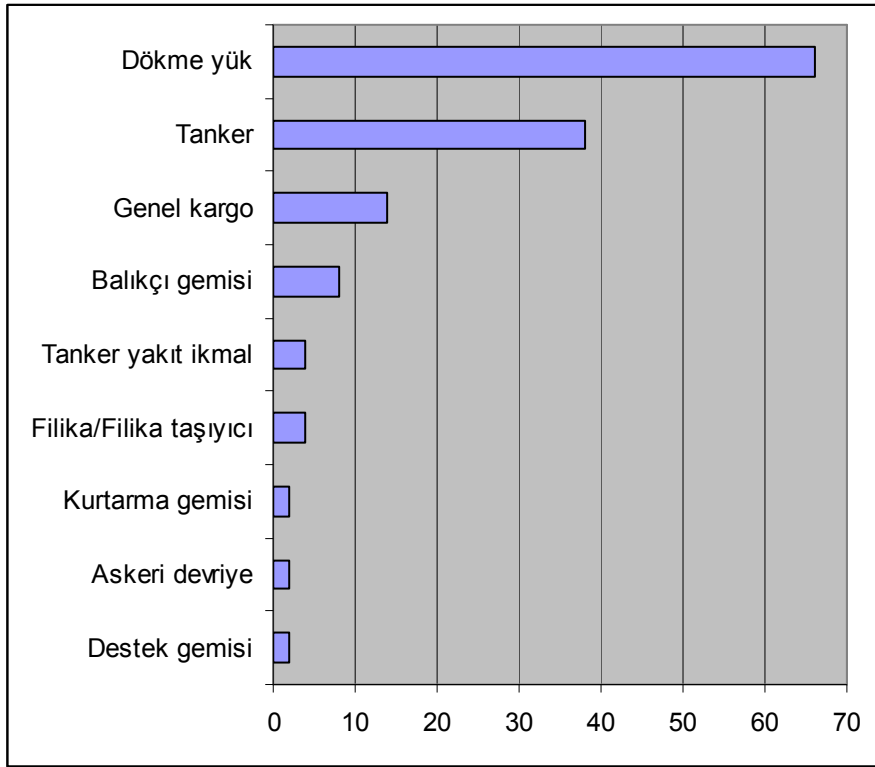
1.6.3. Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Gemi Türlerine Göre Dağılımı

Deniz haydutluğu eylemlerinin gemi türlerine göre dağılımı incelendiğinde, deniz haydutluğu eylemlerinin giderek çapının da arttığı görülmektedir. İlk olarak balıkçı gemilerinden hak arama mücadelesi adı altında ortaya çıkan uzantıların, zaman içerisinde fidye, yağmacılık, kaçırma gibi nedenlerle, daha illegal ve büyük yapılarak dönüştüğü görülmektedir. Bunu, yıllara göre saldırıya uğrayan gemi türlerinden de görmek mümkündür. İlk olarak, 2007 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı Şekil 1.8’de verilmiştir. (UNCTAD,2014a).



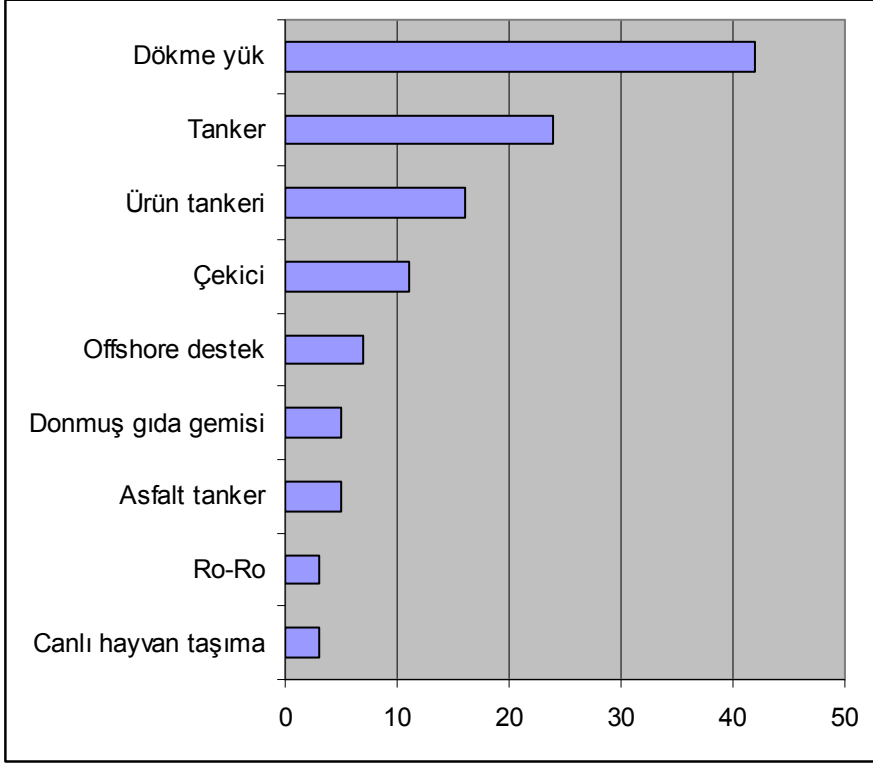
Şekil 1. 8. 2007 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı

Şekilde de görüleceği gibi, 2007 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin başında Konteyner gemileri gelmekte olup, bunu dökme yük gemileri izlemektedir. Bu dönemde deniz haydutluğu saldırılarının gemi türlerine göre geniş çapta olduğu ifade edilebilir. 2012 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı Şekil 1.9'da verilmiştir.(UNCTAD,2014a)



Şekil 1. 9. 2012 yılında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı

2012 yılında ise en fazla saldırıya uğrayan gemi türlerinin başında dökme yük gemileri gelmekte olup, bunu tanker ve konteyner izlemektedir. Balıkçı gemilerinin ise iddia edildiği gibi hakları savunma amacıyla saldırıya uğramadığı, daha çok deniz haydutluğu eylemlerinin illegal yollarla kazanç sağlama olduğu görülmektedir. 2013 yılı Ocak-Eylül dönemi arasında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı Şekil 1.10'da verilmiştir (UNCTAD, 2014b).



Şekil 1. 10. 2013 yılı Ocak-Eylül dönemi arasında saldırıya uğrayan gemi türlerinin dağılımı

2012 yılına benzer şekilde, 2013 yılının Ocak-Eylül döneminde de, saldırıya uğrayan gemi türlerinin benzer olduğu, dökme yük gemilerinin çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Gemi türlerine göre korsanlık eylemleri genel olarak değerlendirildiğinde, daha çok dökme yük, tanker ve Konteyner gemilerinin çoğunlukta olduğu görülmektedir. Öte yandan balıkçı gemileri oldukça az sayıda olup, BM'nin açıkladığı gibi 200 Milyon dolarlık balıkçılık kaçakçılığına karşı yapılan eylemlerin hacmi oldukça küçüktür. Bu nedenle, gemi türlerine göre saldırılar da göstermektedir ki, Somali Havzası ve Aden Körfezi civarında yaşanan deniz haydutluğu eylemleri, birer suçla ilgili vaka olarak değerlendirilebilir. Bunun yanında dökme yük, tanker ve konteyner gemileri ile yapılan denizcilik ticaretinin dünya genelinde ve ülkemizde bu saldırılardan önemli bir biçimde etkilendiği görülmektedir.

1.7. Literatür Çalışması

Abbot ve Renwick (2007) çalışmalarında, Güney Asya'da deniz haydutluğu eylemlerinin sosyal güvenlik ile ilişkisini incelemişlerdir. Çalışmada yazarlar denizcilik ticaretinde deniz haydutluğu eylemlerinin etkisine de değinerek, uluslararası işbirliği ve diğer terör olaylarında olduğu gibi, sosyal güvenlik konularının önem arz ettiğini rapor etmişlerdir. Çalışmada yazarlar aynı zamanda, uluslararası işbirliğinin sorunun çözümünde hayati rol oynadığını ve analitik yaklaşımla sorunun çözülebileceğini, sorunun kendisinden ziyade, ortaya çıkış nedenleri üzerinde durulması gerektiğini rapor etmişlerdir.

Baird vd (2012) çalışmalarında, uluslararası güvenlik sorunlarının Asya denizcilik çevresi üzerindeki etkisi ve ülkelerin sorumluluğu konularını işlemişlerdir. Çalışmada özellikle Endonezya ve Malezya'nın batı dünyası ile ilişkilerinin bu ticaret ve güvenlik konularında büyük önem kazandığı ifade edilmektedir. Öte yandan yazarlar, mevcut durumdan sadece bazı bölgesel duyarlılıkların olduğunu, batı dünyasının bu konuya yeterince önem vermediğini, bu nedenle bu durumdan kendilerinin de önemli ölçüde etkilendiğini öne sürmektedir.

Bueger (2013) sahillerin güvenliğinin Somali üzerinden uygulama ve deniz haydutluğu eylemleriyle değerlendirdiği çalışmasında, Somali deniz haydutluğu eylemlerinin gerekçelerini incelemek için sistematik bir yaklaşım geliştirmiştir. Yazara göre en az deniz haydutluğuyla mücadele kadar, bunun altında yatan nedenlerin de incelenmesi ve bir fenomen olarak bu sorunun ele alınmasıdır. Bu çalışmada da yazar, deniz haydutluğuyla mücadelenin sadece deniz üzerinde yapılmaması gerektiğini, hatta daha ciddi önlemlerin karada yapılan çalışmalarla alınabileceğine işaret etmiştir.

Campbell (2014) çalışmasında, Hint okyanusundaki deniz haydutluğu eylemlerini incelemiştir. Çalışmada Hint Okyanusu korsanlığının ticari değeri anlatılarak, buradaki deniz haydutluğunun tarihsel sürecine değinilmiştir. Daha sonra küresel ekonomi açısından bölge incelenmiş ve ekonomik döngü üzerinde deniz haydutluğu eylemlerinin etkileri ve bu etkilerin sonuçları incelenmiştir. Yazara göre deniz haydutluğu eylemlerinin karakteri ve sıklıkları ile ekonomik etkileri arasında önemli ilişki bulunmuştur.

Chalk (2008) çalışmasında, Güney Asya'da yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin 2008 yılındaki durumunu incelemiştir. Çalışmada saldırının türü, coğrafi lokasyon ve diğer faktörler incelenmiştir. Çalışmada, son yıllarda deniz haydutluğuyla ilgili bölgesel bazda

mücadele konusunda ciddi bir bilincin oluştuğu, özellikle Bölgesel Deniz Haydutluğu Merkezi (Regional Piracy Center) tarafından önemli adımların atıldığı rapor edilmiştir.

Fawcett (2010) çalışmasında, Güney Afrika'daki deniz haydutluğu eylemlerinin neden olduğu endişe ve güvenlik önlemlerini incelemiştir. Çalışmada ABD, NATO, AB gibi organizasyonların deniz haydutluğuyla mücadelede etkili rol oynayarak deniz haydutlarını yakaladığını, ancak endişe ve bu eylemlere karşı kaygının da giderek arttığını ifade etmiştir. Çalışmada bu bağlamda, daha çok alınan önlemler ve cezai müeyyidelerin yetersiz kaldığı ifade edilmektedir.

Fu vd (2010) çalışmalarında, küresel ekonomik gelişme üzerinde deniz haydutluğu etkisini Somali örneklemini üzerinden incelemiştir. Çalışmada 2003 ve 2008 yılları arasında elde edilen verilerle, bölgedeki ekonomik değerlerin ve küresel gelişimin deniz haydutluğu eylemlerinden ne şekilde etkilendiği ortaya konmuştur. Çalışmaya göre deniz haydutluğu eylemleri bölgedeki küresel bazda ekonomiye ciddi kayıplar vermektedir ve bunun için uluslararası işbirliğinin önemi vurgulanmıştır.

Hallwood ve Miceli (2012) çalışmalarında, deniz haydutluğuyla mücadele ve deniz haydutluğunun neden olduğu kaygının azaltılmasında uluslararası işbirliğinin ekonomik rolünü incelemiştir. Çalışmada uluslararası hukuki düzenlemeler ve bu düzenlemelerin bölgedeki deniz haydutluğu eylemlerinin denizcilik ekonomisine etkileri incelenmiştir. Yine bu çalışmada da, alınan önlemlerin fiziksel saldırıları ve zararları önlemede etkili olduğu, ancak endişe ve kaygının da giderek arttığını, bu konuda daha fazla uluslararası işbirliğine ihtiyaç olduğunu vurgulamaktadır.

Hastings (2012) çalışmasında, deniz haydutluğu ile mücadele operasyonlarında nasıl birlik olmak gerektiğinin alt yapısı üzerine bir çalışma yapmıştır. Bu çalışmada da yazar deniz haydutluğu eylemleriyle mücadelede yasal zemini ve uluslararası işbirliğinin önemine vurgu yaparken, aynı zamanda diğer yayınlardan farklı olarak, bu deniz haydutlarının silah ve mühimmat ele geçirmelerinin önlenmesi konusunda da ciddi bir hukuki alt yapı ve işbirliğinin gerekli olduğunu öne sürmektedir.

He (2009) çalışmasında, deniz haydutluğu ile sahil güvenlik konularının Asya üzerinden incelenmesine yer vermiş ve işbirliği üzerindeki engelleri incelemiştir. Bu çalışmada da uluslararası işbirliği ve caydırıcılık üzerinde durulurken, diğer yayınlardan farklı olarak bölgesel sahil güvenlik ajanslarının önemi ve bölgedeki vazgeçirme gücü üzerinde durmuştur.

Lehr (2013) çalışmasında, Hint okyanusu üzerindeki denizcilik ticareti ve deniz haydutluğu eylemlerine hükmetme konusunu incelemiştir. Diğer çalışmalarda olduğu gibi bu çalışmada da, uluslararası işbirliğinin önemi ve gerekliliğinden bahsedilirken, burada ek olarak bölgesel anlamda bazı güçlerin kurulması ve sanki ek bir hükümet gibi bölgeye hâkim olmasının yararlı olacağı öne sürülmektedir.

Meija vd (2009) ise çalışmalarında diğer çalışmalardan farklı olarak, deniz haydutluğunun randomize olup olmadığı sorusuna yanıt aramışlardır. Çalışmada 1996 ile 2005 yılları arasında gemilere yapılan ve rapor edilen saldırılar analiz edilerek, bu saldırıların belli bir kural çerçevesinde olup olmadığı incelenmiştir. Çalışma sonuçlarına göre gemilerin bayrağı ve gemi türü faktörleri, deniz haydutluğu eylemlerde etkili olan iki önemli faktördür. Deniz haydutluğu eylemleri daha çok bu faktörler üzerinden yürümektedir.

Mo (2010) çalışmasında, Güney Asya'da deniz haydutluğu eylemleri ile mücadeledeki olanakları değerlendirmiştir. Çalışmada daha çok deniz haydutluğuyla mücadelede hukuki düzenlemeler incelenmiş ve bazı uluslararası ancak bölgesel güçlerin deniz haydutluğuyla mücadelede belli bir direnç oluşturabileceği ifade edilmiştir.

Montclos (2012) çalışmasında, Nijerya'daki deniz haydutluğunun nasıl azalacağı, politik durum ile ilişkisi ve kıyı ile deniz suçlarının ilişkisini incelemiştir. Bu yayında uluslararası işbirliği ve deniz haydutluğu eylemlerinin denizcilik ticareti üzerine etkisinin yanında, denizdeki korsanlarla karadaki destekçileri arasındaki ilişkinin de üzerinde durulması gerektiği vurgulanmaktadır.

Nincic (2010) çalışmasında, deniz haydutluğunun insani boyutunu ele almıştır. Çalışmada Afrika bölgesindeki açlıklar ve insani anlamda yokluklara dikkat çekilerek, deniz haydutluğu eylemlerinin bitirilmesinde, deniz haydutluğuna başvurmanın engellenmesi için bölgedeki refah seviyesinin bir nebze olsun artması gerektiğini, bunun için ise uluslararası işbirliğinin şart olduğunu ifade etmiştir.

Obokata (2012) ise çalışmasında, deniz haydutluğunun insan hakları açısından incelenmesine yer vermiştir. Çalışmada, deniz haydutluğu saldırılarının önlenmesinde alınan eylemlerin insan hakları ile ne derece bağdaştığı, esasen korsanların da rehabilite edilmesi gereken ve sorunlu kişiler olduğu vurgulanmıştır.

Pristom vd (2013) çalışmalarında, IMO tarafından rapor edilen deniz haydutluğu eylemlerinin analizini yapmışlardır. Çalışmaya göre özellikle geminin türü, deniz haydutluğu saldırılar açısından önemli ve belirleyici bir etkidir. Çalışmada ayrıca farklı bölgelerdeki

deniz haydutluğu eylemleri üzerinde durulmuş ve Somali için 2007 yılından 2011 yılına kadar olan süreçteki başarının da oranları verilmiştir. Buna göre başarı oranı 2007 yılında %14,1 iken 2011 yılında %10,1 değerine düşmüştür.

Sakhuja (2008) çalışmasında, deniz ticaretinde güvenlik ya da düzen ile deniz haydutluğu eylemlerini incelemiştir. Yine bu çalışmada da, diğer birçok çalışmada olduğu gibi deniz haydutluğu ile mücadelede uluslararası işbirliğinin önemi vurgulamış ve Hindistan'ın bu konudaki çalışmaları da özel olarak incelenmiştir.

Schuberts ve Lades (2014) çalışmalarında, deniz haydutluğu ile mücadelede, Romalı bir komutan olan Pompeius magnus'tan üç ders çıkardıkları bir tarihsel sentez yapmışlardır. Çalışmaya göre deniz haydutluğu aslında korsanlar, gemi sahipleri, sigorta firmaları ve askerler arasındaki dinamik bir oyun olarak ele alınmıştır.

Vrey (2011) çalışmasında, deniz haydutluğunun teminat altına alınmasında, Afrika üzerinden bir barış misyonu üzerinde durmuştur. Çalışmaya göre Afrika ve Somali bölgelerinde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinde, Birleşmiş Milletlerin ciddi görev alması gerektiği, çünkü deniz haydutluğu eylemlerinin aslında bir anlamda barış meselesi olduğu öne sürülmektedir.

Zarosso ve Bensassi (2013) çalışmalarında, modern deniz haydutluğunun maliyetini incelemiştirlerdir. Çalışmada deniz haydutluğunun küresel bazda ekonomi üzerine ciddi etkisinin olduğu ifade edilerek, bir transport-maliyet eşitliği kurmuşlardır. Eşitlik sonuçlarına göre deniz haydutluğu Avrupa ile Asya arasındaki ticareti ciddi şekilde etkilemektedir. Yine çalışma sonuçlarına göre son yıllarda bu bölgelerde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinin gerek etki, gerekse maliyet açısından ciddi bir artış gösterdiği rapor edilmiştir.

Yukarıda bu alanda yapılan çalışmalar genel olarak değerlendirildiğinde, deniz haydutluğuna ilişkin sosyal, uluslararası ilişkiler yaklaşımı ya da ekonomik anlamda değerlendirmelere yer verildiği görülmektedir. Ancak çalışmalarda deniz haydutluğu eylemlerini maliyet kalemleri ile ilişkilendiren, mevcut durumda deniz haydutluğu eylem türlerine göre maliyet türlerini ortaya koyan çalışmaya rastlanmamıştır. Bu çalışmada, bu eksikliğin giderilmesi amaçlanmıştır.

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. Araştırmanın Yöntemi

2.1.1. Araştırmanın Amacı

Çalışmanın bu bölümünde, araştırmada kullanılan yöntem ve yöntem bileşenlerine yer verilmiştir. Aden Körfezi, hem denizcilik alanında, hem de dünya ticaretinde ciddi öneme sahip körfezlerden birisidir. Öte yandan geçtiğimiz son yirmi yılda Somali’de yaşanan iç karışıklık ve siyasi otorite zayıflığı, bu bölgede deniz haydutluğu eylemlerinin ortaya çıkmasına, daha sonrasında yaşanan gelişmeler ise bu eylemlerin giderek hem nicelik, hem de nitelik yönünden artmasına neden olmuştur.

NATO verilerine göre, 2013 yılına kadar elde edilen bilgilerde, deniz haydutluğu eylemlerinin sayısının düştüğü rapor edilirken, UNCTAD raporu ise deniz haydutluğu faaliyetlerin deniz ticareti üzerindeki maliyetinde ciddi bir düşüşün yaşanmadığını göstermektedir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde, deniz haydutluğu eylemlerinin demografisinin ve ekonomik etkisinin ayrı ayrı ele alınması, sorunun tam olarak ortaya konmasında ve çözüm önerileri üretmede zafiyete neden olmaktadır. Bu nedenle bu çalışmada, NATO ve UNCTAD verileri kıyaslanarak, son üç yıla ait deniz haydutluğu eylemlerinde, eylem başına ortalama maliyet değerleri ve deniz haydutluğu eylem türleri ile maliyetlerin arasındaki korelasyon analizinin yapılması amaçlanmıştır.

2.1.2. Araştırmanın Önemi

Yapılan araştırma iki açıdan önem arz etmektedir. Birincisi, bu konuda günümüzde yeterli çalışma olmayıp, çalışma bir anlamda alan öncülerinin arasında görülebilir. Çalışmanın bir diğer önemi ise deniz haydutluğu eylemlerinde, eylemlerin sadece demografik ya da mali açıdan değil, hem demografik, hem de mali açıdan değerlendirilmesine yer vermiş olmasıdır. Bu bağlamda değerlendirildiğinde çalışma, genel anlamda deniz haydutluğu eylemlerinin dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerine etkisini değerlendirmeden ziyade, eylem bazında değerlendirme üzerine odaklanması açısından önemlidir.

2.1.3. Problem Cümlesi

Çalışmanın problem cümlesi aşağıdaki gibi kurulmuştur:

“Aden Körfezi’nde Yaşanan Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Dünya ve Türk Denizcilik Ticareti Üzerine ne gibi etkileri vardır?”

Çalışmada bu doğrultuda, problem cümlesine paralel olarak, NATO’nun 2013 yılında yayınladığı deniz haydutluğu eylemler listesi ve UNCTAD’ın 2014 yılında yayınladığı maliyet kalemlerine göre aşağıdaki alt problemlere yanıt aranmıştır:

1: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

2: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

3: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

4: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

5: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi var mıdır?

6: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

7: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

8: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

9: Aden Körfezi’nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

10: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi var mıdır?

11: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

12: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

13: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

14: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

15: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi var mıdır?

16: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

17: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

18: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

19: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi var mıdır?

20: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi var mıdır?

2.1.4. Araştırmanın Hipotezleri

Araştırmada temel olarak aşağıdaki hipotez üzerinde durulmuştur:

H₀: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerinde etkisi yoktur.

Bu bağlamda üretilen sıfır hipotezine alternatif olarak aşağıdaki alt hipotezler kurulmuştur:

H₁: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₂: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₃: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₄: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₅: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden yaklaşma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi yoktur.

H₆: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₇: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₈: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₉: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₀: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden saldırı eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi yoktur.

H₁₁: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₂: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₃: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₄: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₅: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden ele geçirme eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi yoktur.

H₁₆: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden fidye maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₇: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden sigorta maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₈: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden gemilerin rota değiştirme maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₁₉: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden güvenlik maliyetleri üzerinde etkisi yoktur.

H₂₀: Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinden bozma eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti maliyetlerinden askeri maliyetler üzerinde etkisi yoktur.

2.1.5. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evrenini Dünya ve Türk denizcilik ticareti, örneklemine ise son yıllarda Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemleri oluşturmaktadır.

2.2. İstatistiksel Yöntem

2.2.1. Verilerin Toplanması

Araştırma verilerinin toplanmasında çeşitli veri kaynaklarından yararlanılmıştır. İstatistiksel analiz verilerinin toplanmasında, IMO, NATO ve UNCTAD verileri kullanılırken, kavramsal çerçevede yapılan çalışmaların değerlendirilmesinde ise uluslararası denizcilik işletmeleri, kurum ve kuruluşların veri tabanlarından yararlanılmıştır.

2.2.2. Kullanılan İstatistiksel Yöntemler

Araştırmada kullanılan veri seti parametriklik şartını yerine getirmediğinden, testlerde nonparametrik testler kullanılmıştır. Bunun için korelasyon analizi yapılmış ve Spearman's rho analizi kullanılmıştır. Deniz haydutluğu eylem başına birim maliyet analizinde ise eylemler ile maliyetler arasında oranlardan yararlanılmıştır.

2.2.3. SPSS Programına Genel Bakış

SPSS bilgisayar programı (İngilizce açılımla: Statistical Package for the Social Sciences), ilk sürümü 1968 yılında piyasaya verilmiş istatistiksel analize yönelik bir bilgisayar programıdır. Uzun bir dönem (1968 ile Mart 2009 arasında) bu program SPSS Inc. adını taşıyan bir ABD asıllı şirket tarafından hazırlanıp sürüme sokulup satılmıştır. 2009'da bu şirket ve bu programın sahipliliği IBM şirketine satılmıştır. Bu tarihten sonra bir geçiş döneminde (Eylül 2009 ile Eylül 2010 döneminde) PASW Statistics adıyla (versiyon 17.0.3, 18.0, 19=8.0.1, 18.0.2 ve 18.0.3 için) anılıp Ağustos 2010 (versiyon 19.0)'dan itibaren resmen IBM SPSS Statistics olarak isimlendirilmeye başlanmıştır. Şu anda (Şubat 2014) en son versiyon IBM SPSS Statistics 22.0 olup bu versiyon Ağustos 2013'dan itibaren pazarlanmaya başlanmıştır (URL-3, 2014).

SPSS yazılımı birkaç farklı bilgisayar dosyası ile birlikte çalışmaktadır: Veri dosyaları, çıktı dosyaları ve sözdizimi (sentaks) dosyaları. Veri dosyaları, kullanıcının istatistiksel olarak analiz etmeyi istediği bilgileri içeren bilgisayar dosyalarıdır. Çıktı dosyaları istatistiksel

analizleri ve genellikle tabloları, grafikleri ve/veya çizelgeleri içerir. Sözdizimi dosyaları, SPSS yazılımına ne yapması gerektiğini söyleyen bilgisayar talimatlarıdır (Eymen, 2007).

2.2.4. Spearman's rho Korelasyonu

Spearman sıra korelasyon katsayısı (r_s) doğrudan sıralı (Ordinal) olarak elde edilen ya da belli bir kritere göre sıralanmış olan iki değişkenin ilişki miktarını belirlemek amacıyla kullanılır. r Pearson korelasyon katsayısının (r_s) parametrik olmayan karşılığıdır. Spearman sıra korelasyon katsayısı (r_s) aşağıdaki formülle elde edilir (URL-4, 2014):

$$r_s = 1 - \frac{6(\sum d^2)}{n(n^2 - 1)}$$

Burada $d = i$. Gözlemin sıra numaraları arasındaki fark ve n : Gözlem sayısıdır.

Spearman's rho korelasyonu, birbiri ile ilintili iki değişken arasındaki ilişki değerini ortaya koyan istatistik yöntemidir. Klasik istatistikte, tüm bu hesaplamalar elle yapılırken, SPSS programı sayesinde, komut dizgesi kullanılarak kısa süreler içerisinde yapılabilmektedir.

3. BULGULAR

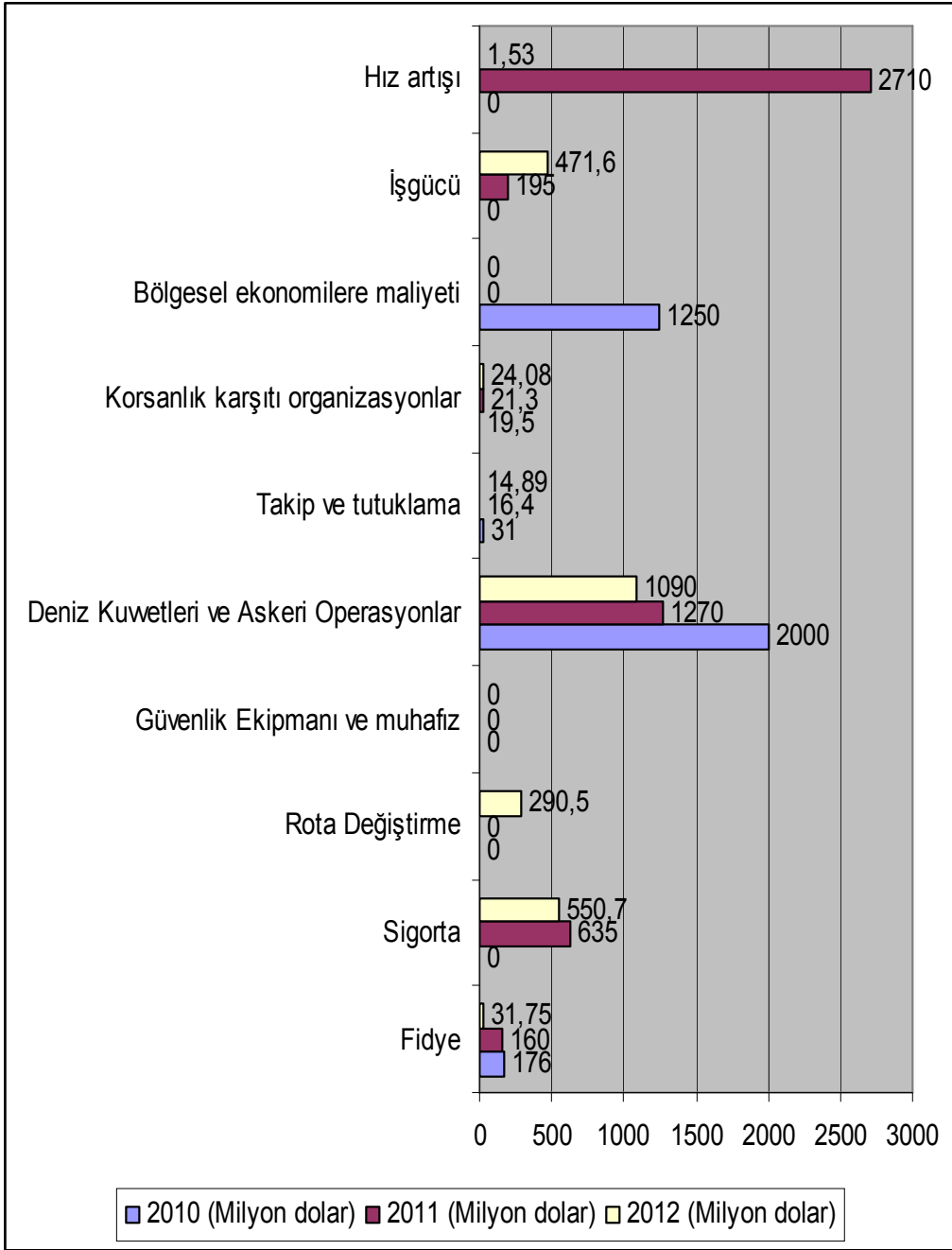
3.1. Deniz Haydutluğu Eylemleri ile Maliyetleri Arasındaki İlişki

Çalışmanın bu bölümünde, deniz haydutluğu eylemlerinin UNCTAD tarafından 2014 yılında raporlanan maliyet değerleri ile NATO tarafından 2013 yılında yayınlanan deniz haydutluğu eylemlerinin dökümü arasındaki ilişki incelenmiştir. Bu ilişki incelenirken, verilerin çok fazla çeşitlilik göstermesi ve sağlıklı verilerin elde edilmesinde pek çok güçlük yaşanması nedeniyle, üç yıllık zaman serisi üzerinden korelasyon analizi Spearman's rho Korelasyonu kullanılarak yapılmıştır. Her ne kadar veri seti aralığı çok düşük olsa da, genel anlamda deniz haydutluğu eylemlerinin eylem türüne göre maliyetler arasındaki ilişki hakkında genel bir fikir vermede yeterlidir.

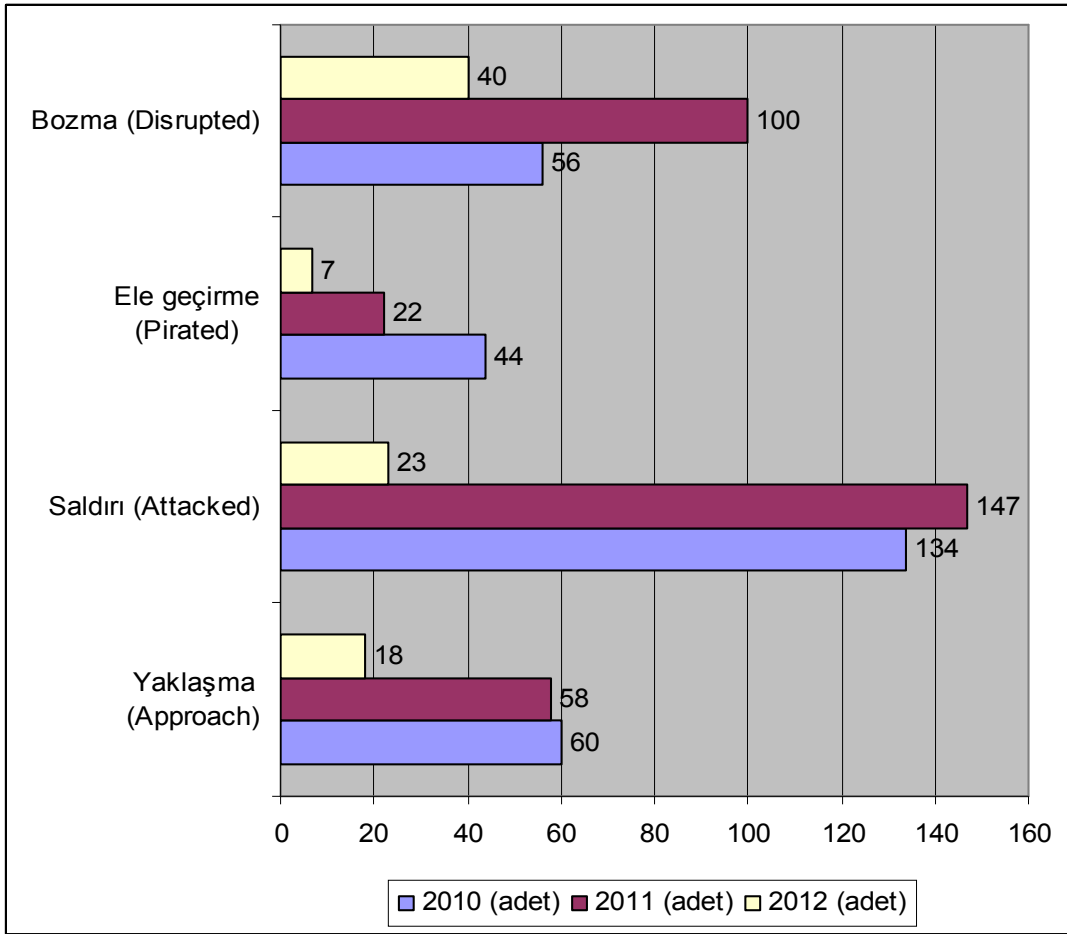
İlk olarak Somali deniz haydutluğu eylemlerinin ticari faaliyet kodlarına göre 2010-2012 yılları arasındaki dönemdeki maliyet değerleri Tablo 3.1'de verilmiştir. (UNCTAD,2014a).

Tablo 3.1. Somali deniz haydutluğu eylemlerinin tahmini maliyetleri ve eylem türlerine göre dağılım (2010-2012)

Faktör	2010 (Milyon dolar)	2011 (Milyon dolar)	2012 (Milyon dolar)
Fidye	176	160	31,75
Sigorta	460-3200	635	550,7
Rota Değiştirme	2400-3000	486-681	290,5
Güvenlik Ekipmanı ve muhafız	363-2500	1064-1160	1650-2060
Deniz Kuvvetleri ve Askeri Operasyonlar	2000	1270	1090
Takip ve tutuklama	31	16,4	14,89
Korsanlık karşıtı organizasyonlar	19,5	21,30	24,08
Bölgesel ekonomilere maliyeti	1250	-	-
İşgücü	-	195	471,6
Hız artışı	-	2710	1,53
Toplam Tahmini Maliyet	7000-12000	6600-6900	5700-6100
Saldırı Türü	2010 (adet)	2011 (adet)	2012 (adet)
Yaklaşma (Approach)	60	58	18
Saldırı (Attacked)	134	147	23
Ele geçirme (Pirated)	44	22	7
Bozma (Disrupted)	56	100	40



Şekil 3. 1. Maliyetlerin yıllara göre dağılımı



Şekil 3. 2. Deniz haydutluğu eylemlerinin yıllara göre dağılımı

Tablo'dan ve şekillerden de görüleceği gibi, eylemlerin neden olduğu fidye maliyetleri 2010 yılında 176 milyon dolar iken, bu oran 2011 yılında 160 milyon dolara ve 2012 yılında ise 31,75 milyon dolara kadar gerilemiştir.

Sigorta giderleri incelendiğinde ise 2010 yılında çok ciddi bir değişim aralığı gözlemlenirken, 2011 ve 2012 yılları arasında ise birbirine yakın değerler görülmekte olup, sırasıyla 635 ve 550,7 milyon dolar seviyesinde olmuştur.

2010 yılında en fazla maliyet getiren kalemlerin birisi gemilerin deniz haydutluğu eylemleri nedeni ile rota değiştirmeleridir. Bunun 2010 yılı maliyeti 2,4 milyar dolar ile 3 milyar dolar arasında değişirken, 2011 yılında 486 ile 681 milyon dolar arasında, 2012 yılında ise 290,5 milyon dolar olarak görülmüştür.

Güvenlik ekipmanları ve muhafız masrafları 2010 yılında 353 milyon ile 2,5 milyar dolar arasındayken, 2011 yılında ise 1,064 milyar dolar ile 1,16 milyar dolar arasında değişmiştir. 2012 yılında ise 1,65 ile 2,06 milyar dolar arasında bir seyir izlemiştir.

Deniz kuvvetleri ve askeri operasyonların maliyeti 2010 yılında 2 milyar dolarken, 2011 yılında 1,27 milyar dolara düşmüştür. 2012 yılında ise bu maliyet kaleminin 1,09 milyar dolara düştüğü görülmektedir.

Suçluların takip edilmesi ve tutuklanması için yapılan masrafların da en fazla 2010 yılında olduğu görülmektedir. Bu değer 2010 yılında 31 milyon dolar iken, 2011 yılında 16,4 milyon dolara, 2012 yılında ise 14,89 milyon dolara doğru bir düşüş eğilimi göstermiştir.

Genel olarak düşüş eğilimi gösterse de, artış gösteren maliyetler de vardır. Deniz haydutluğuna karşıtı örgütlerin maliyetleri 2011 yılında 19,5 milyon dolarken, 2011 yılında 21,30 milyon dolara yükselmiştir. 2012 yılında ise yükseliş devam ederek, 24,08 milyon dolara ulaşmıştır.

Bölgesel ekonomiye maliyeti ile ilgili 2010 yılı verileri, 1,25 milyar dolar olduğunu göstermektedir. Öte yandan 2011 ve 2012 yılına ait bölgesel ekonomiler üzerine etkilerinin değeri henüz hesaplanmamıştır. Şirketlerin IFRS dışında farklı finansal göstergeler kullanması, bu göstergeleri ölçme, değerlendirme ve yayın tarihleri arasındaki farklılık nedeniyle, bölgesel etkilerin ölçülmesinde gecikmeler yaşanabilmektedir.

Deniz haydutluğu eylemlerinin işgücü üzerine etkisi ise 2010 yılında henüz bilinmezken, 2011 yılında 195 milyon dolar ve 2012 yılında ise 471,6 milyon dolara yükselmiştir. 2010 yılında deniz haydutluğu eylemleri henüz yeni bir olgu olup, işgücü üzerine doğrudan bir etkisi olmamış ya da hesaplanmamıştır. Ancak 2011 yılından itibaren gerek can güvenliği nedeniyle işgücünün bu bölgelerdeki gemilerde çalışmak istemeyişleri, gerekse eylemlerde şirketlerin ettikleri zararlar neticesinde, işgücü üzerinde de ciddi bir maliyet yükünün oluştuğu görülmektedir.

İşgücü istatistiklerine benzer bir şekilde, gemilerin bu bölgelerde hızlarını arttırmalarının maliyetleri de 2010 yılında hesaplanmazken, 2011 ve 2012 yıllarında sırasıyla bu değerler 2,71 milyar ve 1,53 milyar dolar civarında olmuştur.

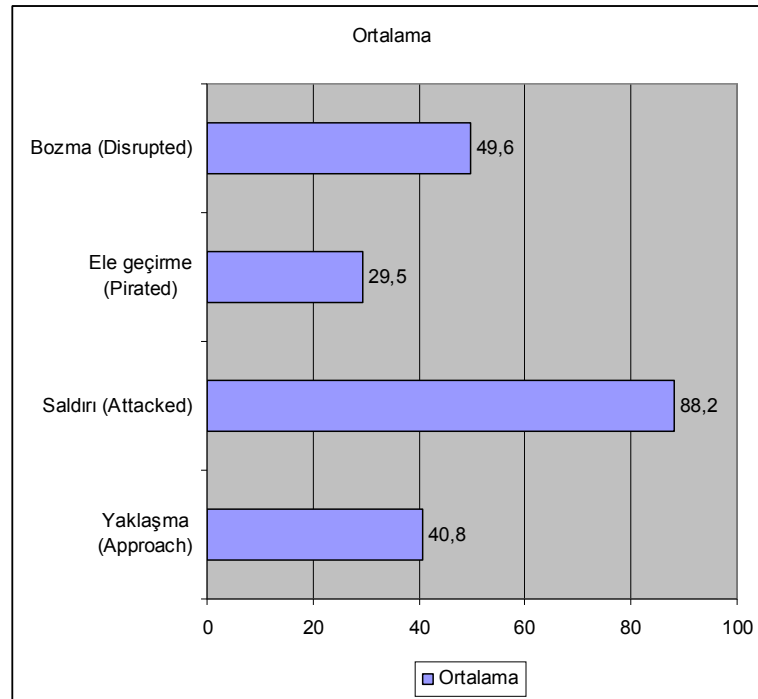
Son olarak toplam maliyet değerleri incelendiğinde, 2010 yılında 7 ile 12 milyar dolar arasında olan maliyetler, 2011 yılında 6,6 ile 6,9 milyar dolar değerleri arasına gerilemiştir. 2012 yılında ise yine toplam maliyetlerde düşüş yaşanmış olup, 5,7 ile 6,1 milyar dolar arasında bir maliyetin olduğu rapor edilmektedir.

Çalışmada, korelasyon analizi için NATO tarafından 2013 yılında hazırlanan raporda geçen, 2009-2013 yılları arasında Aden Körfezi'nde yaşanan yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma eylemleri deniz haydutluğu eylemleri grubu veri setini oluşturmaktadır. Maliyet

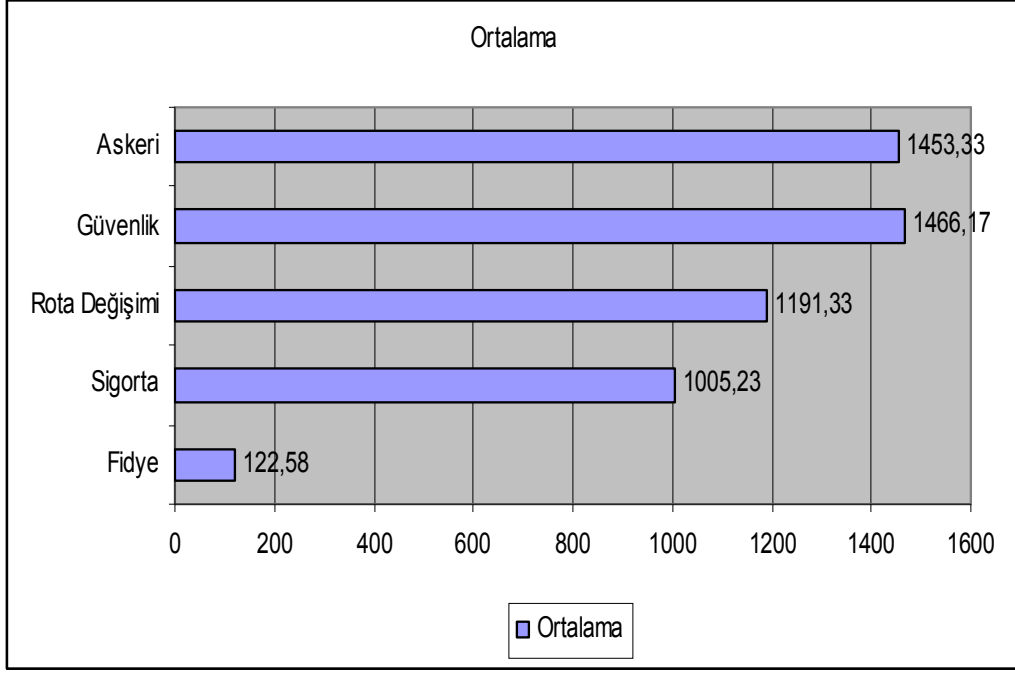
verileri olarak ise UNCTAD tarafından yayınlanan 2014 yılı raporunda tahmini hesaplanan Tablo 3.1'deki verilerden, Fidyeye, Sigorta, Rota Değişimi, Güvenlik, Askeri ve Toplam maliyet kalemleri alınmıştır. Bu değişkenlerin en büyük, en küçük, ortalama ve standart sapma değerleri Tablo 3.2'de verilmiştir.

Tablo 3. 2. Korelasyon değişkenlerinin ortalama ve standart sapma değerleri

	N	En küçük	En büyük	X	SS
Yaklaşma (Approach)	5	7,00	61,00	40,80	26,15
Saldırı (Attacked)	5	5,00	147,00	88,20	68,28
Ele geçirme (Pirated)	4	7,00	45,00	29,50	18,38
Bozma (Disrupted)	5	6,00	100,00	49,60	33,86
Fidyeye	3	31,75	176,00	122,58	79,07
Sigorta	3	550,70	1830,00	1005,23	715,51
Rota Değişimi	3	290,50	2700,00	1191,33	1314,73
Güvenlik	3	1112,00	1855,00	1466,17	372,71
Askeri	3	1090,00	2000,00	1453,33	481,91
Toplam	3	5900,00	9500,00	7383,33	1881,71



Şekil 3. 3. Eylem türlerinin ortalama değerleri



Şekil 3. 4. Maliyetlerin ortalama değerleri

Tablodan da görüleceği gibi, deniz haydutluğu eylemlerinin başında saldırı eylemleri gelmekte olup, bunu bozma eylemleri izlemektedir. Ele geçirme eylemleri ise deniz haydutluğu eylemleri arasında en az etkili olan kalemdir.

Maliyetler incelendiğinde ise en fazla maliyet kaleminin toplam dışında, güvenlik ve askeri maliyetler olduğu görülmektedir. En az maliyet ise fidye kaleminde gerçekleşmiştir.

Bu verilerin arasındaki ilişkinin ortaya konması ve deniz haydutluğu eylem türlerine göre maliyet kalemlerinin etkisinin anlaşılması için, Spearman's rho korelasyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları Tablo 3.3'te verilmiştir.

Tablo 3. 3. Değişkenler arasında korelasyon analizi sonuçları

		Yaklaşma	Saldırı	Ele geçirme	Bozma	Fidyeye	Sigorta	Rota Değişimi	Güvenlik	Askeri	Toplam
Yaklaşma	R	1,000	,600	1,00**	,600	1,0**	1,00**	1,000**	-,500	1,00**	1,00**
	P	.	,285	.	,285	.	.	.	,667	.	.
Saldırı	R	,600	1,00	,200	1,00**	,500	,500	,500	-1,00**	,500	,500
	P	,285	.	,800	.	,667	,667	,667	.	,667	,667
Ele geçirme	R	1,000**	,200	1,000	,200	1,0**	1,00**	1,000**	-,500	1,00**	1,00**
	P	.	,800	.	,800	.	.	.	,667	.	.
Bozma	R	,600	1,00**	,200	1,000	,500	,500	,500	-1,00**	,500	,500
	P	,285	.	,800	.	,667	,667	,667	.	,667	,667
Fidyeye	R	1,000**	,500	1,000**	,500	1,00	1,00**	1,000**	-,500	1,00**	1,00**
	P	.	,667	.	,667	.	.	.	,667	.	.
Sigorta	R	1,000**	,500	1,00**	,500	1,0**	1,000	1,000**	-,500	1,00**	1,00**
	P	.	,667	.	,667	.	.	.	,667	.	.
Rota Değişimi	R	1,000**	,500	1,00**	,500	1,0**	1,00**	1,000	-,500	1,00**	1,00**
	P	.	,667	.	,667	.	.	.	,667	.	.
Güvenlik	R	-,500	-1,0**	-,500	-1,0**	-,500	-,500	-,500	1,000	-,500	-,500
	P	,667	.	,667	.	,667	,667	,667	.	,667	,667
Askeri	R	1,000**	,500	1,000**	,500	1,0**	1,00**	1,000**	-,500	1,000	1,00**
	P	.	,667	.	,667	.	.	.	,667	.	.

** Aradaki ilişki 0,01 düzeyinde anlamlıdır.

Korelasyon analizi sonuçlarına göre, yaklaşma eylemleri ile fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler arasında anlamlı bir ilişki varken ($p < 0,01$), güvenlik giderleri üzerinde yaklaşma eylemlerinin ciddi etkisinin olmadığı görülmektedir ($p > 0,01$).

Saldırı eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisi olup ($p < 0,01$), fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler üzerinde etkisi anlamlı değildir ($p > 0,05$).

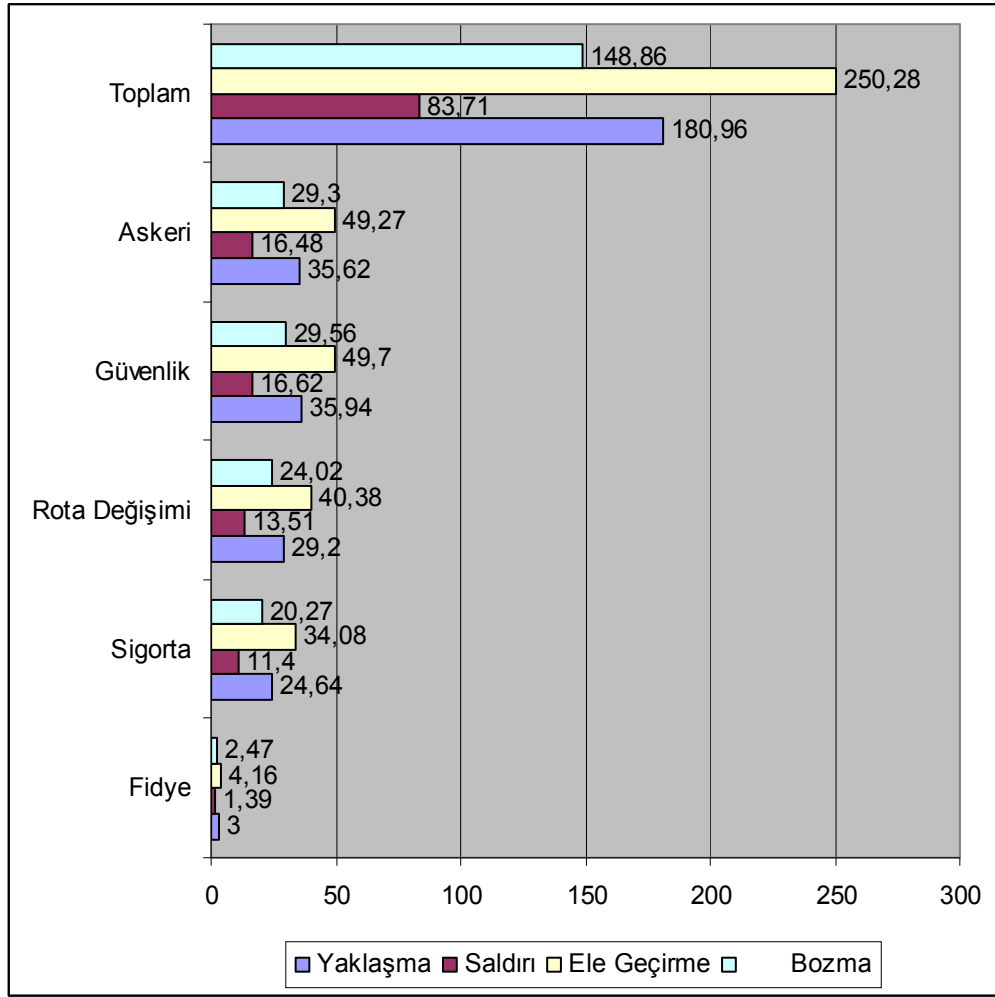
Ele geçirme eylemleri en fazla maliyete neden olan deniz haydutluğu eylem türüdür. Ele geçirme eylemlerinin fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri maliyetler üzerinde anlamlı etkisi olup ($p < 0,01$), güvenlik maliyetleri üzerindeki etkisi ise diğerlerine nispeten anlamlı değildir ($p > 0,01$).

Son olarak bozma eylemlerinin de güvenlik maliyetleri üzerinde etkili olduğu ($p<0,01$), diğer maliyetler üzerindeki etkisinin nispeten daha az olduğu ($p>0,01$) görölmektedir.

Çalışmada ayrıca, deniz haydutluğu eylem türlerine göre her bir eylem başına düşen maliyetin, maliyet kalemlerine göre değerleri incelenmiştir. Buna göre ortalama fidye değerleri tek tek ortalama eylem türü sayılarına bölünerek fidye için eylem ortalamaları olacak şekilde düzenlemiştir. Her bir eylem türüne göre ortalama maliyetlerin dağılımları Tablo 3.4'teki gibidir.

Tablo 3. 4. Ortalama eylem türlerine göre birim maliyetlerin dağılımları

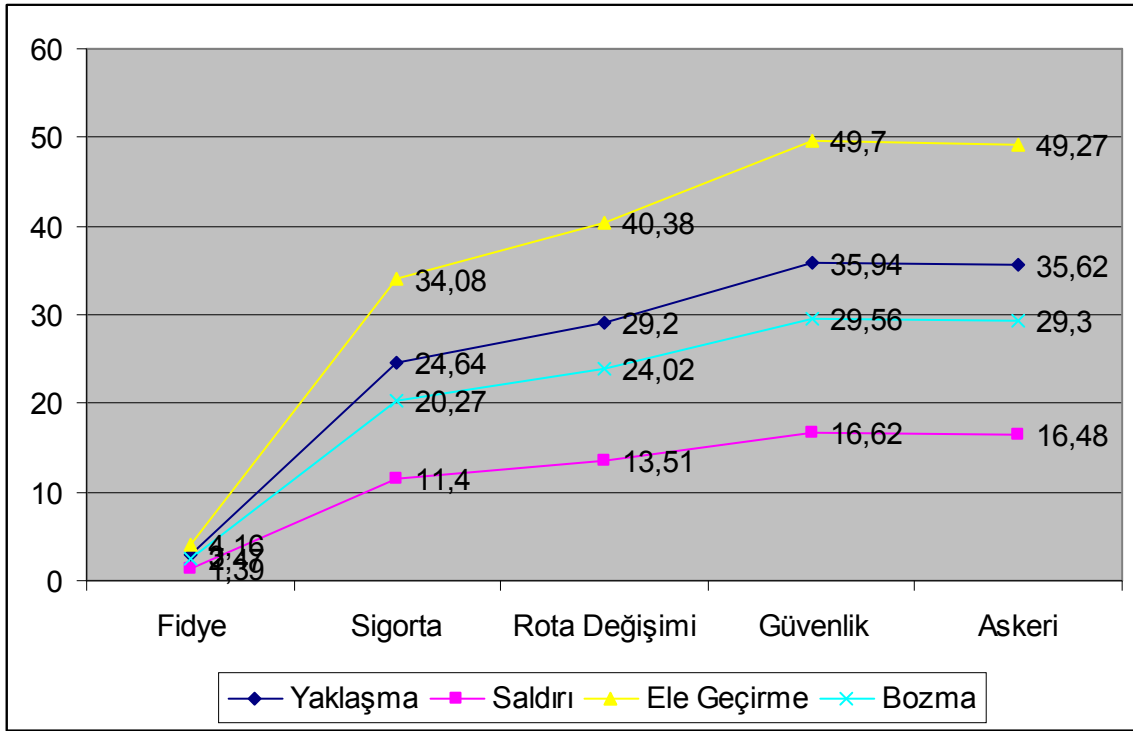
	Yaklaşma	Saldırı	Ele Geçirme	Bozma
Fidye	3,00	1,39	4,16	2,47
Sigorta	24,64	11,40	34,08	20,27
Rota Değişimi	29,20	13,51	40,38	24,02
Güvenlik	35,94	16,62	49,70	29,56
Askeri	35,62	16,48	49,27	29,30
Toplam	180,96	83,71	250,28	148,86



Şekil 3. 5. Eylem türü ve maliyetlerin birim etkileri

Tablodan da görüleceği gibi, fidye eylem çeşitlerinde, eylem başına en büyük maliyet, ele geçirme eylemlerinde görülmektedir. Bunu yaklaşma eylemleri ve bozma eylemleri izlemektedir. Gerçekten de, ele geçirme durumunda fidye alındığından, bu sonuç beklenen bir sonuçtur. Ama burada ilginç olan, yaklaşma ve bozma eylemlerinin de ciddi derecede fidye maliyetleri üzerinde etkilerinin olmasıdır. Bu sonuç aynı zamanda, korelasyon analizi sonuçlarıyla da paralellik göstermektedir.

Sigorta maliyetlerinde, eylem başına en fazla maliyete neden olan kalem yine ele geçirme eylemleri olup, bunu yine yaklaşma ve bozma eylemleri izlemektedir. Aynı durum, rota değişimi, güvenlik ve askeri maliyetlerde de görülmektedir. Bu dağılımlar, Şekil 3.11’de de gösterilmiştir.



şekil 3. 6. Ortalama eylem türlerine göre birim maliyetlerin dağılımı

şekilde de görüleceği gibi, saldırı eylemleri en az maliyete neden olan eylemler olup, en fazla maliyete neden olan eylemler ise ele geçirme eylemleridir. Bunu yaklaşma ve bozma eylemleri takip etmektedir. Gider bazında değerlendirildiğinde ise en fazla giderler askeri giderler olup bunu sırasıyla güvenlik, rota değişimi, sigorta ve fidye izlemektedir.

4. İRDELEME VE DEĞERLENDİRME

Çalışma sonuçlarına göre, kamuoyuna yansdığı gibi fidye olayları çok ciddi bir maliyet getirmemektedir. Sigorta, gemilerin deniz haydutluğu eylemleri nedeni ile rota değiştirmesi, güvenlik ve askeri giderlerin yanında fidye giderleri, oldukça az bir orana sahiptir. Esas temel giderleri iki ana kategoride toplamak mümkündür. Bunlardan ilki, mevcut sistemin işleyişinin bozulmasından kaynaklanan giderler, ikincisi ise mevcut sistemin işleyişinin bozulmasını engellemek için yapılan giderlerdir.

Mevcut sistemin işleyişinin engellenmesinden kaynaklanan zararlar, denizcilik ticareti açısından oldukça önemlidir. Gemi ile taşınan malların ulaşacağı limana geç gelmesi hem ürünü gönderen, hem de ürünü alan ülkede, bu ürünleri üreten ve ticaretini yapan kişiler açısından ciddi kayıplara neden olmaktadır. Ancak bu zararlar dolaylı olduğundan, henüz günümüzde bu zararların nicel olarak ortaya konduğu bir çalışma söz konusu değildir. Bunun yanında, gemilerin hız arttırmaları, rota değiştirmeleri gibi yolculuğun seyrinde meydana gelen değişmelerin ise doğrudan ve çok ciddi etkilerinin olduğu görülmektedir. Özellikle gemilerde hız artırımının %40'lara varan bir yakıt tüketimi artışına neden olduğu da görülmektedir. Bu durum ise deniz haydutluğu eylemlerinde yapılan panik ve neticesinde ortaya çıkan eylemlerin çok ciddi ekonomik kayıplara neden olması anlamına gelmektedir.

Bir diğer zarar grubu ise alınan önlemlere ilişkindir. Araştırmada, gerek NATO, gerekse UNCTAD tarafından sağlanan veriler, deniz haydutluğu eylemlerinin fiili zararlarının en az 10 kata yakın bir zararın güvenlik önlemleri nedeni ile ortaya çıktığını göstermektedir. Aslında bu durum, deniz haydutluğu eylemlerine devam edilse ve güvenlik önlemleri alınmasa, zararın daha az olacağını göstermektedir. Ya da sadece fidye ile bu eylemlerin geçiştirilmesi, zararı en aza indirgermiş gibi görülebilir. Ancak bu noktada, hem insan yaşamının söz konusu olduğunu, hem de dolaylı zararların (istihdam ücretlerinin, sigorta ücretlerinin ya da benzer giderlerin artışı gibi) daha da yükseleceğini akla getirmektedir. Bunun yanında, korsanlara bölgeden geçmek için düzenli fidye verilmesi ise bu bölgede konuşlanan ve gayri resmi, herhangi bir kural ya da otoriteye bağlı olmayan bu kişilerin otoriter ve güçlü bir yapı sergilemelerine neden olabilmektedir. Dolayısıyla güvenlik önlemleri, her ne kadar mevcut durumda doğrudan zararlarda en fazla paya sahip olan kalemler olsa da, vazgeçilmez bir yapıya sahiptir denilebilir.

Korelasyon analizi sonuçları yaklaşma eylemleri ile fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler arasında anlamlı bir ilişki olduğunu göstermiştir. Ancak güvenlik giderleri üzerinde yaklaşma eylemlerinin ciddi etkisinin olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla yaklaşma eylemlerinde, gemi kaptanları rota değiştirmek isteyebilir, hız arttırabilir ya da bu eylemler ele geçirme ile sonlanarak, olumsuz birçok zarara sebebiyet verebilir.

Saldırı eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisi çıkmıştır. Dolayısıyla saldırı eylemlerinde gemiler her ne kadar bu saldırılardan başarıyla kurtulabilse de, neticesinde yine çok ciddi zarara uğramaktadır. Hatta mevcut durumdaki doğrudan zararlar değerlendirildiğinde, saldırıya uğrayan ve kaçabilen gemilerin, yakalanan ve fidye ile serbest bırakılan gemilere göre daha fazla zarar ettiği de ifade edilebilir. Ancak doğrudan değil dolaylı etkileri de incelendiğinde, ele geçirme eylemlerinin en fazla zarara neden olan deniz haydutluğu eylemleri olduğu görülmektedir.

Ele geçirme eylemleri fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri maliyetler üzerinde anlamlı etkiye sahiptir. Dolayısıyla ele geçirilen gemiler nedeni ile tüm bu maliyet giderleri de artmaktadır. Bunun birçok sebebi olmakla birlikte, ele geçirilen gemilerin olması, bu gemilere sahip işletmelerin de aynı zamanda ticari açıdan ciddi bir itibar kaybı yaşamalarına neden olabilmektedir. Bu nedenle bu eylemleri de sadece doğrudan zararlara göre değil, kapsamlı bir şekilde tüm değişkenlere göre değerlendirmek gerekir.

Çalışmada ayrıca, her bir korsam eylem türüne göre ortalama eylem başı birim maliyet hesaplaması yapılmıştır. Bunu yaparken, her bir maliyet kaleminin bakılan eylem türünün ortalama sayısına bölünmesi ile marjinal maliyet değerleri hesaplanmıştır.

Marjinal maliyet hesaplama sonuçlarına göre, her dört eylem türünde de maliyetin en fazla olduğu kalem, askeri harcamalardır. Bunu güvenlik, rota değişimi, sigorta ve fidye izlemektedir. Aslında askeri harcamaların tüm eylem türleri için de maliyeti, fidye maliyetinin on katına yakın bir değer göstermektedir. Esasen bu durum, maliyetlerin düşürülmesi için askeri ve güvenlik eylemlerinden vazgeçip, deniz haydutlarıyla anlaşma ve her bölgeden geçişte belirli bir fidye vermenin daha mantıklı olacağını düşündürmektedir. Öte yandan mevcut durum bu şekilde görülse de, deniz haydutlarının herhangi bir sözlü ya da yazılı yasaya tabi tutulmamaları, hukuki bir zemin içerisinde hareket etmemeleri, sorunun kısa vadede czmn sağlasa da, uzun vadede bölgede daha ciddi sorunların yaşanmasına neden olabilecektir. Bu nedenle de, deniz haydutluğu eylemlerinin bir an önce önüne geçilmesi için gerekli çalışmaların yapılması gerekir.

Çalışma sonuçlarından da görüleceği gibi tüm dünya deniz haydutluğu eylemlerini adi bir kriminal vaka gibi görmekte ve buna göre eylem planları geliştirmektedir. Bu planların başında da, harcama kalemlerinden de görüldüğü gibi, askeri ve güvenlik harcamaları gelmektedir. Öte yandan ilgili çalışmalar bölümünde de incelendiği gibi, yapılan yayınlarda sadece kriminal boyuta değil, insan hakları ve sosyal ya da politik boyutlara da bakmak gerekir. Buna ilave olarak deniz haydutluğuyla etkili mücadelede, uluslararası işbirliğinin önemini birçok çalışma vurgulamaktadır. Bu işbirliğinin artması kadar, kapsamı da önemlidir. Neticede buradaki korsanlar, silah üretmek bir yana, birçok silahın mühimmatını dahi üretmekten aciz insanlardır. Dolayısıyla bu insanların silah elde etmeleri de yine uluslararası güçler sayesinde mümkün olmaktadır. Bu nedenle, uluslararası alanda deniz haydutlarının silahlanmasını engelleyecek güvenlik önlemlerinin de alınması, sorunun çözümünde hayati önem teşkil etmektedir. Yine literatürde de belirtildiği gibi, bu insanlar ciddi sosyal sorunlar ve yokluklar neticesinde bu şekil eylemlere girişmektedir. Öte yandan bölge komşusu olmayan ülke ve kuruluşlar, sorun çözümünde sadece askeri harcamalara ağırlık vererek, mal güvenliğini birinci plana koymuştur. Ancak bölgede aynı zamanda bir insanlık suçu işlenmekte olup, bu insanların rehabilite edilmesi ve insanların deniz haydutluğuna yönelmemesi sağlanmalıdır.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Yapılan bu çalışmada, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin, dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerine etkileri incelenmiştir. Çalışmada deniz haydutluğu eylemleri NATO'nun sınıflandırmasına uygun olarak yaklaşma, saldırı, ele geçirme ve bozma eylemleri olmak üzere dört grupta ele alınmıştır. Deniz haydutları saldırılarının denizcilik ticareti üzerine etkisini ortaya koymak için ise sigorta, fidye, rota değişimi, güvenlik ve askeri giderler olmak üzere ele alınmıştır.

Çalışma sonuçlarına göre yaklaşma eylemleri ile fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Buna göre, deniz haydudu gemilerinin diğer ticaret gemilerine saldırma amaçlı yaklaşımlarının, gemilerde rota değişikliği, hız arttırma, ilave sigorta güvencelerinin istenmesi ya da askeri güvenlik önlemlerinin alınmasını zorunlu kılmakta olup, bu da gemi ticaretine ciddi bir masraf olarak yansımaktadır.

Öte yandan deniz haydutluğu eylemlerinde yaklaşma eylemlerinin güvenlik giderleri üzerinde diğer maliyet kalemleri gibi ciddi bir etkisinin de olmadığı görülmektedir. Buna göre, deniz haydutlarının saldırı amaçlı yaklaşımları ve bu yaklaşımdan herhangi bir saldırı ya da ele geçirme sonucuna maruz kalmadan kurtulan gemilerin, gemi içi ya da refakatçi güvenlik tedbirlerine daha nadir başvurdukları görülmektedir. Aslında bu durum bir anlamda, gemilerin bir kere kaçabildim, yine kaçırım mantığı ile hareket ettiğini göstermektedir. Ya da bir diğer yaklaşıma göre, deniz haydutları güçlerin mukavemetinin ne derece ciddi olduğunu görerek, gemi için kılavuz ve muhafız güvenliklerinin bir caydırıcı etkisinin olmadığı da düşünülüyor olabilir.

Deniz haydutluğu eylemlerinden bir diğer türü olan saldırı eylemlerinin ise sadece güvenlik maliyetleri üzerinde anlamlı bir etkisi olduğu görülmektedir. Dolayısıyla saldırıya uğramış ve bu saldırıdan zarar almadan ya da ele geçirme eylemi olmadan kurtulan gemilerin, gemi içi güvenlik ve destek güvenlik hizmetlerine daha fazla değer verdikleri görülmektedir. Bu gemilerde, fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri giderler açısından ciddi bir maliyetin oluşmaması, bu tezi destekler niteliktedir.

Yine deniz haydutluğu eylemlerinin bir diğer türü olan ve en fazla gündeme gelen konu, ele geçirme eylemleridir. Çalışma sonuçlarından da görüleceği gibi bu eylemler, en fazla maliyete neden olan deniz haydutluğu eylem türü olup, fidye, sigorta, rota değişimi ve askeri maliyetler üzerinde anlamlı etkisi vardır. Öte yandan ele geçirme eylemlerinin güvenlik

maliyetleri üzerinde ise ciddi bir etkisinin olmadığı görülmektedir. Bu durumu da yine, gemi içi güvenliğin yeterli sonuçlar vermediği düşüncesi ile açıklamak mümkündür.

Deniz haydutluğu eylemlerinin sonuncusu olan bozma eylemlerinin de güvenlik maliyetleri üzerinde etkili olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, saldırı eylemlerinde olduğu gibi bozma eylemlerinde de, gemi içi güvenliğin daha önemli olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Öte yandan bozma eylemlerinin diğer maliyetler üzerindeki etkisinin oldukça düşük olduğu ifade edilebilir.

Bu noktada, deniz haydutluğu eylemlerinin sebep olduğu maliyetlerin saldırı türü ve gemilerin yaşadıkları deneyim ile ilişkili olduğu düşüncesi akla gelebilir. Araştırma sonuçlarından bu gibi bir çıkarım yapmak mümkündür. Ancak burada dikkat edilmesi gereken önemli noktalardan birisi, deniz haydutluğu eylemlerine maruz kalan gemilerin türlerinin de bu eylemlerin sonucundan etkilendiği hususudur. Diğer bir ifadeyle, her gemi türüne yapılan deniz haydutluğu eylemi, aynı şekilde sonuçlanmayabilir. Bu nedenle, gemi türüne en uygun güvenlik önleminin alınması ve maliyetlerin bu çerçevede düşünülmesi, buna göre gözden geçirilmesi, bu alanda yaşanan zararların önüne geçmede etkili olabilir.

Çalışma sonuçlarında ortaya çıkan diğer ilginç bir noktaysa, girişte de ifade edildiği gibi, BM raporuna göre balıkçılık kaçakçılığı üzerinden başlayan bu eylemlerin, aslında balıkçılıktan çok daha uzak bir noktaya geldiğidir. BM raporu balıkçılık ile ilgili verilerinde, milyon dolarla ifade edilen ve yarım milyon doları geçmeyen bir finansal hacimden bahsetmektedir. Öte yandan fidye ve deniz haydutluğu eylemlerinin direkt ve dolaylı maliyetlerinin milyar dolarlarla ifade edilmekte olması, aslında deniz haydutluğu eylemlerinin kriminal yanlarının daha ağırlıklı olduğuna işaret etmektedir. Bu nedenle, belki geçmişte deniz haydutluğu eylemlerinin boyutu bu denli bilinmediği zamanlarda, balık kaçakçılığı fikri üzerinde durulması mümkündür, ancak günümüz verileri ve araştırma bulguları ışığında, bunun sadece bir hak arama savaşının önüne geçtiği de görülmektedir. Bu nedenle, Aden Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri değerlendirilirken, konuya bu noktadan bakmakta yarar vardır.

Çalışmada ön plana çıkan bir diğer nokta da, deniz haydutluğu eylemlerinin maliyeti ve niceliği arasındaki çelişkidir. NATO kaynaklarına göre deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele kapsamında alınan önlemler işe yaramış ve deniz haydutluğu eylemlerinin bölgedeki ağırlıkları gün geçtikçe azalmıştır. Nitekim maliyetlerde de bu azalmanın etkisi, maliyet düşüşü olarak kendisini göstermektedir. Öte yandan UNCTAD raporları ile bir arada

değerlendirildiğinde, aslında deniz haydutluğu eylemlerinin birim eylem başına maliyetlerinde bir düşüşün çok fazla olmadığı, aksine bazı eylemlerde artışın da yaşandığı ifade edilebilir. Dolayısıyla sadece olaya mali açıdan ya da güvenlik açısından ayrı ayrı bakmak çok makul görülmemektedir. Zira eylemlerin sayısının önem arz ettiği kadar, hatta belki daha fazla bir şekilde, içeriğin de önemli olduğunu vurgulamak gerekir.

Türk deniz ticareti üzerine Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemlerinin etkileri genel olarak değerlendirildiğinde, küresel denizcilik dünyasının tüm yansımalarını Türk denizcilik ticaretinde de görmek mümkündür. Bunun yanında, Türkiye'de iç piyasada kullanılan ürünlerin büyükçe bir bölümünün Çin Menşeli olduğu, Aden Körfezi'nde de en çok deniz haydutluğu eylemine maruz kalan ülkeler arasında Çin'in de olması, bu eylemlerin Türkiye'de gerek direkt olarak, gerekse dolaylı olarak Türk denizcilik ekonomisi üzerinde etkilerinin olduğu ifade edilebilir. Öte yandan günümüzde henüz dünyada bu konuda yeterli çalışmalar ve istatistiki veriler elde edilmemişken, Türkiye üzerindeki etkileri salt nitelik ve nicelik açısından değerlendirmek çok da mümkün değildir. Bu noktada, çalışmanın veri seti ve yöntemi üzerinde de bazı eleştiriler getirmek mümkündür. Yapılan bu çalışmada, sadece üç seneye ait kısmi dikey ve genel anlamda yatay bir veri seti kullanılmıştır. Esasen bu veri seti, istatistiksel anlamda değerlendirmeye yeterli olmayan bir veri setidir. Bu nedenle çalışmada, Spearman's rho korelasyon analizi kullanılırken, korelasyon katsayılarının değerlendirilmesine yer verilmemiştir. Çünkü mevcut örneklem, değişkenler arasında korelasyon katsayısı kıyaslamaya yeterli bir nicelikte değildir. Ancak yine de veri setinden elde edilen anlamlılık bulguları, konunun çok daha net bir şekilde ortaya konmasında büyük katkı sağlamıştır. Bu bağlamda, çalışmanın öncü bir çalışma olması nedeniyle, ileriki dönem yapılacak çalışmalarda daha kesin sonuçların elde edileceği ve korelasyon katsayılarının da kıyaslamada etkili olarak kullanılacağı bir şekilde dizayn edilmesinde yarar vardır.

Deniz haydutları, yaklaştıkları gemiye attıkları kancalar sayesinde çıkmakta ve silahsız gemi mürettebatını kolaylıkla etkisiz hale getirmektedirler. Onları engellemenin en etkili yolu helikoptere sahip olmaktır. Hızlı ve yüksek manevraya sahip tekneler bu yolla püskürtülebilmektedir. Öte yandan bazı gemilerin mürettebatı hortumlarla su püskürterek kendini korumaya çalışmıştır. Bu durum mürettebatın güvenlik anlamındaki donanımsızlığına işarettir. Gemi güvertesinin alçakta olması deniz haydutlarının işini kolaylaştırmaktadır. Zira bu tür gemilere tırmanmak daha kolaydır. Ancak yüksek güverteye sahip petrol tankerleri de saldırıya uğrayabilmektedir. 15 Kasım 2008'de 100 milyon dolarlık ham petrol taşıyan ve 25

mürettebatı olan Suudi tankeri kaçırılmıştır. Bu eylem gelmiş geçmiş en büyük gemi kaçırma eylemi olarak görülmektedir (Mutluer, 2009).

6. KAYNAKÇA

- Abbot, J. ve Neil, R., 1999. Pirates? Maritime piracy and societal security in Southeast Asia, Pacifica Review: Peace, Security & Global Change: formerly Pacifica Review: Peace, Security & Global Change, 11, 1, 7-24.
- Aktürk, H., 2008. Somali’de Korsanlık Eylemleri, USAK Afrika Raporları 2008-1
- Arslan, M. ve Önen, N. T., 2011. Akdeniz’in Korsan Yuvaları: Kilikia, Pamphylia, Lykia ve Ionia Bölgelerindeki Korykoslar, ADALYA XIV.
- Baird, R., 2012. Transnational security issues in the Asian maritime environment: responding to maritime piracy, Australian Journal of International Affairs, 66, 5, 501-513.
- Bayıllıoğlu, U., 2011. Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye’nin Durumu, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XV, Y. S. 1.
- Birsel, H., 2012. Başlangıçtan Günümüze NATO Sorunsalı “Madalyonun İki Yüzü”, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi SDU Sosyal Bilimler Dergisi, 25, 109-124.
- Bueger, C., 2013. Practice, Pirates and Coast Guards: the grand narrative of Somali piracy, Third World Quarterly, 34, 10, 1811-1827.
- Campbell, G., 2014. Piracy in the Indian Ocean World, Interventions: International Journal of Postcolonial Studies, 16, 6, 775-794.
- Chalk, P., 1998. Contemporary maritime piracy in Southeast Asia, Studies in Conflict & Terrorism, 21,1, 87-112.
- Çeşmeci, N. ve Özkaynak, S., 2012. Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu ve Korsanlığın Gelişim Trendleri ve Güvenliğe Etkileri, Örgütlü Suçlar ve Yeni Trendler, UTSAM.
- DTGM, 2013. Denizcilik ve Ticaret Genel Müdürlüğü, Korsanlıkla Mücadele El Kitabı, DTGM Yayınları, Ankara.
- Ece, N. J. 2010. Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt: 2 Sayı: 2.
- Evin, B., 2012. Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı Ve Şiddet Faktörü, Güvenlik Bilimleri Dergisi, 1, 1, 119-151.
- Eymen, E., 2007. SPSS 15.0 Veri Analiz Yöntemleri, (Erişim Tarihi: 22.12.2014), http://yunus.hacettepe.edu.tr/~tonta/courses/spring2009/bby606/SPSS_15.0_ile_Veri_Analizi.pdf
- Fawcett, J., A., 2010. Challenges to apprehension and prosecution of East African maritime pirates, Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, 37,7, 753-765.

- Fu, X., Adolf, K., Y., N. ve Yui-Yip L., 2010. The impacts of maritime piracy on global economic development: the case of Somalia, Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, 37, 7, 677-697.
- Hallwood, P. ve Thomas J. M., 2012. The Economics of International Cooperation in the Apprehension and Prosecution of Maritime Pirates, Ocean Development & International Law, 43, 2, 188-200.
- Hastings, J., V., 2012. Understanding Maritime Piracy Syndicate Operations, Security Studies, 21, 4, 683-721.
- He, R., 2009. Coast guards and maritime piracy: sailing past the impediments to cooperation in Asia, The Pacific Review, 22, 5, 667-689.
- ITOPF, 2013. Regional Profiles, Red Sea & Gulf of Aden, International Tanker Owners Pollution Federation Limited.
- Kennedy K. M. and Mthuli N. 2011. Economic Impact of Maritime Piracy. Africa Economic Brief, African Development Bank (AfDB), 2, 10, 14.
- Lehr, P., 2013. Piracy and maritime governance in the Indian Ocean, Journal of the Indian Ocean Region, 9, 1, 104-119.
- Mejia, J., Maximo, Q., Pierre C. ve Francois-Charles, W., 2009. Is maritime piracy random?, Applied Economics Letters, 16, 9, 891-895.
- Mo, J., 2002. Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia, Ocean Development & International Law, 33, 3-4, 343-358.
- Montclos, M., A., P., 2012. Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?, Studies in Conflict & Terrorism, 35, 7-8, 531-541.
- Mutluer, O., 2009. Uluslararası Politikanın Yumuşak Karnı: Bir Devlet Dışı Aktör Olarak Deniz Haydutları, Orta Doğu Analiz, 1, 1.
- Nelson, E. S. 2012. Maritime Terrorism and piracy: Existing and Potential Threats, Global Security Studies, 3, 1.
- Nincic, D., 2009. Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension, African Security Review, 18,3, 1-16.
- Obokata, T., 2013. Maritime piracy as a violation of human rights: a way forward for its effective prevention and suppression?, The International Journal of Human Rights, 17, 1, 18-34.
- Pristrom, S., Kevin X., Li, Z., Y. ve Jin, W., 2013. A study of maritime security and piracy, Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, 40, 7, 675-693.
- Sakhuja, V., 2000. Maritime order and piracy, Strategic Analysis, 24, 5, 923-938.

- Schubert, C. ve Leonhard, K., L., 2014. Fighting maritime piracy: three lessons from pompeius magnus, Defence and Peace Economics, 25,5, 481-497
- SETA 2014. Doğu Afrika Jeopolitiği ve Türkiye'nin Somali Politikası, Mehmet Özkan, SETA Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı, İstanbul.
- Sorenson, K.. 2008. State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy, Swedish Defence Research Agency, Stocholm,
- Topal, A., H., 2010. Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, AUHFD, 59, 1, 99-130.
- UNCTAD, 2014a. Maritime Piracy Part I An Overview Of Trends, Costs And Trade-Related Implications, United Nations Conference On Trade And Development.
- UNCTAD, 2014b. Maritime Piracy Part Ii An Overview Of The International Legal Framework And Of Multilateral Cooperation To Combat Piracy, United Nations Conference On Trade And Development.
- URL-1, www.marineinsight.com/misc/marine-safety/9-types-of-maritime-crimes/, 12 Aralık 2014.
- URL-2, <http://combinedmaritimeforces.com/2011/03/16/cmf-ship-uss-lake-champlain-disrupts-pirate-activity-destroys-pirate-skiffs/> 10 Aralık 2014.
- URL-3, <http://tr.wikipedia.org/wiki/SPSS>, 11 Aralık 2014.
- URL-4, <http://www.dicle.edu.tr/Contents/05ec89ab-2b9b-492d-a161-ef635296f9.pdf>, 09 Aralık 2014.
- Vreÿ, F., 2011. Securitising piracy, African Security Review, 20, 3, 54-66.
- Xiaowen, Fu, A. Ng and Yui Yip L. 2010. The impact of maritime piracy on global economic development: the case of Somalia. Maritime Policy and Management. 37, 7. 1-21.
- Zarzoso, I., M. ve Bensassi, S., 2013. The Price Of Modern Maritime Piracy, Defence and Peace Economics, 24, 5, 397-418.

ÖZGEÇMİŞ

Muhammet Aydın, 1982 yılında Trabzon Tonya ilçesinde doğdu. İlkokulu Mehmet Akif Ersoy, ortaokulu Cumhuriyet Ortaokulu'nda, liseyi Trabzon Lisesi'nde okudu. 2000 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünde lisans eğitimine başladı. 2005 yılında lisans eğitimini tamamladı. Çeşitli denizcilik firmalarında Uzakyol Vardiya Zabiti ve 1.zabit olarak çalıştı. 2008 yılında Poyraz Gemi Donanım Denetim ve Servis Hiz. Ltd. Şti. kurarak Karadeniz bölgesinde gemilere emniyet hizmeti alanında 2013 yılına kadar hizmet verdi. Evli ve 2 çocuk sahibidir. İngilizce bilmektedir.