T.C.
ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU: ADEN KÖRFEZİ

Hamdya OMAR WABERI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman
Dr. Öğretim Üyesi Ali Samir MERDAN

Çankırı–2022

T.C.
ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU: ADEN KÖRFEZİ

Hamdya OMAR WABERI
ORCID: 0000-0003-0120-8412

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman
Dr. Öğretim Üyesi Ali Samir MERDAN

Çankırı–2022

İÇİNDEKİLER

Sayfa

İÇİNDEKİLER.....i
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ.....v
TEZ KABUL VE ONAY.....vi
ÖNSÖZ.....vii
ÖZET.....viii
ABSTRACT.....ix
KISALTMALAR.....x
TABLO LİSTESİ.....xiv
ŞEKİL LİSTESİ.....xv

1. GİRİŞ.....1

2. BÖLÜM: DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI, TÜRLERİ VE GÖRÜLDÜĞÜ YERLER.....5

2.1. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI.....5
2.1.1.Uluslararası Teamül Hukukunda Deniz Haydutluğu.....5
2.1.2.Uluslararası Antlaşmalarda Deniz Haydutluğu.....6
2.1.2.1. 1856 Tarihli Paris Deklarasyonu.....7
2.1.2.2. 1932 Tarihli Harvard Araştırma Grubu Çalışması.....7
2.1.2.3. 1955 Tarihli Uluslararası Hukuk Komisyonu Raporu.....8
2.1.2.4. 1958 Tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi.....10
2.1.2.5. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.....10
2.1.2.6. 1988 Tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi.....11
2.1.3.Uluslararası Denizcilik Bürosu ve Uluslararası Denizcilik Örgütü Tanımları.....12
2.1.4.Suçun Unsurları.....13
2.1.4.1. Şiddet Eyleminin Varlığı.....13
2.1.4.2. Özel Amaç Şartı.....15
2.1.4.3. Özel Gemi Şartı.....16
2.1.4.4. İki Gemi Şartı.....17
2.1.4.5. Açık Deniz Şartı.....18

2.2. DENİZ HAYDUTLUĞU TÜRLERİ VE GÖRÜLDÜĞÜ YERLER.....19
2.2.1.2000 Yılından İtibaren Deniz Haydutluğu.....19
2.2.2.Deniz Haydutluğu Türleri.....21
2.2.3.XXI. Yüzyılda Deniz Haydutluğunun Görüldüğü Bölgeler.....25
2.2.3.1. Batı Hint Okyanusu, Somali Kıyıları ve Aden Körfezi.....27
2.2.3.2. Doğu Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya.....31
2.2.3.3. Batı Afrika ve Gine Körfezi.....33
2.2.3.4. Güney Amerika.....34

3. BÖLÜM: DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ÖNLENMESİ ÇABALARI.....36
3.1. ULUSLARARASI ÖRGÜTLERİN KARARLARI.....36
3.1.1.Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları.....36
3.1.2.Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararları.....39
3.2. BÖLGESEL İŞ BİRLİĞİ GİRİŞİMLERİ VE ASKERÎ TEDBİRLER.....41
3.2.1.Malakka Boğazı'ndaki Devletlerin İş Birliği Girişimleri.....41
3.2.1.1. Bakanlar Seviyesinde Gerçekleşen Üçlü Toplantılar.....42
3.2.1.2. Malacca Strait Patrols-Indonesia ve Eyes in the Sky.....43
3.2.2.Afrika Boynuzu'nda Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Eylemlerine Karşı Devletlerin İş Birliği Girişimleri.....45
3.2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü Tanzanya Konferansı.....45
3.2.2.2. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu.....45
3.2.2.3. Cibuti Kodu.....46
3.2.2.4. Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi.....47
3.2.2.5. Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı.....48
3.2.3.Deniz Haydutluğuna Karşı Çok Uluslu Operasyonlar.....48
3.2.3.1. Birleşik Deniz Kuvvetleri ve Deniz Görev Kuvveti.....48
3.2.3.2. Allied Provider Operasyonu.....49
3.2.3.3. Allied Protector ve Ocean Shield Operasyonları.....49
3.2.3.4. Atalanta Harekâtı.....50
3.2.3.5. Birleşik Görev Kuvveti 151.....51
3.2.3.6. Askerî Operasyonların Etkinliği.....51
3.2.3.7. Askerî Operasyonlarda Karşılaşılan Hukuki Güçlükler.....52
3.2.4.Ortak Farkındalık ve Sorun Çözme Mekanizması.....55

3.2.4.1. Uluslararası Tavsiyeli Geçiş Koridoru'nun Teşkili.....56
3.2.4.2. Uluslararası Tavsiyeli Geçiş Koridoru ve Somali Deniz Bölgesinde Koordinasyon.....56
3.2.5.Gemilerce Alınan Tedbirler ve Silahlı Güvenlik Uygulaması.....57

4. BÖLÜM: ADEN KÖRFEZİ'NDE DEVLETLER VE DENİZ HAYDUTLUĞU.....60
4.1. ADEN KÖRFEZİ'NDEKİ DEVLETLERİN YAPISI.....60
4.1.1.Somali.....60
4.1.2.Yemen.....65
4.1.3.Cibuti.....67
4.2. ADEN KÖRFEZİ'NDE DENİZ HAYDUTLUĞUNUN GEÇMİŞİ, YAPISI VE NEDENLERİ.....69
4.2.1.Deniz Haydutlarının Coğrafi Olarak Konumlandığı Bölgeler.....70
4.2.2.Deniz Haydutluğu Gruplarının Yapısı.....71
4.2.3.Kullanılan Malzemeler.....71
4.2.3.1. Silahlar.....71
4.2.3.2. Diğer Teçhizatlar.....72
4.2.4.Finansal Yapı.....73
4.2.5.Ülke İçi Aktörlerin Deniz Haydutluğuyla İlişkileri.....73
4.2.6.Dış Aktörlerin Deniz Haydutluğuyla İlişkileri.....74
4.2.7.Deniz Haydutluğunun Nedenleri.....77
4.2.7.1. Güvenlik Boşluğu.....77
4.2.7.2. Ekonomik Nedenler.....78
4.2.7.3. Yasa Dışı Balıkçılık.....78
4.2.7.4. Zehirli Atıkların Denize Dökülmesi.....80
4.2.8.Somali'de Gerçekleşen Deniz Haydutluğunun Sebepleri.....81
4.2.8.1. Somali'deki İç Savaş.....81
4.2.8.2. Zehirli Atıklar Sorunu ve Yasa Dışı Balıkçılık.....84
4.2.8.3. Olumsuz Sosyal ve Ekonomik Şartlar.....87
4.2.8.4. Uygun Coğrafi Yapı.....89

5. BÖLÜM: ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ADEN KÖRFEZİ BAĞLAMINDA İNCELENMESİ.....91
5.1. ADEN KÖRFEZİ'NDE YAPILAN DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ÇEŞİTLERİ VE TAKTİKLERİ.....91
5.1.1.Kriminal Deniz Haydutluğu.....91
5.1.2.Politik ve İdeolojik Amaçlı Terörist Gruplar Tarafından Gerçekleştirilen Deniz Haydutluğu.....92
5.1.3.Deniz Haydutluğu Taktikleri.....92
5.2. ADEN KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU VERİLERİ.....96
5.3. ADEN KÖRFEZİ'NDE GERÇEKLEŞTİRİLEN ÖNEMLİ DENİZ HAYDUTLUĞU EYLEMLERİ.....99
5.4. ADEN KÖRFEZİ'NDE DENİZ HAYDUTLUĞUYLA MÜCADELE FAALİYETLERİ.....103
5.4.1.Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu Temas Grubu.....106
5.4.2.Cibuti İlkeler Anlaşması.....106
5.4.3.Sonsuz Özgürlük Harekâtı.....107
5.4.4.Birleşik Görev Kuvveti 151.....107
5.4.5.Atalanta Operasyonu.....109
5.4.6.Okyanus Kalkanı ve Koruyucu Müttefik Operasyonları.....110
5.5. TÜRKİYE'NİN DENİZ HAYDUTLUĞUYLA MÜCADELEYE KATKISININ ULUSAL VE ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DAYANAKLARI.....110

6. SONUÇ.....114

KAYNAKÇA.....123
ÖZGEÇMİŞ.....142

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Aden Körfezi* adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlanmasına kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

25.10.2022

.....

Hamdya OMAR WABERI

TEZ KABUL VE ONAY

ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Hamdya OMAR WABERI tarafından hazırlanan *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Aden Körfezi* adlı bu çalışma, *25.10.2022* tarihinde yapılan tez savunma sınavı neticesinde *oybirliği / oy çokluğuyla* başarılı bulunarak jürimiz *tarafından Uluslararası İlişkiler* Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ (Unvanı, Adı ve Soyadı)

Danışman : Dr. Öğretim Üyesi Ali Samir MERDAN İmza: .....

Üye : Doç. Dr. Umut KEDİKLİ İmza: .....

Üye : Dr. Öğretim Üyesi Zeynep ERHAN BULUT İmza: .....

ONAY

Bu Tez, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun *...../..../2022* tarih ve ..... sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Coşkun POLAT
Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Aden Körfezi başlıklı bu tez; deniz haydutluğu tanımının tarihsel bir süreç içinde dönüşümüne; deniz haydutluğunun önlenmesi yöntemlerine; Somali açıklarındaki ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğunun ortaya çıkış nedenlerinin tespitine; bu bölgedeki haydutluk eylemlerinin uluslararası topluma etkisinin boyutuna ve uluslararası hukuk çerçevesinde deniz haydutluğu eylemlerinin Aden Körfezi bağlamında incelenmesine odaklanmaktadır.

Bu tez, kendi başıma muvaffak olamayacağım iki yıllık bir yolculuğun doruk noktasıdır. Bu yolculuğu tamamlamamda bana doğrudan ya da dolaylı olarak yardımcı olan herkese en içten teşekkürlerimi sunarım. Bu tezin hazırlanmasında yardımlarını esirgemeyen ve hiçbir çabadan kaçınmayarak beni daima çok olumlu bir biçimde yönlendiren danışmanım Sayın Hocam *Dr. Öğretim Üyesi Ali Samir MERDAN'*a ve eğitim hayatım süresince yetişmemde katkısı olan bütün hocalarıma sonsuz teşekkür ve saygılarımı sunarım.

Ayrıca tezimi tamamlamak için moralimi ve motivasyonumu üst düzeyde tutmama yardımcı olan başta rahmetli babam *Omar WABERI* ve annem *Aicha MOUSSA* olmak üzere ailemin tüm fertlerine şükranlarımı sunarım. Son olarak, unutmadan, Cibuti Cumhuriyeti hükûmetine de Türkiye'deki öğrenimim süresince bana sağladığı destek için teşekkürü bir borç bilirim.

15.10.2022

Hamdya OMAR WABERI

ÖZET

Tezin Başlığı : Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Aden Körfezi
Tezin Yazarı : Hamdya OMAR WABERI
Danışman : Ali Samir MERDAN
Anabilim Dalı : Uluslararası İlişkiler
Tezin Türü : Yüksek Lisans
Kabul Tarihi : ..../..../2022

Deniz haydutluğu, deniz yolu ulaşımı ve ticareti için hep tehdit oluşturmuştur. 21. yüzyılda bu tehdidin varlığı devam etmiştir. Özellikle Somali açıklarıyla Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemlerinin artması, uluslararası toplumun da dikkatini çekmiş ve Somalili deniz haydutlarına karşı mücadele faaliyetlerinin başlamasına yol açmıştır. Bu bağlamda dünyadaki deniz yollarıyla yapılan ticaretin yaklaşık beşte birlik bölümünün gerçekleştirildiği Aden Körfezi'nde yoğun bir şekilde eylemlerini gerçekleştiren Somalili deniz haydutlarına karşı önlem alınması için uluslararası toplum tarafından harekete geçilmiştir. Bu çerçevede Somalili deniz haydutlarına yönelik mücadeleyi teşvik etmek amacıyla Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinde birtakım kararlar alınmış ve Somali açıklarıyla Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu eylemlerinin engellenmesi için bölgeye askerî donanmalar gönderilerek çok uluslu operasyonlar gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda tezin çalışılmasındaki amaç, önce uluslararası hukukta deniz haydutluğu tanımının tarihsel süreç içinde gelişimini ortaya koymak, deniz haydutluğunun önlenmesi yöntemlerini belirlemek, Somali açıklarıyla Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğunun ortaya çıkış nedenlerini tespit ederek bölgedeki eylemlerin uluslararası topluma etkisinin boyutunu analiz etmek ve uluslararası hukuk çerçevesinde deniz haydutluğu eylemlerinin Aden Körfezi'nde önlenmesini incelemektir. Sonuçta Somalili deniz haydutlarına karşı yürütülen mücadele çok hassas ve önemli bir konudur. Bu hassas konuya dair yapılacak tüm çalışmaların her adımının oldukça detaylı biçimde planlanması ve ardından pratikte uygulanması gereklidir. Ayrıca uluslararası toplumun, Somali'deki durumun daha da kötüye gitmemesi bakımından da deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı oldukça dikkatli bir tavır sergilemesi büyük önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz haydutluğu, Aden Körfezi, Somali, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararları, deniz haydutluğuyla mücadele.

ABSTRACT

Thesis Title : Maritime Piracy in International Law: Gulf of Aden
Author : Hamdya OMAR WABERI
Supervisor : Ali Samir MERDAN
Department : International Relations
Thesis Type : Master's Thesis
Date : ..../..../2022

Piracy has always threatened maritime transportation and trade. This threat persists in the 21st century. The increase of maritime piracy especially in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia has also attracted the international community attention and led to the establishment of counter-piracy activities in Somalia. In this context, the international community has taken preventive measures against Somalia's pirates. Reduce the intensity of their activities in the Gulf of Aden, where approximately one-fifth of the trade takes place to raise awareness and encourage the fight against Somali piracy, several decisions have been taken by the United Nations Security Council. And multinational operations were conducted by sending military navies in the region to prevent piracy activities in the Gulf of Aden, off the coast of Somalia. The purpose of the thesis is to first reveal the development of the definition of piracy in international law in the historical process. To determine the methods of prevention of piracy and to determine the reasons for the emergence of piracy in the Gulf of Aden off the Somali coast. Second, analyse the extent of the effects of regional actions on the international community and analyse the magnitude of the impact of piracy under international law. It also examines the prevention of piracy in the Gulf of Aden. After all, the fight against piracy in Somalia is an extremely delicate and important issue. Each step of all the work to be done on this sensitive topic must be planned in a very detailed manner and then put into practice. Furthermore, the international community needs to take a very cautious approach to piracy so that the situation in Somalia does not get worse.

Keywords: Piracy, Gulf of Aden, Somalia, United Nations Security Council resolutions, combating piracy.

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

a.e. : Aynı Eser

AfB : Afrika Birliği

a.g.e. : Adı Geçen Eser

AMISOM : African Union Mission in Somalia

a.y. : Yazara Ait Son Zikredilen Yer

B. : Baskı

b.a. : Eserin Bütününe Atıf

BAE : Birleşik Arap Emirlikleri

BBC : British Broadcasting Corporation

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

Bkz. : Bakınız

Bkz.: Aş. : Bakınız Eserin Kendi İçinde Aşağıya

Bkz.: Yuk. : Bakınız Eserin Kendi İçinde Yukarıya

BM : Birleşmiş Milletler

BMDHS : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

BMP : Best Management Practices

C. : Cilt

CGPCS : Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia

CIA : Central Intelligence Agency

CMF : Combined Maritime Forces

CONOCO : Continental Oil and Transportation Company

CTF 150 : Combined Task Force 150

CTF 151 : Combined Task Force 151

CTF 152 : Combined Task Force 152

Çev. : Çeviren

ÇHC : Çin Halk Cumhuriyeti

DB : Dünya Bankası

DCOC : Djibouti Code of Conduct

Der. : Derleyen

Ed.	: Editör
EIS	: Eyes in the Sky
EU NAVFOR	: European Union Naval Force
EUFOR	: European Union Force
FATF	: Financial Action Task Force
FBI	: Federal Bureau of Investigation
GPS	: Global Positioning System
Haz.	: Yayına Hazırlayan
HRA	: High Risk Area
ICC	: International Chamber of Commerce
ICG	: International Contact Group on Somalia
IGAD	: Intergovernmental Authority on Development
IMB	: International Maritime Bureau
IMB PRC	: International Maritime Bureau Piracy Reporting Center
IMP	: Integrated Maritime Policy
IMO	: International Maritime Organization
INTERPOL	: International Criminal Police Organization
IRTC	: Internationally Recommended Transit Corridor
Karş.	: Karşılaştırınız
k.g.	: Karşı Görüş
LNG	: Liquefied Natural Gas
MALSINDO	: Malacca Strait Patrols-Indonesia
MC	: Milletler Cemiyeti
Md.	: Madde
MSCHOA	: Maritime Safety Centre-Horn of Africa
MSP	: Malacca Strait Patrols
MSPA	: Military Security Patrol Area
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
NBC	: National Broadcasting Corporation
No.	: Numara/Sayı
NSC	: NATO Shipping Center
Nşr.	: Neşreden
OEF	: Operation Enduring Freedom

ÖDGŞ	: Özel Deniz Güvenlik Şirketleri
ReCAAP	: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia
REFLECS3	: Regional Fusion and Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea
REMISC	: Regional Maritime Information Sharing Centre
RF	: Rusya Federasyonu
RMCP	: Regional Maritime Coordination Process
s.	: Sayfa
SAT	: Su Altı Taaruz
SB	: Sovyetler Birliği
SEMG	: Somalia and Eritrea Monitoring Group
SHADE	: Shared Arennes and Deconfliction
SNMG 2	: Standing NATO Maritime Group 2
SOFA	: Status of Forces Agreement
SÖGGP	: Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personelinin
ss.	: Sayfalar
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TDK	: Türk Dil Kurumu
TRADE	: Training Awareness and Defonfliction
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
t.y.	: Basım Tarihi Yok
UKMCC	: United Kingdom Maritime Compenent Command
UKMTO	: United Kingdom Marine Trade Operations
UNDP	: United Nations Development Programme
UNEP	: United Nations Environment Programme
UNITAF	: Unified Task Force
UNITAR	: United Nations Institute for Training and Research
UNODC	: United Nations Office on Drugs and Crime
UNOSOM I	: United Nations Operation in Somalia I
UNOSOM II	: United Nations Operation in Somalia II
UNSC	: United Nations Security Council

US	: United States
vd.	: Çok Yazarlı Eserlerde İlk Yazardan Sonrakiler
Vol.	: Volume
WFP	: World Food Programme
y.y.	: Basım Yeri Yok

TABLO LİSTESİ

Tablo No: **Sayfa**

Tablo 2.1: Deniz Haydutluğu Türleri.....
2**Hata! Yer işareti tanımlanmamış.**
Tablo 3.1: CGPCS'nin Çalışma Grupları.....46
Tablo 4.1: Deniz Haydutluğu Grubunun Maliyeti.....72
Tablo 5.1: 2008-2014 Döneminde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Saldırıları.....97
Tablo 5.2: 2008-2014 Döneminde Gerçekleşen Somali Merkezli Deniz Haydutluğu Saldırıları.....98
Tablo 5.3: Somali'de Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetlerinin Yapısı.....104

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil No: **Sayfa**

Şekil 2.1: Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Bölgeleri.....25
Şekil 2.2: Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Bölge.....28
Şekil 4.1: Aden Körfezi.....60
Şekil 4.2: Somali.....61
Şekil 4.3: Yemen.....65
Şekil 4.4: Cibuti.....67
Şekil 4.5: Somali'de Deniz Haydutlarının Konumlandığı Bölgeler.....70
Şekil 4.6: Somalili Deniz Haydutlarının Faaliyet Alanları ve Deniz Ticaret Rotaları.....90
Şekil 5.1: MV Maersk Alabama Gemisine Müdahale Edilen Bölge.....101
Şekil 5.2: Scan Eagle İnsansız Hava Aracının Aldığı Görüntü.....102

1. GİRİŞ

Geçmişten bugüne toplumlar, yaşamlarını sürdürebilmek için farklı alanlarda faaliyetlerini gerçekleştirmişlerdir. Faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlardan biri de denizlerdir. Teknolojik gelişmelerin insan yaşamını kolaylaştırmaya yeterli olacak düzeye henüz ulaşmadığı dönemlerde ticari faaliyetler için en çok kara yolları tercih edilmekteydi. Ancak kara yollarının hem ulaşım hem de ticaret için yetersiz kaldığı ada, yarımada ve kara yoluyla ulaşımı zor olan ülkeler içinse farklı bir ticaret yolu arayışına gidilerek deniz yolu ticaretine başlanmıştır. İşte deniz haydutluğu eylemleri de bu deniz yolu ticaretinin başlamasıyla ortaya çıkmıştır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen ticaretin yaygınlığı arttıkça soygun ve yağma faaliyetleri de artış göstermiştir. Böylece denizler üzerindeki gemilerden ticari gemilere yönelik gerçekleştirilen soygun, yağma gibi faaliyetlere deniz haydutluğu adı verilmiştir. Ticari faaliyetlerini deniz yoluyla gerçekleştiren devletler, deniz haydutluğuna karşı dönem dönem çeşitli mücadelelerde bulunmuşlardır. Bazı devletlerin de zaman zaman kendi çıkarları için deniz haydutluğu eylemlerine göz yumduğu görülmüştür. Deniz haydutluğuna göz yumulduğu böyle zamanlarda bu eylemlerde artış olduğu gözlemlenirken mücadele faaliyetlerinin artırılarak yoğunlaştırıldığı dönemlerde ise deniz haydutluğu eylemlerinde azalmalar söz konusu olmuştur (Şahin, 2011, ss. 61-72).

Devletler her ne kadar deniz haydutluğu eylemlerine karşı çeşitli mücadelelerde bulunmuş olsalar bile gerek gördüklerinde deniz haydutlarını kendi kontrollerine alıp menfaatleri için kullandıkları da görülmüştür. Bu bağlamda bazı devletler, deniz haydutları için "izin belgeleri" vermek suretiyle eylemlerinin sürdürülmesini serbest bırakmışlardır. İzin belgelerinin içerik kısmındaysa devletlerin çıkarlarını gözeten belli başlı şartlar yer almıştır. Bu şartlara göre deniz haydutları, anlaştıkları devletlere ait ticaret gemilerine gasp veya yağma gibi faaliyetlerde bulunmayacaktır. Yine bu izin belgelerinde, devletlerin çıkarları için düşman devletlere ekonomik anlamda büyük zararlar verecek bir madde daha yer almıştır. Bu maddeye göreyse deniz haydutları, anlaştıkları devletlerin çıkarları için düşman devletlerin gemilerine gasp veya yağma gibi faaliyetlerde bulunarak zarar vereceklerdir. Devletler de çıkarları için bu faaliyetlerden elde edilen çalıntı mal veya paralardan kendi paylarını isteyip hazineye büyük katkı sağlamayı amaçlamaktaydı. Böylece izin belgeleriyle devletler, deniz haydutlarını kendi menfaatleri için kullanmaya başlamışlardır

(Oppenheim ve Lauterpacht, 1952, ss. 255-263). Devletlerden aldıkları izin belgeleri doğrultusunda eylemlerini gerçekleştiren deniz haydutlarına da korsan adı verilmiştir.

Bu faaliyetleri gerçekleştirenlerin korsanlar ve deniz haydutları olarak iki farklı adla nitelendirilmelerinin temelde bir sebebi vardır: Korsanlar anlaşma sağladıkları devletlerin çıkarları için çalışırken deniz haydutlarıysa kendi yaşamlarını sürdürebilmek için çalışmışlardır. Modern uluslararası hukuka göre bu iki kavramı birbirinden ayıran en büyük fark da yağma ve gasp faaliyetlerini kimin için yapıyor olduklarıdır. Modern uluslararası hukuk her iki kavramı da her ne kadar kabul etmiş olsa bile 1856 tarihli Paris Deklarasyonu'nda deniz haydutluğu ve korsanlık eylemlerine kesin ve açık bir şekilde yasak getirilmiştir (Batır, 2011, s. 88). Bu yasakla birlikte artık devletler, korsanları kendi menfaatleri uğruna kullanamayacaklardır.

20. yüzyıla gelindiğindeyse alan yazında korsanlıkla deniz haydutluğu ayrımı yapılmasının uygulamada geçerliliğini kaybetmiştir. Zira devletler, savaşlarda artık deniz haydutlarını kullanmadıklarından deniz haydutluğu eylemleri de sadece haydutların denizler üzerinde ekonomik olarak menfaat sağlamak amacıyla gerçekleştirdikleri faaliyetlere dönüşmüştür. Bu da deniz yoluyla ticari faaliyetlerini gerçekleştiren devletler için büyük risk oluşturmuştur. Böylece deniz yolu ticaretini gerçekleştiren devletler için büyük bir risk oluşturan deniz haydutluğu faaliyetlerinin yasaklanması için çalışmalar başlatılmış ve bu bağlamda 1932 tarihli Harvard Araştırma Grubu Çalışmasında deniz haydutluğu net bir şekilde tanımlanmıştır. Bu çalışmanın en temel özelliğiyse kendisinden sonra yapılan çalışmalara temel oluşturmasıdır (Hanif, 2010, s. 12). Öncelikle 1958 Tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi'nde deniz haydutluğuna dair düzenleme yapıldıktan sonra bu düzenlemeye 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) son şekli verilmiştir.

Söz konusu sözleşmelerdeki düzenlemelere karşın deniz haydutluğu eylemleri, 20. yüzyılın sonlarına doğru dünyanın çeşitli bölgelerine yayılarak artmıştır. Özellikle Somali açıklarında ve Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu eylemlerinde belirgin bir artış yaşanmıştır. Şöyle ki çıkan isyanlar sonucunda ülkedeki karışıklık daha da artarak 1990'ların başında bir iç savaşa dönüşen Somali'de, siyasi istikrarsızlıktan dolayı düzen sağlanamayarak ülkenin bütünlüğü kaybedilmiştir. Ülkenin toprak bütünlüğünün tamamen kaybedilmiş olmasından dolayı da Somali'de bölgesel parçalanma yaşanmış ve

ülke, sömürge döneminde olduğundan çok daha zor bir duruma düşmüştür. Somali'deki bu istikrarsızlıktan yararlanan yabancı devletler ise kendilerine ait büyük trol gemilerle hem balık hem de deniz ürünleri konusunda oldukça zengin olan Somali sahillerinde ve karasularında kaçak avlanma faaliyetleri gerçekleştirmişlerdir (Twomey, 2013, s. 46). Buna ek olarak bazı devletler de kendilerine ait şirketlerle Somali sahillerine ve karasularına zehirli atıklar dökerek Somali sularını kimyasal ve radyoaktif atık merkezine dönüştürmüşlerdir (Hansen, 2012, s. 12). İşte Somali'deki siyasi istikrarsızlık, olumsuz sosyal ve ekonomik şartların yanına yasa dışı balıkçılık ve zehirli atıklar gibi sebepler de eklenince ülkede geçimini balıkçılıktan sağlayan toplum da bu yabancı devletlere karşı mücadeleye girişmişlerdir. İlk başlarda haklı bir mücadelenin ürünü olarak başlayan deniz haydutluğu eylemleri zamanla bir ekonomik getirisi olan bir sektöre dönüşmüştür (Daniels, 2012, s. 35). Yani kaçak avcılık yapan ve zehirli kimyasal atıklar bırakan gemilere saldıran yerel balıkçılar, başlarda söz konusu gemilerden sadece belli miktarlarda ücret alırlarken daha sonraları gemilerin sahiplerinden fidye talebinde bulunmaya başlayan Somalili deniz haydutları, son dönemlerde ise kaçırdıkları gemileri personeli ve yolcularıyla beraber rehin almaya ve karşılığında fidye talep etmişlerdir. Özellikle insanların hayatına önem verildiğini fark ettikten sonra hem gemi sahiplerinden hem de devletlerden gemi personeli ya da yolcuların yaşamına karşılık oldukça yüksek miktarları bulan fidyeler almışlardır. Alınan fidyenin oldukça yüksek miktarlarda olması da Somali açıklarındaki ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerini bir ekonomik sektör hâline dönüştürmüştür (Hansen, 2012, ss. 34-39).

Somali açıklarındaki ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemlerinin artması, uluslararası toplumun dikkatini çekmiş ve Somalili deniz haydutlarına karşı mücadele faaliyetlerinin başlamasına yol açmıştır. Bu bağlamda dünyadaki deniz yollarıyla yapılan ticaretin neredeyse beşte birinin gerçekleştiği Aden Körfezi'nde eylemlerini yoğun olarak sürdüren Somalili deniz haydutları için tedbir alınması amacıyla harekete geçen uluslararası toplum tarafından çalışmalar yapılmış, bunun sonucunda Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu eylemlerinin engellenmesi için bölgeye askerî donanmalar gönderilerek çok uluslu operasyonlar gerçekleştirilmiştir (Türker, 2010, ss. 27-36). Bu çerçevede Somalili deniz haydutlarıyla mücadeleye katılımı teşvik etmek amacıyla Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyinde de kararlar alınmıştır (Batır, 2011, s. 37).

Son dönemde deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele hem çok uluslu operasyonlarla hem de hukuki düzenlemelerle küresel bir yükümlülük hâline gelmiştir. Bu bağlamda uluslararası hukukta eksiklik olduğu varsayılan deniz haydutluğu tanımının tarihsel bir süreç içinde nasıl dönüştüğü ve bugüne nasıl gelindiğini ortaya koymak, deniz haydutluğunun önlenmesi çabalarının hangi yöntemler olduğu belirlemek, Somali açıklarındaki ve Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğunun ortaya çıkış nedenlerini tespit ederek bu bölgedeki haydutluk eylemlerinin uluslararası topluma etkisinin boyutunu analiz etmek ve uluslararası hukuk çerçevesinde deniz haydutluğu eylemlerini Aden Körfezi bağlamında incelemek bu tezin amacını oluşturmaktadır.

Tezde öncelikle deniz haydutluğunun tanımının dönüşümü, türleri ve görüldüğü yerler incelenecek ve ardından da deniz haydutluğu eylemlerinin önlenmesi çabaları değerlendirilecektir. Daha sonraysa Aden Körfezi devletlerinin durumu ortaya konularak deniz haydutluğunun ortaya çıkış nedenleri anlatılacaktır. En son olarak da uluslararası hukukta deniz haydutluğu faaliyetlerinin, Aden Körfezi bağlamında incelenmesinin ardından analizi yapılacaktır.

Tez, 2021'e kadar olan zaman dilimini kapsamakla birlikte özellikle Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu eylemlerinin en yoğun yaşandığı dönem olan 2008-2011 zaman dilimini öne çıkarmıştır. Belirtilen bu zaman dilimlerinin kapsamı çerçevesinde konu ve kavramlarla ilgili Türkçe, İngilizce, Fransızca ve Arapça kitap, makale, dergi, internet sayfaları ile gazetelerden yararlanılmıştır.

2. BÖLÜM
DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI, TÜRLERİ VE GÖRÜLDÜĞÜ YERLER

2.1. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI

2.1.1. Uluslararası Teamül Hukukunda Deniz Haydutluğu

Arapça kökenli olan "haydut" kelimesi; yol kesen, silahlı soygun yapan kimse anlamına gelmektedir (Türk Dil Kurumu [TDK], 2021). Latince "pirata" teriminden türeyen haydut kelimesinin İngilizcedeki karşılığı "pirate", Türkçedeki karşılığıysa "korsan"dır. Varlığını 1800'lü yılların ortalarına kadar sürdüren deniz haydutluğu, 1856'da imzalanan Paris Deklarasyonu'yla yasaklanmıştı. Bu tarihe kadarsa deniz haydutluğu eylemi, ganimet elde etmek amacıyla açık denizlerde yapılmıştı. Son dönemde bu eylemin amacı ve kapsamı dönüşüme uğrayarak değişmiştir (Sorensen, 2008, s. 245; Batır, 2011, ss. 1-3).

Deniz haydutluğu eylemi yapıldığı yere göre farklı şekillerde tanımlanmaktadır. İç sularda yapılan deniz haydutluğu eylemi, uluslararası sularda deniz haydutluğu eylemi olarak sayılmayabilmektedir. İç sulardaki deniz haydutluğu eyleminin sınıflandırılması Britanya İmparatorluğu'nda 16. yüzyılda, Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) ise 18. yüzyılın sonlarıyla 19. yüzyılın başlarında yapılmıştı. Tarihte ilk kez 13. yüzyılda Limni Adası'nda Trakyalılar tarafından gerçekleştirilen (Sorenson, 2008, ss. 245-246; Narayan, 2009, s. 11; Evin, 2012, s. 122), yağmalama amacı taşıyan Vikinglerden köle ticareti amacı taşıyan Fenikelilere kadar uzanan deniz haydutluğunun sınıflandırılması ve işlenen suçun nitelendirilmesi ancak 20. yüzyılda uluslararası düzeyde yapılabilmiştir (Grant ve Barker, 2009, s. 468).

Deniz haydutluğuna dair en eski hukuk sistemini oluşturan İngilizlerin "Offences at Sea Act 1536" ve Amerikalıların "Substantive Law of 1790" adlı düzenlemelerine göre, genel olarak deniz haydutluğunun denizlerde yapılan hırsızlık, yağmalama, çalma, devlet eliyle yapılan korsanlık, deniz eşkıyalığı olarak tanımlandığı ve ortak bir görüş bildirdiği görülmektedir (Phillipson ve Wheaton, 1916, s. 204; Moore, 1906, s. 953; Cobbett ve Bellot, 1924, ss. 851-853; Nelson, 2012, s. 24).

Deniz haydutluğu eyleminin uluslararası nitelikte bir suç olarak algılanması ancak bu suçun bütün dünya devletlerinin menfaatlerine karşı işlenmesi ve devletlerin egemenliklerinin sorgulanmasıyla olmuştur. Deniz haydutluğuna dair herhangi bir uluslararası sözleşmenin bulunmadığı dönemlerde uluslararası hukukta deniz haydutluğu "sui generis" olarak özel bir durumu ifade etmekteydi. 1927 tarihli Lotus Kararları'na ilave edilen Moore Şerhi ile deniz haydutluğu ilk defa uluslararası bir suç, bu fiili icra eden deniz haydutları da tüm insanlığı karşı suç işleyen kişiler olarak nitelendirildi (Campbell, 2010, ss. 19-22).

20. yüzyıla kadar devletlerin deniz yetki alanları en fazla 3 mil olarak kabul edildiğinden deniz haydutluğu tanımlamalarında açık deniz ve karasuları ayrımı yapılmamıştı. Ancak 20. yüzyılda devletlerin deniz yetki alanlarını genişletme çabaları sonucunda deniz haydutluğunun tanımında tartışmalar ortaya çıktı. Devletlerin kendi iç hukuklarında deniz haydutlarının yargılanmalarına dair geniş perspektif söz konusu olduğundan hem deniz haydutluğunun ortak bir tanımı hem de deniz haydutlarının yargılanması noktasında ortak bir nokta henüz bulunamamıştır (Yalem, 1960, ss. 206-208; Grotius, 2011, s. 40).

İnsanoğlunun yaşadığı her dönemde ve dünyanın her yerinde deniz haydutluğu eylemleri var olagelmiştir. Dönemin ihtiyaçlarına göre; insan kaçakçılığı, yağmalama, ganimet elde etme, devlet eli ile deniz alanlarını kontrol etme gibi sebeplerle yapılan bu eylemler bazen organize bir şekilde, bazen de bireysel olarak gerçekleştirilmiştir. Sebebi ne olursa olsun, bu eylemlerin asıl amacının bir gelir elde etmek ve toplumsal olarak sınıf atlamak olduğu görülmüştür. Esas itibarıyla bu eylemler, denizcilik kültürü olan fakir toplumlarda yapılmaya başlanmıştır. Taşıdığı yüksek riske rağmen insanlar kolay para kazanmak amacıyla bu eylemleri yapmaya başlamışlardır. Daha sonraları da bu eylemlerin organize bir hâle dönüşmesiyle deniz haydutluğu ortaya çıkmıştır.

2.1.2. Uluslararası Antlaşmalarda Deniz Haydutluğu

Milletler Cemiyeti (MC) nezdinde deniz haydutluğuna dair uluslararası düzeyde düzenleme çalışmaları yapılmaya başlanmıştı. 1924 yılındaki MC Genel Kurulunda uluslararası deniz haydutluğunu düzenlemek için alınan kararla on yedi hukukçu üyeden oluşan Uzmanlar Kurulu oluşturulmuştu. Bu kurulun amacı uluslararası deniz haydutluğuyla ilgili düzenleme

gerektiren alanları belirlemek, üye devletlerin görüşlerini toplamak ve en nihayetinde MC'ye rapor vermekti. Kurul, yedi başlıktan oluşan bir taslak hazırlayarak üye devletlerin görüşlerine açtı. Ancak devletlerin yaptığı değerlendirmelerde görüş aykırılıkları yaşandığı görüldü. Ardından MC, 1930'da konuyu o dönem için önem arz etmediği gerekçesiyle gündeminden çıkardı (United Nations Documents…, 1947; The Assembly of…, 1931). Deniz haydutluğuna dair yapılan uluslararası çalışmalar ise 1856'dan bugüne kadar sırayla aşağıda verilmiştir.

2.1.2.1. 1856 Tarihli Paris Deklarasyonu

Avrupa'da 16. ve 17. yüzyıllarda deniz yoluyla ticaret yapmak, savaş faaliyetleriyle birlikte mümkün olmuştu. O dönemlerde deniz yolu, donanması güçlü olan ve ticaret gemilerini koruyabilen devletlerin kontrolünde bulunduğundan bu yolla ticarette bazen askerî güç kullanımı gerektirmişti. Denizlerdeki bu karmaşık durumun sonucunda ortaya çıkan haydutluk eylemleri, bu yüzyıllarda çok yoğun yaşanmıştı. Avrupa devletleri denizlerdeki haydutların eylemlerinden büyük zararlar görmeye başlamıştı. Bu durumun engellenmesi için 18. yüzyılın sonunda Avrupa devletleri tarafından çalışmalar başlatıldı (Oppenheim ve Lauterpacht, 1952, ss. 261-263).

Haydutluğun yasaklandığı ilk belge olması açısından önem arz eden 1856 tarihli Paris Deklarasyonu, Avrupalı devletler tarafından imzalandı. Bu deklarasyonla deniz haydutluğuna dair karışıklıklar bitirilerek (Oppenheim ve Lauterpacht, 1952, ss. 261-263) barış zamanında ticaret gemilerine saldırmak silahlı çatışma hukukuna tâbi tutuldu (Şahin, 2011, s. 54). Paris Deklarasyonu'nda deniz haydutluğu hakkında doğrudan bir maddeye yer verilmemesine rağmen "*Korsanlık yürürlükten kaldırılmıştır ve öyle kalacaktır.*" ifadesiyle haydutluk doğrudan yasaklandı (Batır, 2011, s. 88).

2.1.2.2. 1932 Tarihli Harvard Araştırma Grubu Çalışması

MC'nin önerisiyle toplanan Harvard Araştırma Grubu, 19 maddelik "*Deniz Haydutluğu Hakkında Taslak Konvansiyon ve Yorumlar*" çalışmasını hazırlayarak deniz haydutluğuna dair en net tanımı yaptı (Batır, 2011, s. 92). Her ne kadar MC'nin önerisiyle toplanmış olsa da Grup, MC'den bağımsız çalıştı. Çalışmada deniz haydutluğu net bir şekilde

tanımlanmasıyla birlikte deniz haydutluğuna ilişkin kuralların uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlemesidir (Rubin, 1998, s. 309).

Çalışmanın 3. maddesinde "*Deniz haydutluğu, bir devletin yargı yetkisinde olmayan ve açık denizlerde işlenen; bir kişiyi soyma, tecavüz, öldürme niyetiyle ya da bir malı çalma yok etme niyetiyle kişisel çıkarlar doğrultusunda şiddet içeren her türlü eylem ve bu eylemi teşvik eden ya da onu kasten kolaylaştıran hareketlerdir.*" (Dubner, 1980, s. 103) şeklinde ifade yer almaktadır. Bu maddeye göre deniz haydutluğu tanımındaki ilk koşul, eylemin açık denizlerde gerçekleştirilmesidir. Buna ek olarak deniz haydutluğu eyleminin kişisel çıkarlar doğrultusunda işlenmesi de gerekmektedir (Batır, 2011,s. 95). Bu çalışmanın en temel özelliği kendisinden sonra yapılan çalışmalara temel oluşturmasıdır (Hanif, 2010, s. 12).

2.1.2.3. 1955 Tarihli Uluslararası Hukuk Komisyonu Raporu

Harvard Araştırma Grubunun çalışmalarından sonra İkinci Dünya Savaşı nedeniyle deniz haydutluğuna dair yürütülen çalışmalara ara verilmek zorunda kalındı. İkinci Dünya Savaşı bittikten sonra Birleşmiş Milletler (BM) önderliğinde uluslararası hukuk çalışmaları yeniden başlayarak Uluslararası Hukuk Komisyonu kuruldu (United Nations General…, 1947). Uluslararası Hukuk Komisyonunun yaptığı çalışmaların sonucunda oluşturulan rapor 1955'te yayınlandı. BM Güvenlik Konseyine sunulan bu raporda deniz haydutluğu tanımına da yer verildi (Yearbook of the…, 1956, ss. 260-261). Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından hazırlanan bu raporun 39. maddesinde deniz haydutluğu tanımlandı. Bu maddeye göre deniz haydutluğu; açık deniz veya herhangi bir devletin yetkisi dâhilinde bulunmayan sulardaki özel bir gemi ve gemide bulunan mallar veya geminin yolcuları ya da personeli için işlenen alıkoyma, şiddet, yağmalama eylemi; bir gemiyi veya uçağı bilinçli olarak haydutluk eylemi için kullanmak ve bu tarz eylemlerin gerçekleşmesinde bilinçli olarak bulunmak ile eylemin gerçekleşmesi için yardım etmek olarak tanımlandı.

Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1955'te yayınladığı Rapor'da tanımlanan şiddet, yağmalama ve alıkoyma eylemleri, Harvard Araştırma Grubu çalışmalarındaki tanıma göre daha basit düzeydedir. Komisyon raporda deniz hukukunu düzenleyen maddelere ilişkin düştüğü şerhte deniz haydutluğunu tanımlarken tartışmalı hususlara yönelik yaklaşımını açıkladı (Yearbook of the …, 1956, s. 282). Komisyona göre çalma

eyleminde kasıt, yani *animus furandi* gerekli değildir: Deniz haydutluğu eylemleri yalnızca gelir sağlamak isteğiyle değil nefret ve intikam duygularıyla da yapılabilir, deniz haydutluğu mutlaka özel amaçlar için yapılmış olmalıdır. Deniz haydutluğu özel bir gemiye yönelik özel gemiler tarafından gerçekleştirilebilir, savaş gemileri veya devletlere ait diğer gemileri tarafından gerçekleştirilemez. Deniz haydutluğu eylemleri açık denizlerde veya bir devletin ülkesel yargı yetkisi dışında bir yerde gerçekleşebilir. Deniz haydutluğu eylemleri özel bir gemiye yönelik olmak üzere açık denizlerdeki uçaklar tarafından da gerçekleştirilebilir. Özel bir geminin mürettebatı ya da yolcuları tarafından başka bir özel gemiye ya da gemideki kişilere veya mallara yöneltilen eylemler deniz haydutluğu olarak nitelendirilemez.

Komisyon tarafından hazırlanan raporun 3. maddesinde, ticaret gemilerinin denizaltılar tarafından batırılması eylemlerini deniz haydutluğu olarak niteleyen 1937 tarihli Nyon Antlaşması'na atıf yapılarak deniz haydutluğunun sadece özel gemiler tarafından gerçekleştirilebileceği vurgulandı. Savaş gemileri ve diğer devlet gemilerinin dokunulmazlığı ilkesi ve yargı bağışıklığı hakkı göz önüne alındığında deniz haydutluğu şüphesiyle bu gemilere müdahale etme girişimlerinin çok daha ağır sonuçlara yol açabileceği belirtildi. Raporun 4. maddesine ilişkin olarak tanımda yer alan "herhangi bir devletin ülkesel yargı yetkisi dışında" ifadesi ile *terra nullius,* yani sahipsiz ülke/toprak niteliğindeki bölgelerin de tanıma dâhil edilmesi amaçlandı.

Raporun 5. maddesinde ise havada bir uçaktan başka bir uçağa yöneltilen eylemlerin deniz haydutluğu olarak nitelendirilmeyeceği vurgulandı. Raporun 6. maddesinde de bir gemide isyan eden mürettebatın veya yolcuların amacı gemiyi ele geçirmek olsa dahi deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilemeyeceği belirtildi.

Komisyon çalışmaları, devletlerin çatışan çıkarlarını da gözeterek deniz haydutluğunu da kapsayacak bir şekilde deniz hukukuna ilişkin sözleşmenin oluşmasına yönelikti. Sözleşmenin taraflarca kabul edilmesi için Harvard Araştırma Grubunun çalışmalarında yer alan hususlardan bazıları rapordan çıkarılırken bazıları da değiştirilerek rapora dâhil edildi (Murphy, 2007, s. 158).

2.1.2.4. 1958 Tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi

20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde devletlerin denizlerin üzerindeki yetki alanlarını genişletme eğilimi açığa çıkmış, pek çok devlet karasularının ötesinde bulunan deniz alanlarının üzerinde de hak iddia etmişti. Balıkçılık bölgesi, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge vb. kavramlar dile getirilmeye başlanmıştı. Bu gelişmeler karşısında İsviçre'nin Cenevre şehrinde, 1958 yılında I. Deniz Hukuku Konferansı toplandı. Konferansın sonunda dört sözleşme kabul edildi ki bunlardan biri de Açık Denizler Sözleşmesi idi. Açık denizlere dair hukuki rejimi belirleyen 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi'nde deniz haydutluğuyla ilgili hükümler de bulunmaktaydı (Batır, 2011, s. 97).

Uluslararası Hukuk Komisyonu raporunda bulunan deniz haydutluğu tanımı, 1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi'nin 15. maddesinde de yer almaktaydı (Kuran, 2009, s. 22; Batır, 2011, s. 111). Bu maddeye göre deniz haydutluğu; açık deniz veya herhangi bir devletin yetkisi dâhilinde bulunmayan sulardaki özel bir gemi veya uçak ve gemi veya uçakta bulunan mallar veya gemi veya uçağın yolcuları ya da personeli için işlenen alıkoyma, şiddet, yağmalama eylemi; bir gemi veya uçağı bilinçli olarak haydutluk eylemi için kullanmak ve bu tarz eylemlerin gerçekleşmesinde bilinçli olarak bulunmak ile eylemin gerçekleşmesi için yardım etmek olarak belirtildi.

1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi'ndeki deniz haydutluğu tanımında Uluslararası Hukuk Komisyonu Raporu'ndaki tanıma göre tek farklılık, özel bir uçağa yöneltilen saldırıların da tanım kapsamına alınmasıydı. Uluslararası Hukuk Komisyonu raporunda bir uçaktan başka bir uçağa yöneltilen eylemlerin deniz haydutluğu olarak nitelendirilemeyeceği belirtilmişti (Yearbook of the …, 1955, s. 55).

2.1.2.5. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Uluslararası hukukta genel kabul gören deniz haydutluğu tanımı, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 101. maddesinde yer almaktadır. Buna göre deniz haydutluğu, açık denizlerde veya herhangi bir devletin yargısal yetkisi dâhilinde bulunmayan yerlerde özel bir gemi veya uçağın içerisinde bulunan mallara veya personeline karşı özel amaçlı olarak gerçekleşen bir eylem ve bir gemi veya uçağı haydut

gemi veya uçak yapan unsurların bilincinde olarak geminin veya uçağın işletilmesine isteyerek katılma eylemidir (Şahin, 2011, s. 57; Batır, 2011, ss. 96-97).

1982 tarihli BMDHS'deki deniz haydutluğu tanımına herhangi bir ekleme yapılmamış, 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi'ndeki tanımla aynı kalmıştır. Çünkü deniz haydutluğu, uluslararası toplum tarafından tartışılan bir konu olmamasından dolayı 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi'nde yer alan maddeler aynen BM III. Deniz Hukuku Konferansı'nda kabul edildi (Roach, 2010, s. 402). Geçmişten bugüne kadar deniz haydutluğunun tanımı için uluslararası hukukta yapılan bütün çalışmalar incelendiğinde 1932 tarihli Harvard Araştırma Grubu çalışmasının temel alındığı görülmektedir (Nanda, 2011, s. 180).

2.1.2.6. 1988 Tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi

1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi ile uluslararası denizlerde gerçekleştirilen terör eylemlerinin önlenmesi, bastırılması, bu eylemlerde bulunanların cezalandırılmasına dair etkili uygulamalar oluşturularak devletler arasında yapılacak iş birliği için imkânları oluşturulması amaçlanmıştır. Bu eylemler uluslararası sularda seferde bulunan ya da herhangi bir devletin karasularından hareketle uluslararası sulara seferde bulunan herhangi bir gemiye karşı gerçekleştirildiği taktirde sözleşmede öngörülen şartların uygulanması uygun görülmüştür (Batır, 2011, s. 100; Tuerk, 2008, s. 351). Esasen terör olaylarına dair oluşturulmuş hukuki bir dayanak olmasına rağmen denizlerdeki şiddet içerikli bütün eylemleri kapsamasından dolayı 1988 tarihli Sözleşme'nin deniz haydutluğuna dair bir düzenleme de olduğu söylenebilir (Batır, 2011, s. 98). Kuvvet kullanmak suretiyle gemiyi ele geçirmek, gemiye veya gemide bulunan yüke zarar vermek vb. faaliyetlerin deniz haydutluğu kapsamında olduğu değerlendirildiğinde 1988 tarihli Sözleşme'nin deniz haydutluğu konusunu da içerdiği görülmektedir. Zira BM Güvenlik Konseyinin 1846 ve 1851 sayılı Kararlarında, denizlerde haydutluk faaliyetlerinde bulunanların yargılanması ve iadesi konusunda bu sözleşmedeki ilgili maddelerinin dayanak gösterilebileceği ifade edildi (Doğru, 2008, s. 162; Şahin, 2011, s. 33). 1982 tarihli BMDHS hükümlerinin aksine sözleşmede kişisel amaçlar ile iki gemi şartı gibi hükümlere yer verilmemesinin deniz haydutluğuna dair farklı bir bakış açısı sunduğu söylenebilir.

2.1.3. Uluslararası Denizcilik Bürosu ve Uluslararası Denizcilik Örgütü Tanımları

Uluslararası Ticaret Odasına (International Chamber of Commerce-ICC) bağlı Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau-IMB) da deniz haydutluğunun tanımlanmasına katkı sunmuştur. IMB deniz haydutluğunu "Güç kullanma niyeti ya da güç kullanarak herhangi bir tekneye hırsızlık ya da suç işleme amacıyla çıkılması" şeklinde tanımlamıştır (International Maritime Bureau [IMB], 1998, s. 2). 1982 tarihli BMDHS'den farklı olarak IMB'nin yaptığı tanımda açık deniz ve iki gemi şartı yer almamaktadır. Bu bağlamda IMB'nin geliştirdiği deniz haydutluğu tanımı, 1982 tarihli BMDHS'nin yaptığına ek olarak demirleme alanlarıyla limanlarda görülen ve gemilere yönelik gerçekleştirilen silahlı soygun faaliyetlerini de kapsamaktadır. Bu şekilde yapılan tanımın, gemilere yönelik gerçekleştirilen yasa dışı faaliyetlerin yalnızca denizlerdeki haydutlukla sınırlı kalmadığı gibi, gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygunların da tehdit dâhilinde olduğu görüşüne dayanmaktadır (IMB, 1998, s. 2; IMB, 2009, s. 3). Bu tanım istatistiklerle de desteklenmesine rağmen uluslararası hukuk alanında geçerli sayılmamaktadır. IMB, gemilerle gemi adamlarını tehdit eden bütün meselelerin kapsamlı şekilde incelenerek istatiksel bir tablo oluşturulmasını amaçlamaktadır (Harrelson, 2010, s. 283).

Deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında en çok çaba sarf eden kuruluşlardan biri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) ise gerek Güneydoğu Asya'da gerekse de Doğu Afrika'da deniz haydutluğunun önlenmesi ve bastırılması için birçok girişimlerde bulunarak alınan pek çok önleme önayak olmuştur. IMO kendi faaliyetlerinde, tüm eylemleri kapsamına dâhil etmeyi amaçlayan bir tanım kullanmıştır. Bu genişletilmiş tanımda ilgi alanına giren eylemler uluslararası hukuktaki durum da gözetilerek yalnız deniz haydutluğu değil "deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygun" olarak adlandırılmıştır. Deniz haydutluğu ile ilgili olarak 1982 tarihli BMDHS'nin 101. maddesine atıf yapılmış, silahlı soygun ise ayrıca tanımlanmıştır. Bu tanım 2010 yılında kabul edilen Deniz Haydutluğu ve Gemilere Yönelik Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulması Usulleri Yönetmeliği'nde şu şekilde yer almıştır (International Maritime Organization [IMO], 2010, s. 5): "Bir devletin iç sularında, karasularında ve takımada sularında özel amaçlarla bir gemiye veya gemi üzerinde bulunan insan ya da mallara yönelik olarak her türlü hukuk dışı şiddet, alıkoyma veya yağma eylemi ya da bunların tehdidi". "Özel amaç" şartının 2000 yılında hazırlanan taslak yönetmelikte yer

almadığı (IMO, 2000, s. 3), sonradan eklendiği; taslak yönetmelikte yer alan bir devletin yargı yetkisine giren yerlerin ise "iç sular, karasuları ve takımada suları" şeklinde ayrıntılı bir şekilde açıklandığı görülmektedir.

2.1.4. Suçun Unsurları

1982 tarihli BMDHS'nin 101. maddesinde yer alan deniz haydutluğuna dair tanımı, son dönemde uluslararası hukukta kabul gören bir tanımdır. Bu tanıma göre deniz haydutluğu suçunun oluşabilmesi için beş unsurun aynı anda gerçekleşmesi gerekir. Bunlardan ilki, hukuka aykırı şiddet veya alıkoyma ya da yağmalama eylemlerinin var olmasıdır. İkincisi, eylemin özel amaçlarla gerçekleştirilmiş olması; üçüncüsü, eylemin özel bir geminin mürettebatı veya yolcuları tarafından işlenmiş olmasıdır. Dördüncüsü ise eylemde en az iki geminin söz konusu olmasıdır. Beşincisi, yani sonuncusu da eylemin açık denizde veya herhangi bir devletin yargı yetkisinin dışında bir yerde gerçekleşmiş olmasıdır (Altundağ, 2016, s. 347). Bu tanım, deniz haydutluğunu oldukça dar bir çerçevenin içine sokmuştur. Nitekim tanımda belirtilen unsurlardan birinin oluşmaması durumunda uluslararası hukukta deniz haydutluğunun varlığından söz edilmemektedir (Evin, 2012, s. 130).

2.1.4.1. Şiddet Eyleminin Varlığı

Tanımda bulunan "hukuka aykırılık" ifadesi tartışmalara yol açmıştır. Çünkü bu ifadeyle amaçlananın deniz haydutluğu meselesinin geçmişte uluslararası hukuk kurallarına göre geçerli bir uygulama olan ve ganimet elde etmek amacıyla açık denizlerde yapılan haydutluk eylemlerinden ayırt edilmesi olduğu düşünülebilir (Altundağ, 2016, s. 347). Ancak bu haydutluk eylemlerinin 1856 Paris Deklarasyonu'yla doğrudan yasaklanmış olmasına karşın tanımda dikkate alınması, son dönemde hukuka uygun olarak bu tür eylemlerin gerçekleştirilmesi ihtimalinin tamamen göz ardı edilmediği izlenimine yol açmaktadır (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, s. 56). Ayrıca tanımda referans alınan hukuk sisteminin uluslararası hukuk veya iç hukuktan hangisinin olduğu da belirsizdir. Bu kapsamda hangi eylemlerin hukuka aykırılık teşkil edeceğinin belirlenmesinin eylem üzerinde yargı yetkisi tesis eden devletin iç hukukuna ve mahkemelerine bırakıldığı düşünülebilir (Morita, 2008, s. 78).

Dünya genelinde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleri incelendiğinde, deniz haydutlarının izledikleri yöntemler temelde üç farklı biçimde ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birincisi ve en karmaşık olanı; Somali açıklarında görüldüğü şekliyle organize gruplar tarafından ateşli silahlar ve patlayıcılar kullanılarak gemiye zorla çıkılması, geminin ele geçirilerek mürettebatın rehin alınması, geminin deniz haydutlarının kontrolündeki bir bölgeye götürülerek fidye istenmesidir. Bu yöntemin uygulanabilmesi için en önemli koşul, deniz haydutlarının denizde olduğu gibi karada da belirli bir organizasyon seviyesine ulaşmış olmasıdır. Deniz haydutlarının kıyı şeridinde belirli bölgelerde konuşlanmaları, eylemlerini buradan yönetmeleri, ele geçirilen gemilerin bu bölgelerde alıkonmaları kıyı devletinin ciddi derecede otorite eksikliğinden kaynaklanmaktadır (Guilfoyle, 2008, ss. 693-698).

Deniz haydutlarının izledikleri ikinci yöntem; genellikle Güneydoğu Asya'da görülen ve açık denizlerde seyrüsefer hâlinde olan gemilere ateşli silahlar kullanılarak zorla çıkılması, mürettebatın öldürülerek veya can salları ile denize terk edilerek geminin kaçırılması, geminin boyandıktan sonra adının değiştirilmesiyle önceden anlaşılan bir alıcıya satılmasıdır.

Üçüncü yöntem ise; teorik olarak deniz haydutluğu kapsamına girmeyip denizde silahlı soygun tanımına dâhil olan, limanda veya demirleme yerinde bulunan gemilere genellikle yalnızca kesici ve delici silahlara sahip hırsızların çıkması ve değerli eşyaların çalınmasıdır. Güneydoğu Asya'da, özellikle Endonezya limanlarında gerçekleşen eylemlerin büyük çoğunluğu üçüncü yöntem kapsamındadır (Hoesslin, 2012, ss. 122-123). Özellikle Güneydoğu Asya'da gerçekleşen hem deniz haydutluğu hem de denizde silahlı soygun eylemlerinde faillerin gemiyi alıkoymalarına veya mürettebatı rehin alarak fidye istemelerine rastlanmamaktadır. Çünkü bölge devletlerinde Somali'den farklı olarak yasaların uygulanmasında ve kamu düzeninde önemli bir zafiyet bulunmamaktadır.

Son yıllarda bu üç yönteme Batı Afrika açıklarında, özellikle Gine Körfezi'nde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinde sıklıkla rastlanan bir yöntem daha eklenmiştir. Bu yöntemde deniz haydutları akaryakıt taşıyan gemilere saldırarak kontrolünü ele geçirdikten sonra gemide taşınan akaryakıtı başka bir gemiye aktarmaktadır.

Deniz haydutlarının eylemleri şiddet, alıkoyma veya yağmalamayı içermekle birlikte tanımda bu eylemlerin varlığının aranması bazı eleştirilere neden olmuştur. Collins ve Hassan'a göre "Özellikle çoğu somut olayda mürettebatın ve yolcuların can güvenliğinin sağlanması ve idamesi için deniz haydutlarına karşı konulmadığı ve haydutların doğrudan şiddet uygulamadan tehdit yoluyla kontrolü sağladıkları görülmüştür. Ancak maddenin geniş yorumlanmasıyla tehdit yoluyla mürettebatın yönlendirilmesinin alıkoyma kapsamında girebileceği ve haydutluk suçunu oluşturacağı ileri sürülebilir (Altundağ, 2016, s. 347). Diğer yandan deniz haydutlarının özellikle Güneydoğu Asya'da seyirde veya demirdeki gemilere mürettebatın haberi olmaksızın girerek hırsızlık yaptıkları ve gemiyi terk ettikleri olaylara rastlanmaktadır. Bu durumda oluşan hırsızlık suçunun yargı yetkisinin de bayrak devletinde olması söz konusudur (Collins ve Hassan, 2009, ss. 96-97)."

2.1.4.2. Özel Amaç Şartı

Deniz haydutluğuna dair tanımdaki "özel amaçlar için" ifadesi farklı yorumlara neden olmuştur. Fakat tanıma temel oluşturan 1932 tarihli Harvard Araştırma Grubunun çalışması incelendiğinde bu ifadenin, herhangi bir devlete karşı başkaldırarak bağımsızlık arayışında bulunan isyancıların söz konusu devlete karşı gerçekleştirdikleri saldırıların deniz haydutluğu olarak değerlendirilmemesi amacını taşıdığı görülmektedir. Bu minvalde ifadenin siyasi maksatlarla gerçekleştirilen bütün saldırıları dışlama amacıyla kullanılmadığı açıktır (Halberstam, 1988, s. 277). Tanıma böyle bir ifadenin eklenmesinde o dönemde sömürge altında olan ve bağımsızlıklarını kazanmaya çalışan toplumların başkaldırdıkları devlete karşı denizlerde bu yola başvurmaları önemli bir etken olmuştur (Canca, 2012, s. 136).

İsyancılara dair böyle bir istisna getirilmesindeki temel neden, devletlerin hükûmetlerinin iç savaşların ardından yeniden şekillenebilmeleri olasılığıdır. İsyancılar ile teröristleri veya deniz haydutlarını birbirinden ayıran fark onların uluslararası hukukta kabul gören bir hükûmet teşkil edebilmek amacıyla gereken organize olma kapasitesine sahip olmasıdır. Başka bir ifadeyle istisnanın dayanağı, isyancıların gelecekte kurulacak potansiyel hükûmetin görevlileri oldukları gibi, eylemlerini yalnızca devlete yönelik olarak ve hedef gözeterek gerçekleştirmeleridir (Altundağ, 2016, s. 348).

Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1955 yılında yayınladığı Rapor'a yönelik olarak devletlerden gelen eleştiriler arasında özellikle Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) özel

amaçlar için ifadesine karşı çıktığı görülmüştür. ÇHC, raporda deniz haydutluğunun dar anlamda tanımlandığını belirterek özel amaçlar şartını kapsamayan daha geniş bir tanım önermiştir (Yearbook of the…, 1956, s. 43). ÇHC'nin tanımı genişletme çabası, o dönemde ÇHC'nin deniz ulaştırmasını sekteye uğratan milliyetçi deniz kuvvetlerinin eylemlerini deniz haydutluğu kapsamına dâhil etme maksadıyla olmuştur (Johnson, 1957, s. 64).

Özel amaçlar için şeklindeki ifade, geleneksel hukukta yer alan deniz haydutluğuna dair anlayışın temel faktörü durumundaki hırsızlık kavramıyla bağdaştırılmıştır. *Animus furandi,* yani çalma kastı aslında deniz haydutluğu faaliyetlerinin temelinde bulunan bir güdüyse de sınırlayıcı bir unsur değildir (Altundağ, 2016, s. 348). İntikam almak, tecavüz ya da başka herhangi bir maksatla gemide bulunan yolcular ile gemi personelinin güvenliğini tehlikeye atan her türlü şiddet içerikli eylem maddi çıkara dair emare aranmaksızın deniz haydutluğu suçunu oluşturabilir. Çalma kastı, bu suça dair olmazsa olmaz bir şart oluşturmaz. Bu bağlamda özel amaçlar için ifadesi geniş çerçevede yorumlanırsa herhangi bir devletin onayı bulunmayan, kamusal yetkisi dâhilinde olmayan şiddet içerikli her türlü eylemi kapsamaktadır (Guilfoyle, 2009, ss. 32-37). Bu yorumdan hareketle gerilla savaşı yürüten isyancılarla ya da devletle herhangi bir ilgisi bulunmayan, şahsi siyasi ya da ideolojik düşüncelerine göre hareket eden bir teröristin, kendi özel amaçlarına yönelik gerçekleştirdiği faaliyetler deniz haydutluğu sayılabilir (Direk ve diğerleri, 2010, s. 134).

Devletlerin deniz haydutluğunu tanımlarken özel amaçlar şartını kendi siyasi çıkarlarına göre yorumlama olasılığı bu unsurun önemini artırmaktadır. Nitekim bir devlet kendisine yönelik gerçekleştirilen siyasi eylemleri deniz haydutluğu olarak niteleyebileceği gibi, deniz haydutluğu kapsamına giren eylemler üzerinde evrensel yargı yetkisinin tesis edilmesini önlemek ve diğer devletlerin müdahalesine hukuki dayanak oluşturmamak amacıyla siyasi eylem nitelemesi yapabilir (Dubner, 1979, s. 485). Modern anlamda özel amaçlar için ifadesi, deniz haydutluğunun ideolojik amaçlarla gerçekleştirilen devlet destekli şiddet veya terörizm eylemlerinden ayrılması olarak yorumlanmaktadır (Campbell, 2010, s. 24). Bu bağlamda 1982 tarihli BMDHS, teröristlere karşı hukuki dayanak olarak kullanılamaz.

2.1.4.3. Özel Gemi Şartı

Deniz haydutluğunu oluşturan eylemlerin devletlere ait gemiler tarafından işlenmesi bayrak devletine sorumluluk yüklemektedir. Uluslararası teamül hukukunda devletlerin, hem savaş

gemilerinin hem de devlet gemilerinin üzerinde tam yetkileri söz konusudur. Zira bu konu 1982 tarihli BMDHS tarafından "Mürettebatı isyan eden bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı yoluyla deniz haydutluğu" başlıklı 102. maddesinde düzenlenmiştir. Bir devlete ait geminin mürettebatın isyan etmesi sonucunda gemide kontrolü ele geçirmesinin akabinde gemiyle gerçekleştirilen eylemlerin deniz haydutluğu suçu oluşturabilir. Aksi durumda devlete ait gemilerin bütün eylemlerinden bayrak devleti sorumludur (Altundağ, 2016, s. 349).

1958 tarihli Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi'nin hazırlık aşamalarında uluslararası hukuka dair kurallar gereği başka herhangi bir devlet tarafından müdahale edilmesine gerek olamayacak devlet gemilerine deniz haydutluğuna dair şüpheyle evrensel yetki dâhilinde müdahale yetkisi tanınmasıyla devletlerin menfaatlerine halel getirebileceği düşüncesinden dolayı bu meseleye açıkça karşı çıkılmıştır (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, s. 67). Zira savaş gemileri ile ticaret dışı amaçlar için kullanılan diğer devlet gemilerinin verdiği zararların bayrak devletinin sorumluluğunu doğuracağı 1982 tarihli BMDHS'nin 31. maddesinde teyit edilmiştir. Eylemi gerçekleştiren gemi için özel bir gemi olması şartı aranmasına rağmen eylemin yöneltildiği gemiye dair böyle bir şart söz konusu değildir. Saldırı düzenlenen geminin özel ya da devlet gemisi olması, tanımın kapsamına dair bir önem arz etmemektedir (Altundağ, 2016, s. 349).

2.1.4.4. İki Gemi Şartı

1982 tarihli BMDHS'nin tanımında yer alan diğer bir kısıtlama da deniz haydutluğu faaliyetinde en az iki geminin bulunmasıdır. Tanımdaki başka bir gemiye ifadesiyle açık bir şekilde iki gemi olması koşulu aranmaktadır. Bu bağlamda bir geminin başka bir gemi olmadan içeriden ele geçirilmesi deniz haydutluğu faaliyeti kapsamında değerlendirilmemektedir. Bu tarz bir faaliyete dair bayrak devletinin münhasır yetkisi söz konusudur (Altundağ, 2016, s. 350). İki gemi şartının temelinde uluslararası teamül hukukunda bayrak yasası olarak ifade edilen ve gemilerin bayrak devletinin iç hukukuna tabi olmaları kuralı bulunmaktadır. Uluslararası hukuka göre gemiler deniz üzerindeyken bayrak devletinin bir parçası olarak algılanmaların dolayı gemi içinde herhangi bir dışa etki olmadan gerçekleştirilen eylemlerin, geminin bayrak devletinin iç hukukuna tâbi olması ve bununla beraber bu gibi durumlarda evrensel yargı yetkisinin kullanılmasının, bayrak devletinin hâkimiyetine halel getirmesi söz konusudur (Azubuike, 2009, s. 53).

Uluslararası hukukta deniz haydutluğu olarak kabul edilmeyen eylemlerinden en bilineni, 1961 yılında Portekiz bayraklı Santa Maria adlı yolcu gemisinde yolcu olarak bulunan ve Portekiz Ulusal Bağımsızlık Hareketi Lideri General Delgado taraftarı olan Galvao ile beraberindekileri silahlı bir grup tarafından kaçırılmasıdır. Santa Maria olayı gerek iki gemi gerekse de özel amaçlar şartını sağlamaması nedeniyle uluslararası hukukta deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmemiştir (Vali, 1961, s. 175).

2.1.4.5. Açık Deniz Şartı

Deniz haydutluğu tanımında bulunan en önemli kısıtlama ise bu faaliyetin ya açık denizlerde ya da herhangi bir devletin yargı yetkisinin dışındaki bir alanda gerçekleşmesidir. Açık denizler ifadesiyle kastedilen 1982 tarihli BMDHS'yle düzenlenen deniz yetki alanlarına dayanarak oluşturulan münhasır ekonomik bölgeler dışındaki alanlar değildir. Devletlerin tam yetkili olduğu karasularının ötesinde sözleşmede tanımlanmış olan bitişik bölge ile münhasır ekonomik bölge gibi alanlarda da sınırlı yetkileri bulunmaktadır (Altundağ, 2016, s. 350). 1982 tarihli BMDHS'de belirtildiği üzere açık denizlerle ilgili hükümler kıyı devletinin bitişik bölge ile münhasır ekonomik bölgedeki haklarına halel getirmedikleri derecede bu alanlarda geçerli olmaktadır. Bu nedenle deniz haydutluğuyla ilgili hükümlerin münhasır ekonomik bölgede de uygulanacağına dair görüş birliği bulunmaktadır (Tuerk, 2009, s. 13). Tanımdaki diğer bir ifade de uluslararası hukukta *terra nullius* şeklinde bilinen sahipsiz ve kimseye ait olmayan toprakların deniz alanlarına da atıf yapılmasıdır.

Tanımın coğrafi kısıtlaması nedeniyle deniz haydutluğu olarak değerlendirilen faaliyetlerin, bir devletin münhasıran yetkili olduğu iç sular, karasuları veya takımada suları gibi deniz alanlarında gerçekleşmesi hâlinde uluslararası hukukta deniz haydutluğu kapsamının dışında kalmaktadır. Deniz haydutluğunu oluşturan eylemlerin bir devletin karasularında, takımada sularında veya iç sularında yaşanması hâlinde bu durum denizde silahlı soygun faaliyeti olarak değerlendirilecektir. Eleştiriler açık denizlerde evrensel hukukun yetkisine tâbi olan deniz haydutlarının bir devletin karasularına kaçmak suretiyle bu durumdan kurtulmaları meselesinde yoğunlaşmaktadır. Deniz yetki alanlarında hem etkin kontrolü hem de denetimi sağlamayı başaramayan ülkelerin karasuları deniz haydutları için âdeta bir çeşit sığınak olabilmektedir (Adriansen, 2010, ss. 9-10). Bu bağlamda tartışmaya konu olan durum uluslararası hukukta geçerliliği bulunan bir hak olan sıcak takip hakkının burada uygulanıp uygulanamayacağıdır. 1982 tarihli BMDHS böyle bir hakkın varlığından söz etmezken uluslararası teamül hukukuna göre

böyle bir hakkın olduğuna dair iddianın da yeterli dayanağı bulunmamaktadır. Zira Somali açıklarındaki deniz haydutluğuna karşı yürütülen uluslararası mücadeleye ilişkin BM Güvenlik Konseyi kararlarında Somali'nin karasularına girilmesiyle ilgili Somali Hükûmeti tarafından verilen iznin bulunduğunun bilhassa belirtilmiş olması, söz konusu uygulamanın teamül hukukuna uygun bir değer kazanmadığını da göstermektedir (Nyman, 2011, s. 866).

1982 tarihli BMDHS taraf olan devletlere kendi karasularını 12 mile kadar tespit etme olanağı tanımaktadır. BMDHS taraf olmadan önce 3 mile kadar tespit edilen karasularının genişliğinin 12 mile çıkarılmasından itibaren önceden açık denizler rejimine tâbi durumdaki bazı alanlar da artık karasuları rejimine tâbi olmuştur (Altundağ, 2016, s. 351). Bilhassa deniz haydutluğu faaliyetlerinin önemli bir bölümünün devletlerin karasuları dâhilinde ve özellikle de karaya yakın bölgelerde gerçekleşmesi 1982 tarihli BMDHS'nin tanımındaki deniz haydutluğu eylemlerinin büyük bölümünü kapsamadığına dair bir izlenime yol açmaktadır (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, s. 59). IMO istatistiklerine göre 2010-2014 yıllarında dünya genelinde gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemlerinin %57'si bir devletin münhasıran yetkili olduğu limanları, iç suları ve karasularında gerçekleşirken yalnızca %43'lük kısmı açık denizlerde gerçekleşmiştir (IMO, 2015, s. 14). Bu kapsamda söz konusu eylemlerin büyük kısmı deniz haydutluğu tanımının dışında kalmaktadır.

2.2. DENİZ HAYDUTLUĞU TÜRLERİ VE GÖRÜLDÜĞÜ YERLER

2.2.1. 2000 Yılından İtibaren Deniz Haydutluğu

2000 yılından itibaren deniz haydutluğu, ne devletlerin ne de uluslararası örgütlerin göz ardı edemeyeceği ciddi bir tehdit hâlini almıştır. 2000 yılından önce neredeyse yok olma noktasına gelen deniz haydutluğu; pek çok siyasi, sosyal ve ekonomik nedenden dolayı yeniden görülmeye başlanmıştır. Bilhassa Somalili haydutlarının yaptıklarıyla pek çok tartışmanın konusu durumuna gelen deniz haydutluğu, devletlerin güvenliğe dair politikalarını sınayarak yeni güvenlik önlemiyle birlikte yeni bilgi paylaşım sistemlerinin kurulmasına da yol açmıştır. İlk başlarda Somali deniz haydutluğu olarak gündem olan bu eylemler, Aden Körfezi ile Somali bölgesinde sınırlı kalmıştı. Bölgede güvenlik önlemlerinin alınmasıyla birlikte eylemlerin gerçekleştiği hem bölgeler hem de hedefler değişti. Deniz haydutluğuna dair alınan önlemlerin bölgesel olması, söz konusu tehdidi küresel olarak çözemeyeceğinin anlaşılması üzerine daha sonraları devletler, daha etkileyici önlemler için denizcilik endüstrisiyle iş birliği yaptı.

Deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı aktif mücadele için ön plana çıkan raporlama ile bilgi paylaşım sistemlerindeki gelişmelerde de özellikle 2008 yılından itibaren artış olmuştur (United Nations Institute for Training and Research [UNITAR], 2014). Bilhassa IMB'nin Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi, karşılaşılan deniz güvenliğine dair tehditlerin rapor edilerek uluslararası boyutta paylaşılması imkânı sunmuştur. "Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun İle Mücadele Hakkında Bölgesel İş Birliği Anlaşması (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia-ReCAAP)" ile Asya bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı farkındalık oluşturarak alınacak tedbirler için temel atılmasını sağlamıştır (UNITAR, 2014). 2008 yılında European Union Naval Force (EU NAVFOR) Atalanta Harekâtı'na bağlı olarak Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi (Maritime Safety Centre-Horn of Africa-MSCHOA) kurulmuştur (European Union Naval Force [EU NAVFOR], 2016). Yine Yemen'le Kenya bölgelerinde kurulan Cibuti Davranış Kuralları Bilgi Paylaşımı Merkezleri, 2009 yılında faaliyete geçmiştir (Batır, 2011 s. 224). Ayrıca denizcilik endüstrisi tarafından "Somali Kaynaklı Deniz Haydutluğuna Karşı En İyi Yönetim Uygulamaları" geliştirilerek bu çerçevede MSCHOA'ya ve United Kingdom Marine Trade Operations'a (UKMTO) raporlamak en iyi yönetim uygulamaları için temel olarak belirlenmiştir. Bölgesel nitelikteki bu sistemler zaman içinde, sorunun kaynağına inebilmek için uluslararası bir çabaya dönüşerek güvenliğe dair önlemler konusunda birbirlerini atıf göstermişlerdir. Bu bağlamda hem bilgi paylaşımındaki süreklilik hem de raporlama çalışmaları deniz haydutluğuyla ilgili alınan ilk önlemlerden olmuştur. Böylece dünyada hem deniz haydutluğu hem de gemilere karşı silahlı soygun faaliyetlerine dair farkındalık geliştirilmiştir.

Deniz haydutluğu ve gemilere karşı düzenlenen silahlı soygun faaliyetlerinin yıllar içinde nasıl bir değişim geçirdiğini konuya dair istatistikler incelendiğinde görmek mümkündür. Zira IMO ve ICC'ye bağlı IMB, hem deniz haydutluğu hem de gemilere karşı düzenlenen silahlı soyguna dair detaylı şekilde hazırlanan raporları hem aylık hem de yıllık olarak toplayarak yayınlamaktadır. IMO ve IMB'nin yayınladığı deniz haydutluğu ile silahlı soyguna dair raporlar deniz güvenliğini istatistiksel olarak değerlendirebilmek için "Güç kullanma niyetiyle ya da güç kullanarak herhangi bir tekneye hırsızlık ya da suç işleme niyetiyle çıkılması" şeklinde tanımlanarak raporlara da böyle yansıtılmıştır (IMB, 2009, s. 2). IMO ve IMB'nin yayınladığı deniz haydutluğu ve silahlı soygun raporlarına yansıyan olayların tamamının

1982 tarihli BMDHS'nin deniz haydutluğu tanımı kapsamında olmadığı, gemiler demirde veya limanda bulunduğu zamanlarda gerçekleşen olaylara da bu raporlarda yer verildiği dikkate alınmalıdır.

Genel olarak değerlendirilecek olursa, deniz haydutluğu faaliyetleri; yaşanan yıl, gerçekleşen bölge, saldırının türü, saldırının nasıl sonuçlandığı gibi başlıklar altında incelenmektedir. Bu bilgiler çerçevesinde, deniz haydutluğuna dair güncel durumun tanımlanması için, saldırının türleri ile gerçekleştirildiği bölgelerin net bir şekilde tanımlanması son derece önemlidir.

2.2.2. Deniz Haydutluğu Türleri

Gerçekleşen deniz haydutluğu ile gemilere karşı silahlı soygun faaliyetlerinde yaşandığı bölgelere göre şiddeti, türü ve yöntemlerinde de değişiklikler gözlemlenmiştir. Deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun faaliyetleri, günümüz dünyasında farklı şekiller ve yöntemlerde görülmektedir. Son dönemde yaygın olarak gerçekleştirilen deniz haydutluğu yöntemleriyle mücadele, ancak bunların belirlenip tanımlanmasıyla mümkün olabilmektedir. Deniz haydutluğuna dair genel olarak kullanılan evrensel bir sınıflandırma henüz yapılmamıştır. Literatürde deniz haydutluğu türleri; saldırının tipi, şiddeti, amacı ve saldırının sonucu vb. faktörler dikkate alınarak incelenmektedir. Örneğin Birleşmiş Milletler Eğitim ve Araştırma Enstitüsünün (United Nations Institute for Training and Research-UNITAR) geliştirdiği ölçekte deniz haydutluğu faaliyetlerindeki şiddet, bir veya birden fazla kişinin ölümü, geminin kaçırılması, yaralılar bulunması, şiddet tehdidi olması ve şiddet içermeyen eylemler başlıkları altında incelenmektedir (UNITAR, 2014). Genel çerçevede deniz haydutluğuna dair; amaç, şiddet ve sonuç başlıklarını kapsayan saldırı türlerinden şöyle söz edilebilir: Gemilere karşı silahlı soygun, gemileri fidye almak amacıyla kaçırmak, gemilerdeki yükü çalmak ve gemiyi çalmak olarak sınıflandırılabilir (Ece, 2010, s. 3). Sınıflandırması yapılmış olan deniz haydutluğu türleri; taktik, hedef, şiddet ve yoğun olarak gerçekleştirilen bölge bağlamında Tablo 2-1'de gösterilmiştir.

Tablo 2.1: Deniz Haydutluğu Türleri

	Hedef	**Taktik**	**Şiddet**	**Bölge**
Gemilere Karşı Silahlı Soygun	Geminin malzeme depoları, gemi personelinin	Limanlarda ya da demirleme bölgelerinde gece saatlerinde gemiye	Düşük seviyede şiddet. Gemi personelinin karşı koyması	Doğu Hint Okyanusu, Malakka Boğazı,

	kişisel eşyaları, para, taşınması kolay değerli eşyalar.	gizlice çıkma, kesici aletlerle personelin tehdit edilmesi ve gemiden kaçma. Genellikle ufak 3-5 kişilik gruplar.	durumunda olası yaralanmalar.	Asya Bölgesi
Gemi Kaçırma ve Fidye Talebi	Kıyıya yakın seyir yapan ticari gemiler ve gemi üzerinde bulunan personel. Somali örneğinde hedeflere kıyıdan uzak mesafelerdeki gemiler de dâhildir.	Ufak tekneler ve ağır silahlar kullanılarak gemilerin ve personelinin kaçırılması. Gemilerin düşük siyasi iktidara sahip ülke karasularında rehin tutulması. Fidye talebinde bulunulması. Fidye ödenmesi durumunda gemilerin serbest bırakılması.	Orta seviyede. Ağır silahların kullanımı sonucu gemide oluşan büyük hasarlar, personelin yaralanması ve hatta ölmesi durumları.	Batı Hint Okyanusu, Aden Körfezi
Gemi Üzerindeki Yükün Çalınması	Gemi ve açık deniz platformları üzerindeki yükler.	Ufak teknelerle gemiye ateş edilmesi. Gemilerin belirli ülke liman ya da karasularına çekilmesi. Yüklerinin ve gemi personelinin eşyalarının çalınması.	Orta ve yüksek seviyede şiddet. Fidye taleplerinin olmamasından dolayı gemi personeline gelecek zararlara aldırış edilmemesi sonucu yüksek yaralanma ya da ölüm riski ile karşılaşılır.	Doğu Afrika, Gine Körfezi
Geminin Çalınması	Gemiler ve üzerindeki yükler.	Gemilerin oldukça büyük ve organize deniz haydutları tarafından kaçırılması. Kara destekli operasyonlarla gemilerin başka sicil kayıtlarına geçirilmesi ve üzerindeki yükle birlikte satılması.	Orta ve yüksek seviyede şiddet. Gemi personelinin öldürüldüğü ya da açık denizlerde ufak teknelerle bırakıldığı ifade edilir.	Doğu Afrika, Asya Bölgesi

Kaynak: Türkistanlı, 2016, s. 42.

Gemilere silahlı soygun faaliyetlerinin büyük bir kısmı gemiler limanda veya demirleme bölgesinde bulunduğu esnada gerçekleşmektedir (IMO, 2015, s. 2). Şiddet seviyesi düşük olan bu faaliyetlerde bıçak vb. kesici aletler taşıyan deniz haydutları, gemideki değerli

eşyaları veya geminin depolarındaki her türlü malzemeyi çalmak amacıyla gemiye çıkmaktadırlar (William, 2009, s. 27). Silahlı soygun esnasında mürettebatın faaliyeti fark edip alarmı çalıştırmasıyla gemiye çıkanların kaçması söz konusu olmaktadır. Böyle bir girişim yaşanırken gemideki mürettebat karşı koymazsa herhangi bir şiddet olayı yaşanmamaktadır (Bateman, 2010, s. 740). IMO ve IMB'nin verdiği deniz haydutluğuyla gemilere karşı silahlı soygun faaliyetlerine dair raporlarda, söz konusu eylemlerin silahlı soygun olduğu bildirilmektedir. Böyle saldırılar çoğunlukla Doğu Hint Okyanusu'nda, Malakka Boğazı'nda ve Güneydoğu Asya bölgelerinde yaşanmaktadır. Bu faaliyetlerin yaşandığı alanların da ülkelerin karasularıyla liman bölgelerinin olduğu gözlemlenmektedir. Bundan dolayı gemilere karşı silahlı soygun faaliyetleri, uluslararası hukuka göre deniz haydutluğu çerçevesinde değerlendirilmemektedir. Ancak bu faaliyetlerden ötürü gemi veya gemi adamlarına verilen zarardan, malzemelerdeki muhtemel kayıplara dair incelemeler sebebiyle seferlerdeki aksamalar dikkate alındığında silahlı soygun faaliyetlerinin de denizdeki seyir güvenliği için tehdit teşkil ettiği açıktır.

Bugünün dünyasında deniz haydutluğunun en çok karşılaşılan türü gemi kaçırmak ve karşılığında fidye talebinde bulunmaktır. Böyle saldırılarda genellikle geminin mürettebatı da gemiyle beraber rehin alındığı bu yöntemi Somalili deniz haydutları Aden Körfezi'nde sıklıkla uygulamaktadır. Küçük ve hızlı teknelerle hareket edilen ve ağır silahların kullanıldığı bu yöntemde kıyı yakınında seyreden ticari gemilere karşı büyük bir başarı elde edilmiştir (Chalk, 2008, s. 5). Deniz haydutluğuna karşı önlemler alınması ve alternatif rotalar kullanılması deniz haydutlarının da kendini geliştirmesine yol açmıştır. Mothership adı verilen daha büyük tekneler kullanarak faaliyetlerini kıyıdan daha uzak mesafelerde gerçekleştirme imkânına ulaşan deniz haydutları, hâliyle saldırı yöntemlerini de değiştirmişlerdir; kıyıdan uzak mesafelerde bulunmasına rağmen hedef seçilen gemiye yaklaşılınca küçük tekneler denize indirilerek gemilere saldırılması şekline dönüşmüştür (Middleton, 2008, s. 4; William, 2009, s. 27). Deniz haydutlarının bu tip saldırıları başlarda kıyının 30-50 deniz mili açıklarıyla sınırlıyken bu mesafe değişen yöntemle birlikte 700 deniz miline dek ulaşmıştır. Sanılandan farklı olarak düzenlenen saldırılarla gemilerin ele geçirilmesinin son derece kısa sürdüğü kayıtlara geçmiştir (Bilgin, 2012, s. 27). Gözcüleri yetersiz, seyir güvenliği farkındalığı da düşük olan gemiler bu tip saldırılar için kolay hedef durumundadır.

Böyle saldırılar esnasında ağır silahlar kullanılmasından dolayı gemide hasar oluşması, gemi personelinin yaralanması, hatta ölmesi karşılaşılması muhtemel durumlardır. Fidye talebinde bulunulabilmesi için geminin personeline zarar vermemek esas olsa da zaman zaman gerçekleşen saldırılar esnasında ölümler olduğu raporlara yansımıştır (IMO, 2015, s. 2). Bu bağlamda geminin kaçırılması ve ardından fidye talebiyle gerçekleşen saldırıların, orta seviyede şiddet içerdiği değerlendirilmektedir. Gemi kaçırıldıktan sonra talep edilen fidyenin yüksek miktarlarda olması, bu tür saldırıların dikkat çekici yönüdür. Yalnızca fidye olarak yapılan ödemeler bile geminin hem sahiplerini hem de sigorta şirketlerini zora sokmak için yeterken arabulucular, geminin aldığı zararlar ve personel için ödenen tazminatlar bu saldırıların ek maliyetleridir. Geminin, yükün ve mürettebatın rehin alınması da fırsat maliyeti bakımından ciddi kayıplara neden olmaktadır.

Deniz haydutluğunun bir başka türü de gemide bulunan yükleri çalmak maksadıyla gemilerin kaçırılması şeklinde tezahür etmektedir. Silahlı deniz haydutlarının gemiye çıkmasıyla geminin kaçırılmasının ardından kendilerinin belirledikleri limanlara demirlemek veya denizde bilinmeyen bir yere seyretmeye zorlanmak şeklinde başlayan saldırı faaliyeti gemideki yükü çalmak, hatta düzenlenen sahte belgeler sayesinde gemiyi satmakla sonlanabilmektedir (Chalk, 2008, s. 6; William, 2009, s. 7). Geminin yükü için düzenlenen saldırılarla bilhassa Batı Afrika bölgesinde yoğun olarak karşılaşılmaktadır. Petrol kaynakları bakımından zengin olan bölgede petrol için düzenlenen saldırılar "petro-piracy" kavramına da kaynak teşkil eden durumlardan birisi olmuştur. Deniz haydutlarının gerçekleştirdiği bu saldırılar bölgedeki petrol platformlarının da dâhil olduğu denizdeki çeşitli unsurlara karşı düzenlenmektedir. Bu durumla Güneydoğu Asya bölgesinde, gemiler kaçırıldıktan sonra yüküyle beraber satılması olarak karşılaşılmaktadır. 2002 yılında Malakka Boğazı'nda seyreden Nautica Kluang adlı tankere gerçekleştirilen saldırı böyle bir haydutluğun örneğidir. Yükü motorin olan 3298 gros tonluk tankere çıkan deniz haydutları, mürettebatı bir kamaraya kilitledikten sonra motorini kendi gemilerine aktarıp tankerden ayrılmışlardır (Soybaş, 2014, s. 14; Topal, 2010, s. 106). Bu tip saldırı faaliyetleri genel olarak fidye için talepte bulunmadan sadece gemideki yük ile personelin şahsi eşyalarının çalınmasıyla sonlanmaktadır. Fidye talebi söz konusu olmadığından böyle saldırılarda mürettebatın zarar görme olasılığı, yani yaralanma veya ölüm riski daha yüksektir.

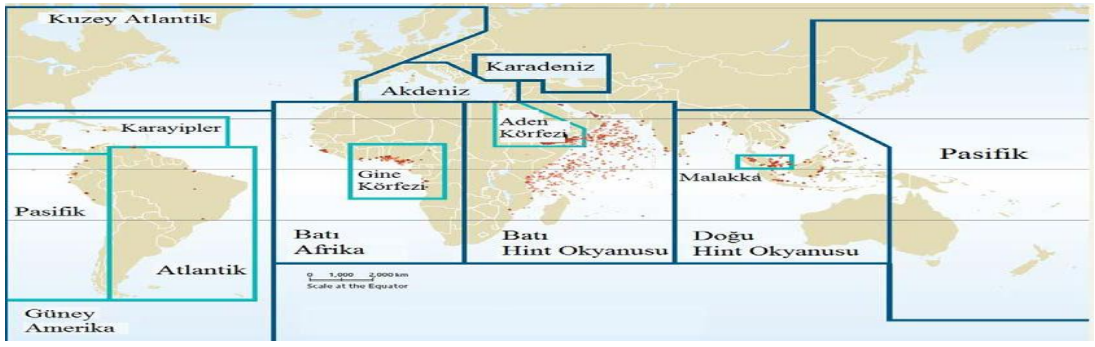
Şiddet seviyesi en yüksek olan saldırılar, deniz haydutlarının gemileri çalması esnasındaki yaşanmaktadır. 1980'li yıllardan itibaren Uzak Doğu'da sıklıkla karşılaşılan bu tip

saldırılar esnasında gemiyi ele geçiren deniz haydutları mürettebatı ya öldürerek denize atmakta ya da küçük teknelere bindirip açık denize bırakmaktadır. Karadan destek alarak gerçekleştirdikleri operasyonla gemilerin sicil kayıtlarını değiştirerek yüküyle beraber satmak deniz haydutluğunun yaygın yöntemlerinden biridir (Topal, 2010, s. 107). Gerçekleştirilen saldırılarla kaçırılan gemiler, genel olarak kolay bir bayrak ülkesinin siciline kaydettirildikten sonra kısa bir dönem kullanıldıktan sonra terk edilmektedir. Böyle saldırıların ardından kaybolmuş olan gemilere hayalet gemi adı verilmektedir (Van der Mejden, 2008, s. 17). Gemileri kaçırdıktan sonra satmak suretiyle gerçekleştirilen saldırılara genellikle Uzak Doğu bölgesinde rastlanmaktadır. Geminin personelinin öldürülmesi veya denize bırakılması dikkate alındığında, şiddet oranı yüksek olan deniz haydutluğu faaliyetleri şeklinde sınıflandırılmaktadır.

2.2.3. XXI. Yüzyılda Deniz Haydutluğunun Görüldüğü Bölgeler

Deniz haydutluğu faaliyetleri, daha çok deniz ulaşımının yoğun olduğu, başarısız veya zayıf devletlerin kontrolünün zor olduğu bölgelerde yaşanmaktadır (Ploch ve diğerleri, 2011, s. 4). Deniz haydutluğuyla gemilere karşı silahlı soygun eylemleri gerçekleştiği bölgelere göre farklılaşmasından dolayı, saldırıların yaşandığı bölgelerin de net bir şekilde tanımlanması gerekli olmuştur. UNITAR'ın gerçekleştirdiği kapsamlı deniz haydutluğu çalışmasında, IMO'nun deniz haydutluğuyla gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygunlara dair raporlarda eylemlerin yaşandığı bölgelerin tanımının net olarak yapılmadığı görülmüştür. Bundan dolayı UNITAR, deniz haydutluğunun gerçekleştiği bölgelerin net olarak tanımlanması teklifini sunmuştur (UNITAR, 2014). Şekil 2-1'de, günümüzde deniz haydutluğu faaliyetlerinin yoğun bir şekilde yaşandığı bölgeler gösterilmektedir.

Şekil 2.1: Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Bölgeleri



Kaynak: Türkistanlı, 2016, s. 46.

Deniz haydutluğuyla gemilere karşı silahlı soygunların yaşandığı bölgelere dair Şekil 2-1'de görüldüğü üzere yapılacak bir ayrım deniz haydutluğu faaliyetlerinin yorumlanmasını da kolaylaştırmaktadır. Bu bölgeleri; Batı Afrika, Batı Hint Okyanusu ile Doğu Hint Okyanusu, Atlantik, Güney Amerika ve Pasifik şeklinde tanımlamak mümkündür. Gine Körfezi, Aden Körfezi ile Malakka Boğazı'nda olduğu gibi deniz haydutluğunun yoğun yaşandığı yerler söz konusu bölgelerin alt bölgeleri olarak gösterilmiştir. Şekil 2-1'de Batı Hint Okyanusu'yla alt bölgeleri durumundaki Aden Körfezi, Somali ve Yemen'in açıkları ile Kızıldeniz girişi, Doğu Afrika şeklinde de gösterilmektedir (Bateman, 2010, s. 740). Benzer olarak Doğu Hint Okyanusu bölgesi, Güney Çin Denizi ve Malakka bölgesi, Güneydoğu Asya şeklinde de adlandırılmaktadır (Bateman, 2010, s. 740; Bendall, 2010, s. 183). Hem IMO'nun hem de IMB'nin raporlarında da söz konusu alanlar genel bölge adlarıyla da alt bölge adlarıyla da tanımlanmaktadır. Başka kaynaklarda daha farklı şekilde adlandırılan bu bölgelerin uluslararası bağlamda net olarak kabul edilen sınırları bulunmamaktadır.

Genel bir çerçevede değerlendirilecek olursa, deniz haydutluğuyla gemilere karşı silahlı soygun faaliyetlerini hem kronolojik hem de bölgesel olarak şöyle özetlemek mümkündür: Deniz haydutluğunun uzun bir tarihî geçmişi vardır; yıllar içinde de dünyada farklı bölgelerde yaşanmıştır. Günümüz dünyasında karşılaşılan denizdeki seyir güvenliği tehditleri, yoğun yaşanan son dönemde, bilhassa 2008 yılından sonra özellikle Somalili deniz haydutlarıyla ciddi bir soruna dönüşmüştür. 2008 yılı itibarıyla güçlenerek faaliyetlerini yoğunlaştıran Somalili deniz haydutları pek çok gemi kaçırarak fidye talebinde bulunmuş, hatta gemi personellerinin ölümlerine bile neden olmuştur. Bölgede söz konusu olan deniz güvenliğindeki zafiyet kısa zamanda birçok devletin dikkatini çekerek uluslararası bağlamda yaşanan soruna çözüm bulma çalışmalarına başlanmıştır. EU NAVFOR, Atalanta Operasyonları, çok uluslu görev kuvvetleri, kombine güç kuvvetlerinin devriyeleri, raporlama merkezleri kurulması, gemilerin konvoy hâlinde önerilen rotalarla seyretmesi vb. pek çok tedbir hayata geçmiştir. 2011 yılına dek başta Aden Körfezi olmak üzere Batı Hint Okyanusu'nda gerçekleşen saldırılarda artış yaşanmıştır. 2011 yılı sonrasında denizde seyir güvenliğine dair gelişen farkındalık ve bölgede yürütülen askerî operasyonlar, özellikle Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırılarda ciddi azalmalar yaşanmasına yol açmıştır. Otoritelerin alınan tedbirlerin devamına yönelik tavsiyelerine rağmen bölgede 2015 yılından itibaren Somalili deniz haydutlarının faaliyetleri kaynaklı dikkat çeken bir tehlike söz konusu olmamıştır.

Doğu Hint Okyanusu ile Asya bölgelerindeki tehdite gelince, genellikle gemilere karşı silahlı soygun şeklinde görülmüştür. Malakka Boğazı'nın yapısının dar olmasından yararlanarak özellikle hava karardıktan sonra limanda veya demirde bulunan gemilere çıkılarak gemideki malzemelerinin çalınması sık yaşanan bir durumdur. 2005 yılından itibaren bölge devletleri tarafından yürütülen operasyonlar sayesinde Malakka Boğazı'nda denizdeki güvenlik artırılmaya çalışılmıştır. Aynı durum, Güney Çin Denizi ile bazı Asya devletlerinde de yaşanmıştır. Gemilerin aldığı önlemler ve farklı devletlerin oluşturduğu deniz polisi devriye alanları sayesinde silahlı soygunlar engellenmeye çalışılmıştır. Fakat 2021 yılına gelindiğinde bu tür silahlı soygun faaliyetlerinin hâlâ devam ettiği görülmüştür.

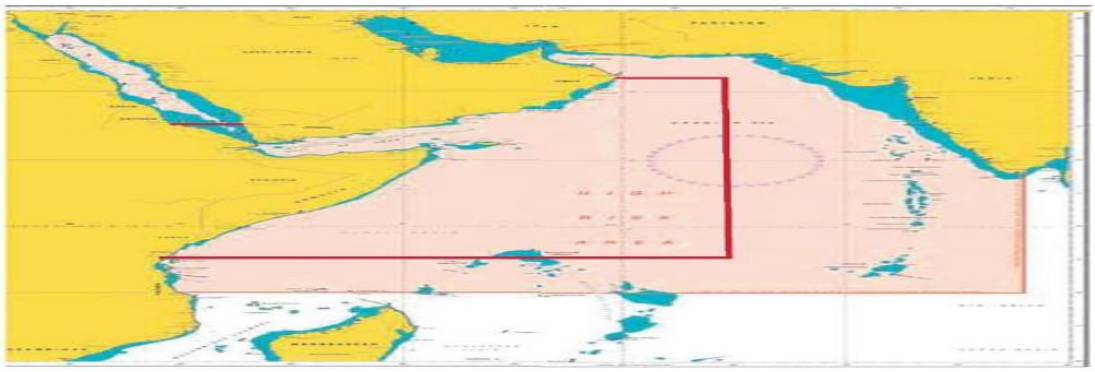
Batı Afrika'da, özellikle de Gine Körfezi'ndeki kıyı devletlerin hem siyasi hem de ekonomik istikrarsızlıkları sebebiyle ortaya çıkan güvenlik zafiyetinden dolayı deniz haydutlarının eylemleri dikkat çeken seviyelere ulaşmıştır. 2010 yılında silahlı ve üniformalı haydutlar tarafından gemilere ateş açılmasıyla başlayan bu eylemler daha sonraları petrol platformlarına ve tanker tipi gemilere saldırılarla farklı bir boyuta ulaşmıştır. Haydutlar tarafından kaçırılan gemiler yüklerin çalınması için genellikle bilinmeyen sulara yönelik seyre zorlanmıştır. Çeşitli bölgelerde farklı şekillerde görülen eylemler; Malakka Boğazı, Endonezya açıkları, Güney Çin Denizi gibi Asya ve Doğu Hint Okyanusu bölgelerinde genellikle gemilere karşı silahlı soygun ve gemideki malzemelerin çalınması olarak öne çıkmıştır. Daha batıya kaydığında Batı Hint Okyanusu, Aden Körfezi gibi bölgelerde gemilerin kaçırılarak rehin alınmasının ardından fidye alınarak bırakılması gibi durumlar gerçekleşmiştir. Batı Afrika bölgesine gelindiğinde ise hem gemilere hem de petrol platformlarına karşı düzenlenen şiddet seviyesi yüksek saldırılar deniz haydutluğuna farklı ve yeni bir boyut kazandırmış; gemilere ateş açılması, gemilerin kaçırılması, gemideki yüklerin ve mürettebatın kişisel eşyalarının çalınması durumları yaşanmıştır.

2.2.3.1. Batı Hint Okyanusu, Somali Kıyıları ve Aden Körfezi

Batı Hint Okyanusu veya diğer adıyla Doğu Afrika bölgesi, son dönemde deniz haydutluğu faaliyetlerinin en yoğun yaşandığı yer olarak öne çıkmıştır. Batı Hint Okyanusu bölgesi; Babülmendep Boğazı, Kızıldeniz girişi ile Aden Körfezi vb. önemli stratejik bağlantı noktalarını kapsamaktadır. Bilhassa Basra Körfezi'nden ABD ile Avrupalı devletlere ham

petrol sevkiyatı yapılan önemli bir enerji güzergâhını da dâhilinde bulundurmaktadır (Rodrigue, 2004, s. 357; Komiss ve Huntzinger, 2011, s. 3). Bölgede olası bir güvenlik zafiyetinin oluşması durumunda gemilerin Süveyş Kanalı kullanılamaması durumunda Ümit Burnu'nun dolaşılma zorunluluğu ortaya çıkacaktır. Bu da ulaşımda sürenin uzaması ve maliyetlerin artması vb. sorunlar doğurmaktadır (Komiss ve Huntzinger, 2011, ss. 3-4). Bölgede yaşanan deniz haydutlarının yoğun eylemlerine denizcilik sektörünün hazırlıksız yakalanmasına rağmen hızla tebdirler geliştirilmiştir. Denizcilik sektörünün bu amaçla geliştirdiği En İyi Yönetim Uygulamaları (Best Management Practices-BMP) bağlamında bu alan "Deniz haydutluğu açısından yüksek riskli bölge (High Risk Area- HRA)" olarak tanımlanmıştır. HRA tarafından sınırları kuzeyden Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı ile 10°S 78°E mevkileri arası olarak belirlenmiştir (BMP4, 2011, s. 280). Bölgede alınan tedbirler ve yaşanan gelişmeler sayesinde Batı Hint Okyanusu bölgesinde deniz haydutlarının eylemlerinde azalma söz konusu olunca HRA, yüksek riskli bölgeyi daha dar bir alan olarak yeniden belirlemiştir. Şekil 2-2'de de görüldüğü gibi 1 Aralık 2015 tarihinden itibaren HRA'nın yeni sınırları Kızıldeniz'de 15°N, Umman Körfezi'nde 22°N kuzey sınırları ve 065°E-5°S doğu ve güney sınırları şeklinde yeniden tanımlanmıştır (Baltic and International Maritime Council [BIMCO], 2015).

Şekil 2.2: Deniz Haydutluğu Açısından Yüksek Riskli Bölge



Kaynak: Baltic and International Maritime Council [BIMCO], 2015.

HRA'da seferdeki gemiler, özellikle Aden Körfezi'nde Somalili deniz haydutları tarafından hedef alınmaktadır. Bilhassa Babülmendep Boğazı'ndaki deniz haydutlarının saldırılarının yaşandığı dönemde bu güzergâhın dünyanın en tehlikeli ulaşım yolu olduğu ifade edilmiştir (Fung, 2011, s. 2100). Arap Denizi ile Umman Körfezi'nin alt bölgeleri de Somalili deniz haydutlarının saldırılarını gerçekleştirildiği alanlar olduğu belirtilse de buralardaki saldırıların sayısı olmakla (IMB, 2012, s. 25) birlikte söz konusu bölgeler de deniz haydutlarının

faaliyetleri bakımından riskli bölge şeklinde nitelendirilmiştir. Umman Körfezi çıkışının da BMP4'ün kapsamında HRA'da bulunduğu dikkate alındığında burada seyreden gemilerin de alınan güvenlik tedbirlerine sıkı sıkıya uymaları gerekmiştir.

Buradaki deniz haydutluğunda Batı Hint Okyanusu bölgesindeki açık denizlerde seyreden gemilere silahlı gruplar tarafından baskın yapılması, geminin kaçırılarak güvenli bir limana çekildikten sonra fidye talep edilmesi yöntemi izlenmiştir (Middleton, 2008, s. 5). Somalili deniz haydutlarının gerçekleştirdiği saldırılar, genellikle gemiye tam otomatik silahlarla ateş açtıktan sonra gemiye çıkarak mürettebatı rehin alıp gemiyi kaçırma şeklindedir (Fung, 2011, s. 2097; IMB, 2012, s. 26). Güneydoğu Asya'yla Malakka Boğazı bölgelerindeki küçük ve kısa mesafede seyreden gemilere gerçekleştirilen saldırılardan farklı olarak Batı Hint Okyanusu bölgesinde uluslararası seferdeki büyük ticaret gemileri hedef alınır. Küçük ama manevra kabiliyeti yüksek teknelerle gerçekleştirilen saldırılar, güvenlik önlemleri nedeniyle farklı bir boyut kazanmış ve büyük ana teknelerin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte daha uzun mesafelere ulaşmıştır. Deniz haydutlarının15 dakika kadar kısa bir sürede bir gemiyi ele geçirdikleri de dikkate alındığında Batı Hint Okyanusu bölgesinde görevli askerî gemilerin, deniz haydutlarının saldırılarını zamanında engelleyemediği görülmüştür (Ploch ve diğerleri, 2011, s. 10).

Batı Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleri kronolojik olarak incelenirse bölgedeki güvenlik zafiyeti daha net görülmektedir. Şöyle ki; 2008 yılında toplamda 293 deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemi gerçekleşti. 293 eylemin 92'si Aden Körfezi'nde yaşandı (IMB, 2009, s. 13). Ayrıca Somali çevresinde 19 ve Tanzanya çevresinde 14 eylemin de eklenmesiyle Batı Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinin 2008 yılında denizdeki güvenliğe karşı ciddi bir tehdit oluşturduğu söylenebilir (IMB, 2009, s. 6). Ayrıca 2008 yılında Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemleri esnasında 42 tekne de kaçırıldı (IMB, 2009, s. 22). Özellikle bu dönemde Somalili deniz haydutları şiddet içerikli yöntemleri ile gerçekleştirdikleri kaçırma faaliyetleriyle gündeme geldi. 2008 yılında bölgede yaşanan tüm bu eylemler sonrasında deniz güvenliği adına yoğun çalışmalar yapıldığı söylenebilir.

2009 yılı, bölgedeki deniz haydutluğunda değişimin yaşandığı bir dönemdir. Bölgenin deniz güvenliğini artırmak amacıyla MSCHOA'nın oluşturduğu 464 deniz mili uzunluğundaki

Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru (International Recommended Transit Corridor-IRTC) pek çok gemi tarafından tercih edildi. Böylece bölgede gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerine daha etkin ve hızlı karşılık verilmesini sağladı. Bölgede görev yapan askerî gemilere ve seferdeki gemilerin gerekli önlemleri almasına karşın deniz haydutlarının eylemleri bilindik alanlardaki sınırlarını genişleterek karanın uzağında deniz üzerinde devam etti. Somali'nin 600 deniz mili açıklarında bile gerçekleşen haydutluk eylemleri bildirildi (IMB, 2010, s. 23). Bilhassa IRTC'nin oluşturulması deniz haydutlarının faaliyetlerini zorlaştırması sonucunda deniz haydutları faaliyetlerini karanın uzak mesafelerinde gerçekleştirdiği ifade edildi (Middleton, 2011, s. 24). Bu dönemde 47 gemi kaçırılırken 867 mürettebatın da rehin alındığı rapor edildi. Alınan tedbirlerden dolayı Somalili deniz haydutlarının da kendilerini geliştirerek faaliyetlerini daha uzak mesafelerde gerçekleştirdiği, mürettebata ve rehin alınanlara karşı şiddet içeren davranışlar sergiledikleri ortaya konuldu.

2010 yılında Somalili deniz haydutlarının rehin aldığı gemi personeli sayısı ise 1016'ya çıktı (IMB, 2011, s. 19). Bölgede alınan güvenlik tedbirlerinden dolayı deniz haydutlarının eylemleri yeniden değişti ve kaçırılan geminin kullanılması yöntemi görülmeye başladı. Deniz haydutlarının kaçırılan ticaret gemileriyle kıyıdan uzaklaşarak açık denize götürüldükten sonra bu gemiden indirilen küçük botlarla hedef alınan gemilere saldırılması gibi yöntemlerle beklenmedik faaliyetler gerçekleştirilmeye başlandı. Batı Hint Okyanusu'nun alt bölgesi olan Aden Körfezi'nde alınan tedbirler ile askerî gemilerin denizdeki güvenliği korumaya dair çabaları sayesinde bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetleri yarı yarıya düştü (IMB, 2011, s. 19; IMO, 2011, s. 2). Batı Hint Okyanusu bölgesinde askerî gemilerin devriye gezdiği alanların dışında ve bilhassa kıyının uzağındaki bölgelerde gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetlerinde ise artış gözlemlendi.

2011 yılında ise Somalili deniz haydutlarının eylemlerinin arttığı ancak başarı oranlarının azaldığı gözlemlendi (IMO, 2012, s. 2; IMB, 2012, s. 20). Doğu Hint Okyanusu bölgesinde görev yapan askerî gemiler tarafından oluşturulan güvenlik koridorlarına deniz haydutları yasa dışı eylemlerinin alanlarını genişletmek suretiyle karşılık verdiler. Bu bağlamda denizcilik sektörünün bilinçlenmesi, güvenliğe dair farkındalığın artması ve askerî gemilerin anında karşılık veremediği durumlara karşı Özel Deniz Güvenlik Şirketleri (ÖDGŞ) ve onların personeli olan Silahlı Özel Gemi Güvenlik Personelinin (SÖGGP) gemilerde görev yapmaya başlamasıyla deniz haydutlarının faaliyetlerindeki başarıları ciddi oranda azaldı (IMB, 2013, s. 20).

2012 yılında, bölgede gerçekleşen deniz haydutlarının eylemlerinde düşüş yaşandığı görüldü. Deniz haydutluğu faaliyetlerinin azalması ilgili birimlerin hem karada hem de denizde yürütülen operasyonlar ve BMP ile ÖDGŞ'nin kullanılması olduğu ifade edildi (IMB, 2013, s. 20). Batı Hint Okyanusu bölgesinde alınan tedbirler sayesinde deniz haydutluğu faaliyetleri sayı olarak da başarı oranı olarak da azaldı.

2013 yılı, Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen saldırıların sayısının en düşük olduğu dönemdir. IMB'nin bildirdiğine göre Somalili deniz haydutları tarafından yalnızca 15 saldırı olayı gerçekleştirildi. Somalili deniz haydutları tarafından 2008 yılından itibaren tehdit edilen sularda güvenliğin sağlandığı ifade edildi (IMB, 2014, s. 20).

2014 yılında da Somalili deniz haydutlarının sadece 11 saldırı olayı gerçekleştirdiği bildirildi. Bu 11 saldırının da yalnızca ikisinde gemilere ateş açıldı (IMO, 2015, s. 8). Verilere göre 2013 yılındaki düşüş de dikkate alındığında 2014 yılında Somalili deniz haydutlarının başarılarının zayıfladığını söylemek mümkündür.

2015 yılında ise yılın ilk dokuz ayında Somalili deniz haydutlarının gerçekleştirdiği hiçbir saldırı rapor edilmedi (IMB, 2015b). Bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin bertaraf edilmesi ve saldırıların sona ermesiyle HRA daha dar bir alanı kapsayacak şekilde yeniden düzenlendi. Buna rağmen gemiler tarafından alınan güvenlik tedbirlerini azaltılacak ve güvenlik farkındalığı düşecek olursa Batı Hint Okyanusu bölgesinde deniz haydutluğu faaliyetlerinin yeniden ortaya çıkabileceğinin muhtemel olduğu ifade edildi (BIMCO, 2015).

Genel olarak değerlendirilirse Batı Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleri küresel dünyanın en fazla etkilendiği faaliyetler olmuştur. Denizlerdeki güvenliğin bu sıra dışı tehditle dikkatleri üzerine çekmesinde faaliyetlerini Batı Hint Okyanusu bölgesinde gerçekleştiren Somalili deniz haydutlarının etkisi küçümsenemeyecek düzeydedir.

2.2.3.2. Doğu Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya

Doğu Hint Okyanusu ile Güneydoğu Asya bölgesinde gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun eylemlerinin tarihi, başka bölgelerde yaşanan deniz

haydutluğu faaliyetlerinden daha eskidir. Hatta Güneydoğu Asya bölgesinde deniz haydutluğu faaliyetleri âdeta balıkçılığın alternatifi olan bir kazanç şekli olarak değerlendirilmiştir (Van der Mejden, 2008, s. 18). Deniz haydutluğu faaliyeti gösteren örgütlerin yalnızca bununla kalmayıp kaçakçılık vb. organize suçlarla da ilişkileri olduğu bilinen bir gerçektir (Batır, 2011, s. 174). 2000 yılından itibaren, yani Asya'daki ekonomik krizle beraber deniz haydutluğu tehdidi hızlı bir şekilde yeniden gündeme gelerek bilhassa Malakka Boğazı, Güney Çin Denizi gibi alanlar için tehlike oluşturmaya başlamıştır (Chalk, 2008, s. 5; William, 2009, s. 40).

Endonezya ile Filipinler gibi takımadalardan oluşan devletlerin halkının sosyoekonomik durumu deniz haydutluğu faaliyetlerinin yaygınlaşmasında önemli bir etkiye yol açmıştır (Batır, 2011, s. 175). Endonezya'ya yakın sularda gerçekleşen deniz haydutluğuyla gemilere karşı silahlı soygun faaliyetlerinde, deniz haydutları gemilere bıçak gibi kesici aletlerle çıkıp gemide bulunan malzemelerle değerli eşyaları çalmaktadırlar. Genellikle gece saatlerinde yaşanan böyle saldırılar, gemiler limanda ya da demirleme bölgelerindeyken gerçekleşmektedir (Bilgin, 2012, s. 56). Bölgedeki gemilere karşı silahlı soygunların pek çoğunun da raporlara yansımadığı düşünülmektedir. Söz konusu tehditten dolayı Endonezya deniz polisi belirledikleri bazı demirleme bölgeleri için vardiya sistemini uygulamaya koyarak gemilere de korunan bu bölgelere demirleme tavsiyesinde bulunmaktadır.

Bangladeş'te ise 1980'li yıllarda limanlarda yapılan hırsızlıkla başlayan deniz haydutluğu faaliyetleri 1990'lı yıllara gelindiğinde gemilere yönelik saldırılara dönüştü (Batır, 2011, s. 168). 2009 ila 2010 yıllarında artış yaşanan deniz haydutluğu ile gemilere karşı silahlı soygun faaliyetleri, 2015 yılına gelindiğinde azalmış olmasına rağmen saldırıların önüne tam olarak geçilemedi. Bugün Bangladeş ve Doğu Hint Okyanusu bölgesi deniz haydutluğu faaliyetleri bakımından hâlen yüksek riskli bölge şeklinde değerlendirildiğinden bölgedeki güvenlik tedbirlerinin yüksek tutulması için çalışmalar da devam etmiştir (IMB, 2009, s. 23; IMB, 2015a, s. 18). Sahip olduğu konumu itibarıyla deniz ticaretinin önemli bir rotasında bulunmayan Bangladeş'te gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri küresel düzeydeki endişelere daha uzak kalmıştır. Yaşanan saldırıların çoğunun silahlı soygun olması da bu durumun sebeplerindendir. Fakat bölgede muhtemel güvenlik zafiyetinde ve Somali'deki gibi saldırıların şeklen değişiklik göstermesiyle yaşanabilecek hızlı bir artış, önüne geçilmesi zor problemlere yol açabilecektir.

Malakka Boğazı, Pasifik ile Hint Okyanusu'nun bağlantısını sağlayan, Orta Doğu ile Asya'nın arasındaki en kısa rota olarak değerlendirilmekte ve bölgedeki önemli ulaşım yollarından biri olarak bilinmektedir. Günlük olarak 15 milyon varil ham petrol taşınması nedeniyle dünyadaki ikinci en büyük ulaşım yolu özelliği taşıyan Malakka Boğazı, bilhassa gelişmekte olan Asya pazarı için büyük bir önem arz etmektedir (Ballout, 2013). Ham petrol taşımacılığının yanı sıra her yıl dünyadaki sıvılaştırılmış doğal gaz (Liquefied Natural Gas-LNG) ticaretinin üçte ikilik kısmının Malakka Boğazı güzergâhı üzerinde gerçekleştirilmektedir (Fung, 2011, s. 2107). Bütün bunlara rağmen bölgede gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleriyle terör tehditlerinden dolayı Malakka Boğazı riskli bir ulaşım yoluna dönüşmüştür (United Nations Security Council [UNSC], 2011). Yapısı dar olması ve manevra alanının da kısıtlı olmasına rağmen gemi trafiği de yoğun olan Malakka Boğazı, sahip olduğu özelliklerden dolayı deniz haydutlarının hedef aldığı alanlardan biri olmuştur. Daha etkin güvenlik tedbirleri ile deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı yapılan çalışmalar, bölgede gerçekleşen bu faaliyetlerin azalmasını sağlamıştır (IMB, 2015a, s. 18). Yıllar içinde alınan güvenlik önlemleri sayesinde deniz haydutluğunun önüne geçmede başarı sağlansa bile Malakka Boğazı'nın hâlâ güvenlik bakımından önem arz eden bir bölge olduğu değerlendirilmektedir. Bu bağlamda ABD, ÇHC, Japonya ile Hindistan sırayla birinci, ikinci, üçüncü ve altıncı en büyük enerji tüketicileri olduklarından enerji arz güvenliklerini sağlamak için Malakka Boğazı'nın stratejik konumunu da dikkate aldıklarından bölgede uygulanan güvenlik önlemlerinin devam etmesinden yanadırlar (Vavro, 2008, s. 15).

Bölgede gerçekleşen deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun olaylarının türü incelendiğinde, genel olarak şiddet oranı düşük olan bu soygun olaylarının sıklıkla gerçekleşme oranının ise yüksek olduğu söylenebilir. Bununla birlikte daha fazla kazanç sağlamak için ticari gemilere yapılan saldırıların deniz haydutlarını cesaretlendirdiği ve buna bağlı olarak da şiddet oranının artması riskinin dikkate alınması gerektiği söylenebilir.

2.2.3.3. Batı Afrika ve Gine Körfezi

Batı Afrika bölgesindeki deniz haydutluğu faaliyetleri doğrudan petrolün üretilmesi ve ulaştırılmasıyla bağlantılıdır (Kennedy ve Mthuli, 2011, s. 5-8). Nijerya'nın hem ekonomik hem de siyasi bakımdan zayıf durumda olması, deniz haydutluğu tehdidiyle baş edebilmesini zorlaştırmıştır. Deniz haydutları da otoritedeki bu boşluktan yararlanarak

2005 yılından itibaren bölgedeki petrolün ana kaynağı durumundaki uluslararası petrol platformlarıyla tankerlere karşı saldırılar düzenlemişlerdir (Osaretin, 2011, s. 188). Bölgede bulunan petrolün, halka herhangi bir faydası olmadığı gibi atıklardan ve petrol sızıntısından dolayı hem tarım hem de balıkçılık faaliyetlerinin sekteye uğramış olması deniz haydutluğu eylemlerini artırmıştır.

Gine Körfezi yıllar içinde Kuzey Amerika, Avrupa ile Asya'ya taşınan enerji ham maddelerinin ulaşım rotası üzerinde önemli bir merkez olmuştur (Anyimadu, 2013, s. 8). 2013 yılı itibarıyla bölge, günlük olarak 5.4 milyon varillik bir petrole kaynak teşkil etmiştir (House, 2012, s. 47). 2012 yılı itibarıyla Gine Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetlerinin şiddeti, Aden Körfezi'ndekiler kadar dikkat çekmeye başlamıştır (Osinowo, 2015). Bölgede gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri genellikle açıklarda da olsa Nijerya'nın karasularında yaşanmaktadır. Bu bağlamda IMB, varış limanları Gine Körfezi ya da çevresi olmayan gemilere bu sulardan uzakta seyretmelerini önermektedir (IMB, 2013, s. 8). Gine Körfezi'nde gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetlerinin Aden Körfezi ile Batı Hint Okyanusu bölgesindekilerden ayrılan yanı ise bu saldırıların kısmi olarak siyasi yönünün bulunmasıdır (Koşaner, 2010, s. 25).

IMB tarafından hazırlanan rapora göre 2007-2011 yılları arasında Batı Afrika bölgesindeki 252 deniz haydutluğu faaliyetlerinin 140'ı Nijerya sularında yaşanmıştır (IMB, 2011, ss. 5-6; Tepp, 2012, s. 187). Başka bölgelerde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinden farklı olarak Gine Körfezi'ndeki eylemlerin rehin almak veya fidye istemekten çok, tankerlerde bulunan petrolü çalmak şeklinde gerçekleştiği söylenebilir (UNSC, 2011). Bu bağlamda bölgenin deniz güvenliği bakımından ne derece riskli olduğunun göstergesidir. 2016 yılında petrolün varil fiyatının 30 dolara kadar düşmesinden dolayı petrol için yapılan saldırıların risk/kazanç bağlamında kârlı olmayacağı düşünülmüştür. Ancak yine de deniz haydutluğu faaliyetleri bölgedeki ciddiyetini sürdürmüş, gemi kaçırma olaylarının devam ettiği raporlanmıştır.

2.2.3.4. Güney Amerika

Güney Amerika bölgesi, deniz haydutluğu eylemlerinin diğerleri kadar yoğun yaşanan bir bölge değildir. Ancak Brezilya, Peru, Venezüella, Haiti gibi devletler deniz haydutluğu ve

gemilere karşı silahlı soygun faaliyetleriyle gündeme gelmiştir. Bölgedeki saldırılar çoğunlukla silahlı soygun şeklinde gerçekleşmiş ve limanlarda bulunan gemilerde yoğunlaşmıştır. 2008 yılında Peru'da 5, Venezuela'da 3, Ekvator'da 2, Haiti'de 2, Brezilya'da 1 ve Kolombiya'da 1 olmak üzere Güney Amerika'da toplamda 14 deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyeti yaşanmıştır (IMO, 2009, s. 5). Yıllar içinde Güney Amerika'da yaşanan saldırılarda herhangi bir artış görülmemiştir. 2015 yılında Kolombiya'da 2, Haiti'de 1 olmak üzere toplamda 3 saldırı rapor edilmiştir (IMB, 2015a, s. 5). Güney Amerika bölgesinde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetlerinin hedefi ise gemideki nakit para, geminin yükü, mürettebatın kıymetli eşyaları ile geminin donanımları olmuştur.

3. BÖLÜM
DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ÖNLENMESİ ÇABALARI

3.1. ULUSLARARASI ÖRGÜTLERİN KARARLARI

3.1.1. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları

Birleşmiş Milletler (BM), artan deniz haydutluğu eylemlerinin önlenmesi için çalışmalar başlatarak deniz haydutluğunu barış, sükûnet ve halk güvenliğinin bozulmasına sebep olan bir eylem olarak tanımlamıştır. Bu tanım çerçevesinde BM Güvenlik Konseyi ise Somali bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğuna dair 2006 yılından itibaren 2010 yılının sonuna kadar dokuz farklı karar almıştır. Güvenlik Konseyi tarafından alınan bu kararlar, Somali bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerine yönelik önlemleri içermektedir (Batır, 2011, s. 37).

Somali bölgesinde deniz haydutluğu eylemlerinde yaşanan artış Güvenlik Konseyinin yeniden harekete geçmesine yol açmıştı. Bölgede yaşanan deniz haydutluğu eylemlerine dair ilk adım, 10 Mayıs 2006 tarihinde 1676 sayılı Karar ile atılmıştı. Güvenlik Konseyinde alınan bu kararda Somali'nin deniz bölgesindeki gemilere yönelik gerçekleştirilen deniz haydutluğundan, kısa sürede çok fazla artış gösteren silahlı soygunlardan ve bütün bu gelişmelerin devlet güvenliğini tehdit etmesinden duyulan endişelere yer verilerek bütün bunlara yönelik önlemlerin alınması gerektiği vurgulanmıştır (United Nations Security Council [UNSC] Resolution 1676, 2006). Bu konuya dair 20 Ağustos 2007 tarihinde BM Güvenlik Konseyi tarafından yeni bir karar alındı. 1772 sayılı Karar'ın içeriğinde yine Somali'nin deniz bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğuna dikkat çekilmiştir. Kararda, Somali'nin hava sahasına uçaklarını ve deniz sahasına da gemilerini konumlandıran devletler, ticaret veya insani yardım amacıyla seferde bulunan gemilere karşı deniz haydutluğu eylemi gerçekleştiğinde herhangi bir ayrım gözetmeksizin uluslararası hukuk çerçevesinde gereken önlemleri alarak deniz haydutlarına karşı müdahalede bulunmaya teşvik edilmişlerdir (UNSC Resolution 1772, 2007). BM Güvenlik Konseyinde alınan bu karar sadece Somali için değil aynı zamanda Somali bölgesindeki diğer hava ve deniz sahasında bulunan ve uluslararası olarak nitelendirilen sular için de geçerlidir (Bayıllıoğlu, 2011, s. 138).

BM Güvenlik Konseyinde 15 Mayıs 2008 tarihinde Somali için bir başka karar daha alındı. BM Güvenlik Konseyinin 1814 sayılı Karar'ında, Dünya Gıda Programı kapsamında olan gemi konvoylarına ve bölgede faaliyet gösteren yardım kuruluşlarına diğer bazı devletlerin verdiği koruma desteğinin devam edeceği yinelenmiş, Somali'ye deniz yoluyla getirilen insani yardımların taşınması ve bunların dağıtımını sağlayanlara koruma talebinde bulunulmuştur (UNSC Resolution 1814, 2008). Koruma çağrısı aynı zamanda Somali Geçici Federal Hükûmetinin de talebiydi (Bayıllıoğlu, 2011, s. 139).

BM Güvenlik Konseyinin 8 Haziran 2008 tarihindeki 1816 sayılı Karar'ında ise Somali açıklarındaki sularla Somali hava sahasında askerî ögeleri bulunan devletlerden ve Somali egemenliğindeki suları kullanan veya kullanacak olan devletlerin de bu bölgelerde yaşanabilecek deniz haydutluğu ve denizde gerçekleşebilecek silahlı soygun olaylarına karşı tetikte olmaları istenmiş; bu faaliyetlerin de Somali Geçici Federal Hükûmeti ile eş zamanlı ve koordineli bir şekilde gerçekleştirilmesi talep edilmiştir (UNSC Resolution 1816, 2008). Bu bağlamda 8 Haziran 2008 tarihinden itibaren Somali deniz yetki alanında silahlı soygun ve deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerine Somali Geçici Federal Hükûmetiyle koordineli olarak çalışmalara başlanmıştır. Ayrıca bu kararda her altı ayda bir mücadele faaliyetleri süresinin uzatılmasına yer verilmiştir (Bayıllıoğlu, 2011, s. 140).

Güvenlik Konseyi tarafından deniz haydutluğuna karşı 8 Haziran 2008 tarihinde alınan 1816 sayılı Karar, BM içerisindeki en geniş kapsamlı kararlardan biri olmuştur. Özellikle de 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki (BMDHS) ilkelerin değiştirilmesi, tekrar yorumlanması ve betimlenmesi gibi sonuçlar doğurabileceği endişesiyle bu karara karşı olan Endonezya gibi devletlerin korkularını ve kaygılarını ortadan kaldırmak için 7. paragraf eklenmiştir. Bu bağlamda kararın 7. paragrafında bahsi geçen, bazı devletlerin Somali deniz yetki alanlarına girerek silahlı soygun ve deniz haydutluğuyla mücadele etmeleri için verilen izin "farklı herhangi bir durum bakımından uluslararası hukuka bağlı olan devletlerin yine uluslararası hukuktan doğan hükümleri, sorumlulukları ve hakları ve özellikle de 1982 tarihli BMDHS'den doğan hakları ve hükümleri zarara uğratma" riskini kontrol altına almakta ve verilen izinlerin "uluslararası hukuku oluşturduğunun tasdik edilemeyeceğini" belirtmektedir (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 40-41).

BM Güvenlik Konseyinin 7 Ekim 2008 tarihindeki 1838 sayılı Karar'ın 9. maddesinde de 1816 sayılı Karar'ın 7. paragrafına atıf yapılarak yetkinin süresinin uzatılması talebi açıkça belirtilmiştir (Bayıllıoğlu, 2011, s. 141). Ayrıca 1838 sayılı Karar'ın 4. paragrafına göre Somali deniz bölgesindeki silahlı soygun ve deniz haydutluğuyla mücadele etmek amacıyla Somali Geçici Federal Hükûmetiyle ortak ve koordineli olarak çalışma yürütülmesi için teşvikte bulunulmuştur (UNSC Resolution 1838, 2008).

BM Güvenlik Konseyi, Somali'nin durumuyla ilgili 20 Kasım 2008 tarihinde 1844 sayılı Karar'ı kabul etti. Bu kararla Güvenlik Konseyi, deniz haydutluğu olaylarına değinmeden Somali'nin genel gidişatını değerlendirmiştir. Deniz haydutluğunun ve silahlı soygunların Somali açıklarında hâlen devam etmesinden endişe duyulduğu ve bu eylemlerin ekonomik ambargoya neden olabileceği kayıt altına alınmıştır (UNSC Resolution 1844, 2008). 1814 sayılı Karar ile devletlere tanınan Somali'ye uygulan silah ambargosunu çiğneyenlere ve bu fiile destek verenlere karşı gerekli önlemleri alma yetkisi, Güvenlik Konseyi tarafından yeniden hatırlatılmıştır (Bayıllıoğlu,2011, ss. 141-142).

BM Güvenlik Konseyi, Somali karasularında gerçekleşen deniz haydutluğuna karşı bir karar daha aldı. 2 Aralık 2008 tarihinde alınan 1846 sayılı Karar'ın 6. paragrafında; 1814, 1816 ve 1838 sayılı Kararlar ile uyumlu bir şekilde silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele edebilmeleri amacıyla devletlere Somali karasularına girme ve karasularını kullanma yetkisi verilmiştir. Bu kararın 9 ve 10. paragraflarında ise devletlere tanınan bu yetkinin süresi, 1816 sayılı Karar'da olduğu gibi bir yıl daha uzatılmıştır (UNSC Resolution 1846, 2008). Devletlere yetkilendirmenin yapıldığına dair kayıt da Somali Geçici Federal Hükûmeti'nin onayının yer aldığı 20 Kasım 2008 tarihli mektubun alınmasından sonra gerçekleşmiştir (Bayıllıoğlu, 2011, ss. 142-143). Yine bu kararla yetkilendirilen devletlere, deniz haydutluğu eylemlerinde kullanılacağına dair güçlü kuşkular bulunan veya kullanıldığı tespit edilen deniz taşıtı, gemi ve diğer ekipmanlara el koyma talebinde bulunma hakkı da tanınmıştır (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, s. 43). Ayrıca deniz haydutluğu sorunuyla mücadele etmek amacıyla yetkilendirilen devletler, Avrupa Birliği (AB) ve Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'nün (North Atlantic Treaty Organization-NATO) girişimleri karşısında memnuniyetlerini de dile getirdiler.

Somali karasularında yaşanan deniz haydutluğu eylemlerine yönelik 30 Kasım 2009 tarihinde bir başka karar daha alındı. 1897 sayılı Karar'ın 7. paragrafında, 1846 sayılı Karar'ın 10. paragrafına atıf yapılarak deniz haydutluğu eylemlerine yönelik mücadele eden devletlere verilen yetkinin süresi 12 ay daha uzatılmıştır (UNSC Resolution 1897, 2009). Somali Geçici Federal Hükûmetinin 2 ve 6 Kasım 2009 tarihlerinde gönderdiği ve Somali Geçici Federal Hükümetinin onayının yer aldığı mektupların da ulaşmasıyla birlikte yetkilerin yenilendiği belirtildi (Bayıllıoğlu, 2011, s. 144).

BM Güvenlik Konseyi tarafından 27 Nisan 2010 tarihinde alınan 1918 sayılı Karar incelendiğinde ise 1. paragrafında, Somali karasularıyla deniz bölgesinde süregelen silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerini gerçekleştiren ya da ilgisi bulunanların takibatlarındaki eksikliklerin, uluslararası toplumun deniz haydutluğuna karşı verdiği mücadeleyi zayıflattığı hükmüne vurgu yapılmıştır. Aynı kararın 2. paragrafında da bölge devletleri de dâhil olmak üzere bütün devletlere deniz haydutluğu suçunun düzenlemesine dair çağrıda bulunulmuştur (UNSC Resolution 1918, 2010). Devletlerin yapacağı düzenlemeler uluslararası insan hakları hukukuna uygun olmalıdır. Bu çağrı, deniz haydutluğuna karışanlar hakkında kovuşturma yapmak ve gerekli şekilde cezalandırmak için yapılmıştır. Bu karar aynı zamanda Somali bölgesinde yaşanan deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında yürütülen mücadelenin temel yapı taşlarını oluşturan ve geçmişten bugüne kadar alınmış kararların sonuncusudur. Ayrıca bu kararla devletlere deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele amacıyla tanınan yetkiler de 23 Kasım 2011 tarihine kadar uzatılmıştır (Bayıllıoğlu, 2011, s. 145).

3.1.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararları

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), BM'ye bağlı bir ihtisas kuruluşudur. 1983 yılında IMO, devletlere "kendi deniz bölgelerinde veya bu bölgelere bağlı alanlarda silahlı soygun ya da gemilerle yapılan deniz haydutluğu eylemlerine engel olunması ve bunların ortadan kaldırılması amacıyla güvenlik önlemlerinin artırılması da dâhil tüm gereken önlemleri almaları" çağrısında bulunmuştu. Bu çağrıyla birlikte de IMO'nun deniz haydutluğuna dair ilgisi başlamıştı.

Hemen ardından IMO, deniz haydutluğu ve silahlı soygunla ilgili çalışmalar yaparak kararlar almaya başlamıştı. Bu bağlamda IMO'nun 1983 yılında almış olduğu A.545 (13) sayılı Karar ile gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygun ve deniz haydutluğunun engellenmesi ve bitirilmesine yönelik tedbir çağrısında bulunmuştu. 1991 tarihli A.683 (17) ve 1993 tarihli A.783 (18) sayılı Kararlar da yine gemilere karşı yapılan silahlı soygun ve deniz haydutluğunun engellenmesine yönelikti. 2001 yılında alınan A.922 (22) sayılı başka bir Karar ise gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerinin soruşturulmasına dair yapılacak çalışmaların yürütülmesine yönelikti. Hemen ardından alınan A.924 (22) sayılı Karar'da ise IMO; gemilerdeki yolculara, gemi mürettebatıyla gemi güvenliğini etkileyecek ve sarsacak herhangi bir terör eyleminin engellenmesine dair alınması gereken önlemler ile bu önlemler için belirlenen kuralların tekrar kontrol edilmesi gerektiğini belirtti. Ayrıca ticari gemileri üzerinde ve sahilde önlemlerin artırılmasıyla hareket hâlinde veya limanda iken gemilere yapılabilecek herhangi bir saldırıyı engellemek ve bertaraf etmek amacıyla yürürlükte olan uluslararası teknik kurallar ile hukuksal kuralların tekrar üstünden geçilmesi çağrısında bulunuldu.

Deniz haydutlarının tutuklanması ve yargılanması konusunda ise IMO, 2005 yılında A.979 (24) sayılı Kararı aldı. Bu karar, devlet gemileri veya savaş gemileri tarafından tutuklanan haydutların yargılanmasını ve iade edilmesi için yasama, yargı ve hukuk uygulamalarının etkinleştirilmesini içermekteydi. Ayrıca bu kararla bölge devletlerinin deniz haydutluğu eylemlerini önleme kapasitelerini artırmak için teknik destek imkânı sağlanacağı bildirildi (Kraska ve Wilson, 2009a, ss. 224-226).

IMO, deniz haydutluğu konusuna dair 2000'li yılların başından itibaren deniz haydutluğu eylemlerinin en çok yaşandığı devletleri kapsayan konferanslar düzenlemeye başladı. "Malakka ve Singapur Boğazları: Emniyetin, Güvenliğin ve Çevresel Korumanın Geliştirilmesi" konusuna dair birden fazla konferans düzenlendi. Bu konferanslar Malakka ve Singapur Boğazları için "Hayati Deniz Yollarının Korunması İnisiyatifi" kapsamında hazırlandı. İlki 2005 yılında Jakarta'da düzenlenen bu konferanslar sırasıyla 2006 yılında Kuala Lumpur ve 2007 yılında Singapur'da olmak üzere devam etti. Yapılan konferanslarda Malakka Boğazı'na komşu olan devletlerin deniz bölgesinde güvenliği sağlama konusunda iş birliği yapmaya istekli oldukları fark edildi. Malezya ve Endonezya'nın Malakka Boğazı'nın güvenliğini sağlamaya dair yükümlülüklerini Boğazı aktif olarak kullanan

diğer devletlerle paylaşma düşüncesinde istekli olmamalarından dolayı konferansta güvenlikle ilgili başlıklar görüşülemedi (Raymond, 2009, s. 32).

IMO, deniz haydutluğu eylemlerinin engellenmesi ve tamamen ortadan kaldırılması için birçok karar aldı. Bu kararların hepsini kapsayan asıl karar ise 6 Aralık 2007 tarihinde alınan A.1002 (25) sayılı Karar'dı. Afrika sahillerinde gün geçtikçe artan deniz haydutluğu eylemlerine karşı ilk uluslararası yaptırımlar bu kararla hayata geçti. Bu kararın ardından IMO, Somali Geçici Federal Hükûmetinden denizde yapılan silahlı soygun ve deniz haydutluğu yapan veya yaptığına dair şüphe olanlara yönelik operasyonları yürüten başka devletlere ait askerî hava taşıtlarıyla askerî savaş gemilerinin Somali deniz sahasına girmesine onay verdiğine ve askerî savaş gemileriyle askerî hava taşıtlarının Dünya Gıda Programı kapsamında insani yardım taşımacılığında kullanılan gemilere eşlik etmesine olanak verecek zorunlu anlaşmaların imzalanmaya hazır olduğuna dair Güvenlik Konseyine bilgi vermesi talebinde bulundu. Bu talep, Güvenlik Konseyini harekete geçirerek konuya dair yeni kararlar almasını sağladı (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 48-50).

3.2. BÖLGESEL İŞ BİRLİĞİ GİRİŞİMLERİ VE ASKERÎ TEDBİRLER

3.2.1. Malakka Boğazı'ndaki Devletlerin İş Birliği Girişimleri

Dünyada deniz ticaretinde aktif kullanılan az sayıda dar geçit vardır. Bu geçitlerin en önemlilerinden biri Singapur yakınlarında bulunan Phillips Kanalı'dır. Dünyanın önem taşıyan en dar geçitlerden biri olan Phillips Kanalı'nda boğazın genişliği sadece 2,8 km, yani 1,5 deniz milidir. Singapur'un güneyinde bulunan Malakka Boğazı ise hem ekonomik hem de stratejik olarak dünyanın en önemli deniz yollarından biri olarak kabul edilmektedir. 1971 yılında her iki boğaz için Malezya, Singapur ve Endonezya bir araya gelerek ortak stratejiler uygulamaya dair karar aldılar. Malezya, Singapur ve Endonezya'nın aldıkları ortak karara uygun olarak IMO da bu iki boğazı tek bir boğaz olarak kabul ettiğinden dünya genelinde Malakka ve Singapur Boğazı olarak bilinmektedir.

BM Denizcilik Ajansına göre deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırılarında 1997 yılından itibaren bir artış görüldü. Ajansın yaptığı açıklamada deniz haydutluğu, silahlı

soygun ve gasp olaylarında 1997 yılında Doğu Asya'da yaşanan ekonomik buhranın da etkisiyle 1996 yılına göre %26 arttı. Malezya ve Endonezya'daki politik çalkantılar halkın ve özellikle de kıyı şeridindekilerin yaşamını olumsuz etkilediğinden bölgede yaşayanların deniz haydutluğu, silahlı soygun ve gaspa yönelmesine neden oldu. Bir başka sebepse gazete manşetlerinde "Deniz haydutluğu hortladı" gibi başlıklarla yayınlanan ve tüm dünyaya tekrar korku salan "Petro Ranger" olayıydı. Petro Ranger adlı 1,5 milyon dolar değerindeki Malezya bandıralı tanker, 10 bin ton dizel ve gazyağı taşıyordu. Değerinin bu kadar yüksek olması deniz haydutlarının tekrar harekete geçmesine neden oldu. Singapur'dan yola çıkan bu tanker, Ho Chi Minh City'e giderken ortadan kayboldu. Başta kaybolduğu düşünülse de daha sonra deniz haydutları tarafından kaçırıldığı tespit edildi ve olay yaşandıktan 15 gün sonra tanker Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) güney sahillerinde boş olarak bulundu. Bu olayın yaşanmasının ardından başka gemilerin de kendilerine yapılan saldırıları rapor etmeleriyle deniz haydutluğu ve silahlı soygun saldırılarındaki artış da belgelenmiş oldu (Raymond, 2009, s. 34).

Saldırılarını giderek artıran deniz haydutları, bu saldırıları gerçekleştirirken gemilere tırmanmada kullanabilecekleri farklı materyaller ürettiler. Örneğin bölgede bolca bulunan bambu kamışlarının uçlarını yine bambudan yaptıkları bir parça ekleyerek kanca hâline getirdikten sonra üzerine bez sardılar. Bu tür malzemeler kullanmayı tercih etmelerinin başlıca iki sebebi vardı. Birincisi, maliyeti yok denecek kadar azdı. İkincisiyse güvenlik botlarının kontrollerinde hızlıca denize atılabilmeleriydi ki maliyetinin düşük olmasından dolayı bu, deniz haydutları için bir kayıp sayılmazdı. Malakka Boğazı'nda haydutluk alışılagelmiş bir eylemdi. Deniz haydudu olmak için doğduğuna inanan insanların sayısı da bir hayli fazlaydı. Deniz haydutları, görülme ihtimallerini en aza indirebilmek ve soygunu tamamladıktan sonra hızla kaçabilmek amacıyla genellikle küçük botlar tercih ederlerdi. Gemide tayfaların veya başka kişilerin kendilerine direnmesi ya da saldırıya uğrama durumlarına karşıysa pala gibi kesici aletler taşırlardı ve bunları kullanmak için de hiç tereddüt etmezlerdi (Köroğlu, 2010).

3.2.1.1. Bakanlar Seviyesinde Gerçekleşen Üçlü Toplantılar

Malakka ve Singapur Boğazlarına kıyısı olan devletlerin bakanları seviyesinde gerçekleşen üçlü toplantılardan ilki 1971 yılında olmuş ve bu toplantı sonucunda 16 Kasım 1971

tarihinde ortak bir bildiri yayınlanmıştı. Bildiride; Singapur, Malezya ve Endonezya Boğazların güvenliğinin sağlanmasından sorumlu olduklarından dolayı bu boğazlarda deniz trafiğinin de emniyetli bir şekilde devam edebilmesi için üç devletin ortak çalışmasına ihtiyaç duyulduğu belirtilmişti. Böylece Singapur, Malezya ve Endonezya, deniz trafiğini koordine etmek ve emniyetini sağlamak amacıyla bir kuruluş oluşturmuştu (Batır, 2011, ss. 50-51).

Malakka ve Singapur Boğazlarına kıyısı olan devletlerin bakanları seviyesinde gerçekleşen üçlü toplantılardan ikincisiyse 1989 yılında oldu. Bu toplantıda üç devlet, boğazların güvenliği ve deniz ticaretinin emniyeti için ortak çalışmalara devam etme kararı aldılar. Bu ortak çalışmaların sonucunda da deniz haydutluğu ve silahlı soygunlarda gözle görülür bir azalma kaydedildi. Böylece Malezya, Singapur ve Endonezya, 1989 yılından itibaren Singapur ve Malakka Boğazlarında düzenli olarak devriye gezen devletler oldu.

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri 2000'li yıllarının başında tekrar yaşanmaya başladı. Haydutluğun artmasıyla deniz ticaretinde sıkıntılar yaşanmaya başlaması da boğazların güvenliğinden sorumlu olan devletlerin, yani Malezya, Singapur ve Endonezya'nın uluslararası alanda baskı görmelerine sebep oldu. Bu baskılar sonucunda bakanlar seviyesinde gerçekleşen üçlü toplantılardan üçüncüsü de 2004 yılında yapıldı. Bu toplantıda Endonezya ve Malezya, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerindeki artış sebebiyle kendi karasuları olarak benimsedikleri boğazlara uluslararası müdahaleyi egemenlik haklarına ihlal olarak gördükleri için uluslararası müdahaleyi uygun bulmadıklarını belirttiler. Singapur ise farklı bir tutum takınarak 2004 yılında "Deniz Alanlarında Güvenlik" adıyla bir konferans gerçekleştirdi. Bu konferansta Singapur, hem uluslararası hem de bölge devletleriyle ortak çalışmaya olumlu baktığını; boğazlarda destek almadan devriye gezilmesinin mantıklı olmadığını belirtti (Raymond, 2009, ss. 35-37).

3.2.1.2. Malacca Strait Patrols-Indonesia ve Eyes in the Sky

Malacca Strait Patrols-Indonesia (MALSINDO), Malezya, Endonezya ve Singapur tarafından 2004'te başlatılan koordineli bir devriye faaliyetiydi. Daha sonraları Malacca Strait Patrols'a (MSP) dönüşen MALSINDO, üç devletten her birinin kendi karasularında devriye gezmesi amacı taşıdığından sıcak takibe izin vermemekteydi. Özellikle Endonezya

ve Malezya, bakanlar seviyesinde 2004 yılında gerçekleşen toplantıdan sonra kendi karasularına girilmesini egemenliklerinin ihlali olarak gördüğünden MALSINDO daha ilk döneminde beklenen başarıya ulaşamadı (Batır, 2011, s. 56).

Boğazlarda deniz haydutluğunun azalmasının asıl nedeni ise MALSINDO'yla birlikte uygulamaya konulan Eyes in the Sky (EIS) idi. Üç devlet, 2005 yılında Malakka ve Singapur Boğazlarında deniz haydutlarına karşı daha etkin mücadele için havadan kontrol sistemi üzerinde çalışarak hava devriyeleri konusunda uzlaştılar. EIS'in en güçlü yönü de bu devletlerin ilk kez egemenlik konusundaki çekincelerini bir kenara koyarak birbirlerinin karasularının kontrolü için havadan uçuş serbestîsi tanımalarına müsaade etmeleriydi. Buna göre her birinin uçaklarına, birbirinin karasularının içinde üç millik uçuş serbestîsi tanınmaktaydı (Batır, 2011, s. 57).

Bütün bu gelişmelere rağmen Malezya, Endonezya ve Singapur'a uluslararası baskılar devam etti. Özellikle de MALSINDO'nun başarıya ulaşamaması ve EIS'in de etkinliğini yitirmesi, deniz haydutluğu eylemlerinin azalmasına rağmen bu devletlerin üzerindeki uluslararası baskıların artmasına neden oldu.

26 Aralık 2004 tarihinde Endonezya'da yaşanan deprem ve tsunami, deniz haydutlarının yerleştiği Aceh'te büyük yıkıma neden oldu. Yaşanan bu doğal felaket sonrasında bölgede hiçbir deniz haydutluğu eylemi ve saldırı rapor edilmedi. 2005 yılında yaşanan deniz haydutluğu eylemleri ve saldırılar, bir önceki yıla göre %60 azalma gösterdi (Raymond, 2009, s. 39).

Deniz haydutluğu eylemleri ve saldırıların azalmasındaki diğer bir neden de Aceh'teki değişen siyasi durumdu. Doğal felaketten önce Endonezya'yla Ayrılıkçı Özgür Aceh Hareketi arasında yirmi altı yıl süren mücadele sona ermişti. Bölgede görülen deniz haydutluğu eylemlerinin önemli bir kısmı da bu örgütün militanları tarafından gerçekleştirildiğinden sorunun çözülmesi deniz haydutluğu eylemlerinin azalmasına da olumlu etkisi oldu (Raymond, 2009, s. 40).

3.2.2. Afrika Boynuzu'nda Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Eylemlerine Karşı Devletlerin İş Birliği Girişimleri

3.2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü Tanzanya Konferansı

IMO, Nisan 2008 tarihinde deniz haydutluğunun en çok yaşandığı Asya kıtasında gemilerde gerçekleşen haydutluk ve soygun eylemlerine karşı bölgesel düzeyde iş birliği yapılabilmesi amacıyla toplandı. Bu toplantıda, deniz haydutluğu ve gemi soygunlarına karşı alınabilecek önlemler ve iş birliği için bazı düzenleme çalışmaları başlatılması amacıyla Tanzanya'da bir konferans gerçekleştirilmesine karar verildi. Gerçekleşen Tanzanya Konferansı'nda ise deniz haydutluğu ve gemi soygun eylemleri için bilgi paylaşım merkezleri oluşturulması kararı alındı. Karara göre bilgi paylaşım merkezlerinin sadece bir yerde değil aynı zamanda Kenya, Yemen ve Tanzanya'da da kurulması planlandı. Karar resmî bir belge şeklinde değil bölgesel mutabakat taslağı olarak işlem gördü. Bu taslak kararda söz konusu suçlarla mücadele eden görevlilerin özel yetkiler verilerek daha etkin hâle getirilmesi gerektiği de vurgulandı. Mutabakat taslağına göre kazandığı yetkiyle görevli bayrak devletlerine ait olan gemilere çıkarak o devletin kanun ve kurallarını uygulayabilecekti. Bu kanun ve kuralları uygularken de yetkiyi onaylayan taraf devletlerin görevlilerinden destek alabileceklerdi. Bu görevliler, bir gemiyi, kendilerini atayan devletin karasularında da izleme hakkına sahip olabilecekti (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, s. 53).

3.2.2.2. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu

Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia-CGPCS), BM Güvenlik Konseyinin 14 Ocak 2009 tarihindeki 1851 sayılı Karar'ıyla düzenlenen bir forumdur. Tamamen gönüllülük ilkesine bağlı olan bu forum uluslararası geçerliliğe sahiptir. CGPCS'nin amacı, Somali deniz sularında yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı yürütülen mücadelede etkin rol üstlenen devletlerin ve organizasyonların sistemli olarak toplanmalarını ve bu toplantılarda yapılan bütün çalışmaların koordinasyonunu sağlamaktır. 45 devlet ve 7 organizasyonun üye olduğu CGPCS, Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) New York şehrinde bulunan BM merkezinde üç ayda bir toplanmaktadır. CGPCS'nin dört ana

çalışma grubu ise farklı devletlerde zaman zaman toplantılar düzenlemektedir. Bu çalışma grupları Tablo 3-1'de gösterilmiştir (Türker, 2010, s. 27).

Tablo 3.1: CGPCS'nin Çalışma Grupları

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

Kaynak: Türker, 2010, ss. 27-28.

3.2.2.3. Cibuti Kodu

Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nda seyreden gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerinin ortadan kaldırılması için IMO, Cibuti toplantıları esnasında 2009 yılında bir kod yayınladı. Bu kod; Etiyopya, Kenya, Maldivler, Madagaskar, Seyşeller, Cibuti, Yemen ve Tanzanya heyetleri tarafından kabul edilerek imzalandı. Böylece Cibuti Kodu'nu imzalayan devletler tarafından uluslararası hukuka aykırı olmayacak şekilde beş konuda ortak çalışma yürütülecekti:

- Gemilere yönelik silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerine karıştıklarına dair haklarında geçerli kanıt olan kişilerin incelenmesi, tutuklanması ve yargılanması;
- Şüpheli gemiler ve bu gemilerin bordalarındaki mallara el konulması;
- Gemilere yönelik silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerinden dolayı mağduriyet yaşayan kişilerin, onlara ait olan malların ve gemilerin kurtarılması;
- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle karşılaşan gemi çalışanları, balıkçılar, yolcular ve diğer mürettebatın iyi bir şekilde bakılması, gerekliyse tedavi edilmesi ve tüm bu işlemlerden sonra yeniden kendi ülkelerine gönderilmesi;

- Kodu imzalayan devletler ve bölge dışı devletlerin donanmalarıyla birlikte bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı düzenlenen operasyonların yürütülmesi.

Kod aynı zamanda ortak operasyonların yürütülmesi için de olanak sağlamaktaydı. Bu bağlamda kod sayesinde Mısır, Ürdün, Bahreyn, Suudi Arabistan, Sudan, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, Umman, Cibuti ve Katar'ın bir araya gelmesiyle "Arap Görev Kuvveti" adıyla bir birlik kuruldu. Bu birliğin amacıysa deniz haydutluğunu engellemek için ortak operasyonlar yürütmekti. Böylece ortak çalışmalar ve deniz devriyeleriyle bölge devletlerinin deniz ulaşımında yeterli güvenliği sağlanacaktı (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 53-55). Bu birliğin diğer amacıysa Somali sahil güvenlik biriminin daha çok geliştirilmesiydi. Bu bağlamda 500 Somali vatandaşı gemiciye giderleri AB tarafından karşılanan eğitimler verildi (Kraska ve Wilson, 2009b, s. 75).

Kodun öngördüğü başka bir olanaksa mevcut altyapıların aktif olarak kullanılması durumunda gemilerle kıyı arasında ya da gemilerin kendi aralarında bilgi akışı sağlanabilmesiydi. Bu bağlamda Darüsselam Kurtarma Koordinasyon Alt Merkezi, Sana Bölgesel Deniz Bilgi Merkezi ve Mombasa Bölgesel Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin aktif hâle getirilmesi çalışmaları başlatıldı (Batır, 2011, s. 56).

3.2.2.4. Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi

AB tarafından Somali deniz sularında seyreden ticari gemilerin korunması ve desteklenmesi amacıyla Eylül 2008 tarihinde Belçika'nın başkenti Brüksel'de AB Deniz Koordinasyon Merkezi kuruldu. AB, Atalanta Harekâtı'nı başlatmasıyla da 8 Aralık 2008 tarihinde Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (Maritime Security Center-Horn of Africa-MSCHOA) kuruldu.

MSCHOA, bölgede seyredecek ticari gemilerin bilgilerini kayıt altına alarak geçiş yaparken herhangi bir saldırıya daha açık durumda olan gemileri belirlemektedir. Aynı zamanda MSCHOA, sivil denizcilerle o bölgede görev yapan askerî unsurlar arasında bağlantı kurulmasını sağlamaktadır. MSCHOA'da sivil denizcilerle askerî personel birlikte görev yapmaktadır.

3.2.2.5. Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı

ABD'de yaşanan 11 Eylül saldırılarının ardından uluslararası terörizmle mücadele kapsamında 10 Ekim 2001 tarihinde Dubai'de Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı (United Kingdom Maritime Trade Operations-UKMTO) başlatıldı. UKMTO'nun asli görevi, karargâhı Bahreyn'de bulunan Birleşik Krallık Deniz Unsur Komutanlığı (United Kingdom Maritime Compenent Command-UKMCC), ABD Merkez Deniz Komutanlığı (United States Naval Forces Central Command) ve AB'nin faaliyetlerine destek vermekti. Bunun yanında UKMTO, sorumluluk sahası olan Arap Denizi, Aden ve Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Somali açıkları içerisindeki bütün ticari gemilerin deniz trafiğini takip etmekteydi. Ayrıca UKMTO, askerî unsurlarla ticari gemiler arasında koordinasyonu ve iletişimi sağlamakta ve ticari gemilere tavsiyeler vermekteydi (Türker, 2010, s. 30).

3.2.3. Deniz Haydutluğuna Karşı Çok Uluslu Operasyonlar

3.2.3.1. Birleşik Deniz Kuvvetleri ve Deniz Görev Kuvveti

Birleşik Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces-CMF), 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de İkiz Kulelere gerçekleştirilen terör saldırıları sonrasında başlatılan Sonsuz Özgürlük Harekâtı (Operation Enduring Freedom-OEF) kapsamında Bahreyn'de oluşturuldu. Somali açıklarında yaşanan deniz haydutluğuna karşı mücadeleye ilk başlayan koalisyon olma özelliğine sahip olan CMF'nin 24 üyesi bulunmaktadır ve üyelerinin tamamı gönüllü olarak faaliyet göstermektedir. CMF'ye bağlı devletlerin, gerçekleştirilen etkinliklere katılma zorunlulukları bulunmamaktadır (Türker, 2010, ss. 31-32).

CMF'nin oluşturulmasıyla beraber, terörle mücadele için yine CMF'ye bağlı olan Deniz Görev Kuvveti (Combined Task Force 150-CTF 150) kuruldu. CTF 150, Somali deniz sularında deniz haydutluğu ve silahlı soygunların artması sebebiyle 2008 yılından itibaren deniz haydutluğuyla mücadele sorumluluğunu da alarak bu mücadeleyi asli amaçlarına eklemiştir. Bu bağlamda Aden Körfezi'nde seyir hâlindeki ticari gemileri korumak amacıyla Askerî Güvenlik Karakol Sahası (Military Security Patrol Area-MSPA) oluşturulmuş ve bu sahada karakol çalışmaları gerçekleştirilmiştir (Türker, 2010, s. 33).

3.2.3.2. Allied Provider Operasyonu

Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'nün (North Atlantic Treaty Organization-NATO) organı olan Kuzey Atlantik Konseyi, 2008 yılının Eylül ayında NATO'ya bir görev vererek Dünya Gıda Programı'na refakat operasyonlarının NATO'nun sorumluluğunda uygulanacağını duyurdu. NATO, 2008 yılının Ekim ve Aralık ayları arasında Allied Provider adı verdiği operasyonu gerçekleştirdi. Bu operasyonun gerçekleştirilme sebebi AB'nin deniz gücü tayin etme çalışmasını başlatmasıyla bu deniz gücünün faaliyetlerine başlaması arasında kalan boşluğun giderilmesiydi (Batır, 2011, s. 60).

Operasyonun bir diğer hedefiyse insani yardım malzemeleri yüklü gemilerin Somali deniz sularına güvenli bir şekilde ulaşmasını sağlamaktı. Bu gemilerin deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine maruz kalmasını önlemek için NATO gücünden destek alındı. Deniz gücü, deniz haydutluğu girişiminde bulunanlara karşı birkaç kez müdahalede bulundu ancak sürekli olarak takibini yapmadı. Allied Provider operasyonu sayesinde otuz bin tonu bulan insani yardım malzemesinin Somali'ye ulaşması sağlandı (Batır, 2011, s. 61). Bu operasyonlarda NATO Daimi Deniz Grubu 2 (Standing NATO Maritime Group 2-SNMG 2) gemileri görev yaptı.

3.2.3.3. Allied Protector ve Ocean Shield Operasyonları

NATO tarafından Mart 2009 tarihinde gerçekleştirilen Allied Protector operasyonu, NATO'nun deniz haydutluğu eylemlerini engelleyebilecek güçte olduğuna dair hemfikir olunduktan sonra başlatıldı. NATO'nun üstlendiği bu görev AB'ye alternatif olmak yerine Atalanta Harekâtı'nı bütünleyici olma niteliği taşımaktaydı.

Ocean Shield operasyonuysa Allied Protector operasyonunun başlatılmasından altı ay kadar sonra deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında NATO tarafından başlatıldı. Operasyonun amaçlarından biri de bölge devletlerinin deniz haydutluğuyla mücadelesindeki olanaklarının geliştirilmesine yardımcı olmaktı. Bu operasyonu diğerlerinden ayıran özellikse belirli bir süresinin ve bitiş tarihinin olmamasıydı. Operasyona dair genel düşünce deniz haydutluğu eylemiyle uzun süreli mücadelenin hedeflenmesiydi.

3.2.3.4. Atalanta Harekâtı

2008 yılının Aralık ayında AB'nin Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası kapsamında askerî bir harekât başlatılması için adım atıldı. Bu askerî harekâtın başlatılması kararı da BM Güvenlik Konseyinin 1814, 1816 ve 1838 sayılı Kararlarına bağlı olarak 10 Kasım 2008 tarihinde AB Konseyi tarafından alındı. Bu harekât silahlı soygun ve deniz haydutluğuyla mücadele için başlatıldı. Somali devleti için BM'nin sorumluluğunda yürütülen Dünya Gıda Programı kapsamında taşımacılık yapan ve tehlikeye açık olan gemilere destek sağlanırken aynı zamanda bölgede seyreden diğer tüm gemilere de AB Konseyinin 2008/851/CFDP sayılı Kararı dâhilinde Atalanta Harekâtı'yla koruma sağlanacağı belirtildi (Türker, 2010, ss. 34-36).

Atalanta Harekâtı'nın başlatılması kararının hemen ardından AB, Somali Geçici Federal Hükûmetiyle Status of Forces Agreement (SOFA) Anlaşması imzaladı. Böylece bu anlaşmayla AB, European Union Naval Force (EU NAVFOR) gücüne bağlı askerî personelin Somali ülkesinin topraklarında, karasularında ve iç sularda işleyebilecekleri tüm suçlardan dolayı ceza yargılamasında yargı yetkisinin bu askerî personeli gönderen devletlerde olmasını sağladı (Batır, 2011, s. 63).

Atalanta Harekâtı deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı pek çok başarı göstermiştir. Özellikle bu alanda kararlı ve dirençli bir güç olduğunu gözler önüne sererek Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde etkinliğini kanıtlamıştır. African Union Mission in Somalia'ya (AMISOM) bağlı lojistik gemileriyle Dünya Gıda Programı'na bağlı gemilerin haydutlara karşı korunmasında önemli bir başarı elde etmiştir. Atalanta Harekâtı, Dünya Gıda Programı'na bağlı 97 adet yardım gemisine ve AMISOM'a lojistik destek veren gemilere 2010 yılının sonuna kadar 75 kez eşlik etti (Batır, 2011, s. 64).

Atalanta Harekâtı'yla Aden Körfezi'nin kontrolünün sağlanması sayesinde deniz haydutları körfeze yakın bölgelerden oldukça uzağa, Hint Okyanusu'nun iç taraflarına kaçmışlardır. Okyanusta eylemlerini gerçekleştirebilmek için büyük gemiler kullanmak zorunda kalmışlar, bu da onları daha görünür hâle getirdiğinden yerleri daha hızlı tespit edilebilmiştir. Harekât için ilk olarak 12 aylık süre belirlenmişti. Ancak 2009 yılında AB Konseyinde operasyonun süresi 2009/907 CFSP sayılı Karar ile 12 Aralık 2010 tarihine

kadar uzatıldı. Harekâtın, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinde sağladığı büyük başarıdan dolayı sürelerinin bitmelerine yakın Konsey tarafından sürekli uzatılarak bugüne kadar devam etmesine onay verilmiştir.

3.2.3.5. Birleşik Görev Kuvveti 151

Birleşik Görev Kuvveti 151 (Combined Task Force 151-CTF 151) BM Güvenlik Konseyi tarafından alınan 1816, 1838, 1846, 1897 ve 1918 sayılı Kararlara dayanarak 1 Ocak 2009 tarihinde kuruldu ve 13 Ocak 2009 tarihinde harekâtını başlattı. CTF 151, Somali'nin doğu kıyıları ve Aden Körfezi'nde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele etmek amacıyla kuruldu.

CTF 151'in hem sorumluluk sahası hem de görev sahası, 2,5 milyon kilometrekare büyüklüğündeki Somali'nin doğusu ve Aden Körfezi idi. CTF 151, bu bölgelerde gerçekleşen deniz haydutluğunu engellemek ve caydırıcılık sağlamak amacıyla görev yapmaktaydı. Bölgede CTF 151'e bağlı olarak mücadeleye destek veren CTF 150 ve Birleşik Görev Kuvveti 152 (Combined Task Force 152-CTF 152) kuvvetleri de bulunmaktaydı. CTF 151, sahada deniz haydutluğuyla mücadelede NATO, SNMG-2 ve EU NAVFOR ile birlikte ve planlı bir şekilde hareket etmekteydiler. Bu çalışmalara istinaden CTF 151, uluslararası kullanım için önerilen transit koridora tahsis edilen kuvvetler, geçişin CTF 150 ve CTF 152'yle planlı ve birlikte yürütülmesi için çaba gösterilmekteydi (Combined Task Force 151 [CTF 151], 2010, ss. 4-10).

3.2.3.6. Askerî Operasyonların Etkinliği

Somali dünya genelinde deniz haydutluğunun en çok yaşandığı ülkedir. Geçmişten bugüne bu eylemlerle mücadele hep devam etmiştir. Sonlandırılması amacıyla oldukça fazla askerî önlem alınmış olsa da son döneme bakıldığında deniz haydutluğunda artış gözlemlenmiştir. Bu artışa paralel olarak mücadele tedbirleri de artırılmıştır. Bölgede görev birliklerinin 14 savaş gemisi etkin bir şekilde kullanılmaktadır. Bölgede deniz haydutluğuna karşı gerçekleştirilen ve her geçen gün sayısı artırılan askerî operasyonların bu eylemleri engellemeye yönelik etkisi oldukça fazladır. Operasyonlarla gittikçe köşeye sıkışan deniz haydutları kendilerine yeni faaliyet alanları bulmuşlardır. Bu faaliyet alanları

Arap Yarımadası'nın güney kıyıları, Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali'nin doğu kıyılarına kadar olan iki milyon deniz milikarelik alandır. Deniz haydutluğuyla mücadele yürüten görev birlikleri ve kuvvetlerinin yeni çalışma alanı da buralar olmuştur. Deniz trafiğinin en yoğun olduğu en aktif ticaret yollarının bulunduğu bölgenin alanı oldukça büyüktür. En az 14 savaş gemisiyle kontroller sağlansa da tüm bu faktörlerden dolayı deniz haydutluğuyla mücadele oldukça güçleştirmiştir. Bu güçlükler sebebiyle müdahale etme olanağı azaldığı için 2011 yılının Ocak ve Eylül ayları arasında deniz haydutluğu eylemlerinin daha önce hiç olmadığı kadar artarak en yüksek seviyelere çıktığı gözlemlenmiştir.

Bölgede deniz haydutluğu eylemlerine yönelik en az 14 gemiyle mücadele edilmesine rağmen bu sayı da yetersiz gelmeye başlamıştır. Bölgede gerçekleştirilen askerî operasyonların maliyetlerinin fazla olmasından dolayı Batılı devletlerin bölgedeki deniz güçlerinin sayısını azaltma planları, gemi sayısının artırılmasının söz konusu olmadığını göstermektedir.

Deniz kuvvetleri aslında "büyük savaş" için hazırlıklarını yaparak örgütlenmiştir. Bu bağlamda denizcilik faaliyetlerinin ve deniz ticaretinin emniyetini sağlama görevinin etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli olan araçların noksan olduğu unutulmamalıdır. Deniz kuvvetlerinin demirbaş listesinde yer alan büyük çaplı batarya topları ve ileri teknolojiyle tasarlanmış güdümlü mermilerin kolluk çalışmalarında kullanılması tehdide göre fazla riskli ve masraflıdır.

3.2.3.7. Askerî Operasyonlarda Karşılaşılan Hukuki Güçlükler

Silahlı çatışmalar hukukuna göre, deniz haydutluğu eylemlerine karşı verilen mücadele kuvvet kullanımına girmemektedir. Çünkü bu mücadelede, uluslararası veya uluslararası nitelik taşımayan bir çatışma söz konusu değildir. 1949 tarihli Cenevre Sözleşmeleri, uluslararası çatışmaları düzenlemektedir. Sözleşmelerin 2. maddesine göre iki ya da daha fazla taraf arasında savaş hâli, bunlardan biri tarafından kabul edilmese dahi diğeri tarafından ilan edilmiş savaş veya diğeri tarafından başlatılan herhangi bir silahlı çatışma hâlinde uygulanacaktır. Cenevre Sözleşmelerinin 3. maddesiyse uluslararası nitelik taşımayan silahlı çatışmaları düzenlemektedir. Bu maddeye göre uluslararası nitelik taşımayan silahlı çatışmalar, uluslararası olmayan ve taraflardan birinin ülkesi sınırları

içinde ortaya çıkan silahlı çatışmalara uygulanmaktadır. Yine uluslararası nitelik taşımayan silahlı çatışmaları düzenleyen Cenevre Sözleşmelerine ek olarak 1977 yılında yayınlanan II. Protokol'e göre uluslararası nitelik taşımayan silahlı çatışmalara katılan grupların, sıradan ve basit silahlı çetelerden ibaret olmaması gerekmektedir. II. Protokol'e göre bu grupların, sorumlu bir komutan yönetiminde, ülkenin bir kısmında düzenli askerî harekât yürütmeye izin verecek ve II. Protokol'ü uygulayacak düzeyde denetim sağlayan ayrılıkçı gruplar veya örgütlenmiş silahlı gruplar olması gerekmektedir. Bu bağlamda Somali deniz sularında meydana gelen deniz haydutluğu eylemleri, uluslararası veya uluslararası nitelik taşımayan çatışma tanımlarından hiçbirine girmemektedir (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 65-66).

Deniz haydutları, Somali deniz sularında seyir hâlinde bulunan ticari gemileri korumakla yükümlü olan askerî donanmaların bayrak devletleriyle "savaş hâlinde" de sayılamazlar. Bununla birlikte Güvenlik Konseyinin 1851 sayılı Karar'ında alınacak tüm önlemlerin "uygulanabilir uluslararası insancıl hukuk ve uluslararası insan hakları hukuku kuralları"na uygunluğunun gerekliliği dile getirilmektedir. Aslında deniz haydutluğu eylemleriyle mücadelede karşılaşılan hukuki zorluklar, terörle mücadele ve savaş sırasında karşılaşılanlar ile benzer özellikler taşımaktadır. Hukuki bakımından deniz haydutları, teröristler gibi askerlerle siviller arasında gri bölgede bulunmaktadır. Yani teröristler gibi deniz haydutlarının savaş esiri statüsü hukuken belirsizdir. Bir diğer ifadeyle deniz haydutlarının, savaş sırasındaki esirler gibi esir olarak kabul edilmeleri hukuken belirlenmiş değildir (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, s. 67).

Savaş hâlinde iken eğer meşru müdafaa durumu söz konusu değilse sivillerin öldürülmesi hem insancıl hukuk ve hem de medeni hukukta kesinlikle yasaklanmıştır. Somali'de deniz haydutları savaş gemileri tarafından silahları kuşanılmış olarak görülseler dahi yakalanıp ele geçirildiklerinde hiçbir şey yapılamamaktadır. Yapabilecek tek şey, 1982 tarihli BMDHS'nin hükümlerini uygulamaktır. 1982 tarihli BMDHS hükümleri de ceza yargısını tek çıkar yol olarak göstermektedir. Buna dayanarak deniz haydutlarına ait gemilere operasyon gerçekleştirilmesi ve ateş açılarak müdahalede bulunulması, bu operasyonları gerçekleştiren devletlere sivillerin öldürülmesi yoluyla uluslararası hukukun ihlali iddiasını doğuracaktır. ABD'nin Aden Körfezi'nde konumlandırdığı savaş gemilerinin birinde görev yapan bir amiral, burada bulunan savaş

gemilerine harekât izni veren Güvenlik Konseyi kararlarını oldukça fazla sayıda sivilin ölmesine sebep olacağı riski taşıdığı için tenkit etmiştir (Kontorovich, 2010, s. 268).

Bu durumda deniz haydutluğu eylemine karışan kişiler muharip olarak adlandırılabilir mi? Cevabı tam olarak ve doğru biçimde verebilmek için Cenevre Sözleşmeleri'ni incelemek gerekmektedir. 1949 tarihli III. Cenevre Sözleşmesi'nin 4. maddesine bakıldığında savaşta esir düşen kişiler, yani kimlerin muharip olarak adlandırılacağı belirlenirken alışılagelmiş silahlı kuvvetlerin yanı sıra "Örgütlü Milis Kuvvetleri"ni saymaktadır. Fakat milislerin savaş esiri olarak adlandırılabilmesi için dört şart gerekmektedir:

- Sabit ve uzaktan bakıldığında tanınabilir bir işaretleri bulunmalı;
- Harekât esnasında savaş kanunlarına ve âdetlerine uymalı;
- Silahlarını açık bir biçimde taşımalı;
- Başlarında faaliyetlerinden sorumlu biri bulunmalı ve bu sorumlu kişinin daha üst kademede birine karşı sorumlu olmalıdır.

Bu şartlara bakıldığında deniz haydutları silahlarını açık bir şekilde taşıyabilmekte, savaş hukuku kurallarının bütününü yerine getirmeseler bile ele geçirdikleri mürettebata karşı belirli ölçüde olumlu muamelede bulunabilmektedirler.

Cenevre Sözleşmelerinin Somali bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarında uygulanabilirliği ve özellikle bu bölgede yaşanan krizin, Cenevre Sözleşmelerinin ortak 2. maddesi gereğince "uluslararası silahlı çatışma" olarak adlandırılabilirliğini irdelemek gerekir. 1977 tarihli II. Protokol'ün 1. maddesinin 2. fıkrasında bulunan ibareye göre "münferit ve düzensiz şiddet eylemleri" silahlı çatışma olarak kabul edilmemektedir. Somali bölgesinde her ne kadar silahlı çatışmaların yaşandığının varlığı kabul edilse de yaşanan bu çatışmaların, Somali deniz sularında mı gerçekleştiği yoksa açık denizlere de mi kaydığı bilinmemektedir. Bu bağlamda gerçekleştirilen operasyonlarda görevli olan savaş gemilerinin ele geçirdikleri deniz haydutlarını III. Cenevre Sözleşmesi'nin 4. maddesine göre "düşman eline geçen kişiler", başka bir deyişle savaş esirleri olarak adlandırmak zordur. III. Cenevre Sözleşmesi'ne bakıldığında bu kişilerin, yani deniz haydutlarının savaşçı sayılıp sayılmadığı konusunda

hâlâ bir cevap bulunamıyorsa bu durumda cevabın yetkili mahkemelerce verilmesine, bu süre içerisinde geçen zamandaysa mevzu bahis şahısların Sözleşme'nin korumasından faydalanmasını öngören 5. maddesinin 2. fikrası ehemmiyet kazanmış olur (Kontrovich, 2010, s. 69).

BM Güvenlik Konseyi kararları çerçevesinde Somali Geçici Federal Hükûmeti ile işbirliği yapan ve ortak çalışma yürüten devletler, Somali karasularında gerçekleşen silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerini engellemek için mümkün olan tüm yöntemlere başvurabileceklerine göre silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerini gerçekleştiren gemilere yönelik kuvvet kullanmanın uluslararası hukuk bakımından çerçevesini belirlemek gerekir. Uygulamada Somali açıklarında bulunan savaş gemileri, yalnız deniz haydutları tarafından yapılan herhangi bir silahlı saldırı durumunda silah kullanarak karşılık verebilmektedirler. Böylece devlet dışı aktörlerle mücadelede silahlı saldırı ya da tehdidine karşı meşru müdafaa ilkesi, Somali bölgesinde deniz haydutluğuyla mücadeleye devam eden donanmalara sahip devletler ve komşu devletler açısından bir rehber ilkeye evirilme eğilimi göstermektedir. Bu, doğru bir yaklaşımdır. Çünkü meşru müdafaa dışında silahların kullanılması hâlinde sivil kayıplara dair yaşanacak sıkıntılar mevzubahis olabilmektedir (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 70-72).

3.2.4. Ortak Farkındalık ve Sorun Çözme Mekanizması

Somali bölgesinde deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı operasyonlar sürdüren devletlerle organizasyonların sayıca fazlalaşması sebebiyle yapılan çalışmaların belli bir koordinasyon dâhilide yürütülmesi ihtiyacının gözle görülür hâle gelmesi sonucunda 2008 yılının Aralık ayında Ortak Farkındalık ve Sorun Çözme Mekanizması (Shared Arennes and Deconfliction-SHADE) kuruldu. SHADE toplantıları ilk başlarda pek fazla rağbet görmemesine rağmen ilerleyen zamanlarda katılımcı sayısında ciddi bir artış olmuştur. Son dönemdeyse yirmiden fazla devletle UKMTO, AB, MSCHOA, NATO, CMF ve denizcilik sektörünün temsilcilerinin tüm toplantılara hiç fire vermeden katılım sağladığı bir platform hâline gelmiştir. Toplantılar Bahreyn'de 6 hafta arayla yapılmaktadır. SHADE, deniz haydutluğuyla mücadele eden bölgedeki askerî unsurlarla fikir alışverişi ve ortak çalışmalar gerçekleştirilmesinde oldukça önemli bir yere sahiptir. SHADE toplantılarının başkanları CMF, AB ve NATO temsileri arasından seçilirken eş

başkanlığınıysa AB ve CMF temsilcileri üstlenmektedir. SHADE, Somali deniz bölgesinde yer alan Deniz Haydutluğu Temas Grubu tarafından da resmî olarak tanınmıştır. SHADE, 2010 yılına kadar 13 toplantı yaptı. 1 Haziran 2010 tarihinde on dördüncüsü gerçekleştirilen toplantılarının temel başarılarını; "bilgi değişimi", "Uluslararası Tavsiyeli Geçiş Koridoru'nun (Internationally Recommended Transit Corridor-IRTC) teşkili" ve "IRTC ve Somali Hava Sahasında Koordinasyon" şeklinde sıralamak mümkündür. Son toplantısını 2021 yılında yapan SHADE, 1 Haziran 2022 tarihinde de toplantı gerçekleştirecektir.

3.2.4.1. Uluslararası Tavsiyeli Geçiş Koridoru'nun Teşkili

UKMTO, Aden Körfezi'nin kuzeyinde bir geçiş koridoru oluşturmuştu. Bu koridorda birtakım olumsuz durumlar yaşanmasından dolayı 1 Şubat 2009 tarihinde yapılan SHADE toplantısında, IRTC adıyla yeni bir geçiş koridoru oluşturuldu. Temmuz 2009 tarihindeyse IMO tarafından IRTC koordinatları resmî olarak onaylandı. Bu koridor, son dönemde daha aktif kullanılmaktadır. Özellikle bu son dönemde IRTC geçiş koridorunu kullanan gemilere koruma sağlanmakta ve NATO, CMF ve AB görev kuvvetinde bulunan gemiler tarafından düzenli olarak IRTC içerisinde devriye yapılmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), 1 Aralık 2009 tarihinde gerçekleştirilen SHADE toplantısında IRTC içerisinde devriye yapma düşüncesinde olduğunu açıklamış ve belirlenen tarihten itibaren devriye çalışmalarına başlamıştır.

3.2.4.2. Uluslararası Tavsiyeli Geçiş Koridoru ve Somali Deniz Bölgesinde Koordinasyon

IRTC koordinatörlüğü, IRTC'nin kurulmasından sonra oluşturulmuştur. Bu koordinatörlük, 11 Ağustos 2009 tarihinde yapılan SHADE toplantısında alınan kararla faaliyete geçmiştir. Somali deniz bölgesinde görev yapan bütün ögelernin koordinasyonunu sağlamak amacıyla CMF, NATO ve AB görev kuvvetlerinden birer tanesi IRTC koordinatörlüğünü üstlenmektedir. IRTC koordinatörü, IRTC içerisinde karakol görevi yapacaklara ilişkin iş birliği ve koordinasyonun sorunsuz bir şekilde işlemesinden mesuldür.

Deniz haydutluğuna karşı Aden Körfezi'nde gerçekleştirilen başarılı operasyonlar ve IRTC'nin gösterdiği başarının sonucunda deniz haydutları faaliyet alanlarını, Somali'nin doğu ve güneydoğusunda bulunan ve aynı zamanda Somali deniz bölgesine dâhil olduğu değerlendirilen bölgeye kadar genişletmişlerdir. Deniz haydutluğu eylemlerinin sayısında da bariz bir artış olmuştur. Söz konusu artışın ardından NATO, AB ve CMF tarafından bu bölgede gerçekleştirilen harekâtların sayısı da artırılmıştır. Yine bu bölgede koordinasyona da gereksinim doğmuştur. Bütün bu gelişmelerden dolayı IRTC örneğinde olduğu gibi bölgede yeni bir koordinatörlük kurulmuştur.

3.2.5. Gemilerce Alınan Tedbirler ve Silahlı Güvenlik Uygulaması

Bölgede seyir hâlinde bulunan ticaret gemilerinin deniz haydutlarının girişimlerinin engellenmesine yönelik olarak uygulamaya koyduğu yöntemler, deniz haydutlarının saldırılarına karşı caydırıcı ve koruyucu görev üstlenen askerî gücün varlığı kadar önemli bir yere sahip olduğuna dair düşünce Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau-IMB) raporlarına da yansımıştır. Deniz haydutları her geçen gün kendilerini geliştirmişlerdir; onların bu gelişimine karşılık gemilerde de öldürücü gücü olmasa bile hem silahların hem de güvenlik donanımlarının kullanılması yaygınlaşmıştır. Bunlardan biri, gemideki görevlilerin koruyucu donanımlarıdır. Bunlar; gece görüş cihazları, kurşungeçirmez kıyafetler, miğfer, şok cihazları ve sersemletici ya da göz yaşartıcı gaz olarak sıralanabilir. Bunların yanında genel kullanım için olan donanım ve silahlar ise su topları, bariyer, dikenli tel, akustik silahlar, şok silahları, lazer optik göz kamaştırıcılar, direkt enerji silahları, hareket önleyici sistemler ve kalabalığı dağıtmak için bomba gibi ölümcül bir etkisi bulunmayan materyallerdir (Aktuğ, 2009).

Bölgede seyreden ticaret gemileri, savaş gemileri tarafından korunmaktadır. Ancak savaş gemilerinin ticaret gemilerine 24 saat koruma sağlama imkânı her zaman mümkün olamamaktadır. Böyle durumlardaysa ticaret gemilerinin korunmak için başvurabilecekleri tedbir yöntemi silahlı güvenliktir. Fakat silahlı güvenlik yöntemi tartışmalı bir konudur. IMB'nin 2008 tarihli Raporu'nda silahlı güvenlik yöntemine yer verilmiş ve şu gerekçe ile karşı olunduğu belirtilmiştir: Savaş gemilerinin koruma sağlayamadığı zamanlar için ticaret gemilerini silahlandırmak deniz haydutlarının daha ağır silahlarla silahlanmalarına ve bu durum da herhangi bir haydutluk girişimi esnasında kullanılan şiddet seviyesinin

artmasına neden olacaktır. Böyle bir durumun yaşanması hem gemi personelinin güvenliğini hem de seyir güvenliğini bir hayli zarara uğratacaktır. Konuyla ilgili bir diğer bakış açısına göreyse deniz haydutları gelirlerini basit bir şekilde sağlamaya çalıştıkları için bunu yaparken de en güçsüz gemiyi seçtikleri farz edilirse bu yöntemin başarılı olabileceği düşünülmektedir.

Ticaret gemilerinde silahlı güvenlik personelinin bulunması yasaktır. Bu yasağın asıl nedeni, gemi seyir hâlindeyken demir attığı limanların yalnızca herhangi birinde bile bağlı olduğu devletin yasaları tarafından, gemi içerisinde ateşli olan veya olmayan silah bulundurulmasının yasaklanmış olması durumunda hem deniz taşımacılığının hem de gemi personelinin büyük problemlerle karşı karşıya kalabilmesidir. IMO, IMB ve askerî otoriteler ticaret gemilerinin deniz haydutluğu saldırılarına karşı alabileceği tedbirleri değerlendirmiştir. Bu değerlendirmede, gemide silah bulundurmaktan kaynaklanabilecek problemlerin farkında olunarak ölümcül sonuçlar teşkil etmeyen yöntemlerin kullanılması önerilmektedir. Bunlar deniz haydutlarının ticaret gemilerini bordalamasına engel olmak amacıyla çeşitli aktif ve pasif savunma yöntemleri olabildiği gibi, seyir tekniklerine özgü yöntemler de olabilir. Yöntemlerin etkili bir şekilde uygulanması için profesyonel kimliğe sahip özel güvenlikçiler gemilerde görevlendirilmiştir. Özel güvenlikçilerin olay esnasında savunma yöntemlerini etkili bir şekilde kullanarak gemiye çıkmaya yeltenen deniz haydutlarına engel olması hedeflenmiştir. Bu yönteme başvuran ticari gemilerin %80'i askerî bir geminin müdahalesine gerek kalmadan deniz haydutlarının saldırısından kurtulmayı başarırken geriye kalan %20'lik kısmıysa saldırılardan kurtulamamıştır (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 72-75). Mevcut deniz haydutluğu ve silahlı soygun riskini önleyerek ortadan kaldırmaya yönelik en iyi sistemin bu olduğunu kabul eden askerî çevreler, sigorta şirketleri ve denizcilik güvenlik şirketleri, özel güvenlik görevlileri tarafından koruma sağlanan gemilerin sigorta priminde önemli miktarlarda indirim yaparak bu yöntemi desteklediklerini göstermişlerdir.

Yöntemin hangi şekilde uygulanacağı kararlaştırılamamıştır. Genel olarak devletlerin iç tüzükleri ve denizcilik uygulamalarına bakıldığında gemi çalışanlarının silahlandırılmasının mümkün olmadığı görülmektedir. Bu hizmetin özel güvenlik görevlilerinden alınmasının daha güvenli ve yararlı olacağı düşünülmektedir. Ticaret gemileri riskli bölgeleri geçerek güvenli sulara vardığında özel güvenlik görevlilerinin gemiden ayrılması gerekmektedir.

Bu durumsa gemi çalışanlarına uygulanan yaptırımların güvenlik görevlilerine de uygulanacak olmasından kaynaklanmaktadır. Buradan hareketle uygulamanın sorunlu bir yöntem olduğunu söylemek de mümkündür. Bu yönteme göre devlet tarafından gemiler için görevlendirilmiş ve görevi gereğince silah taşıma yetkisine sahip olan kişilerin ticari gemilere kendi gemileriyle eşlik etmesi veya görevli oldukları gemilere binmeleri hâlinde daha uygun olacağı değerlendirilebilecektir.

Hudutları saptanmış bir deniz bölgesinde, bu konu açısından değerlendirildiğinde Aden Körfezi ve güneyi, yetki sınırları kesin şekilde belirlenmiş bir kamu gücü olarak yani zor kullanma izniyle donatılarak devletin kolluk kuvveti temsilcisi kabul edilmesi şartıyla bölgede seyir hâlindeki gemilerin bir fiil bordasında bulunarak veya gemilere seyirleri esnasında kendi tekneleriyle eşlik ederek deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadele etmesi, değerlendirilmesi gereken önemli bir yöntem olarak görülmektedir (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 75-77).

4. BÖLÜM
ADEN KÖRFEZİ'NDE DEVLETLER VE DENİZ HAYDUTLUĞU

4.1. ADEN KÖRFEZİ'NDEKİ DEVLETLERİN YAPISI

Aden Körfezi, Arap Yarımadası'yla Afrika Boynuzu arasında yer alır. Hint Okyanusu'yla Kızıldeniz'i birbirine bağlayan Aden Körfezi, aynı zamanda Hint Okyanusu'nun bir uzantısıdır. İçinde pek çok mercan ve balık çeşidi bulunan Aden Körfezi'nin en çok konuşulan özelliği deniz haydutluğunun dünyada en fazla yaşandığı yerlerin başında gelmesidir (Vikipedi, 2021a). Bölge devletlerinin tarihini ve yapısını incelemek; deniz haydutluğunun nasıl ortaya çıktığını, nasıl idare edildiğini, nasıl gerçekleştirildiğini anlamakta ve mücadele için ne tür önlemler alınabileceğini yorumlamakta yardımcı olacaktır. Bu bölümde, denizde güvenliğin sağlanamamasının bir sonucu olan deniz haydutluğunun bölgedeki zayıf devlet yapılarından nasıl etkilendiğini anlamak için Somali, Yemen ve Cibuti incelenecektir.

Şekil 4.1: Aden Körfezi



Kaynak: Vikipedi, 2021b.

4.1.1. Somali

Aden Körfezi kıyısında, Etiyopya'nın doğusuyla Hint Okyanusu'nun arasında kalan bölgede yer alan Somali, 637.657 kilometrekarelik alan üzerine kurulu, 2019 yılı itibarıyla 14,3 milyon nüfusa sahip bir ülkedir. Petrol ve uranyum başta olmak üzere pek çok madenin bulunduğu Somali'nin, bölgedeki diğer devletler arasında özel bir yerinin olmasının en

önemli nedenlerinden birisi de Aden Körfezi ile Hint Okyanusu'na 3.025 kilometrelik kıyı şeridine sahip olmasıdır (Ticaret Bakanlığı, 2020a).

Şekil 4.2: Somali



Kaynak: Türkiye Radyo Televizyon Kurumu [TRT] Haber, 2022.

Kuzeyinden Kızıldeniz, Babülmendep Boğazı ve Aden Körfezi'yle Umman Denizi ve Hint Okyanusu'nu buluşturan Afrika Boynuzu'na en uzun kıyısı olan Somali, denizcilik gücünün en önemli faktörlerinden biri olan coğrafi konum avantajına sahip bir ülkedir. Somali, konumu itibarıyla Batı'yla Doğu arasındaki ticari trafiğin kesiştiği noktada bulunmaktadır. Zira 2013 yılı verilerine göre Aden Körfezi'nde bulunan Babülmendep Boğazı, taşınan günlük ortalama 3,8 milyon varille petrol ticaretinin deniz ayağında dünyada dördüncü sırada yer almıştır (Toker, 2015, s. 28).

Bölgede gerçekleşen deniz haydutluğunun da ana vatanı olan Somali'nin yapı olarak üzerine temellendiği iki özellik dikkat çekmektedir: Din ve dil. Din ve dil ülkenin %85'inde ortaktır ve bu durum Somali'yi Afrika'nın diğer ülkelerinden belirgin bir şekilde ayırır. Yedinci yüzyılda bölgeye gelip de Aden Körfezi boyunca yerleşmiş olan Arap tüccarlar aracılığıyla tanışılan İslam dini bölgede yaygınlaşmış ancak dil değişmemiştir. Somali'nin yanında Kenya, Etiyopya, Yemen ve Cibuti'de de konuşulan Somalice, eski adıyla Hami-Sami, yeni adıyla ise Afro-Asyatik dil ailesine mensuptur. Gayriresmî olarak kullanılan Arap alfabesinin yerine 1972 yılından itibaren Latin alfabesinin kullanılmaya başlandığı Somalice devletin resmî dilidir. Bunun yanında özellikle eğitimde ikinci dil olan Arapçanın yanında İtalyanca ve İngilizce de kullanılan dillerdir (Toker, 2015, s. 28; Ticaret Bakanlığı, 2020a).

Tarihi Antik Çağ'a dayanan Somali, oldukça uzun yıllar boyunca Habeşistan Krallığı'nın idaresinde bulunmuştu. 16. yüzyıla kadar pek çok krallığın hâkimiyeti altına giren bu ülke, 1559 yılından itibaren Osmanlı Devleti'ne bağlandı. 1884 yılından itibaren İngilizler, 1887 yılından itibaren de İtalyanlar tarafından sömürgeleştirilen ülkede bu dönemde sömürgeciliğe karşı başlatılan tüm isyanlar sömürge güçleri tarafından şiddetle ve kanlı bir şekilde bastırıldı.

İngiltere'yle İtalya'nın sömürgesi durumundaki Somali, 1960 yılında bağımsızlığını kazandı. Ancak 1969 yılında gerçekleşen darbenin ardından iktidara gelen askerî yönetimin uyguladığı zulümden kaçan yüz binlerce Somalili Etiyopya'ya sığındı. Etiyopya'da hüküm süren imparatorluk rejimi devrildikten sonra 1977 yılında, Etiyopya halkının Somali kökenli vatandaşların oluşturduğu ülkenin güneydoğusundaki Ogaden bölgesinin Somali'yle birleşme kararı almasının ardından çıkan savaşta Somali, Ogaden'in büyük bir bölümünü ele geçirdi. Ancak Etiyopya, Sovyetler Birliği'yle (SB) Küba'dan askerî destek alarak bölgeyi Somali'den geri almayı başardı. Bu dönemde iki milyondan fazla insan yerlerinden olarak mülteci durumuna düştü. Etiyopya da Somali'nin kuzeyiyle orta bölgesinde 1982-1983 döneminde çıkan isyanları teşvik ederek kışkırtı. Bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Somali'ye yapacağı askerî ve insani yardımlara karşılık olarak, daha önce SB'nin askerî üssü olarak kullanıldığı Berbera Limanı'nda bulunan deniz üslerinin kullanım hakkını aldı (İnsamer, 2021).

Çıkan isyanlar sonucunda ülkedeki karışıklık daha da artarak 1991-1992 döneminde iç savaşa dönüştü. Yaşanan iç savaş esnasında 50 bin kişi çatışmalarda, 300 binden fazla kişi de açlıktan dolayı hayatını kaybetti. 1992 yılının Aralık ayında Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi tarafından kabul edilen 794 sayılı Karar'la "Birleşik Görev Gücü (Unified Task Force-UNITAF)" adında bir BM barış gücü oluşturuldu. ABD tarafından yönetilen bu barış gücü, Somali'deki yardım çalışmalarını düzenlemek ve güvenliği sağlamak göreviyle 1993 yılında ülkeye ulaştı. Ancak Somali halkı tarafından büyük bir tepkiyle karşılaşan ve saldırıya maruz kalan ABD öncülüğündeki UNITAF, 1995 yılında Somali'den çekildi. UNITAF'ın çekilmesinden sonra Somali'deki düzen sağlanamadı ve ülke, sömürge döneminde olduğundan çok daha zor bir duruma düştü.

General Mohamed Farrah Hassan Aidid'nin 1996 yılında ölmesinin ardından yerine geçen oğlu Hussein Mohamed Farrah Aidid'in önderliğindeki birlikler ülkenin merkeziyle

güneyinde bulunan bazı bölgelerin kontrolünü ele geçirdi. Buna karşılık Mohamed Haji Ibrahim Egal ise 23 Şubat 1997 tarihinde, ülkenin kuzeybatısında bulunan ve eskiden Somaliland adı verilen bölgede devlet başkanı ilan edildi. Hemen ardından da ülkenin kuzeydoğu bölgesi Abdullahi Yusuf Ahmed, Kismayo bölgesi General Morgan ve ülkenin güney bölgesi Omar Haji Massale tarafından kontrol altına alındı. Başkent Mogadişu ve çevresiyse Ali Mahdi, Aidid, Omar Jess ve Morgan arasında paylaşıldı. 26 Ağustos 2006 tarihinde sürgünde hükûmet kurulduktan sonra devlet başkanı olarak da Abdiqasim Salad Hassan seçildi. Böylece ülkenin toprak bütünlüğü tamamen kaybedildiğinden Somali'de bölgesel parçalanma yaşandı (İnsamer, 2021).

Ülkenin parçalanmışlığına çözüm bulabilmek amacıyla oluşturulmaya başlanan İslam Mahkemeleri kısmi de olsa güvenliği ve adaleti tesis etme başarısı gösterdi. Bunlar daha sonra İslam Mahkemeleri Birliği adıyla birleştirildi. 2006-2009 döneminde ülkenin genelini kontrol altına almayı başaran İslam Mahkemeleri Birliğinin etkinliği 2009 yılından itibaren ABD'yle Etiyopya'nın ortak girişimleri sonucu zayıflatıldı. Birliğin üst düzey yetkilileri arasında Afganistan'da savaşmış bazı Selefilerin bulunduğu ve bu bağlamda bunların sınırlı etkilerinin olduğu bilinmesine rağmen İslam Mahkemeleri Birliği, hiçbir zaman Selefi bir oluşum olmadı (İnsamer, 2021).

İslam Mahkemeleri Birliği, 2006 yılında güvenli ve istikrarlı bir ortama kavuşan başkent Mogadişu'nun ana arterlerine kurulan barikatları kaldırdı ve daha sonra şehrin limanıyla hava sahasını kullanıma yeniden açtı. Çatışmaların sona ermesinin ardından şehrin iyileştirilmesi için çalışmalara başlandı ancak sağlanan bu huzur ortamının süresi pek uzun olmadı. Somali'nin radikal İslamcılar tarafından ele geçirildiği, bu durumun da Etiyopya için ciddi bir tehdide sebep olduğuna dair söylemlerin ardından Etiyopya, ABD'yle birlikte harekete geçti. Somali'ye gerçekleştirilen askerî operasyonla İslam Mahkemeleri Birliği dağıtıldıktan sonra Baidoa şehrinde Somali Geçici Federal Hükûmetinin kurulması sağlandı. Başkent Mogadişu'nun İslam Mahkemeleri Birliğinden geri alınmasından sonraysa bu hükûmet, Mogadişu'ya taşındı. Bu arada İslam Mahkemeleri Birliğinden ayrıldıktan sonra eş-Şebab adını alan bir grup da ülkenin hem orta hem de güney bölgelerinde kontrolü ele geçirerek ülkede güç tesis etmeye başladı.

Ülkede böyle bir kaotik ortam söz konusuyken 2011 yılında başlayan büyük kıtlığın ardından yaşanan açlık krizi, Somali'yi bir kez daha sarstı. BM Gıda ve Tarım Örgütünün verilerine göre Somali'de yaklaşık 260 bin insan açlıktan hayatını kaybetti ve 1 milyonun üzerinde insan da yiyecek bulabilmek amacıyla göç etmek zorunda kaldı. Bu kıtlık ve gıda krizi Somali için önemli bir dönüm noktası oldu. ABD'nin güdümündeki Etiyopya ve Kenya güçleriyle Afrika Birliği'nin (AfB) sağladığı Somali'deki AfB Misyonu'na (African Union Mission in Somalia-AMISOM) bağlı askerlerin eş-Şebab'a karşı birlikte yürüttüğü operasyonların gölgesinde hem otoriteden hem de güvenlikten yoksun bir ortamda sıkışıp kalan Somalililer için bir de gıda krizi de eklenince umudun tükendiği bir ortam oluştu.

1991-1992 döneminde yaşanan iç savaş ve bundan kaynaklı siyasi istikrarsızlık ortamı Somali'ye çok büyük zararlar verdi. Somali için en çok ihtiyaç olan gelişmeyse küresel ve bölgesel güçlerin müdahalesinden kurtularak siyasi istikrarı sağlamaktı. Bu bağlamda Somali Parlamentosu, 2012 yılının Temmuz ayında Mogadişu'da toplandı. Parlamento, 2012 yılının Eylül ayında da Hassan Sheikh Mohamud'u Cumhurbaşkanı seçince Somali Geçici Federal Hükûmetinin görevi de sona ermiş oldu (İnsamer, 2021).

8 Şubat 2017 tarihinde gerçekleştirilen seçimlerdeyse Cumhurbaşkanlığını Mohamed Abdullahi Mohamed kazandıktan sonra Cumhurbaşkanı sıfatıyla Hassan Ali Khaire'yi de Başbakan olarak görevlendirdi. Seçimlerin ardından kurulan yeni kabine 2017 yılının Mart ayının sonlarında görevine başladı.

Ülkedeki klanlar Somali'nin siyasi yapısında, hem yasama hem de yürütme organlarının oluşumunda etkin rol oynamıştır. Somali Parlamentosu, iki kanatlı olarak 2016 yılının sonunda yeniden kuruldu. Parlamentonun alt kanadı olan ve 275 sandalyeden oluşan Millet Meclisinde Hawiye, Darod, Dir ve Rahanweyn kabilelerinin altmış birer sandalyesi, diğer kabilelerinse toplamda 31 sandalyesi vardı. Parlamentonun üst kanadı olan ve 54 sandalyeden oluşan Senatoysa bölgeleri temsil eden Senatörlerden oluşmaktaydı.

Somali'de iç savaş sona erse de ülkenin siyasi yapısından kaynaklanan riskler karşısında güvenlik açısından kırılgan bir yapı vardır. Bu nedenle 2007 yılından itibaren Somali'de faaliyetlerini gerçekleştiren AMISOM'da Kenya, Uganda, Burundi, Cibuti'yle Etiyopya'nın askerî birlikleri görev yapmaktadır. Somali'de devam eden yeniden yapılanma

sürecinde Türkiye de etkin rol oynamaktadır. 2017 yılında Londra'da gerçekleşen ve Türkiye'nin de temsil edildiği üst düzey toplantıda, uluslararası toplumun 2017-2020 dönemine dair taahhütlerle beklentilerini içeren Yeni Ortaklık Antlaşması kabul edildi. Somali'de oluşturulmaya çalışılan yeni siyasi yapının öncelikli meseleleri; ülkede güvenliğin tam olarak sağlanması, işler bir devlet yapısı oluşturulması, bölgedeki ülkelerle ilişkilerin düzeltilmesi, ordunun yeniden yapılandırılması, eş-Şebab örgütüyle mücadele, kamu görevlilerinin aksayan maaşlarının ödenmesi, kuraklık, kıtlık ve açlıkla mücadele ve anayasa reformudur (İnsamer, 2021).

4.1.2. Yemen

Yemen, Somali ve Cibuti'yle birlikte deniz ticaretinin en önemli yollarından biri olan Aden Körfezi'ne kıyıdaş ülkelerden biridir. 1906 kilometrelik kıyı şeridinin büyük çoğunluğu ülkenin güneyinde bulunan Aden Körfezi'ne açılmaktadır. 2019 yılı itibarıyla 29,8 milyon nüfusa sahip olan Yemen başarısız devlet kategorisindeki bir ülkedir (Ticaret Bakanlığı, 2020b). Yakın geçmişte el-Kaide'nin üssü konumunda olan Yemen'den, ABD donanmasının "USS Cole" adlı gemisine yapılan terör saldırısı da dâhil pek çok saldırı gerçekleştirilmiştir (Toker, 2015, s. 34).

Şekil 4.3: Yemen



Kaynak: Anadolu Ajansı [AA], 2021.

Kızıldeniz'den Hint Okyanusu'na açılan bir kapı olarak değerlendirilen Yemen, Afrika Boynuzu'nun ve Babülmendep Boğazı'nın doğusunda bulunmaktadır. Dünyada deniz ticaretindeki malların %70'inin Kızıldeniz, Süveyş Kanalı ve Aden Körfezi'nden geçtiği düşünüldüğünde bu bölgede, özellikle de Aden Körfezi'nde istikrarın sağlanması son derece önemlidir. Aden Körfezi'ndeki istikrarın da bölge devletlerinin yapısına bağlı

olduğu düşünüldüğünde Yemen; coğrafi, mezhepsel ve toplumsal yapısından dolayı geçmişten bugüne siyasi istikrarın sağlanamadığı bir devlettir. Yemen, coğrafi yapısı dağlık olmasından dolayı tarih boyunca kontrol altına alınması en zor bölgelerden biri olmuştur. Mezhepsel yapısı bakımından Şialığın bir kolu olup da İran Şiiliğinden pek çok konuda farklı olan Zeydilik, Yemen'de kabul görüp yaşanmaya devam etmektedir. Yemen'in toplumsal yapısına gelince geleneksel olarak aşiretlerin, ülkenin hem sosyal hem de siyasi hayatında derin etkilerinin olduğu görülmektedir. Yemen'deki iktidar, aşiretlerle mezhepler arasına bölünmüş bir yapı sergilemektedir. Yemen'de Sünnilik mezhebi Şii Zeydilik kadar yaygın bir mezheptir. Sünniliğin Şafi mezhebine tâbi olan nüfusun da Yemen'in siyasi hayatında etkisi söz konusudur.

İran Devrimi'nin ardından Şiilerin, İslam devletlerinde nüfuslarına oranla daha etkin oldukları bilinen bir gerçektir. Özellikle Lübnan, Irak ve Suriye gibi devletlerin mezhep çatışmalarından kaynaklanan sorunlarla uğraştıkları görülmüştür. Yemen de bu istikrarsızlık kuşağından ciddi bir şekilde etkilenmiştir. Orta Doğu coğrafyasına hâkim olan Şiilik-Sünnilik mezheplerinden kaynaklanan gerilimin tarihi Yemen'de, diğer devletlere göre daha köklüdür. Yemen'de gelenek hâline gelen ve mezhep sorunlarından kaynaklanan iç çatışmaların yanında daha birçok sorun da mevcuttur. Yemen'in kuzeyiyle güneyi 1990 yılında birleşmesinin ardından ortaya çıkan ayrılıkçı hareketler, bu sorunların başında gelmektedir.

Vatandaşlarının sorunlarını anlamaya çalışmayan ve onların makul taleplerine çözüm bulmaya çalışmak yerine şiddetle karşılık veren devletlerde mevcut sorunlar da derinleşmektedir. Bazı durumlarda şiddet çözüm gibi görülse de devlet, şiddeti önleme gücünden yoksunsa ve muhalif grupların sayısı azımsanamayacak kadar çoksa şiddetin çözüm getirmek yerine çözümsüzlüğe yol açtığı söylenebilir. Bu durumun en bariz örneğini Yemen'de yaşanmaktadır. 2010 yılından itibaren Orta Doğu ve Arap dünyasında yaşanan tarihî gelişmelere tanık olunmuştur. Uzun yıllar boyunca iktidarda bulunan liderlerin tek tek devrilmesiyle halk demokrasi taleplerini gündeme getirmiştir. Tunus'ta başlayan ve tüm Arap dünyasını saran devrimlerin ateşi Yemen'i de etkisi altına almıştır. 1978 yılından beri iktidarda olan Devlet Başkanı Abdullah Saleh'in zorunlu olarak görevi bırakmasının ardından Yemen'de yeni bir dönem başlamıştır (Aydıntepe ve Artokça, t.y., s. 3).

4.1.3. Cibuti

Yüzölçümü 23.200 kilometrekare olan ve Kızıldeniz'le Aden Körfezi'ne kıyısı bulunan Cibuti, toplamda 973.560 nüfusa sahip küçük bir Doğu Afrika ülkesidir. Konumu itibarıyla Batı'nın Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz vasıtasıyla Doğu'ya açıldığı nokta olan Babülmendep Boğazı'nın güneyinde yer almaktadır (Ticaret Bakanlığı, 2020c).

Şekil 4.4: Cibuti



Kaynak: İnsamer, 2021.

Birçok Afrika ülkesi gibi Cibuti de sömürgeci bir güç olan Fransa tarafından kurulmuştu. Fransa, Cibuti'de yaşayan Afarlar'la Issa-Somalililer arasındaki çatışmalardan yararlanarak hem ülkeye hâkim olmuş hem de ülke bağımsızlığını kazandıktan sonra bile dolaylı olarak kendisine bağımlı kalmasını sağlamıştı. Bu da ülkenin normalleşmesini ve tam anlamıyla bağımsız hâle gelmesinin önünde engel teşkil etmişti. Cibuti bağımsızlığını kazandıktan sonra ülkede uzun yıllar etnik kökenli çatışmalar yaşandı. Bu bakımdan etnik kimlik, ülke tarihi boyunca psikolojik, ekonomik ve politik durumu etkileyen en önemli faktör olarak öne çıkmaktadır (Toker, 2015, s. 36).

İnsanlık tarihindeki en kadim medeniyet havzalarından biri olduğu kabul edilen Doğu Afrika'da bulunan Cibuti'ye ilk insan yerleşiminin tarihi binlerce yıl önceye dayanmaktadır. Bölgeye ilk yerleşenlerin Arap Yarımadası'ndan gelme Afarlar olduğu düşünülmektedir. Somalililerin de bölgeye gelmesinin ardından Cibuti'nin güney bölgelerinde Issa-Somalililer, kuzey bölgelerindeyse Afarlar hâkimiyet sağlamıştı. Stratejik konumundan dolayı deniz ticaretindeki önemli noktalardan biri olan bu bölge,

İslamiyet'ten önceki bir dönemde de Mısır hâkimiyetinde bulunmuştu. Ancak Mısır hâkimiyetinde bulunduğu döneme dair kesin veriler mevcut değildir (İnsamer, 2021).

16. yüzyılda Mısır fethedildikten sonra Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetine giren bölge, Süveyş Kanalı açıldıktan sonra 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere'yle Fransa'nın sömürgecilik faaliyetlerine maruz kalmıştı. 1888 yılında Somali'nin de içinde bulunduğu bölge aralarında imzaladıkları anlaşmayla İngiltere ve Fransa tarafından paylaşılmış ve bugünkü Cibuti'nin de içinde bulunduğu bölge Fransızlara verilmişti. Hemen ardından Fransızlar bölgede hem Afarlar hem de Issa-Somalililerle çeşitli anlaşmalar yaparak hâkimiyetini pekiştirmişti.

Fransa, Cibuti'deki varlığını 1970'li yılların sonlarına kadar devam ettirmişti. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Cibuti, Fransa'nın denizaşırı toprağı sayılmış ve Cibuti'nin halkına da Fransız vatandaşlığı verilmişti. Daha sonraysa vermiş olduğu bağımsızlık mücadelesinden dolayı Cibuti'ye yeni bir yönetim statüsü verilmiş ve hemen ardından da ismi Fransız Somalisi olarak değiştirilmişti. Bağımsızlık taleplerine karşı 1958 yılında yapılan şaibeli referandumun sonucunda Cibuti'nin Fransız toprağı olarak kalmaya devam etmesine karar verilmesine rağmen 1960 yılında Somali'nin bağımsızlığını ilan etmesinin ardından Cibuti'de yaşayan Issa-Somalililerin de bağımsızlığını ilan eden bu yeni devlete katılmak istemeleri üzerine ülkede bazı karışıklıklar yaşanmıştı. Bu karışıklık sürecinde baskıcı politikalar uygulayan Fransa, çok sayıda insanı sürgüne göndermişti. 1967 yılında yapılan ikinci referandumdan da bağımsızlığa dair olumlu bir sonuç çıkmamasından dolayı yaşanan olaylar, Fransa tarafından kanlı bir şekilde bastırılmıştı. Ülkenin adı "Fransız Afar ve İssa Bölgesi" olarak bir kez daha değiştirilmiş, 1977 yılındaysa Cibuti adıyla bağımsızlık ilan edildikten sonra Fransa'nın sömürge yönetimi resmî olarak sona ermişti. Cibuti'nin, bağımsızlığını kazanmasından sonraki ilk döneminde dahi Fransa'nın hem siyasi hem de askerî etkinliği devam etmişti. 1980'li yıllardaysa Fransa'nın bu etkinliği giderek azaldı. Bağımsızlığını kazanmasından sonra tek partiyle yönetilen Cibuti'de, 1992 yılından itibaren çok partili sistem uygulanmaya başlamıştır (İnsamer, 2021).

1977 yılında bağımsızlığını kazanmasından sonra tek partili sistemle yönetilmeye başlanan Cibuti'de 1992 yılında gerçekleştirilen referandumla çok partili sisteme geçiş

yapılmasına rağmen parti sayısı dört olarak sınırlandırıldı. Parti sayısındaki bu sınırlama ise 2002 yılında Anayasada yapılan değişiklikle kaldırılmıştır.

Başkanlık sistemi uygulanan Cibuti'de devlet başkanı beş yılda bir yapılan seçimlerle belirlenmektedir. İlk olarak 1999 yılındaki seçimlerle Devlet Başkanı olan Ismail Omar Guelleh, daha sonraki seçimleri de kazanarak makamını korumuştur. Ülkede bir sonraki başkanlık seçimlerinin 2026 yılında yapılması öngörülmektedir.

Cibuti hükûmetiyse devlet başkanının görevlendirdiği başbakan, 22 bakanla iki de devlet sekreterinden oluşmaktadır. Cibuti'de 2013 yılının Nisan ayından beri başbakanlık görevi Abdoulkader Kamil Mohamed tarafından yürütülmektedir. Yasama organı görevi 65 sandalyeli Parlamentonundur. Parlamentonun üyeleriyse beş yılda bir yapılan seçimlerle belirlenmektedir. Son seçimlerse 2018 yılında yapıldı (İnsamer, 2021).

4.2. ADEN KÖRFEZİ'NDE DENİZ HAYDUTLUĞUNUN GEÇMİŞİ, YAPISI VE NEDENLERİ

Tarihi Antik Roma'ya kadar uzanan deniz haydutluğunu Marcus Tullius Cicero insanlığın düşmanı olarak nitelendirmişti (Stadnik, 2009, s. 36). Başlangıçta dünyanın hemen her yerinde yaygın olan deniz haydutluğu eylemleri, son dönemde daha çok Somali, Malakka Boğazı ve Gine Körfezi'nin bulunduğu bölgede görülmeye başlamış, eylemlerin artması ile de küresel bir sorun hâline gelmiştir (Dünya Bankası [DB], 2021).

Çalışmanın konusunu oluşturan Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemleri esasen 1990'lı yıllarda başlasa da ilerleyen süreçte deniz haydutluğu faaliyetlerinin artmasından dolayı küresel bir soruna dönüşmüştür. Uluslararası aktörlerse konuya dair çalışmalarını yoğunlaştırmış, kısa ve uzun vadeli çözümler üretmeye çalışmışlardır.

Aden Körfezi ve Somali bölgesinde kayıtlara geçen ilk deniz haydutluğu eylemi 1989-1991 döneminde Somali Millî Hareketi tarafından gerçekleştirilmişti (Hansen, 2012, s. 20). Somali'de yaşanan iç savaş ve siyasi karışıklıklar döneminde deniz haydutluğu eylemlerinde bir azalma olsa da ülkede istikrar sağlanmaya başlandığı dönemdeyse yeniden artmaya başladı. Deniz haydutluğu eylemleri 2004 yılında Somali'de altın çağını

yaşarken bu eylemler organize bir hâle dönüştü. 2006 yılına gelindiğinde kısa bir süre herhangi bir deniz haydutluğu eylemi yaşanmadı, 2007 yılındaysa sakin bir seyir izledi. Deniz haydutları tarafından 111 saldırı gerçekleştirilen 2008 yılından itibaren deniz haydutluğu eylemleri Somali'de amatör bir faaliyet olmaktan çıkarak tamamen organize bir suç kimliğine büründü. Sürece dâhil olan yeni aktörlerin etkisiyle deniz haydutluğu eylemi kârlı bir sektör hâline dönüştü, 2010 yılında yaşanan 219 saldırıyla uluslararası boyut kazandı (Maouche, 2011, s. 18; Hansen, 2012, s. 23).

4.2.1. Deniz Haydutlarının Coğrafi Olarak Konumlandığı Bölgeler

Somali'deki deniz haydutluğu eylemleri, ağırlıklı olarak Puntland ve Güney Somali bölgelerindeki farklı birçok noktadan gerçekleştirdikleri saldırılar şeklinde yaşanmıştır (Hansen, 2012, s. 20; Maouche, 2011, s. 19).

Şekil 4.5: Somali'de Deniz Haydutlarının Konumlandığı Bölgeler



Kaynak: Toker, 2015, s. 40.

Somali'de gerçekleşen deniz haydutluğuna kabile bazında bakıldığındaysa Puntland bölgesine Majerteen, Güney Somali bölgesine de Suleiman kabilelerinin hâkim olduğu görülmektedir. Eritre Gözlem Grubu ve BM Somali Grubunun yaptığı tespitlere göre birden fazla kabilenin olduğu bölgelerde kabileler arasında organize çalışmanın olduğu, deneyimli kabilelerin diğer kabilelere yardım ettiği belirlenmiştir (Maouche, 2011, s. 20).

4.2.2. Deniz Haydutluğu Gruplarının Yapısı

Aden Körfezi'ndeki deniz haydudu gruplarında bulunan kişi sayısının 2'yle 200 arasında değiştiği, dolayısıyla sayısal dağılımın normal olmadığı, ağırlıklı olarak finansal nedenlerle grupların 12-35 hayduttan oluştuğu görülmektedir. Sürekli artmakla beraber deniz haydutlarının sayısı mevcut durumda binlerle ifade edilmektedir. 2011 yılında Somali'de doğrudan ya da dolaylı olarak gelirini deniz haydutluğundan sağlayan kişi sayısının 1500'le 3000 arasında olduğu belirtildi (Hansen, 2012, s. 20).

Bölgedeki deniz haydutları, iki farklı şekilde organize olmuşlardır. Bunlar; teknik uzmanlardan oluşan saldırı timleriyle nöbet tutma görevini üstlenen emniyet timleridir. Genellikle 8'le 12 kişilik gruplardan oluşan saldırı timleri arasında balıkçılar, eski askerler ve militanlar bulunmaktadır. Genel olarak 12 kişiden oluşan emniyet timleriyse deniz haydutluğu saldırısı esnasında nöbet tutma görevini yerine getirmektedirler (Hunter, 2008). Genel olarak 25-35 yaş aralığındaki balıkçılardan oluşan timde görev alan deniz haydutları bu sisteme alt kabileler aracılığıyla katılmıştır. Deniz haydutluğuna ekonomik yetersizlikten ve sosyal olarak statü kazanma isteğinden dolayı katıldıkları görülmektedir (Ross ve Ben-David, 2009, ss. 57-67). Genel olarak Somalili deniz haydutları balıkçılıkla uğraşan ve herhangi bir kabileye mensup olan kişilerden oluşmaktadır (Hansen, 2012, s. 41).

4.2.3. Kullanılan Malzemeler

4.2.3.1. Silahlar

ABD silahlı kuvvetlerinin verilerine göre dünya genelinde 640 milyon adet ateşli hafif silah bulunmaktadır. Bu silahların yaklaşık 100 milyon adedinin Afrika kıtasında bulunduğu bilinmesine rağmen deniz haydutlarının eldeki silah miktarı ve cinsleri tam olarak bilinmemektedir (Schbley ve Rosenau, 2013, s. 24; Florquin, 2012, s. 197). Eritre Gözlem Grubu ve BM Somali Grubunun tespitlerine göre deniz haydutları hiçbir zaman stoklarında çok fazla silah ve mühimmat bulundurmamaktadır. Deniz haydutları silah ya da mühimmata ihtiyaç duyduklarında ihtiyaçlarını genel olarak silah pazarlarından karşılamaktadırlar. Sayıca artan saldırılarda başarı sağlayabilmek için hafif silahların

yanında artık gelişmiş sistemler, hatta hava savunma sistemleri de kullanmaya başlamışlardır (Middleton, 2008, s. 4).

4.2.3.2. Diğer Teçhizatlar

Deniz haydutluğu eylemlerinde genel olarak iki çeşit tekne kullanılmaktadırlar. Bu teknelerin saldırı amacıyla kullanılanları arkadan motorlu, radarlar tarafından zor tespit edilen teknelerdir. Ana teknelerse saldırı teknelerine nazaran daha büyük yapıda olan Boston Whaler tiptedirler. Ana gemiler uzun süre seyahat etmek amacıyla tercih edilmektedir. İçlerinde yakıt ve günlük ihtiyaçları karşılayacak temel malzemeler bulunmaktadır. Bölgede benzer nitelikte çok sayıda balıkçı teknesi bulunduğundan tespit edilmeleri de zorlaşmaktadır. Bir teknenin deniz haydudu mu, balıkçı teknesi mi olduğunun ayrımı yapılmasında merdivenleriyle yakıt bidonları kilit rol oynamaktadır.

Dünya Bankası (DB) verilerine göre üç tekneden oluşan 15 kişilik bir deniz haydutluğu grubunun kullandığı malzemeler ve 2012 yılında Somali karaborsası fiyatlarına göre finansörlerin organize ettiği topyekûn bir deniz haydutluğu grubunun ortalama maliyeti Tablo 4-1'de görülmektedir.

Tablo 4.1: Deniz Haydutluğu Grubunun Maliyeti

	Adet Fiyatı (Dolar)	Miktar	Toplam
Skiff	35000	1	35000
Whaler	10000	2	20000
GPS	450	2	900
Uydu Telefonu	1350	2	1350
RPG	1500	1	1500
RPG Mermisi	285	6	1710
AK-47	750	15	11250
Mühimmat	63	15	945
Bilgi Sağlayıcılar	1000	1	1000
Benzin	750	3	2250
Gıda Malzemesi	200	15	3000
Khat	20	15	300
Merdiven	20	2	400
Genel Toplam			79605

Kaynak: Toker, 2015, s. 40.

4.2.4. Finansal Yapı

Bütün girişimlerde olduğu gibi deniz haydutluğu eylemlerinde de mantıklı olan, maliyeti düşürmektir. Maliyeti 300-80.000 dolar arasında değişen bir saldırının gerçekleşebilmesi için ilk önce finansör bulunması ve ardından da başarılı olunması hâlinde finansörün payının verilmesi gerekmektedir. Deniz haydutluğu saldırılarına finans sağlamak için üç tip yöntem vardır. Bunlar; bireysel, imece ve kooperatif şeklindedir (Hansen, 2012, s. 41). DB'nin açıklamalarına göre Somali'de yaşanmış olan deniz haydutluğu eylemlerinin %86'sının 59 finans sağlayıcısı tarafından desteklendiği bildirilmiştir (DB, 2021).

Gerçekleşen bir saldırıda bulunan haydutlar genellikle aynı kabilenin üyesidir. Başarılı saldırının sonucunda fidye de alınırsa katılımcılar, katılım oranlarına göre gelirden pay almaktadırlar. Sistemde gelirden en fazla payı ilk önce finansör, ardından grup lideri almakta, saldırılan gemiye çıkan ilk haydudaysa prim verilmektedir. Timlere yapılan ödemelere bakıldığında saldırı timinin emniyet timinden daha fazla pay aldığı görülmektedir. Ayrıca yerel makamlara da %30'a kadar rüşvet verilmektedir. Saldırı sırasında ölen haydut varsa elde edilen gelirden payı ailesine ödenmekte, bunun yanında diğer saldırılar için de pay ayrılmaktadır. Para aktarma işlemleri uluslararası dolaşımda da mevcut olan geleneksel Hawala sistemiyle yapılmaktadır (Hansen, 2012, ss. 34-39; Maouche, 2011, s. 23).

4.2.5. Ülke İçi Aktörlerin Deniz Haydutluğuyla İlişkileri

Deniz haydutluğunun yapısını daha iyi anlayabilmek için deniz haydutlarının Somali'deki aktörlerle ilişkilerini de anlamak gerekmektedir. Ülkede yıllarca süren çatışmalar, kabile kökenli kutuplaşmalar ve siyasi ortamdaki karışıklık göz önüne alındığında deniz haydutlarının, özellikle finansör ve liderlerinin ülkenin değişik bölgelerinde birbirleri ve politik aktörlerle maddi kazanç ve yolsuzluk üzerine kurulu ilişkileriyle karşılaşılmaktadır.

Somaliland bölgesinde yerel makamlar, deniz haydutluğuyla mücadeleyi genellikle etkin bir şekilde gerçekleştirmişlerdir. Bunun sonucu olarak da bölgede, deniz haydutluğu faaliyetlerine yok denecek kadar az rastlanmıştır. O da 2007-2009 döneminde, tartışmalı bir bölge olan Sanaag'da gerçekleşen üç deniz haydutluğu eylemiydi (DB, 2021).

Puntland bölgesindeyse durum daha karmaşık ve belirsizdir. 1998-2005 döneminde yerel makamlar, polis gücünün etkisiyle bölgede güvenliği sağlamış ve deniz haydutluğu faaliyetlerini engellemeye çalışmıştı (Hansen, 2012, ss. 30-32). 2005 yılında bölgede ekonomik sıkıntılar yaşanmaya başlayınca polis maaşları kesintiye uğradı. 2008 yılından itibaren de polislere ödeme yapılamadığından önce karada, ardından da kıyılarda güvenlik zafiyeti oluştu. Bu durum, 2009 yılından itibaren bölgede deniz haydutluğu faaliyetlerinin görülmesine neden olmuştur (Hansen, 2012, s 33). BM de Puntland bölgesindeki yerel yönetimin deniz haydutlarıyla ilişkilerinin bulunduğunu belirterek kınamıştır. Deniz haydutlarının etkin olması için kıyıdan ve dolayısıyla karadan beslenmeleri gerektiği gerçeği bu ilişkilerin nedenlerindendir. Deniz haydutluğu gruplarının ve finansörlerinin yerel yönetimde yer alanlarla aynı kabileden olmaları, ilişkilerin maddi emeller dışında kabile temelli olduğunun da bir göstergesi sayılmaktadır.

Güney Somali'deyse diğer bölgelere göre daha karmaşık bir durum söz konusudur ve ilişkiler silahlı grupların inisiyatifindedir. 2006 yılında Mogadişu'da kontrolü ele alan İslam Mahkemeleri Birliğinin deniz haydutluğuna karşı savaş açmasıyla deniz haydutluğu faaliyetleri durma noktasına gelmişti. 2010 yılında Hizb-ül İslam, Harardhere'de kontrolü sağladıktan sonra bölgeden deniz haydutlarını uzaklaştırmayı başardı (National Broadcasting Corporation [NBC] News, 2021). Bu durum, çoğu uluslararası gözlemcinin İslami gruplarla deniz haydutları arasındaki muhtemel ilişkiye dair düşüncelerini de çürütmüştür. Hizbul İslam 2011 yılında eş-Şebab tarafından dağıtıldıktan sonra eş-Şebab'ın kontrolündeki limanlarda deniz haydutlarıyla ilişkiler maddi temelli olarak devam etmiştir (Hansen, 2012, s. 37). Ancak silahlı grupların hâkim olduğu bölgelerde onların desteğini almadan deniz haydutluğunun gelişmesi mümkün görülmemiştir. Bu gruplar arasındaki ilişkilerin de yine temelde kabile yapısına bağlı olduğu söylenebilir.

4.2.6. Dış Aktörlerin Deniz Haydutluğuyla İlişkileri

Dış aktörler de deniz haydutluğunu çeşitli şekillerde desteklemektedirler. Özellikle de diaspora deniz haydutluğu faaliyetlerinde önemli rol oynamaktadır. Uzun süren çatışmalardan ve siyasi istikrarsızlıktan dolayı birçok Somalili ülkeden ayrılmak zorunda kalmıştır. Somalilerin büyük çoğunluğu Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Suudi

Arabistan gibi Körfez ülkelerine; bir kısmı ise ABD, İngiltere ve Danimarka gibi Kuzey Amerika ile Batı Avrupa ülkelerine göç etmiştir. Bu insanlar deniz haydutluğunu bazen finansal olarak desteklemekte, bazen de Küresel Konumlama Sistemi (Global Positioning System-GPS) ve dürbün gibi malzemelerin tedarikini sağlamaktadır. Limanlarda ve denizcilik şirketlerindeki bazı çalışanlar da deniz haydutlarına taşıdığı yük, mürettebat, rota gibi gemilerle ilgili bilgiler vermektedir (Hansen, 2012, s. 37).

1991 yılından itibaren Somali'de yaşanan iç savaş ve çatışmalar nedeniyle küresel ve bölgesel güçler, Somali'de güvenliğin tekrar sağlanması için özellikle BM çatısı altında çalışmalar yürüterek çaba göstermişlerdir. Devlet otoritesinin zayıflığı nedeniyle normal bir ekonomik düzen sağlanamamasından dolayı ülkede savaş ekonomisi oluşmuştur (Grosse-Kettler, 2004, s. 4). Bu savaş ekonomisinden beslenen iş adamlarının silahlı örgütler ve isyancı gruplarla yaptığı ticaret, dolaylı olarak deniz haydutluğu faaliyetlerini de desteklemiştir. Böyle bir ortamda amaç, güvenliği tesis etmek değil güvenlik zafiyetinden beslenmek olmuştur. Küresel ve bölgesel güçlerin de bu savaş ekonomisi nedeniyle Somali'de ortaya çıkan bu çıkar odaklarıyla kurdukları ilişkiler, ülkedeki güvenlik zafiyetlerine dolaylı olarak destek vermelerine yol açmıştır.

Ülkede bulunan petrol kaynaklarından dolayı Somali, ABD'nin ilgi alanına girmiştir. 1980'li yıllarda Yemen'de petrol bulunmasının ardından aynı coğrafi bölgede bulunan ülkelerle birlikte Somali'ye olan ilgi de artmış, ABD'li dört petrol şirketi Mohamed Siad Barre yönetimiyle anlaşma yapmıştı (Grosse-Kettler, 2004, s. 15). 1991 yılında Mohamed Siad Barre devrildikten sonra bu şirketlerden sadece Continental Oil and Transportation Company (CONOCO) faaliyetlerine devam etti. CONOCO'nun başında bulunan ve Mohamed Siad Barre'yle de ticari ilişkileri olan Osman Ali Atto, General Mohamed Farrah Hassan Aidid'in baş danışmanı oldu. Bu ilişki ABD ordusuna da büyük fayda sağladı (Gibbs, 2000, s. 48). Daha sonra CONOCO'yla General Mohamed Farrah Hassan Aidid arasındaki karşılıklı çıkarlar örtüşmemeye başlayınca CONOCO, General Mohamed Farrah Hassan Aidid'in düşmanı olan Ali Mahdi'yle bir anlaşma yaptı; bunun üzerine General Mohamed Farrah Hassan Aidid de ABD aleyhine açıklamalar yapmaya ve halkı kışkırtarak yönlendirmeye başladı. ABD'nin Somali petrolüne ilgisi diğer devletlerle birlikte iç savaş ve çatışmalar döneminde de devam ettiğinden ABD'yle birlikte başta İtalya, Norveç, Fransa gibi Batılı petrol şirketleri Somali'de faaliyet gösterdi. Somalia and

Eritrea Monitoring Group'un (SEMG) 2013 yılı Raporu'yla bu faaliyetler, barış ve güvenliğe tehdit başlığıyla belgelendirdi (Birleşmiş Milletler [BM], 2021).

Savaş ekonomisinin çıkar odaklarına sağladığı fayda sadece petrolle sınırlı değildir. Amerikan şirketi Dole ve İtalyan şirketi De Nadai, Somali'deki muz sektörüne el atmış; çeşitli örgütlerle iş adamlarının elinde bulunan kömür madenlerinin %80'i de BAE ve Suudi Arabistan'a verilmiştir. Somali kültüründe önemli bir yere sahip olan "khat"ın en büyük sağlayıcısı Kenya, bu ticaretten 2000'li yıllarda yıllık 180 milyon dolar kâr elde etti (Grosse-Kettler, 2004, ss. 15-18). 2006 yılında Somali'ye gerçekleştirilen müdahalenin ardından Mogadişu'da bitme noktasına gelen deniz haydutluğunun yeniden canlanmasına neden olan Etiyopya, Kenya'yla birlikte Somali'ye yapılan 2,3 milyar dolarlık emlak yatırımında da pay sahibi olmuştur (Hansen, 2012, s. 27).

Silah kaçakçılığındaysa coğrafi konumlarının da avantajıyla kilit rol oynayan Etiyopya, Eritre ve Yemen'in dışında, ele geçirilen mühimmatların üreticisi olduğu tespit edilen Rusya Federasyonu (RF), Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Mısır ve Polonya'nın da dolaylı olarak kâr sağladığı görülmüştür (Grosse-Kettler, 2004, ss. 26-28). Bu silah ticaretinin büyük çoğunluğunun deniz haydutlarının, silahlı örgütlerin veya yolsuzluğa karışan devlet yetkililerinin kontrolünde olan limanlardan yapıldığı göz önüne alındığında Somali'de tüm bu unsurların birbirlerinden beslendiği tipik bir savaş ekonomisinin oluştuğu söylenebilir.

Deniz haydutluğu nedeniyle güvenlik ve sigorta sektörünün de gelirlerini artırdıkları gözlemlenmiştir. 2013 yılında %37'lik bir oranla deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında en yüksek payı alan güvenlik sektörünün kazancının 1-1,2 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir (Madsen ve diğerleri, 2014, s. 7). Bu gelirden en fazla payı alan özel güvenlik şirketleri birleşmişlerdir. Bu bağlamda standartları sağlayarak kuruluşa katılan 708 şirket bulunmaktadır. Bu şirketlerden 208'i İngiltere, 64'ü de ABD merkezlidir. Bunlardan özellikle deniz güvenliğiyle ilgilenen şirketlerin de büyük bir kısmı İngiltere merkezlidir (Chalk, 2012). Sigorta şirketlerinin kazancıysa 2013 yılında 185 milyon dolar olduğu görülmüştür (Madsen ve diğerleri, 2014, s. 8). Sigorta şirketlerinde uygulanan prim kriterleri İngiliz Loydu'na göre belirlenmektedir. Bu açıdan bakıldığında zarar gördüğü düşünülen devletlerin aynı zamanda deniz haydutluğunun ortaya çıkardığı güvenlik açığından fayda sağladıkları da görülmektedir.

4.2.7. Deniz Haydutluğunun Nedenleri

Deniz haydutluğunun nedenleri, literatürde altı farklı başlık altında incelenmektedir. Bu başlıklar; yasal yaptırımların yetersiz olması, coğrafi nedenler, denizde güvenliğin sağlanmaması, kültürel nedenler, ekonomik yetersizlikler ve bu ortamdan çıkar sağlayan finansörlerdir. Aynı zamanda deniz haydutluğunun nedenleri, deniz bölgelerinde işlenen suçların nedenleriyle de benzerlik göstermektedir (Bueger, 2014).

Dünyanın en önemli deniz ticaret yollarından birinin üzerinde bulunan Somali, deniz haydutluğu eylemleri için elverişli bir coğrafi konumda bulunmaktadır. Bu konumundan dolayı Somali, oldukça fazla sayıda haydutluk eylemine maruz kalmıştır (DB, 2021). Deniz haydutluğunun diğer bir nedeniyse Somali'de iç savaş ve siyasi karışıklıkların yaşanmasıdır (Maouche, 2011, s. 73). Ülkedeki bu ortam, beraberinde çatışmaları da getirerek ülkenin güvenliğini zayıflatmıştır ki bu durum da suç oranlarının artmasına sebep olmuştur. Özellikle Somali'de güvenliğin bir türlü sağlanamamasının deniz haydutluğu eylemlerinin artmasında büyük bir rolü vardır. Bu bağlamda Somali'de iç savaş, siyasi karışıklıklar ve çatışmaların tetiklediği deniz haydutluğunun nedenlerini genel olarak güvenlik boşluğu, ekonomik nedenler ve coğrafi konumundan kaynaklanan elverişli ortam çerçevesinde değerlendirilecektir.

4.2.7.1. Güvenlik Boşluğu

Somali'de yaşanan iç savaş, siyasi karışıklıklar ve çatışmalar, güvenlik boşluğunun oluşmasına sebep olmuştur. Devletin güvenlik açığından faydalanarak suç işleyenlerin sayısında yaşanan artış deniz haydutluğu faaliyetlerinin engellenmesini de güçleştirmiştir. Güvenlik boşluğundan faydalanarak örgütlenme imkânı da bulan deniz haydutlarının sayısı, cezalandırma sistemindeki eksiklikten dolayı hızla artmıştır. Yolsuzluk ve bu yolsuzluğa zaman zaman ülkedeki otoriterlerin de ortak olması deniz haydutluğu eylemlerinden kazanç sağlayan finansörlerin teşkilatlanmalarını daha kolay hâle getirmiştir (Bueger, 2014). Cezalandırma sisteminin işler olmamasından dolayı deniz haydutluğu gruplarının yeni üye bulmaları oldukça kolaylaşmıştır.

4.2.7.2. Ekonomik Nedenler

Somali'de yaşanan iç savaş, siyasi karışıklıklar ve çatışmalar, ekonomiyi de olumsuz etkilemiş ve ülkenin bir enkaz hâline gelmesine neden olmuştur. Bu bağlamda iki farklı durum ortaya çıkmıştır. Bunlardan ilki, Somali'de yaşayan halkın ekonomik çöküşten doğrudan etkilenmiş olmasıdır. Ülkede ne tıbbi hizmetler ne de eğitim hizmetleri verilebilmiş, ekonomik ve sosyal yükümlülükler yerine getirilemediği gibi ülke kaynakları da kullanılamamıştır. Tüm bu yaşananlarsa ülke halkını yaşamlarını sürdürebilmek için farklı yollar arayamaya zorlamıştır. İnsanların bu çaresizliğinden yararlanan suç örgütleri de deniz haydutluğu faaliyetlerini finanse etmişlerdir çünkü deniz haydutluğu oldukça maliyetlidir.

İkinciyse, Somali deniz sularında yasa dışı balıkçılık yapılması ve zehirli atıklardır. Ülkenin her alanında çöküş yaşandığı için Somali, sahillerini de koruyamamıştır. Sahile yakın bölgede yaşayan ve geçimini balıkçılık sayesinde sağlayabilen bölge halkı, yine aynı bölgede yasa dışı ve orantısız avlanan gemiler yüzünden balıkçılık yapamaz hâle gelmişlerdir. Ayrıca denize atılan çöplerden ve denize dökülen zehirli atıklardan da bıkan kıyı halkı, gemilere saldırı düzenlemeye başlamışlardır. Bu bağlamda coğrafi konumundan kaynaklanan elverişli bir ortamdan dolayı kültürel bir durum olarak kabul edilen deniz haydutluğu, ülke halkı için ve özellikle de kıyı kesimde yaşayan halk için normal bir faaliyet olarak kabul edilmiştir (Bueger, 2014).

4.2.7.3. Yasa Dışı Balıkçılık

Somali deniz suları, deniz ticareti için önemli olduğu kadar deniz canlıları için de büyük bir önem taşımaktadır. Deniz sularında pek çok farklı türde deniz canlısı yaşamını sürdürmektedir. Bunların bazıları ançüez, kedi balığı, ıstakoz, orkinos, köpek balığı ve karidestir (Birleşmiş Milletler [BM] Gıda ve Tarım Örgütü, 2015, s. 73). Bu deniz türleri özellikle Somali'nin kuzeydoğusundaki Puntland sularında yaşamaktadırlar. Somali sularında yapılan kaçak balıkçılığın boyutunun ne olduğunun bilinmesi çok zor olsa da yapılan incelemelere göre 2000-2003 döneminde Somali açıklarında gerçekleştirilen kaçak balıkçılık oranının %50'den fazla olduğu, finansal olarak da 504 milyon dolara kadar yükseldiği düşünülmektedir (Agnew ve diğerleri, 2015, s. 2). BM Gıda ve Tarım

Örgütünün 2005 yılında yayınladığı rapora göre Somali açıklarında kaçak avcılıkta kullanılan 700 adet balıkçı teknesi bulunmaktadır (BM Gıda ve Tarım Örgütü, 2015, s. 74).

Kaçak avcılık yapan balıkçı tekneleri kendi içerisinde ulusal ve bölgesel olarak ikiye ayrılmaktadır. BAE, Kenya, Suudi Arabistan, İran ve Yemen'den gelen teknelerin Somali açıklarında avlandıkları saptanmıştır. Teknelerin iş adamlarından, bazı Somalili yetkililerden, silahlı gruplarla deniz haydutlarından sahte avlanma belgesi aldıkları tespit edilmiştir (Waldo, 2009). Genel bir değerlendirme yapıldığında bölgesel olarak yapılan kaçak balık avcılığının uluslararası yapılan kaçak avcılıktan daha masum olduğu söylenebilir. Güney Kore, İtalya, Yunanistan, İspanya Fransa, İngiltere, Ukrayna, RF, Japonya, Mısır ve Tayvan gibi birçok devletten gelen teknelerin Somali sularında yaşayan deniz canlılarının çeşitliliğinden ve bolluğundan faydalandığı bilinmektedir.

Geçimini kaçak balık avcılığıyla sağlayanlarsa Somali'nin karışıklık ortamından faydalanan, nüfuzu kuvvetli olan kişilerdir. Bu kişiler, yurt dışından birileriyle bağlantıya geçip yeni ortaklıklar kurarak bu işi ticari boyuta taşımışlardır. Bu ortaklıklar arasında en önemlileri İtalya, İngiltere ve BAE menşeli şirketlerdir. Bu şirketler, bölgede kaçak avcılık yapabilmek için Mohammed Hersi Morgan, General Mohamed Farrah Hassan Aidid, Osman Ali Atto ve Ali Mahdi Mohammad'ten destek almışlardır. Bu şirketler, avlanmak için aldıkları bu izinleri birkaç gruba satarak gelirlerini katbekat artırmışlardır (Waldo, 2009). Aynı şirketler, büyük balıkçı gemileriyle kaçak avlanmanın dışında Somalili balıkçıların kendilerine göre oldukça küçük olan teknelerini ezerek avlanma olanaklarını da ellerinden almışlardır. Başlarda avlanmalarına engel olan büyük gemileri uzaklaştırma gerekçesiyle silahlanan Somalili balıkçılar, ilerleyen zamanlarda fidye için deniz haydutluğu yapmaya başlamışlardır. Zira deniz haydutluğunun balık avcılığına göre hem getirisinin daha yüksek hem de daha kolay olduğu düşünülmektedir.

Kaçak avlanma faaliyeti yürüten balıkçı tekneleri, bölgede konuşlandırılan askerî unsurlar tarafından tespit edilmediğinden bugüne kadar BM raporlarına yansımamıştır (Business Daily Africa, 2010). Olağan dışı olan bu durum uluslararası toplumda "bölgede konuşlanan askerî unsurların kaçak avlanan Avrupa menşeli balıkçıları gözettiği" düşüncesine neden olmuştur. Alakarna adlı İspanyol menşeli balıkçı gemisi kaçak avlandığı gerekçesiyle Somalili deniz haydutları tarafından kaçırıldığında bölgede konuşlanmış olan

İspanyol donanmasına bağlı gemiler tarafından kurtarılmaya çalışılsa da başarılamamıştır. Ancak kaçırılan geminin, aradan geçen iki ayın ardından dört milyon dolar fidye ödendikten sonra serbest bırakılması sağlanmıştır. İspanya tarafından teknenin kurtarılmasına dair herhangi bir girişimde bulunulmamış, inceleme de yapılmamıştır. Yaşanan bu olay, kaçak avcılık yapan teknelerin askerî unsurlar tarafından korunduğu düşüncesine kanıt teşkil etmiştir. BM'nin 2006 yılında kaçak avlanmaya engel olmak adına Somali menşeli deniz ürünlerine el konulması önerisini kabul etmemesi de kaçak avlanma konusuna dair dikkat çeken başka bir örnektir. Oysaki deniz haydutluğuyla mücadelede BM en önde gelen kuruluştur. Ambargo önerisi, aynı zamanda Somali sularında bulunan teknelerin sayısının azalmasını sağlayacak ve böylece deniz haydutluğu eylemlerinin nedenlerinden birini ortadan kaldıracaktı. Fakat öneri, İspanya'yla ortak bir şekilde deniz haydutluğu eylemlerine karşı mücadele veren diğer Avrupa devletlerinin de kaçak avcılıktan yarar sağlamaları sebebiyle reddedildi (Sone, 2010, s. 76).

Deniz haydutluğu eylemleriyle mücadeleye son zamanlarda büyük bir hız verilerek ciddi başarılar sağlanmıştır. Bunda bölgesel koordinasyonun da etkisi yüksektir. Aynı zamanda Somalili bazı yetkililerin de kaçak avcılık yapan teknelere illegal avlanma evrakları sattığı, dahası işten çıkarılan deniz haydutlarıyla oluşturulan ekiplerle güvenlik desteği sağlandığı ortaya çıkmıştır. Kurulan bu ekipler, koruması zayıf olan balıkçı teknelerine saldırarak bölgede avlanmalarına engel olmaktadırlar (BM, 2013, s. 100). Somali'deki karışıklık ortamından ve otorite boşluğundan yararlanan siyasetçiler, nüfuzlu isimler ve iş insanları ülkenin içinde bulunduğu durumdan fırsat yaratarak her boşluğu ticarete çevirmişlerdir.

4.2.7.4. Zehirli Atıkların Denize Dökülmesi

2004 yılında deniz haydutluğu eylemlerinde yaşanan artışın sebeplerinden biri de 1990'lı yıllardan itibaren zehirli atıkların Somali sularına dökülmesidir (Sone, 2010, s. 59). Somali medyasında 1992 yılından itibaren Avrupa devletlerine ait gemilerin zehirli atıklarını Somali sularına döktüklerine yönelik haberlere yer verilmeye başlanmıştır. Yayınlananlar içinde oldukça büyük tartışmalara yol açan haberlerden biri İtalyan Progresso'yla İsviçreli Achair Partners firmalarının Somali Sağlık Bakanı Nur Elmy Osman'la 80 milyon dolarlık zehirli atığın Somali'de inşa edilecek bir tesiste yok edilmesi için anlaşma yapıldığı iddiasıdır.

Ancak hem Sağlık Bakanı Nur Elmy Osman hem İtalya ve İsviçre hükûmetleri böyle bir anlaşmaya dair bilgilerinin olmadığını ve bahsi geçen binanın hiçbir zaman inşa edilmediğini açıkladılar (Somali Waste Imports, 1997, s. 79). Ancak daha sonraları söz konusu firmaların Avrupa devletlerine zehirli atıkların yok edilmesi konusunda hizmet sağladığı, Progresso şirketinin İtalyan mafyası tarafından yönetildiği ve anlaşmalarda mafyanın arabuluculuk yaptığı İtalyan Çevre Örgütü Ligambiente ve BM Çevre Programı (United Nations Environment Programme-UNEP) direktörü olan Mustafa Tolba tarafından kabul edildi. Ligambiente şirketiyse bir yılda Avrupalı müşterilerden aldığı 35 milyon ton atıkla 6,6 milyar dolar kâr elde ederek kazanç sağladı (Grosse-Kettler, 2004, s. 29).

Endonezya'da 26 Aralık 2004 tarihinde meydana gelen deprem ve ardından yaşanan tsunamiden sonra Somali sularındaki zehirli atıklar deniz yüzeyine çıkınca UNEP yetkileri, olayın yaşandığı bölgeye giderek inceleme yaptılar. İncelemede deniz yüzeyine çıkan zehirli atıkların büyük oranda radyoaktif uranyum olduğu görüldü. Bunun yanında tıbbi atık ve kimyasal atık gibi daha pek çok atık olduğu bilgisi de raporda dile getirildi. Bu atıkların, insan hayatı için ve özellikle kıyı şeridine yakın yaşam alanlarında hayatlarını sürdüren insanlar için risk taşıdığına raporda yer verildi (Jean-Jacques, 2011, ss. 64-65). Bu rapordan bir yıl sonra BM, bölgeye detaylı inceleme yapmaları için bir heyet gönderdi. BM heyeti, bölgede zehirli atıkların var olduğunu reddederek kıyı şeridine yakın yerlerde yaşayan insanların aslında bölgede hijyenin yeterli olmaması sebebiyle hastalandıklarını belirtti. Bu bağlamda daha da ayrıntılı bir inceleme yapılması tavsiyesinde bulundu. Fakat BM, deniz haydutluğuyla mücadele yürüttüğü için öneride bulunulan ayrıntılı araştırmayı yapmaktan vazgeçti.

4.2.8. Somali'de Gerçekleşen Deniz Haydutluğunun Sebepleri

4.2.8.1. Somali'deki İç Savaş

1960 yılında bağımsızlığını ilan etmesinden dokuz yıl sonra Somali'de gerçekleşen darbeyle yönetimi ele geçiren Mohamed Siad Barre, ülkede otoriter bir yönetim biçimi oluşturmuştu. 1969 yılından itibaren 22 yıl boyunca iktidarda olan ve otoriter bir rejimle yöneten Mohamed Siad Barre'nin hükûmeti 1991 yılında yıkıldı. Hükûmetin yıkılmasıyla birlikte ülkede rejim de çökerek bir iç savaşın yaşanmasına sebep oldu. Bu nedenle Somali,

1991'den itibaren siyasi açıdan "başarısız devlet" olarak nitelendirilmiştir (Milena, 2012, ss. 104-123). Hükûmetin yıkılmasının ardından yaşanan iç savaştan sonra kabileler kendi aralarında bir güç mücadelesine girişti. Bu kabilelerin en önemlilerinden ikisinin liderleri olan Ali Mahdi Mohammad ile General Mohamed Farrah Hassan Aidid arasında gerçekleşen çatışmada binlerce sivil öldü, yaralandı ya da göç etmek zorunda kaldı. Bu iki isim arasında yaşanan çatışma, zamanla daha da ciddileşip büyüyerek ülkeyi çatışmalara sürükledi (Udeariry, 2011, s. 6). Böylece Somali kabileler arasında çatışmaların yaşandığı, masum sivillerin öldürüldüğü bir ülke hâline geldi. Öte yandan ülkenin içinde bulunduğu bu durum deniz haydutları, teröristler ve organize suç grupları için Somali'yi emniyetli bir korunak hâline getirdi (Ayhan, 2003, s. 49). BM, Somali'de yaşanan bu insanlık dışı olaylara engel olmak için 1991-1995 döneminde, United Nations Operation in Somalia I (UNOSOM I) ve United Nations Operation in Somalia II (UNOSOM II) adı altında barışı koruma operasyonları gerçekleştirdi. Masum insanları kurtarmak ve korumak amacıyla gerçekleştirilen bu operasyonlarla binlerce Somalili kurtarıldı, yine BM tarafından insancıl yardım kapsamında yiyecek ve ilaç yardımında bulunuldu. Gerçekleştirilen operasyonlar ve yapılan yardımlarla birçok masum sivil kurtarılsa da ülkede istikrarın sağlanmasına yönelik başarı kazanılamadı (Batır, 2011, s. 211; Kraska, 2021, s. 46).

Somali'de kabileler arasında yaşanan çatışmalardan dolayı ülke üçe bölünmüştür: Kuzeybatıda Somaliland, kuzeydoğuda Puntland ve merkezle güney bölgelerinde Somali (Maden, 2013, s. 15). Bağımsızlığını ilan eden ilk bölge Somaliland'dır. Bu bölgede yaşayan kabileler, 1991 yılında Somaliland Cumhuriyeti adıyla bağımsızlıklarını duyurmalarına rağmen merkezî yönetim tarafından bu bağımsızlık tanınmamıştır. 1998 yılına gelindiğinde Puntland da özerkliğini ilan etmiştir. Somali'nin merkezle güney bölgeleriyse merkezî yönetimin kontrolünde kalmıştır (Baniela, 2010, s. 195).

Somali'nin üçe bölünmüşlüğün dışında ülkeye üç de radikal İslamcı grup yerleşmiştir: Hizb-ül İslam, eş-Şebab ve Ehl-i Sünnet Ve'l-Cemaat. Eş-Şebab, Somali'nin güney bölgesini kontrol ederek bölgede İslami bir yönetim biçimi oluşturmuştur (Ahmed, 2013, s. 38; Agbiboa, 2014, ss. 27-34; Botha ve Abdile, 2014, s. 1-18). Hiran ve Mogadişu yakınlarında bulunan Afgooye bölgesiyse Hizb-ül İslam tarafından yönetilmiştir. Bahsi geçen İslamcı gruplar, Somali'nin merkeziyle Mogadişu'da eş zamanlı ve planlı bir biçimde hareket etmişlerdir ancak güneyde bulunan ve liman şehri olan Kismayo üzerinde görüş ayrılığı

yaşamışlardır (Bayıllıoğlu, 2011, s. 134). Son olarak Ehl-i Sünnet Ve'l-Cemaat, genellikle ulusal hükûmetlerle ortak çalışmalar yapmıştır. Örneğin Somali Geçici Federal Hükûmeti ile eş zamanlı çalışmalar yürüttüğü bilinmektedir (Zimmerman, 2010).

Somali'de yeni ve geçici bir Anayasa 2012 yılında kabul edildi. Yeni kurulan Somali Federal Hükûmeti, görevi sona eren Somali Geçici Federal Hükûmetinin yerini aldı. Planı yapılan ilk demokratik seçim için belirlenen yıl 2016'ydı. Yeni kurulan hükûmetin, ülkedeki karışıklıktan yararlanarak artan deniz haydutluğuyla mücadele etmesi hiç de kolay olmamıştır. Özellikle 1991-2012 döneminde deniz haydutları güçlenerek organize bir suç örgütü hâline gelmişlerdir (Hanif, 2010, s. 27). Bu tarz örgütsel suçların hepsinde mutlaka devletle bağlantılı kişiler de bulunmaktadır. Örneğin Somalili deniz haydutları, güvenlik güçleriyle gizli anlaşmalar yaptıkları için gasp ettikleri gemileri rahat bir şekilde Somali kıyılarına getirebilmekteydiler. Bu gruplara bağlantıları sayesinde herhangi bir müdahalede bulunulmamaktaydı (Annoni, 2014, s. 176). Bölgedeki köylerde yaşayan halk deniz haydutluğunun önüne geçilememesinden dolayı deniz haydutlarıyla savaşmak yerine iş birliği yapmaktaydılar. Kaçırılan gemilerde rehin alınan mürettebatın ve yolcuların bakımında haydutlara yardım etmekteydiler. Bu durum da deniz haydutluğuyla mücadeleyi çok daha zor bir hâle getirmiştir (Bateman ve Ho, 2008, s. 2).

Eğer karada iyi bir şekilde düzen ve emniyet sağlanırsa bu düzen ve emniyet denizde de devam eder. Denizlerin emniyetli olması için önce karada düzen olması gerekir. 1991-2012 döneminde Somali'de yeterli düzen ve emniyet sağlanamadığı için denizlerde de düzensizlik hâkimdi (Bateman ve Ho, 2008, s. 2). Olmayan hukuk sisteminden dolayı kabileler arasında çatışmalar ve suçların cezasız kalması gibi olaylar yaşanmıştı. Bu durum da Somali'de işlenen suçların oranında artışa neden oldu. Karadaki düzensizlik denizlere de sirayet ettiğinden deniz haydutluğu eylemleri de artmıştır (Twomey, 2013, s. 46).

Somali'de bulunan radikal terör örgütleriyle Somalili deniz haydutları arasında bir çeşit iletişim ağı olduğu bilinmektedir. İslamcı terör örgütü eş-Şebab başlangıçta Mogadişu'nun güney kıyılarını kontrol etmekteydi ancak daha sonraları kontrol alanını kuzeyde deniz haydutlarının etkin olduğu bölgeye kadar genişletti. 2011'de örgüt, deniz haydutluğuyla nam salmış olan Harardhere'yi kontrolü altına alarak bu bölge için deniz haydutlarıyla anlaşma yaptı. Yapılan anlaşmaya göre deniz haydutları kazandıkları fidyenin %20'sini

eş-Şebab örgütüne ödeyecekti (DB, 2013, s. 47). Ayrıca örgüt, deniz haydutluğu eylemlerini planlamak ve izlemek için denizcilik ofisi de açtı. İslamcı bir terör örgütü olan eş-Şebab, haydutlardan elde ettiği bu gelirleri ilk olarak Somali Geçici Federal Hükûmetine, sonrasındaysa Somali Federal Hükûmetine karşı kullanmıştır (Zimmerman, 2010). Deniz haydutlarıyla eş-Şebab arasında yapılan anlaşma haydutların faaliyetlerini daha kolay gerçekleştirmelerini sağlamıştır. Örgüt, deniz haydutlarına gıda malzemeleri ve yedek asker imkânı da sağlamasının yanında deniz haydutlarına kazandıkları parayı aklamak için yardımda bulunacak tedarikçi desteği de sağlamıştır (DB, 2013, s. 25). Deniz haydutları ve eş-Şebab arasındaki ilişki sadece menfaate dayalıdır. Örgütün asıl hedefi, Somali'yi bir şeriat ülkesi hâline getirmektir. Hedefine ulaşabilmek için bu yolda önüne çıkan tüm engelleri bertaraf etmek amacıyla her türlü yönteme başvurmuştur. Örgütün aksine deniz haydutlarının asıl emeliyse finansal olarak kazanç sağlamaktır, bununla birlikte faaliyet alanlarını genişletmek ve eylemlerini kolay bir şekilde yürütmektir. Bunun için de ülkedeki güçlü isimlerle zaman zaman ortak çalışma yürütmesi gerekmiştir (Maden, 2013, s. 16).

1991-2012 döneminde Somali'de yaşanan karışıklık ortamından en fazla deniz haydutları yararlanmıştır. Düzenli bir hukuk sisteminin kurulamaması, otoriter bir yapının olmaması, radikal İslamcı grupların ve kabilelerin birbirleriyle olan çatışmaları, deniz haydutlarını cezalandıracak kişi veya sistemin bulunmaması en nihayetinde bütün bu sebepler deniz haydutlarının önünü açarak haydutluğun daha da artmasına yol açmıştır. Böylece güçlenen deniz haydutları, Somali sularında ve Aden Körfezi'nde seyir hâlinde olan gemiler için büyük tehlikelere yol açmıştır.

4.2.8.2. Zehirli Atıklar Sorunu ve Yasa Dışı Balıkçılık

Somali'deki deniz haydutlarının haydutluk faaliyetine başlamalarındaki asıl sebep ekonomik kazanım elde etmek değildir (Osei-Tutu, 2011, s. 10). Somalili deniz haydutlarının faaliyetlerine başlamalarının asıl sebebi, 1990'lı yıllarda bölgedeki balıkçıların Somali açıklarında yağma ve kaçak avlanma faaliyetleri yürüten yabancılarla mücadelesidir (Percy, 2012, s. 948; Twomey, 2013, s. 46). Somali 3025 km uzunluğunda bir kıyı şeridine sahiptir. Bu özelliğinden dolayı halkın büyük bir çoğunluğu, geçimini balıkçılıktan sağlamaktadır. Balıkçılık ülke için önemli bir geçim kaynağıdır. Bunun bir diğer sebebi de Somali sularının deniz ürünleri ve özellikle de balıklar konusunda oldukça zengin olmasıdır. Bu zenginlik

de pek çok devletin iştahını kabartmaktadır. ÇHC, Güney Kore, İtalya, İspanya, Yeni Zelanda gibi devletlerle pek çok Asya ve Avrupa devletinden birçok balıkçılık firması, karışıklık ortamından faydalanarak büyük boyutlara sahip trol gemilerini Somali sularına göndermiştir. Trol gemilerinin kaçak balık avcılığından dolayı zengin balık türlerine sahip olan Somali suları artık bu özelliğini kaybetme ve balıkların neslinin tükenmesi tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Yine bu kaçak avlanma faaliyetinden dolayı Somalili balıkçılar da geçimlerini sağlayamaz duruma gelmişlerdir (Batır, 2011, s. 210; Marcal, 2011, ss. 31-40). Somalili balıkçılar bütün bunlardan dolayı yabancı gemilerle çatışmaya başlamışlardır. Bu mücadelenin 3 ana sebebi bulunmaktadır. İlki, yabancı gemiler büyük gemilerle Somalili balıkçıların teknelerine çarparak ve balık ağlarını keserek balıkçıları zarara uğratmışlardır (Lehr ve Lehmann, 2007, s. 13; Udeariry, 2011, s. 8). İkincisi, sahile fazlaca yakınlaşarak yasa dışı avlanma yapmaya başlamışlardır. Son olarak, yabancı trol gemileri hem farklı ağlar hem de büyük balıkları yakalamak amacıyla ışık sistemleri gibi yasak olan av ekipmanları kullanmışlardır (Acharya, 2013, s. 10). Bu durum da bölgedeki balıkçılara küçük balıkların kalmasına neden olmuştur. Yerel balıkçıların öfkelenmelerinin bir başka sebebi de yabancı gemilerin kaçak avlanma konusundaki ısrarcı tutumlarıdır. Balıkçılar, kaçak avlanma konusunda ısrarcı olan gemilere çıkmaya ve her avlanma faaliyeti için "ücret" talep etmeye başlamışlardır (Axe, 2020). Bölgede yer alan gruplar, yabancı trol gemilerine avlanmak için izin belgesi almaları karşılığında kendileri için haraç talebinde bulunmuşlardır. Haraç vermeyen gemilere de gasp etme ve kaçırılma tehdidinde bulunmuşlardır. Zamanla haraç alma işlemleri daha organize bir duruma gelmiştir (Percy, 2012, s. 948; Lehman, 2007, s. 14). Kendilerini savunmak için çıktıkları bu yolda yaptıkları faaliyetler zamanla deniz haydutluğu eylemine dönüşmüştür. Deniz haydutları, trol gemilerine avlanma izin belgeleri verirken kendilerini kaçak avlanmayla savaşan korucular olarak nitelendirmişler ve gerçekleştirdikleri faaliyetleri yasal bir çerçeveye oturtmaya çalışmışlardır (Hansen, 2012, s. 11; Axe, 2020).

Yerel balıkçılar arasındaysa kabileler arasında yaşanan çatışmalardan dolayı yeni sorunlar ortaya çıkmıştır. Kaçak avlanma bunlardan birisidir. Kabileler kendilerine ait olan sularda başka balıkçıların avlanmasını kabul etmemiştir. Eğer kendi bölgelerinde avlanan bir balıkçı varsa onların yasa dışı avlandığı iddiasında bulunmuşlardır. Bütün bu olaylar yerel balıkçıları yaşanacak herhangi bir olaya karşı daha temkinli olmaya yöneltmiştir. Ava çıkan balıkçılar gemilerinde mutlaka silah bulundurmaya başlamışlardır. Balıkçıların silah taşımasıysa deniz haydutlarının işini kolaylaştırmıştır çünkü bu şekilde gizlenmeleri

daha kolay olmuştur. Zaman zaman balıkçılar da savunmasız ve kolay bir ava denk geldiklerinde deniz haydutları gibi hareket etmişlerdir. Bu da onları deniz haydutlarından farksız bir hâle getirmiştir (Hansen, 2012, s. 11).

Somalili deniz haydutlarının faaliyetlerine başlamalarındaki bir diğer önemli sebep ise zehirli atıklardır. 1990'lı yıllarda yaşanan iç savaş, çatışmalar ve siyasi istikrarsızlıktan dolayı Somali, yabancılar için fırsat kapısı hâline gelmişti. Yabancı şirketler, bu fırsattan yararlanarak Somali sularını kimyasal ve radyoaktif atık merkezine dönüştürdüler (Batır, 2011, s. 210; Daniels, 2012, s. 35; Phillips, 2009). Somali kıyılarına bırakılan kimyasal atıklarla büyük çapta çevresel felaketlerin yaşanmasına yol açtılar. Bunun en büyük göstergelerinden biri, 2004 yılında Hint Okyanusu'nda yaşanan tsunamiydi (United Nations Environment Programme [UNEP], 2005). Bu tsunami, özellikle Somali'nin kuzeyinde büyük tahribatlara yol açtı. Bazı Avrupalı şirketlerin Somali sularına kaçak yollarla gizli bir şekilde döktükleri tonlarca kimyasal, nükleer ve toksik atığın yaşanan bu olaya sebebiyet verdiği düşünülmektedir (Bile, 2013, s. 158; Clayton, 2005).

Somali'de hükûmetin kurulamamasından kaynaklanan siyasi istikrarsızlık bazı Avrupalı firmaların işini kolaylaştırmıştı. Somali'nin içinde bulunduğu karışıklık ortamı ve otorite boşluğundan yararlanan bu firmalar, Somali sahillerini sanki bir atık merkeziymiş gibi kullanarak bu sahillerin büyük bir çöplük hâline gelmesine yol açtılar. Avrupalı firmalar, kabile yöneticileriyle aralarında anlaşma imzalayıp anlaşmaları da yaptıkları bu yasa dışı faaliyete hukuki dayanak olarak gösterdiler (Baniela, 2010, s. 196; Osei-Tutu, 2011, s. 10). 2005 yılında UNEP'in hazırlamış olduğu raporda, Somali kıyılarına bırakılan kimyasal ve radyoaktif atıklar sebebiyle radyasyondan dolayı hastalanan insan sayısının korkutucu derecede arttığı belirtildi (UNEP, 2005). Nükleer ve radyoaktif atıklar aynı zamanda Somali denizindeki ekolojik sistemin de bozulmasına yol açtı (UNEP, 2005). Denizde ekolojinin bozulmasıyla bölgede balıkçılık yaparak geçimini sağlayan halkın yaşamını ekonomik yönden oldukça olumsuz etkiledi. Bu etki üzerine bölge halkı ve balıkçıların öfkeleri daha da arttığından silahlanmaya başladılar. Silahlanan halk ve balıkçılar Somali kıyılarına atık döken gemilere karşı büyük saldırılar düzenlemeye başladılar.

Somali'nin kaynaklarını kullanan, ülke kıyılarını ve sularını çöplüğe çeviren, ülkenin doğal servetinden ülke halkını mahrum bırakan yabancı gemilere karşı direnen ve onlarla

çatışan deniz haydutları, bölge halkı ve balıkçılar tarafından gerçek milliyetçiler olarak anıldılar (Holzer ve Juergenliemk, 2012, s. 6; Marchal, 2021, s. 33). Gerçek milliyetçiler olarak görülmek deniz haydutlarının cesaretlerini daha da artırarak korkusuzca davranmalarına yol açtı. Buna ek olarak ülkede etkin bir otoritenin olmamasını da fırsat bilen deniz haydutları kendilerini ulusal varlıkların koruyucusu olarak nitelendirmeye başladılar (Osei-Tutu, 2011, s. 13; Schoeman ve Haefele, 2013, s. 204; Baniela, 2010, s. 197). Deniz haydutları, ülkedeki karışıklık ortamını fırsat bilerek deniz kaynaklarını kullanan, yağmalayan ve Somali sularına kimyasal atık döken devletlerden intikam aldıkları ve onlara ceza verdikleri iddiasında bulundular (Marcal, 2011, s. 33). İlk başlarda deniz haydutlarının faaliyetleri bölge halkının haklarını çiğnetmemek amacıyla bir mücadele girişimi olarak değerlendirilse de daha sonra bu amaç değişmiştir. Bu faaliyetler artık bütün dünyayı olumsuz etkileyen bir duruma gelmiş ve uluslararası bir suç olarak görülmüştür (Daniels, 2012, s. 35). Kendilerini halkın ve ülkenin koruyucusu olarak nitelendiren, finansal olarak epey yüksek kazanç elde eden balıkçılar artık masum birer balıkçı değildirler, silahlı ve acımasız deniz haydutlarına dönüşmüşlerdir (Hansen, 2012, s. 12). Bu nedenle kaçak avlanma ve toksik atıkların denize dökülmesi faaliyetlerinin engellenmesi oldukça büyük önem arz etmektedir. Bu faaliyetlerin devam etmesi durumunda yerel halkın, deniz haydutlarını desteklemeye ve faaliyetlerini yerinde bir uygulama olarak görmeye devam edebileceği söylenebilir (Hansen, 2012, s. 12). Kaçak balıkçılık ve zehirli atıkların önüne geçilmesi durumundaysa Somali'de geçim sıkıntısı ve istikrarsızlıkla mücadelede önemli bir yol alınacağı da söylenebilir (Kraska, 2021, s. 158).

4.2.8.3. Olumsuz Sosyal ve Ekonomik Şartlar

Somali halkı için tek sıkıntı radikal İslamcı gruplar ve kabileler arasında yaşanan siyasi çatışmalar değildir. Ülke içindeki karışıklık ortamından dolayı halka iş, eğitim, ekonomi, sağlık gibi alanlarda hizmet sağlanamadığından fakirlik ve işsizlik iyice yayılmıştır. Kuraklıktan kaynaklanan kıtlık, çevresel sorunlar, köylerde yaşayanların sayısının azalması, kimyasal atıklar ve kaçak avlanma sebebiyle deniz kaynaklarının neredeyse yok olmasından dolayı ekonomik ve sosyal açıdan büyük sıkıntı çekilmiştir (Kraska, 2021, s. 48).

Ülkenin sosyoekonomik yapısı incelendiğinde, geçimlerini balıkçılık ve çiftçilikle sağlayan kırsal kesimde yaşayan halk ile yaşamlarını şehirlerde sürdüren halktan oluşan bir yapıya sahip olduğu görülmüştür (Twomey, 2013, s. 46). Ülkede tam olarak siyasi

istikrarın sağlanamaması, ülkenin ekonomik gelişmelerine dair resmî bilgilerin edinilmesini zorlaştırmıştır. DB verilerine göre 2020 yılında Somali'de, Gayri Safi Millî Hâsıla'nın (GSMH) %65'ini hayvancılık, balıkçılık ve tarım oluşturmuştur. %65'lik dilimde yer alan balıkçılık kıyı halkının ana geçim kaynaklarından birisi olmasına rağmen yabancı gemilerin deniz canlılarını talan etmesi, Somali'deki geçim sıkıntısının ve işsizlik oranının artmasına yol açmıştır. Halkın neredeyse %75'lik kesimi bir günde sadece 2 doların altında para kazanmakta ve bu parayla geçimini sürdürmeye çalışmaktadır (Osei-Tutu, 2011, s. 14). Ayrıca belli bölgelerde meydana gelen kıtlık ve kuraklık yüzünden halkın neredeyse yarısının yardıma ihtiyacı vardır. Bu bağlamda deniz haydutluğu, bu kesimde yer alan insanların geçimlerini sağlayabilmek için başvurduğu bir kazanç alanı olarak değerlendirilmiştir (Phillips, 2009). Somali sularına kimyasal atık bırakan ve kaçak avlanma faaliyetleri gerçekleştiren gemilerle mücadelede, balıkçılar tarafından gasp edilen gemiler ve gemilerin mürettebatları için firmaların veya devletlerin fidye ödemesi yapmaları, geçimini sağlayamayan işsiz kesime umut ışığı olmuştur. Büyük gemilerin kaçırılma faaliyeti için bir bot ve birkaç silah yeterli olmaktadır. Bu basit materyallerse sayıca fazla kişinin deniz haydutluğu faaliyetine girişmesine yol açmıştır. Gemilere saldırmaya karar verdikten sonra gerekli ekipmanları tedarik eden deniz haydutları, saldırı için kırsalda yaşayan kişilerden adam toplayarak haydutluk giderlerini ucuz iş gücüyle en aza indirmişlerdir. Bu durum kırsalda yaşayan halk içinde geçim kaynağı hâline gelmiştir. Köylülerin aldıkları miktar cüzi bir miktardır ancak yaşamlarını devam ettirebilmeye yetmektedir. Ödenen fidyelerin büyük bölümünü gruplarda en üst düzeyde bulunan kişiler almaktadır. Diğer grup üyeleriyse köylüler gibi az miktarlarla yetinmektedir. Üyelerle köylülerin bu durumu kabullenmelerinin sebebiyse ülkede yaşanan işsizlik ve geçim sıkıntısıdır, insanlar işsiz ve parasız kalmaktansa çok az bile olsa para kazanmaya rıza göstermiştir.

Ülkede deniz haydutluğu eylemlerinin fazlaca yaşandığı alanlar incelendiğinde, bu alanlar arasında ekonomik ve sosyal yönden bazı farklar olduğu gözlemlenmiştir. Ülkede dört farklı deniz haydutluğu bölgesi vardır. İlk iki bölge Sanaag ve Puntland'da bulunan Bari bölgeleridir. Bu bölgeler, Somaliland'le Puntland arasındaki çatışmaların yaşandığı bölgelerdir. DB'yle BM'nin yaptığı tahminlere göre bu bölgeler Somali'de gelirin en yüksek olduğu bölgelerdir. Diğer iki bölgeyse Nugal ve Mugdug'tur. Nugal, Puntland'a bağlıdır ve ortalama bir gelir düzeyine sahiptir. Mugdug'da ise hane başına düşen gelir miktarı ortalamanın altındadır (Hansen, 2012, s. 13). Düşük gelire sahip olan bölgede

deniz haydutları faaliyet göstermemiştir. Bölge halkı sadece balıkçılıkla geçimini sağlamıştır. Bölge sularında bulunan balıkların yabancı gemilerce avlanmasından dolayı bölge halkı zor duruma düşmüş ve balıkçılık yapamaz hâle gelmiştir. Bundan dolayı da bölge balıkçıları yabancı gemilerle mücadele etmeye başlamışlardır. Bu mücadelenin önüne geçebilecek bir sistem olamadığından deniz haydutluğu eylemleri genişleyerek artmıştır (Batır, 2011, s. 212).

Merkezî otoritenin tam sağlanamadığı ülkede işsizlik sayısı oldukça yüksektir, bunun yanında genç nüfusun büyük çoğunluğunun da işsiz olduğu düşünülmektedir (Osei-Tutu, 2011, s. 14). Bu sebeple Somali'de deniz haydutluğu eylemlerine katılım çocuk yaşlara kadar düşerken katılım da artmıştır (Djama, 2011, s. 136). Ülkedeki işsizlik sorunu halka, özellikle de genç nüfusa iki seçenek sunmuştur. Gençler ya örgütlere veya gruplara katılarak militan olacak ya da deniz haydutluğu çetelerine katılarak deniz haydudu olacaktı (Batır, 2011:211). Merkezî otoritenin tam sağlanamaması, adaletli bir hukuk sisteminin oluşturulamaması, eğitimdeki yetersizlik ve deniz haydutlarının elde ettikleri yüksek gelir, ülkenin genç nüfusunu olumsuz yönde etkileyerek deniz haydutluğu gruplarına dâhil olmasının yolunu açmıştır (Osei-Tutu, 2011, 14).

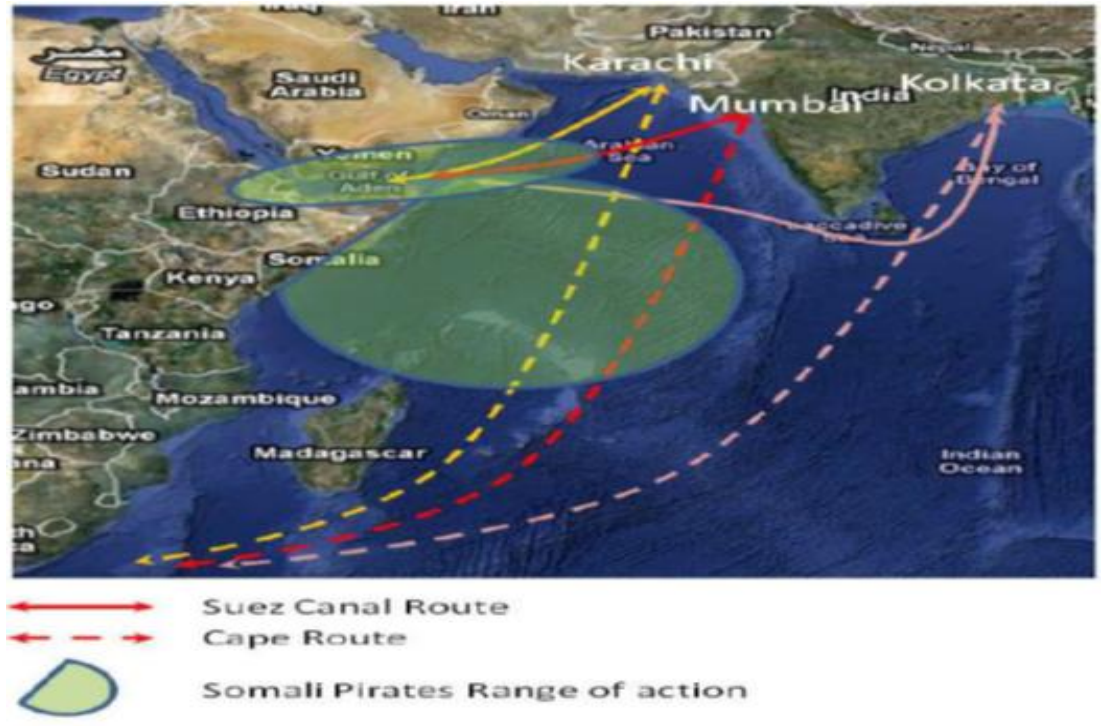
4.2.8.4. Uygun Coğrafi Yapı

Somali bir kıyı ülkesidir ve Afrika'nın doğu kısmında bulunmaktadır. Ülke şekil olarak ''7'' rakamını çağrıştırmaktadır. Bununla beraber benzetildiği bir başka şekil gergedan boynuzudur. Bu benzetmeden dolayı ülke Afrika Boynuzu olarak da anılmaktadır. Somali büyük bir yüzölçümüne sahiptir. Kıyı uzunluğu 3025 km olan Somali, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'yla çevrilmiştir (Hadden, 2007, s. 6). Umman Denizi ve Arap Yarımadası'nın güneyinde kalan Yemen'le Somali arasında bulunan Aden Körfezi'yse Akdeniz'le Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Umman Denizi ve Hint Okyanusu'nun kesiştiği bir konumdadır. Aden Körfezi ismini Aden Limanı'ndan almıştır. Körfeze bir yılda 22,000 civarında gemi uğramaktadır. Aden Körfezi, Uzak Doğu'yla Avrupa arasındaki petrol taşımacılığı için oldukça önemlidir. Zira petrol taşımacılığının büyük bir kısmı bu körfez üzerinden yapılmaktadır (Geiss ve Petrig, 2011, s. 6).

Bir kıyı ülkesi olan Somali, Aden Körfezi boyunca hem Batı'dan Doğu'ya hem de Doğu'dan Batı'ya birçok ticari geminin kullandığı önemli bir güzergâhta yer almaktadır. Uluslararası ticari gemi trafiğinin %20'si bu güzergâhta gerçekleşmektedir (Kiourktsoglou

ve Coutroubis, 2012, s. 66). Stratejik açıdan bakıldığında, Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı gibi iki önemli deniz yolunun hemen yanında bulunan Somali'nin Aden Körfezi'nden başlayarak Guardafui Burnu'na kadar olan kuzeydoğu kısmı, Kızıldeniz'i kullanan ticari gemilerin kontrolünün sağlanması için oldukça iyi bir konuma sahiptir (Twomey, 2013, s. 44; Udeariry, 2011, s. 9). Ancak Somali'nin Umman Denizi kısmında bulunan Benadir Sahili, konumundan dolayı gemilerin korunması ve kontrolü için pek elverişli olmadığından deniz haydutları için oldukça elverişli bir bölgedir. Deniz haydutları çoğunlukla faaliyetlerini bu bölgede gerçekleştirmektedir (Peter ve Lehman, 2007, s. 2). Üç kıta arasındaki ticari faaliyetler için önemli bir konuma sahip olan ve bir köprü özelliği gösteren Aden Körfezi, sahip olduğu bu özellikten dolayı fazla alternatifi bulunmayan bir körfezdir. Sadece Ümit Burnu ikinci bir seçenek olarak görülmektedir. Ancak Ümit Burnu güzergâhında diğer güzergâhlara göre yakıt tüketimi daha fazla olduğundan deniz yoluyla ticaret yapan firmalar bu güzergâhı tercih etmemektedir. En nihayetinde Somali, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nda deniz haydutluğu eylemleri hız kesmeden devam etmektedir. Buna rağmen gemicilik firmaları yakıt masrafi ve teslimat sürelerinde sıkıntılar yaşamamak adına bu yolları kullanmaya devam etmektedir (Udeariry, 2011, ss. 9-10).

Şekil 4.6: Somalili Deniz Haydutlarının Faaliyet Alanları ve Deniz Ticaret Rotaları



Kaynak: Bensassi ve Inmalcucada, 2010, s. 26.

5. BÖLÜM
ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ADEN KÖRFEZİ BAĞLAMINDA İNCELENMESİ

5.1. ADEN KÖRFEZİ'NDE YAPILAN DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ÇEŞİTLERİ VE TAKTİKLERİ

Taktikleri ve usulleri birbirleriyle benzer olsa da amaçları birbirinden farklı olan deniz haydutluğu eylemini iki başlıkta incelenmek mümkündür (Stracke ve Bos, 2009, s. 11). Bunların ilki suç nitelikli, yani kriminal özellikler taşırken ikincisiyse politik özelliklere sahiptir.

5.1.1. Kriminal Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu, şahısların tek başına ya da grup hâlinde gerçekleştirdiği bir eylemdir. Sadece grup hâlinde gerçekleştirilen bir eylem olmayıp tek başına da gerçekleştirilmesi söz konusu olduğundan organize bir suç olarak değerlendirilmesi doğru olmayacaktır. Genellikle eşya ya da para çalmak amacıyla yapılan bu tarz deniz haydutluğu eylemlerinin herhangi bir siyasal veya ideolojik bir amacı bulunmamaktadır. Kriminal deniz haydutluğu olarak değerlendirilen Somali sularında gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemlerinin temel amacı kişisel olarak kazanç sağlamaktır. Sağlanan kazancın bir bölümü daha sonra gerçekleştirilecek deniz haydutluğu eylemleri için de yatırım teşkil etmektedir. Kişisel kazanç elde etmek amacıyla gerçekleştirilen bu tarz deniz haydutluğu yapanlar, hayatlarını tehlikeye attıkları için kolay bir şekilde ikna edilerek bu eylemden uzaklaştırılmaları mümkün olabilmektedir (Stracke ve Bos, 2009, ss. 12-13).

Kriminal deniz haydutları, deniz haydutluğunu ticari bir faaliyet olarak görmektedirler. Bu bağlamda fidye görüşmelerinde de anlaşmalarında da esnek davranabilmektedirler. Gerçekleşen bazı kaçırılma olaylarındaysa istenen fidyenin tamamı ödenmemesine rağmen esirleri serbest bıraktıkları görülmüştür. Kaçırılan gemi ve geminin taşıdığı yük için yapılan fidye pazarlığında anlaşma sağlanmasa bile bunların paraya çevrilebilmesi mümkün olduğundan deniz haydutları yüke de gemiye de zarar vermekten kaçınırlar.

Yine fidye için seçilen esirlere önem verilerek daha özenli davranılmasına rağmen diğer esirlere de zarar vermekten kaçınmaktadırlar (Stracke ve Bos, 2009, s. 14).

5.1.2. Politik ve İdeolojik Amaçlı Terörist Gruplar Tarafından Gerçekleştirilen Deniz Haydutluğu

Politik ve ideolojik amaçlarına ulaşabilmek için isyancı gruplar ya da terörist gruplar tarafından gerçekleştirilen ve siyasal niteliğiyle öne çıkan deniz haydutluklarıdır. Bunlar arasında en çok dikkat çeken ve oldukça büyük bir güce sahip olan iki grup; Filipinler'de faaliyet gösteren Ebu Seyyaf grubuyla Sri Lanka'da faaliyet gösteren Tamil Kaplanları'dır. Terör gruplarının deniz haydutluğu yapmalarının pek çok sebebi olmasına rağmen temelde asıl amaç, tüm deniz haydutluğu eylemlerinde olduğu gibi gelir elde etmektir. Fakat bunların elde ettikleri kazanç, kriminal deniz haydutluğu eylemlerinden farklı olarak askerî ve siyasal faaliyetlerde kullanılmaktadır. Ayrıca politik ve ideolojik amaçlarına ulaşabilmek için terörist gruplar tarafından gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemlerine sıklıkla ve ara verilmeksizin devam edilmektedir (Stracke ve Bos, 2009, ss. 16-19). Çünkü bu süreçte hem medyada hem de uluslararası toplumdaki tepkiler de artarak devam edeceğinden terörist gruplar da daha çok duyulur hâle gelebileceklerdir.

Somali suları ve Aden Körfezi'ndeki Somalili deniz haydutlarının eylemleriyse politik ve ideolojik amaçlı gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetlerinden farklıdır. Çünkü Somali'de 1991-2012 döneminde yaşanan iç savaş, kabileler arası çatışmalar, karışıklık ortamı ve otorite boşluğundan kaynaklı olarak deniz haydutluğu eylemleri artmıştır. Yani Somali suları ve Aden Körfezi'nde Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen eylemler, Somali'deki halkın geçim sıkıntısından ve huzursuzluğundan kaynaklanmıştır. Bu nedenle Somali suları ve Aden Körfezi'ndeki Somalili deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen eylemler, politik ve ideolojik amaç taşımadığından bir kazanç kapısı olarak görülüp sadece gelir elde etmeği hedefledikleri için kriminal özellikler taşımaktadır.

5.1.3. Deniz Haydutluğu Taktikleri

Deniz haydutlarının büyük bir bölümünün denizcilik faaliyetleriyle uğraşmalarından ve yapılarının sağlam olmasından dolayı hem esnek hem de yüksek seviyede taktik oluşturma

yeteneğine sahip oldukları düşünülmektedir. Çoğunlukla eylemleri esnasında yarattıkları şaşkınlığın etkisinden faydalanarak gemi çalışanlarının saldırılara karşılık vermelerine fırsat vermeyen deniz haydutları eylemlerini genellikle aşağıdaki adımları dikkate alarak gerçekleştirmektedirler:

Hava Durumu: Hava durumu şartları deniz üzerinde meydana gelen her türlü eylemi zorlaştırdığı gibi deniz haydutlarının eylemlerini de zora sokmaktadır. Deniz haydutlarının "futa" adı verilen ve geleneksel olarak balıkçılıkta kullanılan küçük tekneleri, diğer deniz taşıtlarına kıyasla daha hafif bir yapıya sahip oldukları için dalga boyundan ve rüzgârdan daha kolay etkilenmektedir. Bu bağlamda denizde dalga uzunluğu 2,5 metreden, rüzgârın da 21 deniz milinden daha yüksek seviyeye ulaştığı zamanlarda deniz haydutları eylemlerini gerçekleştirememektedirler (Dünya Bankası [DB], 2021).

Deniz Trafiği: Haydutlar gemilerin hareketlerini anlayabilmek ya da öğrenebilmek için deniz trafiğinin takibini yaparlar. Bunun için gemilerin limanlara giriş ve çıkışlarını takip ettikleri gibi gemilerin birbirleriyle ya da limanla aralarındaki iletişimi de dinlemektedirler. Ayrıca gemilerde kullanılan Otomatik Tanımlama Sistemini (Automatic Identification System-AIS) de takip edebilmektedirler. Tüm bunlara ek olarak gemilerin rotasıyla ilgili bilgilere denizcilik firmalarının web sitesinden erişebilmektedirler. Aynı zamanda limanlarda konumlandırılmış iş birlikçilerinden de gemiler hakkında ayrıntılı bilgiler edinebilmektedirler (Stracke ve Bos, 2009, s. 29). Bütün bu işlemlerden sonra gemiler hakkında eylemleri için gerekli olan tüm bilgileri edinebilen deniz haydutları saldıracakları gemiyi kolayca seçebilmektedirler.

Gemilerin Seçimi: Saldırı düzenlenecek gemiler seçilirken dikkat edilen en önemli etkenler; geminin cinsi, büyüklüğü, mürettebatın kaç kişiden oluştuğu ve güvenlik seviyesinin yüksekliğidir. Yapılan çalışmalara göre bordası sekiz metreden fazla ve hızıysa saatte 18 deniz milinden yüksek olan gemilerin deniz haydutlarının hedefine girmediği tespit edilmiştir (DB, 2021). Geminin getirisinin büyüklüğü ve kaçırılacağı bölgede bulunan askerî unsurlar da saldırılacak geminin seçiminde etkili olan faktörlerdendir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), 2005 yılındaki verilerden hareketle bölgede, kıyıdan 200 mil mesafede seyreden gemilerin deniz haydutluğu saldırılarına uğrama ihtimalini açıklayarak tehlike uyarısında bulunmuştu. Ancak deniz

haydutları, her yıl kendilerini geliştirerek ve ana gemileri kullanarak açık sularda da saldırılar düzenlemeye başladılar. Zira deniz haydutları, 2009 yılında MV Lion adlı gemiye Mogadişu'dan 1000 deniz mili uzaktayken saldırdılar (Avrupa Birliği [AB], 2021, s. 88). IMO'ya göre gemilere karşı genellikle üç şekilde; gemi limandayken, demirdeyken ve seyirdeyken deniz haydutluğu eylemleri gerçekleşmektedir. Somali'deyse gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinin neredeyse tamamı seyir hâlindeki gemilere karşı düzenlenmiştir. Bu durumun temel nedeni, Somali'nin içinde bulunduğu karışıklık ortamından dolayı denizde güvenliğin yok denecek kadar az olmasıdır.

Deniz haydutları, gemileri gasp etmek için üç farklı teknik kullanmaktadır. Bunlar; hızlı ve sürpriz saldırı, aldatma ve korkutmadır (Stracke ve Bos, 2009, s. 31). Somalili deniz haydutları ilk olarak gemiyi yavaşlatmaya yönelik girişimlerde bulunurlar. Bunlardan biri gemiyle iletişim kurmak, diğeri de geminin ön bölgesine ateş açarak mürettebatın gemiyi durdurmasını sağlamaktır. Bir diğerindeyse geminin ebadına göre sayısı değişen saldırı grubu, gemiyi takip edip hafif silahlar ve roketle geminin hızının azaltılmasını sağladıktan sonra gemide bulunan merdivenler veya halatlar vasıtasıyla gemiye ulaşırlar. Böylece hızı azalan gemiye daha fazla deniz haydudunun çıkması sağlanır.

Deniz haydutlarının, kullandıkları teknelerin sahip olduğu özelliklerden dolayı, ticari gemilerin radarları tarafından saptanabilmeleri oldukça güçtür. Zaman zaman deniz haydutları farklı bir yol izleyerek balıkçı teknelerini de kullanırlar. Balıkçı teknelerindeki yardım sinyalini kullanarak yardım çağrısında bulunurlar, bu çağrıya karşılık vermek için gelen gemilereyse saldırı düzenlerler.

Düzenledikleri saldırının ardından deniz haydutları, ele geçirdikleri gemiyi bölgeye yakın mesafedeki bir demirleme sahasına veya limana getirirler. Deniz haydutları, kaçırdıkları gemileri genellikle Eyl, Harardhere, Mogadişu'da bulunan üç asıl limana getirirler. Bunların dışındaysa Raas Shula, Hobiyo, Garaad ve Bossaaso limanlarını da kullanmaktadırlar. Limana veya demirleme sahasına getirilen gemiden saldırı grubu iner, yerine koruma grubu gelir. Bu esnada rehin alınan mürettebat gemiye karşı düzenlenecek herhangi bir kurtarma operasyonuna karşı güvence olarak gemide tutulur. Esasında rehinlerin demirlemiş olan gemiden kaçarak sahile gidebilmesi de neredeyse mümkün

değildir. Deniz haydutları ele geçirdikleri gemide bulunan kargolardaki gıda ve diğer yaşam malzemelerini kullanarak fayda sağlarlar.

Deniz haydutları genellikle güçlerinin yetebileceği kuru yük gemileri, genel kargo gemileri, konteynerler, tankerler ve yatlara saldırmayı tercih ederler. Çünkü daha büyük deniz taşıtlarına düzenlenecek saldırılar, daha yüksek gelir elde edebilme olasılığına rağmen çok risklidir. Zira bu gemilerin hakkında bilgi edinilmesi ve izlenmesi büyük gemilere göre daha kolaydır. Gemilerin yüklerinin fazla olması, ana güverteleriyle su hattı arasındaki mesafenin az olması gemiye çıkılmasını kolaylaştırır. Böyle gemilerin hızları da diğer gemilere göre daha düşüktür. Saldırılan geminin değeri ne kadar yüksek olursa uluslararası toplumda uyandırdığı yankı da o kadar yüksek olmaktadır. Deniz haydutları, yatlara düzenledikleri saldırılarda güçlü bir direnişle karşılaşmayacaklarını bilirler. Çünkü yatlar, özellikle de büyük boyutlu olanlar yüksek gelir grubundan kişilere ait olduğundan bunlara düzenlenen saldırıların riski düşük, kazancı da yüksektir. Zira sahibi fidye ödemeyi reddetse bile yat satılarak kazanç sağlamak mümkündür. Ancak balıkçı tekneleri ise bunları maddi bir kazanç elde etmek amacıyla değil saldırılarda ana gemi olarak kullanmak amacıyla kaçırmaktadır.

Kaçırılan gemi için fidye süreci, kıyıya ulaştıktan sonra başlamaktadır. Fidye pazarlığı genellikle deniz haydutlarından ve finansörlerden oluşan beş kişi tarafından yürütülmektedir. Pazarlık sürecine tercümanlık yapan bir pazarlıkçı, geminin bağlı olduğu firma, sigorta şirketi, bir özel güvenlik firması ve hukuk şirketi de dâhil olmaktadır. Kaçırılan gemi hakkında çalışanlardan veya gemideki belgelerden detaylı bilgi edinildikten sonra pazarlığa geçilir. Deniz haydutları pazarlıkta geminin iletişim olanaklarından da yararlanmaktadırlar. Pazarlık yeri olarak 17. yüzyıldan beri deniz hukuku ve ticaretine dair konuların görüşüldüğü yer olan Londra belirlenmiştir. Fidye pazarlığı görüşmeleri, en kısa 17 gün ve en uzun ise 1178 gün süreyle yürütülmüştür. Pazarlığa dâhil olan hukuk şirketlerinin asıl görevi süreç boyunca hukuki danışmanlık sağlamaktır. Fidye pazarlığı olumlu sonuçlandığında kazancın paylaşımı aşamasına geçilir. Fakat olumsuz sonuçlanırsa başka seçenekler de söz konusu olur. Bunlar, geminin satışı olabileceği gibi gemide bulunan yükün ve ekipmanların da satılmasıdır. Yine diğer bir seçenek de geminin deniz haydutları ya da mensubu oldukları kabile üyeleri tarafından kullanılmasıdır. Kazancın

paylaşımına ya da geminin kullanımına, yakınlığına göre veya yakınlıklarını kazanmak amacıyla aynı bölgede yaşayan diğer kabileler de dâhil edilebilir.

Fidye miktarları, geminin taşıdığı yükün türüne ve miktarına göre değişiklik gösterebilmektedir. Pazarlıklarda iki farklı taktik uygulanır. Bu taktiklerden ilki mürettebat, gemi ve kargo için tek miktar istenmesidir. Bu ilk taktik deniz haydutlarına zaman kazandırır ki bu sayede bir sonraki saldırılarını planlayabilmektedirler. İkinci taktikse ayrı fiyatlandırma yapılmasıdır; yani gemi, kargo ve mürettebat için farklı miktarlarda ödeme istenmesidir. Bu taktik genel olarak sıkıntılı görülen pazarlıklarda tercih edilmektedir. Sigorta şirketi, geminin sahibi, geminin işleticisi, geminin kaydının bulunduğu devlet, geminin şirketinin bulunduğu ülke, kargonun sahibi ve mürettebatın uyruğu gibi nedenlerden dolayı pazarlığın süresi uzayabilmektedir.

Fidyenin teslimi için de çeşitli taktikler söz konusudur. Bunların ilki, fidyenin sivil veya askerî bir geminin yakınlarında teslim edilmesidir. İkincisi, fidyenin helikopterle kaçırılan gemiye getirilmesidir. Üçüncüsüyse fidyenin mahallî bir gayriresmî banka hesabına aktarılmasıdır. Sonuncusu da fidyenin Dubai veya Kenya'daki bir bağlantı noktasına gönderilmesidir. Fidyenin teslim edilme sürecini özel güvenlik firması üstlenmektedir (Stracke ve Bos, 2009, s. 41). Fidyeden elde edilen gelirin paylaşılmasında deniz haydutluğu eylemini gerçekleştiren grubun örgütü ana aktördür. Fidyenin teslim edildikten veya hesaplara aktarıldıktan sonra haydutların, geminin güvenli bir şekilde bölgeden uzaklaşmasına yardım ettikleri görülmüştür (DB, 2021). Konuya dair bir deniz hayduduyla gerçekleştirilen röportajda, gemi kaçırma olaylarında alınan fidyenin %30'unun üyeler arasında paylaştırıldığı, %20'sinin sonraki eylemler için ayrıldığı, %20'sinin rüşvet olarak yetkililere verildiği, kalan %20'sinin de örgüt lideri tarafından alındığı bilgisi verilmiştir (Gettleman, 2008).

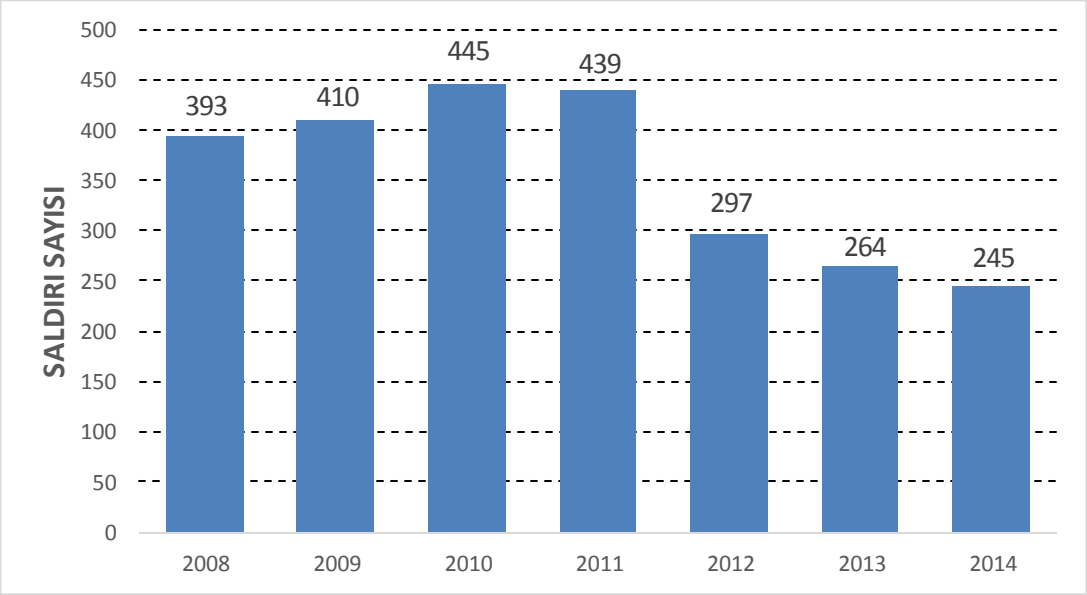
5.2. ADEN KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZ HAYDUTLUĞU VERİLERİ

Somalili deniz haydutlarının fidye almak amacıyla gerçekleştirdikleri ilk eylem, 10 Nisan 2005 tarihinde Mogadişu açıklarında Hong Kong menşeli MV Feisty Gas adlı tankeri taşıyan geminin kaçırılmasıydı. Gemi kaçırıldıktan 17 gün sonra 315 bin dolar fidyenin ödenmesiyle geri alındı. Somalili deniz haydutları, 2005 yılında toplamda 13

gemi kaçırma eylemi gerçekleştirdiler ve hepsinde de başarılı oldular. 2006 yılındaysa İslam Mahkemeleri Birliğinin de etkisiyle bu sayı beşe geriledi. Ancak bir sonraki yıl, yani 2007 yılında bu sayı 13'e yükselirken 2008 yılında da 42'ye kadar ulaştı. 2009 yılında 46'ya, 2010 yılındaysa uluslararası deniz kuvvetlerinin bölgeye müdahalede bulunmasına rağmen kaçırılma eylemleri o döneme kadarki en yüksek sayıya çıkarak 50 oldu. 2011 yılından itibarense kaçırılma eylemleri azalarak 31'e düştü. 2012 yılında da sadece 14 kaçırılma eylemi gerçekleşti ancak 2013-2014 döneminde hiçbir kaçırılma vakası yaşanmadı. 2015-2021 dönemindeyse sadece sekiz kaçırılma eylemi gerçekleşerek çok az kaçırılma vakası yaşandı.

Deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen kaçırılma eylemlerindeki azalma sadece Somali sularında değil dünyadaki tüm sularda da söz konusudur ki özellikle 2011 yılından itibaren gözle görülür bir düşüş gerçekleşti. 2008-2014 döneminde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleri Tablo 5-1'de görülmektedir. Elde edilen verilere göre toplamda 125 ayrı ülkeden 3741 mürettebat saldırıya uğrayarak kaçırıldı. Kaçırılan mürettebattan 82-97'si hayatını kaybederken saldırılarda 300-500 deniz haydudu da yaşamını yitirdi. 2014 yılındaysa 21 ayrı devlette 1200 deniz haydudu tutuklandı (Birleşmiş Milletler [BM], 2015, s. 50).

Tablo 5.1: 2008-2014 Döneminde Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Saldırıları

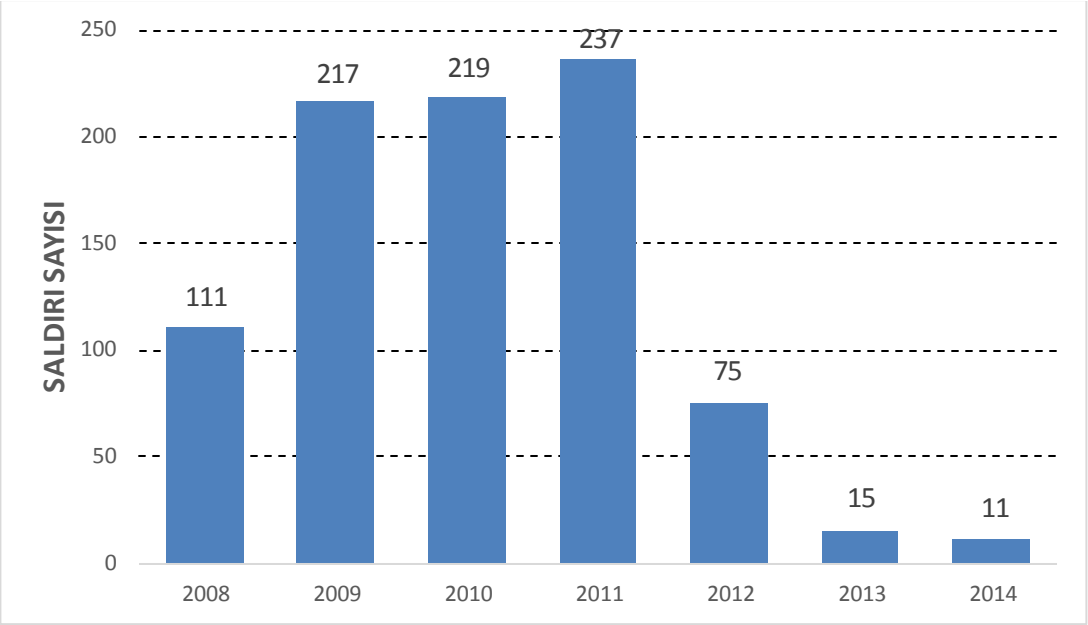


Kaynak: BM, 2015, s. 50.

Dünyadaki tüm sularda deniz haydutlarının gerçekleştirdiği saldırıların sayılarınki azalma, dünya genelinde deniz haydutluğuna karşı verilen mücadelenin ne denli etkili ve başarılı olduğunun bir göstergesidir. 2013 yılında Somali'de olumlu veya olumsuz sonuçlanan herhangi bir gemi kaçırma girişimi olmadı. Bu, dünya çapında görülen azalmaya göre çok daha dikkate değer bir durumdu.

2012-2014 dönemimde deniz haydutluğu eylemlerinde azalma söz konusuydu. Uluslararası Denizcilik Bürosunun (International Maritime Bureau-IMB) raporuna göre 2012 yılında 75, 2013 yılında 15 ve 2014 yılındaysa 11 deniz haydutluğu eylemi gerçekleşti (International Maritime Bureau [IMB], 2015b). 2008-2014 döneminde gerçekleşen Somali merkezli deniz haydutluğu saldırıları Tablo 5-2'de görülmektedir.

Tablo 5.2: 2008-2014 Döneminde Gerçekleşen Somali Merkezli Deniz Haydutluğu Saldırıları



Kaynak: IMB, 2015b.

Deniz haydutları tarafından fidye amacıyla gerçekleştirilen ve başarılı bir şekilde sonuçlanan gemi kaçırma olaylarında, kaçırılan 149 gemi için 2012 yılı sonuna kadar 339-413 milyon dolar fidye ödendi (DB, 2021). 2012 yılında Somalili deniz haydutları, dünya deniz ticareti için 2,7-6,1 milyon dolar bir maliyete sebep oldular. 2013 yılındaysa bu maliyet 3-3,2 milyar dolara düştü. Miktarın %32'si, yani 999 milyon doları askerî faaliyetlere; %37'si, yani 1-1,2 milyar doları güvenlik ekibi ve ekipmanlarına; %6'sı,

yani 186 milyon doları sigorta şirketlerine ödendi. Bu bağlamda düşük bir maliyetle yüksek kazanç sağlamak amacıyla gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele için yapılan organizasyonların maliyetiyse 45 milyon dolardı (Madsen ve diğerleri, 2014, s. 7). Deniz haydutluğu sebebiyle oluşan güvensizlik ortamından dolayı 2006 yılından itibaren Hint Okyanusu ve Doğu Afrika'da bulunan devletlerin turizm gelirleri de %25 azaldı. Bütün bunlar dikkate alındığında Dünya Bankası (DB) verilerine göre Somalili deniz haydutlarının dünyaya toplam yıllık maliyeti 18 milyar dolardır (DB, 2021).

Somalili deniz haydutları, eylemlerini dört milyon kilometrekarelik deniz alanında gerçekleştirmektedirler. 2005 yılı itibarıyla deniz haydutlarının faaliyet menzili 200 milken beş yıl sonra bu menzil 1300 mile, 2020 yılındaysa 2000 mile kadar yükselmiştir (IMB, 2021).

Somalili deniz haydutları, 18 Nisan 2010 tarihindeki saldırılarını Prantalay 11, Prantalay 12 ve Prantalay 14 adlı Taylandlı balıkçı teknelerine karşı Mogadişu'nun 1300 mil uzağında gerçekleştirdiler, saldırdıkları tekneleri ve 77 mürettebatını Somali'ye götürdüler (IMB, 2010, s. 2). Somalili deniz haydutlarının en uzun menzilli saldırılarıysa 2020 yılında Mogadişu'nun 2000 mil uzağında gerçekleştirildi (IMB, 2021). 2013 yılı itibarıyla 125 farklı ülkeden 3741 mürettebat esir alındı ve bunların 82-97'si yaşamını yitirdi (BM, 2015, s. 50).

5.3. ADEN KÖRFEZİ'NDE GERÇEKLEŞTİRİLEN ÖNEMLİ DENİZ HAYDUTLUĞU EYLEMLERİ

Aden Körfezi'nde 2005 yılından itibaren deniz haydutları tarafından 183 gemi kaçırılmıştır (DB, 2021). Kaçırma eylemlerinin sebepleri ve kaçırılma şekilleri birbirine benzese de bazı vakalar diğerlerine göre daha farklı gerçekleşmiştir.

Aden Körfezi'nde gerçekleştirilen gemi kaçırma eylemlerinden en dikkat çekici olanlarından biri, bir Hollywood filmine de konu olan Amerikan bandıralı MV Maersk Alabama adlı geminin kaçırılmasıdır. Cibuti'den Kenya'nın Mombasa şehrinde bulunan Kilindini Limanı'na yardım ve yiyecek taşıyan 155 metre uzunluğundaki bir konteyner

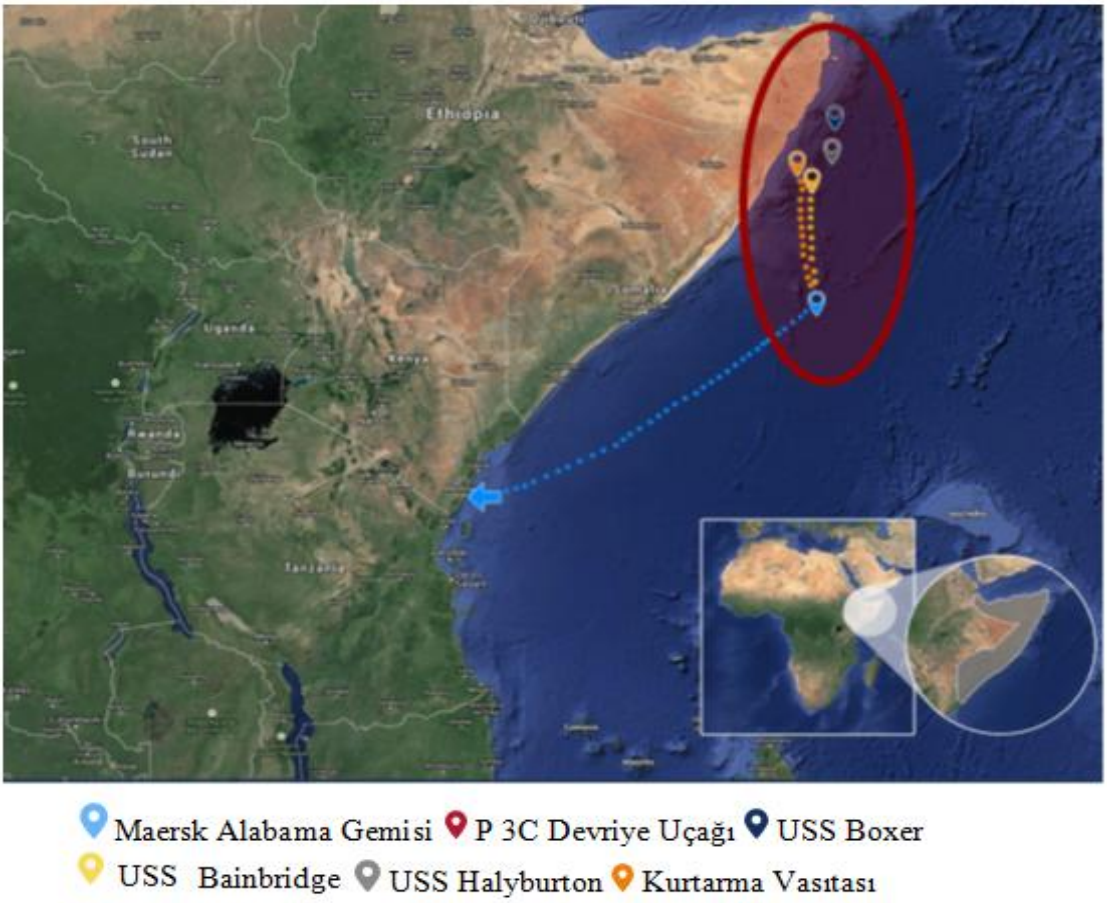
gemisi olan MV Maersk Alabama, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) donanmasının düzenlediği operasyonla kurtarıldı (Hawkins, 2009). MV Maersk Alabama, 2009 yılının ilk çeyreğinde üç kez kaçırılma tehdidiyle karşı karşıya kalmıştı ancak bu girişimler başarısızlıkla sonlanmıştı. 8 Nisan 2009 tarihinde gemi dördüncü kez saldırıya uğrayınca mürettebatın savunmasına rağmen mücadele başarısızlıkla sonuçlandı ve gemi dört deniz haydudu tarafından kaçırıldı. ABD donanmasına bağlı olan MV Maersk Alabama gemisinin kaçırılma vakası 19. yüzyıldan bugüne deniz haydutları tarafından kaçırılan ilk Amerikan bandıralı gemi olmuştur (Freeman, 2013). ABD donanmasının Somali kıyılarından itibaren 600 mili tehlikeli sular olarak kabul ettiği tarihte 240 mil açıkta seyrederken ve tüm personeli kaçırılma veya saldırı durumlarına karşı hazırlıklı olmasına rağmen gemi alıkonuldu.

Deniz haydutlarının saldırısı başlar başlamaz gemi kaptanı uyarı sinyali verdikten sonra mürettebatı uyararak hızlıca güvenli odaya gitmelerini emretti. Kaptanla mürettebattan üç kişi gemi güvertesinde kalarak deniz haydutlarıyla mücadeleye giriştiler. Geri kalan 14 personelse güvenli odaya gitmişlerdi. Güvenli odadaki mürettebat geminin kontrolünü sağlarken deniz haydutları, kaptanı ve kaptanın yanında bulunan mürettebatı rehin aldı. Kaptanın emriyle güvenli odaya sığınan gemi mürettebatı da kendilerini rehin almak için odaya gelen deniz haydutların liderini rehin aldılar. Deniz haydutlarıysa gemi kurtarma aracını denize indirdikten sonra gemi kaptanını da yanlarına alarak kaçtılar. Mürettebatın elinde esir aldığı liderleriniyse takas bahanesiyle geri almayı başardılar. Kalan mürettebat için deniz haydutlarının gemiye tekrar çıkmaları gerekmekteydi ancak bu mümkün olamadığından donanma kaptanını da yanlarına alarak gemiden ayrıldılar. Gemi mürettebatı ise onları takip etmeye başladı.

Saldırıdan 33 saat sonra ABD donanmasından USS Bainbridge adlı muharip gemiyle iletişim kurulabildi. USS Bainbridge gemisi, deniz haydutlarına destek ekiplerinin geleceği bilgisini aldığından Maersk Alabama gemisine planlanan rotasında ilerlemesini söyleyerek kontrolü ele aldı (Hawkins, 2009). Hemen ardından deniz haydutlarıyla iletişime geçti. İrtibat hâlinde olan gemi kaptanı, Federal Bureau of Investigation (FBI) görevlileriyle deniz haydutlarının pazarlığa oturmasına olanak sağlasa da pazarlıktan olumlu bir sonuç alınamadı. USS Bainbridge, 10 Nisan'da geminin kurtarma aracının bulunduğu bölgeye ulaştıktan sonra USS Halyburton fırkateyni ve USS Boxer amfibi

helikopter gemisinin destekleriyle yaşanan kriz yönetilmeye başlandı. Anlaşma sağlama çabaları devam ederken kaçırılan gemi kaptanı kaçmak için denize atladı ancak deniz haydutları tarafından tekrar yakalanınca bu sefer kaçmaması için bağlandı. Deniz haydutları 11 Nisan'da USS Halyburton gemisine ateş açınca ABD Başkanı Barack Obama deniz haydutlarına karşı güç kullanılması için onay verdi. Bölgede yaşanan durum Şekil 5-1'de görülmektedir.

Şekil 5.1: MV Maersk Alabama Gemisine Müdahale Edilen Bölge

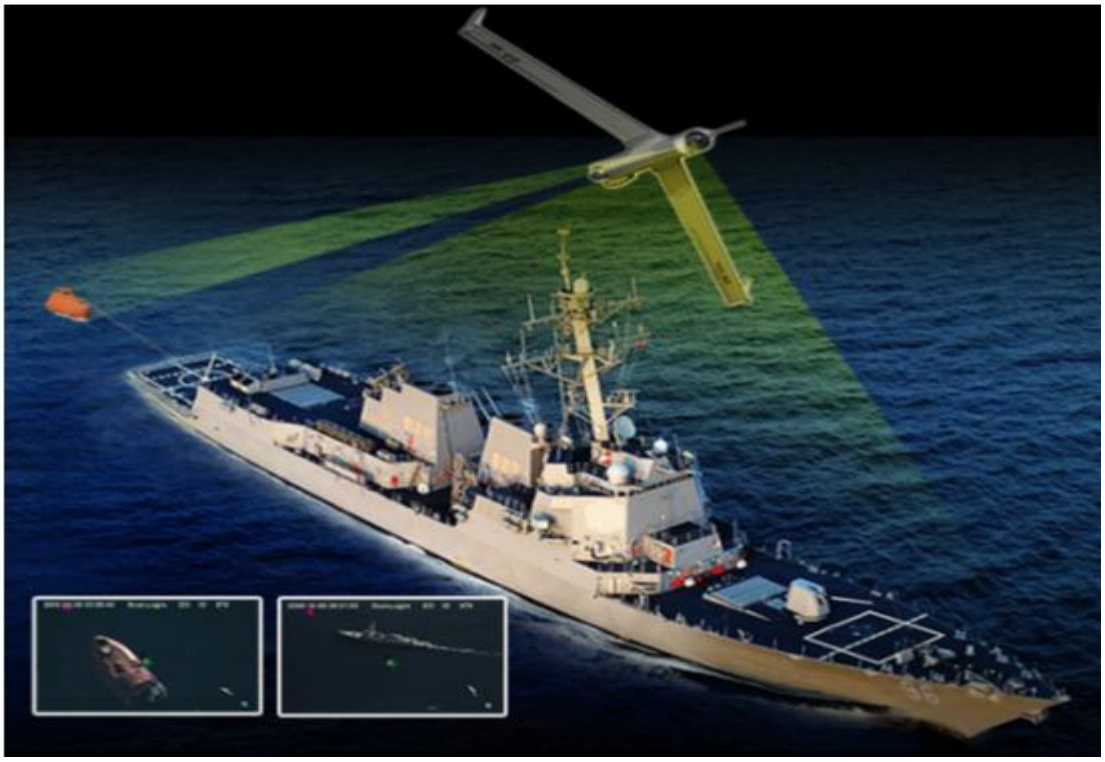


Kaynak: United States [US] Department of Defense, 2021.

11 Nisan'da MV Maersk Alabama, Mombasa'ya ulaştı (Abdi ve Abdi, 2009, s. 2). ABD deniz komandoları bir uçakla bölgeye gelerek USS Halyburton ekibine dâhil oldular. Deniz haydutlarının lideri yaralanınca geminin kaptanı, lideri tedavi etme bahanesiyle gemiye aldı. Bu esnada ateş açma görevini de gemide bulunan komandolara verdi. Keskin nişancılar, 12 Nisan'da ateş etmek için iyi bir açı yakaladılar ve gemiden kontrol edilebilen bir adet Scan Eagle insansız hava aracıyla alınan görüntülerin de desteğiyle üç

deniz haydudunu öldürdüler. Söz konusu Scan Eagle'nin yakaladığı görüntüler Şekil 5-2'de görülmektedir.

Şekil 5.2: Scan Eagle İnsansız Hava Aracının Aldığı Görüntü



Kaynak: United States [US] Department of Defense, 2021.

Deniz haydutlarının lideri Abdiwali Abdiqadir Muse, gemide tedavi edildi ve daha sonra ABD'ye götürülerek yargılandı. Lider yargılama esnasında 18 yaşında olduğunu söylemesine rağmen 33 yıl 9 ay hapsine karar verildi (British Broadcasting Corporation [BBC] News, 2012).

Aden Körfezi'nde gerçekleştirilen gemi kaçırma eylemlerinden bir diğeriyse Türk bandıralı MV Horizon-1 adlı geminin kaçırılmasıdır. MV Horizon-1 adlı gemi, Suudi Arabistan'dan Ürdün'e sülfür taşırken 8 Temmuz 2009 tarihinde Aden Körfezi'nden geçtiği sırada Somalili deniz haydutları tarafından kaçırıldı. Bu olay Türk kamuoyunda büyük yankı uyandırdı. Kaçırılan geminin mürettebatı içinde bir de kadın bulunmaktaydı. TCG Gediz ve TCG Gaziantep firkateynlerinin deniz haydutluğuyla mücadele için bölgede bulunmasının da olayın duyulmasında önemli bir etkisi oldu. Geminin sahibi olan şirket askerî operasyon için onay verirken Türk hükûmetiyse gemiye gerçekleştirilecek zapt ve

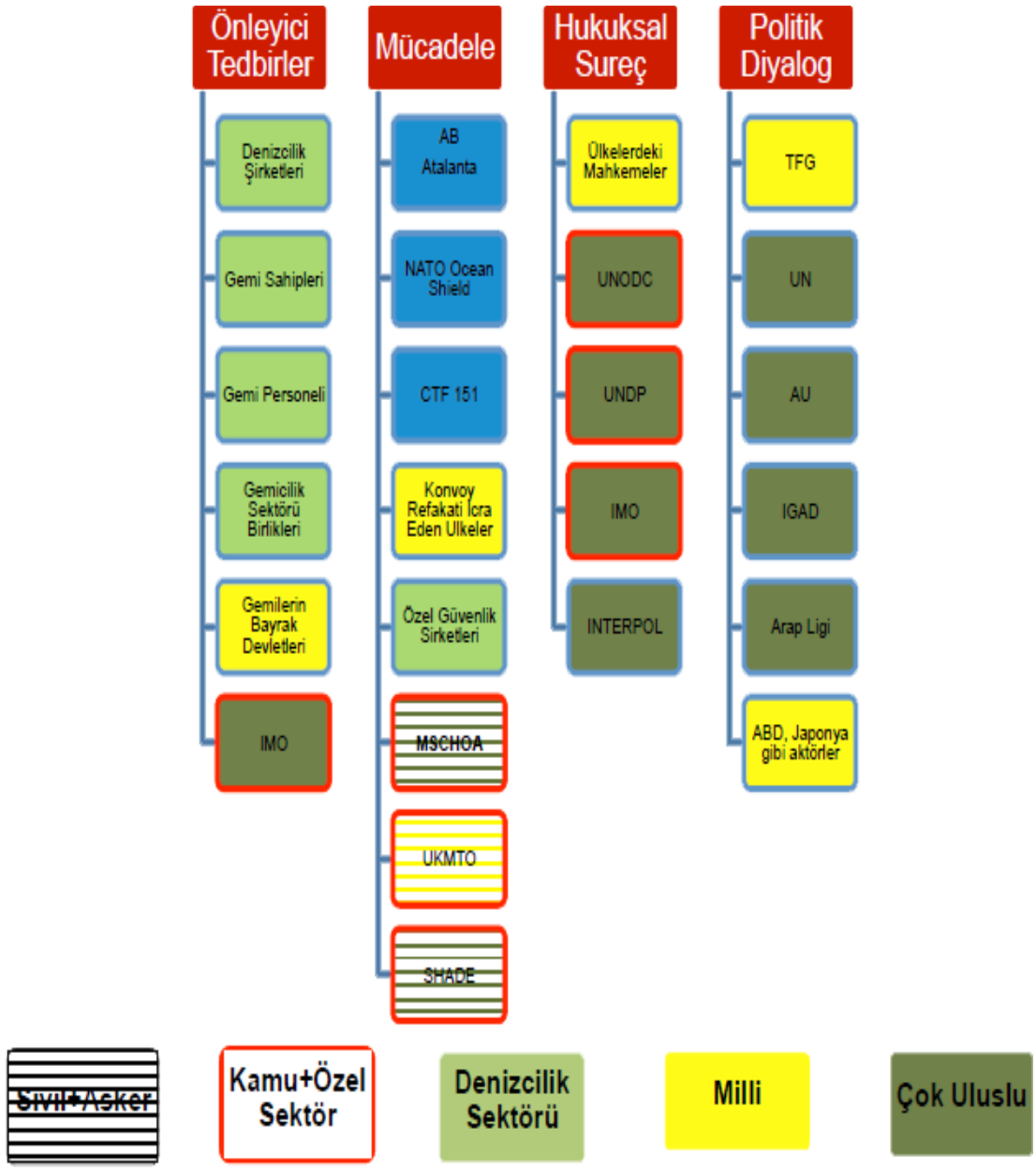
el koyma operasyonunun taşıdığı yüksek risk nedeniyle mürettebatın zarar görme olasılığından dolayı onaylamadı. Bu vakada gemi personelinin iyi olduğu bilgisi alındıktan sonra operasyon düzenlemek yerine deniz haydutlarıyla iletişim kurularak anlaşma sağlanması yoluna gidildi ve başarıyla sonuçlandı. MV Horizon-1 gemisi kaçırıldıktan 89 gün sonra 5 Ekim 2009 tarihinde İngiliz bir arabulucu vesilesiyle 2.750.000 dolar karşılığında bekletildiği yer olan Eyl Limanı'ndan salıverildi.

5.4. ADEN KÖRFEZİ'NDE DENİZ HAYDUTLUĞUYLA MÜCADELE FAALİYETLERİ

Deniz haydutlarının gerçekleştirdiği saldırılarda 2005 yılından itibaren artış gözlemlenmiştir. Bu durum deniz haydutluğuyla mücadelede uluslararası çabaların da artmasına yol açmıştır. 2 Haziran 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi'nin 1816 sayılı Karar'ıyla Somali açıklarındaki sularda askerî unsurları bulunan devletleri, bu bölgede yaşanabilecek deniz haydutluğuna karşı uyarmıştır. BM Güvenlik Konseyi, aynı zamanda Somali Geçici Federal Hükûmetine bilgi vermek şartıyla Somali karasularına girme ve "gerekli bütün araç ve ekipmanları" kullanarak deniz haydutluğuyla mücadele için davette de bulunmuştur (Öktem ve Kurtdarcan, 2011, ss. 40-41). BM, Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization-NATO), ABD, Avrupa Birliği (AB) ve Afrika Birliği (AfB) bölgede faaliyetlerini gerçekleştiren ana katılımcılardır. Somali bölgesinde aynı zamanda 32 adet gemi, 1500 askerî personel ve 4 adet uçak hazır bekletilmiştir. Somalili deniz haydutlarıyla mücadele için yürütülen operasyonların başlıca katılımcıları ve yapısı Tablo 5-3'te görülmektedir.

IMO, doğrudan BM'ye bağlı bir uzmanlık kuruluşudur. Otoriter bir yapısı olan IMO'nun kuralları uluslararası arenada kabul edilmekte ve doğrudan uygulanmaktadır. IMO'nun göreviyse deniz haydutluğuyla mücadelede denizcilik sanayisine bağlı devletler, güvenlik güçleri ve doğrudan BM'ye bağlı uzmanlık kuruluşları olan BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi (United Nations Office on Drugs and Crime-UNODC), Dünya Gıda Programı (World Food Programme-WFP), BM Kalkınma Programı (United Nations Development Programme-UNDP) arasındaki iletişimi kolaylaştırmaktır. Aynı zamanda BM, devletler arasındaki koordinasyonun sağlanması amacıyla bölge devletlerinin katılımlarıyla 2009 yılının Ocak ayında Cibuti İletişim Merkezi'ni (Djibouti Code of Conduct-DCOC) kurdu.

Tablo 5.3: Somali'de Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetlerinin Yapısı



Kaynak: Ehrhart ve Petretto, 2012, s. 30.

AB ise bölgedeki faaliyetlere 2006 yılında Entegre Deniz Politikası (Integrated Maritime Policy-IMP) ve 2007 yılında aktif hâle getirilen Sivil-Asker Koordinasyonu ile destek vermiştir. AB, insani yardımlarla siyasi diyaloglar gibi etkinliklere ek olarak aynı zamanda Atalanta Harekâtı kapsamında üye devletlerin karşıladığı deniz kuvvetleri unsurlarıyla deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerine de destek sağlamıştır.

AfB de birçok farklı plan, sözleşme ve stratejilerle deniz haydutluğuyla mücadele için faaliyet gösterenlerle müzakerelerde bulunarak bu mücadeleye katkı sunmaktadır. Bu plan, sözleşme ve stratejilerse Afrika Deniz Taşımacılığı Sözleşmesi; Deniz Taşımacılığı Eylem Planı; Deniz Güvenliği ve Denizel Çevrenin Korunması, diğer bir adıyla Durban Kararı ve Afrika Entegre Deniz Stratejisi'dir. AfB'nin önem arz eden bir diğer desteği de BM'yle beraber yürüttüğü African Union Mission in Somalia'dır (AMISOM). Somali'de sistemlerin işleyişi ve güvenliğin sağlanması AMISOM'un nihai amacıdır. Bu amacıyla AMISOM, deniz haydutluğuyla mücadelenin karadaki ayağının güçlü unsurlarının başında gelmiştir.

Somali'de yaşanan deniz haydutluğu eylemleriyle mücadelede ABD oldukça mühim bir konumda olmuştur. ABD; AMISOM, Etiyopya ve Somali Geçici Federal Hükûmetine yardım sağlamıştır. Buna ek olarak 11 Eylül 2001 tarihinde İkiz Kulelere gerçekleştirilen saldırıdan sonra ABD, bölgede konumlandırdığı Birleşik Görev Kuvveti 150 (Combined Task Force 150-CTF 150) ile 2008 yılında müdahalede bulundu. Sonrasında bu görev kuvveti, Birleşik Görev Kuvveti 151 (Combined Task Force 151-CTF 151) ismiyle çok uluslu bir yapıya dönüştürülmüştür. Deniz haydutlarının yargılanması konusunda da ABD girişimlerde bulunmuştur. Merkezi İstihbarat Teşkilatı (Central Intelligence Agency-CIA), Somali Geçici Federal Hükûmetine eğitim ve istihbarat desteği de sağlamıştır (Gettleman ve diğerleri, 2011).

NATO, 2009 yılının Ağustos ayından itibaren bölgede deniz haydutluğuyla mücadele çalışmalarına katkı sağlamıştır. Aynı zamanda Okyanus Kalkanı Harekâtı (Operation Ocean Shield) da NATO'nun bölgedeki diğer bir askerî ögesidir. Bölgede NATO'nun Okyanus Kalkanı Harekâtına, CTF-151'e ve AB Gücü (European Union Force-EUFOR) Atalanta'ya dâhil olmayan bazı devletlerin de askerî unsurları bulunmaktadır.

Koordinasyon ve eğitim açısından istihbari, cezai, finansal, sosyal ve politik olarak deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerine destek olan kurumlar; Mali Eylem Görev Gücü (Financial Action Task Force-FATF), Uluslararası Somali İrtibat Grubu (International Contact Group on Somalia-ICG), Hükûmetler Arası Kalkınma Otoritesi (Intergovernmental Authority on Development-IGAD), Uluslararası Denizcilik Bürosu Haydutluk Raporlama Merkezi (International Maritime Bureau Piracy Reporting Center-IMB PRC), Uluslararası

Kriminal Polis Teşkilatı (International Criminal Police Organization-INTERPOL), Denizde Emniyet ve Güvenlik için Bölgesel Füzyon ve Kanun Uygulama Merkezi (Regional Fusion and Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea-REFLECS3), Birleşik Krallık Deniz Ticaret Operasyonları (United Kingdom Marine Trade Operations-UKMTO), Bölgesel Denizcilik Koordinasyon Süreci (Regional Maritime Coordination Process-RMCP), Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia-CGPCS), Eğitim Farkındalığı ve Çatışmayı Önleme (Training Awareness and Defonfliction-TRADE), Paylaşılan Farkındalık ve Çatışmayı Önleme (Shared Awareness and Defonfliction-SHADE), NATO Denizcilik Merkezi (NATO Shipping Center-NSC), Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezi (Maritime Security Centre-Horn of Africa-MSCHOA) ve Bölgesel Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezi'dir (Regional Maritime Information Sharing Centre-REMISC).

5.4.1. Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu Temas Grubu

CGPGS, gönüllülük esasına dayalı bir gruptur. Bu grup, BM Güvenlik Konseyi'nin 1851 sayılı Kararı'yla 14 Ocak 2009 tarihinde kurulmuştur. Bu grup, beş farklı çalışma grubundan oluşmaktadır. Bunlar; Danimarka, Mısır, ABD, İtalya ve Birleşik Krallık'tır. Grubun amacıysa Somali sularında gerçekleşen deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında görev alan devletlerle kuruluşlar arasında yapılacak ortak çalışmaları ve yönlendirmeyi sağlamaktır. Bu faaliyetler için grup yılda üç kez toplanmaktadır. NATO, AfB, Arap Birliği üyesi devletlerin temsilcileri ve 70 farklı devletin temsilcileriyle de yılın belli zamanlarında toplantılar düzenlenmektedir.

5.4.2. Cibuti İlkeler Anlaşması

Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu'nda gemilere karşı gerçekleştirilen deniz haydutluğuyla silahlı soygun eylemlerinin bastırılması için IMO, Cibuti toplantılarında bir kod yayınladı ve bu kodu imzaya açtı. "Cibuti İlkeler Anlaşması" olarak bilinen bu kodu imzalayan devletler; Etiyopya, Kenya, Maldivler, Madagaskar, Seyşeller, Cibuti, Somali, Yemen ve Tanzanya'dır. Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu'nda deniz haydutluğuyla mücadelede ortak çalışmaların yürütülmesini içeren Cibuti İlkeler Anlaşması, bölgedeki diğer devletlerin katılması amacıyla açık tutulmuştur. Anlaşma, daha sonra bölgedeki 21

devletten 17'si tarafından kabul edilerek imzalanmıştır. Anlaşmayı imzalayan devletlerin ortak çalışma yürütmeyi kabul ettiği başlıklar şunlardır:

- Şüpheli gemiler ve bu gemilerin bordalarındaki mallara el konulması;
- Gemilere yönelik silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerine karıştıklarına dair haklarında geçerli kanıt olan kişilerin incelenmesi, tutuklanması ve yargılanması;
- Bölgedeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı düzenlenen operasyonların, anlaşmayı imzalamış bölge dışı devletlerle birlikte yürütülmesi;
- Gemilere yönelik silahlı soygun ve deniz haydutluğu eylemlerinden dolayı mağduriyet yaşayan kişilerin, onlara ait olan malların ve gemilerin kurtarılması;
- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle karşılaşan gemi çalışanları, balıkçılar, yolcular ve diğer mürettebatın iyi bir şekilde bakılması, gerekliyse tedavi edilmesi ve tüm bu işlemlerden sonra yeniden kendi ülkelerine gönderilmesi.

5.4.3. Sonsuz Özgürlük Harekâtı

Sonsuz Özgürlük Harekâtı (Operation Enduring Freedom-OEF), 11 Eylül 2001 tarihindeki terör saldırıları sonrasında ABD ve müttefikleri tarafından gerçekleştirilen askerî bir operasyondur. Terör eylemlerine karşı müttefiklerle başlatılan operasyonun Somali sularını kapsadığı dönemde zaman zaman deniz haydutluğu eylemleriyle de karşı karşıya gelinmiştir. Buna, 2006 yılındaki bir operasyon kapsamında ele geçirilen deniz haydutlarının yargılanmak üzere Kenya'ya götürülerek yargı birimine teslim edilmeleri örnek verilebilir (Bahar, 2007, s. 27). Bir başka örnekse Danimarka savaş gemisi tarafından ele geçirilen on deniz haydududur. Lakin yasalarının, sadece Danimarka devletine ve vatandaşlarına karşı yapılan deniz haydutluğu eylemlerinde yargılama yetkisi olduğundan yakalanan haydutlar serbest bırakılmıştır (Hawkins, 2009).

5.4.4. Birleşik Görev Kuvveti 151

CTF 151, Somali bölgesi ve Aden Körfezi'nde gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele etmek amacıyla 2009 yılında kurulmuştur. CTF 151, BM Güvenlik Konseyi tarafından alınan 1816, 1838, 1846, 1897 ve 1918 sayılı Kararlara dayanarak

oluşturulmuştur. CTF 151'e katılan devletler Arabistan, Birleşik Krallık, ABD, Pakistan, Kanada ve Türkiye'dir (Combined Task Force 151 [CTF 151], 2010, ss. 4-10).

CTF 151'e bağlı gemilerde, hukukçulardan oluşan bir ekip de yer almaktadır. Ekipler, şüphelilerin gözaltına alınması, gözaltı için gerekli kanıtların hem sayı hem de hukuki olarak yeterliliğinin incelenmesi ve hazırlanan dava dosyalarının Kenya'nın bu konudaki görevli birimlerine devredilmesi gibi işlemleri yerine getirmekle yükümlüdürler (Plonch, 2011, s. 16).

CTF 151, deniz haydutluğuyla mücadele etmek amacıyla bölgede bulunan gemiler için bazı tavsiyeler yayınlamıştır. Bunlar (CTF 151, 2010, ss. 4-10):

- Gemi bordalarına geçirilen merdiven ve kancaların düşürülmesi için hızlı reaksiyon verilmesi;
- Geceleri tehlikeli olarak nitelenen bölgelerde seyredilmemesi;
- Saldırıya uğranıldığında hız yükseltilerek gemi kornasıyla haydutların dikkatinin dağıtılması;
- AIS cihazları kullanılarak radardaki diğer küçük teknelerin ayrımının yapılmasının sağlanması;
- Gemiye yanaşmaya veya bordasına çıkmaya yeltenen deniz haydutlarına karşı bu işlemi kolaylaştıran materyallerin kaldırılması, alçak kısımlara dikenli teller çekilmesi;
- Ek bir gözcü bulundurulması.

Hindistan, Malezya, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) ve Rusya Federasyonu (RF) deniz haydutluğuyla mücadeleye sonradan katılan devletlerdir. Bu devletlere ek olarak NATO ve AB gibi uluslararası örgütler de mücadeleye destek vermişlerdir. Bu katılımlar ile birlikte deniz haydutluğuna karşı yürütülen mücadele dünya çapında bir çabaya dönüşmüştür. Ancak bazı devletlerin yasaları deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanarak cezalandırılması için yeterli değildir. Bu duruma çözüm için yakalanan deniz haydutlarının Kenya ve Seyşeller gibi devletlere teslim edilip yargılanmasına dair anlaşma yapılmıştır.

5.4.5. Atalanta Operasyonu

2008 yılında Aden Körfezi ve Somali sularında gerçekleşen deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele çalışmaları kapsamında AB Konseyi, Avrupa Birliği Deniz Gücünü (European Union Naval Force-EU NAVFOR) Aden Körfezi'yle Somali sularını kapsayan bölgede görevlendirdi. EU NAVFOR; Almanya, Fransa, Yunanistan, İspanya ve Hollanda'ya ait gemilerden oluşmaktaydı (Türker, 2010, ss. 33-34).

Dünya Gıda Programı kapsamında taşımacılık yapan gemileri korumak, Güvenlik Konseyinin 1816 sayılı Kararı'yla Aden Körfezi ve Somali açıklarındaki sularda seyreden saldırıya açık gemileri korunmak ve Somali karasularında meydana gelen deniz haydutluğu eylemlerine karşı mücadeleye destek vermek amacıyla Güvenlik Konseyinin 1814 sayılı Kararı çerçevesinde Atalanta Operasyonu'na görev verildi. Atalanta Operasyonu çerçevesinde oluşturulan görev gücüne tanınan bu yetkiyle Dünya Gıda Programı kapsamında taşımacılık yapan ve Somali sularında deniz haydutlarının saldırılarına müsait olan gemilere koruma sağlandı (Türker, 2010, s. 35). Kısaca Atalanta Operasyonu, Aden Körfezi'yle Somali sularında yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle bir bütün olarak mücadele etmiştir.

Atalanta Operasyonuna bağlı deniz gücünde görevli gemilere, silahlı soygun ve deniz haydutluğuna karşı gereken bütün önlemleri alma, gerekli durumlarda güç kullanma yetkisi verildi. Somali Geçici Federal Hükûmetiyle imzalanan Status of Forces Agreement (SOFA) Anlaşmasıyla taraf devletlere, Somali'de yargılanıp cezalandırılma yetkisi de tanındı (Batır, 2011, s. 63).

Aden Körfezi ve Somali sularındaki deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında Atalanta Operasyonu etkili bir güç olmuştur. Atalanta Operasyonu sayesinde deniz haydutları, kıyıların yakınlarında etkinliğini sürdüremediğinden daha uzak mesafelere çıkmak zorunda kalmışlardır. Deniz haydutları, eylemlerini Somali açıklarında gerçekleştirebilmek için de daha büyük tekneler kullanmak zorunda kalmışlardır ki bu da haydutların yerinin saptanmasını bir hayli kolaylaştırmıştır.

5.4.6. Okyanus Kalkanı ve Koruyucu Müttefik Operasyonları

Koruyucu Müttefik Operasyonu, Güvenlik Konseyinin 1814,1816 ve 1838 sayılı Kararlarına destek sağlamak amacıyla BM Genel Sekreterliği tarafından Aralık 2008 tarihinde kuruldu. Bu operasyon, Aden Körfezi'nde NATO bayrağı altında kurulan ilk operasyon olma özelliğinden dolayı önem arz etmektedir. Bu operasyonun göreviyse Dünya Gıda Programı kapsamında taşımacılık yapan gemilerin güvenliğinin sağlanabilmesi için Somali'nin hem kıyılarında hem de açıklarında deniz operasyonları gerçekleştirmektir. Bu operasyonla bölgedeki deniz ticareti rotalarında uluslararası seferlerin güvenliğinin artırılması sağlandı. Atalanta Operasyonu'nun başladığının bildirilmesinin ardından Koruyucu Müttefik Operasyonu'na 12 Aralık 2008 tarihinde son verildi.

Dünya Gıda Programı kapsamında yardım malzemesi ve yiyecek taşıyan gemilerin güvenliğinin sağlanmak amacıyla onlara eşlik etmek için oluşturulan kuvvet, büyük başarılar elde ettikten sonra 2009 yılında Okyanus Kalkanı adıyla yeni bir operasyona evrildi. Bu operasyonun hedeflerinden biri de bölgedeki deniz haydutluğu eylemlerine karşı verilen mücadele için gereken önlemleri alarak bütün olanakları kullanmaktır (Ploch ve diğerleri, 2011, s. 16).

5.5. TÜRKİYE'NİN DENİZ HAYDUTLUĞUYLA MÜCADELEYE KATKISININ ULUSAL VE ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DAYANAKLARI

Deniz haydutluğu eylemleriyle mücadele için operasyonlara katılan diğer devletler gibi Türkiye'nin de dayanağı, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ve BM Güvenlik Konseyinin kararlarıdır. Ancak bu sözleşme ve kararlar tek başına yeterli olmadığından Türk hukukuna göre de bazı düzenlemeler gereklidir. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 92. maddesinde (Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982, s. 30):

"Milletlerarası hukukun meşru saydığı hâllerde savaş hâli ilanına ve Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası antlaşmaların veya milletlerarası nezaket kurallarının gerektirdiği hâller dışında, Türk Silahlı Kuvvetlerinin yabancı ülkelere gönderilmesine veya yabancı silahlı kuvvetlerin Türkiye'de bulunmasına izin verme yetkisi Türkiye Büyük Millet Meclisinindir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi tatilde veya ara vermede iken ülkenin ani bir silahlı saldırıya uğraması ve bu sebeple silahlı kuvvet kullanılmasına derhâl karar verilmesinin kaçınılmaz olması hâlinde Cumhurbaşkanı da, Türk Silahlı Kuvvetlerinin kullanılmasına karar verebilir."

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nda da üzerinde durulduğu gibi Türk hukukuna göre yabancı devletlere Türk Silahlı Kuvvetlerinin (TSK) gönderilebilmesi için Türkiye Büyük Millet Meclisinin (TBMM) karar alması zorunludur.

Anayasa'nın 92. maddesi uyarınca 2009 yılının Şubat ayında, "Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının; korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele amacıyla yürütülen uluslararası çabalara destek vermek üzere, gereği, kapsamı, zamanı ve süresi hükûmetçe belirlenecek şekilde Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde görevlendirilmesi ve bununla ilgili gerekli düzenlemelerin hükûmet tarafından belirlenecek esaslara göre yapılması için Anayasa'nın 92. maddesi uyarınca hükûmete bir yıl süreyle izin verilmesine" dair 3/682 sayılı Başbakanlık Tezkeresi, TBMM Genel Kuruluna sunuldu (Türkiye Büyük Millet Meclisi [TBMM] Tutanak Dergisi, 2009).

Siyasi parti temsilcileri, bu tezkereye dair görüşlerini yapılan oturumlarda ifade ettiler. Oturumların konusu, Somali'de yaşanan deniz haydutluğu eylemleri ve hükûmetin uluslararası politikasıdır. Tezkereye dair görüşünü bildirenlerden birisi de Balıkesir milletvekili ve hukuk profesörü olan Hüseyin Pazarcı'dır. Hüseyin Pazarcı, tezkere içeriğinde yer alan "korsanlık" ifadesini doğru bulmadığını belirttikten sonra "korsanlık" ve "deniz haydutluğu" fiillerinin birbirinden farklı ve bağımsız olduğunu dile getirdi. Bu terimlerin birlikte kullanılmasının hem doğru olmadığını hem de uluslararası soruna sebep olacağını, BM Güvenlik Konseyinin aldığı kararda yalnızca deniz haydutluğuyla ilgili atıfta bulunulduğunu, bu sebeple korsanlık ifadesinin yer aldığı bir düzenlemede bulunmanın, BM Güvenlik Konseyi kararlarının aksi yönünde bir hareket olduğunu belirtti.

Hüseyin Pazarcı'nın bu düşüncesine dönemin Millî Savunma Bakanı Vecdi Gönül de katıldığını belirtti fakat bu tarz durumların her seferinde hukuki olarak incelenemediğini ve

bunun uluslararası arenada herhangi bir sorun yaratmayacağını; korsan ifadesinin, tasarıda silahlı kuvvetlerin daha büyük bir yetkiyle gönderilmesinin hedeflendiği için kullanıldığını ifade etti.

Tezkere, yapılan görüşmelerden sonra 934 sayılı Karar'la onaylandı. TSK deniz unsurlarının korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele kapsamında yürütülen uluslararası çalışmalara destek vermek üzere kapsamı, zamanı, gereği ve süresi hükûmet tarafından planlanacak biçimde Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Umman Denizi ve komşu bölgelerde görev verilmesine konuyla ilgili gerekli düzenlemelerin hükûmet tarafından kararlaştırılan esaslara göre uygulanması için TBMM'nin 10 Şubat 2009 tarihinde ve 934 sayılı Kararı'yla hükûmete tanınan sürenin Anayasa'nın 92. maddesi uyarınca 10 Şubat 2010 tarihinden itibaren bir sene daha uzatılması, 956 sayılı Karar'la kabul edildi. Tezkerenin kabul edildiği 10 Şubat 2009 tarihinden bugüne kadar her yıl alınan kararlarla tezkerenin süresi uzatılmıştır (TBMM, 2020).

Onay verilen kararda, korsanlık ve deniz haydutluğuyla mücadelede, uluslararası hukuk bakımından BM Güvenlik Konseyinin 1816, 1838, 1844 ve 1851 sayılı Kararlarıyla 1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşme) kesin bir dille duyurularak hukuki dayanak gösterilmiştir.

Deniz haydutluğuyla uluslararası mücadelede, Türkiye Gabya Sınıfı Fırkateynleri ile NATO ve CTF-151 bünyesindeki oluşumlara destek vermiştir. Bölgede Türk savaş gemileri bu mücadele kapsamında keşif ve gözetlemeyle karakol çalışmaları gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda Aden Körfezi üzerinde tesis edilen güvenli koridordan geçiş yapan ticari gemilere geçiş esnasında refakat etmişlerdir. Bunlara ek olarak Su Altı Taaruz (SAT) komandoları tarafından deniz haydutluğu eylemini gerçekleştiren gemilere müdahalede bulunarak deniz haydutlarını bastırmışlardır.

Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Umman Denizi ve komşu bölgelerde konumlandırılan TSK deniz unsurlarının, Türkiye'nin taraf olduğu antlaşmalar çerçevesinde ve BM Güvenlik Konseyinin kararları kapsamında gerçekleştirecekleri görevler şu şekildedir:

- Korsanlık, deniz haydutluğu veya silahlı gasp suçlarını işlediğine dair şüphe barındıran şahısları, telsiz aracılığıyla sorgulamak, bayrak ülkesinin rızası durumunda gemiye çıkmak, bayrağı olmayan gemilere uluslararası hukuk kurallarınca müdahalede bulunmak;
- Keşif ve karakol görevleri yapmak;
- Silahlı gasp, korsan ve deniz haydutluğu eylemlerini gerçekleştiren şahısların gemilerine müdahale etmek, şahısları etkisiz kılmak ve alıkoymak, gereken ölçüde güç kullanmak;
- Ticari gemilere refakat ederek tehditlerden korumak;
- Silahlı gasp, deniz haydutluğu ve korsanlık eylemlerinde ele geçirilen kişileri Türk vatandaşı olanlar haricinde haklarında cezai işlemde bulunacak devlet birimlerine teslim etmek;
- Korsanlık yapma şüphesi olan gemilerde bulunan korsan/deniz haydutlarını yakalamak ve gözaltına almak;
- BM Güvenlik Konseyinin 1851 sayılı Kararı kapsamında deniz haydutluğu, korsanlık ve silahlı soygun eylemlerini katılan şahıslar hakkında adli işlem gerçekleştirecek devletlerle zorunlu düzenleme ve anlaşmalar yapmak, adli izlemeyi yürütmek üzere bahsi geçen devlet yetkililerini gemiye kabul etmek;
- Yukarıda yer verilen antlaşmalar ve düzenlemeler çerçevesinde deniz haydutluğu, silahlı soygun ve korsanlık eylemlerine katılan kişiler, yargılanacakları devlete teslim edilene kadar gemide alıkoymak;
- Gerekli durumlarda kanıt toplama, sorgulama da dâhil bütün adli kolluk işlemlerini yürütmektir.

Verilecek direktifler çerçevesinde bahsi geçen görevlerin uygulamasından gemi komutanı sorumludur.

6. SONUÇ

Geçmişten bugüne toplumlar, yaşamlarını sürdürebilmek için farklı faaliyet alanlarına yönelmişlerdir. Toplumların bulundukları coğrafyaysa yaşamsal faaliyetleri şekillendiren temel faktörlerden biri olmuştur. Bu bağlamda coğrafyanın doğal kaynakları ve elverişli ürünleri, toplumları oluşturan bireylerin mesleklerin edinilmesindeki önemli unsurlardan biri olmuştur. Örneğin denize kıyısı olan ülkelerin toplumları, geçimlerini genellikle deniz üzerinde icra edilen faaliyetlerle sağlamışlardır. Ancak bazı toplumlar geçimlerini sağlamak için daha kolay yöntemler tercih etmişlerdir ki bu da farklı faaliyetlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Aslında bu faaliyetlerin, sadece kolay geçim tercihinden kaynaklanmadığı, ülkenin doğal kaynaklarını kendi toplumu dışında yabancıların da kullanmasına karşı verilen bir tepki olduğu söylenebilir. Bu bağlamda deniz haydutluğu eylemlerini de bu faaliyetler kapsamında değerlendirmek mümkündür. Deniz haydutluğu çok eski zamanlardan bugüne kadar hâlâ devam etmektedir. O günden beri amaçları neredeyse hiç değişmemesine rağmen çağ değiştikçe ve teknoloji geliştikçe bu faaliyet de gelişim göstermiştir. İlk zamanlarda toplumları oluşturan bireyler sadece küçük sallarla yolculuk veya mal taşımacılığı yaparken zaman ilerledikçe kullanılan araçlar da gelişmiştir. Böylece araçlar geliştikçe faaliyet alanları da genişlemiş, devlet otoritesinin sağlanamadığı deniz kıyısı ülkelerde deniz haydutluğu eylemleri gibi farklı faaliyetler ortaya çıkmıştır. Özellikle devlet otoritesindeki boşluk, hukuk sisteminin zayıflığına veya olmamasına ve bu durumun da deniz haydutlarının daha rahat bir şekilde eylemlerini gerçekleştirmelerine yol açmıştır. Örneğin Antik Yunan kentlerinin yapısal olarak çok parçalı olması durumundan yararlanan deniz haydutlarının eylemlerini gerçekleştirmeleri kolaylaşmıştır. O dönemde deniz haydutları, otoritenin zayıflığından da yararlanmışlardır ancak Roma İmparatorluğu'nun kurulmasıyla birlikte otorite sağlanınca haydutluk faaliyetleri de kısıtlanmıştır. Her ne kadar deniz haydutluğu faaliyetlerinde azalma olsa da hiçbir zaman tam anlamıyla bitirilememiştir. Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasının ardından ortaya çıkan otorite boşluğuyla birlikte deniz haydutluğu faaliyetleri yeniden hız kazanmış ve deniz haydutları uzun yıllar boyunca faaliyetlerini rahat bir şekilde devam ettirmişlerdir. Bu bağlamda deniz haydutluğu, bazen azalıp bazen artsa da çağlar boyunca varlığı devam etmiştir. Daha sonralarıysa bu eylemlerde farklılıklar yaşanmaya başlamıştır. İlk zamanlarda haydutlar kendileri için giriştikleri bu faaliyetleri artık devletler adına gerçekleştirmeye başlamışlardır. Yani devletler adına faaliyetlerini gerçekleştiren haydutlar, devletlerle olan bağlantısını çıkar

ilişkisine dayandırmıştır. Bu ilişkiyi de şöyle açıklamak mümkündür: Devletler deniz haydutlarına izin belgeleri vermektedir; haydutlarsa aldıkları izin belgeleriyle başka devletlerin gemilerine saldırabilmektedir, bu saldırılarda ele geçirilen değerli malların bir bölümünü ortak çalıştıkları devletlerle paylaşmaktadırlar. Diğer bir durum da deniz haydutları, savaş hâlindeki devletin gemilerine düzenledikleri saldırılarla o devletin ekonomisinin ve güvenliğinin zor duruma düşmesine yol açmaktadırlar ki bu da çıkar ilişkisine dayalı bağlantı kurdukları devletin işini kolaylaştırmaktadır. Kısaca bu faaliyetlerde deniz haydutlarının bağımsız gruplar olmaları ve devletlerle çıkar ilişkisinin dışında herhangi bir bağlantılarının olmamasından dolayı devletlerin diğer devletlere karşı herhangi bir yükümlülüğü olmamaktadır.

16. yüzyıla gelindiğinde deniz haydutluğunda bir değişim daha söz konusu olmuştur. Daha önceki dönemlerde deniz haydutları devletler tarafından gizli saklı biçimde kullanılırken bu dönemde doğrudan devlet kontrolüne alınmıştır. Savaş dönemlerinde haydutlar anlaşmalı oldukları devletin donanmasıyla veya devletten bağımsız bir şekilde düşman gemilerine saldırmışlardır. Savaşın olmadığı barış zamanlarındaysa bağlı oldukları devletin ve bu devletin müttefiki olan devletlerin donanması dışındaki gemilere saldırabilmeleri için izin belgeleri verilmiştir. Verilen bu izin belgeleri sayesinde deniz haydutları yakalandıklarında savaş esiri muamelesi görmüşlerdir. Bu durum, deniz haydutlarının tam olmasa da yarı resmî bir nitelik taşıdıklarının bir kanıtı olarak değerlendirilebilir. Bu dönemde devletlerin verdikleri izin belgeleri sayesinde kendi çıkarları için kullandıkları deniz haydutlarına "korsan" adı verilmiştir.

Korsanlık döneminin, 18. yüzyılın ortalarına doğru yavaş yavaş ortadan kalkmasıyla deniz haydutluğu eski hâline dönmeye başlamıştır. Özünde deniz haydudu olan korsanlar korsanlık faaliyetlerini bırakarak yeniden haydutluğa dönüş yapmaya başlamışlardır. Zira devletler, korsanlık faaliyetinin kötü şekilde kullanılmasından, sanayinin gelişmesiyle donanmaların daha güçlü yapılmasından, korsanların denetlenme işleminin güçleşmesinden dolayı deniz korsanlarını kullanmayı bırakmışlardır. Korsanlığın ortadan kalkmasıyla deniz haydutluğu eylemlerine karşı devletlerin sıkı yaptırım çalışmaları başlamıştır. Haydutlukla mücadele için yapılan ilk çalışma, 1856 tarihli Paris Deklarasyonu'dur. Bu deklarasyonla deniz haydutlarının faaliyetlerinin uluslararası hukuk bakımından yasaklandığı bildirilmiştir. *Hostis humani genaris*, yani "insanlığın düşmanı" anlamına

gelen bu kavram Latincedir ve deniz haydutları için ilk olarak Roma İmparatorluğu döneminde kullanıldığı düşünülmektedir. 19. yüzyılın başlarında deniz haydutluğu eylemlerinin tüm devletlere karşı işlenmiş bir suç olduğu kabul edilmeye başlanınca *hostis humani genaris* hukuk terimi yeniden gündeme gelmiş ve böylece deniz haydutluğu faaliyetleri de evrensel yargı yetkisine tabi bir suç olarak görülmeye başlamıştır.

Gerçekleştirilen eylemin deniz haydutluğu sayılması için dört temel koşul söz konusudur. Bunlar; iki adet gemi, hukuka aykırı şiddet girişimi, özel sebeplerle yapılmış olması ve açık denizlerde gerçekleşmesidir. Bunlardan hukuka aykırı şiddet girişimi unsurunda herhangi bir karışıklık yaşanmazken özel sebep, iki adet gemi ve açık denizde gerçekleşme koşulları deniz haydutluğunun çerçevesini büyük ölçüde kısıtladığına dair eleştiriler vardır. İki gemi şartı, gemide bulunan mürettebat veya yolcular tarafından uygulanan şiddet eylemlerinin deniz haydutluğu olarak adlandırılmasına onay vermemektedir.

Özel sebep konusundaysa mühim bir tartışma bulunmaktadır. Bu tartışmaya taraf olan iki farklı grup vardır. Birinci grup, özel sebeplerle yapılmış olması koşulunun, siyasi amaçla gerçekleştirilen eylemlerin deniz haydutluğu ifadesi kapsamından ayrı tutulması için öne sürülmüş bir koşul olduğunu belirtmektedir. İkinci grupsa özel sebeplerle yapılmış olması koşulunun kamusal amaç ifadesinin tam tersi olarak kullanıldığını, yani bir faaliyetin devlet desteğiyle yapılıp yapılmamasına göre özel sebeplerle yapılmış olması koşulunun belirleneceğini ileri sürmektedir. İkinci gruba göre bir gemiye yönelik gerçekleştirilen deniz haydutluğu eyleminin arkasında kamusal bir çıkar veya devlet desteği bulunmuyorsa bu durumda özel sebeplerle yapılmış olması koşulu gerçekleşmiş kabul edilecek ve haydutluk suçu işlenmiş olacaktır. Özel sebeplerle yapılmış olması koşulunun siyasi amaçla gerçekleştirilen eylemleri dışlaması görüşünün kabul edilmesi durumundaysa, yani denizler üzerindeki deniz haydutluğu faaliyetleri kapsamında gerçekleştirilen terör eylemleri deniz haydutluğu olarak sayılmayacaktır. Bu bağlamda deniz haydutluğu faaliyetleri, "insanlığın düşmanı" olarak bütün insanlığa karşı işlenmiş bir suç çerçevesinde değerlendirildiği için evrensel yargı yetkisine tabidir. Terörizmin tabi olduğu yargı yetkisiyse bu konuda kabul edilen uluslararası antlaşmaların verdiği yetki ölçüsünde bu antlaşmalara taraf olan devletlerin yargı yetkisine tabidir. Bu açıdan bakıldığında özel sebeplerle yapılmış olma koşuluna dair ikinci grubun kabul ettiği biçim daha akla yatkın görünmektedir. Bu bağlamda çoğunlukla denizlerde gerçekleştirilen

terör eylemlerini devletlerin deniz haydutluğu olarak ifade etme düşüncesinde oldukları anlaşılmaktadır. Fakat tartışmaya taraf olanların büyük bir kısmı ilk görüşü mantıklı bulmakta ve siyasi amaçla gerçekleştirilen eylemleri deniz haydutluğu olarak değerlendirmemektedir.

Açık denizde gerçekleşme koşuluna dair temel tartışma da münhasır ekonomik bölgenin açık deniz koşulu kapsamında kabul görüp görmeyeceği üzerinedir. Genel kabule göre münhasır ekonomik bölge, devletlerin kısıtlı yargı yetkisine tabi bir alan olduğundan dolayı açık deniz olarak kabul edilmekte ve bu bölgelerde gerçekleştirilen faaliyetler deniz haydutluğu olarak değerlendirilebilmektedir. Ancak bu bölgelerde deniz haydutlarına karşı yapılacak müdahalenin ve yargılama izninin ne şekilde kullanılacağı konusunda karışıklıklar yaşanmaya devam etmektedir. Deniz haydutluğu eylemleri hâlihazırda daha çok herhangi bir devletin iç sularında veya karasularında gerçekleştirildiği hâlde açık deniz koşulu dışında tutulması da tartışmalara sebebiyet vermiştir. Zira bu bölgeler devletlerin tam yargı iznine tabidir, deniz haydutluğuysa evrensel yargı yetkisine tabidir. Bu bağlamda başka devletlere yargı yetkisi vermek büyük ölçüde egemenlik sorununa yol açacaktır. Fakat deniz haydutluğunun yoğun yaşandığı bölgeler, kıyı devletinin iç sular ve karasularındaki otorite boşluğundan kaynaklanmaktadır. Genel olarak bakıldığında, açık denizde gerçekleşme koşulu mantıklı olmakla birlikte devletlerin egemen olduğu deniz bölgelerinde yaşanan deniz haydutluğu eylemleri için egemen devlet tarafından gereken önlemler alınmalı ve yargılama işlemi uygulanmalıdır. Söz konusu eylemlere karşı gerekli otoriteden yoksun olan devletlerse diğer devletlerle anlaşma yapmak suretiyle bu bölgelerde güvenliğin sağlanması ve yargılama gibi işlemlerde destek alması gerekmektedir. Deniz haydutluğu eylemlerine karşı gerekli otoriteden yoksun olan devletlere katkıda bulunularak destek verilmesi, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 100. maddesinde de belirtilmektedir. Bu maddeye göre diğer devletlerin ortak çalışmayı kabul etmesi durumunda deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetleriyle mücadeleye katkıda bulunmalıdırlar.

Deniz haydutluğu eylemlerine karşı bir diğer düzenleme de 1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'dir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından imzaya açılan bu sözleşmenin amacı, denizde gerçekleşen terör eylemlerinin yanında seyir güvenliğine karşı her türlü yasa dışı eyleminde önlenerek güvenliğin sağlanmasıdır. Bu amacıyla sözleşme,

doğrudan olmasa da deniz haydutluğu eylemlerine karşı da koruma sağlamaktadır. Sözleşme kapsamında deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı herhangi bir düzenleme bulunmasa da bu faaliyeti oluşturan bazı eylemler sözleşmede sıralanmıştır. Bu eylemler diğer koşulların yerine getirilmesi durumunda sözleşmeye taraf devletlerin yargı iznine tabi tutulmuştur. Bu sözleşmede 1982 tarihli BMDHS'de yer alan açık denizde gerçekleşme, özel sebep ve iki gemi koşulları dikkate alınmamıştır. Bu bağlamda sözleşme, 1982 tarihli BMDHS'ye nazaran daha detaylı bir koruma sağlamaktadır.

Deniz haydutluğuyla mücadele eden IMO'yla birlikte bir de Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau-IMB) vardır. Deniz haydutluğuyla mücadelede IMO'nun üstlendiği daha çok hukuki çerçeve oluşturma görevinden ziyade IMB, deniz haydutluğunun uluslararası ticarete yönelik etkileri ve istatistiki verileri elde ederek raporları düzenlemekle ilgilenmektedir.

Dünya çapında hava, kara ve deniz yoluyla birçok ticari faaliyet yapılmaktadır. Uluslararası ticari faaliyetlerin %90'ı da denizler üzerinde gerçekleştirilmektedir. Deniz ticaretinin en önemli güzergâhlarından biri olan ve en çok tercih edilen Aden Körfezi, deniz ticareti trafiğinin %20'sini karşılamaktadır. Deniz haydutları bu bölgede 1990'ların başından itibaren faaliyet göstermeye başlamış ve eylemleri gittikçe artarak devam etmiştir. Somali'nin kuzeyinde bulunan Aden Körfezi'ni kullanan ticari gemiler ve bölgede yapılan deniz ticareti, 1990'ların başından 2000'lerın ortalarına kadar yoğun bir şekilde deniz haydutluğu faaliyetlerine maruz kalmıştır. Somalili deniz haydutları, Aden Körfezi güzergâhını kullanan ticari gemilerle Somali'deki ihtiyaç sahipleri için gıda ve insani yardım malzemesi taşıyan gemilere saldırılar düzenlemişler; bu esnada da gemiyi, gemideki mürettebatıyla yolcularını alıkoymuşlar ve karşılığında geminin sahibi olan şirketlerden ve devletlerinden yüksek miktarlarda fidye talep etmeye başlamışlardır. Yaşanan bu durum hem gemi sahiplerini hem de devletleri tedirgin etmiş ve oldukça büyük bir soruna dönüşmüştür. Gemi sahibi şirketlerin yaşanan soruna buldukları çözümlerden biri geminin güzergâhını değiştirmekken bir diğeriyse yüksek miktarlarda sigorta bedeli ödenmesi suretiyle tehlikeli güzergâhı kullanmaya devam etmektir. Uygulanmaya çalışılan her iki çözüm yolu da firmaların işletme giderlerinin artmasına yol açmıştır ki maliyeti artan ürünlerin fiyatını da artırmıştır. Bu durum, kaçınılmaz olarak küresel ekonominin de zarara uğramasına neden olmuştur.

Deniz haydutluğuyla mücadele için tercih edilen bir başka yöntem, gemi içerisinde güvenlik önlemlerinin alınmasıdır. Bu bağlamda deniz haydutlarının gemi bordasına çıkmasını engelleyici tedbirler alınmalı, bordaya çıkıldıktan sonra da deniz haydutlarının faaliyet alanlarını daraltmaya yönelik işlemler yapılmalıdır. Gemi içerisinde alınan önlemler her ne kadar işe yarasa bile bu konuda deneyim kazanan deniz haydutları da kendilerini geliştirdiklerinden gemide alınan tedbirler geçici bir çözüm yolu olmuştur ki geçici olmasının yanında kesin bir şekilde caydırıcılığı ve başarılı bir sonuç verip vermeyeceği de belli değildir. Pratikte alınan önlemler yoğun bir şekilde artırılmış olmasına rağmen deniz haydutları saldırılarında hâlâ başarılı olmaya devam etmektedir. Ayrıca gemide alınan bu tedbirler için gemi sahipleri daha fazla harcama yapmak zorunda kaldığından bu durum deniz yolu ticaretinin ücretlerinin artmasına yol açmaktadır. Her ne kadar bu önlemler deniz haydutlarının saldırılarını başarısızlığa uğratarak azalmasını sağlayamasa da gemi içindeki tedbirler ve kayıtsız teslim olunmaması, deniz haydutlarının bir sonraki saldırıları için daha fazla çalışmalarını ve saldırı konusunda tereddüt etmelerini gerektirdiğinden son derece önemlidir.

Somalili deniz haydutları fidye almak için sadece ticari gemilere saldırı düzenlemekle kalmayıp Somali'de yaşayan ihtiyaç sahiplerine gıda ve insani yardım taşıyan gemilere de saldırı düzenlemişlerdir. Gıda ve insani yardım taşıyan gemileri gasp ederek yardımların muhtaç insanlara ulaştırılmasına engel olmuşlardır. Yaşanan bu olay uluslararası toplumun Somalili deniz haydutlarına karşı mücadele faaliyetlerine başlamasında ilk adımın atılmasına yol açmıştır. İlk adımda yapılan çalışma, gıda ve insani yardım taşıyan gemilere korumak amaçlı askerî gemilerle eşlik edilmesi şeklinde gerçekleşmiştir. Daha sonraysa bölgede deniz haydutlarına karşı önceden belli olan geçiş güzergâhlarına devriye ekipleri yerleştirilmiştir. Deniz haydutluğuyla mücadele çerçevesinde birçok farklı örgüt kurulmuştur ve bu örgütler deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerine Somali yönetimini de dâhil etmek için çalışma yapmışlardır. Somali'deki deniz haydutluğuyla mücadelenin hukuki çerçevesiyse Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi tarafından belirlenmiştir. BM Güvenlik Konseyinin genel olarak kararlarında, Somali sularında gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetlerinin uluslararası barış ve güvenliği tehdit eden bir durum olduğu vurgulanmış, devletler de bu faaliyetlere karşı etkili bir biçimde mücadele etmeye ve iş birliğine davet edilmiştir. Buna ek olarak BM üyesi devletlere, Somali Geçici Federal Hükûmetinin onayıyla Somali karasularındaki denizde silahlı soygun eylemlerine karşı mücadele yetkisi tanınmıştır. Bu kararlar çerçevesinde üye devletler, tek başlarına veya planlanan

operasyonlar çerçevesinde bölgeye donanmalarını göndermişler ve belirlenen geçiş güzergâhlarda güvenliği sağlama çalışmaları yapmışlardır.

Bölgede konumlandırılan donanmaların operasyon gerçekleştirme seviyeleri ve haydutluk faaliyetlerine karşı hızlı reaksiyon geliştirmesi çalışmalarıyla buna dair askerî planlamaların başarılı olması, deniz emniyetinde bölgesel ve uluslararası ortak çalışmaların sayısının artırılması ve yeni ortaklıkların oluşturulmasına bağlıdır. Bu bağlamda Somali kıyılarında haydutların faaliyet alanının kısıtlanması ve bölge için bir emniyet biriminin oluşturulması gibi yeni stratejiler geliştirilmesi, deniz haydutluğuyla mücadeleye dair önemli adımlar olabilir. Buna ek olarak BM üyesi devletler tarafından bölgede oluşturulan gözetleme merkezlerinin yeterliliğinin ve caydırıcı kuvvet görünürlüğünün artırılarak en yüksek seviyeye çıkarılması sağlanırsa gerçekleşen haydutluk faaliyetlerine daha kısa sürede müdahale edilmesi mümkün olabilir.

Somali'de gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetlerinde karadan yapılacak askerî müdahaleler oldukça tehlikeli olmakla beraber başarı oranı da düşüktür. Zira deniz haydutları faaliyetlerini oldukça geniş bir alanda gerçekleştirmektedir. Ayrıca Somali'de kabilelerin de kendi aralarında çatışmaları söz konusudur. Tüm bunlara ek olarak Somali halkı da deniz haydutlarının tarafını tutmaktadır. Somali'ye dışarıdan gelen askerî kuvvetlerle karadan yapılacak müdahalenin başarı şansı pek mümkün olmadığından karadan yapılacak operasyonların başarı şansını artırmak için bölgeye hâkim olacak ve halk tarafından kabul görecek Somali Federal Hükûmetinin askerî birliklerine eğitim verilmesi gerekmektedir. Çünkü bölge halkı tarafından kabul görecek askerî kuvvetler yerine dışarıdan gelen askerî kuvvetlerle müdahalede bulunulacak olması Somali'deki kaosun daha fazla büyümesine ve ciddi sonuçlar doğmasına yol açacaktır. Zira Somali'nin yerlileri ve kabileler, bölge dışından gelen askerî kuvvetleri işgalci olarak gördüklerinden onlara karşı savunmaya geçecektir.

Gerçekleştirilen askerî operasyonlar sonucunda ele geçirilen deniz haydutlarının tutuklanması, yargılanması ve cezaları bittikten sonra topluma yeniden dâhil olabilmeleri için Somali'de çalışmalar yapılmalıdır. Hâlihazırda bulunan mahkemelerin etkin ve işlek hâle getirilmesi, yargılamanın tamamlanmasının ardından haydutların gönderileceği infaz kurumlarının sayıca artırılması ve kurumların iyileştirilmesi, tutukluluk süreleri boyunca hükümlülerin topluma geri kazandırılmasına dair çalışmalar yapılması gerekmektedir. Buna ek olarak uzun süreli

bir çözüm için zorunlu olansa ülkedeki emniyet güçlerinin iyileştirilmesi adına, uluslararası toplum tarafından eğitim çalışmalarının düzenlenmesi faaliyetidir.

Somali'de aktif ve etkili bir hükûmet ve devlet yapısı oluşturulmadan, ülkenin ekonomik gelişimi sağlanmadan uluslararası toplumun fidye ödemelerine yasak getirmesi sorunun çözülmesine herhangi bir katkı sağlamayacağı gibi masum insanların da zarar görmesine yol açabilecektir. Uluslararası toplumun, masum insanların zarar görmemesinin önüne geçebilmesi için fidye ödenmesinin yasaklanması yerine kontrolünün sağlanmasına dair önlemler alınması daha iyi sonuçlar doğurabilecektir. Bu bağlamda fidye görüşmeleri için bir kuruluş oluşturularak görüşmeler bu kuruluş aracılığıyla yapılabilir, bu kuruluşlar sayesinde fidye tutarlarının zamanla azaltılması mümkün olabilir. Uzman bir kuruluş bünyesinde oluşturulacak uluslar üstü bir araştırma ekibiyle ödemesi yapılan fidyelerin ne şekilde ve nereye gönderildiği, dağıtımının kimlere yapıldığı, finansörlerin kimler olduğu gibi çalışmalarla deniz haydutluğundan yararlananların tespiti yapılabilir.

Somali'de etkin bir hukuk sisteminin oluşturulması, deniz haydutluğuyla mücadelede için son derece büyük bir önem arz etmektedir. Somali'de etkin bir hukuk sisteminin oluşturulma süreci de ülkede düzen ve kontrolün sağlanması bakımından oldukça önemli olan güvenlik sektörünün inşa edilmesiyle eş zamanlı şekilde yürütülmelidir. Bugünkü şartlardaysa IMO önderliğinde yürütülen deniz haydutluğuyla mücadele düzenlemelerinin oluşturulması çalışmalarına destek sağlanmalı, deniz haydutluğuna dair medya kampanyaları yürütülmeli, yasaya aykırı silah satışına yasak getirilmeli, Somali'deki kolluk kuvvetlerinin operasyon gücü artırılmalı ve hapishanelerin kapasitelerinde düzenlemeler yapılarak artırılmalı, Somali hukukunda haydutluğa dair tedbirler güncellenerek geliştirilmeli, Somali'nin kurumları güçlendirilmeli, koruma sistemleri oluşturularak geliştirilmeli ve sınır yönetimi kurulmalıdır.

Deniz haydutlarının hangi şartlarda ve şekillerde saldırı düzenleyecekleri değerlendirilerek risk analizi yapılmalıdır. Bu risklere karşı önceden hangi önlemlerin ne şekilde alınacağının planlanması için risk yönetiminin çok iyi yapılması gerekmektedir ki bu durum oldukça önemlidir. Eğer riskin yüksekliği ve türü tam olarak bilinmezse alınacak önlemlerin de doğru olması pek mümkün olmayacaktır. Bu bağlamda bütün gemiler için geminin türü ve özellikleri, güzergâhı, geçiş zamanı, bölgede aktif olan deniz haydutlarının saldırı

şekilleri gibi birçok bilginin önceden edinilmesiyle risk değerlendirmesi yapıldıktan sonra yine bu unsurlar çerçevesinde gereken önlemler yerinde ve zamanında alınmalıdır.

En nihayetinde Somalili deniz haydutlarına karşı yürütülen mücadele çok hassas ve önemli bir konudur. Bu hassas konu için yapılacak tüm çalışmaların her adımının oldukça detaylı biçimde planlanması ve ardından pratikte uygulanması gereklidir. Uluslararası toplumun deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı oldukça dikkatli bir tavır sergilemesi Somali'deki durumun daha da kötüye gitmemesi bakımından büyük önem arz etmektedir. Deniz haydutluğuna karşı yıllardır devam eden mücadeleyi bir bulmaca olarak kabul ederek deniz haydutluğuna karşı alınan tüm önlemleri ve mücadele planlarını bu bulmacanın parçaları olarak görmeli ve yapılacak her çalışmanın doğru bir şekilde uygulanması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Adriansen, B. (2010). *Combating piracy off the coast of Somalia. Jurisdiction over interdiction and prosecution*. (Yüksek Lisans Tezi). University of Oslo, Faculty of Law, Oslo.

Agbiboa, D. E. (2014). Terrorism without borders: Somalia's Al-Shabaab and the global jihad network. *Journal of Terrorism Research*, 5(1), 27-34.

Ahmed, A. H. (2013). Internal and external challenges to peace for Somaliland. *The ITPCM International Commentary: Somalia Clan And State Politics*, 9(34), 35-39.

Aktuğ, Ş. (2009, 10 Şubat). Deniz haydutluğuna karşı önlemler. http://www.denizhaber.com/deniz-haydutluguna-karsi-onlemler adrsinden 21 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Anadolu Ajansı. (2021, 13 Ekim). *Yemen*. https://www.aa.com.tr/tr/ulke-profilleri/yemen/903485 adrsinden 19 Ekim 2021 tarihinde erişildi.

Annoni, A. (2014). International action against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia. *The Italian Yearbook of International Law*, 23(1), 173-198.

Axe, D. (2020, 5 Ekim). 10 things you didn't know about Somali pirates. *The Wall Street Journal*. http://online.wsj.com/articles/SB124060718735454125 adrsinden 29 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Aydıntepe, M. ve Artokça, İ. (t.y.). Yemen. *TASAM*, 1(55), 3-21. https://tasam.org/Files/PDF/Raporlar/yemen_raporu.pdf_b7e9f548-3946-4f3d-ac14-b8448ef6b8eb.pdf adrsinden 20 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Azubuike, L. (2009). International law regime against piracy. *Annual Survey of International & Comparative Law*, 15(1), 43-60.

Bahar, M. (2007). Attaining optimal deterrence at sea: A legal and strategic theory for naval anti-piracy operations. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 40(1), 1-85.

Baltic and International Maritime Council. (2015). Security advisory: Piracy revision of bmp 4 high risk area. https://www.bimco.org/News/2015/10/08_Security_Advi sory_Pirac y_BM P4_Revision.aspx adresinden 22 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Baniela, S. I. (2010). Piracy at sea: Somalia an area of great concern. *The Journal of Navigation*, 1(63), 191-206.

Bateman, S. (2010). Maritime piracy in the Indo-Pacific region: Ship vulnerability issues. *Maritime Policy and Management*, 37(7), 737-751.

Bateman S. ve Ho, J. (2008). Somalia-type piracy: Why it will not happen in Southeast Asia. *Rajaratnam School of International Studies Commentaries*, 1(123), 1-3.

Batır, K. (2011). *Yirmibirinci yüzyılda deniz haydutluğu ve uluslararası hukuk*. Ankara: USAK Yayınları.

Bayıllıoğlu, U. (2011). Somali sahilleri ve açıklarında işlenen deniz haydutluğu fiillerine karşı yürütülen mücadelenin hukuki dayanakları ve Türkiye'nin durumu. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(1), 125-162.

Bendall, H. B. (2010). Cost of piracy: A comparative voyage approach. *Maritime Economics & Logistics*, 12(2), 178-195.

Bile, A. K. (2013). Warships alone will not curb piracy off the Somali coast: Lessons from Puntland, state of Somalia. M. Q. Mejia Jr, C. Kojima ve M. Sawyer (Ed.), *Piracy at Sea* içinde (ss. 157-175). Heidelberg: Springer Berlin.

Bilgin, O. (2012). *Deniz haydutluğunun küresel ekonomiye maliyeti*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Birleşmiş Milletler. (2013). *Somalili haydutlara uluslararası tepki.* https://unog.primo.exlibrisgroup.com adresinden 7 Ekim 2021 tarihinde erişildi.

Birleşmiş Milletler. (2015). *Deniz haydutluğuna karşı ortak mücadele.* https://www.un.org adresinden 23 Şubat 2022 tarihinde erişildi.

Birleşmiş Milletler. (2021). *Uyuşturucu ve suç ofisi.* https://www.unodc.org/ adresinden 23 Şubat 2022 tarihinde erişildi.

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü. (2015). *Fisheries and aquaculture*. http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/en/som/profile.htm adresinden 29 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

Botha, A. ve Abdile, M. (2014). *Radicalisation and Al-Shabaab recruitment in Somalia*. Pretoria: Institute for Security Studies.

British Broadcasting Corporation News. (2012, 2 Mayıs). India allows Italian ship Enrica Lexie to leave. http://www.bbc.com/news/world-asia-india-17920840 adresinden 22 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

Bueger, C. (2013). Practice, pirates and coast guards: The grand narrative of Somali piracy. *Third World Quarterly*, 34(10), 1811-1827.

Bueger, C. (2014, 30 Ekim). *Piracy, the prevention of maritime threats and the lessons from the contact group on piracy off the coast of Somalia*. 4. United Arab Emirates counter piracy conference, submitted notice, Dubai. http://wam.ae/en/details/1395271693861 adresinden 13 Eylül 2021 tarihinde erişildi.

Business Daily Africa. (2010). Ways to combat Somali pirates. https://www.businessdailyafrica.com adresinden 29 Mart 2021 tarihinde erişildi.

Campbell, P. (2010). A modern history of the international legal definiton of piracy. B. A. Elleman, A. Forbes ve D. Rosenberg (Ed.), *Piracy and maritime crime: Historical and modern case studies* içinde (ss. 19-34). Newport: Naval War College Press.

Canca, H. S. (2012). *Denizde işlenen suçlar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Chalk, P. (2008). *The maritime dimension of international security: Terrorism, piracy, and challenges for the United States*. Santa Monica: RAND Corporation.

Chalk, P. (2012, 27 Haziran). *Private maritime security companies (PMSCs) and counter piracy*. 2. United Arab Emirates counter piracy conference, submitted notice, Dubai. https://www.offshore-energy.biz/uae-hosts-2nd-counter-piracy-summit/ adresinden 19 Eylül 2021 tarihinde erişildi.

Clayton, J. (2005). Somalia's secret dumps of toxic waste washed ashore by tsunami. *The Times*. http://www.thetimes.co.uk/tto/news/world/article1975917.ece adresinden 20 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Cobbett, P. ve Bellot, H. H. L. (1924). Leading cases on international law. *The American Journal of International Law*, 18(4), 851-853.

Collins, R. ve Hassan, D. (2009). Applications and shortcomings of the law of the Sea in combating piracy: A South East Assian perspective. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 40(1), 89-113.

Combined Task Force. (2016). CTF 150: Maritime security. https://combinedmaritime forces.com/ctf-150-maritime-security/ adresinden 26 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Combined Task Force 151. (2010). *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (607), 4-10.

Daniels, C. L. (2012). *Somali piracy and terrorism in the horn of Africa*. Lanham: Scarecrow Press.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (t.y.). *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.

Direk, F. Ö., Hamilton, D. A. M., Openshaw, S. K. ve Terry, R. C. P. (2010). Somalia and the problem of piracy in international law. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 6(24), 115-143.

Djama, A. D. (2011). *The phenomenon of piracy off the coast of Somalia: Challenges and solutions of the international community*. New York: United Nations.

Doğru, S. (2008). *Uluslararası hukukta seyrüsefer serbestliği ve deniz güvenliği*. (Yayımlanmamış doktora tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Döner, A. (2003). Kuvvet kullanma yasağı ve insani müdahale açısından Körfez krizi. *E-Akademi: Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi*, (17). http://www.e-akademi.org/incele.asp?konu=%27Kuvvet%20Kullanma%20Yasa%F0%FD%20ve%20%DDnsani%20M%FCdahale%20A%E7%FDs%FDndan%20II.%20K%F6rfez%20Krizi%27&kimlik=-397695427&url=makaleler/adoner-1.htm adresinden 31 Mayıs 2021 tarihinde erişildi.

Dubner, B. H. (1979). The law of international sea piracy. *New York University Journal of International Law and Politics*, 11(1), 471-517.

Dubner, B. H. (1980). *The law of international piracy*. Lahey: Martinus Nijhoff Publications.

Ece, J. N. (2010). Deniz haydutlugu saldırıları ve analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 1-20.

Evin, B. (2012). Uluslararası hukukta deniz haydutluğu kavramı ve şiddet faktörü. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 1(1), 119-151.

Freeman, C. (2013, 8 Ekim). Captain Phillips interview: 'I didn't care if I died'. *The Telegraph*. http://www.telegraph.co.uk/culture/film/10349252/Captain-Phillips-interview-I-didnt-care-if-I-died.html adresinden 17 Mayıs 2021 tarihinde erişildi.

Fung, A. S. (2011). A maritime security framework for fighting piracy. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 1(9), 2097-2112.

Geiss, R. ve Petrig, A. (2011). *Piracy and armed robbery at sea: The legal framework for counter piracy operations in Somalia and the gulf of Aden*. Oxford: Oxford University Press.

Gettleman, J. (2008, 30 Ekim). Somalia's pirates flourish in a lawless nation. *The New York Times*. http://www.nytimes.com/2008/10/31/world/africa/31pirates.html?pagewanted=all adresinden 22 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Gettleman, J., Mazzetti, M. ve Schmitt, E. (2011, 10 Ağustos). U.S. relies on contractors in Somalia conflict. *The New York Times*. http://www.nytimes.com/2011/08/11/world/africa/ 11somalia.html?pagewanted=all&_r=0 adresinden 22 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Grant, J. P. ve Barker, J. C. (2009). *Enycylopedic dictionary of international law*. New York: Oxford University Press.

Grosse-Kettler, S. (2004). *External actors in stateless Somalia*. Bonn: Bonn Internatonal Center For Conversion.

Grotius, H. (2011). *The law of war and peace*. (F. W. Kelsey, A. E. R. Boak, H. A. Sanders, J. S. Reeves ve H. F. Wright, Çev.). Michigan: Lonang Institute.

Guilfoyle, D. (2008). Piracy off Somalia: UN Security Council resolution 1816 and IMO regional counter piracy efforts. *The International and Comperative Law Quarterly*, 57(3), 690-699.

Guilfoyle, D. (2009). *Shipping interdiction and the law of the sea*. Cambridge: Cambridge University Press.

Hadden, R. L. (2007). *The geology of Somalia: A selected bibliography of Somalian geology, geography and earth science*. Virginia: Bibliography of Liberian Earth Science.

Halberstam, M. (1988). Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety. *The American Journal of International Law*, 82(2), 269-310.

Hanif, M. T. (2010). *Sea piracy and law of the sea*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). University of Tromso, Department of Law, Norway.

Hansen, H. T. ve Hoesslin, K. (2009). Intelligence in the fight against piracy. *Freedom From Fear*, 1(3), 18-21. http://f3magazine.unicri.it/?p=516 adresinden 21 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Hansen, S. J. (2012). *Piracy in the greater Gulf of Aden: Myths, misconception and remedies* (Rapor No: 2009:29). Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research.

Harrelson, J. (2010). Blackbeard meets blackwater: An analysis of international conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry. *American University International Law Review*, 25(2), 283-312.

Harvard Research in International Law. (1932). Draft convention on piracy with comments. *American Journal of ınternational Law*, 26(3), 749-760.

Hawkins, O. (2009, 10 Mart). What to do with a captured pirate. *BBC News*. http://www.news.bbc.co.uk/2/hi7932205.stm adresinden 3 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Helman, G. B. ve Ratner, S. B. (1992). Saving failed states. *Foreign Policy*, (89), 3-20.

Hoesslin, K. (2012). Piracy and armed robbery against ships in ASEAN region: Incidents and trends. R. C. Beckman ve J. A. Roach (Ed.), *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN* içinde (ss. 119-138). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Holzer, G. S. ve Juergenliemk, H. (2012). *The Somali crisis and the EU: Moving onshore and committing to Somalia*. Brussels: The Global Governance Institute.

House of Commons Foreign Affairs Committee. (2012, 5 Ocak). *Piracy off the coast of Somalia.* (Rapor No: 10/2010-12). London: House of Commons Foreign Affairs Committee.

House of Lords European Union Committe (2010, 14 Nisan). *Combating Somali piracy: The EU's naval operation Atalanta*. (Rapor No: 12/2009-10). London: House of Lords European Union Committe.

Hunter, R. (2008, 28 Ekim). Somali pirates living the high life. *BBC News*. http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm adresinden 22 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

İnsamer. (2021). *Cibuti*. https://insamer.com/tr/cibuti_1180.html adresinden 18 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

İnsamer. (2021). *Somali*. https://insamer.com/tr/somali_1488.html adresinden 18 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

İnsamer. (2021). *Yemen*. https://www.insamer.com/tr/yemen adresinden 18 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

International Maritime Bureau. (1998). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: Özel). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2009). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2008). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2010). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2009). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2011). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2010). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2012). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2011). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2013). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2012). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2014). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2013). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2015a). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2014). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (1015b). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2015). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2016). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2015). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. (2021). *Piracy and armed robery against ships* (Rapor No: 2020). London: International Maritime Bureau.

International Maritime Organization. (2000). *Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*. London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization. (2009). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships* (Rapor No: 2008). London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization. (2010). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships* (Rapor No: 2009). London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization. (2011). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships* (Rapor No: 2010). London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization. (2012). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships* (Rapor No: 2011). London: International Maritime Organization.

International Maritime Organization. (2015). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships* (Rapor No: 2014). London: International Maritime Organization.

Jean-Jacques, D. A. (2011). *Somali piracy and the introduction of Somalia to the Western World*. (Yüksek Lisans Tezi). University of Central Florida, Faculty of Arts and Humanities, Orlando.

Jimoh, A. (2015). *Maritime piracy and lethal violence offshore in Nigeria*. Ibadan: IFRA-Nigeria.

Johnson, D. H. N. (1957). Piracy in modern international law. *Transactions of the Grotius Society*, 43(1), 63-85.

Kennedy, K. M. ve Mthuli, N. (2011). Economic impact of maritime piracy. *Africa Economic Brief*, 2(10), 1-8.

Kiourktsoglou, G. ve Coutroubis, A. D. (2012). Is Somali piracy a random phenomenon?. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 11(1), 51-70.

Komiss, W. ve Huntzinger, L. (2011). The economic implications of disruptions to maritime oil chokepoints. Arlington: Center for Naval Analyses.

Kontorovich, E. (2010). A Guantánamo on the sea: The difficulty of prosecuting pirates and terrorists. *California Law Review*, 98(1), 243-275.

Koşaner, B. (2010). *Birleşmiş Milletler ve Türkiye ekseninde deniz haydutluğu*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Köroğlu, S. (2010, 14 Nisan). Korsan faaliyetleri ve önlemler. *Kaptan Haber*. https://www.kaptanhaber.com/korsan-faaliyetleri-ve-onlemler/22103/ adresinden 30 Kasım 2021 tarihinde erişildi.

Kraska, J. ve Wilson, B. (2009a). The global maritime partnership and Somali piracy. *Defense & Security Analysis*, 25(3), 223-234.

Kraska, J. ve Wilson, B. (2009b). The co-operative strategy and the pirates of the Gulf of Aden. *The RUSI Journal*, 154(2), 74-81.

Kuran, S. (2009). *Uluslararası deniz hukuku*. İstanbul: Türkmen Kitabevi.

Lehr, P. (2009). Maritime terrorism: Locations, actors, and capabilities. R. H. Burns, S. Bateman ve P. Lehr (Ed.), *Lloyd's MIU handbook of maritime security* içinde (ss. 55-72). Boca Raton: Auerbach Publications.

Lehr, P. ve Lehmann, H. (2007). Somalia pirates new paradise. P. Lehr (Ed.), *Violence at sea: Piracy in the age of global terrorism* içinde (ss. 1-22). New York: Routledge Taylor & Francis Group.

Maden, T. E. (2013, 30 Temmuz). *Somali'de bitmeyen siyasi kriz* (Rapor No: 163). Ankara: Ortadoğu Araştırmaları Merkezi.

Madsen, J. V., Seyle, C., Brandt, K., Purser, B., Randall, H. ve Roy, K. (2014). *The state of maritime piracy 2013*. Broomfield: One Earth Future Foundation.

Maouche, A. (2011). *Piracy along the Horn of Africa: An analysis of the phenomenon within Somalia*. Hamburg: Piral.

Marcal, R. (2011). Somali piracy: The legal context of an international obsession. *Humanity Journal*, 2(1), 31-50.

Middleton, R. (2008). *Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars*. London: Chatham House.

Middleton, R. (2011). Trends in Piracy: A global problem with Somalia at the core. S. Brannon ve T. Rahim (Ed.), *Global Challenge, Regional Responses. Forging a Common Approach to Maritime Piracy 18-19 April 2011, Dubai, United Arab Emirates* içinde (ss. 21-24). Dubai: Dubai School of Government.

Moore, J. B. (1906). *A digest of international law, volume II*. Washington: Government Printing Office.

Morita, A. (2008). Piracy jure Gentium revisited: For Japan's future contribution. *Japanese Yearbook of International Law*, 51(1), 76-97.

Murphy, M. (2007). Piracy and UNCLOS: Does international law help regional states combat piracy?. P. Lehr (Ed.), *Violence at sea: Piracy in the age of global terrorism* içinde (ss. 155-182). New York: Routledge Taylor & Francis Group.

Nanda, V. P. (2011). Maritime piracy: How can international law and policy address this growing global menace?'. *Denver Journal of International Law & Policy*, 39(2), 177-207.

Narayan, B. (2009). *Sea pirates, Hindistan, Sumit enterprises*. Boca Raton: CRC Press.

National Broadcasting Corporation. (2021, 19 Eylül). *Somalia seeks alliance with pirates in fight against al Qaeda-linked groups*. www.nbcnews.com adresinden 29 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

Nelson, E. S. (2012). Maritime terrorism and piracy: Existing and potential threats. *Global Security Studies*, 3(1), 15-28.

Nyman, E. (2011). Modern piracy and international law: Definitional issues with the law of the sea. *Geography Compass*, 5(11), 863-874.

Oppenheim, L. F. L. ve Lauterpacht, H. (1952). *International law: A treatise. Volume II, disputes, war and neutrality*. London: Longmans Green and Co.

Osei-Tutu, J. A. (2011). *The root causes of the Somali piracy*. Accra: Kofi Annan International Peacekeeping Training Centre.

Öktem, A. E. ve Kurtdarcan, B. R. (2011). *Deniz haydutluğu ve korsanlık: Tarihi ve hukuki boyutlarıyla)*. İstanbul: Denizler Kitabevi.

Percy, S. (2012). Regulating the private security industry: A story of regulating the last war. *International Review of the Red Cross*, 94(887), 941-960.

Percy, S. ve Shortland, A. (2010). *The business of piracy in Somalia*. Berlin: German Institute for Economic Research.

Phillips, L. (2009). The European roots of Somali piracy. *EU Observer*. https://eu observer.com/social/27966 adresinden 19 Ekim 2021 tarihinde erişildi.

Phillipson, C. ve Wheaton, H. (1916). *Wheaton's elements of international law*. London: Stevens and Sons; Baker Voorhis & Co.

Ploch, L., Blanchard, C. M., O'Rourke, R., Mason, R. C. ve King, R. O. (2011). *Piracy off the Horn of Africa*. Washington: Congressional Research Service.

Raymond, C. Z. (2009). Piracy and armed robbery in the Malacca Strait a problem solved. *Naval War College Review*, 62(3), 31-42.

Roach, J. A. (2010). Countering piracy off Somalia: International law and international institutions. *The American Journal of International Law*, 104(3), 397-416.

Rodrigue, J. P. (2004), Straits, passages and chokepoints: A maritime geostrategy of petroleum distribution. *Cahiers de Geographie du Quebec*, 48(135), 357-374.

Ross, S. ve Ben-David, J. (2009). Somali piracy: An escalating security dilemma. *Harvard Africa Policy Journal*, 5(1), 55-70.

Rubin, A. (1998). *The law of piracy*. New York: Transnational Publishers.

Schoeman, M. ve Haefele, B. (2013). Piracy and organised crime at sea: Following the money trail. M. Q. Mejia Jr, C. Kojima ve M. Sawyer (Ed.), *Piracy at Sea* içinde (ss. 203-216). Heidelberg: Springer Berlin.

Simpson, S. S. (1917). *The congress and treaty of Paris, 1856*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). University of Illinois, The Graduate School Of History, Chicago.

Sone, E. N. (2010). *Piracy in the Horn of Africa: The role of Somalia's fisherman*. Monterey: Naval Post Graduate School.

Sorenson, K. (2008). *State failure on the high seas: Reviewing the Somali piracy*. Stocholm: Swedish Defence Research Agency.

Soybaş, F. N. (2014). *Deniz haydutluğu ve deniz haydutluğunun deniz sigortacılığına etkisi*. Ankara: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.

Stracke, N. ve Bos, M. (2009). *Piracy: Motivation and tactics the case of Somali piracy*. Dubai: Gulf Research Center.

Şahin, E. (2011). *Deniz alanlarında güvenlik uygulamalarındaki gelişmeler, deniz haydutluğunun incelenmesi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

The Life & Peace Institute. (2014). *Alternatives for conflict transformation in Somalia: A snapshot and analysis of key political actors' views and strategies*. Uppsala: The Life & Peace Institute.

Ticaret Bakanlığı. (2020a). *Somali ülke raporu*. https://ticaret.gov.tr/data/5b885d7baf23be7c5c10c692/Somali%20%c3%9clke%20Profili.pdf adresinden 20 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Ticaret Bakanlığı. (2020b). *Yemen ülke raporu*. https://www.deik.org.tr/uploads/yemen-ulke-profili-2020.pdf adresinden 20 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Ticaret Bakanlığı. (2020c). *Cibuti ülke raporu*. https://ticaret.gov.tr/data/5b885d7aaf23be7c5c10c652/C%c4%b0BUT%c4%b0%20%c3%9clke%20Profili.pdf adresinden 20 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Toker, T. (2015). *Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali açıklarında icra edilen deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri kapsamında istihbaratın yeri (2008-2014)*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Harp Akademileri, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul.

Topal, A. H. (2010). Uluslararası hukukta deniz haydutluğu ve mücadele yöntemleri. *Ankara üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 59(1), 99-130.

Tuerk, H. (2008). Combating terrorism at sea: The suppression of unlawful act against the safety of maritime navigation. *University of Miami International and Comparative Law Review*, 15(3), 337-367.

Tuerk, H. (2009). The resurgence of piracy: A phenomenon of modern times. *University of Miami International & Comparative Law Review*, 17(1), 1-42.

Türk Dil Kurumu. (2021). *Güncel Türkçe sözlük*. http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.54ae6732c55593.62990323 adresinden 29 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Türk Eğitim Derneği. (1997). Somali waste imports. *TED Case Studies*. http://gurukul.ucc.american.edu/ted/somalia.htm adresinden 23 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

Türker, H. (2010). Somali açıklarında yürütülen deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, (608), 25-39.

Türkistanlı, T. T. (2016). *Deniz haydutluğuna karşı gemilerde özel deniz güvenlik şirketi hizmetlerinin kullanımı üzerine bir çalışma: Türk gemiadamlarının algısı*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Türkistanlı, T. T. ve Kuleyin, B. (2017). *Deniz haydutluğu çerçevesinde deniz güvenliği ve özel deniz güvenlik şirketleri*. İstanbul: Cinius Yayınları.

Türkiye Radyo Televizyon Kurumu Haber. (2022). *Ülke profili: Somali*. https://www.trthaber.com/haber/dunya/ulke-profili-somali-580003.html adresinden 9 Mayıs 2022 tarihinde erişildi.

Twomey, M. (2013). Muddying the waters of maritime piracy or developing the customary law of piracy? Somali piracy and Seychelles. *The New Zealand Association for Comparative Law*, 19(1), 19-54.

Udeariry, N. (2011). *Piracy in the Gulf of Aden: An analysis of state response to Security Council Resolution 1918 (2010) with particular reference to states in the Gulf of Aden region*. Rochester: SSRN Publishers.

Uluşahin, N. (2003). *Savaş hali ilânı ve silahlı kuvvet kullanılmasına izin verme yetkisi ve Anayasa Mahkemesi'nin 24.9.1990 tarihli kararı*. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları.

United Nations Environmant Programme (2005). *After the Tsunami: Rapid environmental assessment*. http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI_SOMALIA_LAYOUT.pdf adresinden 13 Eylül 2021 tarihinde erişildi.

United Nations Institute for Training and Research (2014). *UNOSAT global report on maritime piracy: A geospatial analysis 1995-2013*. Geneva: United Nations Institute for Training and Research.

United Nations Security Council. (2011). *UN Documents for Piracy*. http://www.securitycouncilreport.org/un-documents/piracy/ adresinden 18 Temmuz 2021 tarihinde erişildi.

United Nations Security Council Resolution 1676. (2006). *United Nations Digital Library*, S/RES/1676 (2006), 10 May 2006.

United Nations Security Council Resolution 1772. (2007). *United Nations Digital Library*, S/RES/1772 (2007), 20 August 2007.

United Nations Security Council Resolution 1814. (2008). *United Nations Digital Library*, S/RES/1814 (2008), 15 May 2008.

United Nations Security Council Resolution 1816. (2008). *United Nations Digital Library*, S/RES/1816 (2008), 2 June 2008.

United Nations Security Council Resolution 1838. (2008). *United Nations Digital Library*, S/RES/1838 (2008), 7 October 2008.

United Nations Security Council Resolution 1844. (2008). *United Nations Digital Library*, S/RES/1844 (2008), 20 November 2008.

United Nations Security Council Resolution 1846. (2008). *United Nations Digital Library*, S/RES/1846 (2008), 2 December 2008.

United Nations Security Council Resolution 1897. (2009). *United Nations Digital Library*, S/RES/1897 (2009), 30 November 2009.

United Nations Security Council Resolution 1918. (2010). *United Nations Digital Library*, S/RES/1918 (2010), 27 April 2010.

United Nations Security Council Resolution 1976. (2011). *United Nations Digital Library*, S/RES/1976 (2011), 11 April 2011.

United Nations Security Council Resolution 2015. (2011). *United Nations Digital Library*, S/RES/2015 (2011), 24 October 2011.

United Nations Security Council Resolution 2018. (2011). *United Nations Digital Library*, S/RES/2018 (2011), 31 October 2011.

United Nations Security Council Resolution 2020. (2011). *United Nations Digital Library*, S/RES/2020 (2011), 22 November 2011.

Vali, F. A. (1961). The Santa Maria case. *Northwestern University Law Review*, (56), 169-175.

Vikipedi. (2021a). *Aden Körfezi*. https://tr.wikipedia.org/wiki/Aden_K%C3%B6rfezi adresinden 21 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Vikipedi. (2021b). *File: Gulf of Aden 3 map.png*. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gulf_of_Aden_3_map.png adresinden 20 Ocak 2021 tarihinde erişildi.

Waldo, M. A. (2009, 8 Ocak). The two piracies in Somalia: Why the world ignores the other?. *Wardheer News*. http://wardheernews.com/Articles_09/Jan/Waldo/08_ The_two _piracies_in_Somalia.html adresinden 23 Aralık 2021 tarihinde erişildi.

William, M. D. (2009). *Analysis of the strategy to combat maritime piracy*. (Yüksek Lisans Tezi). North Carolina State University, Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, North Carolina.

World Bank. (2013). The pirates of Somalia: Ending the threat, rebuilding a nation. *Regional Vice Presidency for Africa*. http://siteresources.worldbank.org/ INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf adresinden 25 Ekim 2021 tarihinde erişildi.

Yalem, R. J. (1960). The international legal status of the territorial sea. *Villanova Law Review*, 5(2), 206-214.

Yearbook of the International Law Commission. (1955). *Volume I: Summary records of the seventh session (2 May-8 July 1955)*. New York: United Nations.

Yearbook of the International Law Commission. (1956). *Volume II: Documents of the eight session including the report of the Commission to the General Assembly*. New York: United Nations.

Zimmerman, K. (2010, 31 Mayıs). Somalia conflict maps: Islamist and political. *Critical Threats*. http://www.criticalthreats.org/somalia/somalia-conflict-maps-islamist-and-political adresinden 29 Eylül 2021 tarihinde erişildi.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

ORCID	0000-0003-0120-8412
Adı Soyadı	Hamdya OMAR WABERI
Doğum Yeri	Cibuti
Doğum Tarihi	01.10.1995
e- posta	hamdyaomar24@gmail.com

EĞİTİM BİLGİLERİ

Okul	**Eğitim Derecesi**	**Bölüm**	**Yıl**
Çankırı Karatekin Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü	Yüksek Lisans	Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı	2019-2022
Cibuti Üniversitesi	Lisans	Edebiyat, Diller ve İnsan Bilimleri Fakültesi Coğrafya Bölümü	2014-2017
Balbala Lisesi	Lise diploması		2012-2013

YABANCI DİL BİLGİSİ

Arapça	B-2 Seviyesi
İngilizce	C-1 Seviyesi
Türkçe	C-1 Seviyesi
Fransızca	C-2 Seviyesi

PROFESYONEL VE KİŞİSEL YETENEKLER

Profesyonel	**Kişisel**
Yabancı Diller	İletişim Yetenekleri
Bilgisayar Yetenekleri	Adaptasyon Yetenekleri
Uluslararası İlişkiler	Liderlik Özellikleri
Haritacılık	Gözlemsel Çalışması