KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ENDÜSTRİ MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRI ANALİZLERİ VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

SAVAŞ GÜLEROĞLU

KOCAELİ 2017

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ENDÜSTRİ MÜHENDİSLİĞİ

ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRI ANALİZLERİ VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

SAVAŞ GÜLEROĞLU

Prof.Dr. Nilgün FIĞLALI
Danışman, Kocaeli Üniversitesi .....

Yrd.Doç.Dr. Atakan ALKAN
Jüri Üyesi, Kocaeli Üniversitesi .....

Yrd.Doç.Dr. Ahmet CİHAN
Jüri Üyesi, Düzce Üniversitesi .....

Tezin Savunulduğu Tarih: 07.07.2017

ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR

Deniz ulaştırması diğer lojistik yöntemlere istinaden daha büyük miktarlarda yüklerin daha düşük maliyetlerde transferine imkan sağlaması nedeniyle, her geçen gün önemini artırmıştır. Dünya denizlerindeki bahse konu ticaret hacmindeki artış, sistemin boşluklarından faydalanmaya çalışan ve haksız kazanç elde etmeyi hedefleyen marjinal gruplar tarafından tespit edilmiş ve özellikle otorite boşluğu ile istikrarın zayıf olduğu Afrika ve Hint Okyanusu başta olmak üzere çeşitli lokasyonlarda ticaret gemileri hedef alınmıştır. Bu çalışmada deniz haydutluğu saldırı analizleri ve alınabilecek önlemler kapsamında; denizyolu taşımacılığındaki planlayıcılara karar desteği sağlanması maksadıyla bir dizi analiz ve değerlendirmeler yapılarak seyir planlamalarına destek olmak, elde edilen analiz sonuçları ışığında öncelikle can güvenliği, sonrasında kargoların emniyetinin sağlanması hedeflenmiştir.

Çalışmanın her aşamasında deneyimini, bilgisini, yardım ve desteklerini esirgemeyen danışmanım Sayın Prof. Dr. Nilgün FIĞLALI'ya,

Bu günlere gelmemde pay sahibi olan aileme ve dostlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Temmuz-2017 Savaş GÜLEROĞLU

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR i
İÇİNDEKİLER ii
ŞEKİLLER DİZİNİ iv
TABLOLAR DİZİNİ v
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ vii
ÖZET viii
ABSTRACT ix
GİRİŞ 1
1. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRI ANALİZLERİ VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN METODOLOJİSİ 7
1.1. Deniz Haydutluğu Kavramı 7
1.2. Bayrak Devleti Kavramı 8
1.3. Donatan Devlet Kavramı 8
1.4. Gemilerde Vardiya Sistemi 8
1.5. Deniz Haydutluğuna Yol Açan Sebepler 9
1.6. Deniz Haydutlarının Saldırı ve Eylem Tarzları 11
1.7. Dünya denizlerindeki riskli bölgeler 12
1.8. Deniz Haydutluğunun Dünya Deniz Ticaretine Etkileri 13
1.8.1. Hız artırımı giderleri 16
1.8.2. Askeri maliyetler 16
1.8.3. Özel güvenlik ve ekipman giderleri 17
1.8.4. Rota değiştirme giderleri 18
1.8.5. Sigorta giderleri 18
1.8.6. Fidye giderleri 18
1.8.7. Dava ve tutuklama giderleri 19
1.9. Deniz Haydutluğuna İlişkin Uluslararası Düzenlemeler 19
1.10. Deniz Haydutluğu İstatistikleri 21
2. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARINA İLİŞKİN ANALİZLER 42
2.1. Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 43
2.2. Saldırıların En Fazla Olduğu Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 44
2.3. Saldırı Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 46
2.4. Gemi Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 48
2.5. Bayrak Devletlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 50
2.6. Donatan Devletlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 52
2.7. Mürettebata Uygulanan Şiddet Türüne Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 54
2.8. Saldırı Aylarına Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 56
2.9. Silah Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 58
2.10.Saldırı Bölgeleri ile Saldırı Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 59
2.11.Gemi Durumu ve Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 61

2.12. Saldırı Saatlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi 62
3. SONUÇLAR VE ÖNERİLER 64
KAYNAKLAR 70
KİŞİSEL YAYINLAR VE ESERLER 73
ÖZGEÇMİŞ 74

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Denizyolu taşımacılığında en yoğun kullanılan bölgeler 13
Şekil 1.2. Deniz haydutluğu saldırı haritası (2015) 23
Şekil 1.3. Güneydoğu Asya deniz haydutluğu saldırı haritası (2015) 23
Şekil 1.4. Yıllara göre toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı 24
Şekil 1.5. Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri 25
Şekil 1.6. Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri (2010) 25
Şekil 1.7 Deniz haydutluğu saldırı türleri 26
Şekil 1.8. Mürettebata uygulanan şiddet türleri 28
Şekil 1.9. Yıllara göre mürettebata uygulanan şiddet türleri 28
Şekil 1.10. Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC) 29
Şekil 1.11. Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler 30
Şekil 1.12. Deniz haydutluğu saldırıları ayları (2006-2015) 32
Şekil 1.13. Gemiyi kaçırma olayları 33
Şekil 1.14. Gemiye türlerine göre deniz haydutluğu saldırıları 35
Şekil 1.15. Saldırı saatlerine göre saldırı türleri 36
Şekil 1.16. Bayrak devletine göre deniz haydutluğu saldırı sayıları 38
Şekil 1.17. Donatan devlete göre deniz haydutluğu saldırı sayıları 39
Şekil 1.18. Gemi durumuna göre saldırılar (2014-2015) 40
Şekil 1.19. Gemi durumuna göre gemi kaçırma olayları 40
Şekil 1.20. Silah türüne göre deniz haydutluğu saldırıları (2011-2015) 41

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1.1. Aden Körfezi ve Somali bölgelerinde meydana gelen deniz haydutluğu saldırılarının tahmini maliyet bilgileri (2010-2015)..... 15
Tablo 1.2. Güneydoğu Asya'da çalınan yakıt kargolarına ilişkin tahmini maliyet bilgileri (2015)..... 16
Tablo 1.3. Özel güvenlik ve ekipman maliyeti..... 17
Tablo 1.4. Dava ve tutuklama maliyetleri (2010)..... 19
Tablo 1.5. Bölgelere göre toplam deniz haydutluğu saldırıları..... 22
Tablo 1.6. Deniz haydutluğu saldırı türleri..... 26
Tablo 1.7. Mürettebata uygulanan şiddet türleri..... 27
Tablo 1.8. Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler..... 30
Tablo 1.9. Deniz haydutluğu saldırıları ayları..... 31
Tablo 1.10. Bölgelere istinaden deniz haydutluğu saldırı türleri..... 32
Tablo 1.11. Gemiyi kaçırma olayları (2011-2015)..... 33
Tablo 1.12. Gemi türlerine göre deniz haydutluğu saldırıları..... 34
Tablo 1.13. Saldırı saatlerine göre saldırı türleri..... 36
Tablo 1.14. Bayrak devletine göre deniz haydutluğu saldırıları..... 37
Tablo 1.15. Donatan devletlere göre deniz haydutluğu saldırıları..... 38
Tablo 1.16. Gemi durumuna göre deniz haydutluğu saldırı bölgeleri..... 39
Tablo 1.17. Silah türüne göre deniz haydutluğu saldırıları..... 41
Tablo 2.1. Yıllar ile bölgelere göre ikili ilişki tablosu..... 43
Tablo 2.2. Yıllar ile bölgelere göre ki kare (χ^2) testi..... 44
Tablo 2.3. Yıllar ile saldırılarının en fazla olduğu bölgelere göre ikili ilişki tablosu..... 45
Tablo 2.4. Yıllar ile en fazla saldırı olan bölgelere göre ki kare (χ^2) testi..... 46
Tablo 2.5. Yıllar ile saldırı türlerine göre ikili ilişki tablosu..... 47
Tablo 2.6. Yıllar ile saldırı türlerine göre ki kare (χ^2) testi..... 48
Tablo 2.7. Yıllar ile gemi türlerine göre ikili ilişki tablosu..... 49
Tablo 2.8. Yıllar ile gemi türlerine göre ki kare (χ^2) testi..... 50
Tablo 2.9. Yıllar ile bayrak devletlerine göre ikili ilişki tablosu..... 51
Tablo 2.10. Yıllar ile bayrak devletlerine göre ki kare (χ^2) testi..... 52
Tablo 2.11. Yıllar ile donatan devletlere göre ikili ilişki tablosu..... 53
Tablo 2.12. Yıllar ile donatan devletlere göre ki kare (χ^2) testi..... 54
Tablo 2.13. Yıllar ile mürettebata uygulanan şiddet türüne göre ikili ilişki tablosu..... 55
Tablo 2.14. Yıllar ile mürettebata uygulanan şiddet türüne göre ki kare (χ^2) testi..... 56
Tablo 2.15. Yıllar ile aylara göre ikili ilişki tablosu..... 57
Tablo 2.16. Yıllar ile aylara göre ki kare (χ^2) testi..... 58
Tablo 2.17. Yıllar ile silah türlerine göre ikili ilişki tablosu..... 58
Tablo 2.18. Yıllar ile silah türlerine göre ki kare (χ^2) testi..... 59
Tablo 2.19. Bölgeler ile saldırı türlerine göre ikili ilişki tablosu..... 60
Tablo 2.20. Bölgeler ile saldırı türlerine göre ki kare (χ^2) testi..... 60
Tablo 2.21. Bölgeler ile gemi durumuna göre ikili ilişki tablosu..... 61

Tablo 2.22. Bölgeler ile gemi durumuna göre ki kare (χ^2) testi 62
Tablo 2.23. Saatler ile saldırı türlerine göre ikili ilişki tablosu 62
Tablo 2.24. Saatler ile saldırı türlerine göre ki kare (χ^2) testi 63

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

α	:	Anlamlılık düzeyi (Asymptotic Significance)
χ^2	:	Ki-kare değişkeni
H_0	:	Boş hipotez, sıfır hipotezi
H_1	:	Alternatif hipotez
P	:	İncelenen olayın gerçekleşme olasılığı

Kısaltmalar

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
CMF	:	Combined Maritime Forces (Birleşik Deniz Kuvveti)
CTF	:	Combined Task Forces (Birleşik Deniz Görev Kuvveti)
EU NAVFOR	:	Europen Union Naval Force (Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri)
GKRY	:	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GPS	:	Global Positioning System (Küresel Konumlandırma Sistemi)
IMB	:	International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
IMO	:	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Organizasyonu)
IRTC	:	International Recommended Transit Corridor (Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru)
ISPS	:	International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Tüzüğü)
LPG/LNG	:	Liquefied Petroleum Gas/Liquified Natural Gas (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı/Sıvılaştırılmış Doğalgaz)
MDO	:	Marine Diesel Oil (Gemi Mazot Yakıtı)
MGO	:	Marine Gasoline Oil (Gemi Benzin Yakıtı)
MSCHOA	:	Maritime Security Centre-Horn of Africa (Deniz Güvenlik Merkezi- Afrika Boynuzu)
NATO	:	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı)
OBP	:	Ocean Beyond Piracy
SNMG	:	Standing NATO Maritime Group
SOLAS	:	International Safety Of Life At Sea (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi)
SPSS	:	Statistical Packages for the Social Sciences
TEU	:	Twenty-foot Equivalent Unit (20 Feet'lik Konteyner)

DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRI ANALİZLERİ VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Bu çalışmada dünya denizlerinde 2006-2015 yılları arasında gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin analizler yapılmış ve analiz sonuçları kapsamındaki değerlendirmeler ışığında, denizyolu taşımacılığı sektöründeki planlayıcılara karar desteği sağlanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda; deniz haydutluğu kavramları, deniz haydutluğuna yol açan sebepler, deniz haydutlarının eylem ve saldırı tarzları, dünya denizlerindeki riskli bölgeler, deniz haydutluğunun dünya deniz ticaretine etkileri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler ile deniz haydutluğu istatistikleri incelenmiştir.

Denizyolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine istinaden daha büyük miktarda yüklerin taşınmasına olanak sağlaması ve maliyetlerin çok daha düşük seviyede olması sebebiyle uluslararası ticarette en çok tercih edilen taşımacılık şeklidir. Günümüzde her geçen yıl artan dünya ticaretine paralel olarak deniz ticaret hacmi de artış göstermektedir. Denizyolu taşımacılığının işleyişi, dünya denizlerinin küresel güvenliği ile mümkündür. Denizcilik sektöründeki taleplerin istikrarlı bir düzeyde karşılanması maksadıyla deniz ticaretini sekteye uğratacak tehditlerin önlenmesine yönelik tedbirlerin alınması gerekmektedir. Günümüzde denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditler arasında, uluslararası kuruluşların ve devletlerin tüm çabalarına rağmen özellikle deniz haydutluğu önemli bir tehdit unsuru olmaya devam etmektedir.

Yapılan bu çalışmada, SPSS 20.00 programı kullanılarak 2006-2015 yılları arasında başta Aden Körfezi ve Somali olmak üzere dünya denizlerinde gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına yönelik İkili İlişki Analizi (χ^2) gibi istatistiksel analizler yapılmış ve deniz haydutluğu faaliyetlerinin denizyolu ticareti ve denizcilik sektöründeki firmalar üzerindeki etkilerinin asgari seviyeye indirgenmesine yönelik alınması gereken önlemler önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Aden Körfezi, Deniz Haydutluğu, Denizyolu Taşımacılığı, İkili İlişki Analizi, Somali.

ANALYSIS OF MARITIME PIRACY ATTACKS AND RECOMMENDATIONS REGARDING THE PREVENTION OF MARITIME PIRACY

ABSTRACT

The aim of this study is to support the decision makers in maritime trasportation sector for chosing the best method for voyaging ships safely from maritime piracy in dangerous areas around the world. In this study, we used International Maritime Bureau (IMB) reports about "Piracy and Armed Robbery Against Ships" from 2006 to 2015 for analysing the actual effect of the maritime piracy on maritime transportation sector. Within this scope we also handled; maritime piracy concepts, maritime piracy reasons, pirates attack tactics, piracy dangeorus areas around the world, maritime piracy effects on international transport trade, precautions recommended to minimize the effect of the maritime piracy attacks and maritime piracy statistics.

Maritime transportation is the most preferred transportation type in international transport trade, because of the advantage of transporting more quantity cargo and ensuring low cost amount. In addition to costs, parallel to the increasing world trade, the volume of maritime trade is also increasing. The function of maritime transport is possible with the global security of the world's seas. Measures should be taken to prevent threats to the maritime trade, in order to ensure that the demands in the maritime sector are met at a stable level. Nowadays, one of the foremost threats to maritime security is especially piracy in spite of all efforts of international organizations and participating states.

In the study; maritime piracy attacks occurred global maritime shipping lanes and particularly Gulf of Aden and Somalia in the period of 2006-2015 are analyzed by the statistical method as Chi Square Test (χ^2) by using SPSS 20.00. In consideration of analysis, precautions recommended to minimize the effect of the maritime piracy attacks through the maritime transportation and trade organizations.

Keywords: Gulf of Aden, Maritime Piracy, Maritime Transportation, Chi Square Test, Somalia.

GİRİŞ

Deniz haydutluğu tarihin hemen her döneminde görülmüş, zaman zaman artış ve azalış eğilimleri göstermesine rağmen halihazırda bölgesel olarak denizlerde uluslararası bir tehdit unsuru olmaya devam etmektedir. Dünya denizlerinde özellikle 1990'lı yıllardan itibaren deniz haydutluğu bir tehdit olarak yeniden gün yüzüne çıkmış ve dünya kamuoyunun gündeminde yerini almıştır. Özellikle Aden Körfezi, Somali açıkları ve Güneydoğu Asya'da görülmeye başlanan saldırıların sayısı her geçen gün artmış ve 2000'li yılların başında zirveye çıktıktan sonra alınan bir dizi önlemler neticesinde azalma eğilimi göstermiştir. Bölgesel devletlerin, küresel güçlerin ve uluslararası organizasyonların aldıkları önlemler ve ülkelerin işbirliği sayesinde kısmi bir başarı elde edilmiş, saldırıların tamamen önüne geçilemese de ciddi oranda düşürülmüştür.

Dünya denizlerinde saldırıların zirve noktasına ulaştığı 2009-2011 yıllarından sonra deniz haydutluğunun ciddi bir biçimde azalma gösterdiği görülmektedir. Bahse konu yıllarda deniz haydutluğunun en çok artış gösterdiği bölgeler; Güneydoğu Asya, Aden Körfezi, Somali açıkları, Afrika, Uzak Doğu ve Hindistan'ın Güneyi'dir. Deniz haydutluğunun anılan bölgelerde artış göstermesinde birçok sebep bulunmakla birlikte, deniz haydutluğu deniz ticaret yollarının yoğunlaştığı kanal, boğaz, sayısız küçük adaların bulunduğu deniz alanları ve özellikle otorite boşluğu bulunan, kontrolden uzak deniz alanlarında daha sık görülmekte ve önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır [1].

Günümüzde uluslararası ticaretin yaklaşık % 80'den fazlası, deniz ulaşımı yoluyla yapılmaktadır. Bu süreçte, 46.000 kadar büyük gemi ve 4000 kadar önemli liman kullanılmakta, dünya denizlerinde yaklaşık 12-15 milyon taşımalık (konteynır) taşınmaktadır. Artan deniz ticareti, bu bağlamda, Malaka Boğazı, Bab el-Mandap Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi çok kullanılan, sıkışık-dar boğazlardan geçiş sırasında seyir güvenliği için hızın düşürülmesi; buralardan geçmekte olan gemileri, muhtemel saldırılara karşı hassas bir konuma koymaktadır. Ekonomik ve mali krizler sonucu işsizliğin artması; kıyı ve liman

güvenliği bakımından kıyı ülkelerinin yetersizliği; bölgesel boyuttaki, siyasi istikrarsızlık, rüşvet ve yolsuzluk ortamı; uluslararası ve diğer terör örgütlerinin bu olguyu da amaçları doğrultusunda kullanma eğilimi, deniz haydutluğuna ve silahlı soygun eylemlerine zemin hazırlayan diğer önemli nedenler olarak sayılabilir. Başta Güneydoğu Asya-Endonezya takımadaları olmak üzere; Somali açıkları, Nijerya, Aden Körfezi, Kızıldeniz, Tanzanya, Peru, Bengaldeş, Malezya, Güney Çin Denizi; deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar açısından en hassas bölgeler arasındadır [2].

Dünya deniz ticareti ucuz işçilik ve doğal kaynaklar nedeniyle ihracatın yoğun olmasından dolayı Çin ve diğer Asya eksenli hatlara yönlenmiş olup nihai tüketimler Asya'dan Avrupa ve ABD'ye taşımacılık talebini getirmiştir. Deniz Taşımacılığı hızla artmış olup dünya deniz ticaretinin dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edeceği tahmin edilmektedir. Dünya deniz ticaretinin yaklaşık %50'si 20 mega limanda elleçlenmektedir. Limanlar özellikle büyük limanlar, her gün binlerce konteynerin elleçlenmesi nedeniyle potansiyel güvenlik tehditleri kaynağıdır [3].

Dünya denizlerinde meydana gelen deniz haydutluğu eylemleri ile terörizm faaliyetleri birbirleri ile benzerlik göstermektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu Raporu'nda deniz haydutlarının deniz terörizmi kapsamında ciddi seviyede tehlike oluşturduğu ve deniz haydutları ile teröristlerin benzer taktikleri uyguladıkları, sıkışık ve denetimin zayıf olduğu coğrafi bölgelerde hareket ettikleri ve aralarındaki karşılıklı etkileşimin her geçen gün gittikçe arttığı belirtilmektedir. Özellikle son yıllarda Endonezya, Somali açıkları, Aden Körfezi ve Nijerya başta olmak üzere deniz ticareti açısından politik ve stratejik öneme haiz düğüm noktaları ve geçiş güzergahlarında gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetlerinde kayda değer artışlar meydana gelmiştir [4].

Dünya denizlerde meydana gelen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin literatür araştırması neticesinde, konunun farklı disiplinlerde, farklı yaklaşım ve bakış açıları ile ele alındığı, yapılan çalışmaların özellikle hukuk, uluslararası ilişkiler, sosyal ve ekonomik alanlarda yoğunlaştığı tespit edilmiştir.

Chalk (2008) çalışmasında, Güney Asya'da meydana gelen deniz haydutluğu saldırılarını incelemiştir. Çalışmada deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin birçok

parametre mercek altına alınarak detaylı bir analiz yapılmıştır. Deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında özellikle bölge ülkeleri arasında önemli bir etkileşim ve işbirliğinin oluştuğu ve deniz haydutlarına karşı ciddi önlemlerin alındığı vurgulanmıştır [5].

Karadaş (2009) çalışmasında, deniz haydutlarına karasularında egemen devlet dışında üçüncü devletlerce müdahalelere ilişkin uluslararası hukuktaki uygulamaları incelemiştir. Uluslararası toplumun deniz haydutları ile mücadelede geçici çözümler yerine net ve kararlı bir tavır sergileyerek sorunun kökenine inilmesinin ve deniz haydutluğu ile mücadelede dünya devletlerinin tamamının görev almasının gerekliliğine vurgu yapmıştır [6].

Fawcett (2010) çalışmasında, deniz haydutluğu saldırılarının Güney Afrika bölgesinde oluşturduğu etkilerini incelemiştir. Çalışmada bölgesel gayretlerin yanısıra NATO, AB gibi uluslararası organizasyonların deniz haydutluğu ile mücadelede aktif görev aldığı, ancak yapılan müdahalelere rağmen saldırıların azalma eğilimi göstererek devam ettiği belirtilmiştir [7].

Nincic (2010) deniz haydutluğunun insani boyutunu incelediği çalışmasında, özellikle Afrika bölgesindeki açlık, yoksulluk ve olumsuz yaşam koşullarının deniz haydutluğu eylemlerini tetiklediğini, bölgesel olarak refah seviyesinin artırılmasının sağlanması durumunda eylemlerin azalabileceğini, bu maksatla bölge ülkelerinin yanı sıra küresel kamuoyunun da işbirliğinin sorunun çözümünde kilit rol oynayacağını belirtmiştir [8].

Shortland ve Vothknecht (2011) Aden Körfezi ve Somali açıklarında 2008-2010 yılları arasında deniz haydutluğu ve terörizmle mücadelede uluslararası deniz görev kuvvetlerinin etkinliklerinin değerlendirildiği çalışmalarında, Aden Körfezindeki transit koridorları, özel güvenlik önlemlerini, deniz haydutluğu ile mücadele politikalarını, deniz durumu ve meteorolojik şartlarında dikkate alınarak oluşturdukları istatistiksel modellerine istinaden incelemiştir [9].

Montclos (2012) çalışmasında, deniz haydutluğu saldırılarının bölgesel olarak Nijerya üzerindeki etkilerini, alınması gereken tedbirleri, siyasi ve politik yaptırımları değerlendirmiştir. Deniz haydutluğu eylemlerinin sadece deniz alanları

üzerinde değil, sahil şeridi ve ana kara bağlantılı olarak karşılıklı eşgüdüm içerisinde yürütüldüğünü vurgulanmıştır [10].

Bozkurt (2011) uluslararası hukuk kapsamında deniz haydutluğunu değerlendirdiği çalışmasında deniz haydutluğunun geçmişini, mevcut durumunu, uluslararası hukuktaki tanımını ve deniz haydutluğu ile mücadele amacıyla alınan önlemlerin hukuki çerçevesini incelemiştir [11].

Lehr (2013) deniz haydutluğunun Hint Okyanusundaki denizcilik ticaretine etkisini incelediği çalışmasında uluslararası işbirliğinin önemine vurgu yapmış, bölgesel olarak kurulacak kurum, kuruluş ve organizasyonların sorunun çözümünde etkin olarak rol oynayabileceği belirtilmiştir [12].

Bueger (2013) Somali merkezli deniz haydutluğu saldırılarının sahil ve kıyı şeridinin güvenliğine etkisini incelediği çalışmasında, Aden Körfezi ve Somali açıklarında deniz haydutluğu saldırılarının nedenlerini tespit etmek maksadıyla analitik bir yaklaşım geliştirmiştir. Deniz haydutluğuyla mücadelede en önemli hususun deniz haydutlarının anılan eylemleri gerçekleştirme nedenlerinin belirlenmesi olduğunu, sorunun çözümü için gerek deniz alanlarında gerekse de ana kara üzerinde mücadelenin sürdürülmesinin gerekliliğini vurgulamıştır [13].

Vanek ve diğ., (2013) çalışmalarında deniz haydutluğu saldırıları kapsamında Hint Okyanusundaki riskli sahalarda geliştirdikleri ajan tabanlı birçok parametrenin yer aldığı (ticari gemi, haydut gemisi, askeri unsurlara ilişkin parametreler) simülasyon modeli ile, karar verici makamlara deniz haydutluğu ile mücadelede planlama ve uygulama etkinliğinin artırılmasını incelemişlerdir [14].

Zarzosso ve Bensassi (2013) deniz haydutluğu saldırılarının maliyet boyutunu incelediği çalışmalarında, deniz haydutluğunun dünya ekonomisi üzerinde oluşturduğu ciddi ve ağır etkilerini bir transport maliyet eşitliği ile değerlendirmişlerdir. Bahse konu eşitlik kapsamında Asya ve Avrupa ticaret ağının önemli ölçüde etkilendiği sonucuna ulaşılmıştır [15].

Schuberts ve Lades (2014) çalışmalarında, deniz haydutluğu ile mücadelede geçmişten günümüze gelinen noktada süreç değerlendirmesi yapmışlar ve deniz

haydutluğu saldırılarının deniz haydutları, armatörler, sigorta şirketleri ve askeri organizasyonlar arasındaki etkileşimi irdelemişlerdir [16].

Campbell (2014) Hint okyanusundaki deniz haydutluğu saldırılarını incelediği çalışmasında, bahse konu bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerini irdelemiş, anılan saldırılar kapsamında bölgesel ve küresel ekonomiler üzerinde meydana gelen ekonomik etkileri değerlendirmiş, sonucunda deniz haydutluğu saldırıları ile ekonomik etkileri arasında önemli bir ilişki olduğu sonucuna varmıştır [17].

Bahadır (2015) çalışmasında Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda deniz haydutluğuna karşı kullanılan silahlı özel gemi güvenlik timlerinin etkinliğini, Somali kaynaklı deniz haydutlarına karşı uygulanan tedbirleri, silahlı güvenlik timlerinin denizcilik sektöründe oluşturduğu hukuki sorunları ve düzenlemeleri incelemiştir [18].

Tabanlı (2015) çalışmasında deniz haydutluğuna karşı uluslararası hukukta alınabilecek önlemler ve yaptırım uygulamalarını incelemiştir. Özellikle son dönemlerde dünya gündemini meşgul eden deniz haydutluğu olaylarına karşı uluslararası toplumun almış olduğu hukuki ve askeri önlemler sayesinde deniz haydutluğu saldırılarında gözlemlenen düşüşe işaret etmiştir [19].

Aydın (2015) deniz haydutluğu eylemlerinin dünya ve Türk denizcilik ticareti üzerine etkisini değerlendirdiği çalışmasında, deniz haydutluğu saldırıları ile maliyet giderleri (fidye, sigorta, rota değişimi, askeri giderler) arasında anlamlı bir ilişki olduğunu ve hem Türkiye hem de dünya denizcilik sektörünün bahse konu olaylardan önemli ölçüde etkilendiğini vurgulamıştır [20].

Bu çalışmanın birinci bölümünde deniz haydutluğu kavramları, deniz haydutluğuna yol açan sebepler, deniz haydutlarının eylem ve saldırı tarzları, dünya denizlerindeki riskli bölgeler, deniz haydutluğunun dünya deniz ticaretine etkileri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler ile Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun 2006-2015 yılları raporlarına istinaden deniz haydutluğu istatistikleri hakkında bilgi verilmiş, ikinci bölümde deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin değişkenler arasında ikili ilişki tabloları oluşturulmuş ve parametrik olmayan testler içinde en yaygın kullanımı olan Ki-Kare (χ^2) İlişki Analizi ile dünya

denizlerinde 2006-2015 yılları deniz haydutluğu saldırılarına yönelik istatistiksel analizler yapılmıştır.

Üçüncü bölümde deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin İkili İlişki (Ki-Kare) Analiz verilerine istinaden değerlendirmeler yapılmıştır. Analiz sonuçları neticesindeki değerlendirmeler ışığında, denizyolu taşımacılığı sektöründeki planlayıcılara karar desteği sağlanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda yapılacak seyir planlamalarına destek olmak maksadıyla; saldırıların yoğunlaştığı bölgeler, en sık meydana geldiği aylar, saatler, vardiyalar, hedef alınan gemi türleri, donatan devletler, bayrak devletleri ayrı ayrı değerlendirilmiş ve deniz haydutluğu saldırılarına karşı denizyolu taşımacılığında öncelikle gemi mürettebatlarının can güvenliğinin, sonrasında da kargoların emniyetli ve güvenli bir şekilde istenen zamanda istenen yerde olmasının sağlanmasına yardımcı olmak hedeflenmiştir.

1. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRI ANALİZLERİ VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN METODOLOJİSİ

Dünya denizlerinde 2006-2015 yılları arasında gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin analiz sonuçlarının ve bahse konu saldırıların denizcilik sektöründeki firmalar üzerindeki etkilerinin daha rahat anlaşılabilmesi maksadıyla bu bölümde deniz haydutluğuna ilişkin temel kavramlar ve tanımlardan bahsedilecektir.

1.1. Deniz Haydutluğu Kavramı

Deniz ulaştırmasının ve deniz ticaretinin yoğun, ancak otorite ve denetimin yetersiz olduğu deniz yetki alanlarında çoğunlukla meydana gelen ve deniz haydutları açısından ciddi anlamda karlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu, özel şahısların herhangi bir devlet ilişkisi olmaksızın şahıslarına ait teknelerle ticaret gemilerine, mürettebatına ya da taşıdıkları yüke karşı kendi çıkarları kapsamında saldırmalarını ifade etmektedir. Günümüzde uluslararası boyutlarda son derece ciddi bir tehdit olarak karşımıza çıkan deniz haydutluğunu basit ve sınırlı bir vaka olarak ele almak yanıltıcı olacaktır. Nitekim elde edilen istatistiki veriler de bu tespiti gerçekler niteliktedir. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Bürosu 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 [4]. 1986'da rapor edilen saldırı sayısı toplam 38 iken bu sayı 2015 yılı itibariyle 246 olarak kaydedilmiştir. 2006-2015 yılları arasında 3137 saldırı olayının meydana geldiği dikkate alındığında, belirtilen tarihler arasında yılda ortalama 310-315 saldırı yaşanmış ve bu saldırılarda gemi acentaları ve armatörleri tarafından sadece rapor edilen saldırılar olarak kayıtlara geçmiştir. Deniz haydutları tarafından dünya denizlerinde özellikle Aden Körfezi, Somali ve ağırlıklı olarak Güneydoğu Asya bölgelerinde rapor edilmemiş ve kayıtlara geçmemiş daha birçok saldırı olayının gerçekleştirildiği bilinmektedir. Bahse konu saldırı vakalarının istatistiklere ilave edilmesi durumunda, saldırıların daha ciddi boyutlara ulaşabileceği değerlendirilmektedir.

1.2. Bayrak Devleti Kavramı

Açık denizlerde ticaret gemilerinin tabi olduğu hukuki statünün belirlenmesinde, bayrak devleti ilkesi esas alınmaktadır. Buna göre; bir ticaret gemisi, bayrağını taşıdığı devletin uyruğunda sayılmakta ve o devletin kanunlarına, idare, kolluk ve yargı yetkisine tabi olmaktadır. Bir başka ülkenin bayrağını taşıyan ve uluslararası sularda seyreden ticaret gemisi üzerinde diğer bir devletin yargı yetkisi, uyuşturucu madde kaçakçılığı, köle ticareti, açık denizlerden izinsiz yayın yapmak, bayraksız olmak gibi sınırlı ve istisnai hallerde doğmaktadır [21].

1.3. Donatan Devlet Kavramı

Türk Ticaret Kanunu'nun 1061. maddesinde "donatan" kavramı aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır; Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir. Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez [22].

1.4. Gemilerde Vardiya Sistemi

Çalışma kapsamında deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırı saatleri ile gemilerde işletilen vardiya sistemi arasındaki bağlantının daha iyi anlaşılabilmesi maksadıyla, uygulanan vardiya sistemi açıklanmaya çalışılmıştır.Vardiya kelimesi denizcilik alanında çok sık kullanılan ve gemilerde belirli saatlerde tutulan nöbet anlamına gelen bir terimdir. Gemiler bir limandan diğer bir limana planlı seyirleri süresince intikal rotaları üzerinde 24 saat esasına istinaden kesintisiz bir şekilde hareket halindedir. Bu hareketleri süresince 24 saatlik zaman diliminde gerçekleştirilen faaliyetlerin bir devir-teslim usulüne uygun nöbet sistemi içerisinde bir ekip ya da tim tarafından yerine getirilmesi ihtiyacı hasıl olmaktadır. Bahse konu sisteme denizcilikte vardiya sistemi denir. Anılan sisteme göre vardiyalar 4 saatlik zaman dilimleri şeklinde; 00:01-04:00, 04:01-08:00, 08:01-12:00, 12:01-16:00, 16:01-20:00, 20:01-00:00 saatlerini kapsayarak 24 saat kesintisiz görev yapma imkanı sağlamaktadır.

1.5. Deniz Haydutluğuna Yol Açan Sebepler

Dünya denizlerinde meydana gelen deniz haydutluğu eylemlerinin başlıca nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz [4].

- Dünya ticaret hacminin artışına paralel olarak deniz ticaretinin, deniz trafiğinin, gemi sayısının ve dünyadaki limanların artması :

Bugün itibariyle dünya ticaretinin hacim yaklaşık % 80'i denizyoluyla gerçekleşme olup, 2011 yılında dünya denizlerinde toplam 549 Milyon TEU konteyner taşınmıştır. Dünyada mevcut durumda konteynerlerin elleçlendiği 6,591 liman tesisi bulunmaktadır. Bu da deniz haydutlarına ciddi ve sınırsız bir fırsat sahası yaratmaktadır. Ayrıca transfer edilen yüklerin ticari ve ekonomik açıdan yüksek değerlere sahip olmasına ek olarak, gemi acentalarının ve armatörlerin gemilerini kurtarmak için ödedikleri fidyeler de deniz haydutlarına cazip gelmektedir.

- Artan deniz ticaretinin özellikle Bab el-Mendeb Boğazı, Malakka Boğazı ve Süveyş Kanalı gibi sıklıkla kullanılan, dar ve sıkışık düğüm noktalarından geçmesi ve ticaret güzergahlarının anılan riskli bölgeler üzerinde yer alması:

Sıkışık, dar su yollarının ve bir çok küçük ada/adacıkların yer aldığı deniz alanlarının coğrafi olarak, deniz haydutluğu saldırı açısından son derece elverişli ortamlar olduğu müşahade edilmektedir. Özellikle derinliklerin az ve su yollarının dar olduğu yerlerden emniyetli geçişin sağlanabilmesi için gemiler hızlarını düşürmekte ve kolayca saldırılara maruz kalmaktadır.

- Asya mali krizinin Güneydoğu Asya ülkeleri üzerinde süren etkisinin, düşük ücretlerin, yüksek gıda fiyatlarının, işsizliğin bu bölgelerde deniz haydutluğu ve beraberinde diğer suçları arttırması:

Açlık, işsizlik gibi ciddi anlamda ekonomik problemlerin görüldüğü Somali ve diğer bölgelere iktisadi yardımların yapılması ile bölge ülkelerinin refah düzeyinin arttırılması, dolayısıyla siyasi ve ekonomik istikrarsızlığın ortadan kaldırılması kapsamında deniz haydutluğu sorununu kökten çözeceğine inanılmaktadır.

Deniz haydutlarının çoğunluğunun balıkçı kökenli olduğu bilinmektedir. 1990'ların başında Somali'de iç savaş çıkması, hükümetin yetersiz kalması ve bölgede otoriteyi

tesis edememesi deniz haydutlarını cesaretlendirmekte ve balık kaynaklarını diğer ülke gemilerine yönelik korumak maksadıyla saldırı yapmaktadırlar.

- Yetersiz sahil/liman ve kıyı keşif, gözetim ve denetimi:

Deniz haydutluğu saldırılarının artmasında, sahil/liman ve kıyılar başta olmak üzere devletlerin egemenlikleri altındaki deniz yetki alanlarının güvenliğini sağlamakta yetersiz kalması, bölgesel çaptaki siyasi istikrarsızlıklar, rüşvet ve yolsuzluk ortamı önemli bir rol oynamaktadır. Liman yaklaşma sularında güvenliğin ve denetimin kiyafetsiz oluşu, saldırıları ve gemilerden kargoların çalınmasını önleyememektedir. Bahse konu durum özellikle Nijerya'daki liman ve rıhtımlarda meydana gelmektedir.

- Bölgedeki siyasi, politik ve ekonomik istikrarsızlık, rüşvet, hukuksal bağlamdaki boşluklar, imtiyazlı davranma:

Belirli ticari trafik hatlarının sahip oldukları coğrafi şartlar ve bölge devletlerinde mevcut siyasi ve ekonomik krizler, kimi ülkelerde meydana gelen iç savaşlar nedeniyle oluşan otorite boşlukları, yönetim, denetim ve güvenlik zafiyetleri gibi sebepler çerçevesinde deniz haydutları için son derece elverişli alanlar haline geldiği görülmektedir. Siyasi, politik ve ekonomik istikrarsızlık, rüşvet, hukuksal bağlamdaki boşluklar, imtiyazlı davranma gibi durumlar deniz haydutlarını cesaretlendirmektedir. IMB 2007 Raporu'na istinaden Filipinler, Endonezya ve Çin'de faaliyet gösteren deniz haydutlarının doğrudan veya dolaylı olarak devlet ve kamu yetkilileri ile işbirliği içerisinde oldukları belirtilmektedir.

- Deniz polisi ve kolluk/güvenlik güçlerinin yetersizliği ve bölgenin silahlı saldırılara karşı açık olması:

Somali açıklarındaki deniz haydutluğu saldırılarının temel nedenini, ülkenin kıyı bölgelerinde ve karasularında otoritesini gösterecek güçlü bir hükümetin olmayışı oluşturmaktadır. Halihazırda ülkede geçici bir hükümet ve yönetim bulunmakta olup, ancak yetki ve gücü başkent Mogadişu ile sınırlı durumdadır. Ülkenin güneyi ve merkezi kısmı El Şahap adlı bir terörist grubun kontrolü altında bulunmaktadır. Kuzeyinde ise durum karışık olup, deniz haydutları mevcut bölgenin Puntland adlı

bölümünde konuşlanmaktadır. Ayrıca deniz haydutlarının kaçırdıkları ve rehin aldıkları gemileri getirdikleri Eyl Limanı da anılan bölgede bulunmaktadır.

Deniz haydutluğunun en yoğun görüldüğü ülkelerden biri olan Somali'de, deniz haydutları ile mücadele edecek düzenli bir deniz gücü bulunmamaktadır. Somali'de devlet otoritesinin ve kamu düzeninin sağlanamamış olması, deniz haydutlarının 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. Bahse konu sorunun boyutu ve karmaşıklığı dikkate alındığında, uluslararası toplumun bütünleyici bir yaklaşım tarzı ile müşterek hareket etmesi, uluslararası tedbirlerin alınması ve etkin şekilde uygulanması gerektirmektedir. Aksi takdirde, asimetrik bir tehdit olan bu sorunla, tek başına bir devletin mücadele kapasitesi bulunmamaktadır.

- Deniz haydutlarının etkinlikle yararlandığı teknolojik imkan/kabiliyetler:

Yakın bir tarihe kadar deniz haydutları tarafından saldırılarda bıçak, tabanca gibi daha basit silahlar kullanılırken, son dönemlerde otomatik silahlar, roket atar ve kısa menzilli füzeler, kesintisiz iletişimin idamesi maksadıyla uydu telefonları, hedef alınan gemileri bulma ve takip etme imkanı sağlayan küresel konumlama sistemi (GPS) gibi modern ve teknolojik imkan ve kabiliyetlerden istifade edilmeye başlanılmıştır. Örneğin; Somali açıklarında ana gemilerde konuşlanmış teknolojik imkan/kabiliyetlere haiz deniz haydutları, bölgeden geçiş yapan ticaret gemilerini tespiti müteakip sürat motorları veya botlar vasıtasyla an gemiden ayrılarak hedef olarak belirlenen gemiye saldırmaktadırlar. Bu yöntem ile kıyıdan yaklaşık 400–500 mil açıklarda intikal halinde olan gemilerin dahi saldırıya uğradığı görülmektedir.

1.6. Deniz Haydutlarının Saldırı ve Eylem Tarzları

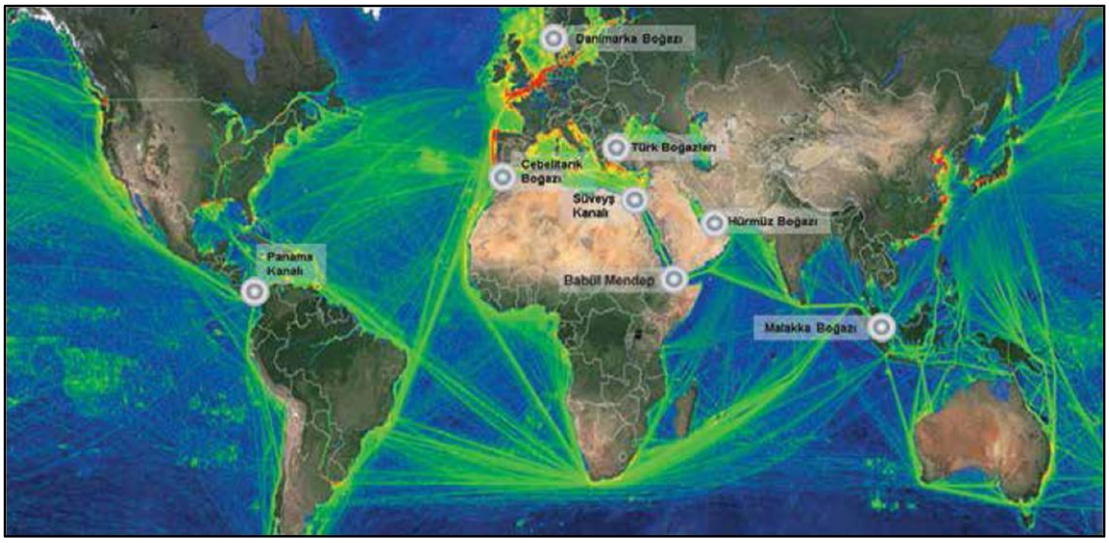
Deniz haydutluğu saldırıları incelendiğinde genel olarak birbirinden faklı tipte üç adet saldırı türüyle karşılaşılmaktadır. İlk saldırı tipi, özellikle limanda veya demir yerlerinde ya da kıyıya yakın deniz yetki alanlarındaki gemilere yönelik saldırılardır. Bir diğer saldırı türü ise, açık deniz alanlarında veya karasularında intikal halindeki ticari gemilere yönelik saldırılardır. Şiddet eğilimli ölüm ve yaralanmaların da meydana geldiği anılan saldırılarda, uzun süre denizde kalmak ve kıyıdan daha uzak

mesafelerde eylem gerçekleştirebilmek için bir ana gemiden (Pirate Mother Ship) faaliyetlerini idame eden deniz haydutları, gemide mevcut mürettebatı kontrol altına almayı müteakip kargonun tamamını başka bir gemiye transfer edip gemi ve mürettebatını serbest bırakmaktadırlar. Son dönemde özellikle Aden Körfezi ve Somali açıklarında görülen diğer bir saldırı türünde ise, yine bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, ele geçirdikleri gemiyi tüm yükü ve mürettebatıyla birlikte Somali kıyılarında tesis etmiş oldukları kamplarda alıkoymakta, geminin ve mürettebatın serbest bırakılması karşılığında fidye talep etmektedir.

Üçüncü tip saldırılar özellikle Uzak Doğu'da gerçekleşmektedir. Gemiyi ele geçiren deniz haydutları, mürettebatı öldürmekte veya filika, sandal ya da küçük botlar ile denize bırakmaktadır. Ardından gemiyi yeniden boyayarak farklı bir kimlik vermek suretiyle güvenli bir limana götürmekte, geminin ve gemideki kargonun evrakını değiştirmektedir. Bu faaliyetin ardından "Hayalet gemi" (Ghost ship) olarak isimlendirilen gemi ve taşıdığı kargo, sahte evrakla satılarak elden çıkartılmakta veya herhangi bir "kolay bayrak" devleti kayıtlarına kaydettirilerek deniz ticaretinde kullanılmaya devam edilmektedir[4].

1.7. Dünya denizlerindeki riskli bölgeler

Deniz haydutları genellikle ticari açıdan stratejik su yollarında saldırı yapmakta olup, saldırıların çoğu en çok Güneydoğu Asya'da meydana gelmektedir. Özellikle Somali ve Endonezya takımadaları sularında saldırılar artmaya devam etmektedir. Küresel denizlerde meydana gelen saldırıların yaklaşık %25'i söz konusu bölgelerde meydana gelmektedir. Diğer yüksek riskli bölgeler; Nijerya, Somali, Aden Körfezi/Kızıldeniz, Tanzanya, Peru, Bangaldeş, Malezya ve Crystal, Radisson Seven Seas, and Silverseas'ı içine alan Güney Çin Denizi'dir. Denizyolu taşımacılığında en yoğun kullanılan bölgeler Şekil 1.1'de sunulmuştur.



Şekil 1.1. Denizyolu taşımacılığında en yoğun kullanılan bölgeler

Dünyanın en riskli bölgelerinden biri olan ve en fazla saldırının meydana geldiği Somali açıklarında deniz haydutları kıyıdan 50 millik alana kadar ulaşmaktadır. Diğer riskli bir bölge olan Malaka Boğazı, Orta Doğu'dan Uzakdoğu'ya 1600 km'lik mesafede ham petrol taşıyan tankerlerin, günde ortalama 200 geminin geçtiği dünyanın ikinci işlek boğazıdır. Boğazdan geçen gemiler 1990'lardan bu yana deniz haydutlarının saldırısına uğramaktadır. Malaka Boğazı'nın çok dar olması nedeniyle buradan geçen gemiler kolayca saldırılara maruz kalmaktadır. Malaka Boğazı'nda Endonezya, Malezya ve Singapur donanmaları ortak devriye ve saldırı önleme harekatları başlatmıştır. 2001 yılından itibaren devriyelerin gezmesi, radarların konulması ve yetkililerin özellikle Malezya Kraliyet Deniz Polisinin operasyonları gibi Malezya ve Singapur tarafından deniz haydutluğuna karşı alınan önlemler neticesinde bu bölgede gemilere saldırılarda azalma olmuştur. Malaka Boğazı'ndan geçişte, denizcilere güvenli geçişe ilişkin gerekli tavsiyelerde bulunulmakta ancak, Doğu Afrika'dan geçişte yetkili makamlarca hiçbir tavsiyede bulunulmadığı belirtilmektedir. Ayrıca Malaka Boğazı gibi tanker trafiğinin ve yoğun ticaret rotalarının choke point olarak adlandırılan Cebelitarık Boğazı ve Süveş Kanalı da yüksek riske sahip su yollarıdır [23].

1.8. Deniz Haydutluğunun Dünya Deniz Ticaretine Etkileri

Deniz haydutluğu saldırılarının dünya kamuoyu ve denizcilik sektörü açısından önemli bir gündem maddesi olmasının belki de en önemli nedeni sebep olduğu yüksek maliyetlerdir. Bu yüksek maliyetleri oluşturan sebeplerden başlıcaları ise;

ödenen fidyeler, sigorta primleri, gemilerin rota değişikliğinin maliyeti, denizde koruma tedbirleri, soruşturmalar için limanda geçirilen zaman ve deniz haydutluğu şüphelilerinin yargılanma maliyeti, deniz haydutluğu için kurulan örgütlerin maliyetleridir. Bu maliyetlerin yıllık 25 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca bu hesaplamalar içinde rapor edilmeyen deniz haydutluğu olayları yoktur [24].

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 mâli kayıplara neden olmakta, yük sahipleri, armatörler ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir. Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan su yollarını 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:

- Güzergah 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 hapsetme masrafları
- Askeri operasyonlar
- Deniz haydutluğuna karşı oluşturulan çok uluslu organizasyonlara yapılan katkılar [4].

Deniz haydutları tarafından Aden Körfezi ve Somali bölgelerinde gerçekleştirilen saldırıların deniz ticaretine ilişkin yüksek maliyet boyutu OBP'nin 2010-2015 yılı raporlarına istinaden Tablo 1.1.'de sunulmuştur. Bahse konu yıllar arasında meydana gelen saldırılar sonucunda tahmini maliyetin 25-31 milyar dolar gibi yüksek seviyelerde olduğu, Aden Körfezi ve Somali bölgeleri haricinde diğer bölgelerdeki saldırıların maliyetleri de dikkate alındığında anılan saldırıların dünya deniz ticareti üzerinde oluşturduğu ekonomik zararın çok ciddi boyutlara ulaştığı görülmektedir.

Tablo 1.1. Aden Körfezi ve Somali bölgelerinde meydana gelen deniz haydutluğu saldırılarının tahmini maliyet bilgileri (2010-2015)

Faktör	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam tahmini maliyet (Milyon Dolar)
Fidye	176	160	31,75	21,6	0,2-1	-	390
Sigorta	460-3.200	635	550,7	185,7	103,5	79,3	2.014-4.754
Rota değiştirme	2.400-3.000	486-681	290,5	-	15,3	-	3.192-3.987
Özel güvenlik ve ekipman giderleri	363-2.500	1.064-1.160	1.650-2.060	1.015-1.177	601-693	623,7	5.317-8.214
Askeri maliyetler	2.000	1.270	1.090	999	741,3	323,1	6.423
Dava ve tutuklama	31	16,4	14,89	12,2	6,3	7	88
Kontra-haydutluk giderleri	19,5	21,3	24,08	44,7	57	44,7	211
Bölgesel ekonomilere maliyeti	1.250	-	-	-	-	-	1.250
İşgücü	-	195	471,6	462,1	71,6	49,9	1.250
Hız artırımı	-	2.710	1,53	276,2	576	272	3.836
Toplam tahmini maliyet (Milyon Dolar)	7.000-12.000	6.600-6.900	5.700-6.100	2.995-3.157	2.172-2.265	1.400	25.867-31.822

Maliyet boyutu irdelendiğinde son dönemlerde deniz haydutları tarafından özellikle Güneydoğu Asya'da küçük tankerlerin kargolarının çalınmak suretiyle tansfer edilmesinin karlı bir model olarak benimsendiği ve 2015 yılında bahse konu bölgede çalınan yakıt kargolarının değerinin yaklaşık 8 milyon dolara ulaştığı Tablo 1.2'de görülmektedir [25].

Tablo 1.2. Güneydoğu Asya'da çalınan yakıt kargolarına ilişkin tahmini maliyet bilgileri (2015)

Gemi adı	Saldırı tarihi	Ürün tipi	Kargo değeri (Dolar)
Rehobot	28 Ocak 2015	Endüstriyel dizel	316.804
Lapin	13 Şubat 2015	Dizel	2.906
Lapin	13 Şubat 2015	Gemi yakıtı	576.008
Phubai Pattra 1	20 Şubat 2015	Benzin	589.883
Singa Berlian	8 Mart 2015	MGO	675.000
David Tide II	22 Mart 2015	Dizel	98.027
DongFang Glory	1 Nisan 2015	Benzin	2.407.685
DongFang Glory	1 Nisan 2015	Dizel	581.260
Ocean Energy	2 Mayıs 2015	MGO	910.350
Oriental Glory	14 Mayıs 2015	Gemi yakıtı	720.010
Orkim Victory	3 Haziran 2015	MDO	331.100
Joaquim	8 Ağustos 2015	Gemi yakıtı	864. 012
Toplam			8.073.044

1.8.1. Hız artırımı giderleri

Özellikle deniz haydutlarının yoğun faaliyet gösterdiği riskli bölgelerde seyir icra eden gemilerin, saldırılardan kaçınmak maksadıyla ekonomik sürat yerine azami süratlerde seyir icra ettikleri ve dolayısıyla yakıt tüketimlerinin ciddi oranda arttığı görülmektedir.

1.8.2. Askeri maliyetler

Deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında; uluslararası kuruluşların ve devletlerin çabaları ile aktive edilen organizasyonlar ile bölgesel konumdaki ülkelerin müstakil savaş gemilerini görevlendirmeleri neticesinde riskli bölgelerde oluşturulan güvenlik bölgelerinin idame edilmesi maliyet kalemleri arasında önemli bir yeri oluşturmaktadır.

Halihazırda 27'nin üzerinde ülke deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında katkı sağlamaktadır. Askeri unsurlar tarafından en yoğun faaliyetler Afrika Boynuzu ve Hint Okyanusunda odaklanmış durumdadır. Deniz haydutluğu ile mücadelede riskli bölgelerde Atalanta Harekatı, Okyanus Kalkanı Harekatı ve CTF-151 aktif olarak

savaş gemileri ile destek sağlamaktadır. Anılan 3 aktivasyon yaklaşık 43 gemi ile bahse konu bölgelerde aktif olarak devriye görevleri icra etmekte, harekatlarını helikopterler, deniz karakol uçakları, akaryakıt gemileri ve muhtelif bölgelerde konuşlandırılmış karargah personelleri ile desteklemektedirler. 2010 yılı verilerine istinaden bir ABD savaş gemisinin bir günlük maliyetinin yaklaşık olarak 82.794 dolar olduğu hesaplanmıştır. Belirtilen bölgelerde 43 geminin 365 gün devamlı harekat icra ettiği düşünldüğünde yıllık maliyetin yaklaşık 1.3 milyar dolar seviyelerine ulaştığı görülmektedir [26].

1.8.3. Özel güvenlik ve ekipman giderleri

Deniz haydutluğu ile mücadelede askeri müdahalelerin yanı sıra özel sektörde inisiyatif alarak özel silahlı güvenlik timleri istihdam ederek, ihtiyaç sahiplerine riskli bölgelerde hizmet vermeye başlamıştır. Hizmetin bedeli görevlendirilecek adam ve gün sayısı dikkate alınarak hesaplanmakta ve askeri unsurlara ilave olarak gemilerin can ve mal emniyetinin korunması, anılan özel silahlı güvenlik timleri tarafından desteklenmektedir. Bahse konu güvenlik timleri gemilerde bulunduğu süre zarfında 24 saat vardiya esasına istinaden nöbet tutmakta, ayrıca gemi mürettebatına deniz haydutluğu ile mücadelede eğitim vermekte ve bilinçlendirmektedir.

Gemi sahipleri tarafından mürettebatın can güvenliği ve kargoların emniyeti kapsamında isteğe bağlı olarak alınan özel silahlı güvenlik timlerine ilişkin himetin 2010 yılı verilerine istinaden yaklaşık maliyeti Tablo 1.3.'de sunulmuştur [10].

Tablo 1.3. Özel güvenlik ve ekipman maliyeti

Ekipman	Maliyet (Dolar)
Lisanslı güvenlik timleri	80.000
Sonik caydırma ekipmanları	1.250
Dikenli teller	12.000
Kum torbaları	1.200
Elektrikli çitler	40.000
Tek gemi tek geçiş hizmeti	134.450
Tüm hizmetlerin 365 gün alınması	3.6 milyar
Yıllık tahmini alt sınır	363 milyon
Yıllık tahmini üst sınır	2.5 milyar

1.8.4. Rota değiştirme giderleri

Deniz haydutluğu saldırı risklerinin asgari seviyeye indirilmesi maksadıyla planlayıcılar tarafından alternatif güzergahlar kullnılmaya başlanmıştır. Saldırıların en yoğun meydana geldiği yer olan Afrika bölgesinde bulunan Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika'nın en uç noktası olan Ümit Burnu'nun geçilerek intikal edilmesi saldırı riskini ciddi oranda azaltmıştır. Ancak anılan güzergah değişikliği ilave maliyetleri de beraberinde getirmiştir. Örneğin Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu'nu geçerek Suudi Arabistan'dan ABD'ye intikal edecek bir tankere anılan güzergah değişikliği 2.700 deniz mili (yaklaşık 5.000 km.) ilave seyir yükü getirmektedir. Alternatif güzergahın kullanılması neticesinde tankerin yük taşıma kapasitesi yıllık ortalama 6 seyir planından 5 seyir planına düşmekte ve yaklaşık % 26 oranında kapasite azalmasına neden olmaktadır. Ayrıca alternatif güzergahın kullanılması yakıt tüketiminde yıllık yaklaşık 3.5 milyon dolar ilave maliyet getirmektedir. Başka bir rotalama değişikliği örneğinde ise Avrupa'dan Uzak Doğu'ya Ümit Burnu'nun geçilerek intikal edilmesi [10].

1.8.5. Sigorta giderleri

Deniz haydutluğunun asimetrik parametrelerinden bir diğeri ise saldırıların yoğun olduğu bölgelerde ciddi artış gösteren sigorta giderleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Aden Körfezi ve Somali bölgesinde yaşanan yüksek fidye talepleri ile sonuçlanan gemi kaçırma eylemleri, deniz ulaştırması sigortacılık sektöründe ciddi maliyet artışlarına neden olmuştur. Aden Körfezi ve Somali bölgesinde 2008 yılında gemi ve geçiş başına ortalama 500 dolar olan sigorta maliyeti, 2010 yılında astronomik bir artış göstererek, 150.000 dolar seviyelerine ulaşmıştır. Ayrıca kargo gemilerinde, son yıllarda konteyner başına 25 dolar olan sigorta maliyeti, % 400 artarak 100 dolara seviyelerine yükselmiştir [27]. Bahse konu saldırlar neticesinde yaşanan can kayıpları da sigorta giderlerinin artmasında ilave bir katsayı olarak maliyetleri artırmıştır.

1.8.6. Fidye giderleri

Deniz haydutluğu saldırıları neticesinde oluşan bir diğer önemli maliyet kalemini de fidye giderleri oluşturmaktadır. Deniz haydutları tarafından 2010-2011 yıllarında alınan fidye değeri yaklaşık 336 milyon dolar seviyelerinde iken, riskli bölgelerde

alınan önlemler ve durumsal farkındalıklar sonrasında kaçırılan gemi sayılarındaki azalmalara paralel olarak fidye giderleri de azalmış ve 2015 yılı itibariyle rapor edilen eylemlere istinaden fidye maliyeti oluşmamıştır.

1.8.7. Dava ve tutuklama giderleri

Evrensel Yetki Yasası uyarınca deniz haydutluğuna karşı herhangi bir devlet, suçla doğrudan bağlantı kurup kurmadığına bakılmaksızın kovuşturma başlatabilir. Uluslararası topluluklar, deniz haydutlarının (Somali gibi) baş gösterdiği ülkelerin yargı ve savcılık kapasitelerinin yetersiz olması nedeniyle, bölgesel ülkelere deniz haydutluğu ile mücadele denemelerini ve bazı durumlarda hapis uygulamalarını teşvik etmek için maddi yardımda bulunmaktadır. Örneğin Kenya ve Seyşeller, son yıllarda Avrupa Birliği, ABD, İngiltere, Kanada, Danimarka ve Avustralya ile deniz haydutlarının yargılanması için istekliliklerini belirten memorandumlar imzalamıştır. 2010 yılı verilerine istinaden Tablo 1.4.'de deniz haydutlarına ilişkin kovuşturma maliyeti yaklaşık 31 milyon dolar seviyelerine ulaşmıştır [10].

Tablo 1.4. Dava ve tutuklama maliyetleri (2010)

Bölge	Tutuklama	Ortalama maliyet	Toplam tututlama maliyeti (Dolar)
Bölgesel	483	52.000	25.116.000
Avrupa	21	246.000	5.166.000
Kuzey Amerika	3	335.733	1.007.199
Toplam			31.289.189

1.9. Deniz Haydutluğuna İlişkin Uluslararası Düzenlemeler

Halihazırda deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında başlıca mevzuat ve düzenlemeler: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Tüzüğü (ISPS); Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Kararları ve Genelgeleri; Bölgesel İşbirliği Anlaşması (RECAAP); Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları (1816, 1838, 1844, 1846 ve 1851); Terörizme karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism); ABD'nin, Ocak 2002'de konteyner gemilerinde güvenliği sağlamak amacıyla konteyner güvenliğine

ilişkin başlattığı "Container Security Initiative (CSI)" uygulaması, 29 Ocak 2009'da Aden Körfezi'ndeki devletlerin ve IMO'nın katılımı ile Cibuti'de Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarına ilişkin uygulamaya konulan Cibuti Kodu'dur [3].

Özellikle Aden Körfezi ve Somali açıklarında yoğunlaşan deniz haydutluğu saldırılarını müteakip uluslararası deniz kuvvetleri işbirliği yaparak ortak bir deniz gücü kurmuştur. Birleşik Deniz Güçleri (Combined Maritime Forces) bölgede güvenliği sağlamak amacıyla yaklaşık 25 ülkenin katılımıyla kurulmuş, uluslararası hukuk ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararlarına uygun olarak, 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-150) Kızıldeniz, Aden Körfezi, Hint Okyanusu, Arap Denizi ve Umman Körfezi'nde deniz güvenliği operasyonlarını gerçekleştirmekte; CTF-151, Aden Körfezi, Somali Havzası ve Hint Okyanusu'ndaki deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetlerini yürütmekte ve tüm ülkelere ait gemilerin bölgeden güvenli geçiş yapmalarını sağlamakta; CTF-152 ise Arap Körfezi'ndeki deniz güvenliğini sağlamaya yönelik operasyonları icra etmektedir. CTF-151 Komutanlığı Görevi; 3 Mayıs - 13 Ağustos 2009, 1 Eylül - 1 Aralık 2010, 19 Eylül - 13 Aralık 2012 ve 27 Ağustos - 21 Aralık 2015 tarihleri arasında olmak üzere toplam dört defa Türk Deniz Kuvvetleri tarafından deruhte edilmiştir. Bu kuvvetlere ilave olarak, NATO bünyesinde görev yapan Daimi Deniz Görev Grupları (SNMG-1 ve SNMG-2) bölgede dönüşümlü olarak "Okyanus Kalkanı Harekatı"nı (Operation Ocean Shield) icra etmektedirler. Söz konusu harekat CTF-508 komutasında Afrika Boynuzu bölgesinde deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla yürütülmektedir. Bunlara ilave olarak Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC) uygulamasına gidilmiştir. Bu uygulamaya ile, Aden Körfezi'nde yer alan 45º ve 53º Doğu Boylamları arasında kalan bölgede trafik ayrım düzeninden farklı bir koridorda görevlendirilen savaş gemileri gözetiminde seyir yapılmaktadır. IRTC uygulaması zorunlu bir uygulama olmayıp, ticari gemilere güvenli bir geçiş için tavsiye edilmektedir. Bu uygulamada planlanan günlerin belirli saatlerinde savaş gemilerinin eskortluğunda grup halinde doğu ve batı yönlü geçişler yapılmaktadır. IRTC uygulaması kapsamında MSCHOA (The Maritime Security Centre-Horn of

Africa), ticari gemilerin grup transit geçişlerinin koordinasyonunu yapmaktadır. Ancak IRTC'de planlı sahalarında bulunan NATO, AB ve CMF gemileri kendi sahalarında karakol yapmakta ve sadece kendi sorumluluk sahalarına giren gemiler olduğunda eşlik etmektedir. Yani IRTC geçişi boyunca ticari gemilere eşlik edilmemektedir. Ayrıca Rusya Federasyonu, Çin, Japonya ve Hindistan gibi ülkelerin milli konvoyları olduğunda bu ülkeler ilan ettikleri zamanlarda teşkil edilen konvoylarını (ki bu konvoylar tüm gemilerin katılımına açıktır) savaş gemileri ile korumaktadırlar. Bu konvoyların programları MSCHOA internet sitesinde mevcuttur. Aden Körfezi'nde ticaret gemilerinin doğu-batı geçişlerini düzenlemek ve koruma gayretlerini koordine etmek maksadıyla tesis edilen Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridorunun etkin bir şekilde savaş gemileri tarafından kaplanması deniz haydutluğu faaliyetini önlemek açısından hayati önem taşımaktadır [4].

1.10. Deniz Haydutluğu İstatistikleri

Uluslararası kuruluşların ve devletlerin tüm çabalarına rağmen dünya denizlerindeki deniz haydutluğu ve terör olayları devam etmektedir. Özellikle Güneydoğu Asya ve Endonezya takımadaları olmak üzere; Somali açıkları, Nijerya, Aden Körfezi, Kızıldeniz, Tanzanya, Peru, Bengaldeş, Malezya, Güney Çin Denizi; deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar açısından en hassas bölgeler arasında yer almaktadır.

Deniz haydutluğu saldırıları tarihin tozlu sayfalarından çıkarak özellikle dünya deniz ticaretinin ve tanker trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde artış göstermiş olup 21. yüzyılın gündemine tekrar girmiştir. Deniz haydutluğunun bir ya da birkaç nedeni bir arada olup bunlardan en önemlisi saldırı bölgelerindeki ülkelerdeki işsizlik, ücret düşüklüğü, açlık gibi iktisadi sorunlar, siyasi istikrarsızlık ve iç savaş ortamı, balık kaynaklarının ve denizi koruma arayışları, cazip kazanç imkanları sunması nedeniyle karlı bir sektör haline gelmesi, söz konusu bölgelerdeki güvenlik tedbirlerinin ve denetimin yeterli olmayışı, deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanması gibi yasal sorunlardaki eksikliklerin deniz haydutlarını cesaretlendirmesidir [28].

2006-2015 yıllarını kapsayan son 10 yıllık dönemde 3137 deniz haydutluğu saldırısı meydana gelmiştir. Bölgelere göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 1.5'de sunulmuştur.

Tablo 1.5. Bölgelere göre toplam deniz haydutluğu saldırıları

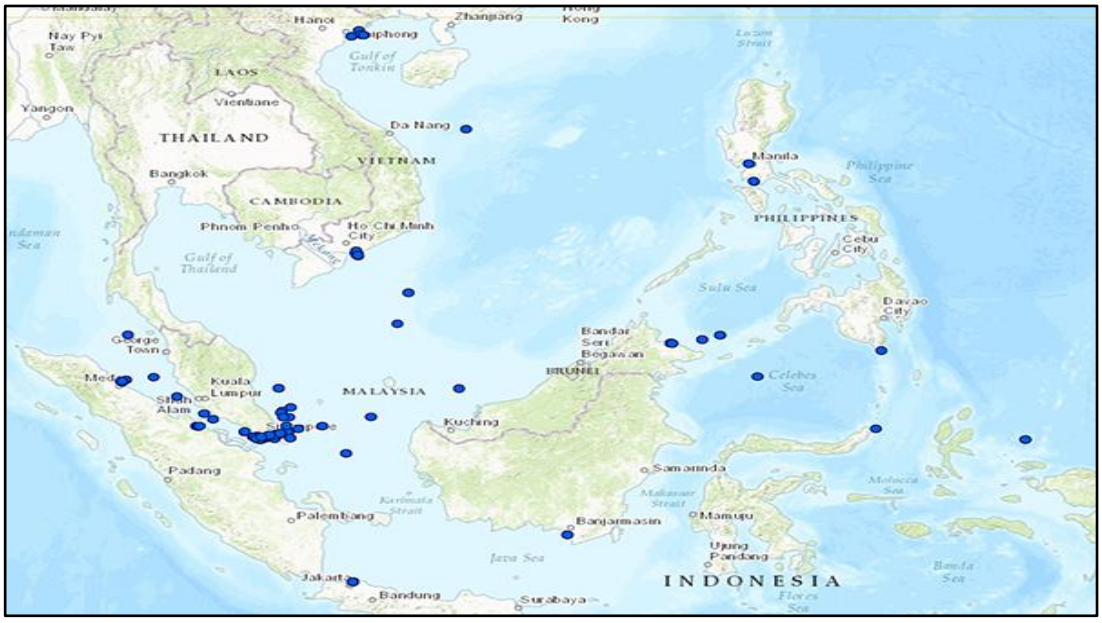
Saldırı bölgeleri/ yıllar	Afrika	Güney Doğu Asya	Hindistan'ın Güneyi	Güney Amerika	Uzak Doğu	Diğer	Toplam
2006	27	88	53	29	5	37	239
2007	120	69	30	21	11	12	263
2008	189	55	23	14	10	2	293
2009	264	45	29	37	23	8	406
2010	259	70	28	40	44	4	445
2011	293	80	16	25	23	2	439
2012	149	105	19	17	7	0	297
2013	79	128	26	18	13	0	264
2014	55	141	34	5	8	2	245
2015	35	147	24	8	31	1	246
Toplam	1470	928	282	214	175	68	3137

2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı olayı 2011 yılında Afrika'da (293 saldırı) gerçekleşmiştir. Afrika bölgesinde özellikle bölgesel işbirliği kapsamında NATO ve diğer ülkelere ait unsurların deniz haydutluğu ile mücadele harekatına iştirak etmeleri ve ticaret gemileri tarafından güvenlik önlemlerinin artırılması sonrası deniz haydutluğu saldırıları bir önceki yıla göre; 2012 yılında % 49, 2013 yılında % 47, 2014 yılında % 30 ve 2015 yılında % 36 oranında azalmıştır. 2015 yılı deniz haydutluğu saldırı haritası Şekil 1.2'de sunulmuştur.



Şekil 1.2. Deniz haydutluğu saldırı haritası (2015)

Güneydoğu Asya deniz haydutluğu saldırılarının en fazla görüldüğü 2. bölgedir. Bahse konu bölgede 2009 yılında 45 saldırı meydana gelmiş ve her yıl artış göstererek 2015 yılı itibariyle saldırı sayısı 147'ye ulaşmıştır. Ayrıca anılan bölge için 2015 yılında gerçekleşen saldırılar ortalamanın % 58 oranında üzerindedir. Bahse konu bölgede 2015 yılında gerçekleşen olayalara ilişkin saldırı haritası Şekil 1.3'te sunulmuştur.

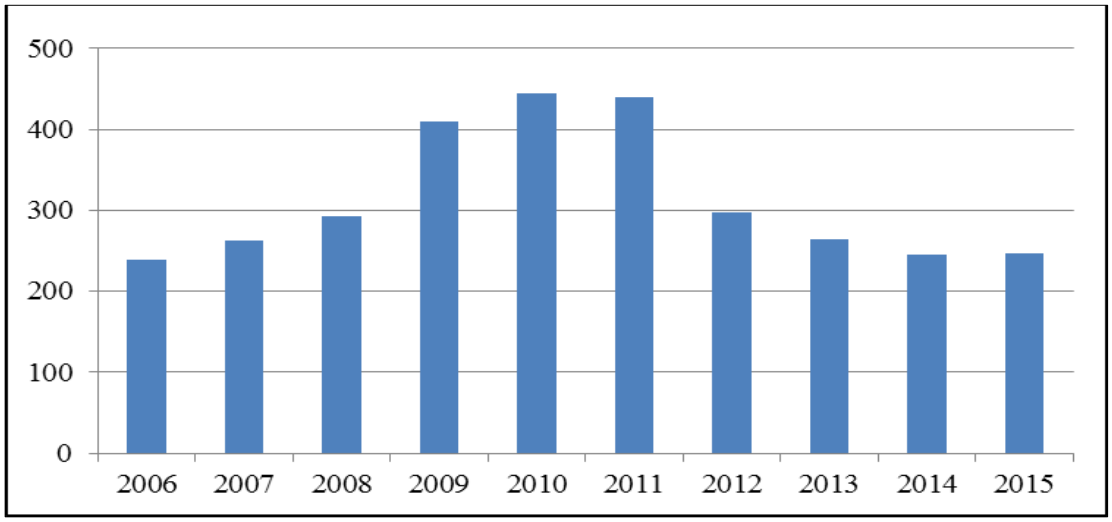


Şekil 1.3. Güneydoğu Asya deniz haydutluğu saldırı haritası (2015)

Saldırıların en fazla görüldüğü 3. yer olan Hindistan'ın güneyinde en fazla saldırı 2006 yılında (53 saldırı), en az saldırı ise 2011 yılında (16 saldırı) meydana gelmiştir. Diğer bir bölge olan Güney Amerika'da 2011 yılından itibaren saldırılarda azalmalar gözlemlenmiş ve 2014-2015 yıllarında meydana gelen saldırılar ortalamının % 63-77 oranında altında bir seviyede gerçekleşmiştir. Saldrıların en az görüldüğü yer olan Uzak Doğu'da ise en fazla saldırı 2010 yılında (44 saldırı), en az saldırı ise 2006 yılında (5 saldırı) olmuştur. Uzak Doğu'da 2015 yılında gerçekleşen saldırılarda bir önceki yıla göre % 285 oranında artış gerçekleşmiştir.

2015 yılında toplam 246 deniz haydutluğu saldırısı olmuştur. 2015'de en fazla deniz haydutluğu saldırısı Güneydoğu Asya'da (147 saldırı), daha sonra Afrika'da (35 saldırı) meydana gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırılarının % 76 oranında Afrika ve Güneydoğu Asya bölgelerinde meydana geldiği, 2011 yılı sonrasında Afrika bölgesindeki olaylarda ciddi oranda azalmalar olmasına rağmen, Güneydoğu Asya bölgesinde ise olayların artarak devam ettiği görülmektedir.

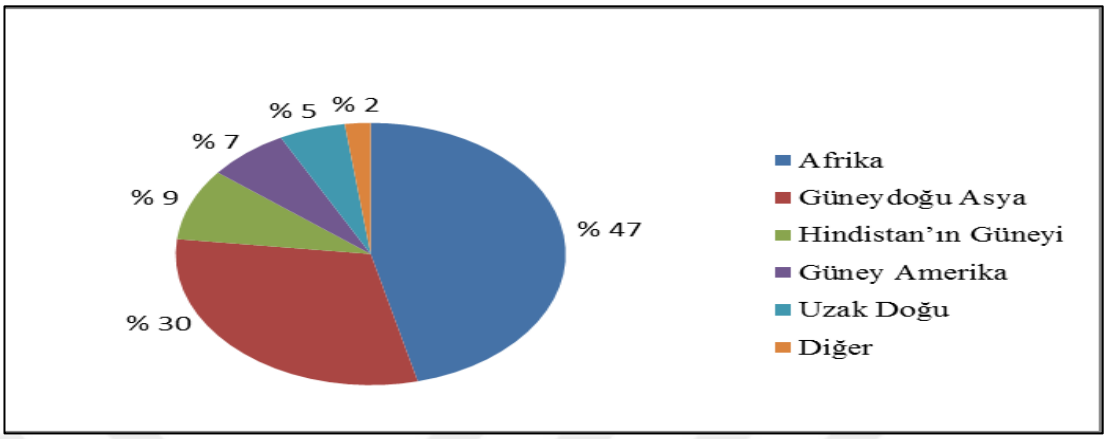
Şekil 1.4.'de belirtilen 2006-2015 yılları deniz haydutluğu saldırılarında diğer yıllara nazaran özellikle 2009-2011 yılları arasında % 30 ile % 40 oranında artış görülmüştür.



Şekil 1.4. Yıllara göre toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı

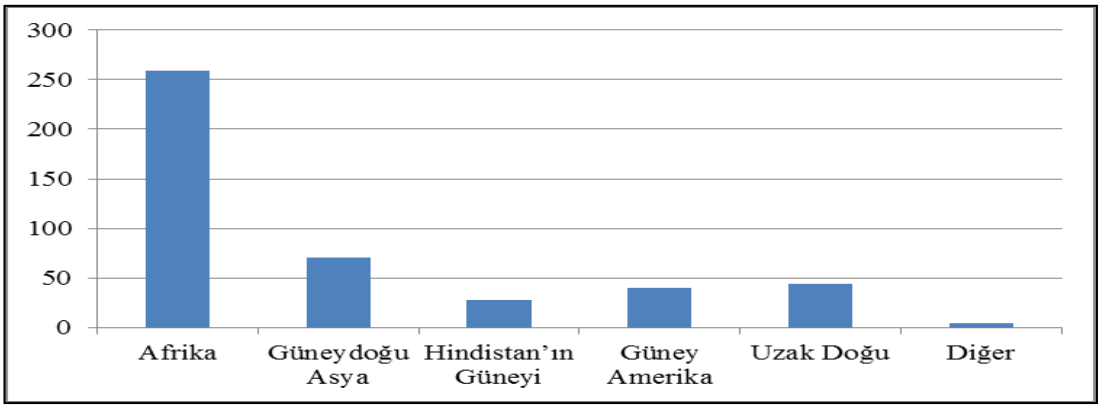
IMB'nin Raporuna göre; 2006-2015 yılları arasında meydana gelen 3137 saldırının; Şekil 1.5.'e istinaden % 47'si Afrika'da (1470 saldırı), % 30'u Güneydoğu Asya'da (928 saldırı), % 9'u Hindistan'ın Güneyi'nde (282 saldırı), % 7'si Güney

Amerika'da (214 saldırı), % 5'i Uzak Doğu'da (175 saldırı) ve % 2'si diğer bölgelerde (68 saldırı) meydana gelmiştir.



Şekil 1.5. Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri

2006-2015 yılları arasında en fazla deniz haydutluğu saldırısı Şekil 1.6.'ya göre 2010 yılında gerçekleşmiştir. 2010 yılında meydana gelen 445 saldırının; % 58'i Afrika'da (259 saldırı), % 16'sı Güneydoğu Asya'da (70 saldırı), % 10'u Uzak Doğu'da (44 saldırı), % 9'u Güney Amerika'da (40 saldırı), % 6'sı Hindistan'ın Güneyi'nde (28 saldırı) ve % 1'i diğer bölgelerde (4 saldırı) meydana gelmiştir.



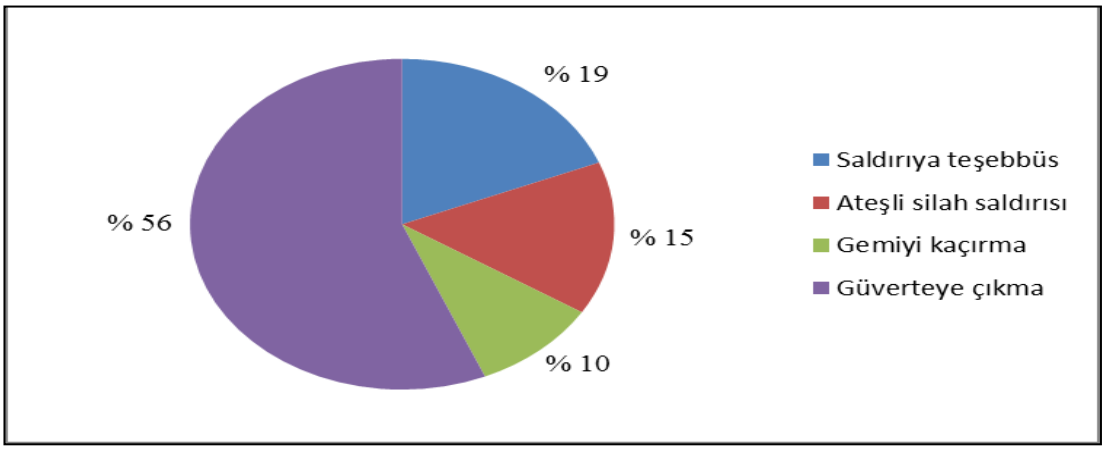
Şekil 1.6. Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri (2010)

2006-2015 yılları arasında en fazla saldırıya teşebbüs 2011 yılında (105 saldırı), güverteye çıkma 2015 yılında (203 saldırı), ateşli silah saldırısı 2009 yılında (121 saldırı) ve gemi kaçırma ise en fazla 2010 yılında (53 saldırı) meydana gelmiştir. 2011 yılından itibaren saldırıya teşebbüs, ateşli silah saldırısı ve gemi kaçırma eylemlerinde azalma olmasına rağmen güverteye çıkma olaylarında artış gözlemlenmiştir. Deniz haydutluğu saldırı türleri Tablo 1.6'da sunulmuştur.

Tablo 1.6. Deniz haydutluğu saldırı türleri

Saldırı Türü/ Yıllar	Saldırıya teşebbüs	Ateşli silah saldırısı	Gemiyi kaçırma	Güverteye çıkma	Toplam
2006	56	7	14	162	239
2007	62	14	18	169	263
2008	47	46	49	151	293
2009	84	120	49	153	406
2010	89	107	53	196	445
2011	105	113	45	176	439
2012	67	28	28	174	297
2013	28	22	12	202	264
2014	28	13	21	183	245
2015	27	1	15	203	246
Toplam	593	471	304	1769	3137

IMB'nin Raporuna göre; 2006-2015 yılları arasında meydana gelen 3137 saldırının Şekil 1.7.'ye göre; % 56'sı güverteye çıkma (1769), % 19'u saldırıya teşebbüs (593), % 15'i ateşli silah saldırısı (471) ve % 10'u gemiyi kaçırma eylemi olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 1.7. Deniz haydutluğu saldırı türleri

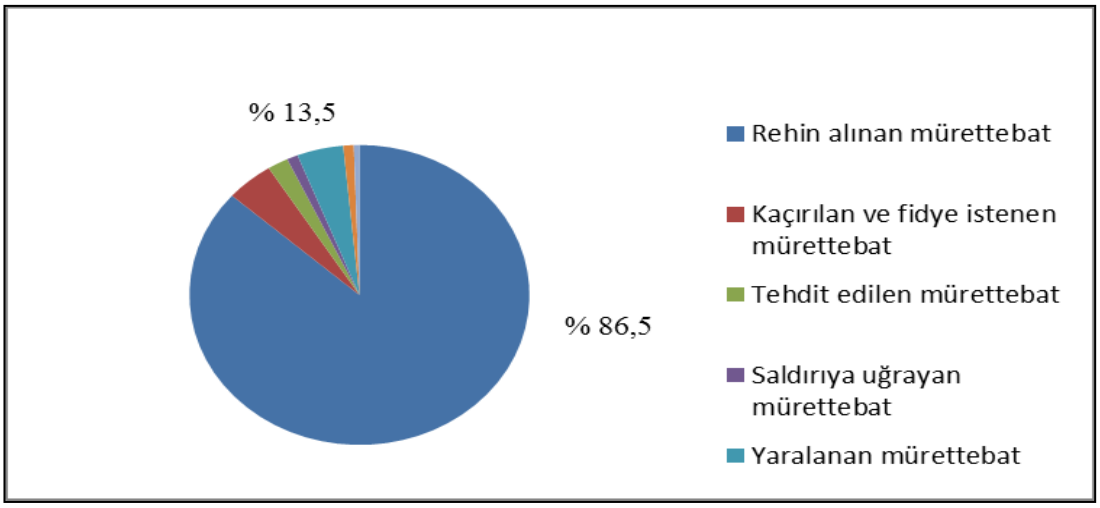
2006-2015 yılları arasında en fazla rehin alınan mürettebat 2010 yılında (1181 mürettebat), kaçırılan ve fidye istenen mürettebat 2006 yılında (77 mürettebat), tehdit edilen mürettebat 2011 yılında (27 mürettebat), saldırıya uğrayan mürettebat 2007

yılında (29 mürettebat), yaralanan mürettebat 2009 yılında (69 mürettebat), ölen mürettebat 2006 yılında (15 mürettebat) ve kayıp mürettebat ise 2008 yılında (21 mürettebat) olmuştur. Mürettebata uygulanan şiddet türleri Tablo 1.7'de sunulmuştur.

Tablo 1.7. Mürettebata uygulanan şiddet türleri

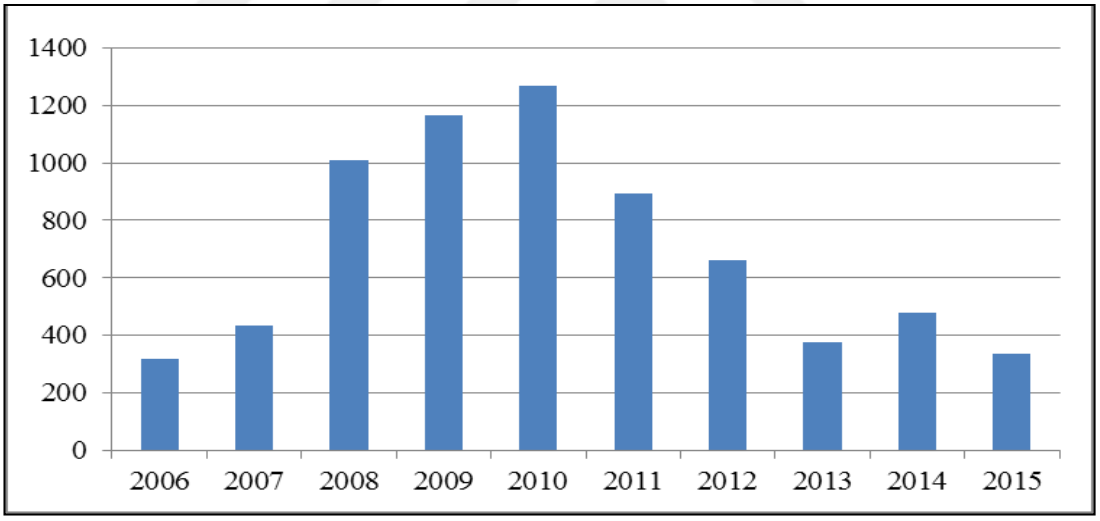
Şiddet Türü/ Yıllar	Rehin alınan mürettebat	Kaçırılan ve fidye istenen mürettebat	Tehdit edilen mürettebat	Saldırıya uğrayan mürettebat	Yaralanan mürettebat	Ölen Mürettebat	Kayıp	Toplam
2006	188	77	17	2	15	15	3	317
2007	292	63	6	29	35	5	3	433
2008	889	42	9	7	32	11	21	1011
2009	1050	12	14	4	69	10	8	1167
2010	1181	20	18	6	37	8	-	1270
2011	802	10	27	6	42	8	-	895
2012	585	26	13	4	28	6	-	662
2013	304	36	10	-	21	1	1	373
2014	442	9	9	1	13	4	1	479
2015	271	19	14	14	14	1	-	333
Toplam	6004	314	137	73	306	69	37	6940

Deniz haydutluğu saldırılarında mürettebata uygulanan 6940 şiddet türünden Şekil 1.8.'e istinaden; % 86,5'i mürettebatın rehin alınması (6004 mürettebat), geri kalan % 13,5'lik bölümün ise % 4,5'i mürettebatın kaçırılması ve fidye istenmesi (314 mürettebat), % 4,4'ü mürettebatın yaralanması (306 mürettebat), % 2'si mürettebatın tehdit edilmesi (137 mürettebat), % 1'i mürettebatın saldırıya uğraması (73 mürettebat), %1'i mürettebatın ölmesi (69 mürettebat) ve % 0,6'sı mürettebatın kaybolması (37 mürettebat) şeklinde meydana gelmiştir.



Şekil 1.8. Mürettebata uygulanan şiddet türleri

Deniz haydutlarının şiddet eylemleri sonrası 2006-2015 yılları arasında 69 mürettebat hayatını kaybetmiş, 306 mürettebat yaralanmış ve 37 mürettebat ise kaybolmuştur.



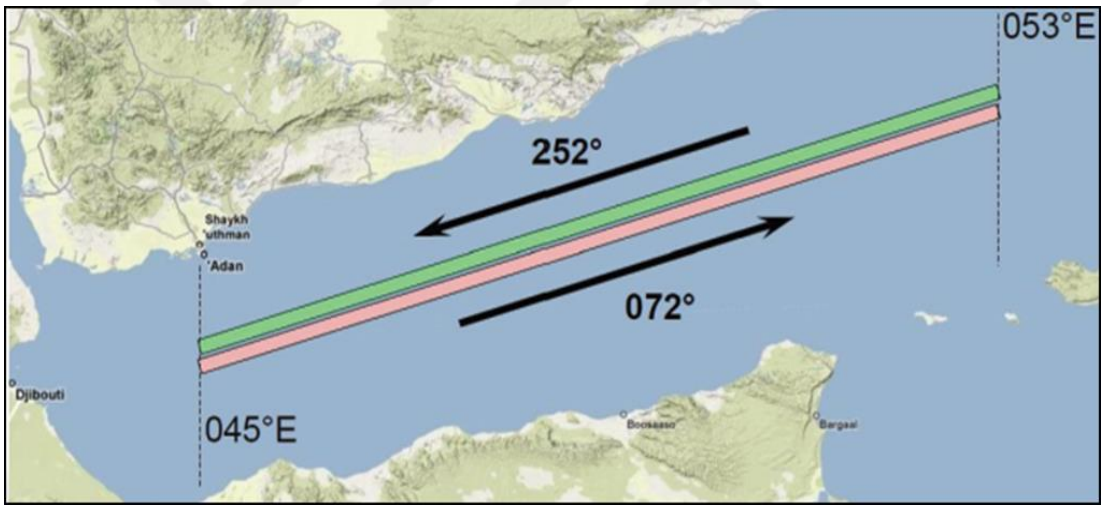
Şekil 1.9. Yıllara göre mürettebata uygulanan şiddet türleri

Şekil 1.9'a istinaden mürettebata uygulanan şiddet türlerinde özellikle 2008-2010 yılları arasında % 46 ile % 83 oranında artış gerçekleşmiştir. 2011 yılından itibaren mürettebata yönelik şiddet eylemlerinde ise ciddi azalmalar gözlemlenmiş ve 2015 yılında şiddet eylemleri (333 mürettebat) son 10 yılın en düşük 2.yılı olarak kayıtlara geçmiştir.

Deniz haydutluğu saldırıları 2006-2015 yılları arasında en fazla 2011 yılında Somali'de (160 saldırı) ve daha sonra sırasıyla 2010 yılında tekrar Somali'de (139 saldırı) ve 2009 yılında Aden Körfezi'nde (117 saldırı) meydana gelmiştir.

Deniz haydutluğu saldırıları özellikle Aden Körfezi'nde 2009 yılından itibaren NATO ve diğer ülkelere ait unsurların aktif olarak faaliyet göstermesi sonrasında ciddi oranda azalmış ve 2015 yılında hiçbir saldırı olayı rapor edilmemiştir.

Söz konusu olayların 2009'da azalmasının en büyük nedenleri söz konusu bölgelerdeki bölgesel işbirliği kapsamında ortak devriyenin ve NATO ve diğer ülkelere ait deniz güçlerinin görev yapması, gemi içinde alınan güvenlik önlemlerinin artırılması ve Aden Körfezi'nde 493 deniz mili uzunluğunda ve 10 deniz mili genişliğinde Şekil 1.10'da sunulan "Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC)'nun tesis edilmesidir.



Şekil 1.10. Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC)

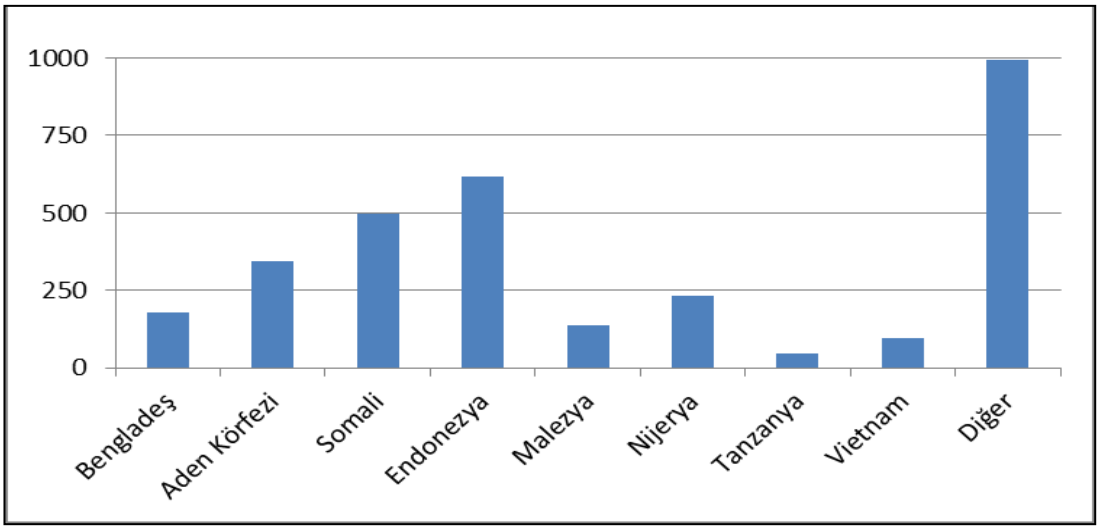
Aden Körfezi'nde 2010 ve 2011 yılları saldırı olaylarındaki ciddi azalmalara rağmen aynı coğrafyada yer alan Somali bölgesinde son 10 yılının en yüksek saldırı olayları (2010 (139 saldırı) ve 2011 (160 saldırı)) meydana gelmiştir.

IMB'nin raporlarına göre; diğer bölgelerde deniz haydutluğu saldırılarındaki azalmalara rağmen halihazırda Endonezya'daki saldırı olaylarında artış devam etmektedir. Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler Tablo 1.8'de sunulmuştur.

Tablo 1.8. Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler

Bölge / Yıllar	Bengaldeş	Aden Körfezi	Somali	Endonezya	Malezya	Nijerya	Tanzanya	Vietnam	Diğer	Toplam
2006	47	10	10	50	10	12	9	3	88	239
2007	15	13	31	43	9	42	11	5	94	263
2008	12	92	19	28	10	40	14	11	67	293
2009	17	116	80	15	16	28	5	9	120	406
2010	23	53	139	40	18	19	1	12	140	445
2011	10	37	160	46	16	10	-	8	152	439
2012	11	13	49	81	12	17	2	4	108	297
2013	12	6	7	106	9	31	1	9	83	264
2014	21	4	3	100	24	18	1	7	67	245
2015	11	-	-	108	13	14	-	27	73	246
Toplam	179	344	498	617	137	231	44	95	992	3137

Şekil 1.11'e istinaden 2006-2015 yılları arasında meydana gelen 3137 saldırının; % 19,4'ü Endonezya'da (617), % 15,9'u Somali'de (498 saldırı), % 11'i Aden Körfezi'nde (344 saldırı), % 7,4'ü Nijerya'da (231 saldırı), % 5,7'si Bengaldeş'te (179 saldırı), % 4,4'ü Malezya'da (137 saldırı), % 3'ü Vietnam'da (95 saldırı), % 1,4'ü Tanzanya'da (44 saldırı) ve % 31,6'sı diğer bölgelerde (992 saldırı) meydana gelmiştir.



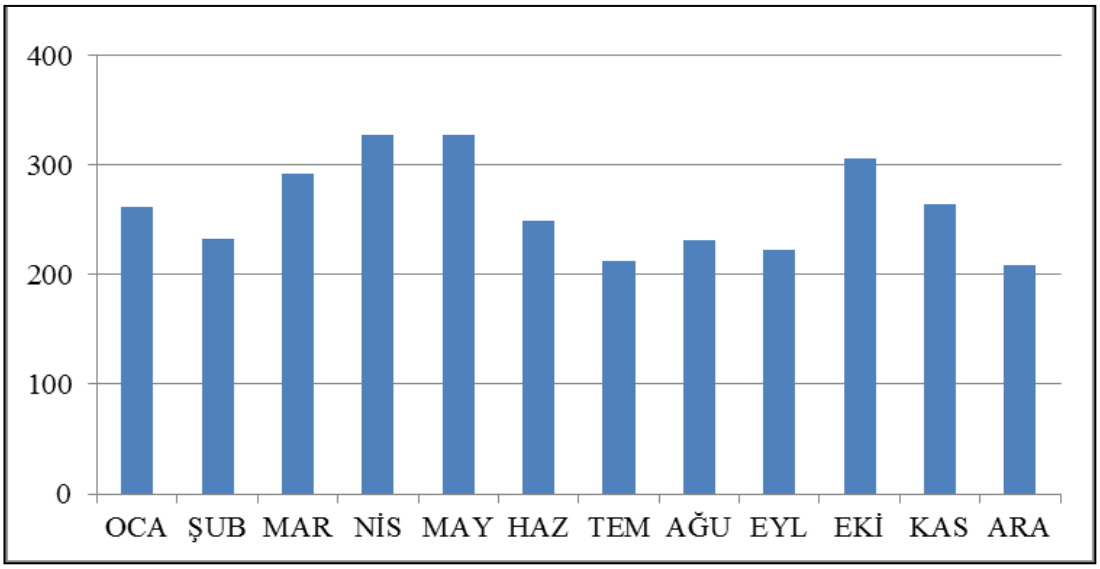
Şekil 1.11. Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler

2015 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırısı Endonezya'da (108 saldırı) gerçekleşmiş olup, 2014 yılına göre % 8 oranında artış gözlemlenmiştir. 2015 yılında Endonezya'dan sonra en fazla saldırı Vietnam'da (27 saldırı) gerçekleşmiş ve 2014 yılına göre % 285 oranında artış gözlemlenmiştir. 2015 yılında Aden Körfezi, Somali ve Tanzanya'da hiçbir saldırı olayı rapor edilmemiştir.

Tablo 1.9. Deniz haydutluğu saldırıları ayları

Saldırı ayları/ yıllar	OCA	ŞUB	MAR	NİS	MAY	HAZ	TEM	AĞU	EYL	EKİ	KAS	ARA	Toplam
2006	22	24	21	28	25	13	19	10	17	23	18	19	239
2007	17	15	16	31	34	18	27	27	16	37	15	10	263
2008	19	14	20	30	20	16	24	24	39	30	37	20	293
2009	36	27	42	54	48	36	12	20	32	35	35	29	406
2010	17	15	47	53	34	37	21	42	31	49	61	38	445
2011	58	38	54	35	56	32	32	31	29	36	18	20	439
2012	41	36	30	27	29	18	18	17	17	22	23	19	297
2013	18	29	21	26	25	23	27	13	11	27	22	22	264
2014	15	19	16	21	26	26	18	24	15	28	22	15	245
2015	19	16	25	23	31	30	14	23	16	19	13	17	246
Toplam	262	233	292	328	328	249	212	231	223	306	264	209	3137

Deniz haydutluğu saldırısı 2006-2015 yılları arasında en fazla Nisan ve Mayıs ayında (328 saldırı), sonrasında Ekim ayında (306 saldırı) ve Mart ayında (292 saldırı) meydana gelmiştir. Bahse konu yıllara istinaden en fazla saldırının gerçekleştiği ay 2010 yılı Kasım ayı (61 saldırı) olarak kayıtlara geçmiştir. Nisan ve Mayıs aylarında meydana gelen saldırı olayları ortalamanın % 25 oranında üzerinde gerçekleşmiştir. Deniz haydutluğu saldırı ayları Tablo 1.9'da sunulmuştur.



Şekil 1.12. Deniz haydutluğu saldırıları ayları (2006-2015)

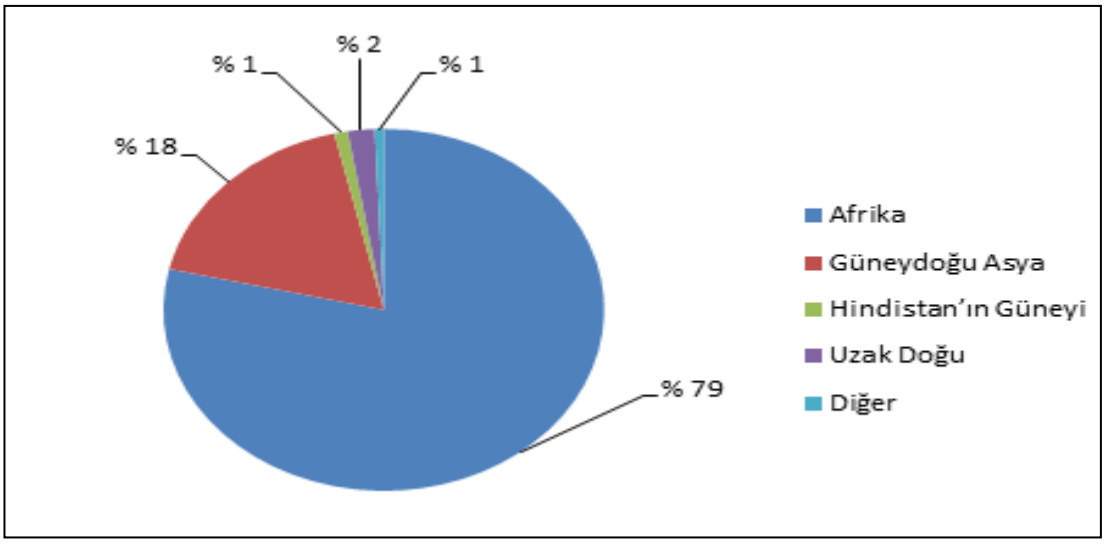
Şekil 1.12'ye istinaden deniz haydutluğu saldırılarının en az meydana geldiği ay ise Aralık (209 saldırı), sonrasında da Temmuz (212 saldırı) ve Eylül (223 saldırı) olarak gözlemlenmiştir.

Tablo 1.10. Bölgelere istinaden deniz haydutluğu saldırı türleri

Saldırı türleri/ bölgeleri	Afrika	Güney Doğu Asya	Hindistan'ın Güneyi	Güney Amerika	Uzak Doğu	Diğer	Toplam
Saldırıya teşebbüs	378	119	32	32	15	18	594
Ateşli silah saldırısı	453	6	-	1	4	5	469
Gemiyi kaçırma	239	54	3	-	6	2	304
Güverteye çıkma	434	744	246	182	150	14	1770
Toplam	1504	923	281	215	175	39	3137

2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı türü; güverteye çıkma (1770 saldırı), sonrasında saldırıya teşebbüs (594 saldırı), ateşli silahlı saldırı (469 saldırı) ve gemiyi kaçırma (304 saldırı) olarak gerçekleşmiştir. Bölgelere istinaden deniz haydutluğu saldırı türleri Tablo 1.10.'da sunulmuştur.

Saldırı türleri arasında güverteye çıkma olaylarının Güneydoğu Asya'da, gemiyi kaçırma, ateşli silahlı saldırı ve saldırıya teşebbüslerin ise Afrika'da en yoğun şekilde meydana geldiği tespit edilmiştir.



Şekil 1.13. Gemiyi kaçırma olayları

Deniz haydutlarının nihai hedefi olan gemiyi kaçırma olaylarının Şekil 1.13'e göre % 79'u Afrika'da (239 gemi), % 18'i Güneydoğu Asya'da (54 gemi), % 2'si Uzak Doğu'da (6 gemi), % 1'i Hindistan'ın Güneyi'nde (3 gemi) ve % 1'i de diğer bölgelerde (2 gemi) meydana gelmiştir.

Tablo 1.11. Gemiyi kaçırma olayları (2011-2015)

Saldırı türü/ bölgeleri-yıllar	Afrika					Güney Doğu Asya				
	2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
Gemiyi kaçırma	37	24	9	5	2	6	2	3	15	13

2006-2015 yılları arasında gemiyi kaçırma olaylarının en fazla olduğu bölge Afrika olmasına rağmen, 2011 sonrasında Afrika'da gemiyi kaçırma olaylarında azalma gözlemlenirken, Güney Doğu Asya'da özellikle 2014 ve 2015 yıllarında ciddi oranda artış meydana gelmiştir. 2011-2015 yılları gemiyi kaçırma olayları Tablo 1.11'de sunulmuştur.

IMB'nin raporuna göre; son on yılda en fazla dökme yük gemisi (686 saldırı), daha sonra sırayla konteyner gemisi (469 saldırı), kimyasal madde tankeri (411 saldırı), ham petrol tankeri (324 saldırı) saldırıya uğramıştır. Gemi türlerine göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 1.12.'de sunulmuştur.

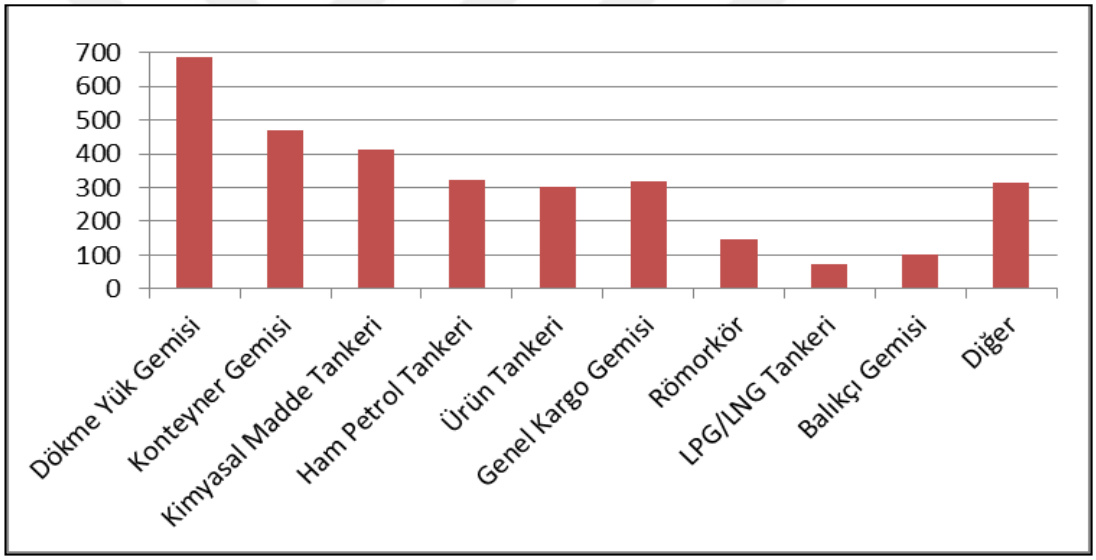
Tablo 1.12. Gemi türlerine göre deniz haydutluğu saldırıları

Gemi türleri/ saldırı yılları	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Dökme Yük Gemisi	57	32	48	109	80	100	66	53	55	86	686
Konteyner Gemisi	49	53	49	63	74	62	39	30	20	30	469
Kimyasal Madde Tankeri	21	23	39	46	63	71	54	56	27	11	411
Ham Petrol Tankeri	9	25	30	41	43	61	32	39	24	20	324
Ürün Tankeri	14	29	16	22	33	29	22	26	59	51	301
Genel Kargo Gemisi	30	36	38	53	63	35	15	17	14	15	316
Römorkör	9	7	16	16	20	32	17	14	5	9	145
LPG/LNG Tankeri	4	6	6	6	8	6	12	9	14	4	75
Balıkçı Gemisi	18	16	9	16	19	11	5	2	3	2	101
Diğer	28	36	42	34	42	32	35	18	24	18	309
Toplam	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137

2006-2015 yılları arasında deniz haydutlarının saldırısına maruz kalmış Türk gemileri şunlardır: 29 Nisan 2006'da Endonezya'da dökme yük gemisi Alabanda, 27 Ocak 2006'da Somali'de dökme yük gemisi Osman Mete, 26 Şubat 2007'de Tanzanya'da dökme yük gemisi Diler-4, 11 Nisan 2007'de Aden Körfezi'nde ürün tankeri Belfin, 12 Kasım 2008'de Aden Körfezi'nde kimyasal madde tankeri Karagöl, 28 Haziran 2008'de Gana'da dökme yük gemisi Yasa H.Mehmet, 29 Eylül 2009'da Hindistan'da dökme yük gemisi Yasa H.Mulla, 08 Temmuz 2009'da Aden Körfezi'nde dökme yük gemisi Horizon-1, 27 Haziran ve 02 Ağustos 2009'da Nijerya'da dökme yük gemisi Duden, 01 Ocak 2009'da Aden Körfezi'nde ve 30 Nisan 2009'da Somali'de konteyner gemisi Cristina A, 14 Ağustos 2009'da Aden Körfezi'nde dökme yük gemisi Elgiznur Cebi, 10 Haziran 2009'da Umman'da dökme yük gemisi Gökcan, 07 Nisan 2010'da Somali'de dökme yük gemisi Yasin C, 27 Kasım 2010'da Somali'de dökme yük gemisi 26 Ağustos, 25 Mart 2010'da Nijerya'da kimyasal madde tankeri Özay-5, 25 Eylül 2011'de Kızıldeniz'de genel kargo gemisi CS Cihan, 04 Ekim 2011'de Venezuela'da konteyner gemisi Aurette A, 27 Şubat 2011'de Somali'de dökme yük gemisi Kiran Asya, 28 Şubat 2011'de Somali'de kimyasal madde tankeri Alfa Karadeniz, 04 Mart 2011'de Somali'de

dökme yük gemisi İnce Pacific, 16 Ekim 2011'de Aden Körfezi'nde genel kargo gemisi Burak A, 04 Ocak 2012'de Aden Körfezi'nde dökme yük gemisi Senanur Cebi, 06 Şubat 2013'te Endonezya'da dökme yük gemisi İnce İnebolu, 20 Aralık 2013'te Endonezya'da kimyasal madde tankeri Topaz.

29 Ekim 2008 günü 20 kişilik Türk mürettebatı ile kaçırılan Panama Bayraklı kuru yük gemisi Yasa Neslihan, 12 Kasım 2008 tarihinde 14 kişilik mürettebatı ile Yemen`in 16 mil açığında kaçırılan Türk Bayraklı kimyasal madde tankeri Karagöl, 16 Aralık 2008'de Aden Körfezi'nde kaçırılan Antigua&Barbuda bayraklı, armatörü Türk olan Bosphorus Prodigy adlı Konteyner gemisi ve Aden Körfezinde kaçırılan 23 kişilik mürettebatlı Türk Bayraklı Horizon-1 isimli kuru yük gemisi fidyelerin ödenmesiyle serbest bırakılmıştır [3].



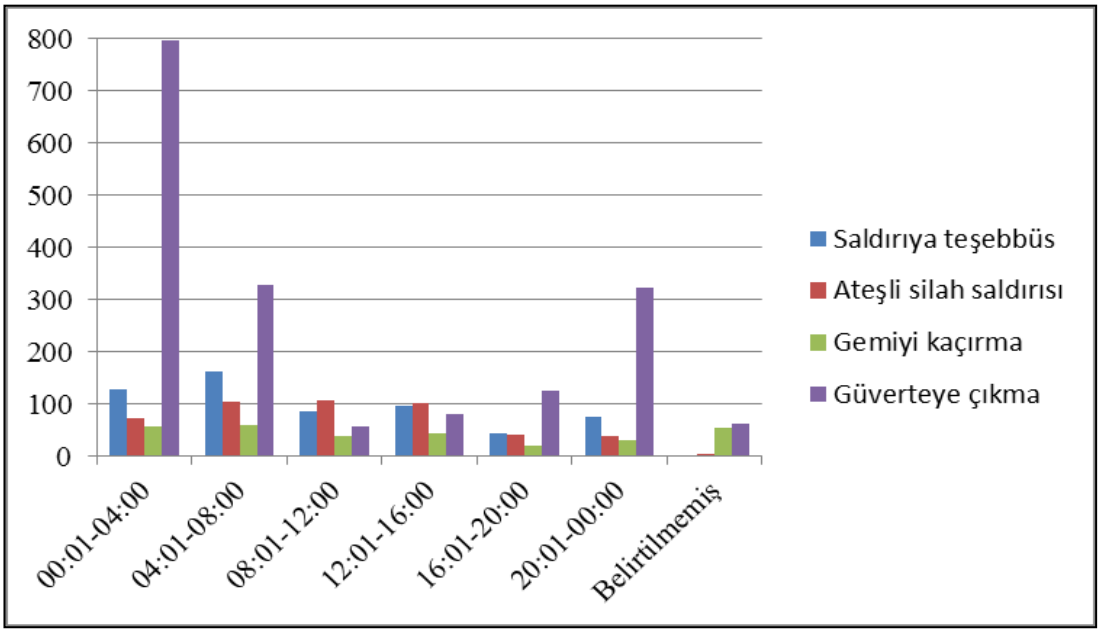
Şekil 1.14. Gemiye türlerine göre deniz haydutluğu saldırıları

Şekil 1.14'e istinaden deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalan gemi türlerini; % 22'si dökme yük gemisi, % 15'i konteyner gemisi, % 13'ü kimyasal madde tankeri, % 10'u ham petrol tankeri, % 10'u genel kargo gemisi, % 9'u ürün tankeri, % 6'sı römorkör, % 3'ü balıkçı, % 2'si LPG/LNG tankeri ve % 10'u da diğer gemiler oluşturmaktadır.

Tablo 1.13. Saldırı saatlerine göre saldırı türleri

Saldırı saatleri/ Saldırı türleri	Saldırıya teşebbüs	Ateşli silah saldırısı	Gemiyi kaçırma	Güverteye çıkma	Toplam
00:01-04:00	127	73	57	795	1052
04:01-08:00	162	105	59	327	653
08:01-12:00	85	106	39	58	288
12:01-16:00	96	102	43	81	322
16:01-20:00	45	41	20	125	231
20:01-00:00	76	39	30	322	467
Belirtilmemiş	3	4	54	63	124
Toplam	594	470	302	1771	3137

2006-2015 yılları arasında meydana gelen 3137 deniz haydutluğu saldırısının; % 34'ü 00:01-04:00 saatleri arasında (1055 saldırı), % 21'i 04:01-08:00 saatleri arasında (654 saldırı), % 15'i 20:01-00:00 saatleri arasında (467 saldırı), % 10'u 12:01-16:00 saatleri arasında (322 saldırı), % 9'u 08:01-12:00 saatleri arasında (288 saldırı), % 7'si 16:01-20:00 saatleri arasında (231 saldırı) ve % 4'ü belirtilmemiş zamanlarda (124 saldırı) meydana gelmiştir. 2006-2015 yılları saldırı saatlerine göre saldırı türleri Tablo 1.13'te sunulmuştur.



Şekil 1.15. Saldırı saatlerine göre saldırı türleri

Gemiyi kaçırma olaylarının Şekil 1.15'e istinaden en fazla 04:01-08:00 saatleri arasında (59 gemi), daha sonra 00:01-04:00 saatleri arasında (57 gemi), güverteye çıkma olaylarının en fazla 00:01-04:00 saatleri arasında (796 saldırı), daha sonra 04:01-08:00 saatleri arasında (328 saldırı), ateşli silahlı saldırı olaylarının en fazla 08:01-12:00 saatleri arasında (106 saldırı), daha sonra 04:01-08:00 saatleri arasında (105 saldırı) ve saldırıya teşebbüs olaylarının en fazla 04:01-08:00 saatleri arasında (162 saldırı), daha sonra ise 00:01-04:00 saatleri arasında (128 saldırı) meydana geldiği gözlemlenmiştir.

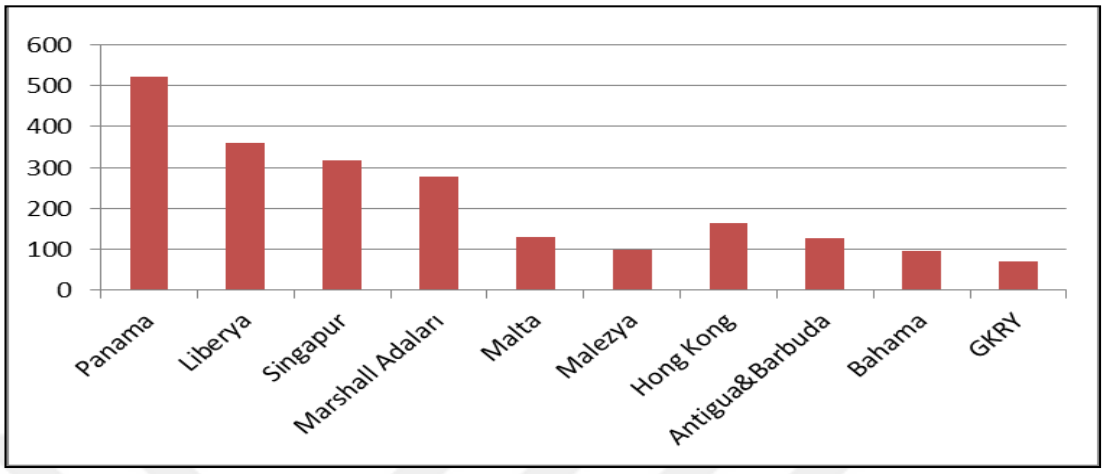
Son 10 yılda meydana gelen 302 gemiyi kaçırma olayının; % 48'i 20:01-08:00 saatleri arasındaki karanlık ve alacakaranlık zamanlarda (146 gemi), % 34'ü 08:01-16:00 saatleri arasındaki aydınlık zamanlarda (146 gemi) ve % 18'i de belirtilmemiş zamanlarda (54 gemi) meydana gelmiştir.

Tablo 1.14. Bayrak devletine göre deniz haydutluğu saldırıları

Bayrak devleti/ saldırı yılları	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Panama	42	42	52	69	82	71	49	32	44	38	521
Liberya	24	28	19	38	57	57	45	43	20	28	359
Singapur	20	23	25	32	40	32	43	39	32	32	318
Marshall Adaları	7	16	15	29	36	45	21	31	36	40	276
Malta	14	6	10	21	19	25	8	8	6	11	128
Malezya	11	5	10	2	14	14	12	10	9	12	99
Hong Kong	10	7	14	21	18	21	17	20	16	19	163
Antigua&Barbuda	10	13	14	24	24	16	5	7	5	9	127
Bahama	5	7	12	18	10	11	16	7	4	5	95
GKRY	5	10	14	13	9	8	1	1	2	7	70
Diğer	91	106	108	139	136	139	80	66	71	45	981
Toplam	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137

2006-2015 yılları arasındaki deniz haydutluğu saldırıları en çok Panama bayraklı (521), daha sonra ise Liberya bayraklı (359) gemilere karşı gerçekleşmiştir. Bayrak devletine göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 1.14'de sunulmuştur. Bahse konu yıllar arasında toplam 26 adet Türk bayraklı gemi deniz haydutları tarafından saldırıya maruz kalmıştır. 2014 ve 2015 yıllarında Türk bayraklı hiçbir gemiye

saldırı gerçekleştirilmemiştir. Deniz haydutları tarafından ticaret gemileri en fazla saldırıya uğrayan 10 ülke Şekil 1.16'da sunulmuştur.



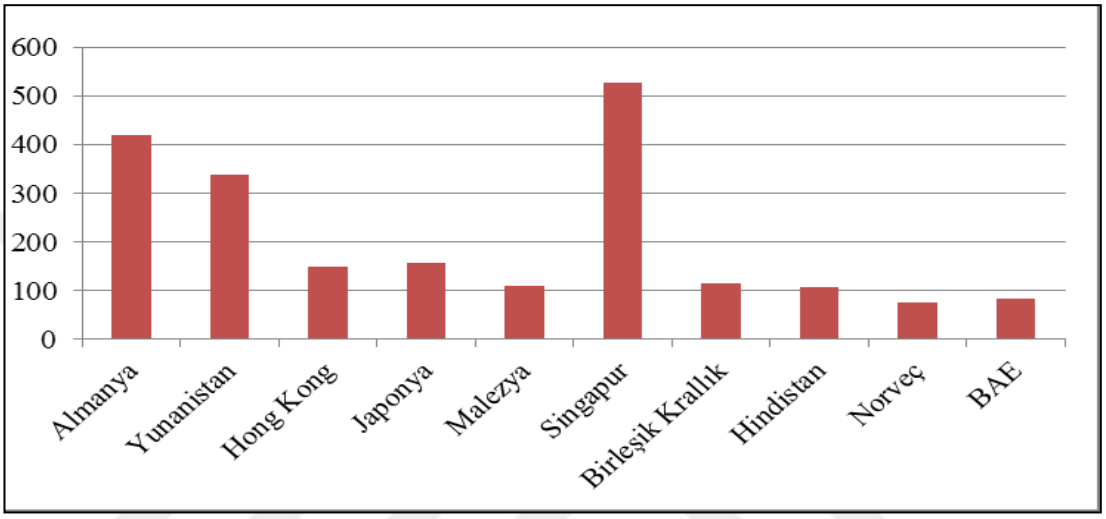
Şekil 1.16. Bayrak devletine göre deniz haydutluğu saldırı sayıları

Deniz haydutları tarafından 2006-2015 yılları arasında gerçekleştirilen saldırılar kapsamında donatan devletlerden en fazla Singapur (528), daha sonra sırayla Almanya (420) ve Yunanistan (337) etkilenmiştir. Donatan devletlere göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 1.15'de sunulmuştur. Bahse konu yıllar arasında donatanı Türk olan toplam 54 adet gemi deniz haydutları tarafından saldırıya maruz kalmıştır. Donatanı Türk gemilere yönelik en fazla saldırı 2009 yılında toplam 14 gemiye gerçekleştirilmiştir.

Tablo 1.15. Donatan devletlere göre deniz haydutluğu saldırıları

Donatan devlet/ saldırı yılları	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Almanya	29	43	41	64	69	64	40	34	15	21	420
Yunanistan	16	24	23	59	46	58	31	20	30	30	337
Hong Kong	6	12	10	20	16	27	13	16	13	16	149
Japonya	22	11	16	16	23	19	15	7	7	21	157
Malezya	14	5	11	2	14	17	12	11	11	12	109
Singapur	27	42	31	45	54	65	71	79	63	51	528
Birleşik Krallık	6	7	12	14	16	12	11	13	13	12	116
Hindistan	10	9	8	11	14	14	14	11	13	4	108
Norveç	6	7	12	10	10	10	6	3	7	5	76
BAE	5	16	6	9	17	12	5	7	4	2	83
Diğer	98	87	123	156	166	141	79	63	69	72	1054
Toplam	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137

Donatan devletlere istinaden en fazla deniz haydutluğu saldırısı 2013 yılında donatanı Singapur olan 79 adet gemiye gerçekleştirilmiştir. 2013 yılındaki saldırıların % 30'u, 2014 yılındaki saldırıların % 26'sı ve 2015 yılındaki saldırıların da % 20'si donatanı Singapur olan ticaret gemilerine gerçekleştirilmiştir. Deniz haydutları tarafından donatanına göre ticaret gemileri en fazla saldırıya uğrayan 10 ülke Şekil 1.17'de sunulmuştur.



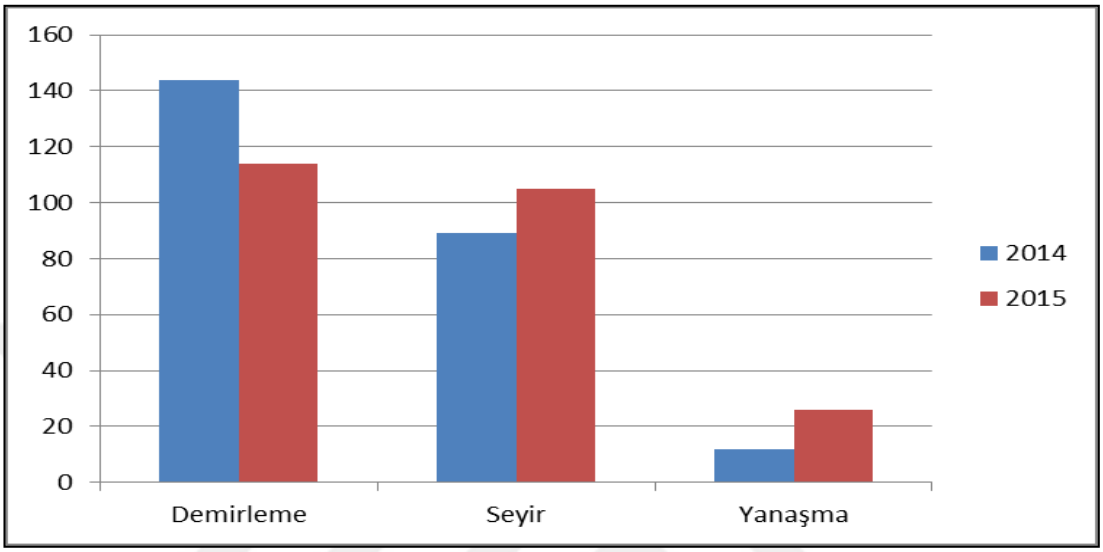
Şekil 1.17. Donatan devlete göre deniz haydutluğu saldırı sayıları

2006-2015 yılları arasında gerçekleşen saldırıların en fazla gemilerin intikalleri esnasında seyirde (1635 saldırı), daha sonra sırasıyla demir yerinde (1310 saldırı) ve limana yanaşmada (180 saldırı) meydana geldiği gözlemlenmiştir. Gemi durumuna göre deniz haydutluğu saldırı bölgeleri Tablo 1.16.'da sunulmuştur.

Tablo 1.16. Gemi durumuna göre deniz haydutluğu saldırı bölgeleri

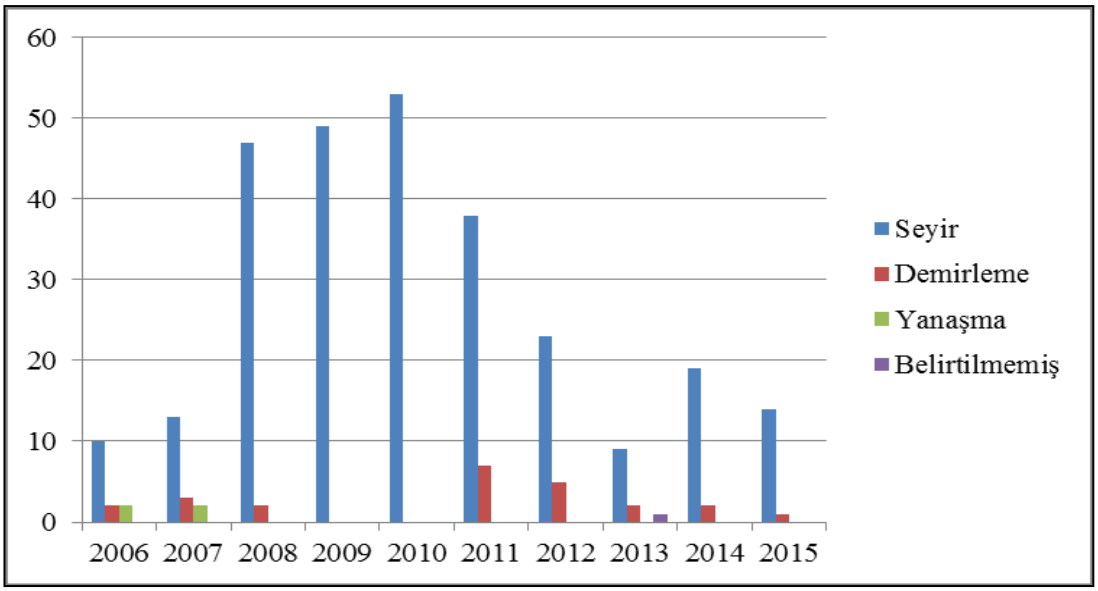
Gemi durumu/ Saldırı bölgeleri	Yanaşma	Demirleme	Seyir	Belirtilmemiş	Toplam
Afrika	69	308	1123	7	1507
Güneydoğu Asya	62	501	357	2	922
Hindistan'ın Güneyi	17	237	28	-	282
Güney Amerika	15	172	24	3	214
Uzak Doğu	15	83	77	-	175
Diğer	2	9	26	-	37
Toplam	180	1310	1635	12	3137

Seyir esnasındaki saldırılar en fazla Afrika'da (1123 saldırı), daha sonra Güneydoğu Asya'da (357 saldırı) ve Uzak Doğu'da (77 saldırı) gerçekleşmiştir. Demir yerindeki saldırılar ise en fazla Güneydoğu Asya'da (501 saldırı), daha sonra ise Afrika'da (308 saldırı) ve Hindistan'ın Güneyi'nde (237 saldırı) meydana gelmiştir.



Şekil 1.18. Gemi durumuna göre saldırılar (2014-2015)

Gemi durumu dikkate alındığında 2015 yılında meydana gelen saldırılarda Şekil 1.18'e istinaden; 2014 yılına göre demir yerindeki saldırılarda % 20 oranında azalma, seyir esnasındaki saldırılarda % 18 oranında artış ve yanaşma esnasındaki saldırılarda ise iki katından fazla oranda artış gözlemlenmiştir.



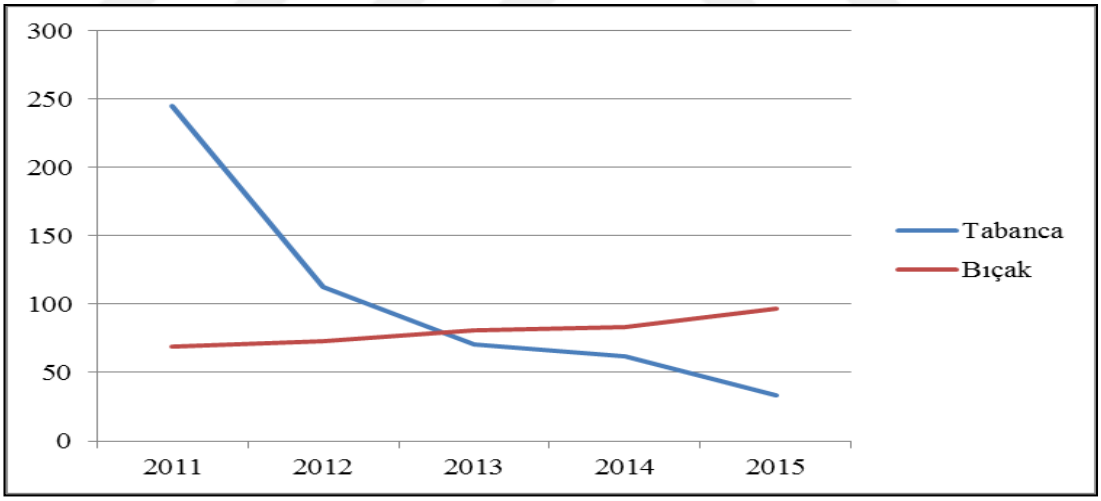
Şekil 1.19. Gemi durumuna göre gemi kaçırma olayları

Deniz haydutları tarafından gemi kaçırma olaylarının Şekil 1.19'a istinaden; % 90 oranında gemilerin intikalleri esnasında seyirde, % 8 oranında ise demir yerinde gerçekleştirildiği gözlemlenmiştir.

Tablo 1.17. Silah türüne göre deniz haydutluğu saldırıları

Saldırı yılları/ silah türleri	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Tabanca	53	72	139	240	243	245	113	71	62	33	1271
Bıçak	76	67	68	70	88	69	73	81	83	97	772
Diğer silahlar	10	14	6	6	6	8	7	3	7	8	75
Belirtilmemiş	100	110	80	90	108	117	104	109	93	108	1019
Toplam	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137

Deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırılarda en fazla tabanca (1271 saldırı), daha sonra ise bıçak (772 saldırı) ve diğer silahların (75 saldırı) kullanıldığı gözlemlenmiştir. Silah türüne göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 1.17'de sunulmuştur.



Şekil 1.20. Silah türüne göre deniz haydutluğu saldırıları (2011-2015)

Son 5 yılda meydana gelen saldırılarda Şekil 1.20'ye göre deniz haydutları tarafından tabanca kullanımının ciddi oranda azaldığı, bıçak kullanımının ise artış gösterdiği görülmektedir.

2. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARINA İLİŞKİN ANALİZLER

Çalışma kapsamında deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin değişkenler arasında ikili ilişki tabloları oluşturulmuş ve parametrik olmayan testler içinde en yaygın kullanımı olan Ki-Kare ($\chi 2$) İlişki Analizi yapılmıştır [29]. Söz konusu analizler için Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun 2006-2015 yılları Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Yıllık Raporlarında bulunan veriler kullanılmıştır. SPSS 20.00 kullanılarak saldırı yılları, bölgeleri ve saatleri ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu saldırı bölgeleri, saldırıların en fazla olduğu bölgeler, saldırı türleri, gemi türleri, bayrak devletleri, donatan devletler, mürettebata uygulanan şiddet türleri, saldırı ayları, silah türleri ve gemi durumları arasındaki İkili İlişki Analizi kullanılarak istatistiksel analizleri yapılmıştır.

Ki-Kare (χ^2) İlişki Analizi iki sınıflamalı (kategorik), sayısal olmayan değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını ölçen bir parametrik olmayan hipotez testidir. Ki-kare testinin amacı, gözlenen frekanslar ile teorik frekanslar arasında karşılaştırma yaparak parametrik hipotez testlerinde olduğu gibi boş bir hipotezin reddedilip edilemeyeceğine karar vermektir [30]. Bu test, gözlenen ve beklenen iki dağılımın birbirine uyup uymadığının test edilmesinin iki değişken için genelleştirilmiş hali olup Ki-kare (χ^2) testinde test edilen hipotezler ve test modeli aşağıdaki gibi kurulur.

Hipotez:
H_0: İki değişken arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.
H_1: İki değişken arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Veriler istatistiksel testlerle analiz edildikten sonra, P değeri elde edilir. P değeri, sıfır hipotezi doğru olduğunda araştırma sonuçlarının şansa bağlı olarak elde edilmesi ihtimalidir.

Eğer Anlamlılık Düzeyi (Asymptotic Significance) = $P < 0,05$ ise H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Değişkenler arasında ilişki vardır.

Eğer Anlamlılık Düzeyi (Asymptotic Significance) = P > 0,05 H_0 Hipotezi Kabul, H_1 Red edilir. Değişkenler arasında ilişki yoktur [3].

2.1. Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.1'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı bölgeleri değişkenleri arasında İkili İlişki Tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2006-2015 yılları arasındaki toplam 3137 deniz haydutluğu saldırısı en çok Afrika'da (1470 saldırı (%47)), daha sonra Güney Dogu Asya'da (928 saldırı (%30)) meydana gelmiştir. En fazla saldırı 2010 yılında (445 saldırı (%14,2)) daha sonra ise 2011 yılında (439 saldırı (%14,0)) olmuştur. Deniz haydutluğu saldırılarının genelinde 2010 yılından itibaren düşüş gözlemlenmekle birlikte, saldırıların 2. en fazla meydana geldiği bölge olan Güneydoğu Asya'da 2009 yılından sonra her yıl artış olduğu ve 2015 yılı itibariyle saldırı sayısının 147'ye ulaştığı görülmüştür.

Tablo 2.1. Yıllar ile bölgelere göre ikili ilişki tablosu

Saldırı bölgeleri/ saldırı yılları		Afrika	Güney D.Asya	Hindistan'ın Güneyi	Güney Amerika	Uzak Doğu	Diğer	Toplam
2006	Frekans	27	88	53	29	5	37	239
	Oran (%)	0,9%	2,8%	1,7%	0,9%	0,2%	1,2%	7,6%
2007	Frekans	120	69	30	21	11	12	263
	Oran (%)	3,8%	2,2%	1,0%	0,7%	0,4%	0,4%	8,4%
2008	Frekans	189	55	23	14	10	2	293
	Oran (%)	6,0%	1,8%	0,7%	0,4%	0,3%	0,1%	9,3%
2009	Frekans	264	45	29	37	23	8	406
	Oran (%)	8,4%	1,4%	0,9%	1,2%	0,7%	0,3%	12,9%
2010	Frekans	259	70	28	40	44	4	445
	Oran (%)	8,3%	2,2%	0,9%	1,3%	1,4%	0,1%	14,2%
2011	Frekans	293	80	16	25	23	2	439
	Oran (%)	9,3%	2,6%	0,5%	0,8%	0,7%	0,1%	14,0%
2012	Frekans	149	105	19	17	7	0	297
	Oran (%)	4,7%	3,3%	0,6%	0,5%	0,2%	0,0%	9,5%
2013	Frekans	79	128	26	18	13	0	264
	Oran (%)	2,5%	4,1%	0,8%	0,6%	0,4%	0,0%	8,4%
2014	Frekans	55	141	34	5	8	2	245
	Oran (%)	1,8%	4,5%	1,1%	0,2%	0,3%	0,1%	7,8%
2015	Frekans	35	147	24	8	31	1	246
	Oran (%)	1,1%	4,7%	0,8%	0,3%	1,0%	0,0%	7,8%
Toplam	Frekans	1470	928	282	214	175	68	3137
	Oran (%)	46,9%	29,6%	9,0%	6,8%	5,6%	2,2%	100,0%

Ki kare (χ^2) = 948,168; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.2. Yıllar ile bölgelere göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	948,168[a]	45	0,000
Likelihood Ratio	878,045	45	0,000
Linear-by-Linear Association	6,497	1	0,011
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,18.

Karar :

$P = 0,000 < \alpha = 0,05$ oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.2'ye istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.2. Saldırıların En Fazla Olduğu Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.3'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan en fazla deniz haydutluğu saldırısına uğrayan bölgeler değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı Endonezya'da 617 (%19,7) daha sonra Somali'de 498 (15,9) meydana gelmiştir. Son dönemlerde diğer bölgelerde deniz haydutluğu saldırılarındaki azalmalara rağmen, Endonezya'daki saldırı olaylarında artış devam etmiştir. 2015 yılında Aden Körfezi, Somali ve Tanzanya'da saldırı meydana gelmediği bildirilmiştir. Vietnam'da ise 2006-2015 yılları arasında en çok saldırı 2015 yılında (27 saldırı) gerçekleşmiştir.

Tablo 2.3. Yıllar ile saldırılarının en fazla olduğu bölgelere göre ikili ilişki tablosu

Bölgeler/ saldırı yılları		Bengaldeş	Aden Körfezi	Somali	Endonezya	Malezya	Nijerya	Tanzanya	Vietnam	Diğer	Toplam
2006	Frekans	47	10	10	50	10	12	9	3	88	239
	Oran (%)	1,5%	0,3%	0,3%	1,6%	0,3%	0,4%	0,3%	0,1%	2,8%	7,6%
2007	Frekans	15	13	31	43	9	42	11	5	94	263
	Oran (%)	0,5%	0,4%	1,0%	1,4%	0,3%	1,3%	0,4%	0,2%	3,0%	8,4%
2008	Frekans	12	92	19	28	10	40	14	11	67	293
	Oran (%)	0,4%	2,9%	0,6%	0,9%	0,3%	1,3%	0,4%	0,4%	2,1%	9,3%
2009	Frekans	17	116	80	15	16	28	5	9	120	406
	Oran (%)	0,5%	3,7%	2,6%	0,5%	0,5%	0,9%	0,2%	0,3%	3,8%	12,9%
2010	Frekans	23	53	139	40	18	19	1	12	140	445
	Oran (%)	0,7%	1,7%	4,4%	1,3%	0,6%	0,6%	0,0%	0,4%	4,5%	14,2%
2011	Frekans	10	37	160	46	16	10	0	8	152	439
	Oran (%)	0,3%	1,2%	5,1%	1,5%	0,5%	0,3%	0,0%	0,3%	4,8%	14,0%
2012	Frekans	11	13	49	81	12	17	2	4	108	297
	Oran (%)	0,4%	0,4%	1,6%	2,6%	0,4%	0,5%	0,1%	0,1%	3,4%	9,5%
2013	Frekans	12	6	7	106	9	31	1	9	83	264
	Oran (%)	0,4%	0,2%	0,2%	3,4%	0,3%	1,0%	0,0%	0,3%	2,6%	8,4%
2014	Frekans	21	4	3	100	24	18	1	7	67	245
	Oran (%)	0,7%	0,1%	0,1%	3,2%	0,8%	0,6%	0,0%	0,2%	2,1%	7,8%
2015	Frekans	11	0	0	108	13	14	0	27	73	246
	Oran (%)	0,4%	0,0%	0,0%	3,4%	0,4%	0,4%	0,0%	0,9%	2,3%	7,8%
Toplam	Frekans	179	344	498	617	137	231	44	95	992	3137
	Oran (%)	5,7%	11,0%	15,9%	19,7%	4,4%	7,4%	1,4%	3,0%	31,6%	100,0%

Ki kare (χ^2)= 1299,596; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.4. Yıllar ile en fazla saldırı olan bölgelere göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1299,596[a]	72	0,000
Likelihood Ratio	1262,722	72	0,000
Linear-by-Linear Association	8,038	1	0,005
N of Valid Cases	3137		

a. 7 cells (7,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,35.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.4'e istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.3. Saldırı Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.5'te deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2006-2015 yılları arasında meydana gelen saldırı türlerinden en fazla güverteye çıkma 1769 saldırı (% 56,4), ardından sırasıyla saldırıya teşebbüs 593 saldırı (% 18,9), ateşli silah saldırısı 471 saldırı (% 15) ve en az saldırı türü ise gemiyi kaçırma 304 saldırı (% 9,7) olmuştur. Güverteye çıkma saldırıları en fazla 2015 yılında (203 saldırı), en az ise 2008 yılında (151 saldırı) meydana gelmiştir. Bahse konu yıllarda fidye talep etmek maksadıyla gerçekleştirilen gemiyi kaçırma eylemlerinin en fazla 2010 yılında (53 gemi kaçırma), en az ise 2013 yılında (12 gemi kaçırma) meydana geldiği, tüm gemi kaçırma eylemleri dikkate alındığında 2008-2011 yılları arasında gerçekleşen 196 gemi kaçırma eyleminin on yıllık periyot içerisinde yaklaşık % 65'ini oluşturduğu tespit edilmiştir. Saldırıya teşebbüsler en fazla 2011 yılında (105 saldırı), en az ise 2015 yılında (27 saldırı), ateşli silah saldırıları ise en fazla 2009 yılında (120 saldırı), en az ise 2015 yılında (1 saldırı) gerçekleşmiştir.

Tablo 2.5. Yıllar ile saldırı türlerine göre ikili ilişki tablosu

Saldırı türleri/ saldırı yılları		Saldırıya teşebbüs	Ateşli silah saldırısı	Gemiyi kaçırma	Güverteye çıkma	Toplam
2006	Frekans	56	7	14	162	239
	Oran (%)	1,8%	0,2%	0,4%	5,2%	7,6%
2007	Frekans	62	14	18	169	263
	Oran (%)	2,0%	0,4%	0,6%	5,4%	8,4%
2008	Frekans	47	46	49	151	293
	Oran (%)	1,5%	1,5%	1,6%	4,8%	9,3%
2009	Frekans	84	120	49	153	406
	Oran (%)	2,7%	3,8%	1,6%	4,9%	12,9%
2010	Frekans	89	107	53	196	445
	Oran (%)	2,8%	3,4%	1,7%	6,2%	14,2%
2011	Frekans	105	113	45	176	439
	Oran (%)	3,3%	3,6%	1,4%	5,6%	14,0%
2012	Frekans	67	28	28	174	297
	Oran (%)	2,1%	0,9%	0,9%	5,5%	9,5%
2013	Frekans	28	22	12	202	264
	Oran (%)	0,9%	0,7%	0,4%	6,4%	8,4%
2014	Frekans	28	13	21	183	245
	Oran (%)	0,9%	0,4%	0,7%	5,8%	7,8%
2015	Frekans	27	1	15	203	246
	Oran (%)	0,9%	0,0%	0,5%	6,5%	7,8%
Toplam	Frekans	593	471	304	1769	3137
	Oran (%)	18,9%	15,0%	9,7%	56,4%	100,0%

Ki kare (χ^2)= 427,436; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.6. Yıllar ile saldırı türlerine göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	427,436[a]	27	0,000
Likelihood Ratio	462,323	27	0,000
Linear-by-Linear Association	49,645	1	0,000
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 23,16.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 kabul edilir. Tablo 2.6'ya istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.4. Gemi Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.7'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan gemi türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Çalışmada incelenen 2006-2015 yılları arasında en fazla dökme yük gemisi (686 saldırı), daha sonra konteyner gemisi (469 saldırı) saldırıya uğramıştır. Dökme yük gemilerine yönelik en fazla saldırı 2009 yılında (109 saldırı), en az saldırı ise 2007 yılında (32 saldırı) olmuştur. Konteyner gemilerine yönelik en fazla saldırı ise 2010 yılında (74 saldırı), en az saldırı ise 2014 yılında (20 saldırı) gerçekleşmiştir. Gemi türlerine istinaden 2015 yılında meydana gelen saldırılarda; 2014 yılına göre kimyasal madde tankerlerine yönelik saldırılarda % 60 oranında azalma olmasına rağmen, dökme yük gemilerine yönelik saldırılarda % 56 oranında, konteyner gemilerine yönelik saldırılarda ise % 50 oranında artış meydana gelmiştir. Bahse konu yıllar arasında % 2,4 oranında en az saldırı LPG/LNG tankerlerine (75 saldırı) yönelik gerçekleştirilmiş olup, sıvılaştırılmış petrol türevlerinin transferinin zor ve zahmetli olması nedeniyle hedef olarak az tercih edildikleri değerlendirilmiştir.

Tablo 2.7. Yıllar ile gemi türlerine göre ikili ilişki tablosu

Saldırı yılları/ gemi türleri		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Dökme Yük Gemisi	Frekans	57	32	48	109	80	100	66	53	55	86	686
	Oran (%)	1,8%	1,0%	1,5%	3,5%	2,6%	3,2%	2,1%	1,7%	1,8%	2,7%	21,9%
Konteyner Gemisi	Frekans	49	53	49	63	74	62	39	30	20	30	469
	Oran (%)	1,6%	1,7%	1,6%	2,0%	2,4%	2,0%	1,2%	1,0%	,6%	1,0%	15,0%
Kimyasal Madde Tankeri	Frekans	21	23	39	46	63	71	54	56	27	11	411
	Oran (%)	0,7%	0,7%	1,2%	1,5%	2,0%	2,3%	1,7%	1,8%	0,9%	0,4%	13,1%
Ham Petrol Tankeri	Frekans	9	25	30	41	43	61	32	39	24	20	324
	Oran (%)	0,3%	0,8%	1,0%	1,3%	1,4%	1,9%	1,0%	1,2%	0,8%	0,6%	10,3%
Ürün Tankeri	Frekans	14	29	16	22	33	29	22	26	59	51	301
	Oran (%)	0,4%	0,9%	0,5%	0,7%	1,1%	0,9%	0,7%	0,8%	1,9%	1,6%	9,6%
Genel Kargo Gemisi	Frekans	30	36	38	53	63	35	15	17	14	15	316
	Oran (%)	1,0%	1,1%	1,2%	1,7%	2,0%	1,1%	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%	10,1%
Römorkör	Frekans	9	7	16	16	20	32	17	14	5	9	145
	Oran (%)	0,3%	0,2%	0,5%	0,5%	0,6%	1,0%	0,5%	0,4%	0,2%	0,3%	4,6%
LPG/LNG Tankeri	Frekans	4	6	6	6	8	6	12	9	14	4	75
	Oran (%)	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,4%	0,3%	0,4%	0,1%	2,4%
Balıkçı Gemisi	Frekans	18	16	9	16	19	11	5	2	3	2	101
	Oran (%)	0,6%	0,5%	0,3%	0,5%	0,6%	0,4%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	3,2%
Diğer	Frekans	28	36	42	34	42	32	35	18	24	18	309
	Oran (%)	0,9%	1,1%	1,3%	1,1%	1,3%	1,0%	1,1%	0,6%	0,8%	0,6%	9,9%
Toplam	Frekans	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137
	Oran (%)	7,6%	8,4%	9,3%	12,9%	14,2%	14,0%	9,5%	8,4%	7,8%	7,8%	100,0%

Ki kare (χ^2)= 377,819; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan gemi türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan gemi türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.8. Yıllar ile gemi türlerine göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	377,819[a]	81	0,000
Likelihood Ratio	361,861	81	0,000
Linear-by-Linear Association	15,595	1	0,000
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,71.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 kabul edilir. Tablo 2.8'e istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan gemi türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.5. Bayrak Devletlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.9'da deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan bayrak devletleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı Panama bayraklı (521 saldırı), daha sonra ise Liberya bayraklı (359 saldırı) gemilere karşı gerçekleşmiştir. Panama bayraklı gemilere yönelik en fazla saldırı 2010 yılında (82 saldırı), en az saldırı ise 2013 yılında (32 saldırı) olmuştur. Liberya bayraklı gemilere yönelik en fazla saldırı ise 2010 ve 2011 yıllarında (57 saldırı), en az saldırı ise 2008 yılında (18 saldırı) meydana gelmiştir. 2012 yılından itibaren Marshall Adaları bayraklı gemilere yönelik deniz haydutluğu saldırılarında artış olduğu gözlemlenmiştir.

Tablo 2.9. Yıllar ile bayrak devletlerine göre ikili ilişki tablosu

Saldırı yılları/ bayrak devleti		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Panama	Frekans	42	42	52	69	82	71	49	32	44	38	521
	Oran (%)	1,3%	1,3%	1,7%	2,2%	2,6%	2,3%	1,6%	1,0%	1,4%	1,2%	16,6%
Liberya	Frekans	24	28	19	38	57	57	45	43	20	28	359
	Oran (%)	0,8%	0,9%	0,6%	1,2%	1,8%	1,8%	1,4%	1,4%	0,6%	0,9%	11,4%
Singapur	Frekans	20	23	25	32	40	32	43	39	32	32	318
	Oran (%)	0,6%	0,7%	0,8%	1,0%	1,3%	1,0%	1,4%	1,2%	1,0%	1,0%	10,1%
Marshall Adaları	Frekans	7	16	15	29	36	45	21	31	36	40	276
	Oran (%)	0,2%	0,5%	0,5%	0,9%	1,1%	1,4%	0,7%	1,0%	1,1%	1,3%	8,8%
Malta	Frekans	14	6	10	21	19	25	8	8	6	11	128
	Oran (%)	0,4%	0,2%	0,3%	0,7%	0,6%	0,8%	0,3%	0,3%	0,2%	0,4%	4,1%
Malezya	Frekans	11	5	10	2	14	14	12	10	9	12	99
	Oran (%)	0,4%	0,2%	0,3%	0,1%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%	3,2%
Hong Kong	Frekans	10	7	14	21	18	21	17	20	16	19	163
	Oran (%)	0,3%	0,2%	0,4%	0,7%	0,6%	0,7%	0,5%	0,6%	0,5%	0,6%	5,2%
Antigua &Barbuda	Frekans	10	13	14	24	24	16	5	7	5	9	127
	Oran (%)	0,3%	0,4%	0,4%	0,8%	0,8%	0,5%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	4,0%
Bahama	Frekans	5	7	12	18	10	11	16	7	4	5	95
	Oran (%)	0,2%	0,2%	0,4%	0,6%	0,3%	0,4%	0,5%	0,2%	0,1%	0,2%	3,0%
GKRY	Frekans	5	10	14	13	9	8	1	1	2	7	70
	Oran (%)	0,2%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	2,2%
Diğer	Frekans	91	106	108	139	136	139	80	66	71	45	981
	Oran (%)	2,9%	3,4%	3,4%	4,4%	4,3%	4,4%	2,6%	2,1%	2,3%	1,4%	31,3%
Toplam	Frekans	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137
	Oran (%)	7,6%	8,4%	9,3%	12,9%	14,2%	14,0%	9,5%	8,4%	7,8%	7,8%	100,0%

Ki kare (χ^2)= 223,582; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan bayrak devletleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan bayrak devletleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.10. Yıllar ile bayrak devletlerine göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	223,582[a]	90	0,000
Likelihood Ratio	232,672	90	0,000
Linear-by-Linear Association	39,285	1	0,000
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,33.

Karar :

$P = 0,000 < \alpha = 0,05$ oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.10'a istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan bayrak devletleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.6. Donatan Devletlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.11'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan donatan devletler değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında donatan devletlerden en fazla Singapur (528), daha sonra ise Almanya (420) etkilenmiştir. Donatan devletlerden Singapur'a yönelik en fazla saldırı 2013 yılında (79 saldırı), en az saldırı 2006 yılında (27 saldırı), Almanya'ya yönelik en fazla saldırı ise 2010 yılında (69 saldırı), en az saldırı 2014 yılında (15 saldırı) meydana gelmiştir. 2006-2015 yılları arasında meydana gelen saldırıların yaklaşık % 40'ı donatan devletlerden Singapur, Almanya ve Yunanistan'a yönelik gerçekleşmiştir. Bahse konu yıllar arasında en az saldırılar ise donatın devleti Norveç (76 saldırı) ve BAE (83 saldırı) olan gemilere yönelik meydana gelmiştir. Donatan devleti Avrupa kökenli ülkelerin (Almanya, Yunanistan, Birleşik Krallık ve Norveç) gemilerine yönelik saldırılar yaklaşık % 30 oranında iken, riskli bölgelerde bulunan Asya kökenli ülkelerin (Japonya, Hong Kong, Malezya, Singapur, Hindistan ve BAE) gemilerine yönelik ise yaklaşık % 36 oranında gerçekleştirilmiştir.

Tablo 2.11. Yıllar ile donatan devletlere göre ikili ilişki tablosu

Saldırı yılları/ donatan devlet		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Almanya	Frekans	29	43	41	64	69	64	40	34	15	21	420
	Oran (%)	0,9%	1,4%	1,3%	2,0%	2,2%	2,0%	1,3%	1,1%	0,5%	0,7%	13,4%
Yunanistan	Frekans	16	24	23	59	46	58	31	20	30	30	337
	Oran (%)	0,5%	0,8%	0,7%	1,9%	1,5%	1,8%	1,0%	0,6%	1,0%	1,0%	10,7%
Hong Kong	Frekans	6	12	10	20	16	27	13	16	13	16	149
	Oran (%)	0,2%	0,4%	0,3%	0,6%	0,5%	0,9%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%	4,7%
Japonya	Frekans	22	11	16	16	23	19	15	7	7	21	157
	Oran (%)	0,7%	0,4%	0,5%	0,5%	0,7%	0,6%	0,5%	0,2%	0,2%	0,7%	5,0%
Malezya	Frekans	14	5	11	2	14	17	12	11	11	12	109
	Oran (%)	0,4%	0,2%	0,4%	0,1%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	3,5%
Singapur	Frekans	27	42	31	45	54	65	71	79	63	51	528
	Oran (%)	0,9%	1,3%	1,0%	1,4%	1,7%	2,1%	2,3%	2,5%	2,0%	1,6%	16,8%
Birleşik Krallık	Frekans	6	7	12	14	16	12	11	13	13	12	116
	Oran (%)	0,2%	0,2%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	3,7%
Hindistan	Frekans	10	9	8	11	14	14	14	11	13	4	108
	Oran (%)	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,1%	3,4%
Norveç	Frekans	6	7	12	10	10	10	6	3	7	5	76
	Oran (%)	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	2,4%
BAE	Frekans	5	16	6	9	17	12	5	7	4	2	83
	Oran (%)	0,2%	0,5%	0,2%	0,3%	0,5%	0,4%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	2,6%
Diğer	Frekans	98	87	123	156	166	141	79	63	69	72	1054
	Oran (%)	3,1%	2,8%	3,9%	5,0%	5,3%	4,5%	2,5%	2,0%	2,2%	2,3%	33,6%
Toplam	Frekans	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137
	Oran (%)	7,6%	8,4%	9,3%	12,9%	14,2%	14,0%	9,5%	8,4%	7,8%	7,8%	100,0%

Ki kare = 235,100; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan donatan devletleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan donatan devletleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.12. Yıllar ile donatan devletlere göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	235,100[a]	90	0,000
Likelihood Ratio	236,449	90	0,000
Linear-by-Linear Association	9,967	1	0,002
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,79.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.12'ye istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırıya uğrayan donatan devletleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.7. Mürettebata Uygulanan Şiddet Türüne Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.13'te deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan mürettebata uygulanan şiddet türü değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında en fazla şiddet türü; mürettebatın rehin alınması, daha sonra ise mürettebatın kaçırılması ve fidye istenmesi olmuştur. Bahse konu yıllar arasında hayatını kaybeden mürettebat sayısı 69, kaybolan mürettebat sayısı ise 37 olarak kayıtlara geçmiştir. En fazla mürettebat 2010 yılında (1181 mürettebat), en az ise 2006 yılında (188 mürettebat) rehin alınmıştır. 2010 yılından itibaren mürettebatın rehin alınmasında ciddi azalmalar görülmüş ve 2015 yılında sadece 271 mürettebat rehin alınmıştır.

Tablo 2.13. Yıllar ile mürettebata uygulanan şiddet türüne göre ikili ilişki tablosu

Rehin alınan mürettebat (1), Kaçırılan ve fidye istenen mürettebat (2), Tehdit edilen mürettebat (3), Saldırıya uğrayan mürettebat (4), Yaralanan mürettebat (5), Ölen Mürettebat (6), Kayıp (7), Toplam (8)

Şiddet türü/ saldırı yılları		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2006	Frekans	188	77	17	2	15	15	3	317
	Oran (%)	2,7%	1,1%	0,2%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	4,6%
2007	Frekans	292	63	6	29	35	5	3	433
	Oran (%)	4,2%	0,9%	0,1%	0,4%	0,5%	0,1%	0,0%	6,2%
2008	Frekans	889	42	9	7	32	11	21	1011
	Oran (%)	12,8%	0,6%	0,1%	0,1%	0,5%	0,2%	0,3%	14,6%
2009	Frekans	1050	12	14	4	69	10	8	1167
	Oran (%)	15,1%	0,2%	0,2%	0,1%	1,0%	0,1%	0,1%	16,8%
2010	Frekans	1181	20	18	6	37	8	0	1270
	Oran (%)	17,0%	0,3%	0,3%	0,1%	0,5%	0,1%	0,0%	18,3%
2011	Frekans	802	10	27	6	42	8	0	895
	Oran (%)	11,6%	0,1%	0,4%	0,1%	0,6%	0,1%	0,0%	12,9%
2012	Frekans	585	26	13	4	28	6	0	662
	Oran (%)	8,4%	0,4%	0,2%	0,1%	0,4%	0,1%	0,0%	9,5%
2013	Frekans	304	36	10	0	21	1	1	373
	Oran (%)	4,4%	0,5%	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	5,4%
2014	Frekans	442	9	9	1	13	4	1	479
	Oran (%)	6,4%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	6,9%
2015	Frekans	271	19	14	14	14	1	0	333
	Oran (%)	3,9%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	4,8%
Toplam	Frekans	6004	314	137	73	306	69	37	6940
	Oran (%)	86,5%	4,5%	2,0%	1,1%	4,4%	1,0%	0,5%	100,0%

Ki kare = 916,738; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türeleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.14. Yıllar ile mürettebata uygulanan şiddet türüne göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	916,738[a]	54	0,000
Likelihood Ratio	667,882	54	0,000
Linear-by-Linear Association	44,604	1	0,000
N of Valid Cases	6940		

a. 16 cells (22,9%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,69.

Karar :

$P = 0,000 < \alpha = 0,05$ oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.14'e istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.8. Saldırı Aylarına Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.15'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı ayları değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı Nisan ve Mayıs aylarında (328 saldırı), daha sonra Ekim ayında (306 saldırı) meydana gelmiştir. Saldırıların en az gerçekleştiği ay ise Aralık ayı (209 saldırı) olarak gözlemlenmiştir. Bahse konu yıllar arasında Şubat, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül ve Aralık aylarında gerçekleşen saldırıların ortalamanın altında gerçekleştiği görülmüştür. Çalışma kapsamında en fazla saldırının meydana ay 2010 yılı Kasım ayı (61 saldırı), en az saldırının meydana geldiği ay ise 2006 yılı Ağustos ayı ile 2007 yılı Aralık ayı (10 saldırı) olarak kayıtlara geçmiştir.

Tablo 2.15. Yıllar ile aylara göre ikili ilişki tablosu

Saldırı ayları/ saldırı yılları		OCA	ŞUB	MAR	NİS	MAY	HAZ	TEM	AĞU	EYL	EKİ	KAS	ARA	Toplam
2006	Frekans	22	24	21	28	25	13	19	10	17	23	18	19	239
	Oran (%)	0,7%	0,8%	0,7%	0,9%	0,8%	0,4%	0,6%	0,3%	0,5%	0,7%	0,6%	0,6%	7,6%
2007	Frekans	17	15	16	31	34	18	27	27	16	37	15	10	263
	Oran (%)	0,5%	0,5%	0,5%	1,0%	1,1%	0,6%	0,9%	0,9%	0,5%	1,2%	0,5%	0,3%	8,4%
2008	Frekans	19	14	20	30	20	16	24	24	39	30	37	20	293
	Oran (%)	0,6%	0,4%	0,6%	1,0%	0,6%	0,5%	0,8%	0,8%	1,2%	1,0%	1,2%	0,6%	9,3%
2009	Frekans	36	27	42	54	48	36	12	20	32	35	35	29	406
	Oran (%)	1,1%	0,9%	1,3%	1,7%	1,5%	1,1%	0,4%	0,6%	1,0%	1,1%	1,1%	0,9%	12,9%
2010	Frekans	17	15	47	53	34	37	21	42	31	49	61	38	445
	Oran (%)	0,5%	0,5%	1,5%	1,7%	1,1%	1,2%	0,7%	1,3%	1,0%	1,6%	1,9%	1,2%	14,2%
2011	Frekans	58	38	54	35	56	32	32	31	29	36	18	20	439
	Oran (%)	1,8%	1,2%	1,7%	1,1%	1,8%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,1%	0,6%	0,6%	14,0%
2012	Frekans	41	36	30	27	29	18	18	17	17	22	23	19	297
	Oran (%)	1,3%	1,1%	1,0%	0,9%	0,9%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,7%	0,7%	0,6%	9,5%
2013	Frekans	18	29	21	26	25	23	27	13	11	27	22	22	264
	Oran (%)	0,6%	0,9%	0,7%	0,8%	0,8%	0,7%	0,9%	0,4%	0,4%	0,9%	0,7%	0,7%	8,4%
2014	Frekans	15	19	16	21	26	26	18	24	15	28	22	15	245
	Oran (%)	0,5%	0,6%	0,5%	0,7%	0,8%	0,8%	0,6%	0,8%	0,5%	0,9%	0,7%	0,5%	7,8%
2015	Frekans	19	16	25	23	31	30	14	23	16	19	13	17	246
	Oran (%)	0,6%	0,5%	0,8%	0,7%	0,0%	1,9%	0,4%	0,8%	0,5%	0,6%	0,4%	0,5%	7,8%
Toplam	Frekans	262	233	292	328	328	249	212	231	223	306	264	209	3137
	Oran (%)	8,4%	7,4%	9,3%	10,5%	10,5%	7,9%	6,7%	7,4%	7,1%	9,8%	8,4%	6,7%	100,0%

Ki kare = 368,185; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı ayları arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı ayları arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.16. Yıllar ile aylara göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	368,185[a]	99	0,000
Likelihood Ratio	381,216	99	0,000
Linear-by-Linear Association	2,306	1	0,129
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 15,09.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.16'ya istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı ayları arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.9. Silah Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.17'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan silah türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında gerçekleştirilen saldırılarda en fazla tabanca (1271), daha sonra ise bıçak (772) kullanıldığı gözlemlenmiştir. Saldırı silahı olarak tabanca en fazla 2011 yılında (245 saldırı), en az ise 2015 yılında (33 saldırı) kullanılmıştır.

Tablo 2.17. Yıllar ile silah türlerine göre ikili ilişki tablosu

Saldırı yılları/ silah türleri		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Toplam
Tabanca	Frekans	53	72	139	240	243	245	113	71	62	33	1271
	Oran (%)	1,7%	2,3%	4,4%	7,7%	7,7%	7,8%	3,6%	2,3%	2,0%	1,1%	40,5%
Bıçak	Frekans	76	67	68	70	88	69	73	81	83	97	772
	Oran (%)	2,4%	2,1%	2,2%	2,2%	2,8%	2,2%	2,3%	2,6%	2,6%	3,1%	24,6%
Diğer silahlar	Frekans	10	14	6	6	6	8	7	3	7	8	75
	Oran (%)	0,3%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%	0,3%	2,4%
Belirtilmemiş	Frekans	100	110	80	90	108	117	104	109	93	108	1019
	Oran (%)	3,2%	3,5%	2,6%	2,9%	3,4%	3,7%	3,3%	3,5%	3,0%	3,4%	32,5%
Toplam	Frekans	239	263	293	406	445	439	297	264	245	246	3137
	Oran (%)	7,6%	8,4%	9,3%	12,9%	14,2%	14,0%	9,5%	8,4%	7,8%	7,8%	100,0%

Ki kare = 336,195; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile silah türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile silah türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.18. Yıllar ile silah türlerine göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	336,195[a]	27	0,000
Likelihood Ratio	348,439	27	0,000
Linear-by-Linear Association	12,626	1	0,000
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,71.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.18'e istinaden deniz haydutluğu saldırı yılları ile silah türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.10. Saldırı Bölgeleri ile Saldırı Türlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.19'da deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile parametrik olmayan saldırı türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı türü olan güverteye çıkma olayları; en fazla Güneydoğu Asya'da (724 saldırı), daha sonra ise Afika'da (434 saldırı) meydana gelmiştir. Bahse konu yıllar arasında saldırı teşebbüslerin ise en fazla Afrika'da (378 saldırı), müteakiben de Güneydoğu Asya'da (119 saldırı) yoğunlaştığı görülmüştür. Fidye almak maksadıyla gerçekleştirilen gemiyi kaçırma eylemlerinin yaklaşık % 79'u Afrika bölgesinde gerçekleşmiştir.

Tablo 2.19. Bölgeler ile saldırı türlerine göre ikili ilişki tablosu

Saldırı bölgeleri/ saldırı türleri		Afrika	Güney D.Asya	Hindistan'ın Güneyi	Güney Amerika	Uzak Doğu	Diğer	Toplam
Saldırıya teşebbüs	Frekans	378	119	32	32	15	18	594
	Oran (%)	12,0%	3,8%	1,0%	1,0%	0,5%	0,6%	18,9%
Ateşli silah saldırısı	Frekans	453	6	0	1	4	5	469
	Oran (%)	14,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	15,0%
Gemiyi kaçırma	Frekans	239	54	3	0	6	2	304
	Oran (%)	7,6%	1,7%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	9,7%
Güverteye çıkma	Frekans	434	744	246	182	150	14	1770
	Oran (%)	13,8%	23,7%	7,8%	5,8%	4,8%	0,4%	56,4%
Toplam	Frekans	1504	923	281	215	175	39	3137
	Oran (%)	47,9%	29,4%	9,0%	6,9%	5,6%	1,2%	100,0%

Ki kare = 1063,002; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.20. Bölgeler ile saldırı türlerine göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1063,002[a]	15	0,000
Likelihood Ratio	1235,333	15	0,000
Linear-by-Linear Association	289,379	1	0,000
N of Valid Cases	3137		

a. 1 cells (4,2%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,78.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.20'ye istinaden deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.11. Gemi Durumu ve Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.21'de deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile parametrik olmayan gemi durumu değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında en fazla gemilerin intikalleri esnasında seyirde (1635), daha sonra demir yerinde (1310) meydana gelmiştir. En az saldırı ise yanaşma (180) manevrası esnasında gerçekleşmiştir. Seyir esnasında en fazla saldırı Afrika'da (1123), demir yerinde ise Güneydoğu Asya'da (501) gözlemlenmiştir.

Tablo 2.21. Bölgeler ile gemi durumuna göre ikili ilişki tablosu

Gemi durumu/ bölgeler		Yanaşma	Demirleme	Seyir	Belirtilmemiş	Toplam
Afrika	Frekans	69	308	1123	7	1507
	Oran (%)	2,2%	9,8%	35,8%	0,2%	48,0%
Güneydoğu Asya	Frekans	62	501	357	2	922
	Oran (%)	2,0%	16,0%	11,4%	0,1%	29,4%
Hindistan'ın Güneyi	Frekans	17	237	28	0	282
	Oran (%)	0,5%	7,6%	0,9%	0,0%	9,0%
Güney Amerika	Frekans	15	172	24	3	214
	Oran (%)	0,5%	5,5%	0,8%	0,1%	6,8%
Uzak Doğu	Frekans	15	83	77	0	175
	Oran (%)	0,5%	2,6%	2,5%	0,0%	5,6%
Diğer	Frekans	2	9	26	0	37
	Oran (%)	0,1%	0,3%	0,8%	0,0%	1,2%
Toplam	Frekans	180	1310	1635	12	3137
	Oran (%)	5,7%	41,8%	52,1%	0,4%	100,0%

Ki kare = 763,392; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile gemi durumları arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile gemi durumları arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.22. Bölgeler ile gemi durumuna göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	763,392[a]	15	0,000
Likelihood Ratio	821,708	15	0,000
Linear-by-Linear Association	263,777	1	0,000
N of Valid Cases	3137		

a. 5 cells (20,8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,14.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.22'ye istinaden deniz haydutluğu saldırı bölgeleri ile gemi durumları arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

2.12. Saldırı Saatlerine Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Analizi

Tablo 2.23'te deniz haydutluğu saldırı saatleri ile parametrik olmayan saldırı türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. 2006-2015 yılları arasında en fazla saldırı 00:01-04:00 saatleri arasında (1052), daha sonra 04:01-08:00 saatleri arasında (653) meydana gelmiştir. En az saldırı ise 16:01-20:00 saatleri arasında (231) gözlemlenmiştir.

Tablo 2.23. Saatler ile saldırı türlerine göre ikili ilişki tablosu

Saldırı türleri/ saldırı saatleri		Saldırıya teşebbüs	Ateşli silah saldırısı	Gemiyi kaçırma	Güverteye çıkma	Toplam
00:01-04:00	Frekans	127	73	57	795	1052
	Oran (%)	4,0%	2,3%	1,8%	25,3%	33,5%
04:01-08:00	Frekans	162	105	59	327	653
	Oran (%)	5,2%	3,3%	1,9%	10,4%	20,8%
08:01-12:00	Frekans	85	106	39	58	288
	Oran (%)	2,7%	3,4%	1,2%	1,8%	9,2%
12:01-16:00	Frekans	96	102	43	81	322
	Oran (%)	3,1%	3,3%	1,4%	2,6%	10,3%
16:01-20:00	Frekans	45	41	20	125	231
	Oran (%)	1,4%	1,3%	,6%	4,0%	7,4%
20:01-00:00	Frekans	76	39	30	322	467
	Oran (%)	2,4%	1,2%	1,0%	10,3%	14,9%
Belirtilmemiş	Frekans	3	4	54	63	124
	Oran (%)	0,1%	0,1%	1,7%	2,0%	4,0%
Toplam	Frekans	594	470	302	1771	3137
	Oran (%)	18,9%	15,0%	9,6%	56,5%	100,0%

Ki kare = 710,607; P=0,000

Hipotez :

H_0: Deniz haydutluğu saldırı saatleri ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1: Deniz haydutluğu saldırı saatleri ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Tablo 2.24. Saatler ile saldırı türlerine göre ki kare (χ^2) testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	710,607[a]	18	0,000
Likelihood Ratio	660,606	18	0,000
Linear-by-Linear Association	11,262	1	0,001
N of Valid Cases	3137		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11,94.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 oldugu için H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Tablo 2.24'e istinaden deniz haydutluğu saldırı saatleri ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

3. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu çalışmada dünya denizlerinde 2006-2015 yılları arasında gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin İkili İlişki (Ki-Kare) Analizi yapılmış ve analiz sonuçları kapsamındaki değerlendirmeler ışığında, denizyolu taşımacılığı sektöründeki planlayıcılara karar desteği sağlanması amaçlanmıştır. Bu çalışmanın gerçekleştirilebilmesi için yapılan literatür araştırması neticesinde konunun farklı disiplinlerde (örneğin uluslararası ilişkiler, denizcilik, hukuk, kamu yönetimi) farklı yaklaşımlar ile ele alındığı tespit edilmiştir. Çalışmanın daha iyi anlaşılabilmesi maksadıyla ilk bölümde deniz haydutluğuna ilişkin temel kavramlar ve tanımlar açıklanmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde; deniz haydutluğu saldırı yılları, bölgeleri ve saatleri ile parametrik olmayan değişkenler (saldırı bölgeleri, saldırıların en fazla olduğu bölgeler, saldırı türleri, gemi türleri, bayrak devletleri, donatan devletler, mürettebata uygulanan şiddet türleri, saldırı ayları, silah türleri ve gemi durumları) arasında İkili İlişki Analizi (χ^2) ile istatistiksel analizler yapılmıştır. Çalışma kapsamında elde edilen analiz sonuçlarına göre; deniz haydutluğu saldırı yılları, bölgeleri ve saatleri ile parametrik olmayan değişkenler arasında ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır. Analiz sonuçlarına istinaden deniz haydutları tarafından 2006-2015 yılları arasında;

- En fazla saldırı 2010 yılında (445 saldırı), en az ise 2006 yılında (239 saldırı) gerçekleşmiştir. Belirtilen yıllar arasında en fazla saldırı Afrika'da (1470 saldırı), müteakiben Güney Dogu Asya'da (928 saldırı) meydana gelmiştir. En az saldırı ise Uzak Doğu'da (175 saldırı) olmuştur.
- Bölgesel olarak en fazla saldırı Endonezya'da (617 saldırı), daha sonra sırasıyla Somali (498 saldırı), Aden Körfezi (344 saldırı), Nijerya (231 saldırı), Bengaldeş (179 saldırı), Malezya (137 saldırı), Vietnam (95 saldırı) ve en az ise Tanzanya'da (44 saldırı) görülmüştür.
- Saldırı türlerinden en fazla güverteye çıkma (1769 saldırı), müteakiben ateşli silah saldırısı (471 saldırı), saldırıya teşebbüs (593 saldırı) ve gemiyi kaçırma (304 saldırı) gerçekleşmiştir.

- En fazla dökme yük gemisi (686 saldırı), ardından konteyner gemisi (469 saldırı), kimyasal madde tankeri (411 saldırı), ham petrol tankeri (324 saldırı), genel kargo gemisi (316 saldırı), ürün tankeri (301 saldırı), römorkör (145 saldırı), balıkçı gemisi (101 saldırı) ve en az ise LPG/LNG tankeri (75 saldırı) saldırıya maruz kalmıştır.
- Bayrak devletlerine istinaden en fazla saldırı Panama (521 saldırı), daha sonra Liberya (359 saldırı), Singapur (318 saldırı), Marshall Adaları (276 saldırı), Hong Kong (163 saldırı), Malta (128 saldırı), Antigua&Barbuda (127 saldırı), Malezya (99 saldırı), Bahama (95 saldırı) ve en az saldırı ise GKRY (70 saldırı) bayraklı gemilere yönelik gerçekleşmiştir.
- Donatan devletlerden en fazla Singapur (528 saldırı), daha sonra Almanya (420 saldırı), Yunanistan (337 saldırı), Japonya (157 saldırı), Hong Kong (149 saldırı), Birleşik Krallık (116 saldırı), Malezya (109 saldırı), Hindistan (108 saldırı), BAE (83 saldırı) ve en az ise Norveç (76 saldırı) saldırıya uğramıştır.
- Mürettebata uygulanan şiddet türlerine göre en fazla mürettebatın rehin alınması (6004 mürettebat), en az ise mürettebatın kaybolması (37 mürettebat) kayıtlara geçmiştir.
- Saldırılarda kaçırılan ve fidye istenen mürettebat sayısı 314, yaşamını yitiren mürettebat sayısı ise 69 olmuştur.
- Saldırı aylarına göre en fazla saldırı Nisan ve Mayıs aylarında (328 saldırı), müteakiben Ekim (306 saldırı) ve Mart (292 saldırı) aylarında gerçekleşmiştir. En az saldırı ise Aralık (209 saldırı) ve Temmuz (212 saldırı) aylarında meydana gelmiştir.
- Silah türlerinden en fazla tabanca (1271), daha sonra bıçak (772) ve diğer silahların (75) kullanıldığı gözlemlenmiştir.
- En çok görülen saldırı türü olan güverteye çıkma olayları en fazla Güneydoğu Asya'da (724 saldırı), en az ise Uzak Doğu'da (150 saldırı), fidye almak maksadıyla gerçekleştirilen gemiyi kaçırma olayları ise en fazla Afrika'da (239 gemi), ardından Güneydoğu Asya'da (54 gemi) meydana gelmiştir.
- Gemi durumlarına istinaden saldırılar en fazla gemilerin intikalleri süresince (1635 saldırı), ardından demir yerinde (1310 saldırı) ve en az ise yanaşma esnasında (180 saldırı) gerçekleşmitir.
- Saldırı saatlerine göre en fazla saldırı 00:01-04:00 saatleri arasında (1052 saldırı), daha sonra 04:01-08:00 saatleri (653 saldırı), 20:01-00:00 saatleri (467 saldırı),

12:01-16:00 saatleri (322 saldırı) ve 08:01-12:00 saatleri arasında (288 saldırı), en az ise 16:01-20:00 saatleri arasında (231 saldırı) meydana gelmiştir.

Dünya denizlerinde küresel bir sorun haline gelen deniz haydutluğu, başta bölge ülkeleri olmak üzere uluslararası düzeyde dünya ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. 2006-2015 yıllarını kapsayan 10 yıllık dönemde 3137 deniz haydutluğu saldırısı meydana gelmiştir. Bahse konu saldırılara ilişkin yapılan analizler ışığında;

- Deniz haydutluğu saldırılarında geçmiş yıllara kıyasla özellikle zirve noktası olan 2010 yılı sonrasında ciddi oranda azalmalar gözlemlendiği,
- Deniz haydutluğu saldırılarının ağırlık merkezini Afrika ve Güneydoğu Asya'nın oluşturduğu,
- Bölgesel olarak Endonezya, Aden Körfezi, Somali ve Nijerya bölgelerinde saldırıların yoğunlaştığı,
- Saldırıların tüm bölgeler arasında en sık Endonezya'da meydana geldiği,
- Deniz haydutlarının diğer aylara istinaden özellikle Mart, Nisan, Mayıs ve Ekim aylarında saldırılarını arttırdığı,
- Fidye elde etmek maksadıyla gerçekleştirilen saldırı türlerinden gemi kaçırma eylemlerinin tamamına yakınının Afrika ve Güneydoğu Asya'da meydana geldiği,
- Deniz haydutları tarafından saldırılarda gemi türü olarak çoğunlukla dökme yük gemisi, konteyner gemisi ve kimyasal madde tankerlerinin hedef alındığı,
- Saldırılar için özellikle gece ve alacakaranlık zamanlarına tekabül eden 00:01-04:00 ve 04:01-08:00 saatlerindeki vardiyaların tercih edildiği,
- Ağırlıklı olarak Panama, Liberya ve Singapur bayraklı ticaret gemilerinin hedef seçildiği,
- Saldırılarda diğer ticaret gemilerine oranla donatanı Singapur, Almanya ve Yunanistan olan ticaret gemilerinin tercih edildiği,
- Deniz haydutları tarafından saldırılar için çoğunlukla gemilerin intikalleri esnasında seyirde ve demir yerlerinde bulundukları periyotların seçildiği değerlendirmelerine ulaşılmıştır.

Deniz haydutluğu eylemleri günümüzde önemli bir problem sahası olarak hem ulusal hemde uluslararası platformlarda barış ve güvenliği tehdit etmeye devam etmektedir.

Deniz haydutlarına yönelik alınan önlemler ve yaptırımlar sonrasında saldırılarda zaman zaman azalmalar yaşanmasına rağmen sorunun tam anlamıyla çözümlenemediği görülmektedir. Bahse konu saldırılarda deniz haydutlarının sahip olduğu teknolojik imkan ve kabiliyetlerin yanı sıra mevcut hukuk kurallarının yetersizliği de önemli bir rol oynamaktadır. Deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında mevcut düzenlemeler sorunun çözümü için yeterli hukuki zemini sağlamaktan uzaktır. Bu kapsamda deniz haydutluğuna yönelik hükümlerin tekrar gözden geçirilmesi ve günümüz şartları dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Öncelikle deniz haydutluğunun tanımı karasuları dahil tüm deniz alanlarını içerecek şekilde yeniden düzenlenmeli, haydutların açık deniz dışında kalan alanlarda da takibini sağlayan değişiklikler yapılmalıdır. İlave olarak uluslararası bir suç sayılan deniz haydutluğunun kapsamı genişletilerek yeniden düzenlenmeli ve haydutların yargılanma ve cezalandırılma esasları belirlenmelidir. Ayrıca sorunun en temel kaynağını oluşturulan Somali gibi otorite boşluğu olan ve denetimin zayıf olduğu ülkelerde yaşanan iç karışıklık ve siyasi istikrarsızlık ortadan kaldırılmalıdır. Bu bağlamda düzenli bir şekilde işleyen devlet otoritesi tesis edilmeli ve hukuk kurallarının üstünlüğü sağlanmalıdır. Deniz haydutluğu eylemlerinin yoğunlaştığı; özellikle iç karışıklıkların, siyasi istikrarsızlığın, açlık, işsizlik gibi büyük ölçüde iktisadi sorunların olduğu bölgelerde yukarıda belirtilen önlemlerin alınmasının ve bölge halkının refah düzeyinin artırılması için bu bölgelere yardım yapılmasının söz konusu saldırıların sona erdirilmesinde ciddi bir rol oynayacağı ve bölge barışına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Afrika bölgesinde özellikle bölgesel işbirliği kapsamında NATO ve diğer ülkelere ait unsurların deniz haydutluğu ile mücadele harekatına iştirak etmeleri ve ticaret gemileri tarafından güvenlik önlemlerinin artırılması sonrası deniz haydutluğu saldırıları azalmalar olmuştur.

Hazırlanan bu çalışma ile elde edilen sonuçlar ışığında, denizyolu taşımacılığı sektöründeki planlayıcılar (gemi sahipleri/acentalar) tarafından deniz haydutluğu saldırılarına karşı:

- Saldırıların yoğunlaştığı Mart, Nisan, Mayıs ve Ekim aylarında hassas planlama yapılarak güvenlik tedbirlerinin arttırılmasının,

- Deniz haydutluğu saldırılarının ağırlık merkezi olan Afika ve Güneydoğu Asya'da seyir yapacak ticari gemilerin, seyir planlamaları hakkında ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlar ile bilgi teatisinde bulunularak intikalleri hakkında malumat verilmesinin,
- Saldırıların en sık meydana geldiği 00:01-04:00 ve 04:01-08:00 saatlerindeki vardiyalarda ilave personel görevlendirmesi yapılarak deniz haydutlarının en uzak mesafeden tespit edilmesinin sağlanarak reaksiyon süresinin arttırılmasının,
- Hedef gemi kapsamında en fazla saldırıya uğrayan dökme yük gemisi, konteyner gemisi ve kimyasal madde tankerlerinin riskli bölgelerden geçişlerinde öncelikle özel güvenlik personeli refakatinde intikal etmesinin, müteakiben de bölgede karakolda bulunan askeri unsurlarla temas halinde bulunarak seyir icra etmelerinin,
- Deniz haydutlarının faaliyet gösterdiği riskli bölgelerden geçiş yapması planlanan ticari gemilerin yüksek friborda (geminin su hattı üzerinde kalan bölümü) sahip olmasının,
- Alçak friborda sahip gemilerin gemiye çıkış mevkilerinin dikenli tel ile donatılmalarının,
- Saldırıların ağırlıklı olarak gece ve alacakaranlık zamanlarında meydana gelmesinden dolayı, deniz haydutlarının erken tespit edilmesi maksadıyla gemilerde gözcülük faaliyetleri kapsamında gece görüş, kızılötesi veya elektrooptik kamera/dürbün kullanılmasının,
- Deniz haydutları tarafından kullanılan küçük süratli teknelerin saldırılar esnasında gemilerin kör sektörleri olan geri sektörlerden yaklaşmaları nedeniyle, anılan zaafiyetin önlenmesi maksadıyla gemilerin 360º kaplama sağlayacak radarlar ile donatılmasının,
- Demir yerinde meydana gelen saldırılardan asgari seviyede etkilenmek maksadıyla özellikle riskli bölgelerde tavsiye edilen demir yerleri haricinde demirleme faaliyeti icra edilmemesinin,
- Saldırı tehdidinin yüksek olduğu bölgelerde yüksek sürat yapacak şekilde planlama yapılmasının,
- Deniz haydutlarının hareketlerini gizlemek ve ticari trafiği takip etmek için balıkçı teknelerinden istifade edebileceği göz önüne alınarak civarda bulunan tüm temaslara karşı müteyakkız bulunulmasının,

- Aden Körfezi ve Somali bölgelerinden geçiş yapacak gemilerin, savaş gemilerinin gözetiminde bulunan Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridoru (IRTC)'nu kullanmalarının dikkate alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Müteakip dönemlerde yapılacak çalışmalarda, bahse konu çalışma neticesinde elde edilen analiz sonuçları kullanılarak deniz haydutluğu saldırılarının daha farklı alanlarda da incelenebileceği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, deniz haydutluğu saldırılarının meydana geldiği lokasyonlar (coğrafi mevkiler) göz önünde bulundurularak riskli sahalarda yeterli kaplama sağlayacak askeri unsurların sayısının tespit edilmesi, değişik meteorolojik şartlar altında analizinin yapılması, saldırılardan kaçınmak maksadıyla en uygun rotaların belirlenmesi, farklı büyüklük ve tipteki gemiler için çözüm geliştirilmesi, vb. konular gelecekte ayrı birer araştırma konusu olarak ele alınabilecektir.

Bu tez tamamen yazarın bireysel ve şahsi görüşlerini yansıtmakta olup Türk Silahlı Kuvvetlerinin görüşlerini yansıtmamaktadır.

KAYNAKLAR

[1] Tabanlı F., Uluslararası Deniz Haydutluğuna Karşı Alınabilecek Önlemler ve Yaptırım Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015, 414469.

[2] ÇAYCI S., Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği, *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi*, 1, 9, 2009.

[3] ECE N.J., Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2010, **2**, 1-20.

[4] DTGM, *Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı*, Neyir matbacılık, Ankara, 2013.

[5] Chalk P., Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia, *Studies in Conflict&Terrorism*, 2008, **21**(1), 87-112.

[6] Karadaş C., Deniz Haydutlarına Karasularında Egemen Devlet Dışında Üçüncü Devletlerce Müdahale İhtimali: Somali Örneği, *Polis Bilimleri Dergisi*, 2009, **11**(4), 151-171.

[7] Fawcett J. A., Challenges to Apprehension and Prosecution of East African Maritime Pirates, *Maritime Policy & Management*, 2010, **37**(7), 753-765.

[8] Nincic D., Maritime Piracy in Africa: The Humanitarian Dimension, *African Security Review*, 2009, **18**(3), 1-16.

[9] Shortland A., Vothknecht M., Combating Maritime Terrorism off the Coast of Somalia, *European Journal of Political Economy*, 2011, **27**, 133-151.

[10] Montclos M. A. P., Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?, *Studies in Conflict & Terrorism*, 2012, **35**, 531-541.

[11] Bozkurt M.U., Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu, Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2011, 294709.

[12] Lehr P., Piracy and Maritime Governance in the Indian Ocean, *Journal of the Indian Ocean Region*, 2013, **9**(1), 104-119.

[13] Bueger C., Practice, Pirates and Coast Guards: The Grand Narrative of Somali Piracy, *Third World Quarterly*, 2013, **34**(10), 1811-1827.

[14] Vanek O., Jakob M., Hrstka O., Pechoucek M., Agent-Based Model of Maritime Traffic in Piracy-Affected Waters, *Transportation Research Part C*, 2013, **36**, 157-176.

[15] Zarzoso I. M., Bensassi S., The Price of Modern Maritime Piracy, *Defence and Peace Economics*, 2013, **24**(5), 397-418.

[16] Schubert C., Leonhard K. L., Fighting Maritime Piracy: Three Lessons From Pompeius Magnus, *Defence and Peace Economics*, 2014, **25**(5), 481-497.

[17] Campbell G., Piracy in The Indian Ocean World, *Interventions: International Journal of Postcolonial Studies*, 2014, **16**(6), 775-794.

[18] Bahadır L., Aden Körfezi ve Hint Okyanusunda Deniz Haydutluğuna Karşı Kullanılan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Timlerine (SÖGGÜT) İlişkin Çalışma, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2015, 410303.

[19] Tabanlı F., Uluslararası Deniz Haydutluğuna Karşı Alınabilecek Önlemler ve Yaptırım Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015, 414469.

[20] Aydın M., Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Denizcilik Ticareti Üzerine Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 2015, 380455.

[21] TOPAL A.H., Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2010, **59**, 99-130.

[22] Türk Ticaret Kanunu, Donatan ve Donatma İştiraki, *Resmi Gazete*, 27846, 11205, 2011.

[23] Nur J.E., Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık, Kaptan Haber, http:// www. kaptanhaber.com/ kose-yazisi/ 100350/ stratejik - sularda - deniz haydutlugu-ve-korsanlik.html/ (Ziyaret tarihi: 19 Kasım 2016).

[24] CANCA H.S., *Denizde İşlenen Suçlar*, 1. baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2012.

[25] Frew A., The State Of Maritime Piracy 2015, *Oceans Beyond Piracy*, 2015, 1-52.

[26] Bowden A., The Economic Costs of Maritime Piracy, *Oceans Beyond Piracy*, 2010, 1-26.

[27] United Nations, Maritime Piracy Part I An Overview of Trends, Costs and Trade-Related Implications, *United Nations Conference On Trade And Development*, 2014, **1**, 1-49.

[28] ECE N.J., Deniz Haydutluğu Saldırılarının Değerlendirilmesi, Kaptan Haber, http:// www. kaptanhaber.com/ kose - yazisi/ 100510 /deniz - haydutlugu saldirilarinin-degerlendirilmesi.html/ (Ziyaret tarihi: 27 Mayıs 2016).

[29] Özdamar K., *Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi*, 4. baskı, Kaan Kitabevi, Eskişehir, 2002.

[30] Akdi Y., *Zaman Serileri Analizi*, 2. baskı, Bıçaklar Kitabevi, Ankara, 2003.

KİŞİSEL YAYINLAR VE ESERLER

Güleroğlu S., Nigiz M.G., Fığlalı N., Şahin Y., Deniz Haydutluğu 2006-2015 Yılları Saldırı Analizleri, *Xth International Statistics Days Conference*, Giresun, Türkiye, 7-9 Ekim 2016.

ÖZGEÇMİŞ

Savaş GÜLEROĞLU 1981 yılında İstanbul'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini İstanbul ve Ankara'da, liseyi Deniz Lisesi/İstanbul'da tamamladı. 2003 yılında lisans eğitimini Deniz Harp Okulu Elektrik/Elektronik Mühendisliği A.B.D'da tamamladı. 2003-2012 yılları arasında Harp Filosu Komutanlığında, 2012-2013 yıllarında Donanma Komutanlığında, 2013-2017 yılları arasında Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi Komutanlığında muhtelif görevlerde bulundu. Deniz Yüzbaşı Savaş GÜLEROĞLU halen Harp Filosu Komutanlığı bünyesinde TCG SALİHREİS Fırkateyninde Seyir Subaylığı görevini deruhte etmektedir.