***DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARININ KÜRESEL ANLAMDA ANALİZİ VE
DENİZ GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ***

**Giriş**

 Soğuk Savaş sonrası dönemde küresel güvenlik ortamındaki büyük değişikliğe paralel olarak deniz güvenlik ortamında da süratli bir değişim yaşanmış ve denizde savunmanın yerini **“denizde güvenlik”** almıştır. Küresel güvenliğin bölgesel ve milli güvenliğe yönelik sorun/algılamaların toplamı olarak ele alındığı ve küreselleşme sürecinin hız kazandığı bu yeni dönem, uluslararası güvenliğin önemli bir boyutu oluşturan “deniz güvenliği” alanını öne çıkarmış ve denizcilik politikaları ile belirlenen hedeflerin gerçekleşebilmesi için deniz güvenliği vazgeçilmez **bir kuvvet çarpanı** haline gelmiştir.

 Denizler ve okyanuslar binlerce yıldır insanlar için önemli bir **besin ve ekonomik geçim kaynağı** olmuştur. Dünya deniz ulaştırması ve navlun ücretleri, gemi inşa ve onarım tersaneciliği, balıkçılık, enerji ve deniz kaynaklarının kullanılması gibi denizlere yönelik tüm faaliyetler göz önüne alındığında, denizler insanlığa yılda yaklaşık 1 trilyon ABD doları büyüklüğünde bir ekonomik kaynak yaratmaktadır.

 Dünya nüfusunun %75’inin ve uluslararası ticaret ile askeri güç merkezlerinin neredeyse tamamının sahil bölgelerinde bulunması, kritik hava ve su yollarının okyanuslardan geçmesi, küresel ticaret hatlarının ise artan biçimde; sahil bölgeleri, deniz ulaşımına entegre önemli enerji kaynakları ve bitişik sulardaki deniz yataklarında bulunan zenginliklerin yer aldığı alanlarda bulunması, **deniz ve okyanusların önemini** ortaya koyan diğer önemli unsurlar olarak ön plana çıkmaktadır.

 Günümüzde uluslararası ilişkilerin temelini oluşturan küresel sistem esas olarak **her türlü mal ve hizmetin sürekli ve kesintisiz taşınması** üzerine kurulmuştur. Sınır tanımayan bu yapının en önemli unsurlarından birisi ise, denizlerin serbestçe ve güvenli bir şekilde kullanılmasıdır. Enerji, ticaret, doğal kaynakların işletilmesi, ulaştırma, çevre ve turizm faaliyetlerinin büyük kısmı denizler üzerinden yapılmakta, **dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı uluslararası denizcilik endüstrisi** tarafından yapılmaktadır.

 İşte bu noktada deniz ulaştırması, demiryolundan üç kat, karayolundan yedi kat ve havayolundan yirmi bir kat daha ucuz olması sebebiyle; küresel ekonominin can damarıdır ve vazgeçilemez bir öneme haizdir[[1]](#footnote-1). Deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında ise alınmış çok sayıda BM Güvenlik Konseyi Kararı (BMGKK) da bulunmaktadır. Bu kararlardan 1816, 1838, 1846, 1851, 1897, 1918, 1950, 1976, 2015 ve 2020 sayılı kararlar Somali bölgesinde görülen haydutluk faaliyetleri ile ilgili iken, 2018 ve 2039 sayılı kararlar Gine Körfezi bölgesinde görülen haydutluk faaliyetlerine ilişkindir[[2]](#footnote-2).

**2. Deniz Haydutluğu Faaliyetlerine İstatistiki Açıdan Bakış**

 Söz konusu birçok BM kararlarına rağmen küresel ortamda deniz haydutluğu faaliyetleri azalma eğiliminde de olsa hala devam etmektedir. İstatistik kaynağı olarak ise genellikle, bu konudaki Uluslararası Deniz Ticaret Örgütünün (ICC[[3]](#footnote-3)) konuyla ilgili uzmanlaşmış birimi olan Uluslararası Deniz Örgütü (IMB[[4]](#footnote-4))'nün raporları esas alınmaktadır. IMB, konuyla ilgili oluşturduğu rapor takip merkezi aracılığıyla, standart formatlara dayanan olay raporlarını derleyerek yıllık raporlar halinde yayınlamaktadır. IMB yıllık raporlarında, meydana gelen olaylardan rapor edilmeyenler olabileceğini de belirtmekte ve ilgili makamlara yönelik teşvik ve önerilerde bulunmaktadır.

 Uluslararası Denizcilik Bürosunun "Deniz Haydutluğu ve Gemilere Silahlı Soygun" konulu raporuna göre**, 2018 yılında toplam 201 olay** rapor edilmiştir. Son 20 yılla kıyaslandığında bu istatistik, 2016 ve 2017 yıllarından sonra **en düşük vakanın gerçekleştiği yıl** olarak kayıtlara geçmiştir.

*2018 yılında bölgesel olarak Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun vakalarının %87,5'i Afrika (87), Güneydoğu Asya (60) ve Amerika (29) kıtasında gerçekleşmiştir.*

*Yerel bazda bakıldığında ise; Nijerya (48), Endonezya (36), Bangladeş (12), Venezuela (11), Malezya (11), Filipinler (10) ve Gana (10) 'da gerçekleşen saldırılar, yıl içindeki toplam saldırıların %69'nu oluşturmuştur.*

Ocak-Aralık 2018 Tarih Aralığında Aylara Göre Meydana Gelen Deniz Haydutluğu Vakaları

Ocak - Aralık 2018 Tarih Aralığında Mürettebata Karşı Gerçekleştirilen Saldırı Çeşitleri (2018)

|  |  |
| --- | --- |
| **Saldırı Türleri** | **Saldırı Sayısı**  |
| Rehin Alınan | 141 |
| Kaçırılan | 83 |
| Tehdit Edilen | 9 |
| Yaralanan | 8 |
| **Toplam** | **241** |

Ocak - Aralık 2018 Tarih Aralığında Coğrafi Bölgelere Göre Deniz Haydutlarının
Kullandığı Silahlar

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **LOKASYON** | **SİLAHLI SALDIRI** | **BIÇAKLI SALDIRI** | **DİĞER** | **BELİRTİLMEYEN** |
| **GÜNEYDOĞU ASYA** | ENDONEZYA  | 1 | 10 |  | 25 |
|  MALEZYA | 5 | 2 |  | 4 |
|  FİLİPİNLER | 2 | 1 | 1 | 6 |
| SİNGAPUR BOĞAZLARI |  | 1 |  | 2 |
| **DOĞU ASYA**  |  ÇİN |  |  |  | 3 |
|  VİETNAM |  | 2 |  | 2 |
| **HİNDİSTAN YARIMADASI**  | BANGLADEŞ  | 1 | 5 | 2 | 4 |
|  HİNDİSTAN |  | 1 |  | 5 |
| **GÜNEY AMERİKA**  | BREZİLYA  |  | 1 |  | 3 |
|  KOLOMBİYA |  |  |  | 1 |
|  EKVADOR | 2 |  |  | 2 |
|  GUYANA |  |  |  | 2 |
|  HAİTİ | 1 |  |  | 2 |
|  PERU |  | 3 |  | 1 |
|  VENEZUELA | 1 | 5 | 1 | 4 |
| **AFRİKA**  | BENİN  | 5 |  |  |  |
|  KAMERUN | 6 |  |  | 1 |
|  DEMOKRATİK KONGO CUMHURİYETİ  |  | 1 |  |  |
|  GANA | 1 | 1 |  | 8 |
|  GİNE | 2 |  |  | 1 |
|  ADEN KÖRFEZİ | 1 |  |  |  |
|  FİLDİŞİ SAHİLİ |  |  |  | 1 |
|  MOZAMBİK |  | 1 |  | 1 |
|  NİJERYA | 23 | 1 |  | 24 |
|  SOMALİ | 2 |  |  |  |
|  KONGO | 3 | 1 | 1 | 1 |
|  TOGO |  |  |  | 1 |
| **ARA TOPLAM** | **56** | **36** | **5** | **104** |
| **TOPLAM** |  **201** |

 Ocak - Aralık 2018 Tarih Aralığında Gemilere Karşı Gerçekleştirilen Saldırı Çeşitleri (2018)

|  |  |
| --- | --- |
| Kategori | Saldırı Sayısı |
| Teşebbüs | 34 |
| Çıkarma | 143 |
| Ateş Açma | 18 |
| Kaçırma | 6 |
| Toplam | 201 |

Ocak - Aralık 2018 Tarih Aralığında Saldırıya Uğrayan Gemi Çeşitleri (2018)

**3. Bölgesel Vakaların Analizleri**

Güneydoğu Asya

*Güneydoğu Asya genelinde yaşanan deniz haydutluğu vakaları değerlendirildiğinde, 2012 yılında yaşanan 104 vakanın; 2013 yılında 128, 2014 yılında 141, 2015 yılında 147, 2016 yılında 68, 2017 yılında 76 ve* ***2018 yılında ise 60 olduğu*** *görülmüştür.*

*Grafik incelendiğinde,* ***2015 yılından itibaren yaşanan vakalarda azalma yönünde bir eğilim*** *görülmektedir.*

**Doğu Asya**

*Doğu Asya genelinde yaşanan deniz haydutluğu vakaları değerlendirildiğinde, 2012 yılında yaşanan 7 vakanın; 2013 yılında 13, 2014 yılında 8, 2015 yılında 31, 2016 yılında 16, 2017 yılında 4 ve 2018 yılında ise 7 olduğu görülmüştür.*

*Grafik incelendiğinde, artış ve azalışa dayalı* ***dalgalı bir eğilim*** *görülmektedir.Doğu Asya'da alınan önlemlerin tam olarak etkin ve caydırıcı olmadığı anlaşılmaktadır.*

Hindistan Yarımadası

*Hindistan Yarımadası genelinde yaşanan deniz haydutluğu vakaları değerlendirildiğinde, 2012 yılında yaşanan 19 vakanın; 2013 yılında 26, 2014 yılında 34, 2015 yılında 24, 2016 yılında 17, 2017 yılında 15 ve 2018 yılında ise 18 olduğu görülmüştür.*

*Grafik incelendiğinde, 2015 yılından itibaren yaşanan vakalarda* ***azalma yönünde eğilim*** *görülmektedir.*

Güney Amerika

*Güney Amerika genelinde yaşanan deniz haydutluğu vakaları değerlendirildiğinde, 2012 yılında yaşanan 17 vakanın; 2013 yılında 18, 2014 yılında 5, 2015 yılında 8, 2016 yılında 27, 2017 yılında 18 ve 2018 yılında 26 olduğu görülmüştür.*

*Grafik incelendiğinde, daha çok artışa dayalı* ***dalgalı bir eğilim*** *görülmektedir. Güney Amerika'da alınan önlemlerin tam olarak etkin ve caydırıcı olmadığı anlaşılmaktadır.*

*Afrika genelinde yaşanan deniz haydutluğu vakaları, Doğu Afrika ve Batı Afrika olarak ele alındığında;*

**Doğu Afrika**

*Doğu Afrika genelinde yaşanan vakalar 2012 yılında 80, 2013 yılında 19, 2014 yılında 13, 2015 yılında 2016 yılında 5, 2017 yılında 6 ve 2018 yılında 4 olarak tespit edilmiştir. Bu grafikten anlaşıldığı üzere Doğu Afrika'da yaşanan vakalarda* ***azalışa dayalı bir eğilim*** *görülmektedir*

**Batı Afrika**

*Batı Afrika genelinde yaşanan vakalarda ise, 2012 yılında 70, 2013 yılında 60, 2014 yılında 42, 2015 yılında 32, 2016 yılında 57, 2017 yılında 44 ve 2018 yılında 83 olarak tespit edilmiştir.*

*Bu grafikten anlaşıldığı üzere Batı Afrika'da yaşanan* ***vakalarda 2015 yılına kadar azalışa dayalı bir eğilim*** *varken, daha sonra* ***tekrar artışa yönelik bir eğilime*** *geçtiği görülmektedir.*

**4. Deniz Haydutluğu Saldırılarının Türkiye'ye Etkileri**

 Deniz haydutluğu vakalarında, IMB'nin raporlarına göre **2018 yılında Türk bayraklı hiçbir gemiye saldırı gerçekleşmemiştir.** Fakat ülkelerin yabancı bayrakla çalışan gemilerine dair istatistiki bilgilere göre; Türkiye'nin birçok ülkeden yabancı bandıralı gemisi bulunmaktadır. Bunlardan göze çarpanlar ise Panama, Liberya, Marshall Adaları ve Malta'dır. Bandıralı gemi miktarına bakıldığında ise Panama'nın lider olduğu görülmektedir.

 Panama bandıralı gemi sayısının bu kadar fazla olmasının ve Türkiye'nin saldırılara açık bunca yabancı bandıralı gemisinin bulunmasının sebebi, uluslararası hukuka göre seyir halindeki her bir ticaret gemisinin, bayrağını taşıdığı ülkeye kayıtlı olarak kabul ediliyor olmasıdır. Dolayısıyla o ülke, geminin teftişinden ve mürettebatın çalışma koşullarından sorumlu olmaktadır. İşin diğer bir boyutu ise, yüksek gelir vergilerinden kaçınmak. Bununla beraber, Panama'nın büyük gelir kaynağının başında, gemi kayıt politikası geliyor. Ayrıca esnek denizcilik yasalarına sahip olduğundan diğer ülkeler tarafından tercih sebebi haline gelmektedir.

 **Türk gemilerine saldırılmayıp, Türkiye'ye ait yabancı bandıralı gemilere saldırılmasının temel sebebi;** haydutların, deniz haydutluğuna karşı faaliyetler yürüten bir bayrak ülkesinin koruması altında olmadığını düşünmeleridir. Bundan dolayıdır ki, saldırıların ortak özelliği, aşağıda sunulan grafikte de görüldüğü üzere saldırıya uğrayan gemilerin **"Kolay Bayrağı (Serbest Bandıra Ülkeleri[[5]](#footnote-5))"** taşıyan gemiler olmasıdır.

 TÜİK verilerine göre; Türkiye'nin ihracatı 2018'de bir önceki yıla göre yüzde 7 artarak, 168 milyar 23 milyon dolara yükseldi. İthalatı ise, yüzde 4.6 azalarak 223 milyar 39 milyon dolara geriledi. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne ihracatı, 2018 yılının aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 0.4 artarak 6 milyar 550 milyon dolara ulaşmıştır.

 Dış ticaretin büyük bölümü deniz ulaşım araçlarıyla yapılmıştır. Denizyolu ile yapılan ihracatın toplam ihracattaki payı yüzde 62.8 olarak belirlendi. 2018 yılında ihracatta denizyolu kullanımı geçen yıla göre yüzde 15 artarak 91.3 milyar dolardan 105.5 milyar dolara çıkmıştır. İthalat rakamları incelendiğinde de denizyolu ile yapılan ithalatın toplam ithalattaki payı yüzde 65.8 olarak belirlendi. 2018 yılında ithalatta denizyolu kullanımı geçen yıla göre yüzde 7 artarak 136.6 milyar dolardan 146.6 milyar dolara çıkmıştır.

 **Almanya ise, 14.9 milyar dolarla en fazla ihracat yapılan ülke olmuştur.** Almanya'yı sırasıyla; Birleşik Krallık 10.2 milyar dolar, İtalya 8.8 milyar dolar, Irak 7.64 milyar dolar, ABD 7.61 milyar dolar ile takip etmiştir. **Rusya Federasyonu 22 milyar dolarla en fazla ithalat yapılan ülke olmuştur.** Rusya Federasyonu'nu sırasıyla; Çin 20.7 milyar dolar, Almanya 20.4 milyar dolar, ABD 12.4 milyar dolar, İtalya 10.1 milyar dolar ve diğer ülkeler 137.3 milyar dolarla takip etmiştir.

 Ticaret Bakanlığı'nın verilerine göre, en fazla ihraç ettiğimiz ürünler sırasıyla; motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler, diğer kara taşıtları 26.7 milyar dolar; kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler 15.8 milyar dolar; demir ve çelik 11.5 milyar dolar; örme giyim eşyası ve aksesuarı 9.057 milyar dolar; elektrikli makine ve cihazlar, televizyon görüntü- ses kaydetme-verme cihazları 8.72 milyar dolar; diğer 96.124 milyar dolar olarak belirlenmiştir.

 En fazla ithal ettiğimiz ürünler sırasıyla; mineral yakıtlar, mineral yağlar 43.024 milyar dolar; kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler 25.767 milyar dolar; demir ve çelik 18.402 milyar dolar; elektrikli makine ve cihazlar, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları 16.569 milyar dolar; motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler, diğer kara taşıtları 13.893 milyar dolar ve diğer 105.426 milyar dolar olarak belirlenmiştir.

**Sonuç**

 İthalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında ve bu rakamlarla beraber Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı istatistikleri incelendiğinde, **2018 yılında Türk bayraklı gemilere yönelik deniz haydutluğu saldırılarının olmadığı ve Türk bayraklı gemilerin deniz haydutluğu vakalarından etkilenmediği** görülmektedir.

 Ancak, klasik anlamda denizdeki risklerin karşılanmasında Deniz Kuvvetleri ya da Sahil Güvenlik yeterli olmasına karşın, günümüzde karşılaşılan sorunlarda deniz güvenliğinde tek başına yeterli olmamaktadır. Bu nedenle diplomatik, adli ve istihbarı birimler de bu sürece dâhil olmuştur. ABD, Hindistan, Kanada, Avustralya, Filipinler ve Singapur gibi birçok ülkede, kurum içi, kurumlar arası ve koordineli bir şekilde söz konusu mekanizma işletilmektedir. “Kapsamlı Devlet Yaklaşımı (Whole of Government Approach)” olarak adlandırılan mekanizmanın tanımlanması, işletilmesi ve süreç içinde gözden geçirilerek yeni paydaşların ilave edilmesi ya da çıkarılması önem arz etmektedir. Deniz güvenliğindeki birçok tehdit ve riskle mücadelede ise, bu mekanizmalar ve girişimler arasında bağlantıya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu noktada devlet, özel sektör, sanayii ve akademisyenler arasında bir kesişim kümesi görevi gören Deniz Kuvvetleri K.lığı bağlısı Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi (ÇUDGMM)[[6]](#footnote-6)’ne duyulan ihtiyaç, üzerinde yaşadığımız coğrafyanın, tarihi sürecin, deniz hak ve menfaatlerimizin, deniz filolarımızın seyir yaptığı denizlerin bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

1. Gürdeniz, Cem, *Mavi Vatan Yazıları,* 2017, İstanbul. [↑](#footnote-ref-1)
2. MARSEC, COE, *Maritime Security Perspective*, March 2016 [↑](#footnote-ref-2)
3. ICC: International Chamber of Commerce [↑](#footnote-ref-3)
4. IMB: International Maritime Bureau [↑](#footnote-ref-4)
5. Serbest Bandıra Ülkeleri :Open Registry Countries. Armatörler çeşitli nedenler ile gemilerini Kolay Bayrak Ülkeleri olarak adlandırılan ülke bayrakları altında çalıştırmayı tercih etmektedirler. Kolay bayrak kullanımı her hangi bir ülke Armatörünün gemisini kendi ülkesinin bayrağı altında çalıştırmak yerine kendince daha avantajlı olan başka bir ülkenin bayrağı altında çalıştırma uygulaması olup kökü Roma İmparatorluğuna kadar uzanmaktadır. (http://www.denizhaber.com/dunya-filosu-ve-kolay-bayrak-makale,100769.html) [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://www.marseccoe.tsk.tr> [↑](#footnote-ref-6)