

2022

KÜRESEL



DENİZ



GÜVENLİĞİ

DEĞERLENDİRMESİ



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

2022

KÜRESEL



DENİZ



GÜVENLİĞİ

DEĞERLENDİRMESİ

MAYIS / 2023



2022 YILI KÜRESEL DENİZ GÜVENLİĞİ DEĞERLENDİRMESİ YÖNETİCİ ÖZETİ

Geçtiğimiz yıl yayımladığımız Küresel Deniz Güvenliği Değerlendirmesinde, 2021 yılındaki denizcilik endüstrisini ilgilendiren tehdit ve riskleri analiz edilerek, yakın, orta ve uzun döneme ilişkin çıkarımlarda bulunmaya çalışılmıştı.

Ocak 2022’de, Avrupa’nın hemen yanı başında çıkabilecek bir savaş olasılığının arttığını görüyor olmamıza rağmen, bir kısım stratejist temkinli bir iyimserlik içerisinde, 21 Yüzyılda işgal yoluyla toprak kazanmanın hem demode hem de uluslararası hukukun normlarına aykırı olduğu iddiasıyla, Rusya Federasyonu’nun Ukrayna’ya saldırmadığını beklemiyordu. Hatta batılı bazı ülkeler tarafından Avrupa’da yeni bir savaşın yol açabileceği küresel sosyo-ekonomik sorunlar, sebep olabileceği istikrarsızlıklar, ortaya çıkaracağı yeni tehdit ve riskler ile etkileyebileceği uzak coğrafyalar adeta görmezden geliniyordu. 24 Mart 2022 tarihinde Rusya Federasyonu’nun Ukrayna’ya konvansiyonel savaş yöntemleriyle saldırıya geçmesi sonrasında, savaşın sadece Ukrayna için değil, Rusya Federasyonu ve Ukrayna’ya bir şekilde bağımlı olan diğer ülkeler için de gıda ve enerji açısından nasıl bir silaha dönüşebileceğine de şahit olduk.

Söz konusu değerlendirmelerde başta Rusya Federasyonu-Ukrayna Savaşı olmak üzere değerlendirmelerimizin birçoğu maalesef gerçekleşti. Aslında Küresel Deniz Güvenliği Değerlendirmesinde belirtilen hususlar verilerin, emarelerin ve istatistiklerin ışığında olasılığı en yüksek ve en tehlikeli senaryoyu ortaya koyarak sektörümüze bir işaret fişeği yakmaktan ibaretti. Nitekim, sektörümüz de müteakip döneme farkındalığı yüksek ve hatta bazı alanlarda ön alıcı tedbirlerle süratle reaksiyon gösterecek şekilde hazırlıklı şekilde başlayarak krizlerin kısmi de olsa çözümlerine katkı sağladı. Bu konuda “Karadeniz Tahıl Koridoru İnisiyatifi”, Türkiye’nin fikri ve fiziki ev sahipliğinde oluşturulan ve sadece bölgemizde değil küresel ölçekte yaşanan krizin çözümü için hayata geçirilen özgün bir girişim oldu.

Deniz güvenliğini ilgilendiren tek savaş veya çatışma bölgesi **Ukrayna-Rusya Savaşı** ve **Karadeniz** değildi. **Myanmar**’daki iç Savaşın **Andaman Denizi** ve **Bengal Körfezi**’ne, denize kıyısı bile olmayan **Etiyopya**’daki İç Savaşın **Kızıldeniz** ve **Aden Körfezi**’ndeki deniz güvenliğine doğrudan ve dolaylı etkileri önümüzdeki dönemde de dikkatle izlemiz gereken kriz bölgeleri olmaya devam ediyor.

Deniz Ticaretimizin ana güzergahlarını oluşturan denizlerimize baktığımızda ise;

- **Akdeniz**’de **Suriye** ve **Libya**’daki iç savaş ve istikrarsızlıkların,
- **Kızıldeniz**’de **Sudan** ve **Yemen** iç savaşlarının,
- **Aden Körfezi**, **Umman Denizi** ve **Batı Hint Okyanusu**’nda **Yemen** çatışmalarına ilave olarak, **Somali**’deki ve **Afrika Boynuzu Ülkelerindeki** istikrarsızlık, çatışma ve organize suçların,
- **Basra Körfezi**’nde **İran** kaynaklı tehdit ve risklerin,
- **Gine Körfezi**’nde sahilgar **19 ülke** ile kuzeyindeki **Sahel Bölge ülkelerindeki** çeşitli isyan, bölücü faaliyet, terör, iç çatışma ve organize suçlardan kaynaklanan tehdidin,
- **Karayip Denizi** ve **Meksika Körfezi**’nde **Meksika**, **Kolombiya** ve **Venezuela** kaynaklı suç kartellerinin bölge ülkelerinin topraklarında ve deniz aşırı faaliyetlerinin,
- **Güney** ve **Doğu Çin Denizi**’nde **bölge ülkeleri** ile **Çin Halk Cumhuriyeti** arasında egemenlik hakları ve deniz yetki alanları konularında uzun süreli gerginlik halinin deniz ticaretimizin dikkatle izlemesi ve deniz güvenliklerini sağlayacak tedbirleri uygulaması gereken risk bölgeleri olarak tespit edilmiştir.

Deniz Terörizmi saldırılarının genel terör istatistiklerindeki oranı çok düşük gibi görülse de hem son sekiz yıldaki artış eğilimi hem de etkilerinin küresel sonuçlar yaratma potansiyeli taşıması nedeniyle endişe kaynağı olmaya devam etmektedir. Bu çerçevede **Gine Körfezi, Bab El Mendeb ve Hürmüz Boğazı** civarı ticari deniz trafiği açısından hassas görülmektedir.

Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun saldırılarında 2022 son 27 yılın en düşük seviyesinde gerçekleşmiştir. Uluslararası donanmaların gayretleri, karada oluşturulan kurumsal yapıların iş birliği ve koordinasyon faaliyetleri ile gemilerinin kararlılıkla uyguladığı önleyici tedbirler bu suçun azalmasında önemli bir rol oynamıştır. Bununla birlikte suç unsurlarının, mücadelenin daha zayıf olduğu bölgelere kaydığı veya suç tipini değiştirdiği gözlemlenmektedir. Ticari deniz unsurlarının yüksek riskli görülen **Gine Körfezi, Aden Körfezi, Singapur ve Malaka Boğazları**'nda "En İyi Uygulama Tedbirlerini (BMP-5)" uygulamaya devam etmeleri tavsiye edilmektedir.

Yasa Dışı Uyuşturucu Kaçakçılığı artan talebi karşılamak üzere yeni yöntem ve tekniklerle ticari mevcut lojistik zincirinin, gemilerin ve mürettebatının, limanların, kurumların ve yasal uygulamaların açıklarından ve hassasiyetlerinden istifade etmeyi sürdürmektedir. Bu değerlendirmede gemi sahipleri, işletmecileri, mürettebatı ve liman işletmelerinin dikkatli olması gereken hususlar detaylarıyla belirtilmektedir.

Yasa Dışı Silah Kaçakçılığı özellikle çatışma ve istikrarsızlıkların yaşandığı bölgelerde sıklıkla karşılaşılan suçlardan biridir. Silah kaçakçılığının diğer deniz suçlarından ayrılmasının zor olması ve çoğu zaman diğer deniz suç şebekeleri ile de bağlantılı oldukları dikkate alınarak, ticari deniz trafiğinin çatışma bölgeleri ve yüksek riskli sularda dikkatli olması, şüpheli temas ve faaliyetlerden neta bulunması önerilmektedir.

Yasadışı, Kontrolsüz ve Düzensiz Göç ile İnsan Kaçakçılığı Akdeniz ve Aden Körfezi başta olmak üzere istikrarsızlıkların sürdüğü coğrafyalara komşu denizlerde artarak devam etmektedir. Yasadışı yollardan ve çoğu zaman denize elverişsiz tekne ve botlarla başka bir ülkeye geçmeye çalışırken onlarcası alabora olmakta, binlerce boğularak hayatlarını kaybetmektedir. Bu konu denizde can güvenliğinin sağlanması ve denizde kaybolan insanların arama ve kurtarılmasına yönelik bölgede bulunan tüm gemi ve kaptanlarına verilmiş yasal bir sorumluluk (SOLAS-SAR) olarak ticari deniz trafiğini yakından ilgilendirmektedir.

Yasadışı, Bildirilmeyen, Düzensiz Balıkçılık istikrarsızlıklar ve imkansızlıklar nedeniyle kendi deniz egemenlik sahalarında kontrol sağlayamayan ülkelerin sularında gerçekleşen bu suç deniz güvenliğini dolaylı olarak etkileyen ve gemilerin seyrettiği bölgelerde dikkatle izlemesi gereken bir konudur.

Denizciliğe Yönelik Siber Tehdit kapsamında, denizcilik endüstrisinin dijital dönüşümü ve gelişen teknolojiye paralel olarak, son dönemde denizcilik sektörüne yönelik siber saldırılarda %900 oranında bir artış olduğu kaydedilmiştir. Denizcilik şirketlerinin, gemilerin ve limanların tarafından dikkatle uygulanması gereken tedbirler bu değerlendirme ile dikkatlerinize sunulmuştur.

Değerlendirme kapsamında son olarak **İklim değişikliği ile çevre ve deniz kirliliğinin** deniz güvenliğine doğrudan ve dolaylı etkileri incelenmiştir.

Deniz güvenliğinin devamlılık arz eden yapısı dikkate alınarak, 2022 yılı Küresel Deniz Güvenliği Değerlendirmesinin, bir önceki yılın kitapçığında yer alan bilgilerle birlikte mütalaa edilmesi daha uygun olacaktır.

FARUK DOĞAN
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ
DENİZ GÜVENLİĞİ DANIŞMANI

2022 YILI KÜRESEL DENİZ GÜVENLİĞİ DEĞERLENDİRMESİ

İÇİNDEKİLER

1. 2022 YILINDA DENİZ GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN TEHDİT VE RİSKLER
 - a. SAVAŞ, İÇ SAVAŞ VE SİLAHLI ÇATIŞMALAR
 - (1) Büyük Ölçekli Çatışmalar ve Deniz Güvenliğine Etkileri
 - (a) Myanmar İç Savaşı
 - (b) Rusya-Ukrayna Savaşı
 - (c) Etiyopya İç Savaşı
 - (2) Orta Ölçekli Çatışmalar ve Deniz Güvenliğine Etkileri
 - (a) Akdeniz
 - (b) Kızıldeniz
 - (c) Aden Körfezi, Umman Denizi ve Batı Hint Okyanusu
 - (d) Basra Körfezi
 - (e) Gine Körfezi
 - (f) Karayip Denizi ve Meksika Körfezi
 - (g) Güney ve Doğu Çin Denizi
 - b. DENİZDE TERÖRİZM
 - c. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN
 - d. YASA DIŞI UYUŞTURUCU KAÇAKÇILIĞI
 - e. YASA DIŞI SİLAH KAÇAKÇILIĞI
 - f. DENİZDE GÜVENSİZ, KONTROLSÜZ KARMA GÖÇ, GÖÇMEN KAÇAKÇILIĞI VE YASA DIŞI İNSAN TİCARETİ
 - g. YASA DIŞI, BİLDİRİLMEYEN, DÜZENSİZ (IUU) BALIKÇILIK
 - h. DENİZ HEDEFLERİNE YÖNELİK SİBER TEHDİT
 - i. İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÇEVRE/DENİZ KİRLİLİĞİNİN DENİZ GÜVENLİĞİNE ETKİLERİ
2. ULUSLARARASI DENİZ GÜVENLİK HAREKATLARI
 - a. BM DENİZ GÜVENLİK HAREKATI
 - b. NATO DENİZ GÜVENLİK HAREKATI
 - c. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ GÜVENLİK HAREKATI
 - d. BİRLEŞİK DENİZ KUVVETİ DENİZ GÜVENLİK HAREKATI
3. SONUÇLAR
4. EKLER

2023 YILI KÜRESEL DENİZ GÜVENLİĞİ DEĞERLENDİRMESİ

Önceki yılın deniz güvenlik olaylarını ele aldığımız “2021 Yılı Küresel Deniz Güvenlik Değerlendirmesinde”, COVID-19 salgınının, başta lojistik zinciri olmak üzere, denizcilik endüstrisinin faaliyetlerini olumsuz yönde etkilediği, mevcut tehdit ve riskleri de yeniden şekillendirdiği görülmüştü. Pandemi, deniz haydutluğu, silahlı soygun veya deniz terörizmi gibi bazı tehditlerin göreceli olarak azalmasına yol açarken, yasa dışı uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı gibi suçlar için ise uygun bir ortam oluşturmuştu. Salgın dönemindeki olumlu gelişmelerden biri de denizlerin kirlilik seviyelerinde ve deniz nakliyatı kaynaklı gaz salınımlarında az da olsa kaydedilen iyileşme oldu.

2022 yılının başına gelindiğinde salgının sağlık alanındaki etkileri büyük bir oranda kontrol altına alınmış gibi görünürken, ekonomik etkileri tüm sektörlerde farklı şiddetlerde ve etkisini her geçen gün derinleştiren krizlere dönüştü. Enflasyon neredeyse dünyanın tamamında alışılmış seviyelerin üzerine çıktı. Küresel ekonomik kriz istikrarsız ve hassas ülkelerde toplumsal huzursuzluğu körükledi. Bu durum, devam eden savaş, iç savaş ve çatışmaların artmasına ve yaygınlaşmasına ve yeni çatışma alanlarının ortaya çıkmasına neden oldu.

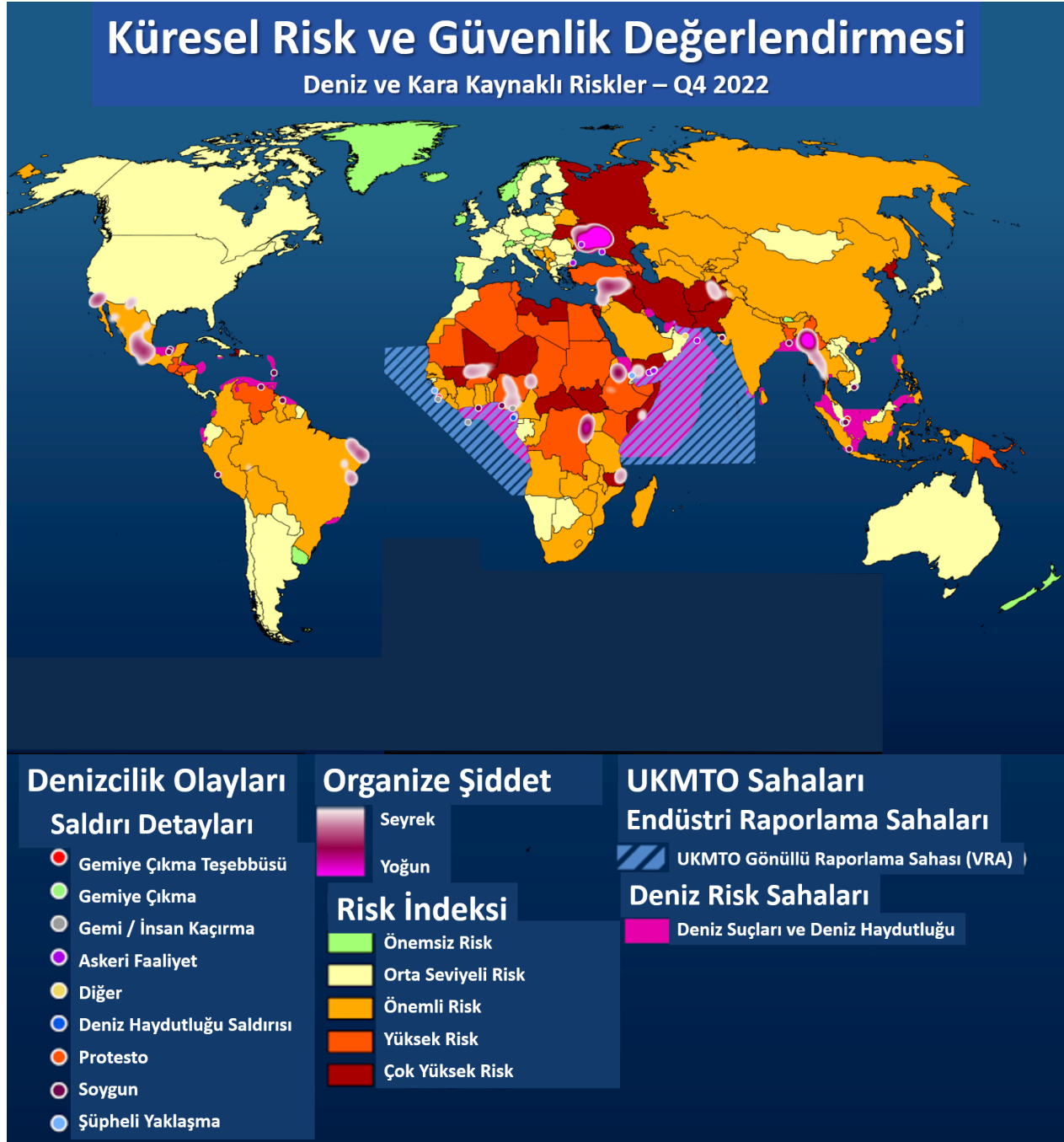
Çatışmaların sürdüğü coğrafyalar, terörizm başta olmak üzere diğer organize suçların gelişmesine, suç örgütlerinin yeni üye ve silah kaynaklarını zenginleştirirken, bunları kolaylıkla temin edebilecekleri ortamları çeşitlendirdi.

Sadece okyanus ve denizlere sahildar ülkelerdeki tehdit ve risk kaynakları değil, kıtaların ortasında veya çöl ikliminde ya da deniz seviyesinden binlerce metre yükseklikteki coğrafyalarda ortaya çıkarak gelişen çatışmalar ve organize suçlar bile doğrudan veya dolaylı etkileriyle denize ulaşmayı başardılar.

Halihazırda küresel ticaretin %90'ını taşıyan deniz nakliyatı dünya ekonomileri için hiç olmadığı kadar önemli hale gelirken, bu hayati önem endüstrinin en büyük hassasiyete dönüştü.

Deniz ticaretinin ana güzergahlarının, deniz düğüm noktalarının, deniz ulaştırmasının, denizaşırı ve kıyıdaki kritik tesis/altyapıların ve uluslararası limanların mevcut tehdit ve risklere karşı korunması, açık, güvenli ve emniyetli bulundurulması küresel bir menfaat ve sorumluluk olarak ortaya çıkmıştır.

Bu değerlendirmede 2022 yılında devam eden veya başlayan, deniz güvenliğini doğrudan ve dolaylı olarak etkileyen temel tehdit ve riskler konusunda sektörümüzde farkındalık sağlanması, mevcut ve potansiyel tehdit/risklerin önümüzdeki döneme muhtemel yansımaları konusunda değerlendirmelerde bulunulması ve olumsuz etkileri en aza indirmek ya da tamamen ortadan kaldırmak için alınması gereken tedbirlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.



Şekil- 1 - Deniz ve kara kaynaklı riskler (Kaynak: Neptune P2P Group)

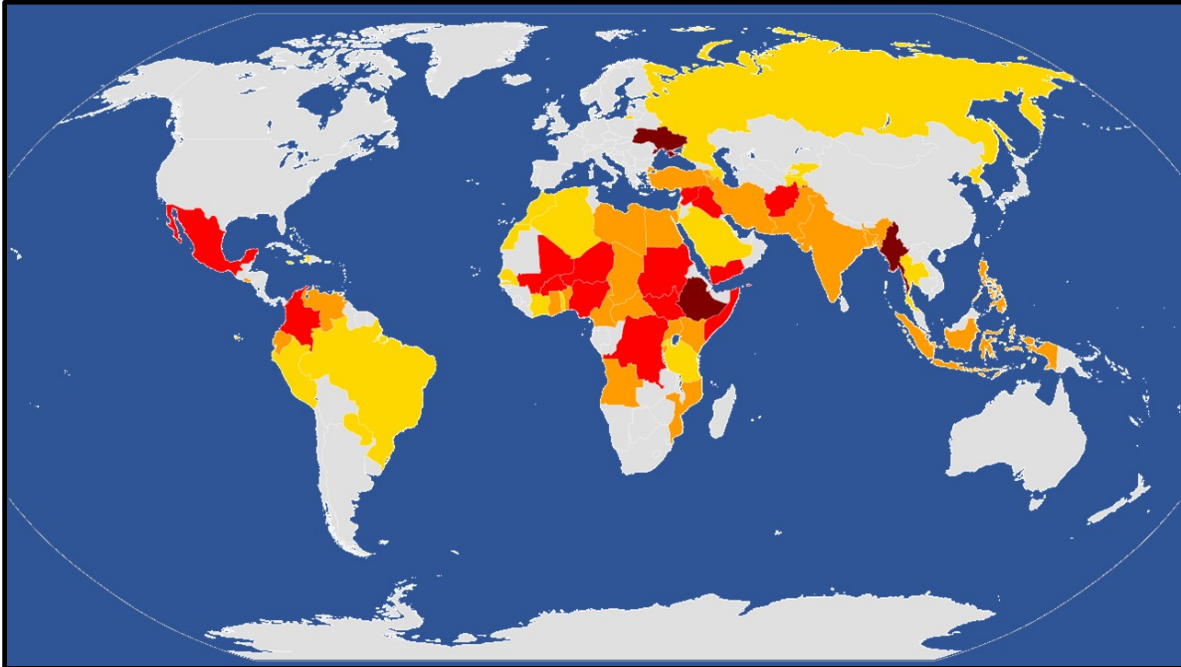
1. 2022 YILINDA DENİZ GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYEN TEHDİT VE RİSKLER

a. SAVAŞ, İÇ SAVAŞ VE SİLAHLI ÇATIŞMALAR

2022 dünya üzerinde çeşitli bölgelerde devam eden çatışmalara, yenilerinin eklendiği bir yıl oldu. Avrupa'da sadece birkaç yıl önce hayal bile edilemeyecek sıcak bir savaş, birçoğu NATO ve/veya Avrupa Birliği üyesi olan ülkelerin sınırlarına dayandı. İttifakların, bağımlılıkların ve alternatiflerin gözden geçirildiği bu yeni durum, soğuk bir kış ile yüzleşmenin ötesinde, nükleer silahların kullanımına kadar gidebilecek yeni soğuk savaşın paradigmasını şekillendirmeye de başladı.

Bugün itibarıyla, dünya üzerinde 2022 yılında devam eden ve/veya başlayan 3 büyük, 17 orta, 25 düşük yoğunluklu çatışma ve 18 küçük ölçekli çarpışma olmak üzere toplam 63 ülkeyi kapsayan sıcak kriz bölgesi küresel güvenlik ve istikrarı tehdit etmeye devam ediyor¹. Bu bölgelerde devam eden büyük ve orta ölçekli silahlı çatışmalarda (savaş, iç savaş, savaş benzeri harekât) ve küçük çaplı çarpışmalarda, sadece 2022 yılı içerisinde toplam 150.000'den fazla insan hayatını kaybetti². Söz konusu çatışma ve çarpışmalar sadece savaşan tarafları değil, aynı zamanda komşu ve bölge ülkelerini de güvenlik, istikrar ve ekonomik açıdan etkilemeye devam ediyor. Deniz güvenliği ve deniz ticareti üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri de dikkate alındığında, çatışmaların küresel sonuçlarından söz etmek de mümkündür.

Bu değerlendirme kapsamında, incelenen büyük ölçekli çatışmalarda (bir yıl içerisinde 10.000'den fazla hayatını kaybedenlerin olduğu çatışmalar) yaşanan kayıpların fazlalığı baz alınarak, deniz güvenliğine mevcut ve olası etkileri değerlendirilmiştir. Orta ölçekli çatışmalardan ise (bir yıl içerisinde 1.000-9.999 arasında hayatını kaybedenlerin olduğu çatışmalar) deniz güvenliğini etkileyenler, etki altına aldığı denizler ve su yolları temelinde ele alınmıştır.



Şekil- 2 - Dünya üzerinde 2022 yılında devam eden büyük, orta ve küçük ölçekli çatışmalar (Kaynak Wikipedia)

¹ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ongoing_armed_conflicts

² <https://acleddata.com/dashboard/#/dashboard>

(1) Büyük Ölçekli Çatışmalar ve Deniz Güvenliğine Etkileri

2022 yıl sonu itibariyle dünyada devam eden 3 büyük ölçekli çatışma (yılda 10.000'den fazla kişinin hayatını kaybettiği savaş, iç savaş, savaş benzeri harekât ve diğer çarpışmalar) kaydedilmiştir. Çevresindeki denizlerin güvenliğine doğrudan ve dolaylı etkileri olan bu çatışmalar, etkiledikleri ülke ve coğrafyalar bazında aşağıda incelenmiştir.

Savaş - İç Savaş ve Çatışmaların Başlangıcı	Savaş - İç Savaş ve Çatışma	Savaşan / Çatışan Taraflar	Etkilediği Deniz	2022 Kayıpları	2023 Kayıpları
1948	Myanmar İç Savaşı	Myanmar	Bengal Körfezi Andaman Denizi	20,206	1,666
2014	Rusya- Ukrayna Savaşı	RF - Ukrayna	Karadeniz	36,000	4,557
2018	Etiyopya İç Savaşı	Etiyopya	Denize kıyısı yok Komşuları üzerinden Kızıl Deniz, Aden Körfezinde dolaylı etki	6,641	451

Şekil- 3 - Dünya üzerinde 2022 itibariyle devam eden büyük ölçekli çatışma bölgeleri ve kayıplar (Kaynak Wikipedia)

(a) Myanmar İç Savaşı:

Burma olarak da bilinen Myanmar, onlarca yıldır baskıcı askeri yönetim, yaygın yoksulluk ve etnik azınlık gruplarıyla iç savaş yaşadı. 2011 başında demokrasiye geçiş denemesi ordunun yeni bir darbesiyle sekteye uğradı. 2011'den itibaren ülkenin etnik azınlık grubu olan Arakanlılara karşı etnik temizlik kampanyası başladı. Muhalefetin gölge hükümet ve milis kuvvetlerinden oluşan bir savaş gücü oluşturması, Myanmar sınırlarını aşabilecek bir iç savaşa ve insani krize yol açtı³.

2011'den itibaren ivme kazanan iç savaş, günümüzde de devlet güçleri tarafından sivillere yönelik şiddet ülke genelinde yoğunlaşarak devam ediyor. Çatışmalarda, 2022 yılında 20.206 kişi, 2023 başı itibariyle de 1.666 kişi hayatını kaybetti. Myanmar'da silahlı aktörlerin çoğalması ve devam eden siyasi istikrarsızlık silahlı çatışmaları daha da artırdı. Ülke sınırları içinde ve ötesinde yoğun insani kriz yaşanmaya başladı. 2021'in başından bu yana 1,5 milyondan fazla kişi ülke içinde yerlerinden edildi. 2021 yılında 21.348 kişi, 2022 yılında 3.500 kişi Tayland ve Hindistan'a kaçtı. Halihazırda ülke içerisinde 14,4 milyon kişi insani yardıma muhtaç durumda bulunuyor⁴.

Myanmar sahillerinin bulunduğu Andaman Denizi ve Bengal Körfezi küresel deniz ticaretinin ana arterlerinin üzerinde olmasa da en yoğun deniz düğüm noktalarından Malaka ve Singapur Boğazlarına kuzeyden komşu durumda. Ayrıca, Çin deniz ticaret filosunun bölge limanlarına artan ilgisi ve münhasır ekonomik bölgesindeki hidrokarbon yataklarının üretime geçmesi ile deniz ticaretinin yeni bir çekim merkezi olma potansiyelini sürdürüyor.

³ <https://www.cfr.org/backgrounder/myanmar-history-coup-military-rule-ethnic-conflict-rohingya>

⁴ <https://reliefweb.int/report/myanmar/myanmar-conflict-briefing>

Myanmar'daki güvenlik sorunları günümüzde her ne kadar karasal temelli olmaya devam etse de milyonlarca insanı etkileyen istikrarsızlıkların, dünyanın çeşitli coğrafyalarında da olduğu gibi çeşitli deniz suç şebekeleri tarafından istismar edilmeye açık olduğu görülüyor⁵.

Asya'da Gemilere Karşı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunla Mücadeleye İlişkin Bölgesel İşbirliği Anlaşması (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia-ReCAAP) Bilgi Paylaşım Merkezi (ISC) tarafından her yıl yayımlanan Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Raporu'nda, Andaman Denizi'nde son on yılda sadece bir olayın meydana geldiği görülüyor⁶. Bununla birlikte, Myanmar'ın deniz güvenliği konusundaki endişelerinin, özellikle deniz sınırı anlaşmazlıkları ve ihtilafli temel hatlardan ibaret olmadığı da aşikar. Karadaki iç savaş ve insan hakları ihlallerinin tetiklediği denizden düzensiz göçmen riskinin yanı sıra yasa dışı uyuşturucu kaçakçılığı ve yasadışı balıkçılık gibi deniz suçlarının da artış gösterdiği kaydediliyor⁷. Ayrıca, Arakanlı etnik grupların oluşturdukları askeri güçlerine 2019 yılından itibaren denizde silahlı harekât yeteneği de katarak Andaman Denizinde bazı deniz hedeflerine saldırdıklarına yönelik raporlar da mevcut⁸.

Son yıllarda Çin'in bu bölgede de çıkarlarını korumak üzere aktif stratejiler izlediği gözleniyor. Çin, "Kuşak ve Yol Girişimi"nin bir parçası olan "Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru" ve "Lancang-Mekong İşbirliği" projeleri kapsamında Myanmar üzerinden diğer bölge ülkeleriyle bağlantı kurmak için okyanus erişim yollarını çeşitlendiriyor⁹. Myanmar'ın Yangon Limanı, Çin liderliğindeki girişimler için stratejik bir konumda. Bu yeni deniz ulaştırma yolları, yalnızca Çin'in uzun süredir üzerinde çalıştığı alternatif güzergahlardan birini daha sağlamlaştırmakla kalmıyor, aynı zamanda Çin'in Myanmar üzerindeki etkisinin de hem jeopolitik hem de ekonomik olarak yayılmasına yardımcı oluyor.

Sonuç olarak, önümüzdeki dönemde Myanmar dahil olmak üzere bölge ülkelerin, muhtemelen yalnızca yatırım ve ticaret sektörlerinde değil, aynı zamanda bilgi ve güvenlik sektörlerinde de Çin liderliğindeki politikalara katılım sağlaması bekleniyor. Bölgedeki ekonomik etkileri bir süre sonra hissedilmeye başlanacak bu gelişmelerin Myanmar'da devam eden iç savaş ve istikrarsızlıkların azalarak kontrol altına alınmasına katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

Bu süreçte, bölgede seyreden ticari deniz trafiğinin, Myanmar'daki istikrarsızlıkların tetiklediği, tali saldırı ve hasarlara maruz kalabilecekleri veya bölgedeki ayrılıkçı unsurların olası etki alanlarını Andaman Denizi ve Bengal Körfezine taşımaya çalışabileceği, bu çerçevede ticari gemilerin deniz haydutluğu, silahlı soygun veya terörizmin hedefleri haline dönüşebilecekleri değerlendirilmektedir.

Ayrıca darbeden bu yana yeni ticaret yollarının kurulması yoluyla Çin'in Myanmar'ın ekonomik ve jeopolitik sorunları üzerindeki devam eden etkisinin takip edilmesinin küresel deniz ticaretinin karşılaşılabileceği diğer risklerin önceden algılanması açısından önem arz ettiği düşünülmektedir.

⁵ <https://www.crisisgroup.org/global/10-conflicts-watch-2022>

⁶ <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202022.pdf>

⁷ <https://theasanforum.org/myanmar-and-maritime-security/>

⁸ <https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx>

⁹ <https://www.ispmyanmar.com/guangxi-yangon-new-maritime-route/>



Şekil- 4 -Myanmar, Andaman Denizi, Bengal Körfezi ve Bölge Ülkeleri

(b) Rusya-Ukrayna Savaşı:

Rusya-Ukrayna krizinin sıcak çatışmaya dönüşmesinin ilk aşaması, Ukrayna'ya ait Kırım'ın Rusya tarafından 20 Şubat 2014'te işgal edilerek müteakiben 18 Mart 2014'te ilhak edilmesi ile başladı. Batılı devletler bu süreçte söz konusu oldubittiyi kabullenmemekle birlikte kayda değer bir tepki ya da Ukrayna ile dayanışma sergileyemedi. Buna paralel olarak beklediği desteği bulamayan Ukrayna da meşru haklarını her ortamda dile getirmekle birlikte, topraklarını savunmak için ulusal bir direniş başlatamadı.

Kırım'ın ilhakından 2022 başına kadar geçen süreçte Rusya Federasyonu kontrollü bir tırmandırma stratejisi izledi. Özellikle deniz ticaretinin güvenliğini de etkileyen bu gelişmeler kapsamında, Ukrayna limanlarına uğrayarak kendi limanlarına gelen gemileri alkoyma, yaptırım uygulama, Ukrayna'nın Azak Denizi'ndeki Maruipol Limanı'na yönelik deniz ulaştırmasını engelleme gibi uygulamalar kaydedildi.

2021 yılının sonuna doğru Rusya, Ukrayna'nın sınır bölgesindeki Luhansk-Donetsk bölgesinde ayrılıkçı hareketlere açık desteğini artırmaya başladı. Bu süreçte ayrıca tatbikat görüntüsü altında sınır bölgelerine yoğun bir askeri yığınaklama gerçekleştirdi. Tam da o periyotta kaleme alınarak yayımlanan Türk Armatörler Birliği'nin "2021 yılı Deniz Ticareti Küresel Deniz Güvenliği Raporu'nda", "savaş olasılığının her geçen gün daha da arttığı bir evreye girildiği¹⁰" değerlendirilmişti. Nitekim, Rusya Federasyonu 24 Şubat 2022 tarihinde Ukrayna'ya saldırarak günümüzde de devam eden savaş durumunu başlatmış oldu.

Ukrayna-Rusya Savaşı, Deniz Ticareti ve Deniz Güvenliği konusundaki etkileri ve uygulamaları açısından, bundan sonraki süreçte dünyanın herhangi bir yerindeki benzer coğrafya ve şartlarda yaşanacak çatışmalar için de örnek alınabilecek dersler içeriyor. Bunlara kısaca değinmek gerekirse¹¹;

- **Karadeniz, Savaş Riski Olan Bölge:**

Rusya saldırılarının başlamasıyla birlikte Ukrayna Tuna Nehri kıyısındakiler hariç limanlarını gerekli haller dışında ticari operasyonlara kapalı tuttuğunu bildirdi. Ayrıca, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne tüm limanlarında Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu (ISPS Code) Güvenlik Seviyesini 3'e çıkardığını duyurdu¹².

Rusya Federasyonu ise Azak Denizi ve Kerç Boğazı'nın ticari gemilere kapalı olduğunu, ayrıca Kırım'ın batısındaki Karadeniz'in kuzey kesimine her türlü ulaşımın yasaklandığını ilan etti. Bunlara ilaveten Rusya, ISPS Güvenlik Seviyeleri yükseltilmiş olsa da Karadeniz'de bulunan tüm Rus limanlarının işletilmesinin rutin bir şekilde devam ettiğini, Karadeniz'deki Rus limanlarındaki kargo operasyonları kesinlikle gerekliyse, öncelikle Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu (PFSO) ile bir Güvenlik Deklarasyonu yapılması tavsiyesini duyurdu.

Bunun üzerine NATO Denizcilik Merkezi'ne (NSC) tarafından yayımlanan NAVAREA III 0124/2022'de¹³, 45°11'30" paralelinin kuzeyindeki deniz sahasının savaş riski bölgesi olduğu ve sivil deniz taşımacılığına tali hasar veya doğrudan isabet tehdidinin yüksek olduğunu bildirdi.

Türkiye, Gürcistan, Bulgaristan ve Romanya, Münhasır Ekonomik Bölgelerinde (MEB) ticari operasyonların devam edeceğini, gerekli hallerde ilgili limanlarda ISPS Güvenlik Seviyesinin yükseltilebileceğini duyurdu.

¹⁰ https://armatorlerbirligi.org.tr/wp-content/uploads/2022/03/DENIZ_YILI-TICARETI.pdf

¹¹ <https://www.gard.no/web/updates/content/33328301/war-in-ukraine-impact-on-maritime-situation>

¹² https://www.mardep.gov.hk/en/faq/pdf/imo_4518.pdf

¹³ https://armada.defensa.gob.es/ihm/Aplicaciones/Navareas/Index_Navareas_xml_en.html#divVisorNavarea



Şekil- 5 - Müşterek Savaş Komitesi, Savaş Risk Bölgesi (Joint War Committee, War Risk Area)

Ayrıca, Lloyd's ve IUA (International Underwriting Association of London) temsilcilerinden oluşan Ortak Savaş Komitesi (JWC) Rusya-Ukrayna savaşının ticari denizcilik üzerindeki olası etkilerini değerlendirerek, Karadeniz ve Azak Denizi'ni "Savaş Risk Bölgesi" olarak ilan etti¹⁴. Listelenen yeni risk bölgeleri Savaş Bölgeleri'nin 29. Baskısına ilave ederek yayımladı¹⁵. Mart 2023 itibariyle, Müşterek Savaş Komitesi (JWC) Karadeniz'de Yeni Listelenen Alanları (JWLA-030) Ek-A'dadır.

Çatışmanın başlangıcında, yaklaşık 2000 denizci Ukrayna limanlarındaki 94 gemide mahsur kaldı. 10 gemi daha sonra Azak Denizi'nden güvenli bir şekilde ayrıldı. Temmuz 2022'nin sonunda savaş bölgesinde, gemilerde bulunan yaklaşık 450 denizciyle birlikte 84 ticaret gemisi kaldı. Bu sayı giderek azalmaya devam ediyor. Birçok gemi, mürettebatı değiştirmek için yerel gemi nöbetçileri istihdam etti ve bazı gemiler, mürettebatsız şekilde "soğuk servis dışı" durumda bırakıldı. Bazı gemilerde de mürettebat gemide kalmayı tercih etti¹⁶.

Bugün itibariyle, Karadeniz'in kuzeyinde deniz ticareti ve güvenliğini etkileyen bu olumsuz durum müteakip maddelerde anlatılacak olan "Tahıl Koridoru İniyatifi" gemileri dışındaki deniz trafiği için risk olarak varlığını sürdürüyor.

¹⁴ <https://latitudebrokers.com/joint-war-committee-updates-war-listed-areas-on-7th-march-2022/>

¹⁵ <https://www.mica-center.org/en/joint-war-committee-jwc-adds-black-sea-and-sea-of-azov-to-jwc-listed-areas/>

¹⁶ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>

- **Karadeniz’de Mayınlı Sahalar ve Sürüklenen Mayınlar:**

Rusya Federasyonu, 13-19 Şubat 2022 tarihlerinde, Karadeniz’de, Ukrayna’ya ait Odessa sahillerinin de dahil olduğunu duyurduğu ve Karadeniz Filosuna bağlı suüstü gemileri ve denizaltıların katıldığı bir tatbikat düzenledi. Bunun üzerine Ukrayna tarafından 22 Şubat 2022’de bir NAVTEX yayımlanarak, Mayın tehlikesi nedeniyle Odessa, Ochakov, Chernomorsk ve Yuzhni limanları yaklaşma sularında seyir yapılmasını yasakladığını ilan etti¹⁷.

Estonya’ya ait bir yük gemisi (M/V HELT), 3 Mart 2022’de Odessa açıklarında bir deniz mayınına çarparak battı¹⁸. Bunun üzerine, 15 Mart 2022’de Rus Amfibi Görev Gücü herhangi bir amfibi operasyon gerçekleştirilmeden geri döndü.

Ukrayna’nın, Rus Karadeniz Filosunun Odessa açıklarında icra ettiği tatbikat görüntüsü altında, Odessa’ya olası bir amfibi harekâtını önlemek üzere, karasularını mayınlamış olabileceği değerlendirilmiştir.

Türk Deniz Kuvvetleri tarafından 21 Mart 2022 tarihinde yayımlanan NAVTEX ile Karadeniz’deki gemileri mayınlara karşı uyarın bir açıklama yayınladı¹⁹. Rusya tarafından yapılan açıklamada, çoğunluğu Odessa açıklarında konuşlandırılan 420 kadar mayının hava şartları nedeniyle serbest kalarak Karadeniz’de sürüklendiği belirtildi. 2022 sonuna kadar, ikisi Romanya sularında, dördü Türkiye’de, on altısı Ukrayna’da ve biri Bulgaristan’da olmak üzere Karadeniz’de toplam 23 deniz mayını tespit edilerek etkisiz hale getirildi²⁰. (2023 başı itibariyle imha edilen mayın sayısının yaklaşık 40 olduğu bildiriliyor²¹)



Şekil- 6 - Karadeniz’de sürüklenen mayın tehdidi

¹⁷ <https://www.turkishminute.com/2022/03/31/lysis-who-is-responsible-for-the-threat-of-floating-mines-in-the-black-sea/>

¹⁸ <https://www.bbc.com/news/world-europe-60606515>

¹⁹ <https://www.hurriyetdailynews.com/turkish-authorities-warn-against-drifting-mines-in-black-sea-172413>

²⁰ <https://www.euronews.com/2022/08/11/ukraine-war-drifting-mines-pose-deadly-threat-in-black-sea-waters#:~:text=So%20far%2C%2022%20sea%20mines,Ukraine%20and%20one%20in%20Bulgaria.>

²¹ [https://gcaptain.com/bulgaria-defuses-drifting-sea-mines-along-black-sea-coast/#:~:text=Since%20the%20war%20started%2C%20Turkey,waters%20of%20the%20Black%20Sea.&text=\(c\)%20Copyright%20Thomson%20Reuters%202023.](https://gcaptain.com/bulgaria-defuses-drifting-sea-mines-along-black-sea-coast/#:~:text=Since%20the%20war%20started%2C%20Turkey,waters%20of%20the%20Black%20Sea.&text=(c)%20Copyright%20Thomson%20Reuters%202023.)

Karadeniz’de sürüklenen mayın tehdidi ticari deniz trafiğini ilk günlerde çok büyük ölçüde sekteye uğrattı. NSC tarafından yayımlanan NAVAREA III 0122/2022 ile bölgede seyreden ticari deniz trafiği uyarıldı. Gerek bölge ülkeleri ve gerekse NATO tarafından Karadeniz’de açık ticari limanlar arası deniz güvenliğini sağlamak için çeşitli tedbirler düşünüldü.

Bu kapsamda Türkiye tarafından, Karadeniz’de deniz karakol uçağı, helikopter, İnsansız Hava Aracı (İHA) ile havadan; mayın avlama gemisi ve karakol gemileri ile denizden olmak üzere, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve diğer kurumlarla koordineli olarak mayın gözetleme faaliyetleri icra edilmiş, mayın tespiti halinde Sualtı Savunma (SAS) timlerimiz tarafından imha edilmiştir. Halihazırda, sürüklenen mayın tehlikesini bertaraf etmek amacıyla, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız, Romanya ve Bulgaristan Deniz Kuvvetleri dahil olmak üzere, ilgili tüm kurum ve kuruluşlar ile koordineli olarak gerekli tedbirlerin alınmasına devam edilmektedir. Ayrıca Türkiye tarafından, NATO dahil diğer bölge dışı ülkelerin Karadeniz’de bu konuda sağlayabileceği katkıların Karadeniz’deki güvenlik ve istikrarı daha da olumsuz etkilenebileceği kaygısını dile getirerek, Türkiye ve diğer kıyıdaş ülkelerin imkanlarının bu sorunu çözmeye yeterli olduğunu beyan etmiştir²². Bu çerçevede, Deniz Kuvvetlerimiz, tarafından bugüne kadar toplam 6.747 saat seyir ve 1.496 saat uçuş gerçekleştirmiştir²³. 26 Mart 2022’de İstanbul Boğazı girişinde, 28 Mart 2022’de İğneada ve 6 Nisan 2022’de Kefken açıklarında, 19 Ekim 2022’de Kıyıköy/Kırklareli açıklarında tespit edilen toplam 4 mayın SAS Timleri tarafından etkisiz hale getirilmiştir.

NSC tarafından da sürüklenen mayınların Karadeniz’in güneybatı kesimindeki sahilgar ülkelerinin yetkilileri tarafından tespit ve imha edilmeye devam edildiği bildirildi. Bu nedenle, Karadeniz’in batı kesimlerinde seyreden gemi kaptanlarının, mürettebatını bu potansiyel tehditte haberdar etmeleri, yüzen nesnelere kaçınmaları, personelin seyir halindeki geminin baş-vasat hattının gerisinde tutulmaları ve etkili bir mayın gözcülüğü tesis etmeleri önerildi. Ayrıca gemi kaptanlarının, en son Seyir Uyarıları için yerel makamların yayınlarını izlemeleri, yürürlükteki tüm ilgili NAVAREA III uyarılarını almaları ve en son bilgiler için geminin yerel acenteleriyle iletişime geçmeleri konusunda ikaz edildi.

- **Karadeniz’de Gemilere Yönelik Tehdit:**

Rusya’nın 2014 yılında Kırım’ı ilhak edişinden, Ukrayna’yı fiilen işgale giriştiği 24 Şubat 2022 tarihine kadar, Karadeniz’de RF ve Ukrayna donanmalarına ait çeşitli tip ve büyüklükte askeri gemiler savaşı tarafların doğrudan hedefleri olarak hasar aldı, batırıldı veya el konuldu. Ayrıca Ukrayna’ya ait çok sayıda sivil gemi Rusya tarafından kamulaştırıldı. Bu süreçte üçüncü tarafların ticaret gemilerine ait önemli bir problem yaşanmadı²⁴.

Bununla birlikte, RF’nun Ukrayna’yı işgale başladığından bugüne kadarki süreçte, Karadeniz’de deniz güvenliğine yönelik tehdit seviyesinde, önceki döneme göre kayda değer bir artış gözlemlendi. RF-Ukrayna çatışmasında Karadeniz’de savaşı tarafların deniz kuvvetleri unsurları doğal olarak birbirinin doğrudan hedefi oldu.

²² <https://www.trthaber.com/haber/gundem/msb-karadenizde-gorulen-mayinlarla-igili-tedbirler-alindi-668768.html>

²³ <https://www.msb.gov.tr/SlaytHaber/2512023-54186>

²⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ship_losses_during_the_Russo-Ukrainian_War

RF-Ukrayna Savaşının başladığı 24 Şubat 2022'den 2022 yılı sonuna kadar, RF'nu Deniz Kuvvetleri'ne ait çeşitli tip ve büyüklükte 4 gemisi ve 3 botu battı, 3 gemisi ve 3 botu hasar aldı. Rus Donanmasının en büyük kaybı Ukrayna'nın Neptün güdümlü mermileri ile vurulan Moskva Kruvazörü oldu.

Ukrayna Deniz Kuvvetlerinin kayıpları ise çeşitli tip ve büyüklükte 10 gemisi, 11 botu imha edildi; 7 gemisi ve 5 botu hasar aldı; ayrıca Rusya tarafından 5 harp gemisine ve 11 karakol botuna el konuldu.



Şekil- 7 - Ukrayna güdümlü mermileri ile İsabet alarak batan RF MOSKVA Kruvazörü

İSMİ	TİPİ	BAYRAĞI	TARİHİ	YERİ	SALDIRI ŞEKLİ	SALDIRI SONUCU
5 Raptor Sınıfı	Karakol Botu	Rusya Federasyonu	22 Mart 2022	Yılan Adası açıkları	Dron	3 İmha 2 Hasarlı
Saratov	Alligator Sınıf Çıkarma Gemisi	Rusya Federasyonu	24 Mart 2022	Berdiansk Limanı	Güdümlü Mermi	Ağır Hasar
Moskva	Slava Sınıfı Kruvazör	Rusya Federasyonu	13 Nisan 2022	Ukrayna Açıkları	Güdümlü Mermi	Battı
BK-16	Hücumbot	Rusya Federasyonu	Mayıs 2022	Yılan Adası açıkları	Dron	Battı
Serna Sınıfı	Çıkarma Gemisi	Rusya Federasyonu	07 Mayıs 2022	Ukrayna Açıkları	Dron	Battı
Veliky Ustyug	Buyan-M Sınıfı Korvet	Rusya Federasyonu	17 Haziran 2022	Volga Nehri	Bilinmiyor	Ağır Hasarlı
Vasily Bekh	Kurtarma Römorkörü	Rusya Federasyonu	17 Haziran 2022	Yılan Adası açıkları	Güdümlü Mermi	Battı
Ivan Golubets	Natya Sınıfı Mayın Tarama Gemisi	Rusya Federasyonu	29 Ekim 2022	Sivastopol	IHA-IDA	Hasarlı

Şekil- 8 - RF Deniz Kuvvetlerinin 2022 yılı gemi kayıpları

İSMİ	TİPİ	BAYRAĞI	TARİHİ	YERİ	SALDIRI ŞEKLİ	SALDIRI SONUCU
A206 Vinnytsia	Yardımcı Sınıf Gemi	Ukrayna	24 Şubat 2022	Ochakov Limanı	Güdümlü Mermi	Battı
5 Sınıfı belirlenemeyen gemi	Bilinmiyor	Ukrayna	26 Şubat 2022	-	-	İmha
F130 Hetman Sahaidachny	Krivak-III sınıfı Fırkateyn (Sancak Gemisi)	Ukrayna	3 Mart 2022	Mykolayiv	Ukrayna tarafından	İmha
P190 Sloviansk	Karakol Botu	Ukrayna	3 Mart 2022	Odessa	Güdümlü Mermi	Battı
Henichesk (M360)	Yevgeny Sınıfı Mayın Tarayıcı	Ukrayna	3 Nisan 2022	Odessa	Güdümlü Mermi	Battı
P186 Korets	Sorum Sınıfı Açık Deniz Romörkörü	Ukrayna	8 Nisan 2022	Berdiansk	El konuldu	
P174 Akkerman P179 Vyshhorod P177 Kremenchuk P178 Lubny 1 Gyurza-M	5 Gyurza-M-Sınıfı Gunbot	Ukrayna	4 Kasım 2022	Berdiansk Mariupol Ochakiv	3'üne El Konuldu 2'si Hasar gördü	Hasar
A512 Pereyaslav	İstihbarat Gemisi	Ukrayna	6 Nisan 2022	Dnieper Nehri	Top taarruzu	Hasar
A500 Donbas	Hücumbot (Komuta Gemisi)	Ukrayna	13 Nisan 2022	Mariupol	-	Hasar
L450 Stanislav	Centaur-LK sınıfı Hücumbot	Ukrayna	7 Mayıs 2022	Yılan Adası	-	Battı
8-10 USV	İstihbarat-Saldırı İnsansız Suüstü Aracı	Ukrayna	Eylül-Ekim 2022	-	-	İmha
Dmitry Chubar	Rubin Sınıfı Hidrografik Gemi	Ukrayna	13 Nisan 2022	Mariupol	Gemiye el koyma	Rusya hizmetine alındı
BG-118 Arabat BG-108 KaMO-517 2 belirlenemedi	4 Zhuk Sınıfı S/G Karakol Botu	Ukrayna	24 Şubat 2022	Berdiansk Mariupol	El Koyma ve Saldırı	İmha
BG-308, BG-310, BG-311, BG-304, BG-309 ve 1 belirlenemeyen	6 Kalkan Sınıfı S/G Karakol Botu	Ukrayna	24 Şubat 2022	Berdiansk Mariupol	El Koyma	Rusya hizmetine alındı
BG-14, BG-24, BG-22, BG-23	4 UMS-1000- Sınıfı S/G Karakol Botu	Ukrayna	24 Şubat 2022	Berdiansk Mariupol	El Koyma	Hasarlı
BG-732	Adamant 315 Sınıfı Motor Yat	Ukrayna	24 Şubat 2022	Berdiansk	El Koyma	Rusya hizmetine alındı
BG-32 Donbas	Stenka Sınıfı S/G Karakol Botu	Ukrayna	Haziran 2022	Mariupol	El Koyma	Hasarlı
2 RHIB Bot		Ukrayna	24 Şubat 2022	Mariupol	Saldırı El Koyma	İmha Ele Koyma

Şekil- 9 - Ukrayna Deniz Kuvvetlerinin 2022 yılı gemi kayıpları

RF-Ukrayna Savaşında 2022 yılında Karadeniz’de doğrudan hedef alınan savaşan tarafların deniz kuvvetleri unsurlarının yanı sıra bölgede deniz ticaretini sürdürmeye çalışan çeşitli bayraktan/ülkelere ait ticaret gemileri de etkilendi. Bu ticaret gemilerinin bir kısmı savaşan tarafların bayrağını taşıyor olması ya da mürettebatı içerisinde Rus/Ukraynalı personel olması nedeniyle doğrudan hedef alındı. Diğer bayraklara sahip ticari gemilerden bir kısmı da ya caydırma maksadıyla doğrudan hedef alınarak, ya da bölgedeki çatışmaların tali hasarına maruz kalarak çeşitli zararlara uğradı. Ticaret gemilerinin bir kısmı top atışları, bir kısmı güdümlü mermi isabeti, bir adedi mayına çarpma ve bazıları da savaşan tarafların askeri unsurlarının gemiyi zapt ve müsadere etmesi ile karşı karşıya kaldı. Bu kapsamda, 2022 yılında savaşın etkilerine maruz kalan toplam 26 sivil geminin bir adedi battı, 10 adedi hasar gördü, 15 adedi ise müsadere edildi. Söz konusu saldırılardan etkilenen ticaret gemilerinden biri de Marshall Adaları Bayraklı Türk Gemisi Yasa Jüpiter oldu.

İsmi	BAYRAĞI	TİPİ	TARİHİ	YERİ	SALDIRI ŞEKLİ	SALDIRI SONUCU
SGV-Flot	Rusya Federasyonu	Dökme Yük	24 Şubat 2022	Azov Denizi (Dolzhanskaya açıkları)	Güdümlü Mermi Taarruzu	Orta Hasar
Seraphim Sarovskiy	Rusya Federasyonu	Genel Kargo	24 Şubat 2022	Azov Denizi (Dolzhanskaya açıkları)	Güdümlü Mermi Taarruzu	Orta Hasar
Yasa Jüpiter	Marshall Adaları	Dökme Yük	24 Şubat 2022	Odesa Açıkları	Güdümlü Mermi	Hasar
Millennial Spirit	Moldova	Kimyasal Tanker	25 Şubat 2022	Ukrayna Açıkları	Bombardıman	Tahliye
Namura Queen	Panama	Kargo	25 Şubat 2022	Ukrayna Açıkları	Güdümlü Mermi Taarruzu	Hasar
Sapphire	Ukrayna	Sivil Kurtarma Gemisi	26 Şubat 2022	Yılan Adası açıkları	Gemiye el koyma	İade edildi
Afina	Ukrayna	Dökme Yük	26 Şubat 2022	Yılan Adası açıkları	Gemiye el koyma	İade edildi
Princess Nikol	Ukrayna	Dökme Yük	26 Şubat 2022	Yılan Adası açıkları	Gemiye el koyma	Serbest bırakıldı
Banglar Samridhi	Bangladeş	Dökme Yük	2 Mart 2022	Mykolaiv Açıkları	Güdümlü Mermi Taarruzu	Hasar - Bir ölü
Helt	Panama	Kargo	2 Mart 2022	Ukrayna Açıkları	Mayın	Battı
Lord Nelson	Panama	Dökme Yük	17 Mart 2022	Ukrayna Açıkları	Güdümlü Mermi Taarruzu	Hasar
Azburg	Dominik	Kargo	4 Nisan 2022	Mariupol	Bombardıman	Hasar
Kapitan Belousov	Ukrayna	Buz Kırıcı	8 Nisan 2022	Mariupol	Bombardıman	Bir ölü
Apache	Malta	Dökme Yük	8 Nisan 2022	Azov Denizi	Bombardıman	Yangın Hasar
Smarta	Liberya	Dökme Yük	12 Nisan 2022	Mariupol	Bombardıman	Personeli tutuklandı
İsmi belirlenemeyen 10 Tekne	Rusya Federasyonu	8 Kargo, 2 Tanker	13 Nisan 2022	Odesa	Gemiye el koyma	Ukrayna hizmetine alındı
Dmitry Triteykin	Ukrayna	Motor Yat	9 Eylül 2022	Azov Denizi	Karaya oturmuş	Ağır hasarlı

Şekil- 10 - Rusya Federasyonu-Ukrayna Savaşı nedeniyle 2022 yılında Karadeniz’de isabet alan/etkilenen ticaret gemileri

NATO Denizcilik Merkezi'nden (NSC) yapılan bir basın açıklamasında, sivil gemilerin doğrudan veya dolaylı olarak vurulduğuna dair birkaç açık kaynak raporuna atıfta bulunularak, Karadeniz'in kuzeybatı kesiminde, Ukrayna karasuları ve bitişik uluslararası sular içinde, kuzeybatı Karadeniz'deki savaş eylemleri nedeniyle sivil gemilere yönelik yüksek bir tali hasar riski olduğu belirtilerek, bu sulardan geçen gemilerin güncellemeler konusunda müteyakkız olmaları ve olayları ulusal makamlarına bildirmeleri konusunda ikaz edilmiştir²⁵.

2022 yılı saldırılarının yer aldığı yukarıdaki liste sonrasında, Ukrayna'nın Kherson limanında bulunan Vanuatu Bayraklı 2 Türk gemisi daha Rusya tarafından yapılan füze saldırılarına hedef oldu.

24 Ocak 2023'te düzenlenen bu saldırılarda, Türk genel kargo gemisi MV TUZLA (3.943 Dwt) isabet alırken, MV FERAHAZ gemisi de (4.750 Dwt) aynı saldırıda şarapnelle hasar gördü²⁶.

9 Mart 2023'te de Rusya tarafından, Odesa bölgesi, kritik enerji yapısını hedef alan füze saldırılarıyla vuruldu.

²⁵ <https://www.maritimeprofessional.com/news/from-mines-spoofing-assessing-risks-374680>

²⁶ <https://www.marinelog.com/news/two-turkish-owned-ships-hit-in-russian-attack-on-kherson/>



Şekil- 11 - Gülümlü mermi taarruzu ile hasar alan MV YASA JÜPİTER gemisi



Şekil- 12 - Mayına çarparak batan Estonya gemisi HELT ve gülümlü mermi isabeti ile ağır hasar alan Moldova gemisi MILLE

Mart 2023 itibariyle güncellemeler kapsamında²⁷;

- Odesa, Chornomorsk ve Pivdenniy limanları sorunsuz ve kesintisiz çalışmaktadır. Liman terminalleri, nakliye acenteleri, kargo iletilicileri ve diğler hizmetler çalışmaktadır.
- Ukrayna limanlarından tarımsal yük taşıyan gemiler için insani koridorun genişletilmesi konusunda Ukrayna ile Türkiye arasında müzakereler sürmektedir.
- Mykolayiv ve Herson bölgelerindeki limanlarda gemiler hala bloke durumdadır.

²⁷ <https://www.nepia.com/industry-news/russia-ukraine-military-action-impact-on-shipping/>

- **Karadeniz Tahıl Koridoru:**

Ukrayna ve Rusya Federasyonu dünya buğdayının yaklaşık %30'unu, mısırının %20'sini ve ayçiçek yağının %70'den fazlasını sağlamaktadır²⁸.

Ukrayna'da savaşın patlak vermesi emtia fiyatlarının tarihsel olarak yüksek olduğu bir döneme rastladı. Savaşan taraflar olarak Rusya ve Ukrayna'nın dünyanın kilit tahıl ihracatçısı olması, tahıl fiyatlarının yanı sıra özellikle küresel gıda, mineral ve enerji kaynakları piyasaları üzerinde beklenenin çok üzerinde etki yarattı²⁹.

Rusya'nın 24 Şubat 2022'de Ukrayna'ya saldırarak başlattığı işgal girişimi, daha önce Karadeniz yoluyla önemli bir ihracatçı olan Ukrayna'dan deniz yoluyla yapılan tahıl sevkiyatlarının tamamen durmasına yol açtı. Bu durum, dünya gıda fiyatlarının yükselmesine ve düşük gelirli ülkelerde kıtlık tehdidine neden oldu.

Türkiye'nin öneri, girişim ev sahipliğinde, BM'nin desteğiyle başlatılan dördü görüşmeler 22 Temmuz 2022'de İstanbul'da imzalanan, Ukrayna limanlarından tahıl ve gıda maddelerinin güvenli taşınmasını öngören ve "Birleşmiş Milletler Karadeniz Tahıl Girişimi" olarak adlandırılan bir anlaşmanın Birleşmiş Milletler (BM) ile Türkiye, Rusya ve Ukrayna arasında imzalanması ile çözüme kavuştu³⁰. Bu anlaşma (Ukrayna Limanlarından Tahıl ve Gıda Maddelerinin Güvenli Taşınması Girişimi Anlaşması) 120 gün süreyle geçerli olacak ve süre sonunda yenilenmesi değerlendirilecek şekilde imzalandı.

Bu çerçevede, gıda krizini ele almaya çalışmak için belirli limanlardan güvenli bir şekilde tahıl ihraç etmek için prosedürler oluşturdu. Türkiye'de BM'nin sekreteryası ile ortak bir koordinasyon ve teftiş merkezi kuruldu. Anlaşma'nın ilk dönemi 19 Kasım 2022'de sona erecekti. Rusya, Karadeniz'in başka yerlerinde Rus donanma gemilerine düzenlenen insansız hava aracı saldırısı nedeniyle anlaşmaya katılımını birkaç günlüğüne askıya aldı, ancak arabuluculuğun ardından yeniden katıldı. 17 Kasım 2022'de BM ve Ukrayna, anlaşmanın 120 gün daha uzatıldığını duyurdu.

Anlaşmanın imzalanmasından Şubat 2023'ün başına kadar, 20 milyon tonun üzerinde tahıl ve diğer gıda ürünlerini taşıyan 715'ten fazla sefer başarıyla Ukrayna limanlarından ayrıldı.

Söz konusu anlaşma kapsamında, Karadeniz Tahıl Girişimi'nin uygulanmasını kolaylaştırmak ve gemilerin Ukrayna'dan ilgili gıda maddeleri, gübre ve tahıl ihraç etmesine olanak sağlayacak bir insani deniz koridoru oluşturmak amacıyla, 27 Temmuz 2022'de İstanbul'da, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler temsilcilerinden oluşan "Birleşmiş Milletler İstanbul Ortak Koordinasyon Merkezi (UN-JCC)" kuruldu³¹. Karadeniz Tahıl Koridoru İnisiyatifi Liman Yaklaşma Koridorları Krokileri EK-B'dedir.

²⁸ <https://www.fao.org/3/cb9013en/cb9013en.pdf>

²⁹ https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2022overview_en.pdf

³⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Black_Sea_Grain_Initiative

³¹

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>



Şekil- 13 - Karadeniz Tahıl Girişimi Ulaştırma Rotaları-Kaynak: OCHA



Şekil- 14 - Ortak bir sivil teftiş ekibi ticari gemileri ziyaret ederek, Müşterek Koordinasyon Merkezi adına kargo ve mürettebatı denetlemektedir. Kaynak : © OCHA/Levent Kulu

UN-JCC'nin temel görevleri, ticari gemilerin hareketini izlemek, Ukrayna limanlarına ve limanlarından yapılan sevkiyatlar için geliştirilen prosedürlere uyulmasını kontrol etmek, himayesindeki ortak denetim ekipleri tarafından gemilerin denetimlerini sağlamaktır³².

Ticari gemiler, uygun izleme, denetim süreci ve güvenli geçiş sağlamak için doğrudan JCC'e kayıt yaptırabilmektedir.

- **Karadeniz'de Siber Saldırıları:**

Karadeniz'de karşılaşılan siber müdahaleler yıllardır elektronik aldatma, karıştırma, sahte temas yaratma, farklı GPS koordinatları üretme gibi birçok farklı yöntemlerle yapılmaktaydı. Bu müdahaleler herhangi bir devlet ya da örgüt tarafından üstlenilirse de RF'nun özellikle bölgedeki yabancı deniz kuvvetleri unsurları üzerindeki güç gösterisi veya deneysel çalışmaları olarak görülmekteydi.

Özellikle 2017'de Karadeniz'de aynı anda 50'den fazla ticari geminin seyir sistemlerine yapılan çeşitli müdahalelerle GPS mevkilerinin değiştirilmesi olayları ile sıklıkla karşılaşıldı³³.

Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından da hem Ukrayna'nın karada konuşlu kritik tesis ve altyapısına hem de Karadeniz'deki askeri ve sivil gemilere yönelik siber saldırılarda önceki döneme göre kayda değer bir artış oldu³⁴.

Bu kapsamda, NATO Denizcilik Merkezi'nden (NSC) tarafından, Karadeniz'in kuzeybatı kesiminde seyreden sivil gemiler, GPS paraziti sorunları, AIS aldatması, diğer elektronik müdahale ve siber saldırı tehdidinin yüksek olduğu konusunda (NAVAREA III 0124/2022) uyarılmış, bölgede deniz ticaretinin taciz edilmesi ve siber müdahale yöntemleriyle yönünün değiştirilmesi yüksek olasılık olarak değerlendirilmiştir³⁵.

³² <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/background>

³³ <https://www.marinedealnews.com/denizcilik-sektoru-ve-siber-saldirilar/>

³⁴ <https://thetius.com/cyber-attacks-who-targets-the-maritime-industry-and-why/>

³⁵ <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/-2022/risk-of-collateral-damage-in-the-north-western-black-sea-2>

- Karadeniz’de Kritik Alt Yapı Güvenliği:

RF-Ukrayna savaşının başlaması ile Ukrayna’nın Karadeniz kıyısındaki askeri tesis ve limanlarına ve altyapıya muhtelif saldırılar ve hasarlar kaydedildi.

Savaşın hedefi olma tehlikesi ile karşı karşıya olan Karadeniz’deki sivil kritik altyapılara, özellikle deniz ulaştırma hatları, limanlar ve enerji/doğal gaz hatları ile tehlikeli maddelerin depolandığı tesislere bugüne kadar herhangi bir saldırı olmadı³⁶. Bununla birlikte, kritik tesis ve altyapıların söz konusu savaştan doğrudan veya dolaylı olarak etkilenmesi ihtimali, savaşın başından itibaren bu altyapıdan doğalgaz sağlayan AB ülkeleri başta olmak üzere tüm bölge ve sahil ülkeleri için endişe kaynağı oldu.



Şekil- 15 - Rusya'dan Avrupa'ya ana boru hatları (Kaynak : Wikimedia)

³⁶ <http://www.gees.org/articulos/security-in-the-black-sea-region-main-risks-and-threats>

Rusya Federasyonu'ndan, Baltık Denizi'nin altından geçerek Avrupa'ya uzanan Kuzey Akım-1 Boru Hattı normalde Avrupa Birliği ülkelerinin Rusya'dan ithal ettikleri tüm gazın yaklaşık % 40'ını sağlıyordu³⁷.

Rusya Federasyonu, Batı tarafından kendisine uygulanan ekonomik yaptırımlara karşı uyguladığı misilleme tedbirleri çerçevesinde, Avrupa'ya Ukrayna üzerinden ve Kuzey Akım-1 hattı üzerinden gönderdiği doğal gazı da kademeli olarak % 89 oranında azalttı. Yedi aydan uzun süren tam ölçekli savaşın ardından, her gün yaklaşık 42 milyon metreküp Rus gazı Ukrayna boru hatlarından Avrupa'ya akmaya devam ediyordu³⁸.

Eylül 2022 sonunda, Norveç ve Danimarka, Baltık Denizi'nde, Bornholm Adası yakınlarında, hem Kuzey Akım-1 hem de Kuzey Akım-2 boru hatlarında dört sızıntı bildirildi. Avrupa Komisyonu tarafından boru hatlarının muhtemelen sabote edildiğini belirtti³⁹. Bunun üzerine Kuzey Akım-1 hattı Rusya tarafından kapatıldı.

RF doğal gazına yeterli alternatif yaratamayan AB ülkeleri için Karadeniz ve Türkiye üzerinden geçen boru hatları gelecekteki doğal gaz alternatifleri olarak, kritik altyapı güvenliği açısından önem arz ediyor. Bununla birlikte, Karadeniz üzerinden Avrupa'ya doğal gaz taşınması öngörülen Güney Akım ve Nabucco boru hattı projeleri henüz tamamlanmadı. Türk Akım projesi kapasite olarak sadece birkaç Doğu Avrupa ülkesine (Yunanistan, Sırbistan, Macaristan, Romanya, Kuzey Makedonya ve Bosna Hersek) sınırlı miktarda doğal gaz sağlayabiliyor⁴⁰.

Bu olaylar sonrasında tüm bölge ülkeleri, savaşın stratejik sektörlerdeki bağımlılıklar üzerindeki etkilerini yeniden değerlendirmek zorunda kaldı ve ülkelerin dışa bağımlı ihtiyaçları konusunda alternatifler yaratma konusu öncelik kazandı.

Başta AB olmak üzere batılı ülkeler tarafından yeni bir endişe kaynağı, kritik tesis ve altyapıların korunması, deniz aşırı tesisler için sualtı gözetlemesi ve sualtı farkındalığının tesisi ile İnsansız hava-su üstü ve sualtı araçlarına karşı korunma konusu oldu. Müteakip dönemde bu konularda yeni önlemlerin geliştirilmesi, münferit ve müşterek tedbirlerin planlanmasının önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

- **NATO Stratejik Konsepti 2022 ve Rusya-Ukrayna Savaşının Yansımaları:**

NATO'nun 28-30 Haziran 2022 tarihlerinde yapılan Madrid Zirvesi'nde yeni Stratejik Konsept kabul edildi⁴¹. Yeni Stratejik Konsept'te daha önceki 2010 Konseptinden farklı olarak, Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısı ve devam eden savaşın etkileri önemli bir yer tuttu.

Soğuk Savaş Döneminden bu yana NATO ilk defa,

- Avrupa-Atlantik güvenliğinin, stratejik rekabet ve yaygın istikrarsızlık nedeniyle baltalandığını,
- Avrupa-Atlantik bölgesinin barış içinde olmadığını,
- Rusya Federasyonu'nun Ukrayna'ya karşı saldırganlığı ve sürdürdüğü savaş ve Çin'in NATO'nun menfaatlerine karşı saldırgan ve zorlayıcı politikalarından rahatsızlık duyulduğu,

³⁷ <https://www.pbs.org/newshour/world/europe-is-facing-an-energy-crisis-as-russia-cuts-gas-heres-why>

³⁸ <https://coffeordie.com/russia-relies-on-ukrainian-pipelines#:~:text=After%20more%20than%20seven%20months,%247%20billion%20over%20five%20years.>

³⁹ <https://www.bbc.com/news/world-europe-60131520>

⁴⁰ <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/natural-gas/101922-turkstream-gas-link-operation-secured-after-dutch-permit-return-hungary#:~:text=Countries%20receiving%20gas%20via%20TurkStream,border%20between%20Russia%20and%20Ukraine.>

⁴¹ https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/6/pdf/290622-strategic-concept.pdf

- Rusya'nın Arktik'teki müttefik faaliyetlerini ve Kuzey Atlantik'te denizde seyir serbestisini engellemeye yönelik yeteneklerinin yani bir stratejik bir mücadele alanı olduğu⁴²,
- Rusya'nın, Baltık Denizi, Karadeniz ve Akdeniz ile Beyaz Rusya'daki askeri varlığının (entegrasyonunun) ittifakın güvenlik ve çıkarlarıyla çatıştığı da Stratejik Konseptte yer aldı.

NATO'nun Soğuk Savaş yıllarından beri Rusya üzerinde baskı ve kontrol oluşturmak maksadıyla, Karadeniz'de varlık göstermek istediği bilinmektedir. Türkiye tarafından da Montrö Anlaşması ve Karadeniz'e sahildar ülkelerle oluşturduğu deniz güvenliği iş birliği modelleri gerekçe gösterilerek, bölgenin güvenlik ve istikrarına yönelik herhangi bir krizin harici nedenlerle tırmanmasına yol açabilecek müdahalelerin kontrol altında tutulmasına gayret edilmektedir. Bu sebeple bölge dışı ülkelere ait donanma gemilerinin Karadeniz ziyaretleri Montrö sınırlamaları dahilinde gerçekleşmiştir. Ancak Romanya ve Bulgaristan'ın NATO'ya girmesi, bu ülkelerde açılan ABD üsleri, Sahildar ülkelerle tesis edilmiş deniz güvenliği iş birliği modellerinin Rusya'nın Gürcistan ve Kırım saldırıları sonrasında işlevsizleşmesi ve son olarak Ukrayna-Rusya Savaşının etkileriyle sahildar veya Karadeniz'i ziyaret eden ülkelere ait donanma unsurları veya hava vasıtaları ile Rusya unsurları arasında ortaya çıkabilecek yeni krizlerin Karadeniz'de muhtemel bir NATO-Rusya çatışma riskini her geçen gün artırdığı değerlendirilmektedir.

- **Karadeniz'deki Deniz Güvenliğinin Deniz Taşımacılığı Üzerindeki Etkileri:**

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, küresel bir endüstri olarak denizciliği de derinden etkiledi. Can kayıpları, gemi kayıpları, ticaretin aksaması, artan yaptırımlar ve artan maliyetler, RF-Ukrayna savaşının denizcilik sektörü için yarattığı olumsuz sonuçlardan sadece birkaçıdır⁴³.

- **Gemilerin ve mürettebatın güvenlik ve emniyeti**

Çatışmanın denizcilik üzerindeki ilk bariz etkisi, bölgede faaliyet gösteren gemiler ve mürettebatının emniyet ve güvenliğine yönelik ciddi ve acil bir tehdit oluşturmasıdır. Çatışmanın başlangıcında Ukrayna limanlarında mahsur kalan gemi ve personeli önemli deniz ticaretinin bekası açısından büyük bir kriz oluşturdu. Söz konusu gemiler ve mürettebatın bir kısmı görüşmeler sonucu serbest kalsa da devam eden süreçte ticaret gemilerinin ve personelinin savaşın doğrudan veya dolaylı hedefi halinde bulunmaya devam etmesi, deniz ticaretinin serbest, güvenli ve emniyetli sürdürülmesi için önemli bir tehdit oluşturdu.

- **Yakıt fiyatlarında ve işletme maliyetlerinde artış**

Savaşın başlamasıyla birlikte, önemli bir petrol ve gaz ihracatçısı olan Rusya Federasyonu'na karşı uygulanan çeşitli ticaret yaptırımları ve yakıt lojistiği zorlukları yakıt fiyatlarını yükseltti. Beklendiği gibi, yüksek enerji maliyetleri aynı zamanda deniz yakıt ikmal fiyatlarının da artmasına yol açarak tüm deniz taşımacılığı sektörleri için nakliye maliyetlerini yükseltmiştir.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (The United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD) tarafından⁴⁴, deniz ulaştırmasında kullanılan çok düşük kükürlü akaryakıtın küresel ortalama fiyatının, yılın başına kıyasla %64 arttığı belirtilmektedir. Bu artan maliyetlerin tüketiciler için daha yüksek fiyatlar anlamına gelmesinin yanı sıra yoksulluk uçurumunu genişletme tehdidi oluşturacağı ve bu eğilimin sonuçlarının yalnızca nakliye ile sınırlı olmayacağı anlaşılmaktadır.

⁴² <https://www.ankasam.org/natonun-yeni-stratejik-konsepti/>

⁴³ <https://safety4sea.com/cm-year-in-review-how-the-russian-invasion-of-ukraine-affected-shipping-in-2022/>

⁴⁴ https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2022overview_en.pdf

➤ **Alternatif yakıtlara geçiş**

Savaşın başlaması sonrasında, Rus petrolüne yönelik genişletilmiş yaptırımların bir sonucu olarak ortaya çıkan enerji krizi, bunker yakıtının maliyetini artırdı ve bulunabilirliğini zorlaştırdı. Bunun sonucunda Denizcilik endüstrisi IMO çevre düzenlemelerine uygun ve küresel tedarik sürdürülebilirliği olan alternatif yakıt arayışlarına başladı.

➤ **Ticaret kesintisi**

Savaş öncesinde Ukrayna ve Rusya, küresel gıda miktarının yaklaşık %12'sini ihraç ediyordu. Büyük bir çoğunluğu Karadeniz yoluyla ihraç edilen bu ürünler, çatışmada ticari gemilerin vurulmasıyla, operatörler ürün kaynaklarını ve gemileri yeniden yönlendirmek zorunda kaldı. Büyük nakliye şirketleri, Ukrayna ve Rusya'ya yapılan sevkiyatları askıya aldı. Karadeniz'deki önemli nakliye yolları (özellikle Odesa ve Azak Denizi) engellendi ve küresel gıda güvenliği için ciddi riskler oluşturdu.

➤ **Deniz sigortası ve yasal konulardaki belirsizlik**

Deniz sigortası poliçeleri normalde gemilere el konulmasını veya deniz mayınlarından kaynaklanan hasarlar veya gemilere yapılan saldırılar gibi savaş veya düşmanca eylemlerden kaynaklanan fiziksel hasarları kapsamaz.

Karadeniz'de ticaret gemilerinin ve mürettebatın Rusya-Ukrayna Savaşının doğrudan veya dolaylı hedefi haline gelmesi sigortacılık sektörü açısından kaygı uyandıran yeni bir durum yarattı. Gemi sigortacıları, büyük kayıplar karşısında Rusya, Ukrayna ve Beyaz Rusya'daki savaş riski teminatını iptal ettiklerini belirttiler.

Bu durum, çatışmanın genel belirsizliği ve etkilenen gemi ve kargo politikaları için yasal birçok soru ve sorunu tetikledi. Ayrıca lojistik ve liman operasyonlarındaki aksamalar, altyapının tahrip olması ve ticaret kısıtlamaları deniz sigortası maliyetlerini artırdı.

➤ **Ekip sıkıntısı**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (The International Chamber of Shipping-ICS) verilerine göre dünyada toplam 1,89 milyon denizci var ve bunların %10'u Rusya, %4'ü Ukrayna'dandır. Silahlı çatışma, Rusya'ya birçok doğrudan uçuşun askıya alınmasına, Rusya ve Ukrayna limanlarına daha az gemi uğrayışına neden oldu ve bunun sonucu olarak, bu ülkelerden gelen denizcilerin, tıpkı salgın sırasında olduğu gibi, sözleşmelerinin bitiminde evlerine dönmelerini zorlaştırdı. Ekip değişikliği operasyonlarında artan bu karmaşıklığının, sektörü olumsuz yönde etkilemeye başladığı gözlemleniyor.

Sonuç olarak; Rusya Federasyonu – Ukrayna arasında devam eden savaş nedeniyle Karadeniz’de ticaret gemileri ve personeli için güvenlik ve emniyet durumu risk oluşturmaya devam ediyor. Karadeniz’in savaş tehlikesi olan bölgelerinde faaliyet gösteren tüm gemilerin durumu dikkatli bir şekilde değerlendirilmesi, personelin müteyakkız olmaları ve bir olay durumunda kriz iletişim planı da dahil olmak üzere ilgili acil durum planlarını gözden geçirmeleri tavsiye ediliyor. Gemi armatörleri, İşletmecileri ve kaptanlarının da Karadeniz bölgesine seyreden gemilerindeki personelini güvenlik tehdit ve riskleri konusunda bilgilendirmeleri ve farkındalıklarını artırmaları gerekiyor.

Ayrıca tüm ticaret gemilerinin, bayrak idarelerinden geçerli ISPS Kodu güvenlik seviyelerine ilişkin güncel güvenlik bilgilerini alarak buna uygun tedbirleri uygulaması gerekiyor. Bunlara ilave olarak Karadeniz’e sahildar ülkelerin bölgeye ilişkin NAVTEX yayınlarının, NATO Denizcilik Merkezi (NSC) tarafından yayımlanan uyarı ve bilgilendirmelerin yakinen takip edilmesinin gemilerin ve personelin güvenlik ve emniyeti, serbest ticaretin sürdürülebilirliği açısından son derece önemli olduğu değerlendirilmektedir.

(c) Etiyopya İç Savaşı

Etiyopya, 115 milyon nüfusu ile Afrika'nın en kalabalık ikinci ülkesidir (206 milyon kişi ile Nijerya ilk sırada yer almaktadır). Afrika Boynuzu olarak bilinen coğrafyadaki 9 ülke arasında denize kıyısı olmayan üç ülkeden de biridir. Bu nedenle deniz yolu ile yapılan ithalat ve ihracatta çevresindeki neredeyse tamamı istikrarsız ülkelere bağımlı olan Etiyopya bir taraftan da şiddetli iç istikrarsızlıklar ile baş etmeye çalışmaktadır.

Etiyopya'da devam eden iç çatışmanın kökleri yirminci yüzyılın ortalarına ve öncesine kadar uzanıyor. 2018'de başlayan politik istikrarsızlıklar, bölgesel ve etnik temelli ayrışmaları yeniden canlandırdı. Ülke genelinde artan gerilim, çatışmalara dönüşürken çok sayıda asker ve sivilin ölümüne yol açan silahlı saldırılar arttı. Çatışmalar, Kasım 2020'de Tigray Bölgesinde federal hükümet ile bölgesel hükümet arasında iç savaşa dönüştü. Bunun üzerine Etiyopya'nın kuzey komşusu olan Eritre'nin Ulusal Savunma Güçleri (ENDF) ve Eritre Savunma Kuvvetleri (EDF) Tigray bölgesine girerek başkent Mekelle'yi işgal etti. Tigray Savunma Kuvvetleri, 2021'in ortalarında Tigray'in çoğunun kontrolünü yeniden ele geçirdi. Kasım 2021'de Somali Devlet Direnişi , Tigray Halk Kurtuluş Cephesi ve Etiyopya Federalist ve Konfederalist Güçlerin Birleşik Cephesi (UFEFCF) ile ittifak kurdu. Temmuz 2022'de İslamcı militan grup El-Shabaab, Somali'den Etiyopya'nın Somali Bölgesi'ne bir işgal başlattı. İşgal, El Şebab'ın Etiyopya topraklarında bugüne kadarki en büyük saldırısıydı⁴⁵.

Etiyopya'da devam eden bu iç savaş nedeniyle 2022 yılında 6.641 kişi, 2023 yılında 451 kişi hayatını kaybetti⁴⁶. 2022 ortası itibariyle, Etiyopya'da yaklaşık 13 milyon kişinin acil insani yardıma ihtiyacı var⁴⁷. Sadece 2021'de 5,1 milyon kişinin ülke içinde yerlerinden edildiği bildirildi. Ayrıca Etiyopya'nın kuzeyinde, özellikle Tigray'de yiyecek, su ve tıbbi yardımdan mahrum kalan milyonlarca kişinin daha Sudan'a kaçtığı bildiriliyor⁴⁸.

Etiyopya çatışmalarının deniz güvenliğine etkileri şimdilik komşu ülkeler üzerinden dolaylı ve sınırlıdır. Bu etkilerin başında bölgedeki çatışmaları körükleyen deniz yolu ile yapılan silah kaçakçılığı gelmektedir. Genellikle Aden Körfezinde, Yemen'den Somali ve Cibuti sahillerine Dhow adı verilen yerel tekneler veya daha süratli küçük (skiff boat) teknelerle yapılan silah kaçakçılığı trafiği bölgede seyreden ticari gemiler tarafından zaman zaman deniz haydutluğu saldırısı olarak da algılanabilmektedir⁴⁹.

Etiyopya iç savaşı nedeniyle özellikle Aden Körfezi ve Kızıldeniz'de ticari deniz trafiğinin güvenlik ve emniyetini ilgilendiren bir diğer deniz güvenlik riski ise deniz yoluyla yapılan yasadışı düzensiz göç ve insan kaçakçılığıdır. Aden Körfezi'ndeki deniz yolları ve bitişik açık denizler yasa dışı göç ve insan kaçakçılığı için önemli bir koridordur. Somali'den ve güneydoğu Etiyopya'nın bazı bölgelerinden gelen göçmenler, Somali kıyılarındaki atlama noktalarından Yemen ve Suudi Arabistan kıyılarına nakledilmektedir. Yasa dışı göç ve insan kaçakçılığı, sadece insan ticaretine maruz kalan kişilerin temel insan haklarının ciddi şekilde ihlal edilmesine yol açmakla kalmayıp, alıcı ülkelerde toplumsal gerilimlere ve deniz ticaret rotaları üzerinde çeşitli tehdit ve risklere de sebebiyet vermektedir.

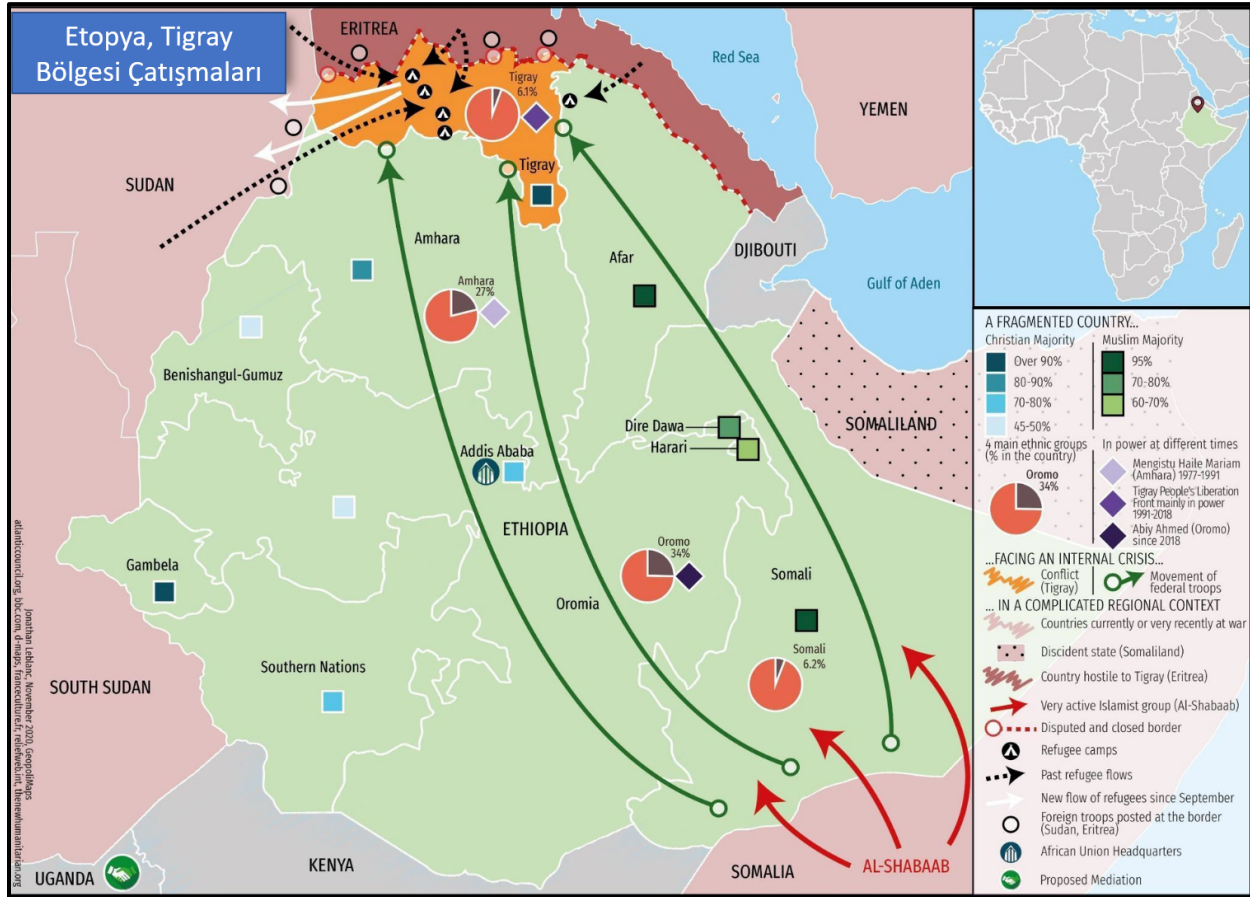
⁴⁵ [https://en.wikipedia.org/wiki/Ethiopian_civil_conflict_\(2018%E2%80%93present\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Ethiopian_civil_conflict_(2018%E2%80%93present))

⁴⁶ ACLED Dashboard'a göre bu rakamlar sadece Tigray Bölgesindeki kayıpları gösteriyor, ülke bütününde ele alındığında 105.000'in üzerinde kişinin hayatını kaybettiği belirtiliyor. Bu sebeple Etiyopya İç Savaşı "Büyük Ölçekli Çatışmalar" kategorisinde ele alınmaktadır.

⁴⁷ <https://disasterphilanthropy.org/disasters/ethiopia-tigray-crisis/#:~:text=As%20of%20mid%2D2022%2C%20an,in%20their%20Feb.>

⁴⁸ <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/conflict-ethiopia#:~:text=In%202021%2C%20Ethiopia%20reported%205.1,%2C%20water%2C%20and%20medical%20aid.>

⁴⁹ <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopen/10880.pdf>



Şekil- 16 - Etiyopya İç Savaşı ve istikrarsızlıklar

Etiyopya'nın potansiyel istikrarsızlık kaynaklarından⁵⁰ biri de Mavi Nil Nehri olarak görülmektedir. Nil Nehrinin iki ana kolundan biri olan Mavi Nil Nehri Etiyopya'dan doğarak Sudan'da Beyaz Nil Nehri ile birleşmektedir. Mavi Nil, Nil Nehri'ndeki suyun %86'sına katkıda bulunur. Bu nedenle Etiyopya'nın barışı ve güvenliği, aşağı havza ülkelerinin su güvenliği ve Kızıldeniz üzerindeki küresel ticaret güvenliği için kritik öneme sahiptir. Nil'in kaynağının hidrolojik ortamı bozulursa ve çatışma nedeniyle kanunsuzluk yayılırsa, Mavi Nil'den gelen su kaynakları tehlikeye girebilir⁵¹.

Bölgede devam eden iç savaş ve çatışmaların yanı sıra Etiyopya tarafından Mavi Nil üzerine kurulan Rönesans Barajında su tutulmaya başlanması sürecinin adil ve sürdürülebilir bir strateji ile uygulanmamasının, özellikle aşağı havza ülkeleri olan Sudan ve Mısır'ın da dahil olacağı yeni kriz ve çatışmaları doğurma ihtimali göz ardı edilmemelidir.

Bölgede çatışmaların devam etmesi durumunda, etkisi Kızıldeniz bölgesindeki küresel deniz ticaretine doğrudan bir tehdit oluşturabilecektir. Bu tehdit, deniz haydutluğu, silah kaçakçılığı, yasa dışı ticaret, yasa dışı insan kaçakçılığıyla birleştiğinde, uluslararası barış ve güvenliğe yönelik risk ve tehdit yeni bir boyut kazanabilecektir.

⁵⁰ By Sofie Annsy; Tim Vanden Bempt; Emnet Negash; Lars De Sloover; Robin Ghekiere; Kiara Haegeman; Daan Temmerman; Jan Nyssen - Tigray: Atlas of the humanitarian situation (v 2.2). Ghent University: <https://zenodo.org/record/5807266>, CC BY 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=124706911>

⁵¹ <https://globalwaterforum.org/2021/09/17/ethiopian-conflict-impacts-water-security-in-downstream-nile-basin-nations/>

(2) Orta Ölçekli Çatışmalar ve Deniz Güvenliğine Etkileri

2022 yıl sonu itibarıyla dünyada devam eden 17 adet orta ölçekli çatışma (yılda 1000-9999 kişinin hayatını kaybettiği savaş, iç savaş, savaş benzeri harekât ve diğer çarpışmalar) kaydedilmiştir.

Savaş - İç Savaş ve Çatışmaların Başlangıcı	Savaş - İç Savaş ve Çatışma	Savaşan / Çatışan Taraflar	Etkilediği Deniz	2022 Kayıpları	2023 Kayıpları
1964	Kolombiya Çatışmaları	Kolombiya Venezuela	Venezuela Körfezi	3,087	221
1978	Afganistan Çatışmaları	Afganistan	Denize kıyısı yok Komşuları üzerinden dolaylı etki	3,930	134
1991	Somali İç Savaşı	Somali Kenya	Aden Körfezi Kuzeybatı Hint Okyanusu	7,038	1,250
1996	Kongo İç Savaşı	DR Kongo Uganda	Gine Körfezi	2,902	180
1998	Nijerya Halk Ayaklanması	Nijerya	Gine Körfezi	1,900	320
1999	Ituru Çatışmaları	DR Kongo	Gine Körfezi	1,660	90
2002	Mağrip Bölgesi Çatışmaları	Cezayir Burkina Faso Çad Libya Mali Nijer Tunus Togo Benin Fildişi Sahili Moritanya Gana	Kuzey, Batı ve Güney Afrika sahilleri	9,000	779
2003	Irak Çatışmaları	Irak	Basra Körfezi	4,491	206
2003	Darfur Savaşı	Sudan	Kızıl Deniz	1,327	61
2004	Kivu Çatışması	DR Kongo Ruanda Burundi	Gine Körfezi	2,438	243
2006	Meksika Uyuşturucu Çatışmaları	Meksika	Meksika Körfezi Batı Meksika Sahilleri	7,821	892
2008	Sudan Kabile Çatışmaları	Sudan Güney Sudan	Kızıl Deniz	1,900	255
2009	Nijerya Boko Haram Ayaklanması	Nijerya Kamerun Nijer Çad	Gine Körfezi	6,800	535
2011	Suriye İç Savaşı	Suriye	Doğu Akdeniz	5,639	594
2011	Nijerya Haydut Çatışmaları	Nijerya	Gine Körfezi	1,900	120
2012	Mali İç Savaşı	Mali	Denize kıyısı yok Gine Körfezinde dolaylı etki	4,793	322
2014	Yemen İç Savaşı	Yemen Suudi Arabistan	Aden Körfezi Kızıl Deniz	6,828	433

Şekil- 17 - Dünya üzerinde 2022 itibarıyla devam eden orta ölçekli çatışma bölgeleri ve kayıpları

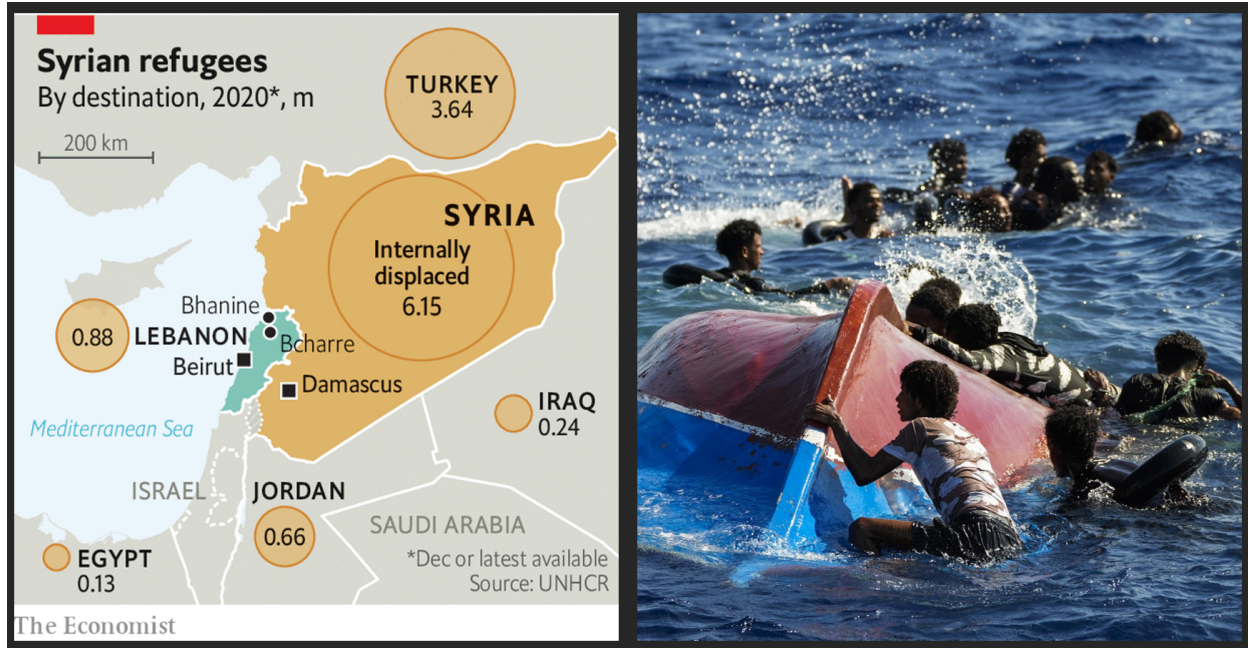
(a) Akdeniz

Akdeniz Bölgesi, Karadeniz'deki Rusya Federasyonu-Ukrayna Savaşının gölgesi ve etkilerinin yanı sıra, Suriye'de devam eden iç savaştan, Libya'da süren iç savaşa, uzun süreli İsrail-Filistin, İsrail-Lübnan, İsrail-Suriye ve İsrail-İran krizlerine, Ege ve Akdeniz'de uluslararası anlaşmaların ve hakların ihlalden kaynaklanan ve her an daha ciddi bir tırmanma aşamasına geçme olasılığı taşıyan Türkiye-Yunanistan ve Türkiye-GKRY sorunları, sahil devletlerinin deniz yetki alanları konusundaki ihtilafları, kontrolsüz göç, yasa dışı insan, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi çeşitli krizlerle kuşatılmış durumdadır.

Bölgedeki savaş dışı deniz güvenlik sorunları, değerlendirme içerisindeki ayrı bölümlerde ele alınacaktır. Bununla birlikte, söz konusu tüm potansiyel kriz noktaları içerisinde 2022 yılında Akdeniz'de deniz ticareti açısından dikkate alınması gereken ve 2023 yılına da taşınan 2 orta ölçekli çatışma, Libya ve Suriye iç savaşları ve Akdeniz deniz güvenliğine etkileri müteakip maddelerde değerlendirilmiştir.

➤ **Suriye İç Savaşı ve deniz güvenliğine etkileri**

Suriye iç savaşı 2011 "Arap Baharı" protestolarının bir parçası olarak başladı. Suriye Hükümet Güçleri ile hem Suriye hükümetine ve hem de birbirine karşı çıkan çeşitli yerli ve yabancı güçlerin savaşın tarafları veya destekçileri olduğu iç savaş 15 Mart 2011'den günümüze kadar hem toplum hem de altyapı üzerinde yıkıcı etkisi ile sürüyor. Savaşın zirvesi 2012–2017 yıllarıydı; o zamandan beri ülkedeki şiddet azaldı, ancak durum önemli bir kriz olmaya devam ediyor. Savaşta bugüne kadar tahminen 580.000 kişi hayatını kaybetti ve bu durum Suriye iç savaşını İkinci Kongo Savaşı'ndan sonra 21. yüzyılın en ölümcül ikinci çatışması haline getirdi⁵².



Şekil- 18 - Suriye İç Savaşı ve deniz güvenliğine etkileri

⁵² https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ongoing_armed_conflicts

Suriye iç savaşının Akdeniz güvenliğine en önemli etkisi düzensiz göç ve insan kaçakçılığı konusunda yaşandı. 13 milyon Suriyeli ülke içinde yerlerinden edildi. 6,7 milyon mülteci Suriye'den kaçmak zorunda kaldı⁵³. Sadece 2022 yılında 15.467 Suriyeli göçmenin Ege ve Akdeniz güzergahından Avrupa'ya ulaştığı belirtiliyor⁵⁴. 2022'de çeşitli Orta Doğu ve Kuzey Afrika (MENA) ülkelerinden Avrupa topraklarına ulaşmak için, Akdeniz'i geçerken 2.062 göçmenin öldüğü tahmin ediliyor. Ancak, Akdeniz'de ölümlerin sayısının kesin olarak tespit edilemediği, örneğin 2014-2018 yılları arasında boğulan yaklaşık 12 bin kişinin hiçbir zaman bulunamadığı bildiriliyor⁵⁵. Ayrıca, bu rakamların içerisinde, denizden düzensiz göçmen hareketi veya insan kaçakçılığı esnasında Akdeniz ve Ege'de hayatını kaybeden Suriyeli göçmenlerle alakalı net bir istatistik de mevcut değil.

Suriye'deki istikrarsızlık nedeniyle Akdeniz güvenliğini etkileyebilecek bir durum da Rusya Federasyonu'nun Suriye'deki askeri varlığının her geçen gün daha kalıcı hale gelmesidir. Rusya Federasyonu'nun, Soğuk Savaşta Sovyetler Birliği olarak 1971 yılından itibaren Suriye'nin Tartus Limanında kullanmaya başladığı Deniz Üssünü, 18 Ocak 2017'de Suriye ile imzaladığı bir anlaşma ile 49 yıl boyunca ücretsiz olarak genişletmesi, kullanması ve üs üzerinde egemen yargı yetkisine sahip olması bölgedeki jeopolitik dengeleri yeniden değiştirmiştir. ABD'nin güvenliği ve bölgedeki varlığı için de büyük bir tehdit oluşturan bu durum, ABD ile Rusya arasındaki geleneksel çatışma ve gerginlik noktalarına ilaveten vekalet savaşlarına ve geleneksel olmayan diğer tehdit ve risklerin ortaya çıkmasına da zemin hazırlamıştır⁵⁶.

Suriye iç savaşının başlamasından itibaren bölgede kaydedilen deniz güvenlik sorunları bunlardan ibaret değildir. 2015- 2022 yılları arasında Suriye kaynaklı veya uğraklı uyuşturucu kaçakçılığında da belirgin bir artış gözlemlenmiştir. Suriye rejiminin himayesinde sürdürüldüğü bildirilen başta Captagon olmak üzere çeşitli uyuşturucuların denizden yasadışı ticareti ile milyarlarca dolarlık (2021'de 5,7 Milyar dolar) bir sektörün oluşturulduğu bildiriliyor⁵⁷. Bu durumun kontrol altına alınamaması halinde Suriye'nin bir narko-devlete dönüşme riski bölge güvenliği açısından ayrı bir endişe kaynağı oluşturuyor.

Bölgede dikkatle takip edilmesi gereken potansiyel bir deniz güvenliği sorunu da Doğu Akdeniz'e sahildar ülkelerin Münhasır Ekonomik Bölgelerine (EEZ) yönelik egemenlik iddialarıdır. Bölgedeki hidrokarbon yatakları nedeniyle Suriye de dahil olmak üzere bölge ülkelerinin tamamını ilgilendiren deniz güvenliği sorunlarının gündeme gelmesi olası görülmektedir.

Suriye'de 11 yıldan daha fazla bir süredir devam eden iç savaşın karada yarattığı tehdit ve risklerin deniz alanına da yansımaları kaçınılmazdır. Özellikle bölgenin, iki büyük gücün karşı karşıya geldiği yeni bir mücadele alanına dönüşmesi, deniz güvenliği sorunları açısından da gergin bir geleceğin göstergesidir. Rusya'nın nükleer silah konuşlandırma ihtimali, Suriye limanlarında bulunan ve karada konuşlu Rus askerinin varlığı, ortaya çıkan geleneksel olmayan diğer risk ve tehditler bölgeyi sadece deniz güvenliği açısından değil, bölgesel güvenlik ve istikrar kapsamında da sıcak bir nokta haline getirmektedir. Sonuç olarak, Akdeniz'de seyreden deniz ticaret gemilerinin bu bölgedeki yeni dinamikleri ve bunların tetiklediği güvenlik risklerini dikkate alması çok önemlidir.

⁵³

https://en.wikipedia.org/wiki/Refugees_of_the_Syrian_civil_war#:~:text=Turkey%20is%20the%20largest%20host,r efugees%20forced%20to%20flee%20Syria.

⁵⁴ <https://data.unhcr.org/en/situations/mediterranean>

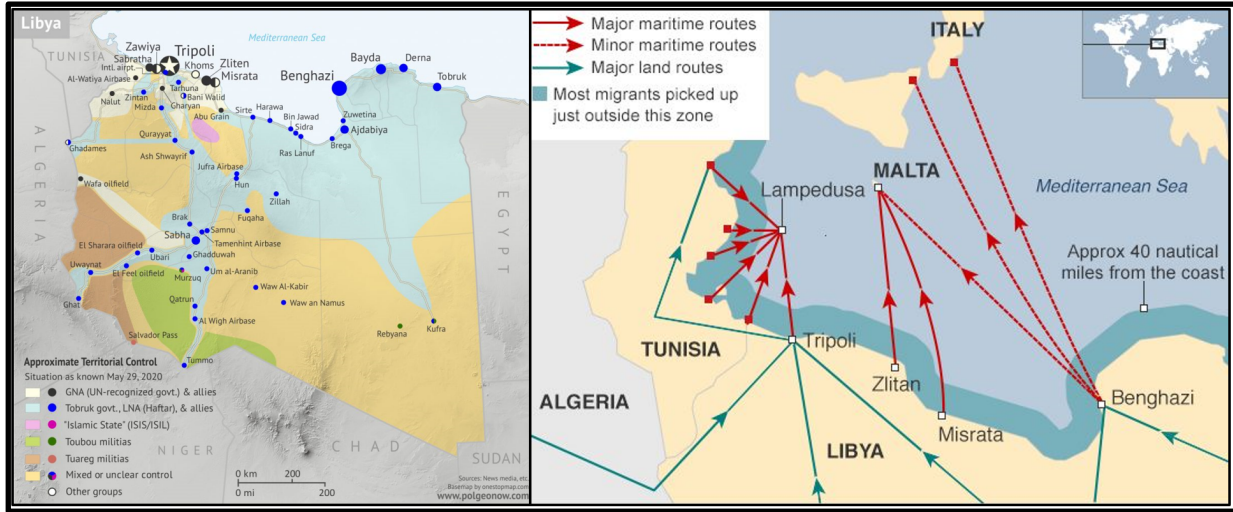
⁵⁵ <https://www.statista.com/statistics/1082077/deaths-of-migrants-in-the-mediterranean-sea/#:~:text=In%202022%2C%20it%20was%20estimated,who%20drowned%20were%20never%20found>.

⁵⁶ <https://bahria.edu.pk/polaris/wp-content/uploads/2022/12/F-060-pjmr.pdf>

⁵⁷ <https://carnegieendowment.org/sada/88109>

➤ Libya İç Savaşı ve deniz güvenliğine etkileri

Libya iç savaşı 2011 yılında “Arap Baharı” protestolarıyla başlayan, müteakiben insani ve siyasi kriz gerekçesiyle Birleşmiş Milletler’in kararına istinaden NATO’nun askeri müdahalesi ve Muammer Kaddafi’nin devrilmesi ile derinleşen bir süreçtir. Ülke dışı güçlerin de doğrudan ve dolaylı müdahaleleriyle “vekalet savaşlarına” evrilen ve 2014’te yeni bir iç savaşa dönüşen çatışmalar silahlı grupların çoğalmasına, ülke genelinde şiddete ve istikrarsızlığa yol açmıştır. Bu süreçte 30.000’den fazla insan hayatını kaybetmiş, 217.000’den fazla kişinin ülke içinde yerlerinden edilmiş, yaklaşık 1,3 milyon kişi insani yardıma muhtaç duruma düşmüş ve bir milyondan fazla kişi ülkeyi terk etmiştir. İç savaşın başlamasıyla yaklaşık 300.000 göçmenin deniz yoluyla Avrupa topraklarına geçmeye çalıştığı ve bu esnada 2014’den bugüne kadar yaklaşık 19.000 kişinin hayatını kaybettiği belirtiliyor⁵⁸.



Şekil- 19 - Libya İç Savaşı - Savaşın Tarafları - Denizden Göç Rotaları

Libya’da savaşın tarafları olan BM’nin tanıdığı yasal Yönetim olan Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) (Government of National Accord-GNA) güçleri ile Libya Ulusal Ordusu (LUO) (Libyan National Army-LNA) arasında 23 Ekim 2020’de taraflar kalıcı ateşkes imzaladı.

Ateşkestten sonra da hem LUO hem de UMH, Libya’daki terör gruplarına yönelik operasyonlarını yürütmeye devam etti. Terörizm, Libya’da özellikle hükümet ve petrol altyapısını hedef alan bir tehdit olmaya devam ediyor. Etkili operasyonlarla terör gruplarının sayısı ciddi ölçüde azaltıldı. Bununla birlikte, iç savaş esnasında Libya’yı kendisi için güvenli bir toparlanma bölgesi olarak gören IŞİD ateşkes sonrası hedefe konulması üzerine ülkenin istikrarını bozmak üzere münferit eylemlerini sürdürüyor⁵⁹.

Libya ayrıca, Mağreb coğrafi bölgesinin bir parçası olarak söz konusu bölgenin güvenlik sorunlarından ayrı değildir. Orta şiddetli çatışmaların uzun süredir devam ettiği Mağreb bölgesi ülkelerinden Libya’ya sirayet edebilecek güvenlik tehdit ve risklerinin Orta Akdeniz güvenliğini de doğrudan etkileyebilecek yeni dinamikler oluşturabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

⁵⁸ <https://www.theguardian.com/commentisfree/2021/dec/02/unsafe-passage-europe-18000-victims-border-libya>

⁵⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Islamic_State_in_Libya#:~:text=As%20of%202020%2C%20the%20IS,in%20all%20part s%20of%20Libya.

Belirtilen durum kapsamında, Libya'daki siyasi durum kırılmalı ve güvenlik durumu tehlikeli ve öngörülemez olmaya devam ediyor. Uluslararası kurumların raporlarına göre şiddet eylemleri, protestolar, misilleme cinayetleri, yağma ve insan hakları ihlalleri sürüyor. Birçok ülke şu anda vatandaşlarına Libya'ya seyahat etmekten kaçınmalarını tavsiye ediyor. Libya'daki tüm havaalanlarının saldırıya açık olduğu bildiriliyor.

Deniz güvenliği bağlamında da Libya'daki güvenlik durumu hızla değişebilir olarak değerlendiriliyor. Bu nedenle gemi operatörlerinin mürettebatını durumun değişkenliği konusunda uyarmaları, limanların durumunu yerel liman yetkilileriyle kontrol etmeleri ve girmeden veya geçiş yapmadan önce ilgili risklerin değerlendirmesini yapmaları öneriliyor. Libya suları, Derne açıkları, bu suları kullanan deniz trafiği için birincil risk alanı olmaya devam ediyor ve gemilerin bu bölgeden geçerken kıyıda 60 deniz mili açıkta kalmaları tavsiye ediliyor⁶⁰. Ayrıca, Libya limanlarına uğramadan önce liman güvenliği konusunda güncel bir durum değerlendirmesi almaları, artırılmış güvenlik seviyesi uygulamaları, otomatik tanımlama sistemlerini (AIS) sürekli açık bulundurmaları ve önceden belirlenmiş rotalarından sapmamaları tavsiye ediliyor.

Libya Ulusal Ordusu Genel Komutanlığı, 16 Mart 2021 tarihinde yaptığı açıklamada, Türk Bayraklı gemilerin Doğu Libya Limanlarına girişine karşı çıkmayacaklarını bildirdi.

Batı Libya sularında seyreden gemiler, denizde güvenlik risklerine yol açabilecek küçük tekne trafiğinin (insan kaçakçılığı ve Libya-İtalya arasındaki göç) farkında olmaları tavsiye ediliyor. Bu durumun özellikle yaz aylarında Libya'nın batı kıyısında karşılaşılması muhtemel bir senaryodur⁶¹.

Tedarik zincirinin güvenliği açısından da Libya limanlarındaki yasadışı faaliyetler ikincil bir risk olarak görülüyor. Lojistik operatörleri, yasa dışı sevkiyatların ticari gemilere sızma riskini azaltmak için Libya veya diğer Kuzey Afrika limanlarında yüklenen tüm kargolar için katı gözetim prosedürleri ve tedarik zinciri bütünlüğü kurallarını uygulayacak şekilde tedbir almaları isteniyor.

Bu kapsamda köprüüstü görevlileri şüpheli yükün nasıl tespit edileceği konusunda eğitilmeli ve tüm taraflar kurumsal etik politikalar ve kanun kapsamındaki sorumlulukları hakkında düzenli olarak bilgilendirilmelidir. Tüm gemileri kapsamlı bir şekilde aramak neredeyse imkânsız olduğundan ve gümrük rejimlerinin etkinliği ülkeler arasında önemli ölçüde farklılık gösterdiğinden, operatörler tedarik zinciri bütünlüğü içinde sadece gümrük makamlarınca uygulanacak tedbirlere güvenmek yerine kendi tedbirlerini de geliştirmelidirler.

Belirtilen tehdit ve riskler çerçevesinde, sivil gemiciliğe karşı başka olayların bir yıllık görünüm içinde olması muhtemeldir ve gemi kaptanları, güvenlik durumu istikrara kavuşana kadar Libya karasularını yüksek riskli bir ortam olarak görmeye devam etmelidir.

⁶⁰ <https://dg.dryadglobal.com/libya2>

⁶¹ <https://cimsec.org/contested-seas-maritime-security-libya/>

(b) Kızıldeniz

Avrupa ve Asya'yı stratejik olarak birbirine bağlayan su yollarından biri olan Kızıldeniz, dünyanın en önemli deniz düğüm noktalarından ikisi olan Süveyş Kanalı ve Bab el Mendeb Boğazı üzerinden Aden Körfezi'ne açılır. Kızıldeniz, dünya ticaretine olanak sağlayan ve aynı zamanda bölgede kalkınma ve refah için çok büyük fırsatlar sunan en kritik deniz yollarından birini oluşturmaktadır.



Şekil- 20 - Kızıl Deniz - Sahildar Ülkeler

Kızıldeniz turizm açısından Mısır, İsrail ve Ürdün için çok önemlidir. Suudi Arabistan, Kızıldeniz sahil şeridinde Ürdün sınırına yakın bir konumda inşasına başladığı 500 milyar dolarlık “ütopik şehir” projesi NEOM ile bölgenin yeni bir turistik cazibe merkezi olmaya adaydır⁶².

Bunlara ilave olarak, çok sayıda bölgesel ve uluslararası aktörün Kızıldeniz’de kesintisiz, güvenli ve serbest seyrüseferin yanı sıra, kıyı devletlerde de ticari çıkarları bulunmaktadır. Bu nedenle Kızıldeniz’de deniz güvenliğine dahil olan çok sayıda uluslararası güç ve grup bulunmaktadır. Ancak, paydaşların arasında sürdürülebilir iş birliğinin önünde önemli zorluklar mevcuttur. Birçok ülke, Kızıldeniz bölgesinde seyrüsefer özgürlüğü ve genel güvenlik konusunda ortak çıkarları paylaşırken, bu ülkelerin birçoğu aynı zamanda rakiptir.

⁶² <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/neom-projesi-nedir-neom-projesi-nerede-neom-projesinin-amaci-nedir-1965927>

Çin'in Deniz İpek Yolu projesi üzerinde bulunan Kızıldeniz kritik öneme sahiptir. Bu nedenle Çin, 2017'de Cibuti'de yeni bir deniz üssü inşa ederek Aden Körfezi'nden Süveyş Kanalı'na kadar olan bölgede deniz nakliyatının güvenliğini sağlamayı amaçlamaktadır⁶³. Ayrıca Çin, Sudan'da demir yolu ve Petrol Terminali yatırımları da yapmıştır.

Bölgedeki ABD-Çin rekabeti, Çin'in Cibuti'de ilk deniz aşırı askeri üssünü kurmasından bu yana bölgeye yayılmaya devam etmektedir. Her iki güç de hem güvenli ve işleyen ticaret yolları istiyor ama aynı zamanda da Afrika ve Orta Doğu'da nüfuz sahibi olmak için rekabet ediyor.

Amerika Birleşik Devletleri liderliğinde Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Arap Denzinde görev yapmak üzere oluşturulan Birleşik Deniz Kuvveti (Combined Maritime Forces-CMF) bünyesinde 38 ülkenin deniz unsurları ve çeşitli seviyelerdeki katkılarıyla oluşturduğu koalisyon deniz güçleri, Birleşik Görev Güçleri (Combined Task Forces-CTF 150, CTF 151, CTF 152)'ne 17 Nisan 2022'de bir yenisini eklemiştir⁶⁴. Birleşik Görev Gücü (CTF) 153'ün, Kızıldeniz, Bab-el Mendeb ve Aden Körfezi'nde uluslararası deniz güvenliğini ve kapasite geliştirme çabalarını artırmak için kurulduğu belirtilmiştir⁶⁵.

Rusya ve Sudan Aralık 2020 ayında Sudan'ın Kızıldeniz kıyılarında Rusya Federasyonu'nun bir deniz üssü kurmasına izin veren bir askeri anlaşma imzalamıştır⁶⁶.

Kızıldeniz'de Mısır ve Suudi Arabistan gibi kıyıdaş devletlerin bariz çıkarları varken, Katar ve BAE gibi ülkeler de bölgede nüfuzlarını genişletme gayretleri içerisinde. İran'ın da bölgede askeri varlık oluşturma çabaları sürmektedir.

Mısır, bir taraftan Kızıldeniz güvenliğini sağlamak için yardım isterken, diğer taraftan da bağımsızlığı korumaya ve kıyıdaş olmayan devletlerin rolünü sınırlamaya da çalışmaktadır. Körfez İş Birliği Konseyi devletleri, donanma yeteneklerini genişletmek için yatırıma devam ediyor, ancak birçok ortak çıkarı paylaşırken, öncelikleri farklı görünüyor. Örneğin, BAE ticari deniz taşımacılığını geniş çapta korumayı hedeflerken, Suudi Arabistan deniz sınırı güvenliğine öncelik veriyor.

Türkiye ile Sudan arasında, 17 Ocak 2018'de Suakin Adası için 99 yıllık bir kira kontratı imzalandı. Türkiye, adadaki harap olmuş Osmanlı liman kentini turizm maksadıyla restore etmeyi planlıyor⁶⁷. Bununla birlikte, ülkelerin "sivil ve askeri gemilerin bakımı için bir rıhtım inşa etme" konusunda da "her türlü askeri iş birliğine yol açabilecek" bir anlaşma imzaladıkları biliniyor⁶⁸.

⁶³ https://www.globalasia.org/v12no3/feature/djibouti-military-base-is-a-new-step-in-chinas-maritime-footprint_rajaram-panda

⁶⁴

<https://www.navy.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=1&ModuleId=523&Article=3282826#:~:text=CMF%20is%20the%20largest%20international,38%20member%20nations%20and%20partners.>

⁶⁵ <https://maritimafrika.com/en/egyptian-navy-takes-command-of-combined-task-force-ctf-153/#:~:text=Noted%20that%20the%20Combined%20Task,Mandeb%20and%20Gulf%20of%20Aden.>

⁶⁶ <https://www.aa.com.tr/en/africa/us-naval-ship-docks-in-sudan-for-red-sea-security/2156080>

⁶⁷ <https://en.wikipedia.org/wiki/Suakin#:~:text=On%2017%20January%202018%2C%20as,port%20city%20on%20the%20island>

⁶⁸ <https://www.reuters.com/article/us-turkey-sudan-port-idUSKBN1EK0ZC>



Şekil- 21 - Sudan ve Suakin Adası

Daha fazla aktör çıkarlarını korumaya ve nüfuzlarını Kızıldeniz bölgesine yaymaya çalıştıkça, deniz güvenliği giderek daha önemli hale gelecektir. Güvenliğin sağlanması, karşılıklı çıkarları olan ortaklar ve rakipler arasında gelişmiş koordinasyon ve iş birliğini gerektirecektir.

Buna mukabil, Kızıldeniz'in küresel önemi ve artan cazibesi bazı bölgesel tehdit ve risklerin gölgesi altında endişe kaynağı olmaktadır. Kızıldeniz'de Sudan çatışmaları ve Yemen iç savaşı deniz güvenliği riski yaratan uzun süreli ve orta ölçekli çatışma bölgeleri olarak varlığını sürdürmektedir. Ayrıca, Büyük Etiyopya Rönesans Barajı Etiyopya ile Mısır arasında potansiyel çatışma alanı olarak endişe kaynağı olmaya devam etmektedir.

Kızıldeniz'in dünya deniz ticaretindeki önemi ve hassasiyetini gösteren bir diğer olay ise 23 Mart 2021 tarihinde MV EVER GİVEN isimli konteyner gemisinin Süveyş Kanal geçişi esnasında karaya oturarak 6 gün boyunca kanalı kapaması oldu. Bu olay nedeniyle dünya ticaretinin 9,6 milyar dolarlık emtiası 450 gemi ile kanalın her iki tarafında mahsur kaldı. Küresel ticarete haftalık maliyetinin 6-10 milyar dolara olduğu hesaplandı⁶⁹. Benzer bir olayın, savaş, terörizm veya benzer bir nedenle Süveyş Kanalı başta olmak üzere diğer deniz düğüm noktalarında gerçekleştirilme ihtimali küresel deniz ticareti ve güvenliği paydaşlarını yeni önlemler planlamaya sevk etmiştir.

Kızıldeniz'e sahil dar ve/veya yakın bölge ülkelerinde artan bölgesel istikrarsızlık, çatışmalar, terörizm, deniz haydutluğu ve uluslararası organize suçlar bu sulardan geçiş yapan gemilerin seyir özgürlüğünü tehlikeye atmakta ve ayrıca liman altyapısına ve deniz ticaretine yapılan yatırımlar için risk yaratmaktadır. Ayrıca özellikle Kızıl Denizin güneyindeki deniz mayını, insansız hava ve deniz araçları ile taktik güdümlü mermiler deniz trafiği için ikincil hasar tehlikesi yaratan en önemli tehdit ve riskleri oluşturmaktadır. Bunlara ilave olarak, Kızıldeniz ekosisteminin kırılganlığı ve çevresel krizlere karşı savunmasızlığı çevre odaklı kaygıları da artırmaktadır.

⁶⁹ <https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal-ship-costs-int-idUSKBN2BI24N>

➤ Sudan Çatışmaları ve deniz güvenliğine etkileri

Sudan göçebe çatışmaları, 2008'den itibaren Güney Sudan'da meydana gelen rakip göçebe kabileler arasındaki devlet dışı çatışmalardır. Genellikle kıt kaynakların paylaşımı yüzünden çıkan bu çatışmalar ikinci Sudan İç Savaşı, Darfur Savaşı ve Güney Kordofan ve Mavi Nil'deki Sudan çatışmalarını da körüklemiştir. Çatışmalar yıllar içerisinde farklı bölgede değişik şiddetlerde devam etmiştir. Çatışmaların başlangıcından bu yana 700.000'den fazla kişi hayatını kaybetmiş⁷⁰, sadece 2021 yılında 3.5 milyon kişi yerlerinden edilmiştir⁷¹. 2022 yılında şiddetlenen çatışmalar nedeniyle 3.500 Sudanlı hayatını kaybetmiştir.

Sudan'da devam eden bu çatışmaların 750 km sahilinin bulunduğu Kızıldeniz'deki limanlarının güvenliğine ve deniz güvenliğine olumsuz etkileri de gözlemlenmiştir.

Kızıldeniz'de yer alan Port Sudan, Sudan'ın en büyük limanı ve önemli petrol ihracat terminallerini barındıran ana ticaret merkezidir. Port Sudan aynı zamanda karayla çevrili komşu ülkeleri olan, özellikle Güney Sudan, Çad ve Orta Afrika Cumhuriyeti için ticari bir deniz kapısıdır. Bu da limandaki herhangi bir önemli kesinti bu ülkelerin Sudan üzerinden geçen ticaretini de etkilemesi muhtemeldir. Özellikle 2019'dan bu yana, toplumlar arası çatışmalar ve Doğu Sudan'da gelişen güç dinamikleri nedeniyle, Sudan'ın Kızıldeniz eyaletindeki Port Sudan da dahil olmak üzere, limanlar üzerinden ve ticaret ve nakliye operasyonları, protestolar nedeniyle düzenli olarak kesintiye uğradı. Eylül-Ekim 2021'de Beja aşiret liderleri, Port Sudan da dahil olmak üzere Kızıldeniz limanlarına hizmet veren altyapıya erişimi engelledi. 1 Kasım 2021'de limanlara yönelik bu abluka kaldırıldı⁷². 2021'in ikinci yarısında Sudan'ın ihracat ve liman ziyaretlerindeki hızlı düşüşlerin, Doğu Sudan'da, özellikle Port Sudan ve çevresinde protesto faaliyeti ve ablukalardan kaynaklandığı değerlendiriliyor. Abluka veya benzer engellemelerin tekrarı durumunda, kilit mallarda zaten ciddi olan kıtlık daha da kötüleşecek ve komşu ülkeler de dahil olmak üzere ihracatı sekteye uğratacaktır. İstikrarsızlıkların daha da artması ya da yaygınlaşması durumunda deniz yoluyla işlenen diğer organize suçların da ortaya çıkmasını veya mevcut olanların artmasını sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

➤ Yemen İç Savaşı ve deniz güvenliğine etkileri

Yemen iç savaşı, 2014 yılının sonlarında, Yemen Hükümeti ile Husi silahlı hareketi arasında başlayan ve günümüzde de devam eden çok taraflı bir iç savaştır. 2015 yılından itibaren Suudi Arabistan'ın Yemen Hükümet Güçlerini doğrudan, İran'ın da Husi Güçlerini dolaylı olarak desteklemeye başlaması sonucu "vekalet savaşına" dönüşen çatışmaların etkileri hem ülke içinde hem de Yemen'in bulunduğu dünyanın en kritik deniz düğüm noktalarından biri olan güney Kızıldeniz, Bab-el Mendeb Boğazı ve Aden Körfezi'nde hissedilmeye başlamıştır.

Yemen'de, 7 yılı aşkın süredir devam eden çatışmalarda, bugüne kadar 377.000 kişi hayatını kaybetmiştir. Nüfusun %70'i insani yardıma muhtaç hale gelmiş ve 4,3 milyon Yemenli ülke içinde yerlerinden edilmiştir⁷³. Devam eden çatışmalarda, sadece 2022-2023 döneminde 7.300 kişi ölmüştür.

⁷⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ongoing_armed_conflicts

⁷¹ <https://www.internal-displacement.org/sites/default/files/figures-analysis-2021-sdn.pdf>

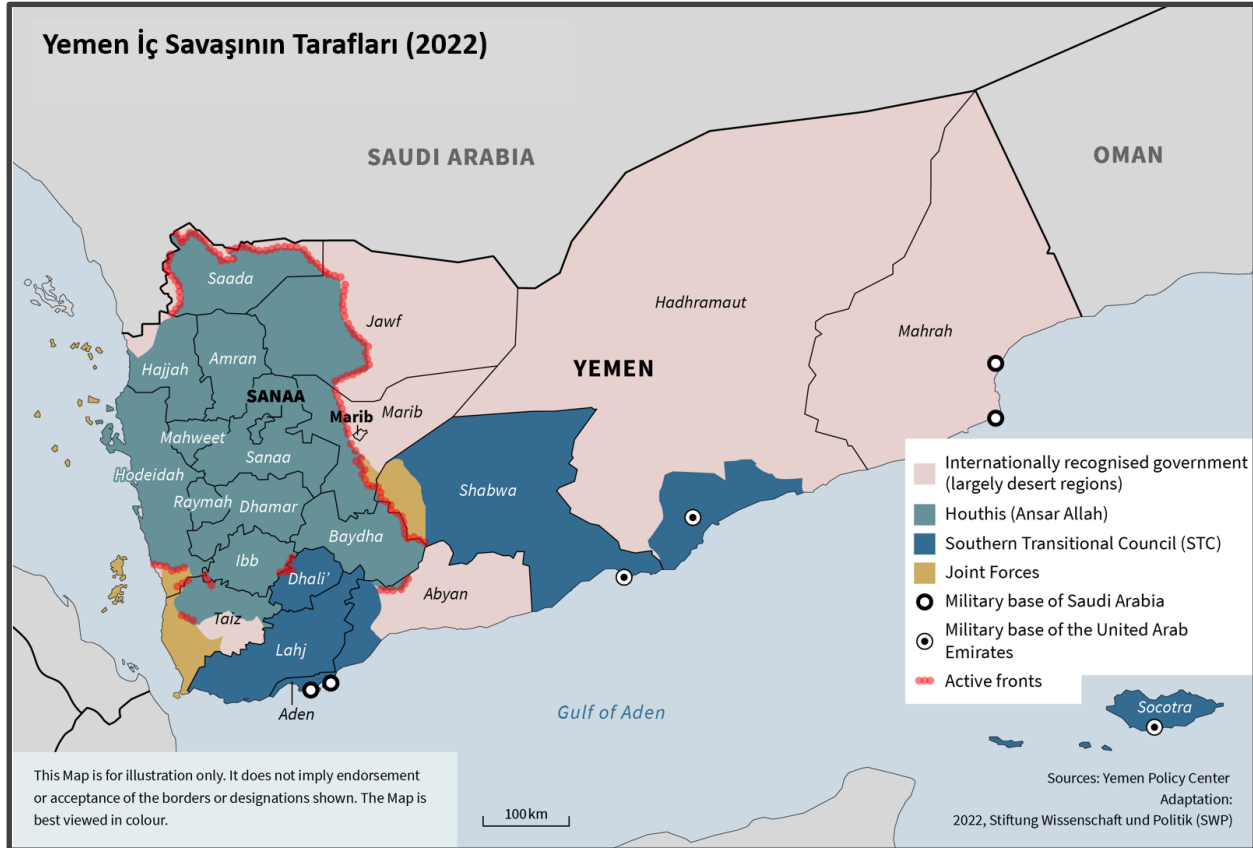
⁷² <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/the-impact-of-civil-unrest-on-port-sudan.html>

⁷³

<https://reporting.unhcr.org/yemen#:~:text=By%20the%20end%20of%2D2022,in%20June%20and%20August%2022%20>

Yemen'deki çatışma, Güney Kızıldeniz ve Bab al-Mandeb'e deniz haydutluğu dışında diğer deniz güvenliği tehditlerini de gündeme getirmiştir. Bu yeni tehdit, bölgedeki gruplar arasındaki çatışmadan kaynaklanan tali hasarı ve gemilerin kasıtlı olarak hedef alınmasını da içermektedir⁷⁴.

Bugün, Husi tehdidi bölgedeki en önemli güvenlik riskidir. Husi güçleri 2016'dan beri çok sayıda gemiyi de taciz etmiş, saldırmış ve ele geçirmiştir. Bölgede seyreden gemilere karşı roket güdümlü bombalar, mayınlar, insansız hava araçları, insansız suüstü araçları ve taktik güdümlü mermiler de kullanılmıştır. Husiler birçok ülkenin ticari gemilerini hedef almakla birlikte, özellikle Suudi Arabistan ve BAE'nin gemilerine ve limanlarına odaklandılar. Bugün bölgedeki durum, seyrüsefer serbestisi için önemli bir tehdit oluşturuyor ve küresel bir endişe kaynağı teşkil ediyor⁷⁵.



Şekil- 22 - Yemen İç Savaşı tarafları ve kontrol bölgeleri

⁷⁴ <https://www.arabnews.com/node/2075181>

⁷⁵ https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/mievom-notes-pdf/indian-ocean/2019/dec/20191128-mievom_dubai_msay_yemen-autosaved.pdf

(c) Aden Körfezi, Umman Denizi ve Batı Hint Okyanusu

Aden Körfezi ve Umman Denizi, Bab-el Mendeb (BAM) Boğazı ve Hürmüz Boğazı gibi iki önemli deniz düğüm noktasını kapsayan deniz alanıdır. Bu bölge ile, güney ve güney batısında yer alan Afrika Boynuzu (HOA) havzası ve doğusunda uzanan Batı Hint Okyanusu'nun bir bölümünü içeren deniz sahası dünya deniz ticareti için en hayati rotaları içermektedir. Aden Körfezinden yıllık ortalama 21.000 transit gemi ve deniz yolu ile taşınan dünya petrol ithalatının %11'i geçmektedir⁷⁶. Sadece petrol ve doğal gaz taşımacılığı için değil, dünya ticaretinde önemli bir yer tutan kahve gibi bazı önemli emtianın ihraç limanları da bu su yolunun üzerindedir. Bunun yanı sıra Pakistan, Hindistan, Çin ve diğer Güney ve Güneydoğu Asya ülkelerinin deniz yoluyla yapılan dış ticaretinde bu coğrafya önemli bir yer tutar.

Dünyanın bu önemli su yolunun Afrika tarafında bulunan ve Afrika Boynuzu (Horn of Afrika-HOA) olarak tabir edilen coğrafya, komşu olduğu Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu'ndan geçen deniz ticaret hatları üzerindeki etkileriyle, dünya ticareti için de kritik öneme sahiptir. Büyük Afrika Boynuzu olarak tanımlanan bölgedeki 9 ülke içerisinde sadece Etiyopya, Uganda ve Güney Sudan'nın denize kıyısı bulunmamaktadır.



Şekil- 23 - Aden Körfezi - Afrika Boynuzu - Batı Hint Okyanusu

⁷⁶ <https://www.marineinsight.com/know-more/10-gulf-of-aden-facts-you-must-know/#:~:text=The%20main%20commodity%20here%20is,of%20trade%20in%20the%20region.>

Bu bölgede hem ülkeler arasında hem de ülkelerin kendi içindeki savaşlar, iç savaşlar ve çeşitli büyüklükteki çatışmalar uzun süredir devam etmekte ve bölge ülkelerinin güvenlik, ekonomi ve istikrarını çok olumsuz etkilemektedir. Bu çatışmaların kökleri, bölgede hakim olan siyasi sistemlerin doğası, sosyal yapı ve ekonomik az gelişmişlikle bağlantılıdır ve birbirini karşılıklı olarak aşağıya çeken dinamik bir yapıdadır⁷⁷.

Bölgede süregelen çatışmalar genellikle karayla sınırlı kalmış ve deniz alanını (Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu) doğrudan neredeyse hiç etki altına almamıştır. Bununla birlikte, Afrika Boynuzu'nu çevreleyen sularda deniz güvenliğini en çok etkileyen özellikle Somali'deki durumun dikkatle takip edilmesi gerekmektedir.

Buna ilave olarak, bu bölgede Birleşmiş Milletler Dünya Gıda Programı (UN-WFP) kapsamında, Afrika Ülkelerinin neredeyse tamamına yönelik denizden gıda nakliyatı, başta Somali, Tanzanya, Kenya Madagaskar gibi Doğu Afrika limanlarına yönlendirilmektedir.

Aden Körfezi'nin Kuzeyinde iç savaşın devam ettiği Yemen, yaklaşık 2.252 km'lik kıyı şeridinin 1.482 km'lik kısmı Aden Körfezi ve Umman Denizi'ndedir⁷⁸. Bu değerlendirmenin Kızıldeniz bölümünde yer alan "Yemen İç Savaşının deniz güvenliği üzerindeki etkileri" benzer şekilde Aden Körfezi'nde de görülmektedir. Yemen'de süren bu istikrarsız durum körfezin karşı kıyısında yer alan Somali sahillerinden kaynaklı deniz suçlarının artmasında da çarpan etkisi göstermektedir.

Uzun süreli iç savaşlar nedeniyle istikrarsızlıklar yaşayan diğer ülke olan Somali, %40'ı Aden Körfezi'nde olan ve toplam 3330 km.'lik kıyı şeridi ile bu bölgedeki küresel deniz ticaretinin adeta kavşak noktasında konuşlanmıştır⁷⁹. Bu bölgedeki deniz ticaretinin 20 yıldan fazla bir süredir Somali kaynaklı deniz haydutluğu ve diğer deniz suçlarının olumsuz etkileri altında olduğu bilinmektedir. 2008 yılından beri Birleşmiş Milletlerin bu duruma atfettiği özel öneme binaen bölgede deniz ticareti yapan ve menfaatleri bulunan ülke ve organizasyonların çabalarıyla son birkaç yıldır deniz haydutluğu neredeyse bitme seviyesine gelmiştir. Bununla birlikte karada devam eden çatışmalar, Somali'ye komşu ülkelerdeki diğer istikrarsızlıklar nedeniyle deniz güvenliğı açısından hassasiyetini korumaktadır.

Bölgede deniz güvenliğini etkileyen iki çatışma bölgesinden Yemen İç Savaşı'na Kızıldeniz bölümünde değinildiğı için bu bölümde sadece Somali İç Savaşı ve deniz güvenliğı etkilerine değinilecektir.

➤ Somali İç Savaşı ve deniz güvenliğıne etkileri

Somali İç Savaşı 1980'lerde yönetimdeki askeri cuntaya karşı halkın direnişiyile başladı. Sonrasında ülke içerisindeki çeşitli silahlı grupların mevcut iktidar boşluğu ve kargaşadan istifadeyle giriştikleri silahlı nüfuz mücadelesi, 1992 yılında Birleşmiş Milletler UNOSOM Barış Gücü müdahalesi ile kontrol altına alınmaya çalışıldı. Çatışmaların şiddetlenerek devam etmesi sonucunda BM, büyük kayıplar vererek 1995'te geri çekildi. 2006'da Etiyopya'nın, Ekim 2011'de Kenya'nın askeri müdahaleleri ile iç savaş yeni bir boyut kazandı. Ağustos 2012'de ülkenin ilk kalıcı merkezi hükümeti olan Somali Federal Hükümeti'nin kurulması, istikrar için iyimser bir gelişme olarak kaydedilse de Somali günümüzde "kırılgan bir devlet" özelliğini sürdürmektedir⁸⁰. 18 yıllık şiddet ve anarşiden sonra, Somali hâlâ güçlü bir merkezi hükümet otoritesinden yoksundur.

⁷⁷ <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10880.pdf>

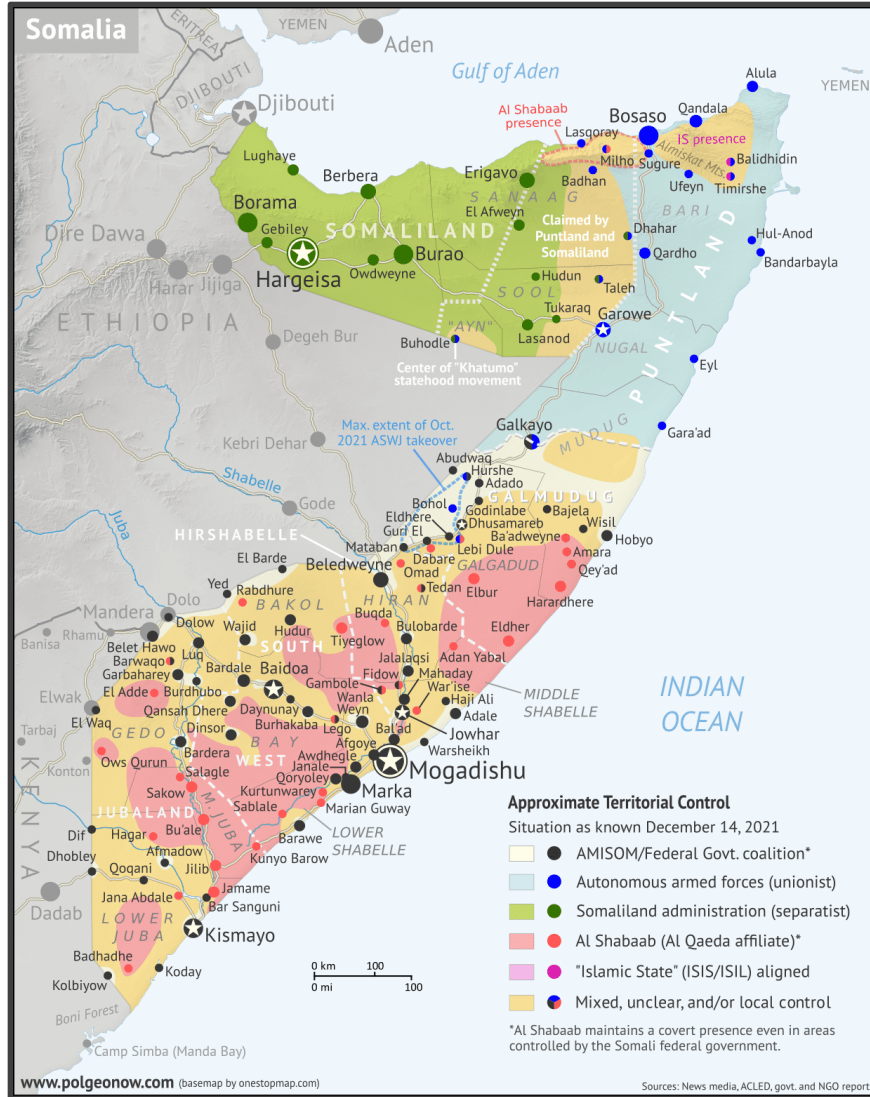
⁷⁸ [https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Red-Sea-area-of-Yemen-and-the-Tihamah-coastal-plain-between-al-Luhayyah-and_fig1_287747725#:~:text=mammals%20in%20Yemen.-,....,1A\).](https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Red-Sea-area-of-Yemen-and-the-Tihamah-coastal-plain-between-al-Luhayyah-and_fig1_287747725#:~:text=mammals%20in%20Yemen.-,....,1A).)

⁷⁹ <https://somaliebassy.pk/about-somalia/>

⁸⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Somali_Civil_War

Kuzey Somali'de bulunan Somaliland bölgesi 1991 yılında Somali'den bağımsızlığını ilan etmiştir. Resmî olarak Ülkenin kuzey doğusunda Somali'nin bir eyaleti olan Puntland da 1998'de özerkliğini ilan etmiştir. Somaliland-Puntland arasında 1998 yılında başlayan çatışmalar 2018 itibarıyla ateşkes sürecine girmiştir. Günümüzde Somali içinde iki özerk bölge olarak varlığını sürdüren Somaliland ve Puntland yeni istikrarsızlık kaynaklarından biri olmaya devam etmektedir.

Somali iç savaşlarında günümüze kadar bir milyon kişi hayatını kaybetmiş, 3,86 milyon kişi de yerlerinden edilmiş, 800.000 Somalili çevre ülkelere göç etmiştir⁸¹, 8,25 milyon kişi insani yardıma muhtaç hale gelmiştir⁸². Somali'de devam eden çatışmalar nedeniyle sadece 2022-2023 yılında 9000'den fazla can kaybı meydana gelmiştir.



Şekil- 24 - Somali Bölgesi İç Savaş ve Çatışma Bölgeleri

⁸¹ <https://reliefweb.int/report/djibouti/uscg-country-report-somalia-statistics-refugees-and-other-uprooted-people-jun-2001>

⁸² <https://www.acaps.org/country/somalia/crisis/complex-crisis#:~:text=There%20are%208.25%20million%20people,evictions%2C%20drought%2C%20and%20floods.>

Somali’de karada yaşanan iç savaş, Afrika Boynuzu bölgesinde sadece deniz güvenliğini ve deniz ticaret yollarını değil, aynı zamanda deniz kaynaklarını ve deniz çevresini de tehdit altına sokmuştur.

Bunlardan biri, kontrol eksikliği nedeniyle Somali kıyılarına denizden boşaltılan zehirli atıkların (radyoaktif atık, uranyum, kurşun, ağır metaller (kadmiyum ve cıva gibi) ile endüstriyel, tıbbi ve kimyasal atık dahil) yarattığı çevresel risklerdir.

Bu bölgede deniz alanını etkileyen bir diğer sorun, Somali’den Yemen’e geçen kontrolsüz göç ve insan kaçakçılığıdır. Bu sorun, 2006-2013 arasındaki yoğunluğunu kaybetse de komşu ülkelerin de geçiş noktası olarak kullandığı Somali sahillerinden Arap Yarımadasına kontrolsüz göç ve insan kaçakçılığı Aden Körfezindeki ticari deniz trafiğini riske atabilecek veya saldırı algısı yaratabilecek bir potansiyele sahiptir.

İç savaş süresince Somali’de hükümet otoritesini uygulayabilecek güçlü bir ulusal silahlı kuvvetin veya polis gücünün olmaması, bu tür ihtiyaçların da herhangi bir yasaya veya kurala göre hareket etmeyen, birçoğu yozlaşmış birçok farklı milis grubu ve paralı askerler tarafından yürütülmekteydi. Yine aynı süreçte Somali deniz kuvvetlerinin ve sahil güvenliğinin denizde kullanabileceği unsurlar olmaması nedeniyle, bölgede deniz güvenliği, bölge dışı ülkelerin inisiyatifinde kurulan deniz bilgi paylaşım ve koordinasyon kurum ve karargahları ile NATO, Avrupa Birliği, Koalisyon Güçleri ve çeşitli ülkelerin münferit deniz unsurlarından oluşan gayretlerle sağlanabildi.

Deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik bölgedeki çok çeşitli paydaşlar, uluslararası kurum, kuruluş ve deniz kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen koordineli faaliyetler, yasadışı balıkçılık, kirlilik, deniz haydutluğu, asimetrik tehditler ve diğer suç faaliyetlerini önemli ölçüde sınırlandırdığından, denizcilik alanındaki istikrar ve denizin ekonomik kullanımı konularında da önemli bir aşama kaydetmiştir. İstihbarat, operasyonlar, uygun müdahaleler, iş birliği, kolluk kuvvetleri ve liman güvenliğinin yanı sıra denizcilik alanı hakkında uygun bir farkındalık tesis edilmiştir.

Aden Körfezi, Umman Körfezi ve Afrika Boynuzunda Deniz Güvenliği Paydaşları

- Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) (EU)
- United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) (UK)
- US Navy’s Maritime Liaison Office (MARLO)
- UN Contact Group
- Shared Awareness and De-confliction (SHADE)
- NATO Shipping Centre (NSC)
- African Union
- Djibouti Code of Conduct
- Maritime Information Exchange Vessel Operators’ Meeting (MIEVOM)
- Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)
- MoU Countries
- Combined Maritime Forces (CMF)
- Combined Task Force 150 (CTF 150)
- Combined Task Force 151 (CTF 151)
- Combined Task Force 152 (CTF 152)
- NATO Task Force 508 (CTF 508) - SNMG-1/2 (Ocean Shield)
- EU Task Force 465 (CTF 465) - EUNAVFOR (ATALANTA)

Şekil- 25 - Aden Körfezi, Umman Körfezi ve Afrika Boynuzunda Deniz Güvenliği Paydaşları

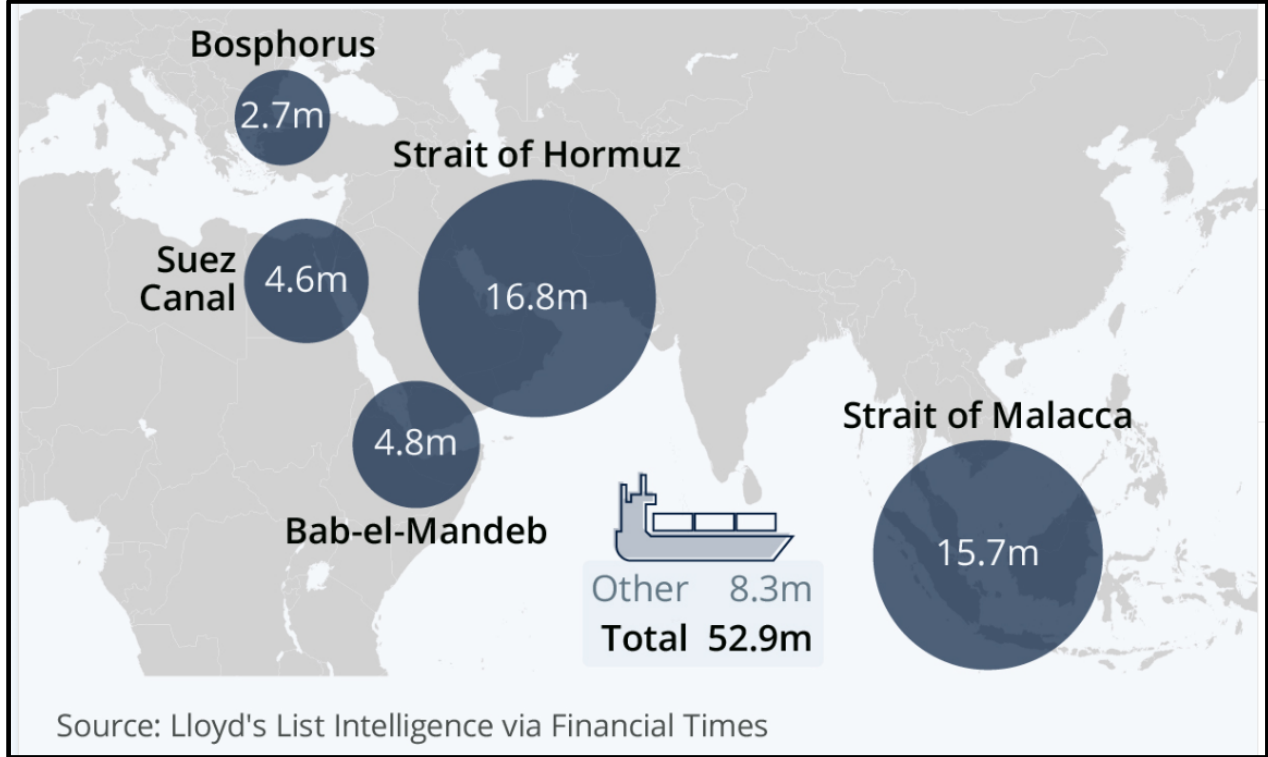
Geçiş Dönemi Federal Hükümeti-Puntland iş birliği anlaşması ile 2011'den itibaren Somali Deniz Kuvvetlerinin kurulması için çalışmalara başlandı. Birleşik Arap Emirlikleri tarafından 2012'de Somali'nin deniz güvenliğini artırmak amacıyla, sahil güvenliğin yeniden inşası, tekneler, teçhizat ve haberleşme teçhizatı satın alınması için bir milyon dolar katkı sağlandı. Türkiye'nin de 2020 yılında Somali Donanmasına 11 devriye gemisi bağışlaması ile Somali en azından kendi deniz yetki alanlarında kısıtlı da olsa deniz güvenliği harekâtı icra edebilir duruma geldi. Ayrıca, 2020'de Çin ve Somali Donanması'nın Somaliland kıyısı da dahil olmak üzere, sularda ortak deniz devriyeleri düzenlemeyi planladıkları bildirildi⁸³.

Aden Körfezi, Umman Denizi ve Batı Hint Okyanusundaki deniz güvenliği, bölgedeki deniz güvenliği paydaşlarının koordineli gayretleri ile sürdürülebilir bir hale gelmiştir. Bununla birlikte sahil ülkelerdeki çatışmalar, siyasi istikrarsızlıklar, ekonomik ve çevresel etkilerin artmasıyla deniz trafiğine yönelik çeşitli tehdit ve riskleri yeniden gündeme gelmesi söz konusudur. Bölgede seyreden gemilerin, Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü-IMO'nun tavsiyelerine, deniz endüstrisi kurumlarının kılavuzlarına, bölgedeki deniz güvenliği paydaşlarının ikaz ve yönlendirmelerine dikkat etmelerinin belirtilen tehdit ve riskleri en aza indirmeye katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

⁸³ Somali Navy- Wikipedia

(d) Basra Körfezi

Basra Körfezi'ni komşu denizlerden ve deniz düğüm noktalarından bağımsız değerlendirmek mümkün değildir. Basra Körfez bölgesi, deniz yoluyla yapılan petrol ticareti açısından stratejik öneme sahiptir. Küresel petrol ticaretinin yaklaşık %40'ı (yaklaşık 17 milyon varil) Hürmüz Boğazından geçerek dünyanın çeşitli limanlarına taşınmaktadır. Basra Körfezi sadece bölge ülkeleri için değil bölge dışı küresel güçler ve birçok ülke için ticari, güvenlik ve siyasi çıkarların kesiştiği kritik bir coğrafi konumdadır.



Şekil- 26 - Ana deniz düğüm noktalarından küresel petrol ulaştırması

Basra Körfezi sahil devletlerinde, 2022 yılında her ne kadar şiddetli çatışmalar yaşanmasa da bölgedeki tarihi gerilimler, deniz ticareti açısından da potansiyel tehdit ve riskleri canlı tutmaktadır. Türk deniz ticaret filosu tarafından da yoğunlukla kullanılan bu su yolu, deniz güvenliği ve seyrüsefer serbestliği açısından son derece önemlidir.

Basra Körfezi genelinde temel gerilim noktaları, Suudi Arabistan-İran rekabeti, İran ile diğer Sünni Arap ülkeleri arasındaki gerginlik, Bahreyn'de konuşlu 5. Filosu ile bölgenin bir aktörü olan ABD ile İran arasındaki husumete dayalı çatışma riski, bölge ülkelerinin Katar'ı dışlayan yaklaşımları sonucunda kolektif güvenliği sağlama çabalarında oluşan çatlak, Bölge ülkeleri 2020 yılında İsrail ile imzaladığı Abraham Anlaşması ile ilişkileri yumuşama sürecine girse de Basra Körfezi'nde İsrail bağlantılı gemilere müteveccih İran tehdidinin devam etmesi, Yemen ayrılıkçı Husi'lerin Suudi Arabistan'ın Basra limanlarındaki (Abqaiq ve Khurais'teki) petrol tesislerine dron saldırıları ile savaşın menziline genişletme gayretleri ve son olarak Irak'taki siyasi istikrarsızlık kaynaklı terör tehdidi bölgedeki deniz ticaretine yönelik potansiyel tehdit ve riskleri oluşturmaktadır. Lübnan'da Hizbullah, Irak'ta Halk Seferberlik Güçleri ve Yemen'de Husiler İran'ın bölgedeki vekalet savaşçı unsurları olarak endişe kaynağı oluşturmaktadır.

ABD'nin İran'a uyguladığı yaptırımlar sonrasında, İran'ın da bu yaptırımlara destek olan ülkelerin bazı gemilerine çeşitli sebeplerle geçici el koyma girişimleri deniz güvenliği için yeni bir riski gündeme getirmektedir. 2019 yılında İran tarafından, İngiltere bağlantılı iki petrol tankerine el konulması bu bölgede yeni girişimlerin oluşturulmasına sebep oldu. ABD, Bahreyn'de bulunan Beşinci Filosuna ilave olarak Basra Körfezi'nde deniz güvenliğine katkı sağlamak üzere, bölgede iki uluslararası misyonun konuşlandırılmasına da öncülük etti. İlk olarak ABD tarafından Körfez'deki ticari gemileri korumak için "Sentinel Operasyonu" adı altında bir "Uluslararası Deniz Güvenliği Yapısını-(IMSC)" oluşturuldu. İkincisi ise politik nedenlerle IMSC'ye katılmayı reddeden 8 AB üyesi tarafından, Abu Dabi'deki Fransız Deniz Üssünde faaliyet gösteren, "Hürmüz Boğazı'nda Denizcilik Farkındalığı- (EMASOH)" adlı kendi inisiyatiflerini başlattılar⁸⁴.

Bu girişimlere rağmen Mayıs 2022'de İran, Yunanistan'ın Nisan 2022'de İran petrolü taşıyan bir petrol tankerine ABD'nin talebi üzerine el koymasına misilleme olarak Yunanistan bağlantılı iki petrol tankerine geçici olarak el koydu⁸⁵. İran kuvvetleri gemiye biniş operasyonları sırasında süratli küçük tekneler ve/veya helikopterler kullandı ve ticari gemileri İran karasularına girmeye zorladı.

Bölgede ticari gemilere yönelik en son saldırı patlayıcı yüklü bir insansız hava aracı (İHA) ile 11 Şubat 2023'te Liberya bandıralı M/V Campo Meydana'ya gerçekleştirildi.

Limpet mayınları, son yıllarda birçok kez ticari gemilere zarar vermek için kullanılmıştır ve öncelikle Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı ve Umman Körfezi'ndeki ticari gemiler için bir tehdit oluşturmaktadır. Limpet mayınlar veya benzeri el yapımı patlayıcı cihazlar, bir gemi yanaşmışken, demirdeyken veya seyir halindeyken yüzücüler veya küçük tekneler aracılığıyla su hattının üstünde veya altında gemi karinalarına takılabilmektedir.

Patlayıcı yüklü tekneler ile yapılan saldırılar, Kızıldeniz, Bab El Mendeb Boğazı ve Aden Körfezi'nde faaliyet gösteren ticari gemiler için bilinen bir tehdittir. Bu bölgelerdeki gemiler, hem limanda hem de seyir halindeyken patlayıcı botların saldırısına maruz kalabilecekleri konusunda sık sık uyarılmaktadır.

Bölgede deniz ticaretine yönelik tehditler kapsamında, güdümlü mermi, insansız hava aracı, insansız suüstü araçları, uzaktan kumandalı patlayıcı yüklü botlar, sürüklenen mayın veya demirli/limandaki gemilere yönelik limpet mayını tehlikesinin yanı sıra İran'ın ticaret gemilerine çıkmak, zapt ve müsadere etme tehlikesinin devam ettiği biliniyor⁸⁶.

Bölgede seyreden veya demirde ya da iskele de aborda vaziyetteyken ticaret gemilerinin şüpheli İHA'ları, sualtı araçlarını, dalgıçları, kimliği belirsiz süratli botları ve diğer tehditleri tespit etmek üzere gözcülük ve devriye tesis etmesi, şüpheli temas ve tespitleri seyir yapılan bölgedeki deniz güvenliğini sağlamakla görevli uluslararası deniz kuvvetleri unsurları, bölgedeki seyir güvenliği paydaşları veya bulunan limanın kolluk güçleri ile paylaşmaları tavsiye edilmektedir. Ayrıca geminin güvenli seyrüseferi ve operasyonu için gerekli olmayan mürettebat, tehdit geçene kadar gemide güvenli bir alana yerleştirilmelidir.

⁸⁴ <https://carnegieeurope.eu/2021/07/20/collective-security-in-persian-gulf-preparing-for-opening-pub-84959>

⁸⁵ <https://www.nytimes.com/2022/05/27/world/middleeast/iran-seizes-greek-tankers.html>

⁸⁶ <https://maritime.dot.gov/msci/2022-008-persian-gulf-strait-hormuz-gulf-oman-arabian-sea-gulf-aden-bab-al-mandeb-strait-red>

(e) Gine Körfezi

Senegal'den Angola'ya uzanan 19 ülkeyi kapsayan ve 6.000 kilometrelik kıyı şeridine ve 4,5 milyon km² deniz yetki alanına sahip olan Gine Körfezi, deniz ticareti açısından önemi her geçen gün artan önemli bir deniz ulaştırma rotasıdır⁸⁷.

Bölge dünyadaki kanıtlanmış petrol rezervlerinin %4,5'ine ve doğal gaz rezervlerinin %2,7'sine sahiptir⁸⁸. Gine Körfezi ülkelerinden biri olan Nijerya Afrika'nın en kalabalık ülkesi ve dünyanın en büyük yedinci petrol ihracatçısıdır. Nijerya, küresel petrol ihracatının yaklaşık %4,68'ini karşılamaktadır. Afrika'daki 37 milyar varillik petrol ve doğal gaz rezervinin çoğu Nijer Nehri Deltası boyunca, Gine Körfezi'nde açık denizde, Benin Körfezi ve Bonny Körfezi'nde bulunmaktadır⁸⁹.



Şekil- 27 - Gine Körfezi - Batı Afrika

Çok miktarda değerli doğal kaynağa rağmen, Gine Körfezi ülkeleri düşük büyüme ve yoksullukla karşı karşıyadır. Kalkınmanın önündeki engellerden bazıları demografik farklılıkları, nüfus artış hızı ve eğitilmiş insan kaynağı, tutarsız maliye politikaları, zayıf kurumlar ve yönetim, istikrarsız emtia fiyatları, ulusal ve bölgesel düzeylerde yetersiz güvenlik ve istikrar, bölgenin büyümesini engelleyen diğer birkaç faktördür⁹⁰.

⁸⁷ <https://www.gcsp.ch/publications/maritime-security-piracy-gulf-guinea#:~:text=Currently%20the%20Gulf%20of%20Guinea,developments%20regarding%20global%20maritime%20security.>

⁸⁸ <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>

⁸⁹ <https://www.investopedia.com/articles/company-insights/082316/worlds-top-10-oil-exporters.asp>

⁹⁰ <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2005/wp05235.pdf>

Gine Körfezi ülkelerinin kalkınmasının önündeki engeller aynı zamanda bölgedeki çatışmaların, yasadışı faaliyetlerin ve diğer suçların da kaynağını teşkil etmektedir. Bölgede deniz haydutluğu, denizde silahlı soygun, denizcilerin kaçırılması, yasadışı balıkçılık, silah-uyuşturucu ve insan kaçakçılığı ve sınır ötesi organize suçlar, Gine Körfezi'ndeki deniz güvenliği ve nihayetinde tüm bölgenin ekonomik gelişimi için büyük bir tehdit oluşturmaktadır⁹¹.

Bu bölgede günümüzde de devam eden çatışmalar kapsamında, Demokratik Kongo Cumhuriyetinde 1996'dan beri süren ayaklanmalar ve ayrılıkçı hareketler, yine aynı ülkede İturu bölgesindeki gruplar arasında 1999'dan beri süren çatışmalar, Nijerya'da 1998'den itibaren süregelen etnik ve dini çatışmalar, Sahel bölgesinde, Nijer, Burkina Faso ve Mali'de 2002'den beri süren cihatçı-dinci çatışmalar, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Ruanda ve Burundi'de 2004'den itibaren başlayan Kivu çatışmaları, Nijerya, Kamerun, Nijer ve Çad'da 2009'da başlayan Boko Haram dinci terör örgütünün tedhiş, terör ve çatışmaları, Nijerya'da 2011'de başlayan "Haydut Çatışmaları", 2012'de Mali'nin Azawad bölgesinde başlayan iç savaş, başta Gine Körfezi ülkeleri olmak üzere güney ve güney batı Afrika ülkelerinin neredeyse tamamında istikrarsızlıkları ve diğer olumsuz etkileri artırmıştır.

Söz konusu çatışmalar nedeniyle bugüne kadar 600.000'den fazla kişi hayatını kaybetmiş, 44 milyon kişi yerlerinden edilmiş⁹², 69 milyon kişi insani yardıma muhtaç hale gelmiştir⁹³.

Çatışmalardan sonra toplumu etkileyen en büyük sorunlardan biri gıda güvenliği sorunudur. Gerek iklim değişikliği gerek ekonomik sorunlar ve gerekse bölge dışı etkiler (Ukrayna-Rusya Savaşı gibi) nedenlerle gıdaya erişim hayati risk seviyesine yükselmiştir. Günümüzde bölgedeki 75 milyon insan açlık krizi ile karşı karşıyadır.

Günden güne ağırlaşan bu durum bölgedeki suç oranını daha da artırmakta, suç şebekelerinin insan kaynağı bulmasını kolaylaştırmakta, bölge üzerindeki kolluk kontrolünü zayıflatmaktadır. Bölgede motivasyonu veya faaliyet alanı ne olursa olsun suç şebekeleri bir diğeri ile muhtelif şekillerde bağlantılı veya diğer suç örgütü ile sembiyoz durumdadır⁹⁴.

Gine Körfezi'nde deniz güvenliği açısından son yıllarda dikkatle takip edilen en büyük tehdit deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleridir. Son 15 yılda bölgedeki konteyner gemileri, petrol tankerleri, balıkçı gemileri ve hatta deniz petrol platformları, çok sayıda silahlı saldırı ve adam kaçırmının hedefi olmuştur⁹⁵.

Deniz haydutluğu tehlikesi, gemi personelini, yolcularını ve kargoyu koruma masraflarını artırırken, deniz haydutlarının kimyasal, petrol veya nükleer atık taşıyan gemilere el koyması durumunda bilinçli veya kazara neden olabileceği çevre felaketi riskini sebebiyle endişe kaynağı oluşturmaktadır.

⁹¹ https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en

⁹² <https://issafrica.org/iss-today/record-numbers-of-displaced-africans-face-worsening-prospects#:~:text=According%20to%20the%20United%20Nations,at%20the%20end%20of%202021.>

⁹³ <https://humanitarianaction.info/article/west-and-central-africa-0#:~:text=More%20than%2064.5%20million%20people,10%20requires%20assistance%20and%20protection.>

⁹⁴

https://www.researchgate.net/publication/341214324_Collaboration_and_Boundaries_in_Organized_Crime_A_Network_Perspective/link/5eb42dae299bf152d6a35d9d/download

⁹⁵ <https://www.gcsp.ch/publications/maritime-security-piracy-gulf-guinea#:~:text=Currently%20the%20Gulf%20of%20Guinea,developments%20regarding%20global%20maritime%20security.>

Batı Afrikalı deniz haydutları kaçırılan gemileri uluslararası devriyelerin girme yetkilerinin olmadığı karasularına getirmekte ve mallardan uygun olanları (petrol dahil) kıyıya tahliye etmektedir. Afrika Boynuzu açıklarındaki deniz güvenliği gayretlerinin aksine, Gine Körfezi'nde büyük yabancı filoların devriye gezmemesi, yerel hükümetlerin deniz kuvvetlerinin yetersiz olması, Gine Körfezi deniz haydutlarını cesaretlendirilmektedir⁹⁶.

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçlarında dünya genelinde 2020'de başlayan düşüş eğilimi 2022'de de devam etti. Gine Körfezi'nde ise toplam 32 deniz haydutluğu ve silahlı soygun vakası ile önceki yıllara oranla son derece düşük olduğu kaydedildi.

Bu düşüşte bölgedeki deniz güvenliği paydaşları arasındaki etkin koordinasyonun önemli bir payı vardır. Bunlara ilaveten, Avrupa Birliğinin Deniz Görev Birliği ile bölgeye yönelik başlattığı "Koordineli Deniz Varlığı" inisiyatifi ile bölge ve bölge dışı ülkelerin münferit deniz ve sahil güvenlik unsurlarının faaliyetlerinin Gine Körfezindeki deniz güvenliğinin artmasına önemli katkı sağladığı değerlendirilmektedir.

Gine Körfezi Deniz Güvenliği Paydaşları

- Economic Community of West African States (ECOWAS)
- Economic Community of Central African States (ECCAS)
- The Gulf of Guinea Commission (GGC)
- Regional Centre of Maritime Security in Central Africa (CRESMAC)
- The Regional Centre for Maritime Security of West Africa (CRESMAO)
- The Lome Charter
- Interregional Coordination Centre (ICC)
- US Africa Command (AFRICOM)
- the Africa Partnership Station (APS)
- African Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP)
- Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA)
- Yaoundé Code of Conduct (YCC)
- Yaoundé Architecture for Maritime Safety and Security (YAMS)
- Multinational Maritime Coordination Center (MMCC)
- Shared Awareness and De-confliction (SHADE) (W.Africa)
- European Unions Coordinated Maritime Presence (EU-CMP)
- NATO Strategic Direction South-Southern Hub (NSD-S HUB)

Şekil- 28 - Gine Körfezi Deniz Güvenliği Paydaşları

Gine Körfezi'nde deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçlarını kontrol altına almak ve azaltmak için yapılan tüm uluslararası ve bölgesel girişimlere rağmen, önümüzdeki süreçte de devam etmesi muhtemeldir. Bunun ise farklı sebepleri bulunmaktadır.

⁹⁶ <https://www.theyoungdiplomats.com/post/understanding-the-dynamics-of-piracy-in-the-gulf-of-guinea#:~:text=Unlike%20the%20seas%20near%20the,Gulf%20is%20likely%20to%20persist.>

Bölgedeki sigorta firmaları, çalınan malların maliyetini ve çoğu zaman değerinden fazlasını karşıladığı için, denizcilik sektörünün deniz haydutluğunu bastırmak için yeterli seviyede bir teşviki yoktur. Ayrıca, bölge ülkelerinde deniz haydutluğuna karşı mücadele ile görevli kurumların bir kısmında yaygın yolsuzluk bu gayretleri etkisiz hale getirmektedir. Deniz haydutluğu ile mücadele için uluslararası yardıma duyulan ihtiyaca rağmen, bu konuda hem yerel hükümetlerin hem uluslararası kurum ve münferit ülkelerin iradeleri yeterli seviyede değildir. Ayrıca uluslararası ve yerel hukuk sistemlerinde yasal ve yargısal eksiklikler mevcuttur. Örneğin, batılı ülkeler, deniz haydutlarını mahkûm edecek yasal yetkileri olmadığı için korsanları kovuşturmamayı tercih etmektedir. Deniz haydutlarının kendi ülkelerinde yargılanmaları için yerel yönetimlere teslim edilmesi durumunda ise suçluların bir süre sonra serbest kaldığı gözlemlenmektedir.

Bölgenin istikrarını ve ekonomisini tehdit eden deniz suçlarının en önemlilerinden biri de balık stoklarını yok eden, deniz ortamını aşındıran ve topluma ekonomik zorluk getiren yasa dışı, bildirilmeyen ve düzenlenmemiş (IUU) balıkçılıktır. IUU balıkçılık aynı zamanda bölge ekonomisinin yanı sıra gıda güvenliğini ve gıda egemenliğini de tehdit etmektedir⁹⁷.

Gine Körfezi'nde deniz güvenliğine risk oluşturan diğer bir suç odağı uluslararası uyuşturucu kartelleridir. Avrupa'ya gönderilen Güney Amerika kaynaklı kokain ve diğer tür uyuşturucu sevkiyatlarının %25-30'unun Batı Afrika'dan geçtiği tahmin değerlendirilmektedir. Bu suçun bölgede güvenli gelişme ortamı bulmasının nedeni olarak, geniş deniz alanında yeterli kontrolün sağlanamadığı çok sayıda boşluk olduğu ve bir kısım kolluk gücü personelinin yolsuzluğunun bu suçu kolaylaştırıcı rol oynadığı gözlemlenmektedir.

Gine Körfezi'nde deniz güvenliğini olumsuz etkileyen tehdit ve risklerin tamamının kaynağı yapısaldir ve öncelikle bölge ülkelerinin ekonomik ve sosyal olarak kalkındırılması ile kalıcı ve sürdürülebilir bir çözüm bulunabilir. Bu sorunların tamamen çözümü, bölge ile ilgili paydaşların kapsamlı iş birliği, koordinasyon ve yatırımları ile gerçekleştirilebilir. Özellikle deniz güvenliği ile alakalı sorunların kısa vadede çözülmesi beklenmediğinden, bölge limanlarına uğrayan veya transit seyreden ticaret gemilerinin bölgedeki deniz güvenliği tehdit ve risklerinin farkında olması ve bunları bertaraf edecek en uygun tedbirleri (En İyi Yönetim Uygulamaları-BMP) uygulamaları son derece önemlidir.

(f) Karayip Denizi ve Meksika Körfezi

Karayip Havzası yaklaşık 3 milyon kilometrekarelik bir alanı kaplar ve Küba'dan Haiti'ye, Jamaika'dan Venezuela ve Trinidad'a kadar uzanan 4000 km'den uzun bir yay üzerinde yer alır.

Karayip Denizi'nin kuzeybatı komşusu olan Meksika Körfezi ise, yaklaşık 1,5 milyon kilometrekarelik (617.800 mil²) bir alanı kapsar ve doğudan batıya 1,800 ve kuzeyden güneye 1,300 km (1,100- 800 mil) genişliğinde bir sahayı kapsar.

Meksika Körfezi ile Karayip Denizi'ni birbirine bağlayan Yucatán Kanalı, Meksika'daki Catoche Burnu ile Küba'daki San Antonio Burnu arasında 217 km (135 mil) genişliğinde bir boğazdır. Kuzey ve güney ekvator akıntıları kanala güneydoğudan girerek Meksika Körfezi'ndeki Gulf Stream akıntısının başlangıcını oluşturur⁹⁸.

Meksika Körfezi ve Karayip Denizi birbirine komşu iki farklı deniz alanı olsa da deniz güvenliği açısından birçok benzer etkenleri içermektedir.

⁹⁷ <https://www.maritime.dot.gov/msci/2023-001-gulf-guinea-piracyarmed-robberykidnapping-ransom>

⁹⁸ <https://www.britannica.com/place/Yucatan-Channel>

Meksika Körfezi'ndeki açık deniz petrol ve doğal gazı, gerek Meksika ve gerekse Amerika Birleşik Devletleri için önemli bir kaynaktır. ABD ham petrolünün yaklaşık %17'sini ve doğal gazının %5'ini sağlayan 3.200'den⁹⁹ fazla açık deniz petrol sondaj platformu Meksika Körfezi'nde bulunmaktadır¹⁰⁰.

Bunlara ilave olarak, 2022 itibarıyla bölgede Meksika'ya ait 47 adet petrol ve doğal gaz sondaj platformunun faaliyetini sürdürdüğü bilinmektedir¹⁰¹. Meksika Körfezi'ndeki petrol ve doğalgaz platformları 9-350 deniz miline kadar uzanan geniş bir sahaya konuşlandırılmıştır¹⁰².

Ayrıca Meksika Körfezi'nde, 4.000'den fazla terk edilmiş petrol platformu bulunmaktadır. Artık faal olmayan bu kuleler, zaman içerisinde hem çevre için tehlike oluşturmakta hem de suç örgütleri için hedef veya üs olarak kullanılabilirlerdir.



Şekil- 29 - Meksika Körfezi - Karayip Denizi

Karayip Denizi'nde ise dünyanın en fazla petrol rezervlerine sahip ülkesi Venezüella'nın yanı sıra Guyana ve Surinam gibi petrol üreticisi, Trinidad ve Tobago gibi önemli doğal gaz rezervlerine sahip ülkeler yer almaktadır¹⁰³. Bu bölge de açık deniz petrol platformlarının inşası için yeni sıcak noktalardan birini oluşturmaktadır.

⁹⁹ <https://www.ncei.noaa.gov/maps/gulf-data-atlas/atlas.htm?plate=Offshore%20Structures#:~:text=These%20structures%20range%20in%20size,these%2C%20over%203%2C200%20remain%20active.>

¹⁰⁰ <https://insights.s-rminform.com/maritime-insecurity-in-the-gulf-of-mexico>

¹⁰¹ <https://www.statista.com/statistics/756442/number-of-drilling-rigs-mexico/>

¹⁰² <https://maritimepage.com/oil-platforms-in-the-gulf-of-mexico/#:~:text=Today%2C%20there%20are%20over%204%2C000,in%20the%20Gulf%20of%20Mexico.>

¹⁰³ <https://theglobalamericans.org/2022/04/geopolitical-realignments-and-the-southern-caribbean-energy-matrix/#:~:text=Guyana%2C%20Suriname%2C%20and%20Trinidad%20and,an%20important%20natural%20gas%20supplier.>

Hem Meksika Körfezi hem de Karayip Deniz bölge ülkelerinin ticari hacimlerinin yoğunluğu ile paralel olarak önemli bir ticari deniz trafiğine sahiptir. Bölgede dünyanın en önemli deniz düğüm noktalarından biri olan Panama Kanalı, Karayip Denizi'ndeki ticaret gemileri için bir yoğunlaşma bölgesini oluşturur. Her yıl yaklaşık 13.000 ila 14.000 gemi Panama Kanalı'ndan geçmektedir¹⁰⁴.

Ayrıca bölgedeki deniz turizmi açısından bakıldığında bölge kruvaziyer turizmi açısından önemli bir çekim merkezidir. Karayip Bölgesi her türden yılda ortalama 50 bin gemiye ev sahipliği yapmaktadır. Bu da yaklaşık 11 milyon kruvaziyer yolcusunun Karayipler'i ziyaret ettiği anlamına geliyor¹⁰⁵. Meksika limanlarına ise 2022 yılında toplam 2041 Kruvaziyer gemisi ile 7,7 milyon yolcu geldiği kaydedilmiştir¹⁰⁶.

Gerek petrol ve doğalgaz üretimi gerek deniz ticareti ve gerekse deniz turizmi açısından çok önemli bir bölge olmasına rağmen Meksika Körfezi ve Karayip Denizi'ndeki deniz güvenliği, diğer bölgelerin aksine daha az ilgi görmektedir.

Meksika Körfezi ve Karayip Denizi'ndeki deniz güvenliği sorunları çok çeşitlidir. Bazı yönleriyle birbirine benzerken bazı yönleriyle de farklılık arz etmektedir.

Meksika Körfezinde deniz güvenliğini etkileyen en önemli sorunlardan biri uyuşturucu savaşıdır. 2006 yılından beri hem Meksika ve ABD kolluk güçleri hem de "Merida Girişimi" üye devletleri olan Kolombiya-Avustralya ve Kanada Kolluk güçleri tarafından bölgedeki uyuşturucu kartelleri ile mücadele sürdürülmektedir. Bölgede faaliyet gösteren 16 farklı uyuşturucu karteli ile sürdürülen çatışmalarda bugüne kadar 78.000'den fazla insan hayatını kaybetmiştir, 350-400 bin civarında kişi uyuşturucu kartellerinin organize cinayetleri ile öldürülmüş ve 60 bin kişi ise kayıptır¹⁰⁷.

Meksika başta olmak üzere Orta Amerika ve Karayip ülkelerinin birçoğu, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki ana tüketici pazarlarına giden kokain için transit ülkelerdir. Kuzey Amerika pazarı için, kokain tipik olarak Kolombiya'dan Meksika'ya veya Orta Amerika'ya deniz yoluyla ve oradan da kara yoluyla Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'ya taşınır. ABD'li yetkililere göre göre, kokainin yaklaşık %70'i Pasifik Okyanusu, %30'u ise Atlas Okyanusu rotalarını kullanarak Kolombiya'yı terk etmektedir. Kolombiya, Avrupa'da bulunan kokainin ana kaynağı olmaya devam etmektedir. Buna ilave olarak son dönemde Peru ve Bolivya kokainin başlıca kaynak ülkeleri olarak kaydediliyor¹⁰⁸.

Görüldüğü üzere, uyuşturucu kaçakçılığı hem Meksika Körfezi hem de Karayip Denizi'nde seyreden gemiler için risk teşkil edebilecek ortak bir tehdit alanını oluşturmaktadır. Buna ilaveten diğer tehdit ve riskler, silah ve insan kaçakçılığı, yasadışı balıkçılık ve deniz haydutluğu faaliyetleridir. Özellikle uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, terörizm için potansiyel bir çekim ve hazırlık alanı oluşturmaktadır¹⁰⁹.

¹⁰⁴ [https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2021/panama-canal-data-for-current-operations/#:~:text=1\)%20Number%20of%20ships%20and,fees%20of%20about%20%242.6%20billion.](https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2021/panama-canal-data-for-current-operations/#:~:text=1)%20Number%20of%20ships%20and,fees%20of%20about%20%242.6%20billion.)

¹⁰⁵ http://www.acs-aec.org/sites/default/files/cruise_tourism_in_the_greater_caribbean.pdf

¹⁰⁶ <https://www.cruisehive.com/mexico-sees-huge-influx-of-cruise-ship-passengers-in-2022/91204>

¹⁰⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Mexican_drug_war

¹⁰⁸ <https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/mexico-central-america-and-the-caribbean.html>

¹⁰⁹ <https://dg.dryadglobal.com/caribbean-gulfmexico>

ABD ve Meksika dışındaki bölge ülkelerinin kendi iç istikrarsızlıkları, ekonomik ve sosyal tükenmişlikleri nedeniyle söz konusu tehditlerle mücadele edebilecek yeterli kaynağa sahip değildir. Bölge ülkelerinin deniz güvenliği altyapılarının güçlendirilmesi, daha fazla bölgesel iş birliğinin ve birlikte çalışabilirliğin sağlanması ile bölgedeki deniz güvenliğinin iyileştireceği ve ABD Sahil Güvenliğine olan bağımlılığın azaltılabileceği değerlendirilmektedir.

Meksika Körfezi ve Karayipler bölgesinde 2022 yılında önceki yıllara göre %43 artan deniz güvenliği tehditlerinden birisi de deniz haydutluğu ve silahlı soygundur. Deniz haydutları ve soyguncular için birincil hedefin demirli yatlar olduğu görülmektedir. Diğer saldırılar ise tankerleri, offshore platform römorkörlerini ve balıkçı teknelerini hedef almıştır. Bu olayların çoğu Belize, Kolombiya, Venezuela kıyılarının yanı sıra Hollanda Antilleri, Fransız Antilleri, Grenada, Saint Lucia ve Saint Vincent ve Grenadinler adalarının çevresinde meydana gelmiştir¹¹⁰. Olayların çoğunun turizm sezonunun başında, genellikle mürettebata yönelik hırsızlık maksadıyla ve şiddete başvurulmadan gerçekleştirildiği kaydedilmektedir¹¹¹.

Bölgedeki deniz güvenliği sorunlarının artmasına neden olabilecek bir diğer etken ise çevre problemleridir. İklim değişikliğinin etkileri şimdiden, artan sıcaklıklar, yağışlardaki değişiklikler, kuraklıklar ve deniz seviyesinin yükselmesi, artan doğal afetler, aşırı hava olaylarının, kasırgaların ve fırtınaların sayısında istikrarlı artışlarla kendisini göstermektedir. Başta Meksika, Karayip ülkeleri ve Orta Amerika ülkeleri olmak üzere, önümüzdeki 10 yıl içinde daha geniş bir yelpazede iklim değişikliğinin etkilerine maruz kalacakları ve kırılgan coğrafi, ekonomik ve siyasi yapıları nedeniyle ile bu duruma uyum sağlamalarının dünya geneline kıyasla nispeten zayıf olacağı değerlendirilmektedir. Bu ülkeler arasında Belize, Küba, Dominik Cumhuriyeti, Guatemala, Haiti, Honduras, Meksika, Nikaragua, Panama ve Porto Riko'nun altyapı, halk sağlığı, insan hayatı kaybı ve tarım üzerindeki etkileri açısından en fazla etkilenebilecek ülkeler olduğu belirtilmektedir¹¹².

Meksika Körfezi ve Karayip Denizi'nin aynı zamanda kasırğa bölgesi olmasının, zaten zayıf olan bölge ekonomileri üzerinde yıkıcı etkiler yaratması, halkın sosyal yapısını olumsuz etkilemesi, deniz yoluyla yapılan yasa dışı göçü artırması, yasa dışı suç ağlarına çete üyesi kazandırılmasını kolaylaştırması ve petrol platformları başta olmak üzere deniz yapı ve altyapıları üzerindeki yıkıcı etkisi ile çevre kirliliği riski yaratması başlıca endişe kaynağını oluşturmaktadır.

(g) Güney ve Doğu Çin Denizi

Güney Çin Denizi dünya ticareti açısından küresel ve bölgesel öneme sahiptir. Her yıl yaklaşık 5,3 trilyon ABD doları değerindeki küresel deniz taşımacılığının yaklaşık üçte biri Güney Çin Denizi'nden geçmektedir. Bölgenin ekonomik güvenliği, deniz ticaretinin ihtilafı sulardan sorunsuz bir şekilde geçebilmesine bağlıdır. Aynı zamanda dünyanın en büyük ekonomileri için hayati bir ticaret arteri ve bu ülkelerin pazarlara erişim kabiliyetine sahip stratejik bir su yoludur.

Malezya, Vietnam, Filipinler, Tayvan, Brunei ve Endonezya'nın, Çin'le sık sık gerilime sebep olan deniz hak ve menfaatlerine ilişkin iddiaları, 2,5 trilyon ABD doları değerindeki işlenmemiş doğal kaynaklar ve balıkçılık alanları nedeniyle, Güney Çin Denizi'nin deniz güvenliği ortamı tehdit altındadır.

¹¹⁰ <https://dg.dryadglobal.com/caribbean-gulfofmexico#:~:text=Maritime%20security%20challenges%20in%20the,%2C%20illegal%20fishing%2C%20and%20piracy.>

¹¹¹ <https://www.mica-center.org/en/mica-center-annual-report-2022-is-out/>

¹¹² https://www.dni.gov/files/documents/climate2030_MexicoCaribCentralAm.pdf

Güney ve Doğu Çin Denizi, 2022 yılında ve yakın geçmişte, bu değerlendirme kapsamında diğer denizler ve havzalarında incelenen savaş, iç savaş ve silahlı çatışmalara sahne olmadı. Bununla birlikte, bu denizlerin paydaşı olan ülkeler, uluslararası ittifaklar ve bölge dışı ülkelerin, Güney ve Doğu Çin Denizindeki hak ve menfaatlerine yönelik iddiaları, tarihten gelen sorunları, birbirlerinin egemenlik haklarını ve sınırlarını zorlayan politika ve askeri stratejileri ile bölge için adeta her an patlamaya hazır bir bomba izlenimi veriyor.

Bölgede her an artabilecek bir gerginlik durumunda veya başta Çin Halk Cumhuriyeti (Çin) olmak üzere bir kısım bölge ülkelerinin denizde gerçekleştirdiği hukuk dışı bazı uygulamalarla ticaret gemilerinin deniz güvenliklerine risk veya tehdit oluşturma ihtimali nedeniyle bu değerlendirmeye dahil edilmiştir.

Güney ve Doğu Çin Denizi 2022 yılında, bölgedeki ihtilafli devletlerin hak ve menfaatlerini savunmak için çeşitli eylemlerine sahne olan hareketli bir yıl oldu.

Çin'in Güney Çin Denizi'nde önceki yıllarda "Defacto" olarak inşa ettiği birkaç suni adadan en az üçünü 2022'de tamamen askeri bir üs haline getirdiği uydu görüntüleriyle ortaya çıktı. Bu suni adaların, limanlar, askeri tesisler ve uçak pistlerinin yanı sıra gemi ve uçaksavar füze sistemleri, lazer ve sinyal bozucu ekipmanlar ve savaş uçakları ile donatıldığı da görüntülerden anlaşıldı¹¹³.

Filipinler Sahil Güvenliği, Mayıs 2022'de, Çin ile anlaşmazlık altında olduğu iddia edilen deniz yetki alanındaki üç adaya ülkenin bayrağını taşıyan seyir şamandıraları yerleştirdi ve ileri karakollar kurdu.

Güney Çin Denizi'nde bugüne kadar çeşitli hak talepleri olan Brunei, Çin, Malezya, Tayvan, Filipinler ve Vietnam gibi ülkelere 2022'de Natuna Adaları'nın münhasır ekonomik bölgesinde (MEB) balıkçılık hakları konusunda Çin ile anlaşmazlıklar yaşayan Endonezya da eklendi. Endonezya ayrıca, Natuna Adaları'na bir savunma ve güvenlik bölgesi kurma planlarını özetleyen bir kararname yayınladı.

Çin, Vietnam, Filipinler ve Tayvan, 2022'de de Paracel Adaları ve Spratly Adaları'ndaki işgal edilmiş bölgelerde arazi islahına ve liman inşaatına devam etti.

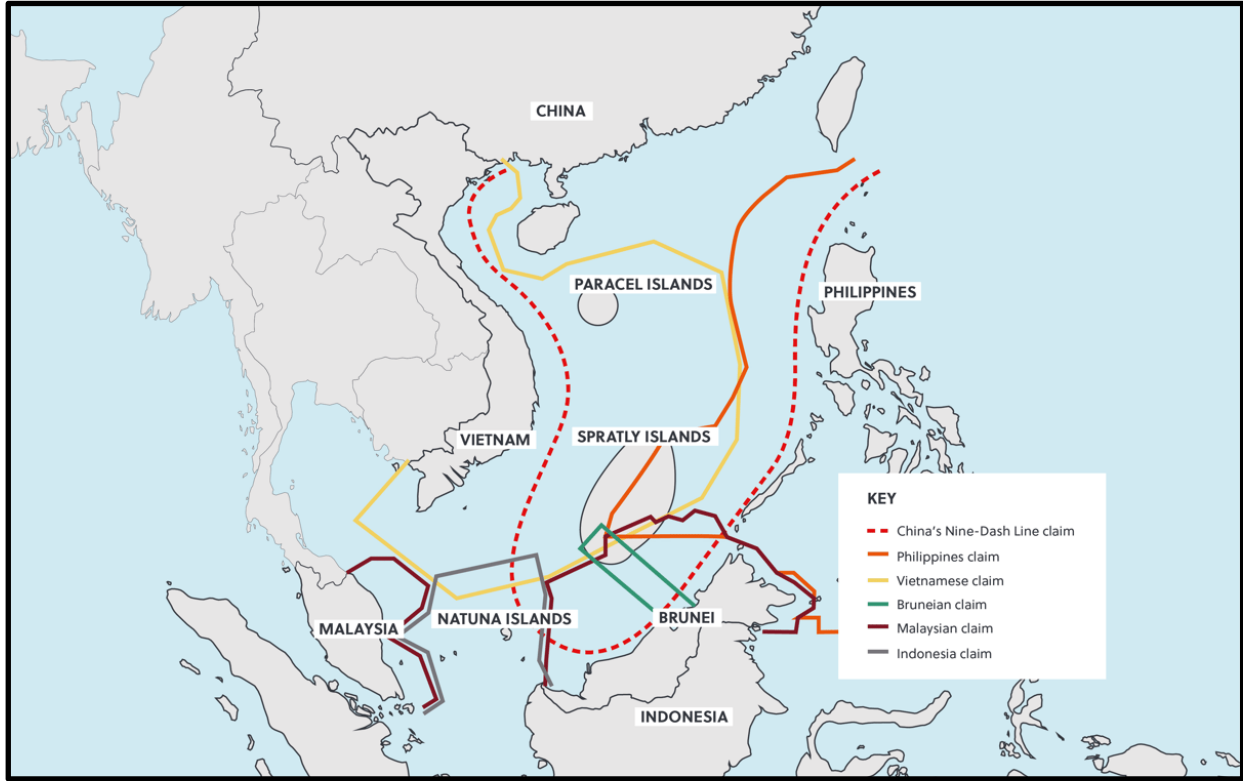
Filipinler'in, Çin ve Vietnam'la Güney Çin Denizi'nde ortak petrol ve gaz aramalarına ilişkin 2005 tarihli üçlü enerji arama anlaşmasını, egemenlik hakları gerekçe göstererek sonlandırması bölgede gerilimi tırmandıran başka bir olay oldu.

Çin'in Temmuz 2022'de, Vietnam'la resmi deniz sınırının bulunduğu kuzeybatı Güney Çin Denizi'ndeki Beibuwan Havzasının güneybatı çukurunda ilk açık deniz kaya gazı petrol ve gaz keşfini gerçekleştirmesi, Vietnam'ın da Ağustos 2022'de, Vietnam açıklarında petrol ve gaz aramak üzere Hindistanlı araştırma şirketi gemisinin sözleşmesini uzatması, bu bölgeyi Hindistan'ın da dahil olduğu, yeni potansiyel gerginlik denizine dönüştürdü.

Güney Çin Denizi'nde 2022 yılı içerisinde 23'ü askeri, 14'ü denizcilikle ilgili, 14'ü diplomatik, 5'i ekonomik ve 2'si idari olmak üzere toplam 58 iki veya çok taraflı gerginlik olayı kaydedilmiştir¹¹⁴. Özellikle askeri olaylarda diplomatik müzakere yerine silahlı birliklerin harekete geçirilmesi ve askeri tatbikatlar yapılması gerginliklerin çatışmalara dönüme riskini artırıyor.

¹¹³ <https://insights.s-rminform.com/rising-tensions>

¹¹⁴ <https://fulcrum.sg/south-china-sea-in-2022-deadlock-or-not-disputant-states-press-advantages/>



Şekil- 30 - Güney Çin Denizi ülkelerinin hak iddiaları

2022'de Güney Çin Denizi'ndeki 34 olay, ABD, Japonya ve Avustralya gibi bölge dışı ülkelerin askeri faaliyetleri ile bağlantılı olarak meydana geldi. Özellikle ABD Donanması, Güney Çin Denizi'nde Çin'in hak iddia ettiği uluslararası sularda bir önceki yıl 7 adet, 2022'de 5 serbest dolaşım operasyonu (FONOP) düzenledi.

ABD'nin Asya Pasifik'teki donanma varlığı, bölge ülkeleri ile yakın iş birliği ve özellikle Tayvan'a olan yakın desteği Çin'in bölgede askeri olarak daha aktif stratejiler izlemeye yöneltti.

Ayrıca 10 ASEAN ülkesinden beşi Güney Çin Denizi'nde Çin ile anlaşmazlıklar yaşıyor.

Çin'in 2023'te, taraflar sessizce yapay adalar inşa etmeye ve genişletmeye devam ettikçe, ihtilafli sularda bölgede hak iddia eden ülkelere ait trol teknelerinin, deniz araçlarının ve sahil güvenlik gemilerinin varlığı daha düzenli hale gelebilir. İlgili tüm taraflar çatışmadan kaçınmaya çalışsa bile, denizde daha fazla planlanmamış karşılaşma meydana gelebilir.

Halihazırda bölgede yakın bir çatışma ihtimalinin çok kuvvetli olduğuna dair yeterli bir emare ya da istihbarat mevcut değil. Deniz ticaretinin bölgedeki ihtilafli sulardan sorunsuz bir şekilde geçebilmesi Güney Çin Denizi'ndeki paydaşların ekonomik menfaatleri ile doğrudan ilgili olduğu göz önüne alındığında, bölgesel unsurların, askeri gerilimlerin tırmanmasını kışkırtacak provokasyonlardan kaçınmaya azami dikkat sarf edeceği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, Güney Çin Denizi'nin jeopolitik gerilimler için hassas hale gelmesi ve bölgesel çıkarları korumayı amaçlayan askeri tatbikatların artması, rakip güçlerin arasında kazara bir çatışma potansiyelini de önemli ölçüde artırmaktadır.

Bölge ülkeleri arasında daimî ve sürdürülebilir bir anlaşma ya da mutabakat sağlanamadığı takdirde, temeldeki anlaşmazlıklar çözümediği için gerilimlerin seviyesi muhtemelen yüksek kalmaya ve olayların çoğunun askeri doğası gereği çatışma riskini artıracığı anlaşılmaktadır.

Doğu Çin Denizi'nde de durum Güney Çin Denizinden farklı değildir.

Doğu Çin Denizi'ndeki tartışmalı adalar, kıta sahanlığı ve hava savunma alanları, bölge ülkelerinden Çin, Japonya, Kuzey Kore ve Güney Kore arasındaki gerilimi artırmaya devam etmektedir.

Bu bölgedeki ihtilafli kıta sahanlığı sorunu, Doğu Çin Denizi'ndeki zengin doğal kaynaklar, enerji rezervleri ve çok sayıda adanın egemenlik haklarından kaynaklanmaktadır.

Genişliği 360 deniz mili olan Doğu Çin Denizi'nde sahildevletlerin, Birleşmiş Milletler'in 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin kendilerine tanıdığı 200 deniz mili mesafeye münhasır ekonomik bölge kıta sahanlığı iddiaları bu bölgedeki tartışmaları körüklemektedir.

Doğu Çin Denizi'nde, Kuril, Dokdo / Takeshima ve Senkaku/Diaoyü adaları, bölge ülkeleri arasında egemenlik tartışmalarına neden olmaktadır.

Japonya, Rusya kontrolündeki Kuril adaları ve Güney Kore kontrolündeki Dokdo/Takeshima adalarında hak iddia ederken Çin de Japonya kontrolündeki Diaoyü/Senkaku adalarında hak iddiasında bulunmaktadır.

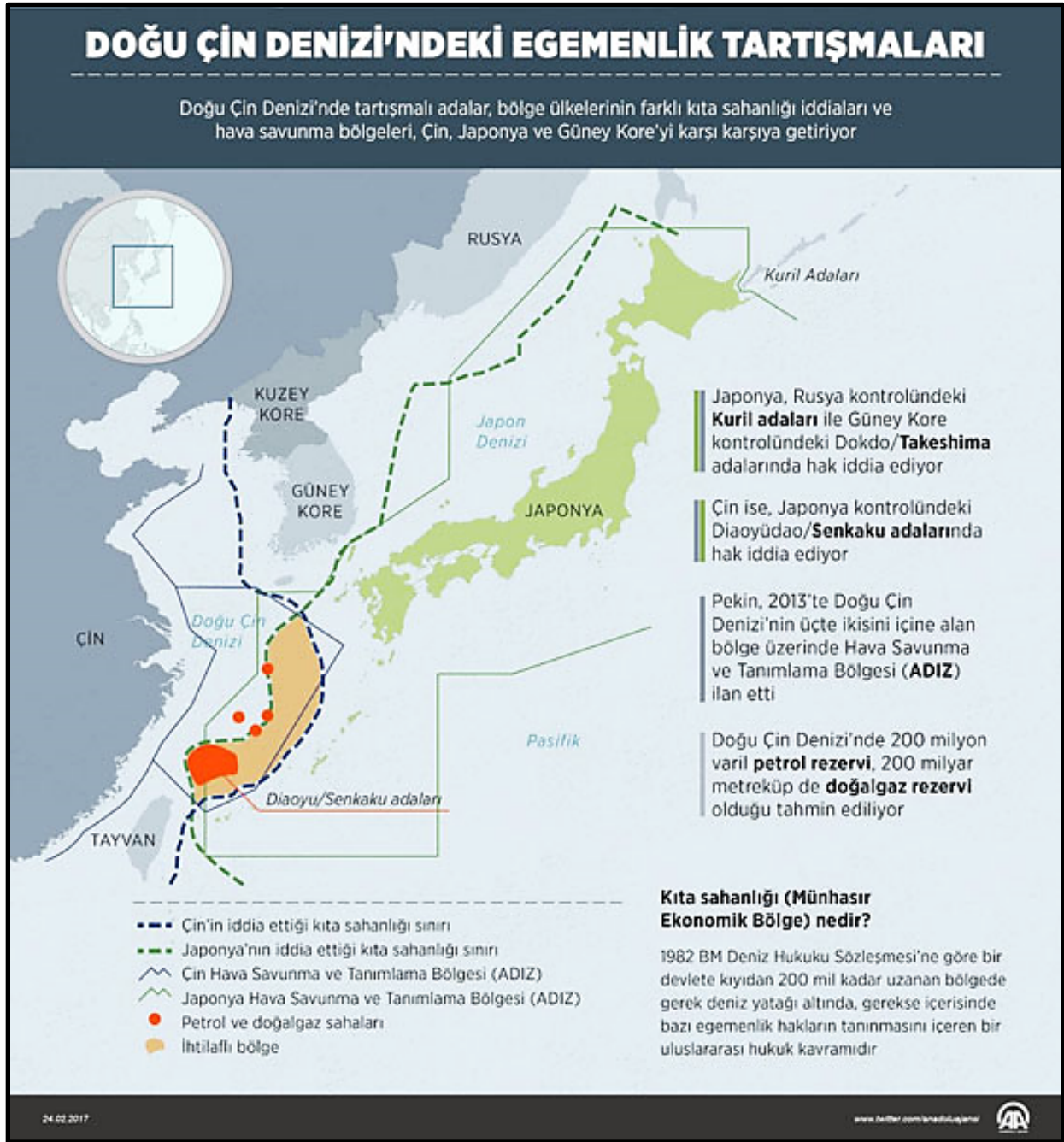
Doğu Çin Denizi'nde Japonya'nın "Senkaku", Çin'in de "Diaoyü" olarak adlandırdığı 5 ada ve 3 kayalıktan oluşan takımadalar, iki ülke arasında uzun süredir devam eden gerilimlerin sebebinin oluşturmaktadır.

Çin'e ait bir balıkçı teknisinin tartışmalı adalara yaklaşması sonrası 2010 yılında yaşanan gerginlik ve sınırlı çatışma, bu sorunun her an aktif bir sıcak çatışmaya dönüşebilme potansiyelini taşıdığını göstermektedir. Çin'in, 2013'te Doğu Çin Denizi'nin üçte ikisini içine alan bölge üzerinde Hava Savunma ve Tanımlama Bölgesi (ADIZ) ilan etmesi, Japonya'nın da bölgede, 2016 yılında radar gözlem istasyonu kurması bölge ülkeleri arasındaki gerginlikleri tırmandıran diğer girişimler oldu. Çin ve Japonya, Doğu Çin Denizi'nde düzenledikleri askeri tatbikatlarda sık sık karşı karşıya geliyorlar.

En son Japonya 2022 yılında, Çin ile arasında egemenlik tartışmalarına konu olan Doğu Çin Denizi adalarını koruyan sahil güvenlik gücünün kapasitesini artıracığını açıkladı. Japonya, bu kapsamda 5 yeni istihbarat gemisi ve 3 yeni arama kurtarma gemisi ilave edileceğini belirtti.

Bölgenin bir diğer aktörü Kuzey Kore, Çin'in de politik desteği ile bölgedeki kışkırtıcı ve tehditkâr tutumlarını sürdürüyor. Kim Jong-un rejimi 2022'de 90'ın üzerinde balistik ve diğer füze fırlattı, bu rakam tüm yıllardan daha fazla. Kuzey Kore, 7 Mayıs 2022'de Japon Denizi'ne denizaltından bir balistik füze atışı gerçekleştirdi. Beş gün sonra yaptığı bir başka kısa menzilli balistik füze Japonya'nın münhasır ekonomik bölgesine düştü. 2023 yılında da Doğu Çin Denizi üzerinde uzun menzilli füze atışlarına devam ediyor.

Görüldüğü üzere Doğu Çin Denizi'ndeki sorunlar da bölgede seyreden gemilerin güvenliğine yönelik potansiyel riskleri barındırıyor. Kontrolsüz bir tırmanmanın, süratle çatışmaya dönüşme ihtimaline karşı, Doğu Çin Denizi'nde ticari deniz trafiğinin durumsal farkındalığının yüksek tutulmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.



Şekil- 31 - Doğu Çin Denizi'ndeki potansiyel çatışma alanları

b. DENİZDE TERÖRİZM

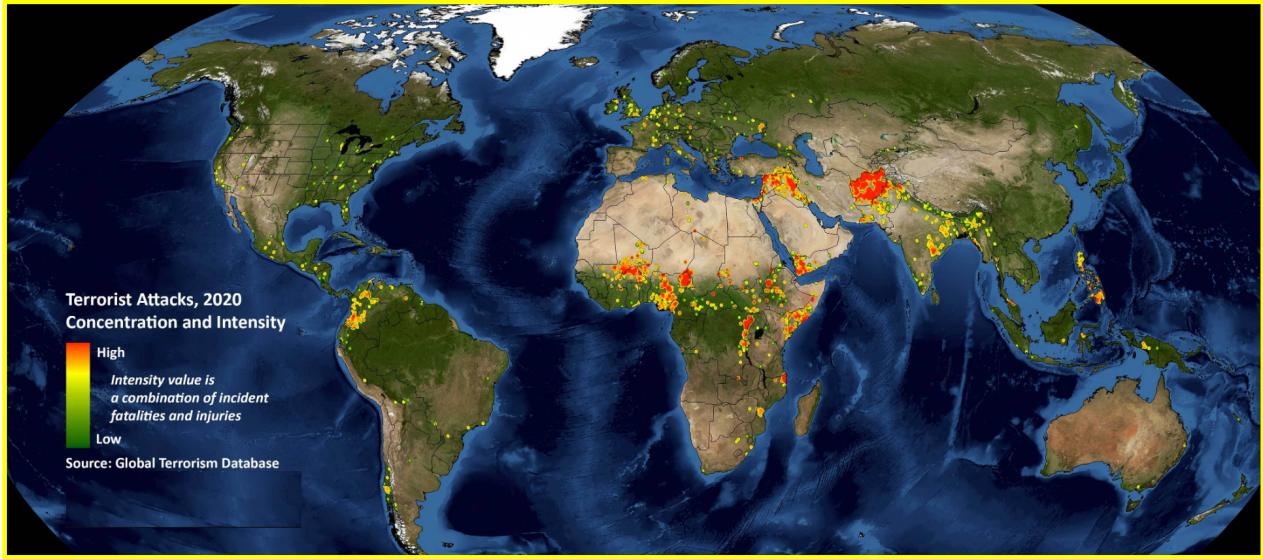
Global Terörizm İndeksi 2023 Raporuna göre¹¹⁵;

- Saldırıları bir önceki yıla göre %26 daha ölümcül hale geldi.
- Afganistan hariç, dünyanın geri kalanında terör nedeniyle ölümler %4 arttı.
- IŞİD ve bağılı terör örgütleri, 21 ülkede düzenlediği saldırılarla 2022'de üst üste sekizinci kez dünyanın en kanlı terör örgütü olmaya devam etti.
- Cihatçı örgütlerin saldırılarından kaynaklanan ölümler 2017'ye göre dünya çapında sekiz kat daha arttı.
- Sahel Bölgesi, dünyanın en hızlı büyüyen ve en ölümcül terörist gruplarına ev sahipliği yapmaktadır.
- Küresel olarak terörizm kaynaklı ölümlerin %43'ü Sahel Bölgesinde yer aldı. Bu bir önceki yıldan %7 daha fazladır ve dünyada terörizmden en çok etkilenen bölgedir.
- Sahra altı Afrika, küresel terörizm ölümlerinin %48'ini oluşturmaktadır.
- IŞİD, Nijer'de saldırı başına 15 ölümlerle 2021'de dünyanın en ölümcül terör grubu olarak Taliban'ın yerini aldı.
- Terörizmin yoğunlaşmasına rağmen, 119 ülkede hiç ölüm kaydedilmedi, bu 2007'den bu yana en iyi sonuç olarak kaydedildi.
- Batı'da terörizm saldırıları %68 oranında düşerek önemli ölçüde azaldı. ABD 2012'den beri en düşük seviyeye indi.
- Batı'da, siyasi amaçlı saldırılar, %82 oranında azalan dini saldırıları geride bıraktı. Dini saldırılardan beş kat daha fazla siyasi saldırı oldu.
- Teröristler, dronlar, GPS sistemleri ve şifreli mesajlaşma hizmetleri dahil olmak üzere daha gelişmiş teknolojiler kullanmaya başladı.
- Drone teknolojisi ve kullanımı, özellikle IŞİD, Boko Haram ve Husiler gibi gruplarla hızla gelişmeye devam ediyor.
- Terörizm, zayıf ekolojilere ve iklim kaynaklı şoklara sahip ülkelerde süratle geliyor.

Terörizmle ilgili istatistiksel veriler, terör örgütlerinin üsleri, stratejileri, eğilimleri ve hedefleri konusunda günümüze ve geleceğe ışık tutacak önemli bilgiler sağlıyor. Bu çerçevede, deniz hedeflerine (gemilere, limanlara veya bunlar kullanılarak karadaki diğer hedeflere) yapılan terör saldırılarının tarihi çok eskilere dayansa da özellikle deniz terörizmine yönelik kayıtları son 50 yıllık bir süreç içerisinde sağlıklı bir şekilde tutulmakta ve analiz edilmektedir. Bu çerçevede son 50 yılda dünya üzerinde gerçekleşen yaklaşık 230.000 terör saldırısının sadece 416 adedi deniz hedeflerine gerçekleştirilmiştir. Terör saldırısına uğrayan deniz hedeflerinin 22 adedi liman tesisi, platformu veya altyapısı, 394 adedi ise ticari gemi, yat veya çeşitli büyüklüklerde teknelerden oluşmaktadır¹¹⁶.

¹¹⁵ <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2023/03/GTI-2023-web.pdf>

¹¹⁶ <https://www.start.umd.edu/gtd/>



Şekil- 32 - - 2020 Yılı terör saldırıları ve yoğunlukları

Deniz hedeflerine yönelik terör saldırılarının 191 adedinin, Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 11 Eylül 2001'de Newyork/ABD'deki Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan terör saldırıları sonrasında hazırladığı ve 1 Temmuz 2004 tarihinde üye devletlerin onayı ile yürürlüğe giren Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu (ISPS) tedbirlerinin uygulanmaya başlamasından günümüze kadar olan süreçte gerçekleştiği kaydedilmiştir.

Son 50 yılda deniz hedeflerine yapılan terör saldırılarının yaklaşık %40'ının son 8 yılda gerçekleşmiş olması, denizdeki terör saldırılarının artış eğiliminde olduğu, denizlerde ve limanlarda büyük kayıplara yol açabileceği, uluslararası deniz taşımacılığının serbest akışında önemli aksamalara neden olabileceği, büyük çevre felaketlerinin oluşmasına sebebiyet verebileceği ve ekonomik olarak küresel etkiler yaratabileceği göz önünde bulundurularak, denizcilik endüstrisinin ötesinde, küresel bir kaygı oluşturmaktadır.

Bu noktada denizde gerçekleşen herhangi bir saldırının terör saldırısı mı, deniz haydutluğu saldırısı mı, savaşan tarafların verdiği ikincil hasar mı ya da diğer organize deniz suçlarından mı kaynaklandığını ayırt etmek için terörizmin ve deniz terörizminin tanımlarına bakmak gerekir.

Birleşmiş Milletler'in 17 Mart 2005 tarihinde gerçekleştirdiği panelde ilk defa yapılan terörizmin uluslararası tanımı, "Bir insan grubunu korkutmak veya bir devleti ya da uluslararası bir örgütü herhangi bir eylemde bulunmaya veya yapmaktan kaçınmaya zorlamak amacıyla sivilleri veya savaşıcı olmayanları öldürmeyi veya yaralamayı amaçlayan eylemler" olarak yapılmıştır.

Denizde Terörizm ise Asya Pasifik Güvenlik İş birliği Konseyi (CSCAP) Çalışma Grubunda, "Denizde veya limanda gemilere veya sabit platformlara karşı veya bunların yolcularına veya personeline karşı, turistik tatil yerleri, liman alanları ve liman kasabaları veya şehirleri de dahil olmak üzere kıyı tesislerine ya da yerleşim yerlerine karşı terör eylemlerinin ve faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi" olarak tanımlanmıştır.

Bu kapsamlı tanımdan yola çıkarak akla gelen muhtemel deniz terörizm senaryoları olarak¹¹⁷;

- Denizden veya deniz tesislerini kullanarak yapılan terörist kaçakçılığı,
- Kitle imha silahları (KİS) veya KİS bileşenlerinin deniz taşımacılığında kullanılan konteynerlere yerleştirilmesi, taşınması,
- Deniz düğüm noktalarından birini kapatmak, deniz ticareti ve taşımacılığının genel akışını sekteye uğratmak için bir veya birden fazla geminin kasıtlı olarak batırılması, karaya oturtulması, çarpması veya çatması,
- Tehlikeli kargo gemilerinin silah olarak kullanılması,
- Küresel petrol ticaretini sekteye uğratmak için petrol tankerlerine saldırılması,
- Limanlara veya liman altyapılarına yönelik saldırılar düzenlenmesi,
- Feribotlara veya kruvaziyerlere terörist saldırılar yapılması ve rehin alma,
- Siyasi bir hedefi müzakere etmek için bir süper yatın veya yolcularla dolu bir kruvaziyer ya da feribotun ele geçirilmesi,
- Diğer gemilerin yakınında veya limanlarda orta büyüklükteki gemilere çarpmak veya havaya uçurmak,
- Süper tankerlere havadan patlayıcılarla dolu küçük uçaklarla veya insansız hava araçları (İHA-Drone) ile saldırılmak,
- Süper tankerlere patlayıcılarla dolu küçük süratli teknelerle veya insansız suüstü araçları (İDA-USV) ile saldırılmak,
- Patlayıcılarla dolu küçük uçaklar veya İHA'larla liman ve petrol tesislerine havadan saldırılmak
- Gemilere Dalgıçları veya insansız denizaltı araçlarını (UUV-AUV) kullanarak sualtı saldırıları düzenlenmesi,
- Gemilere veya Liman tesislerine yapılacak fiziki veya siber saldırılarla hayati ve kalıcı etkileri olabilecek çevre kirliliği yaratılması sayılabilir.

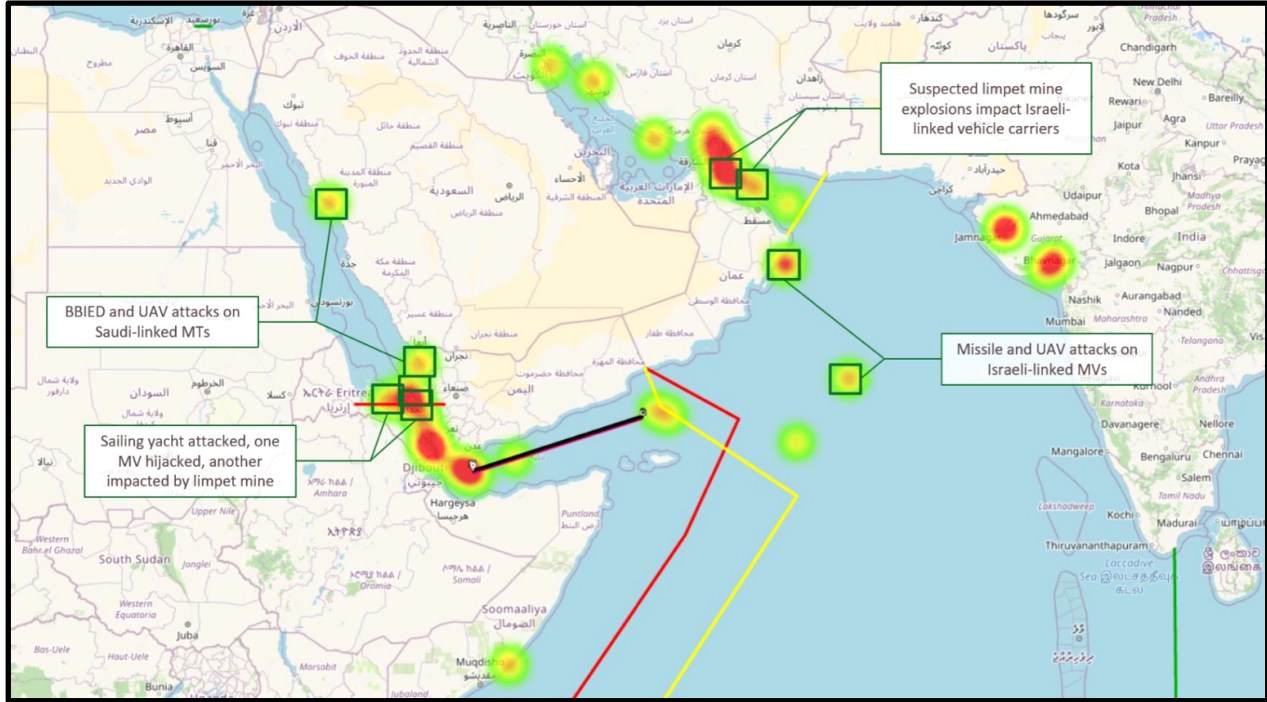
Son yıllarda bu senaryoların birçoğunun uygulandığına şahit oluyoruz. Deniz hedeflerine son birkaç yıl içerisinde gerçekleştirilen terör saldırılarına örnek vermek gerekirse:

- 13 Haziran 2019'da Umman Körfezi'nden geçiş yaptıkları esnada, Hürmüz Boğazı yakınlarında iki petrol tankeri saldırıya uğramıştır. Biri Panama, diğeri Marshall Adaları bandıralı tankerlere iddiaya göre limpet mayınları veya dronlarla saldırı gerçekleştirilmiş ve gemilerde yangın çıkmıştır. Saldırlardan İran'ın sorumlu olduğuna dair "güçlü kanıtlar" olduğu belirtilse de İran suçlamaları reddetmiştir¹¹⁸.
- 17 Nisan 2020'de Maldivler'in Mahibadhoo Adası'ndaki IŞİD tarafından yapılan bir kundaklama olayında, bir polis botu da dahil olmak üzere 8 tekne kullanılamaz hale gelmiştir.
- 23 Kasım 2020'de Yemenli Husi militanlarının Karadan gerçekleştirdiği seyir (cruise) füzesi saldırısı ile Cidde'deki Saudi Aramco petrol depolama tesisini vurmuştur. Saldırıda 550.000 varillik dizel depolama tankına zarar verilmiştir.
- 25 Kasım 2020'de bir USV saldırısı ile Suudi Arabistan'ın güneyindeki Shuqaiq'teki Aramco yakıt terminalinde Yunanistan bayraklı bir petrol tankerine saldırılarak hasar verilmiş. Saldırığı üstlenen olmamıştır.
- 14 Aralık 2020'de bir USV saldırısı ile Aramco yakıt ikmal terminalinde, Singapur bandıralı bir petrol tankerine saldırı gerçekleştirilmiş, gemide önemli hasara ve bazı yaralanmalar meydana gelmiştir Saldırığı üstlenen olmamıştır.
- 31 Aralık 2020'de Irak karasularında Liberya bayraklı MT Pola isimli bir akaryakıt tankerinin karinasına bağlı bir limpet mayını bulunmuş ve kolluk güçlerince etkisiz hale getirilmiştir.

¹¹⁷ <https://www.jstor.org/stable/26396848>

¹¹⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/June_2019_Gulf_of_Oman_incident

- 29 Temmuz 2021'de MT Mercer Street isimli Akaryakıt Tankeri, Umman açıklarında patlayıcı yüklü 3 insansız hava aracı (İHA) tarafından saldırıya uğramış, 2 mürettebat hayatını kaybetmiştir. Medyada saldırının İran tarafından gerçekleştirilen bir misilleme olduğu belirtile de İran resmen sorumluluğu üstlenmemiştir.
- 20 Mart 2022'de Yemen'li Husi militanlarının, Suudi Arabistan'a bir sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) tesisini, içme suyu üretim tesisini, petrol tesisini ve elektrik santralini hedef alan bir insansız hava aracı ve füze saldırısı düzenlemiştir.



Şekil- 33 - 2021-2022 yılları arasında Kızıldeniz, Aden Körfezi, Arap Denizi ve Basra Körfezinde devlet destekli terörizm saldırıları

Günümüzde dünyanın farklı yerlerinde devam etmekte olan savaş, iç savaş, çeşitli seviyelerdeki çatışma ve çarpışmalardan bazılarında savaşan tarafları net olarak belirlemek mümkün olamamaktadır. Özellikle “vekalet savaşları” olarak tanımlanan, savaşın cereyan ettiği bölgelerde, savaşan ülke/aktörlerin dışında bölge dışı bazı devletlerin desteklediği (state sponsored) çatışmalarda, terörist taktik ve tekniklerin kullanıldığı saldırılarla karşılaşmak mümkündür. Bu tür saldırılar genellikle, doğrudan savaşın hedefi ve tarafı olmayan veya savaş hukuku kapsamına girmeyen unsurları da hedef alabilmektedir. Bu saldırıların bir kısmı ikincil hasar (collateral damage) olarak kazara veya tesadüfi olarak sınıflandırılrsa da bir kısmı bilinçli olarak doğrudan seçilen hedeflerdir. Bu tür terörist saldırılar deniz ortamında sivil bir ticaret gemisine, savaşan taraflardan birisi veya “kimliği belirsiz” bir unsur tarafından gerçekleştirilebilir.

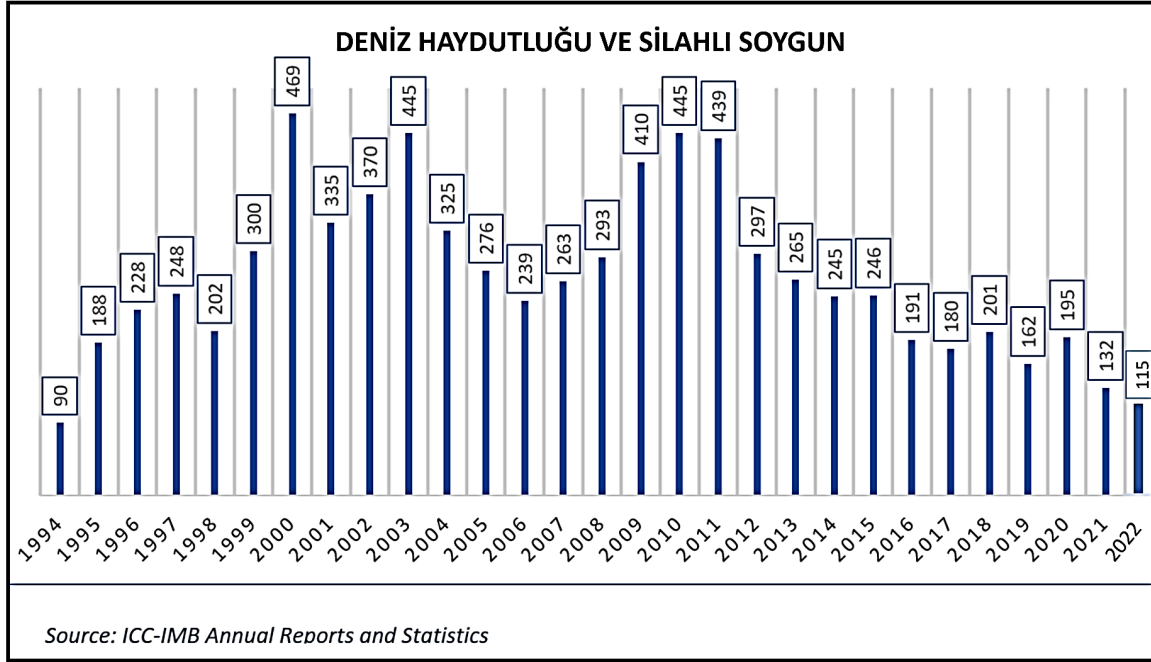
Denizde terör saldırıları incelendiğinde, güdümlü mermiler ve limpet mayınlarına ilave olarak, silahlı insansız hava, suüstü ve denizaltı araçlarının kullanımı konusunda yeni bir eğilim olduğu görülmektedir.

Deniz ticareti paydaşlarının, Kızıldeniz, Bab-el-Mandeb Boğazı, Basra Körfezi, kuzey Mozambik Kanalı, Sulu ve Sulawesi Denizleri bölgeleri başta olmak üzere deniz düğüm noktaları ile yoğun uluslararası limanlar ve bunların demir yerinde olası terör saldırılarına karşı dikkatli olmaları tavsiye edilmektedir.

c. DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN

(1) 2022 Yılı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları Değerlendirmesi

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin yoğunluğu açısından 2022 yılı son 27 yılın en düşük seviyesinde gerçekleşti.



Şekil- 34 - 1994-2022 Yılları Arasında Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Olayları

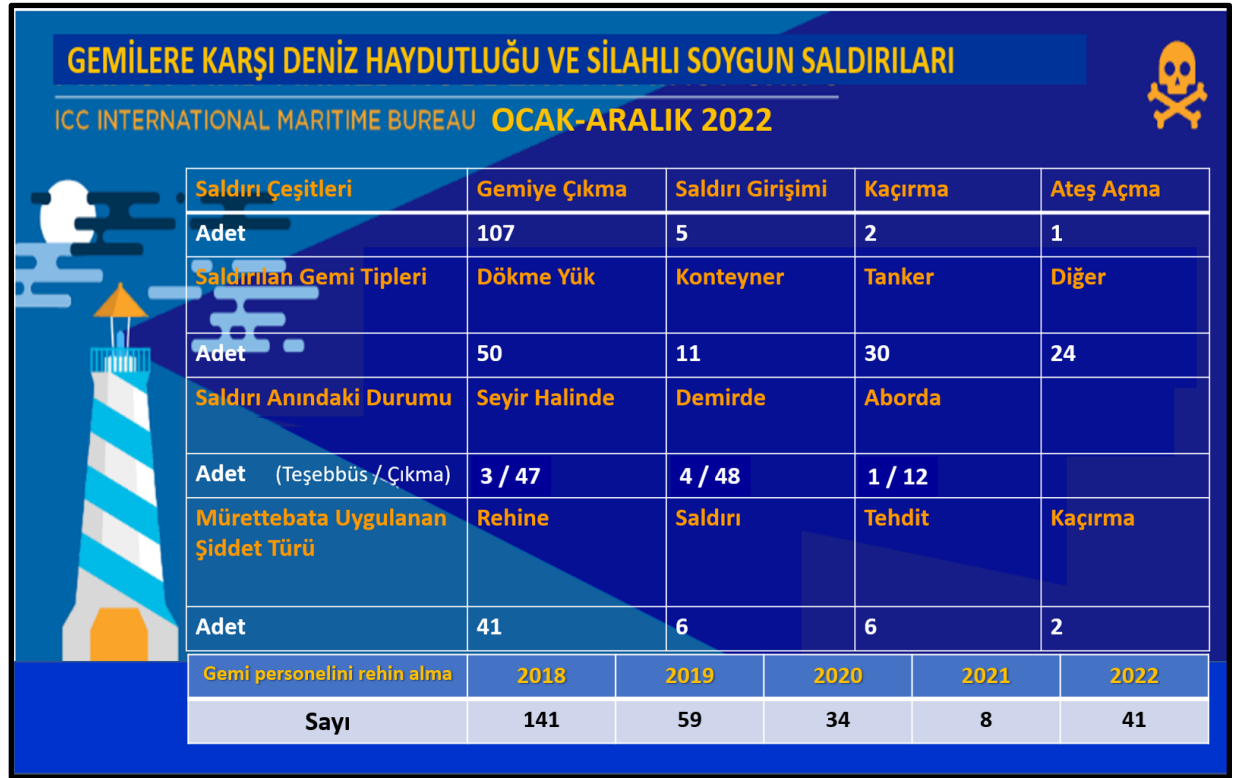
2008 yılından itibaren Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin (BMGK) aldığı bir dizi kararla başlatılan uluslararası koordineli çabalar sonuçlarını vermeye devam ediyor. Deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı bölgelerde sahil devletleri, NATO ve AB gibi organizasyonların ve bölgesel koalisyonların BMGK kararları sonrasında oluşturduğu inisiyatifleri, uluslararası iş birliği ve organize gayretleriyle, 2012 yılından itibaren bu tür olaylarda istikrarlı bir azalma kaydedildi.

Uluslararası Ticaret Odası (ICC) Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), uzun süredir beklenen bu olumlu gelişme nedeniyle dünya çapında çabaların sürdürülmesi çağrısında bulundu.

ICC-IMB'nin yıllık raporunda¹¹⁹, 2022 yılında gemilere karşı 115 deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayı kaydedildiği belirtildi. Bu azalmanın dünya genelindeki olayların toplam değerinde görüldüğü, buna mukabil söz konusu olayların yarısının Güneydoğu Asya sularında ve özellikle de Singapur Boğazında artmaya devam ettiği vurgulandı.

Söz konusu rapora göre; Deniz Haydutları, bildirilen olayların %95'inde gemilere çıkmayı başardılar. Bu kapsamda, dünya genelinde, deniz haydutları tarafından 107 gemiye çıkıldı, 2 gemi kaçırıldı, 5 saldırı girişiminde bulunuldu ve bir gemiye de ateş açıldı.

¹¹⁹ ICC-IMB Annual report: 2022 World-Wide incidents of piracy and armed robbery against ships



Şekil- 35 - 2022 Yılı Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Saldırılarının Detayları

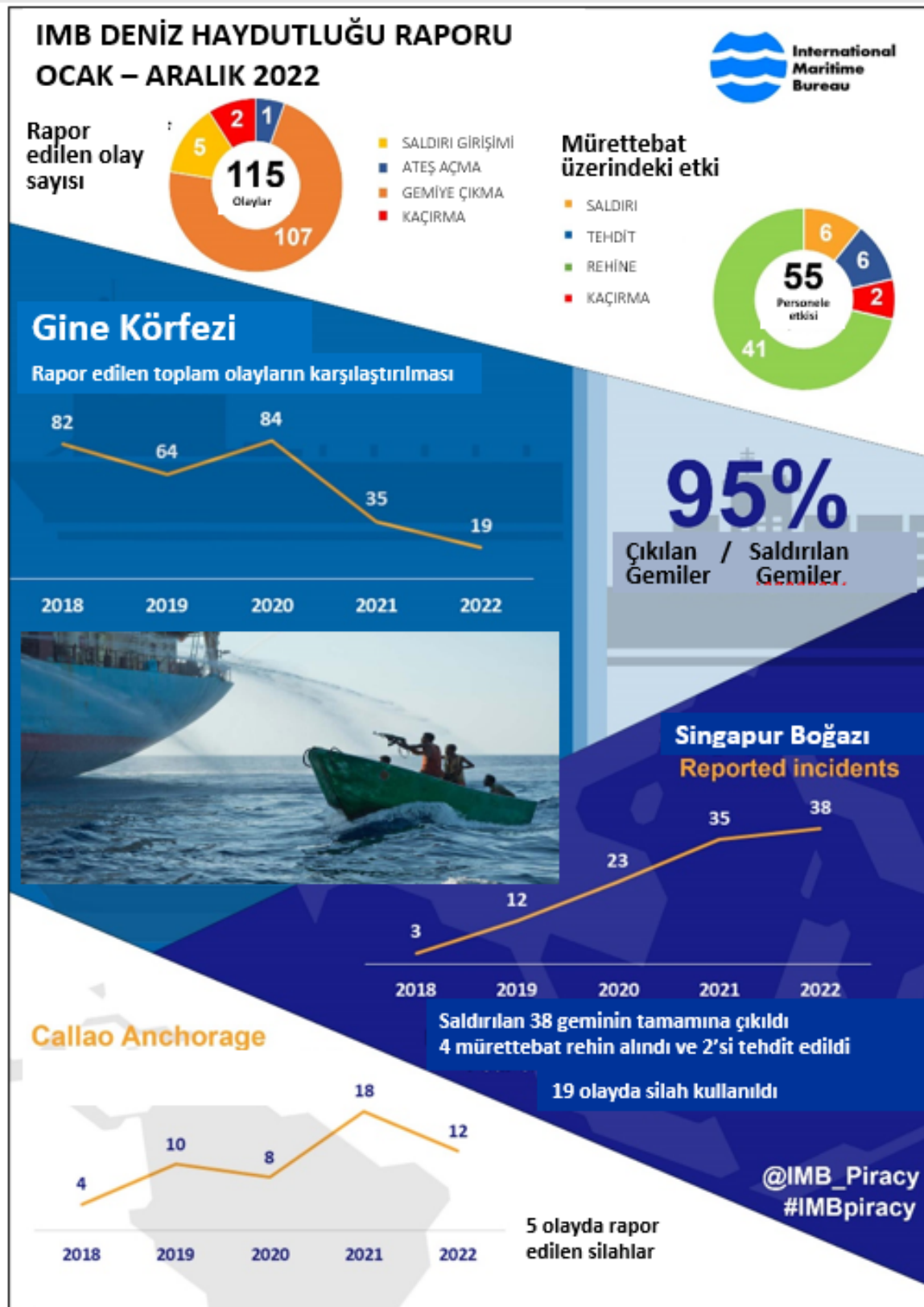
Saldırıya maruz kalan gemilerden 47'sine seyir halinde, 48'ine demirde ve 12 adedine de limanda aborda vaziyette iken çıkıldı. Demirde veya seyir halinde çıkılan gemilerin çoğuna gece şartlarında çıkıldığı tespit edildi.

Deniz haydutları tarafından saldırılan gemilerden 50'sinin dökme yük, 30'unun çeşitli tiplerde tanker, 11'inin konteyner gemisi ve 24'ünün diğer tip ticaret gemileri olduğu görülmektedir.

Ayrıca söz konusu raporda belirtilen istatistiki verilerden, 2018 yılından itibaren azalma eğilimi gösteren, gemi personelinin kaçırılma/rehine alınma eylemlerinin 2022 yılında yeniden bir ivme kazandığı anlaşılmaktadır.

Gine Körfezi'nde, 2013'ten itibaren bölge ülkeleri tarafından oluşturulan bölgesel deniz güvenliği organizasyonlarının iş birliği, sahil devletlerinin artan deniz unsuru tahsis ve Avrupa Birliği'nin 2021'in başından itibaren Gine Körfezinde başlattığı "Koordineli Deniz Varlığı" (Coordinated Maritime Presence) inisiyatifi deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinin genel olarak azalmasına son derece etkin olmuştur.

Bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin türü açısından bakıldığında, 2018-2021 arasında gemi mürettebatının fidye için kaçırılması eğiliminde artış olduğu görülmekle birlikte, 2022 yılındaki saldırı olaylarının %75'inin silahlı soygun maksadıyla gerçekleştirildiği tespit edilmiştir. Ancak, 2022'de meydana gelen 5 deniz haydutluğu saldırısı, Gine Körfezi'nde denizcilerin güvenliğine yönelik tehlikenin sürdüğünü, bu nedenle deniz haydutluğunun önlenmesi yönündeki müşterek gayretlerin devamına ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.



Şekil- 36 - Deniz Haydutluğu Saldırılarının Bölgelere Göre Değerlendirmesi

Dünya üzerinde 2022'de gerçekleşen tüm deniz haydutluğu saldırılarının üçte biri, 38 saldırı ve gemiye çıkma olayı ile **Singapur Boğazı**'nda gerçekleşti. Çıkılan gemilerin çoğunluğu, 50.000 DWT'nin üzerinde ve bunlardan yüklü 6 gemi ise 150.000 DWT'nin üzerindedir. Bu saldırıların büyük bir kısmı düşük seviyeli, silahlı soygun veya fırsatçı suçlar olarak kabul edilse de gemi mürettebatı risk altında olmaya devam etmektedir. Bildirilen 38 olayda, iki mürettebat tehdit edilmiş ve dördü olay süresince rehin alınmıştır. Ayrıca, en az üç olayda mürettebatı tehdit etmek için bir silah kullanıldığı bildirilmiştir.

Deniz ticaretinin en önemli ve yoğun su yollarından biri olan Singapur Boğazı'ndaki bu olayların, sadece mürettebatın güvenliği açısından değil, aynı zamanda yaratabileceği potansiyel seyir güvenliği ve çevresel riskler açısından da endişe kaynağı olmaya devam ettiği değerlendirilmektedir.

Ayrıca bu sulara meydana gelen olayların geç rapor edildiği veya rapor edilmediği, yerel makamların failleri tespit edebilmeleri ve yakalayabilmeleri için gemi kaptanlarının tüm olayları mümkün olduğunca erken bildirmesinin teşvik edildiğini bildirmektedir.



Şekil- 37 - Bölgelere Göre Deniz Haydutluğu Saldırı Sayıları

Orta ve Güney Amerika sularında bildirilen olayların sayısında gözle görülür bir düşüşe rağmen, Brezilya, Guyana, Peru, Venezüella, Meksika ve Haiti'deki limanlar silahlı soygun suçundan etkilenmeye devam etmektedir. Bu bölgede bildirilen olaylardaki nispi azalmanın, kısmen Peru'daki Callao demir yerinde bildirilen olaylarda 2021'e göre %33'lük bir düşüşten kaynaklandığı dikkat çekmektedir.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) – Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından yayımlanan 2022 Yıllık Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Olayları Raporunda yer alan diğer istatistik veriler EK-C'dedir.

(2) 2022 Yılında Olan Diğer Gelişmeler

(a) Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin (BMGK) Deniz Haydutluğu ile Mücadele Kararı 2608'in 31 Mart 2022 itibariye sona erdi.

Bu karar, diğer devletlere ve Somali ile iş birliği yapan bölgesel kuruluşların deniz / deniz-hava unsurlarına deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla Somali karasularına girme ve hareket icra etme yetkisi veriyordu¹²⁰.

Son 12 ayda Somali kıyılarında başarılı bir deniz haydutluğu saldırısı olmaması ve ortak mücadele çabalarının, 2011'den bu yana söz konusu saldırılar ve adam kaçırma olaylarında istikrarlı bir düşüşü sağlaması nedeniyle, 2008'den bu yana ilk kez BMGK bölgenin deniz haydutluğu ile ilgili bu kararın süresini uzatmadı.

1 Nisan 2022 itibariyle, diğer devletlere ait gemiler ve uçaklar bu bölgede yalnızca uluslararası hava sahası ve sularda deniz haydutluğu ile mücadele harekâtı icra edebiliyorlar.

2009 yılından itibaren uluslararası katkılarla yeniden organize edilme çalışmaları devam eden Somali Deniz Kuvvetleri, Sahil Güvenlik Gücü ve Puntland Deniz Polis Gücü unsurlarının bölgede etkinliğinin her geçen gün etkinliğinin arttığı görülmektedir. Somali karasularının dışında uluslararası deniz gücü faaliyetlerinin (AB EUNAVFOR ATALANTA, Combined Maritime Forces-CMF [CTF-151] ve koalisyon dışı deniz unsurları) devam etmesi sayesinde mevcut durumun istikrarının sürdürülebileceği değerlendirilmektedir.

(b) Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) 31 Mayıs 2022 tarihinde aldığı 2634 sayılı Kararı ile Gine Körfezinde Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun faaliyetlerinin bölge ülkelerinin yerel kanunları kapsamında da suç sayılması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını istedi.

Gine Körfezinde bir süredir devam eden deniz haydutluğu, silahlı soygun, gemicilerin rehin alınması, şiddet uygulanması ve bunlarla bağlantılı olduğu görülen kargo hırsızlığı, yasadışı silah, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı ile yasa dışı, bildirilmemiş ve düzenlenmemiş balıkçılık faaliyetleri, başlıca sınır aşan organize suçlar olarak gemi adamlarının emniyetini, deniz ticaretinin güvenli akışını, bölgeyi istikrarsızlaştırıcı ve insani koşulları her geçen gün kötüleştiren olumsuz etkileri ile küresel bir endişe kaynağı olmaya devam etmekteydi¹²¹.

Güvenlik Konseyi tarafından oybirliğiyle kabul edilen 2634 (2022) sayılı kararla, Gine Körfezi bölgesindeki Üye Devletler, deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunu ve ayrıca onları teşvik eden, finanse eden veya kasıtlı olarak kolaylaştıran kişileri, kendi iç hukuklarına göre suç saymaya, bu tür suçların faillerini yürürlükteki uluslararası hukuka uygun olarak soruşturmaya, kovuşturmaya veya iade etmeye, ulusal ve bölgesel düzeylerde acil eylemde bulunmaya çağırırdı.

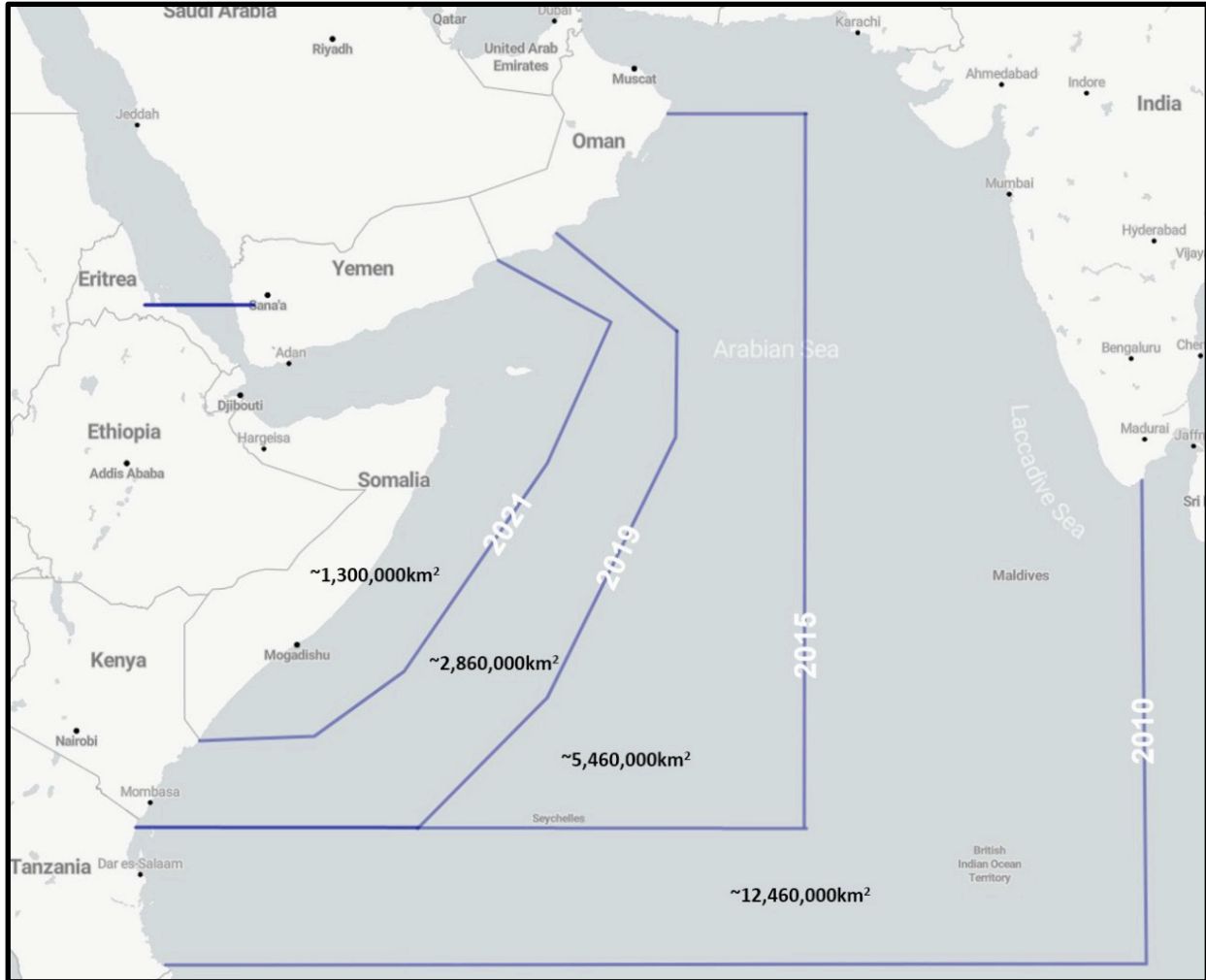
BMGK'nın bu kararın, Gine Körfezindeki bölgesel deniz güvenliği organizasyonlarının ve uluslararası inisiyatiflerin deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik koordinasyon ve iş birliği faaliyetlerine önemli ve olumlu katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

¹²⁰ <https://safety4sea.com/un-does-not-renew-anti-piracy-resolution-off-somalia/>

¹²¹ <https://press.un.org/en/2022/sc14915.doc.htm>

(c) Denizcilik Endüstrisi Organizasyonları tarafından 2008 yılında Aden Körfezi ve Hint Okyanusu Bölgesinde ilan edilen ve tehdidin azalmasına paralel olarak zaman içerisinde tadil edilen Yüksek Risk Bölgesi (High Risk Area-HRA) 01 Ocak 2023 tarihi itibarıyla tamamen iptal edildi.

HRA'nın kaldırılması, bölgedeki deniz haydutluğu durumunun önemli ölçüde iyileştiğini yansıtıyor. Bu çerçevede, yine Denizcilik Endüstrisi Organizasyonları tarafından deniz haydutluğu ile mücadele için tespit edilen yöntem ve tedbirleri içeren ve zaman içerisinde elde edilen tecrübelerle geliştirilerek 5'inci sürümü yayımlanan "En İyi Yönetim Uygulamaları-5"nin (Best Management Practices-BMP5) raporlama süreçleri ve uluslararası deniz kuvvetlerinin varlığı bir sonraki duyuruya kadar yürürlükte kalacağı belirtilmektedir¹²².



Şekil- 38 - Yüksek Riskli Bölge yıllar içinde küçültüldü ve 2023 başından itibaren tamamen kaldırıldı

¹²² <https://www.bimco.org/insights-and-information/safety-security-environment/20221216-hra-indian-ocean>

HRA'nın iptali bunun dışındaki diğer uygulamaları değiştirmedir. Bu kapsamda;

- Birleşik Krallık Deniz Ticareti Operasyonları (UKMTO) tarafından yönetilen Gönüllü Raporlama Alanı (VRA) uygulamasına devam edileceği,
- VRA'ya giren gemilerin Kızıldeniz, Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Umman Denizi'nde Deniz haydutluğunu caydırmak ve deniz güvenliğini artırmak için En İyi Yönetim Uygulamalarına uygun olarak UKMTO'ya rapor vermesi ve Afrika Boynuzu Deniz Güvenliği Merkezine (MSC-HOA) kaydolmasının teşvik edildiği,
- Uluslararası donanmaların varlığı ve Birleşik Deniz Kuvvetlerinin (CMF) deniz misyonlarının devam ettiği,
- Bölgede seyir yapacak gemilerin BMP-5'te belirtilen seyir hazırlığı, tehdit ve risk değerlendirmesi yapmaya devam etmesinin gerekliliği,
- Bu tehditlerin ticari gemiler için oluşturduğu risklerin, geminin özelliklerine, sahiplerine, yüküne ve yolculuğuna bağlı olduğu,
- Deniz güvenliği tehditlerine ilişkin tavsiyelerin seyir öncesi ve esnasında ilgili kaynaklardan alınmasının tavsiye edildiği,
- Deniz Haydutluğu için Hint Okyanusu HRA'sının yerini alacak yeni tehdit kılavuzunun, 2023'ün başlarında, yayımlanmasının planlandığı,
- Söz konusu çalışmalarda başlangıç olarak, Hint Okyanusu ve Karadeniz'e odaklanacağı ve zamanla coğrafi kapsamın genişletileceği,
- Sağlanan bilgilerin periyodik olarak gözden geçirilecek ve gerektiğinde güncelleneceği ifade edilmiştir.

Sözü edilen deniz güvenliği tehdit ve riskleri çerçevesinde, özellikle deniz işletmecileri ve uluslararası sefer yapan ticari gemilerin, seyir öncesinde Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu (ISPS Code)'nda belirtilen prosedürlere uygun olarak Güvenlik Değerlendirmelerini ve Güvenlik Planlamalarını hazırlamalarının son derece önemli olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, ticaret gemilerinin seyir öncesinde, IMO, NATO, Avrupa Birliği ile Bölgesel Raporlama Merkezleri ve Organizasyonlarının bölgesel deniz güvenliği rehberlerinin (BMP-5, BMP West Africa, Global Counterpiracy Guidance, vs.) ve ticari istihbarat sağlayıcıları veya yerel kaynakların istihbarat paylaşımlarının, seyir yapılacak bölgelerle ilgili tedbirlerin ve tavsiyelerin gözden geçirmesinin deniz güvenliğinin sağlanması açısından önemli olduğu değerlendirilmektedir.

SEYİR ÖNCESİ DENİZ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ/PLANI VE UYGULANACAK TEDBİRLER İÇİN KILAVUZ DOKÜMANLAR













- Maritime Security Centre – Horn of Africa website (www.mschoa.org)
- UKMTO (www.ukmto.org)
- NATO Shipping Centre (www.shipping.nato.int)
- IMB Piracy Reporting Centre web site (<https://www.icc-ccs.org/index.php/ piracy-reporting-centre>)
- Information Fusion Centre Singapore (www.infocentre.gov.sg)
- ReCAAP website (www.recaap.org)

- Bölgesel kılavuzlar (Regional Guide to Counter Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia produced by ReCAAP ISC)
- IMO MSC Circulars (see the IMO website at www.imo.org)
- IMO MSC.1/Circ.1334

Şekil- 39 - Deniz güvenlik değerlendirmesi kaynak dokümanları

d. YASADIŞI UYUŞTURUCU KAÇAKÇILIĞI

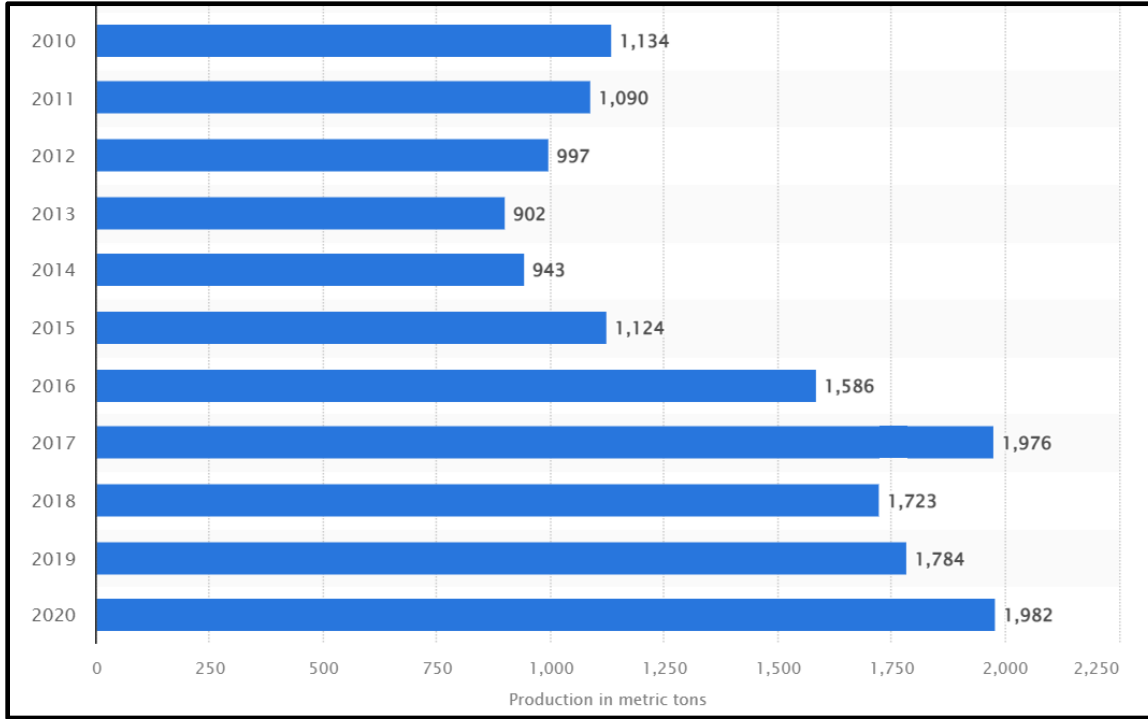
Denizcilik endüstrisini uzunca bir süredir doğrudan ve/veya dolaylı olarak olumsuz şekilde etkileyen deniz yoluyla işlenen organize suçların başında uyuşturucu kaçakçılığı gelmektedir. Hükümetlerin ve uluslararası kuruluşların önleme çabalarına rağmen, yasadışı uyuşturucu çeteleri ve örgütleri ticari denizcilik sektörünün gemilerini ve limanları hedef alarak kendi küresel ticaretlerini kolaylaştırmaya ve pazarlarını genişletmeye devam etmektedir.

2023 başı itibariyle elde edilen istatistiklere göre, küresel kokain üretimi 2020'de rekor seviyede idi ve bir önceki yıla göre %11 artarak 1.982 tona ulaştı. Kokain yakalama vakaları ise COVID-19 salgınına rağmen 2020'de 1.424 tona yükseldi¹²³.

2021'de dünya çapında ele geçirilen kokainin yaklaşık %90'ının konteynerlerde ve/veya deniz yoluyla kaçırıldığı tespit edildi.

Son zamanlarda çok yaygın diğer bir uyuşturucu olan metamfetamin kaçakçılığı da coğrafi olarak genişlemeye devam ediyor. 2020 yılında ele geçirilen metamfetamin miktarının 2010 yılına göre beş kat arttığı bildiriliyor.

Dünya çapında afyon üretimi, 2020 ile 2021 arasında %7 artarak 7.930 tona ulaştı.



Şekil- 40 - 2010-2020 arası Dünya kokain üretimi (Ton) (Kaynak: Statista)

2022 yılında da uyuşturucu trafiğinin üretim merkezleri, transit güzergahları ve pazarları önceki yıllara göre önemli bir farklılık göstermedi.

¹²³ <https://reliefweb.int/report/world/unodc-world-drug-report-2022>



Şekil- 41 - Ana Uyuşturucu Güzergahları (Kaynak: CIA)

Batı ve Orta Asya'da, **Afganistan**, dünya üzerindeki yasadışı haşhaş ekim alanlarının neredeyse üçte ikisine sahip bir ülke olarak küresel afyon pazarına hakim olmaya devam ediyor. **Afganistan**'dan çıkararak diğer bölgelere dağıtım yapılan yasadışı uyuşturucunun temel transit güzergahları¹²⁴;

➤ **"Balkan Rotası"**; **İran, Türkiye ve Güneydoğu Avrupa (Yunanistan, Bulgaristan)** üzerinden **Avrupa**'ya yönelik kaçakçılık sevkiyatlarının yer aldığı bu güzergahta yasadışı afyon kaçakçılığının yıllık toplam değerinin ortalama 28 milyar ABD doları olduğu tahmin ediliyor.

➤ **"Güney Rotası"**; **Pakistan** veya **İran** üzerinden deniz yoluyla **Basra Körfezi** bölgesine ve **Afrika**'ya (özellikle Doğu Afrika) giden bu yasadışı uyuşturucu kaçakçılığı güzergahının önemi son yıllarda artmıştır.

➤ **"Kuzey Rotası"**; **Rusya Federasyonu** ve diğer **Bağımsız Devletler Topluluğu (Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kazakistan)** ülkelerine sevk edilen uyuşturucu güzergahıdır.

Güney ve Güneydoğu Asya'da¹²⁵, uyuşturucu kaçakçılığı vakalarında 2021'de 2020'ye göre %50, 2022'de 2021'e göre %40 artış kaydedildi. 2022'de Değeri 2,4 milyar doları aşan 100 tondan fazla uyuşturucu ele geçirildi. Bu bölgede ana deniz güzergahları **Malezya-Endonezya** açıklarındaki sular (331 olay), **Hong Kong-Çin** (139 olay) ve **Hindistan-Sri Lanka** (130 olay) olarak belirtiliyor.

➤ **"Güneydoğu Asya'da"**; kaydedilen uyuşturucu kaçakçılığı vakalarının çoğu Güneydoğu Asya denizlerinde, özellikle **Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland** ve **Vietnam**'da meydana geldi. En yoğun uyuşturucu sevkiyatını da **"Altın Üçgen"**den (**Myanmar, Laos, Tayland**) kara yoluyla ve ardından deniz yoluyla Endonezya'ya gelen, başta metamfetamin olmak üzere diğer uyuşturucular oluşturuyor.

¹²⁴ https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Afghan_opiate_trafficking_southern_route_web.pdf

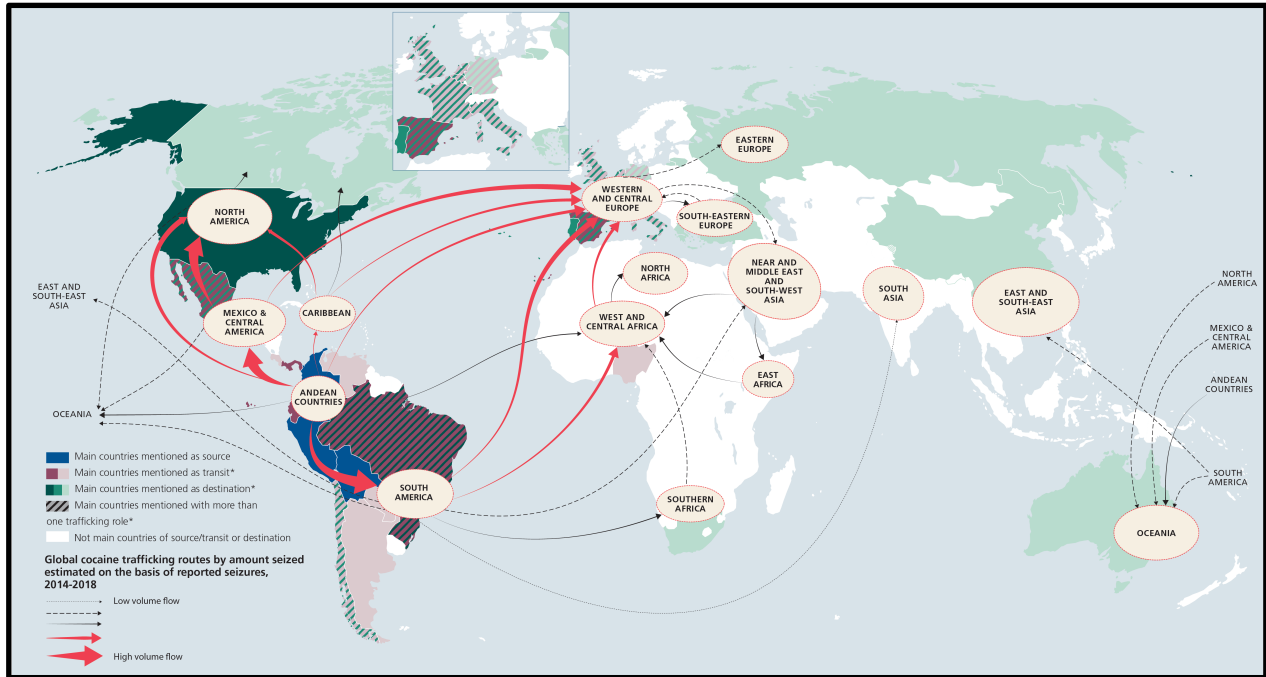
¹²⁵ <https://www.ifc.org.sg/ifc2web/Publications/Annual%20Report/2022/Annual%20Report%202022.pdf>

➤ “Güney Asya’da”; kaydedilen uyuşturucu kaçakçılığı olaylarının çoğu **Hindistan, Sri Lanka** ve **Bangladeş**'te ele geçirildi. Bu sevkiyatlar, **Basra Körfezi**'nden teknelerle kaçırılan Afgan eroini ve ayrıca hem **Afganistan**'dan hem de **Altın Üçgen**'den gelen metamfetamin akışından kaynaklandı.

Metamfetamin, son zamanlarda en yaygın uyuşturucu kaçakçılığı oldu. Ağırlıklı olarak Malezya ve Endonezya arasındaki sularda kaydedilen 234 uyuşturucu kaçakçılığı olayının 100'ünü oluşturuyor. Bölgede Hindistan'ın batı kıyısı açıklarında ve Sri Lanka açıklarında yakalanan 1,4 milyar ABD dolar değerindeki eroin sevkiyatı, 2022’de kaydedilen en yüksek değere sahip uyuşturucu kaçakçılığıydı. 2022’de en büyük metamfetamin ele geçirmesi ise Meksika’dan Avustralya’ya aktarılırken Hong Kong’da ele geçirilen 1,8 tonluk sevkiyatı. Bu olayda, metamfetamin, hindistancevizi suyu olarak etiketlenmiş bir sıvı olarak kaçırılmaya çalışılırken yakalandı ve bu tür kaçakçılık (sıvı metamfetamin) bölge için yeni bir yöntem olarak kayıtlara geçti.

Yakalanan uyuşturucuların en yüksek toplam ağırlığı, kaydedilen 100 tonun 74 tonunu oluşturan ketum yaprakları ve türevleri oldu. Kaydedilen ketum yaprağı kaçakçılığı olaylarının tamamı 2022'nin ilk 5 ayında, ağırlıklı olarak **Malezya**'daki **Kedah** ve **Perlis** çevresinde (**Andaman Denizi**'nde Malezya-Tayland sınırına yakın) meydana geldi. Esrar, ketamin, kokain ve ecstasy de bölgede kaçakçılığı yapılan diğer önemli uyuşturucu türleri oldu.

Meksika, Orta Amerika ve Karayipler, bölgesindeki ülkelerin birçoğu, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki ana tüketici pazarlarına giden kokain için transit ülkelerdir. Kuzey Amerika pazarı için, kokain tipik olarak **Kolombiya**'dan **Meksika**'ya veya **Orta Amerika**'ya **deniz yoluyla** ve oradan da kara yoluyla **Amerika Birleşik Devletleri** ve **Kanada**'ya taşınır. Kokainin yaklaşık %70'i Kolombiya'yı Pasifik yoluyla terk ediyor. ABD yetkilileri, ülkeye giren kokainin yaklaşık %90'ının ABD/Meksika kara sınırından ülkeye girdiğini belirtiyor. **Kolombiya, Avrupa**'da bulunan kokainin ana kaynağı olmaya devam ediyor, ancak **Peru** ve **Bolivya**'dan yapılan sevkiyatlar, ABD ve Avrupa pazarında Kolombiya'nın yerini almaya başladı.



Şekil- 42 - Amerika - Afrika arasında kokain trafiği (Kaynak UNODC Kokain Raporu-2020)

Orta Doğu ve Kuzey Afrika (MENA); bölgesinde son yıllarda yüksek düzeyde amfetamin ele geçirilmiştir. Güneydoğu Avrupa üzerinden kaçakçılığı yapılan amfetaminin, Orta Doğu'daki (özellikle Suudi Arabistan) tüketici pazarlarına transfer edilmektedir.

Batı ve Orta Afrika; bölgesinde, özellikle Batı Afrika'da Gine-Bissau ve Gine'de ile Gana'dan Nijerya'ya uzanan Benin Körfezi'nde iki önemli aktarma merkezleri. **Kolombiyalı** kaçakçıların kokaini '**ana gemi**' ile daha **küçük gemilere** boşaltmadan önce **Batı Afrika kıyılarına** taşıdıkları, sonrasında bu kokainin deniz yoluyla **İspanya** ve **Portekiz**'e gönderildiği rapor ediliyor.

Akdeniz Bölgesinde, uyuşturucu kaçakçılığı sorunu **Cebelitarık** ve **Alboran Denizi** civarında yoğunlaşmaktadır. Bu bölgedeki transferlerde süratli teknelerin yanı sıra gezi tekneleri, balıkçı gemileri, ticari gemilerin de kullanıldığı bildirilmiştir.

Kuzey Avrupa ve Dover Kanalı limanlarında denizden uyuşturucu kaçakçılığı trafiğinde 2022 yılında da artış görülmüştür. Latin Amerika ile Avrupa ülkelerinin ilişkilerindeki artışa paralel olarak, Avrupa limanlarının da uyuşturucu kaçakçılığının bir hedefi haline getirildiği görülmektedir. Deniz geçişleri açısından, 2020 yılında Antwerp, Rotterdam, Hamburg ve Valencia uyuşturucu trafiğinin Avrupa'daki en yoğun terminalleri olduğu rapor edilmiştir. Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığı İzleme Merkezi (EUROPOL)'ne göre Avrupa Birliği'nin perakende kokain pazarının 2020'de minimum 12,8 milyar Euro (13,9 milyar \$) değerinde olduğunu tahmin ediyor. Avrupa'nın en büyük ikinci limanı olan Antwerp, bir numaralı kokain merkezi haline gelmektedir¹²⁶. Antwerp'te 2022'de 110 ton, rekor düzeyde ele geçirilen kokainin limandan geçen uyuşturucunun yalnızca %10'u olduğu tahmin ediliyor.

Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC), Avrupa uyuşturucu pazarlarında bulunan kokainin çoğunun deniz yoluyla, özellikle Antwerp, Rotterdam, Hamburg ve Valencia gibi büyük konteyner limanlarına giren deniz konteyneri ile kaçırıldığını belirtmektedir. COVID-19 döneminde Avrupa'ya giden hava trafiğindeki azalmanın, Güney Amerika'dan Avrupa'ya deniz yoluyla doğrudan kokain sevkiyatlarında önemli bir artışa yol açtığı belirtilmektedir¹²⁷.

Avrupa Kentsel Güvenlik Forumu (EFUS)'nun 20 Nisan 2022'de düzenlediği "Avrupa Şehirlerinin Limanlarında Organize Suç" konulu Konferansın sonuç raporunda (Drug Crime in the Port of Rotterdam), deniz yoluyla Avrupa limanlarına yapılan uyuşturucu kaçakçılığına ilişkin önemli bilgi ve değerlendirmeler içermektedir¹²⁸. Raporda, 2000 yılından itibaren her yıl Avrupa'ya yaklaşık 160.000 kilo kokain ihraç edildiği, bu miktarın dörtte birinin Rotterdam'a gittiği bildiriliyor.

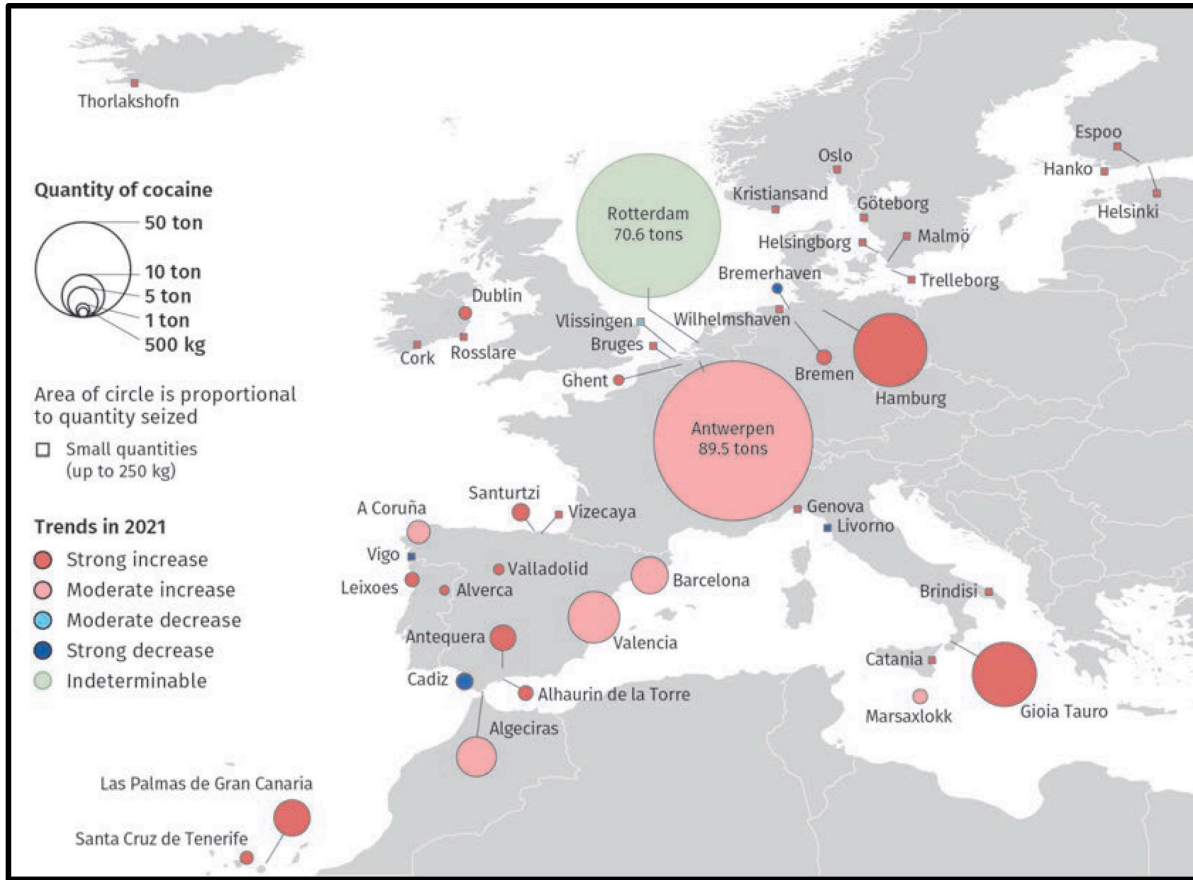
Deniz yoluyla yapılan uyuşturucu kaçakçılığının, üreticiden tüketiciye kadar olan lojistik zinciri sürecini belirli yöntemlerle gerçekleştirdiği görülmektedir. Yapılan araştırmalara göre uyuşturucu transferlerinde kaynak ve transit limanların genellikle Brezilya, Venezüella, Arjantin ve Karayipler olduğu belirtiliyor. Deniz aşırı taşımacılık için Konteyner, Dökme/Kuru Yük, Kurvaziyer ve Ro-Ro gemileri ile yelkenli teknelerin kullanıldığı ifade ediliyor. AB ülkelerinden, İspanya, Portekiz, Belçika ve Hollanda limanları kaçakçılar tarafından en çok tercih edilen varış limanları. Limanların depolama hizmetlerinden de istifade eden bu yasadışı sevkiyatın daha sonra inter-modal hatları kullanarak kıta içerisinde nihai varış noktalarına ulaştırıldığı anlaşılıyor.

¹²⁶ <https://www.dw.com/en/cocaine-capital-antwerp-fears-drug-related-attacks-may-rise/a-64555178>

¹²⁷ UNODC 2020 World Drug Report-Cocaine trafficking routes 2014-2018

¹²⁸ Drug Crime in the Port of Rotterdam: about the phenomenon and its approach (Public Version)

Dünya üzerindeki çatışma bölgeleri sentetik uyuşturucu üretimi ve dağıtımı için adeta bir mıknatis gibi çalışıyor. Ekonomilerin, hukuk sistemlerinin zayıf olduğu ülkelerde de durum aynı. Uyuşturucu kartellerinin söz konusu coğrafyalardaki istikrarsızlıkları istismar ederek, çatışmaları uzaması veya kıskırtılması da göz önünde bulundurulması gereken bir risk olarak ortaya çıkıyor.



Şekil- 43 - 2021 yılında Avrupa limanlarında yakalanan kokain miktarları (Kaynak UNODC Kokain Raporu 2023)

Rusya Federasyonu'nun 24 Şubat 2022'den itibaren Ukrayna'yı işgali ile başlayan savaş bölgesi istikrarsızlaştırmaya devam ediyor. Bu savaşın olumsuz birçok sonuçları şimdiden gözlemlenirken, kaçakçılık rotaları ve uyuşturucu pazarının işleyişi üzerinde de önemli sonuçlar doğurabileceği değerlendiriliyor¹²⁹.

Küresel uyuşturucu kaçakçılığı ile alakalı değerlendirmelerde, uyuşturucunun kaynak ülkelerden pazarlara ulaştırılmasında deniz yolunun yoğunlukla tercih edildiği görülmektedir. Uyuşturucu kaçakçılığı şebekeleri tarafından hedef alınma olasılığını ve riskini azaltmak için uygun önlemlerin alınması ve titizlikle uygulanması artık bir zorunluluk haline gelmiştir¹³⁰. Bu nedenle ülkelerin kolluk güçlerinin yanı sıra armatörlerin, denizcilik işletmelerinin, ticari gemi kaptan ve personelinin bu konuyla ilgili yüksek farkındalık içinde olmaları, gemilerin, yükün, mürettebat ve yolcuların ve ayrıca limanların bu maksatla kullanımına mâni olmak için ön alıcı ve önleyici tedbirleri uygulaması önem arz etmektedir. Bu çerçevede Deniz yoluyla yapılan uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi konusunda Armatörlerin, gemi işletmecilerinin ve gemi personelinin dikkat etmesi gereken hususlar EK-D'de denizcilik sektörünün bilgisine sunulmuştur.

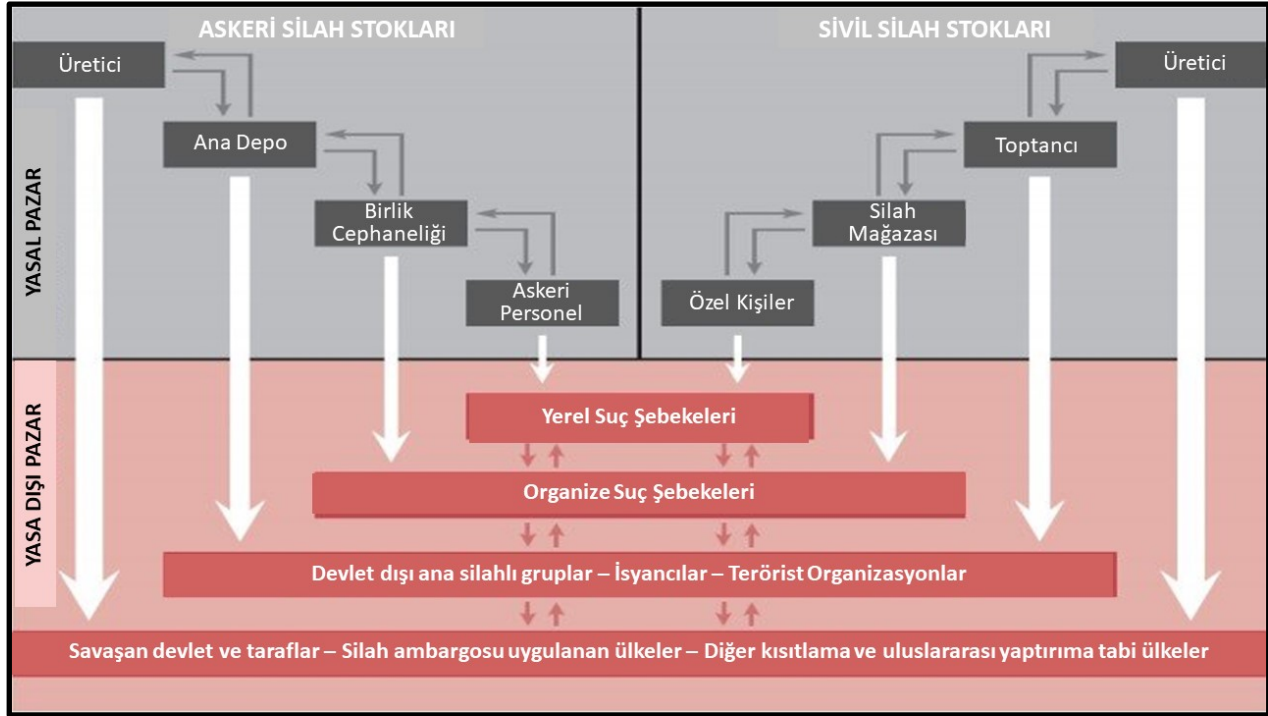
¹²⁹ https://www.emcdda.europa.eu/publications/edr/trends-developments/2022_en

¹³⁰ Dryad Global-Counter Narcotics Drug Smuggling in Commercial Shipping

e. YASADIŞI SİLAH KAÇAKÇILIĞI

Yasadışı ateşli silah ticareti, sürdürülebilir kalkınma, barış ve güvenlik için ciddi bir tehdittir. Silahların çatışma bölgelerine, istikrarsız coğrafyalara ve kanun uygulamalarının zayıf olduğu ülkelere yayılması sadece çatışmaları tırmandırmakla kalmaz, aynı zamanda diğer suç faaliyetlerini de kolaylaştırır. Ateşli silah kaçakçılığı, diğer organize suç türleri ile de bağlantılıdır.

Çeşitli bölgelerde yapılan araştırmalar, yasadışı olarak üretilmiş, geçmiş çatışmalardan geri dönüştürülmüş, devlet stoklarından yönlendirilmiş veya tedarikin yasal ve hazır olduğu bölgelerden kaçırılmış olan ateşli silah ve mühimmat kaçakçılığının dünya çapında yasadışı pazarları güçlendirdiğini ve genişlettiğini göstermektedir. Çatışma bölgeleri silah stoklarını çeker ve daha önceki iç savaşlardan ve silahlı çatışmalardan kalma ateşli silahlar, uzun ömürleri nedeniyle bu bölgelerde dolaşmaya devam eder.



Şekil- 44 - Yasadışı silahların el değiştirmesi (<https://illicittrade.org/illegal-arms-trafficking>)

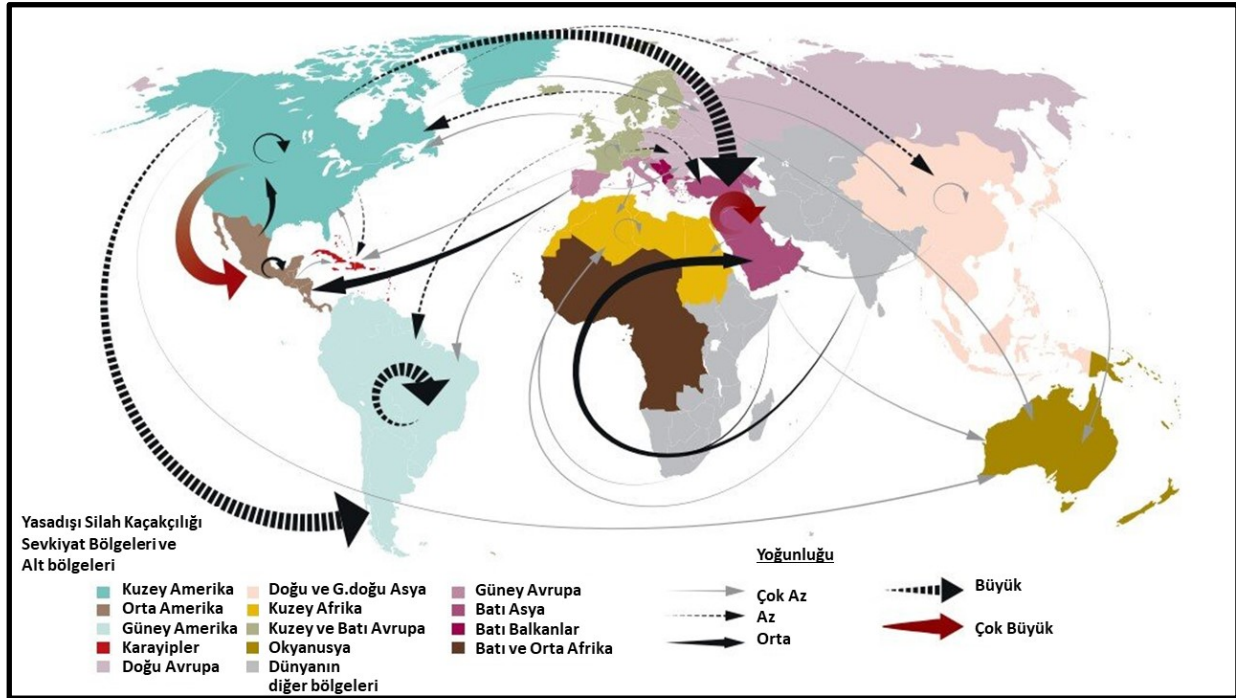
Yasa dışı silah kaçakçılığının asıl maksadı, diğer organize suç mallarının (kontrabant) aksine, ekonomik kazanç elde etmek yerine topluluklar üzerine güç kullanmak, halkta korku yaratmak, bir bölgeyi istikrarsızlaştırmak, yasal güçlerin etkinliğinin ve saygınlığının azaltmaktır. Böylelikle daha fazla gelir getiren diğer organize suç mallarının kaçakçılığı için uygun ortamlar yaratılmış olur. Araştırmalara göre en az karlı yasadışı ticaretlerden biri olmasına rağmen, silah kaçakçılığının hacmi yıllık yaklaşık 1,7-3,5 milyar ABD doları civarındadır ve bu da onu 1,6-2,2 trilyon ABD doları değerindeki toplam yasadışı organize suç malları içerisinde en büyük 9. suç pazarı haline getirmiştir¹³¹.

131

https://en.wikipedia.org/wiki/Arms_trafficking#:~:text=Scholars%20estimate%20illegal%20arms%20transactions%20amount%20to%20over%20US%241%20billion%20annually.

Yasa dışı silah pazarında ticareti çok geniş bir ürün yelpazesine sahiptir. Bu kapsamda, küçük silahlar, hafif silahlar, mühimmat, silah parça ve bileşenleri, suikast silahları, 3D baskı silahlar, patlayıcılar (askeri, ticari, piroteknik), füyünerler, el yapımı patlayıcılar (EYP) ve bileşenleri, askeri mühimmat (parçalar ve bileşenler), kimyasal biyolojik radyolojik ve nükleer (KBRN) malzemeler, silah olarak kullanılacak diğer tehlikeli maddeler sayılabilir.

Yasadışı silah kaçakçılığının deniz güvenliğine etkilerini daha açık görebilmek için bu organize suçun ana ve tali güzergahlarına bakmak gerekir¹³².



Şekil- 45 - Yasadışı silah kaçakçılığı güzergahı (Kaynak: <https://illicittrade.org/illegal-arms-trafficking>)

Yasadışı silah kaçakçılığının güzergahları incelendiğinde, ana güzergahların Kuzey Amerika'dan Güney Amerika ve Orta Doğu'ya, Güney Amerika kıtasının içerisinde, ABD-Meksika arasında, Ortadoğu'nun içerisinde ve Güneydoğu Avrupa ile AB ülkeleri arasından olduğu, diğer güzergahların denizcilik sektörünü de ilgilendirecek deniz rotalarını kullandığı görülmektedir.

Uyuşturucu ve ateşli silah piyasaları her zaman birbirini destekleme ve güçlendirme eğilimindedir. Meksika'da yasadışı ateşli silahların çoğalması ile son yıllarda 37 uyuşturucu karteli tarafından yürütülen yasadışı uyuşturucu suçu ve bunun bölgesel çatışma ve yerel cinayetlere evrilmesi bu konudaki önemli örneklerden biridir. Ayrıca, ABD federal saldırı silahları yasağının 2004 yılında beri sona ermesiyle yüksek kalibreli silahların bu bölgedeki arzı büyük ölçüde artmıştır¹³³.

Brezilya'da, hükümetin tarafından suç gruplarına yönelik askeri baskısının devlet şiddetine dönüşmesi uyuşturucu kartellerinin silahlara daha fazla yatırım yapmasıyla sonuçlandı.

¹³² https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Firearms/2020_Global_Study_on_Firearms_Trafficking_Executive_Summary.pdf

¹³³ https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Firearms/2020_REPORT_Global_Study_on_Firearms_Trafficking_2020_web.pdf

Avrupa ülkeleri de uyuşturucu pazarı, özellikle kokain ticareti ve ateşli silahlar arasındaki simbiyotik ilişkiden etkilenmiştir¹³⁴. Birleşik Krallık Ulusal Ateşli Silahları Hedefleme Merkezi'ne göre, ele geçirilen ateşli silahların %99'u uyuşturucu savaşlarıyla bağlantılıdır.

Silahlara olan talep sadece uyuşturucu ticaretini yoğunlaştırmakla kalmadı, aynı zamanda diğer suç faaliyetlerini körüklemek için Avrupa genelinde yasa dışı silah tedarik yollarının genişlemesine yol açtı. Raporlarda, Batı Balkanlar'da dolaşan milyonlarca hafif silahın Avrupa güvenliği için büyük bir tehdit oluşturduğu belirtiliyor. Balkanlardaki yasadışı silahların terör saldırısında kullanılabileceğinden endişe ediliyor. Almanya'nın, Balkanlar'dan silah ticareti yapan suç gruplarını kontrol etmek gösterdiği çabaya rağmen, Avusturya ve İsviçre'de yasadışı ateşli silahlar ve uyuşturucu tedarikleri artarak sürüyor.

Doğu Afrika bölgesinde uluslararası deniz güçlerinin kararlı mücadelesi sonucunda deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri bitme noktasına gelmiş olmakla birlikte, maalesef yasadışı silah kaçakçılığı başta olmak üzere diğer organize suçlar tam olarak kontrol altına alınabilmiş değil.

Özellikle bölgedeki savaşan tarafları desteklemek üzere İran-Yemen arasında ve Yemen-Somali arasında deniz yoluyla yapılan yasadışı silah sevkiyatları dikkat çekiyor.

Bu güzergahlara ilave olarak, Silah kaçakçılığının ağına Kenya, Etiyopya ve Mozambik'teki istikrarsızlıkları desteklemek üzere bölgedeki ayrılıkçı terör örgütü El-Şebab bağlantılı silahlı gruplarına kadar uzandığı iddia ediliyor. Birleşmiş Milletler (BM) ve Avrupa Birliği (AB) yaptırımlarını ve Somali'ye yenilenen BM Güvenlik Konseyi silah ambargosunu ihlal eden bu yasadışı silah ticareti, bölgedeki deniz haydutluğunun azalmasından elde edilen kazanımları da baltalıyor.

Başta ABD ve AB deniz unsurları olmak üzere bölgedeki uluslararası deniz güçlerinin sevkiyatlarını engelleme gayretleri ve Cibuti Davranış Kuralları (CoC), Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ndeki Hükümetler arası Kalkınma Otoritesi (IGAD) Görev Gücü ve Afrika Birliği (AU) Barış ve Güvenlik Konseyi (PSC) gibi bölgesel girişimlerin, silah kaçakçılığı da dahil olmak üzere denizdeki yasa dışı faaliyetleri henüz yeterli ve etkin bir sonuç sağlamaktan uzak görünüyor.

Kıtalararası sevkiyatın önemli bir kısmının deniz yoluyla sağlandığı yasadışı silah kaçakçılığının denizcilik sektörünü ne şekilde etkilediği ise bizim için en önemli noktayı teşkil ediyor.

Stockholm Uluslararası Barış Araştırma Enstitüsü'nün Deniz Kaçakçılığı Raporunda¹³⁵, silah tüccarlarının batılı denizcilik şirketlerini nasıl hedef aldığını, gemilerin silah ve uyuşturucuları nasıl taşıdığını ortaya koyuyor.

Söz konusu araştırmaya göre, yaptırımları delen veya füze ve kitle imha silahlarının geliştirilmesinde kullanılabilecek silah, uyuşturucu ve teçhizatın yasa dışı transferi vakalarına karışan gemilerin çoğu, dünyanın en zengin ülkelerinde bulunan şirketlere ait olduğu belirtiliyor. Gemilerin ağırlıklı olarak Almanya, Yunanistan ve ABD merkezli ticari hatları kullandıkları, silah ve uyuşturucunun kaçakçılar tarafından yasal kargoların arasına saklamasının nispeten kolay olduğu ancak bunun gemi sahipleri ve kaptanların ne taşıdıklarını bildikleri anlamına gelmeyeceği vurgulanıyor.

¹³⁴ GI-TOC-policy-brief_Arms-trafficking-web-1-2022

¹³⁵ <https://www.theguardian.com/world/2012/jan/30/sea-trafficking-report-guns-drugs>



Şekil- 46 - Deniz yoluyla yapılan yasadışı silah kaçakçılığı küçük kalibreli silahları ve cephanesini tercih ediyor

Deniz yoluyla yapılan söz konusu kaçakçılık olaylarında, yasadışı malları, yasal öğeler taşıdığını iddia eden mühürlü nakliye konteynirlerinde saklamak; malları meşru ticaretle uğraşan yabancılara ait gemilerle göndermek ve gözetim operasyonlarının takip etmesini zorlaştıran, dolambaçlı yollar kullanmak gibi silah kaçakçılığı ağlarının benimsediği yöntemlerin, uyuşturucu kaçakçıları tarafından da uygulandığı görülüyor.

Uluslararası ticarete devrim yaratan konteynerleştirme uygulamasının, aynı zamanda kaçakçılar için ideal bir koruma sağladığı ve binlerce konteynerden çok azının denetlenilebildiği, gemi sahiplerinin ve hatta gümrük memurlarının, genellikle konteynerin içinde ne olduğu konusunda kargo belgelerinde yazıldığı gibi olduğuna güvenmek zorunda kaldıkları ifade ediliyor. Ayrıca rapora göre, gemi sahiplerinin, operatörlerin veya kaptanların kaçakçılık girişimine doğrudan karışmış gibi görüldüğü durumlarda, gemilerin daha yaşlı olduğu ve "elverişli bayraklar" altında seyretme eğiliminde olduklarını ve limanlara girdiklerinde güvenlik ve kirlilik denetimlerinde düzenli olarak kötü performans gösterdikleri vurgulanıyor.

f. DENİZDEN GÜVENSİZ, KONTROLSÜZ, KARMA GÖÇ, GÖÇMEN KAÇAKÇILIĞI VE YASADIŞI İNSAN TİCARETİ

Uluslararası göç, doğdukları ülkenin dışında yaşayan 295 milyon insanın büyük çoğunluğunu oluşturan gelişmekte olan ülkelerden gelen insanları içerir. Ayrıca, gelişmekte olan ülkeler, dünya çapındaki 260 milyon ekonomik göçmenin üçte birinden fazlasının ve 35 milyon mülteci ve sığınmacının %85'inden fazlasının varış noktasıdır¹³⁶.

Göç olgusunu oluşturan sınır aşan insan hareketliliği, uzun vadeli eğilimler tarafından yönlendirilen istikrarlı akışlar ile krizler ve doğal afetler tarafından üretilen düzensiz patlamaların bir kombinasyonundan oluşur. COVID-19 salgınının neden olduğu kesintilere rağmen, hareketliliğin uzun vadeli itici güçlerinden bazıları her geçen yıl güçlenmekte ve önümüzdeki yıllarda daha da yoğunlaşması beklenmektedir. Farklılaşan demografik eğilimler, iklim değişikliğinin neden olduğu stresler, dönüştürücü yeni teknolojiler ve ülkeler içinde ve ülkeler arasında artan eşitsizlikler bu güçler arasında yer almaktadır. Aynı zamanda, şiddet, çatışma ve umutsuzluk, Suriye, Güney Sudan, Myanmar, Venezuela ve son olarak Ukrayna'da olmak üzere ani ve büyük hareketlere yol açmıştır.

Bazıları iş, daha iyi yaşam koşulları veya eğitim fırsatları aramak için göç ederken, bazıları ise zulüm, çatışma veya yaşamlarına, özgürlüklerine veya güvenliklerine yönelik diğer tehditlere karşı uluslararası koruma aramak için ülkelerinden yasa dışı yollarla kaçarak hayatlarını tehlikeye atmaktadır.

Göç hareketlerinin bir kısmı varış veya transit ülkeler tarafından kontrol altında tutulup, göçmenlere temel insani birtakım hizmetler sağlanırken, maalesef göçmenlerin bir kısmı kontrolsüz bir şekilde kara veya deniz güzergahlarını kullanarak, güvensiz ve emniyetsiz yöntemlerle ve yasal olmayan yollardan hedef ülkelere yolculuklarını sürdürürlerken çeşitli tehlike ve risklere maruz kalırlar. Güvensiz, kontrolsüz karma göçmenlerin büyük bir bölümü yasal olmayan sınır ötesi bu yolculuklarında insan kaçakçılarının doğrudan hedefini oluşturmaktadır.

Güvensiz, kontrolsüz karma göçmenlerin bir kısmının tercih ettiği deniz yoluyla yapılan göç hareketleri yeni bir olgu değildir. Dünyanın her yerindeki çaresiz insanlar, denize açılmaya elverişsiz teknelerde uzun süredir hayatlarını riske atmaktadır. Çoğu zaman bu, kaderlerini vicdansız, suçlu kaçakçıların ellerine bırakmak anlamına gelir. Birçoğu, seyahat ettikleri tehlikeli koşullara ek olarak yolculukları sırasında sömürü, taciz ve şiddetle karşı karşıya kalmaktadır¹³⁷.

Göçmen kaçakçılığı, uluslararası hukukta “bir kişinin, doğrudan veya dolaylı olarak mali veya başka bir maddi menfaat elde etmek amacıyla, vatandaşı olmadığı veya vatandaşı olmadığı bir Devlete yasa dışı olarak girmesinin temin edilmesi” olarak tanımlanan bir suçtur¹³⁸.

¹³⁶

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099931505232227212/pdf/IDU01d84ab4704bc804fea08ac400af3a86ba476.pdf>

¹³⁷ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/RescueatSeaGuideENGLISH.pdf>

¹³⁸ file:///C:/Users/faruk.dogan/Desktop/MARSEC%20REPORT/Smuggling_of_Migrants_A_Global_Review.pdf

Her ikisi de yasadışı olmakla birlikte, Göçmen/insan kaçakçılığı (Migrant or human smuggling) ile İnsan ticareti (Human Trafficking) birbirinden farklıdır. Göçmen ya da İnsan kaçakçılığı, gönüllü olarak yabancı bir ülkeye yasa dışı giriş yapmak isteyen bir bireye bir hizmetin (tipik olarak nakliye veya sahte belgeler) sağlanmasını içerir. Öte yandan İnsan Ticareti, erkekleri, kadınları veya çocukları zorla çalıştırma veya ticari cinsel sömürü amacıyla sömürmeyi içermektedir¹³⁹. Ayrıca İnsan Ticareti Birleşmiş Milletler tarafından “insanlığa karşı işlenen suç” (crime against humanity) olarak sınıflandırılmaktadır¹⁴⁰.

Deniz yoluyla yapılan “güvensiz, kontrolsüz, karma göç”, “göçmen kaçakçılığı” veya “insan kaçakçılığı”, liman tesislerinin, deniz yapı/altyapılarının güvenliği, göçmenlerin can güvenliği, denizde can güvenliği ve deniz güvenliği açısından liman tesislerini ve ticaret gemilerini yakından ilgilendirmektedir.

Örneğin, 2020 yılında Türkiye limanlarında yakalama gerçekleştirilen 38 olayda toplam 211 yasadışı göçmen ele geçirilmiştir¹⁴¹. Bu, toplam göçmen yakalama olaylarının %22’sini, yakalanan toplam göçmenlerin ise %44’ünü teşkil etmektedir.

■ Yıllara Göre Yakalama Olay Sayısı						
Taşıma Şekli	2015	2016	2017	2018	2019	2020
DENİZ	43	30	91	91	82	38
KARA	266	302	307	417	433	132
DEMİRYOLU	20		3	4	7	
İÇ GÜMRÜK SAHASI	42	1	1	1	6	2
ŞEHİR İÇİ				1		
HAVA					1	
Genel Toplam	371	333	402	514	529	172

■ Yıllara Göre Yakalanan Göçmen Sayısı						
Taşıma Şekli	2015	2016	2017	2018	2019	2020
DENİZ	546	169	522	321	478	211
KARA	606	557	699	869	928	265
DEMİRYOLU	381		28	18	13	
İÇ GÜMRÜK SAHASI	318	5	4	2	13	5
ŞEHİR İÇİ				2		
HAVA					1	
Genel Toplam	1.851	731	1.253	1.212	1.433	481

Şekil- 47 - Türkiye’de yıllara göre yakalanan göçmenler

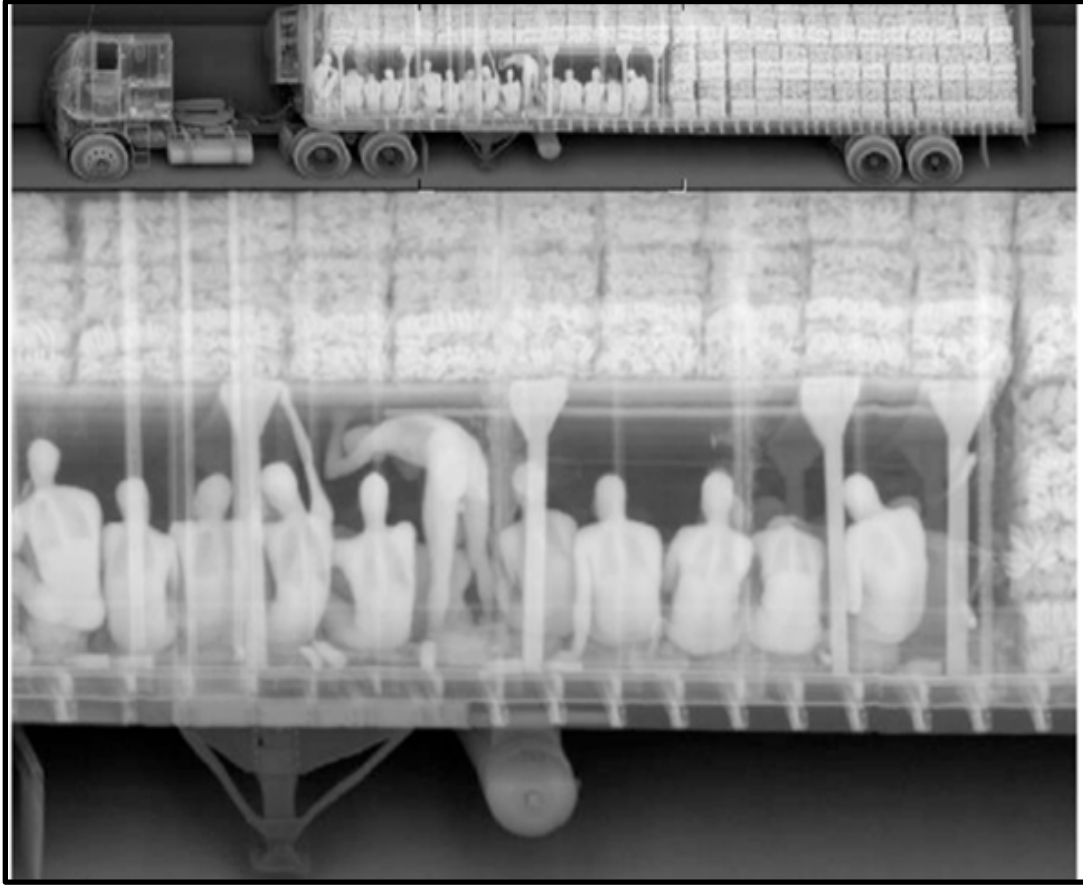
¹³⁹ <https://www.ice.gov/sites/default/files/documents/Report/2017/CSReport-13-1.pdf>

¹⁴⁰ <https://www.unodc.org/nigeria/en/human->

[trafficking.html#:~:text=Human%20Trafficking%20is%20a%20crime,the%20purpose%20of%20exploiting%20them.](https://www.unodc.org/nigeria/en/human-trafficking.html#:~:text=Human%20Trafficking%20is%20a%20crime,the%20purpose%20of%20exploiting%20them.)

¹⁴¹ <https://muhafaza.ticaret.gov.tr/data/5d31b1ee13b876092c062161/faaliyet%20raporu%202020.pdf>

Dünya üzerinde, 2000 yılından bugüne kadar deniz ticaretinde kullanılan konteynerlerde 347 yasadışı göçmen hayatını kaybetti¹⁴². Uluslararası deniz ticaretinde günümüzde, geçmiş yıllara oranla daha yoğun olarak kullanılan konteynerlerin ticaretin aksamaması için ancak çok az bir kısmı, herhangi bir ihbar veya kuvvetli şüphe olması, konteynerlerde rastgele yapılan karbondioksit ölçüm sonucunun yüksek olması durumunda aramaya veya x-ray taramasına tabi tutulabilmektedir. Bu nedenle uluslararası deniz ticaretinde kullanılan konteynerler, diğer kaçakçılık türlerinde olduğu kadar deniz aşırı yasadışı göçmen kaçakçılığında kullanılmaktadır. Konteynerlerle yapılan yasadışı göçmen kaçakçılığı sadece göçmenlerin yaşamlarını değil, aynı zamanda limanlar tesislerinin ve alt yapısının güvenlik ve emniyetini de olumsuz etkileme potansiyeli ile önemli bir risk ve tehdit oluşturmaktadır.



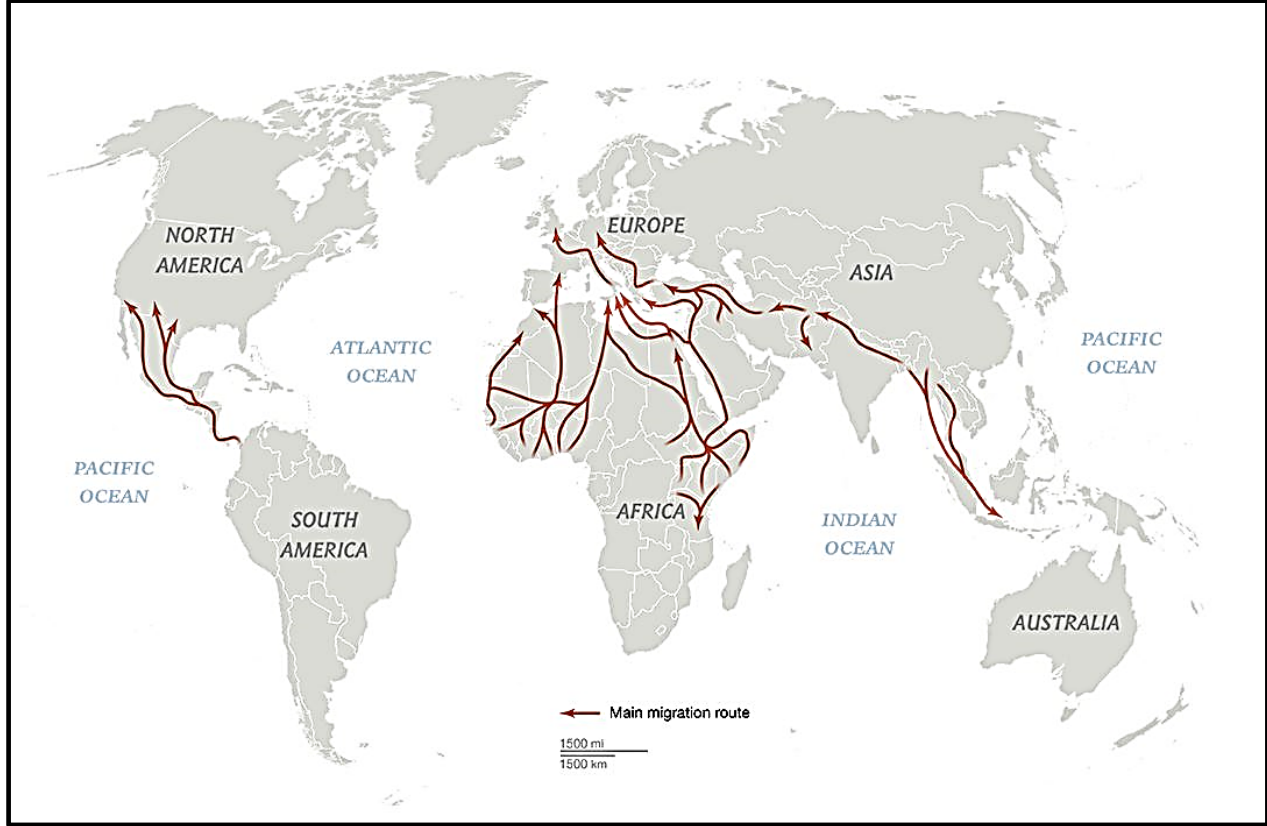
Şekil- 48 - Limanlarda yapılan konteyner X-Ray taraması

Deniz yoluyla yapılan “güvensiz, kontrolsüz, karma göç”, “göçmen kaçakçılığı” veya “insan kaçakçılığı”, denizde can güvenliği, deniz güvenliği açısından da önemli sonuçlar yaratmaktadır. Örneğin, 2022 yılında Türkiye denizlerinden yasa dışı yollar ile Avrupa ülkelerine gitmek isteyen 49 bin 518 göçmene Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından işlem uygulandı. 2022 yılında Türk denizlerinde bin 617 adet düzensiz göç olayı kayıtlara geçti. Yaşanan düzensiz göç olaylarında 49 bin 518 düzensiz göçmen umut yolculuğunda ya yakalandı ya da Türk Sahil Güvenliği tarafından denizden kurtarıldı. Yasa dışı düzensiz göç olaylarını organize eden 293 kişi de yakalanarak adalete teslim edildi. 2022 yılında düzensiz göç olaylarında denizde yaşanan olaylarda 41 kişi hayatını kaybetti¹⁴³.

¹⁴² <https://www.columbian.com/news/2022/jun/28/48-migrants-die-after-trailer-abandoned-in-texas-heat/>

¹⁴³ <https://www.denizhaber.com/denizlerimizde-2022-yilinda-49-bin-518-duzensiz-gocmen-kurtarildi#>

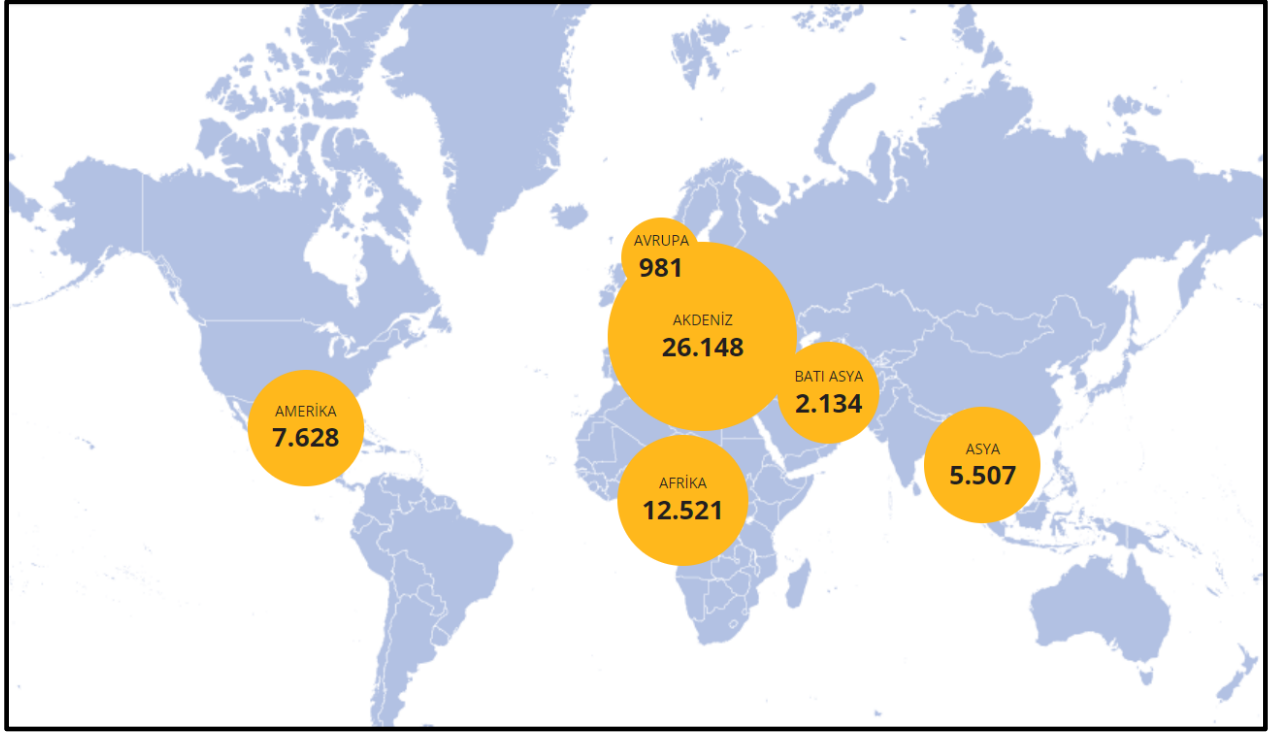
Konuya küresel ölçekte bakıldığında; deniz yoluyla yapılan, güvensiz, kontrolsüz, karma ana göç güzergahları, Güney Amerika'dan Kuzey Amerika'ya, Batı, Doğu ve Kuzey Afrika'dan Akdeniz üzerinden Avrupa'ya, Afrika Boynuzundan Güney Afrika'ya ve Arap yarımadası-Doğu Akdeniz veya Türkiye üzerinden Avrupa'ya, Güney ve Güneybatı Asya'dan Türkiye üzerinden Avrupa'ya veya Güneydoğu Asya adaları ve Avustralya'ya rotalarıdır. Dünya göç güzergahlarının detayları EK-E'deki haritalardadır.



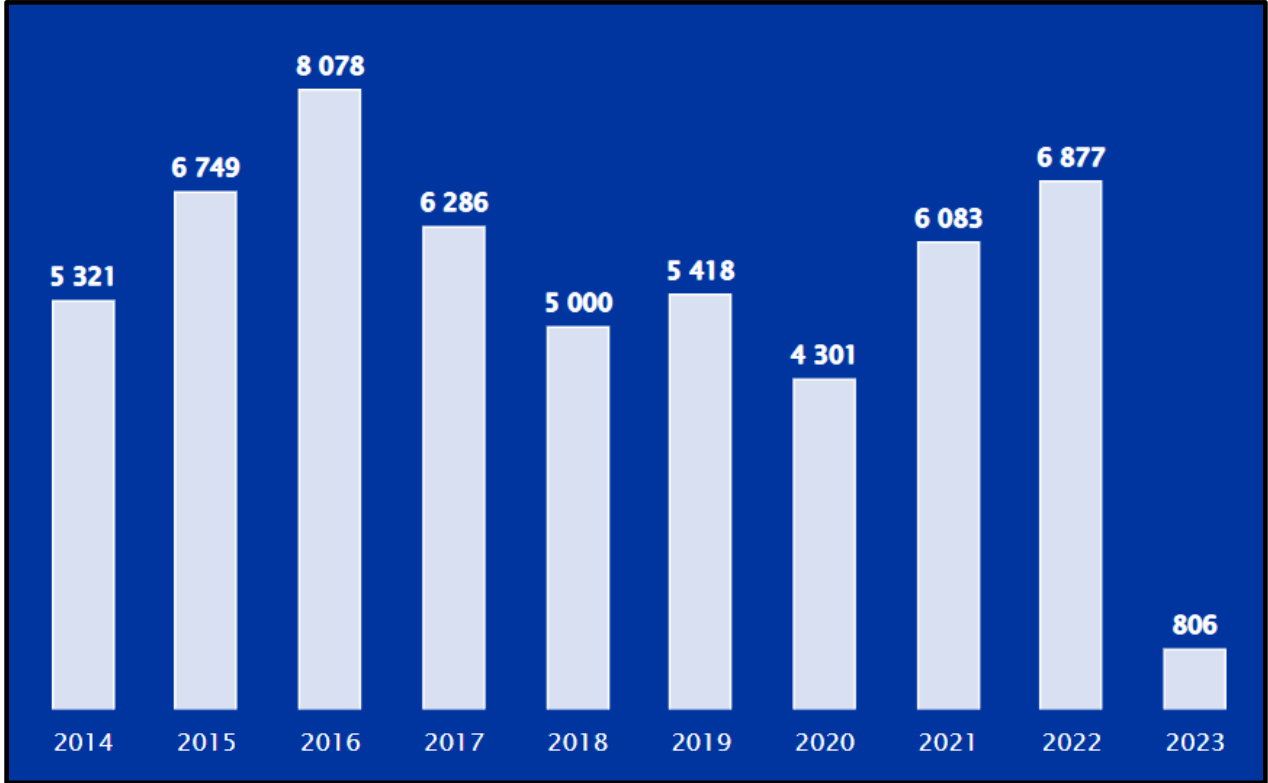
Şekil- 49 - Küresel ve deniz yoluyla yapılan, güvensiz, kontrolsüz, karma ana göç güzergahları

Deniz yoluyla yapılan göç ve insan kaçakçılığında 2014 yılından günümüze kadar 21.228 kişinin denizlerde boğularak hayatını kaybettiği, bunların 20.580'inin en ölümcül rota olan Orta Akdeniz'de olduğu, kayıpların ve diğer nedenlerle ölümlerin de ilave edilmesiyle sadece Akdeniz Bölgesinde bu sayının 26.148'e ulaştığı kaydedilmektedir¹⁴⁴.

¹⁴⁴ <https://missingmigrants.iom.int/data>



Şekil- 50 - Olay bölgesine göre 2014'ten beri kaydedilen göç sırasında ölümler (Kaynak: Kayıp Göçmenler Projesi, Uluslararası Göç Örgütü'nün (IOM))



Şekil- 51 - Yıllara göre denizden göç sırasında ölümler ve kayıp göçmenler, (Kaynak : Uluslararası Göç Örgütü (IOM))

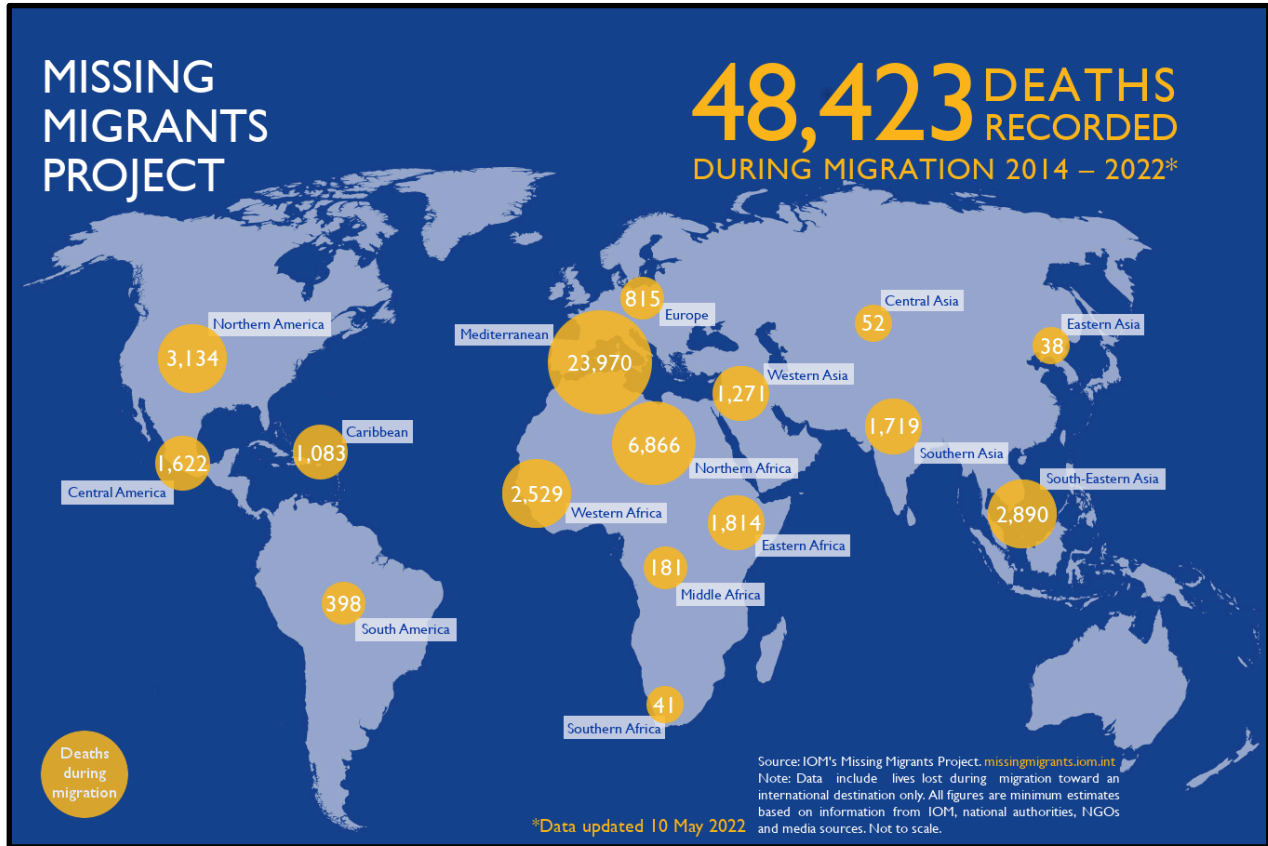
Deniz yoluyla yapılan göç ve insan kaçakçılığının deniz güvenliği ve deniz ticareti üzerindeki etkilerinin çok farklı yönleri mevcuttur. Bu etkilerin başında göçmenlerin elverişsiz şartlardaki deniz geçişi esnasında alabora olan bot ve teknelerdeki insanların hayatlarını kurtarma sorumluluğu gelmektedir.

Dünyanın her yerindeki arama ve kurtarma (SAR) hizmetleri denizde tehlikede olan herhangi bir kişiye yardım etmek için çoğunlukla uluslararası gemi trafiğine önemli görevler yüklemektedir. Bu çerçevede¹⁴⁵;

➤ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre (Madde 98(1)); "Her devletin kendi bayrağını taşıyan bir geminin kaptanından, gemi mürettebat ve yolcular için ciddi bir tehlike oluşturmadan ifa edilebilecek ise,

- Denizde tehlike içerisinde bulunan her kişiye yardım etmesini;
- Yardım ihtiyaçlarından haberdar edildiği takdirde, tehlikede bulunan kişileri, kendisinden makul olarak beklenebilen ölçüde ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarmaya gitmesini talep eder."

➤ 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'ne göre (SOLAS düzenlemesi V/33.1); "İnsanların denizde tehlikede olduğuna dair herhangi bir kaynaktan bir bilgi alan ve yardım edebilecek bir mevkide bulunan denizdeki bir geminin kaptanı, tehlikedeki insanlara yardımda bulunmak üzere, mümkün olan durumda onları veya arama ve kurtarma birimini de hareketi konusunda bilgilendirmek suretiyle, mümkün olan en yüksek süratle ilerleyecektir."



Şekil- 52 - Göç sırasında ölenler 2014-2022

¹⁴⁵ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/RescueatSeaGuideENGLISH.pdf>

Taraf olduğumuz bu anlaşmalar, denizlerde seyreden ticari gemilerimizin kaptanlarına tabiiyetlerine, buldukları statü veya koşullara bakılmaksızın kaptanın denizde tehlikede olanlara yardım sunma yükümlülüğü getirmektedir. Bu durum uluslararası hukuk yükümlülüğünün yanı sıra ayrıca eski bir denizcilik geleneğidir. Denizcilik arama ve kurtarma hizmetlerinin bütünlüğünü korumak için bu yükümlülüğe uymak esastır.

Ticaret gemilerinin denizde arama kurtarma sorumluluklarının uygulanması deniz güvenliği açısından etki yaratabilecek ikincil riskleri beraberinde getirmektedir. Zira gemi kaptanının sorumlulukları denizde zor durumda olanları kurtarmakla son bulmamaktadır. Yardım sunan geminin kaptanı;

- Arama ve Kurtarma Bölgesinden Sorumlu Kurtarma Koordinasyon Merkezi ile irtibat kurularak, kurtarmayı gerçekleştiren gemiyle ve kurtarılan kişilerle ilgili detaylı bilgileri aktarmalı ve kurtarılan kişilerin teslim edileceği mevki ve otorite koordine edilmeli,
- Kurtarılan kişilere ihtiyaç duyulan tıbbi ilk yardım ile teslim edilinceye kadarki süre içerisinde iâşe ve ibate imkânı sağlamalı,
- Kurtarılan kişilerin yaşamlarının veya güvenliklerinin risk altında olacağı bir yerde karaya çıkarılmaması veya aktarılmamasını göz önünde bulundurmalı,
- Varsa yardım eden geminin ihtiyacı olan herhangi bir yardım malzemesi ihtiyacı (donanım, insan gücü, malzeme stoğu, vs.); ve diğer özel faktörler (seyrüsefer güvenliği, hâkim hava koşulları, zaman duyarlı kargo) Kurtarma Koordinasyon Merkezine bildirilmeli,
- Denizde tehlikede olan kişilere insaniyetle davranmalıdır.

Günümüzde gerçekleştirilen fiili arama kurtarma faaliyetleri sonrasında, kurtarılan kişileri teslim alacak sorumlu otoritenin tespiti ve kabul işlemlerinde gecikmeler ve isteksizlikler yaşandığı, bu durumun ticaret gemisinin faaliyetlerini geciktirdiği¹⁴⁶, kurtarılanların sayıca fazla olması nedeniyle ve gemi kumanyasının kazazedelerle paylaşılması sonucunda gemideki stokların tükendiği, mültecilerdeki bulaşıcı hastalıkların gemi mürettebatına da bulaştığı¹⁴⁷, kurtarılan kazazedelerin gemiyi zorla ele geçirmeye çalıştıkları¹⁴⁸ ve bunun sonucunda kurtarılan kişiler tarafından bazı gemilerin ve mürettebatının güvenliğinin tehlikeye düşürüldüğü bir kısım vakalar endişe kaynağı olmaktadır.

Bir diğer risk ise denizdeki arama kurtarma vakasının, mülteci veya insan kaçakçılığı ya da deniz yoluyla işlenen başka bir organize suç ile bağlantılı olması halinde, kurtarma operasyonunun ticari geminin güvenliği açısından potansiyel bir risk kaynağı olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

¹⁴⁶ <https://www.gard.no/web/updates/content/30502985/the-maersk-etienne-rescue-highlights-the-difficulties-in-disembarking-migrants-rescued-at-sea>

¹⁴⁷ https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/download/IMH.2021.0018/63258

¹⁴⁸ <https://www.ics-shipping.org/press-release/ics-deeply-concerned-by-mediterranean-migrant-rescue-incident/>

g. YASADIŞI, BİLDİRİLMEMİŞ VE DÜZENSİZ (IUU) BALIKÇILIK

Yasadışı, Bildirilmemiş ve Düzenlenmemiş ((Illegal, Unreported and Unregulated-IUU) Balıkçılık, çok çeşitli balıkçılık faaliyetlerini kapsayan geniş bir terimdir. IUU balıkçılığı hem açık denizlerde hem de ulusal yetki alanı içindeki alanlarda meydana gelmektedir. Balığın yakalanması ve kullanılmasıyla ilgili olduğu kadar bazen diğer organize suçla ilişkilendirilebilir¹⁴⁹.

IUU Balıkçılığı oluşturan suçları ayrı ayrı tanımlamak gerekirse;

➤ Yasadışı balıkçılık;

- Bir devletin yetkisi altındaki sularda, o devletin izni olmaksızın veya o devletin yasa ve düzenlemelerine aykırı olarak yerli veya yabancı gemiler tarafından yürütülen,
- İlgili bir bölgesel balıkçılık yönetimi organizasyonuna taraf olan, ancak bu organizasyon tarafından benimsenen ve devletlerin bağlı olduğu koruma ve yönetim önlemlerine veya geçerli uluslararası hukukun ilgili hükümlerine aykırı olarak faaliyet gösteren devletlerin bayrağını taşıyan gemiler tarafından yürütülen; veya
- İş birliği yapan devletler tarafından ilgili bir bölgesel balıkçılık yönetimi organizasyonuna karşı üstlenilenler de dahil olmak üzere ulusal yasalara veya uluslararası yükümlülüklerle aykırı olarak yapılan balıkçılık faaliyetleridir.

➤ Bildirilmeyen balıkçılık;

- Ulusal yasa ve yönetmeliklere aykırı olarak, ilgili ulusal makama bildirilmemiş veya yanlış rapor edilmiş; veya
- İlgili bir bölgesel balıkçılık yönetimi organizasyonunun yetki alanında, o organizasyonun raporlama prosedürlerine aykırı olarak raporlanmayan veya yanlış rapor edilen faaliyetlerdir.

➤ Düzensiz balıkçılık;

- Uyruğu olmayan gemiler veya bu kuruluşa taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyanlar tarafından veya bir balıkçı kuruluşu tarafından yürütülen ilgili bir bölgesel balıkçılık yönetimi örgütünün uygulama alanında veya söz konusu kuruluşun koruma ve yönetim önlemlerine aykırı olarak; veya
- Uygulanabilir hiçbir koruma veya yönetim önleminin bulunmadığı ve uluslararası hukuk uyarınca canlı deniz kaynaklarının korunmasına yönelik devlet sorumluluklarıyla tutarsız bir şekilde yürütülen balıkçılık faaliyetleridir.

IUU balıkçılık, balık stoklarını korumaya ve yönetmeye yönelik ulusal ve bölgesel çabaları baltalar ve sonuç olarak, uzun vadeli sürdürülebilirlik ve sorumluluk hedeflerine ulaşılmasına yönelik ilerlemeyi engeller. Ayrıca, IUU balıkçılığı, sorumlu, dürüst ve avlanma izinlerinin şartlarına uygun hareket eden balıkçıları büyük dezavantajlara ve ayrımcılığa maruz bırakmaktadır. IUU balıkçıları, balıkçılık yasaklarına tabi olan savunmasız stokları hedef alırsa, bu stokları sağlıklı seviyelere yeniden ulaştırma çabaları gerçekleştirilemez ve deniz biyoçeşitliliğini, protein için balıkçılık kaynaklarına güvenen toplulukları, gıda güvenliğini ve sektördeki ilgililerin geçim kaynaklarını tehdit eder.

IUU dünya çapında bildirilen avlanma değerinin %19'unu oluşturur ve balıkçılık gelirinde yıllık 23 milyar ABD dolarına mal olmaktadır.

IUU balıkçılığı, diğer organize deniz suçları ve korsanlık da dahil olmak üzere bir dizi güvenlik ve çevre sorununun yaratılmasında, sürdürülmesinde ve şiddetlendirilmesinde rol oynar. Bunu, balık stoklarını korumaya yönelik çabaları baltalayarak, hayatta kalmak için balıkçılık uygulamalarına bağımlı olan kıyı toplulukları üzerindeki sosyoekonomik baskıyı artırarak yapmaktadır.

¹⁴⁹ <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/>

Organize suç grupları, gizli faaliyetler yürütmek için yasa dışı balıkçı teknelerini kullanabilmektedir¹⁵⁰. Bunların arasında uyuşturucu kaçakçılığı ve insan kaçakçılığı olayları ile karşılaşmaktadır. Deniz güvenliği açısından, IUU balıkçılığının yaygınlığı ile korsanlık arasında da bağlantılar tespit edilmiştir. IUU balıkçılığının yerel toplulukları korsanlığa yönelten temel faktörlerden biri olduğunu gösteren örneklerden biri Somali'deki korsanlığın gelişim sürecidir. Ayrıca, IUU gemilerinin deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerde bulunması, bu gemileri korsanlık faaliyetleri için ana gemi olarak kullanılmaya uygun hedefler haline getirmektedir¹⁵¹.

Batı Afrika IUU balıkçılığın en yoğun olduğu bölgedir. Bu bölgedeki balıkçılığın %40'ı IUU Balıkçılıktır. Batı Afrika kıyılarındaki ve Orta Doğu Atlantik kıyılarında, her yıl 4,3 milyar dolara varan kayıplar olduğu rapor ediliyor. Bu, bölgesel olarak elde edilen en yüksek sonuç olsa da Afrika kıtasındaki tüm brüt gelir kayıplarının çoğunu yasa dışı balıkçılık oluşturuyor ve araştırmaya göre bu kayıp 5,0 milyar dolara kadar çıkıyor.

IUU balıkçılık Gine Körfezi'ndeki ekonomik istikrarsızlığın da en önemli nedeni olmaya devam etmektedir¹⁵². Nijerya açıklarında 450 civarında yasadışı Çin'li balıkçı teknelerinin IUU Balıkçılıkla uğraştığı rapor edilmektedir. Nijerya bu sebeple yıllık 600-800 Milyon dolar kayba uğramaktadır. Nüfusunun %60'ı balıkçılıkla geçinen Mozambik'in bölgedeki IUU Balıkçılık nedeniyle yıllık kaybı 56 Milyon dolardır.

Gine Körfezinde IUU balıkçılık ve korsanlık, gelişen iç içe geçmiş olgulardır. IUU balıkçılık ve korsanlık, zayıf yönetişime, gelişmiş polislik ve izleme sistemlerinin eksikliğine ve sosyoekonomik olumsuzluklara sahip eyaletlerde ve topluluklarda gelişir. Bunlara ilaveten yolsuzluk ve liman güvenliğindeki zafiyetler IUU balıkçılığa olanak tanır. Bu durum balıkçı barınaklarının sayısındaki artış, yabancı balıkçı veya taşıyıcı gemilerin liman ziyaretleri ile gözlemlenebilmektedir. IUU balıkçılığını mümkün kılan diğer faktörler arasında ayrıca, bir Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)'nin büyük boyutları nedeniyle yeterli kontrol imkanından yoksun olması, bir topluluğun protein için balığa bağımlılığı ve bir MEB'de yasal olarak faaliyet gösteren yabancı gemiler yer alır. IUU balıkçılığının yansımalarıyla birleştiğinde, karada ve denizdeki istikrarsızlık, zaten kırılabilir olan bir güvenlik ortamı üzerinde birleşerek birbirini güçlendirmektedir. Örneğin, Cabo Delgado'da, Somali'dekine benzer yöntemler dikkati çekmektedir. Bu bölgede bir süre sonra IUU balıkçı gemilerine ve orta ve uzun vadede ticari gemilere yönelik saldırıların artması ve nihayetinde denizcilerin güvenliğini daha fazla tehlikeye atması muhtemel olarak değerlendirilmektedir.

Asya Pasifik bölgesinde de yasadışı balıkçılığın yerel ekonomiler için en büyük gelir kayıplarına neden olduğu bildiriliyor. Yasadışı olarak yakalanan ve ticareti yapılan balıkların Asya kıtasında yıllık brüt gelir kayıplarının 6,7 milyar dolara kadar çıktığı tahmin ediliyor. Batı Orta Pasifik'te (Güney Çin Denizi dahil) her yıl 3,4 milyar dolara kadar kayıp olurken, 2,0 milyar dolara kadar yok oluyor. Kuzeydoğu Asya'da her yıl ve Doğu Hint Okyanusu'nda her yıl 1,5 milyar dolara varan gelir kayboluyor¹⁵³.

Asya'da Çin yasa dışı balıkçılıkta dünya lideri. Çin'in 200.000 ila 800.000 balıkçı teknesine sahip olduğu tahmin ediliyor. En önemlisi, Çin yasadışı balıkçılığı, Kuzeydoğu Asya ve Güney Çin Denizi'nin de ötesine gitti. Çin'in yasadışı balıkçı tekneleri, Batı Afrika ve Latin Amerika'ya kadar gittiği ettiği kaydediliyor.

¹⁵⁰ <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2023/02/01/enforcement-of-fisheries-rules-will-enhance-maritime-governance-and-security>

¹⁵¹ [https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/4795492/METIS/METIS%20030821/Metis%20Insights%20-%20IUU%20FINAL%20DRAFT%20V3%20\(1\).pdf](https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/4795492/METIS/METIS%20030821/Metis%20Insights%20-%20IUU%20FINAL%20DRAFT%20V3%20(1).pdf)

¹⁵² <https://www.mica-center.org/en/mica-center-annual-report-2022-is-out/>

¹⁵³ <https://www.statista.com/chart/25021/illegal-fishing-revenue-losses-by-ocean/>

Ayrıca araştırmalar, Endonezya, Malezya, Fas, Moritanya, Çin, Rusya, ABD'nin Pasifik bölgeleri, Gine, Filipinler ve Kamboçya'yı yasa dışı balıkçılık nedeniyle yıllık en yüksek gelir kaybına uğrayan yerler olarak tanımlıyor.



Şekil- 53 -IUU Balıkçılık Bölgeleri - Limanları - Kaynak Ülkeler

IUU balıkçılık sadece balıkla ilgili değil, insan hakları, gıda güvenliği ve deniz güvenliği dahil olmak üzere diğer temel politika endişelerini kapsayan çok yönlü bir sorundur.

IUU balıkçılığı, istikrar ve güvenliğe yönelik altı ana tehdit oluşturmaktadır¹⁵⁴. Bunlar, ekolojik güvenliğe tehdit, ekonomik güvenliğe yönelik tehdit, gıda güvenliğine yönelik tehdit, jeopolitik istikrara tehdit, deniz haydutluğu tehdidi, ulusötesi organize suç tehdididir.

Görüldüğü üzere IUU Balıkçılığın oluşturduğu güvenlik tehditlerinin tamamı doğrudan veya dolaylı olarak deniz güvenliği ile alakalıdır. Bu nedenle bu yasadışı faaliyetlerin yer aldığı sularda seyreden ticari deniz trafiğinin müteyakkız olması, öncelikle balıkçılığı örtü ve aldatma olarak kullanan, doğrudan tehditlere ve diğer organize deniz suçlarına karşı önlemleri uygulamaya hazır olması tavsiye edilmektedir.

¹⁵⁴ <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep15848.8.pdf>



Şekil- 54 - 2022 Yılı IUU balıkçılık olayları sayısı

h. DENİZ HEDEFLERİNE YÖNELİK SİBER TEHDİT

Küresel ticari denizcilik endüstrisi, çeşitli segmentlerde 98.000'den fazla gemi işletmektedir. Bu bağlamda, bugüne kadar internet bağlantısının olmaması ve gemilerin denizde izole olması nedeniyle güvenli kabul edilen denizcilik sektörü, son yıllarda teknolojiye paralel olarak, denizcilik endüstrisinde de dijitalleşme, otomasyon ve akıllı teknolojiye paralel olarak, daha önce manuel olarak yürütülen süreçleri dönüştürerek denizcilik operasyonlarının verimliliğini artırmış ve bu dönüşümü sürdürmektedir.

Ancak bu gelişmeler, eski ve desteklenmeyen yazılımlar, gemi sistemlerine izinsiz giriş ve mürettebatla ilgili faktörler gibi yeni siber zorlukları da beraberinde getirmiştir. Özellikle, eski yazılım ve bilgi teknolojilerine sahip gemilerin seyir sistemlerinin kontrolüne ve operasyonel teknoloji ekipmanlarına kötü niyetli izinsiz giriş, ciddi sonuçları olan bir risktir. Ayrıca, küresel paydaşların büyük bir kısmının siber güvenliğe gereken önem ve önceliği vermemesi riski artırmaktadır.

Modern ve otonom gemiler, dünyayı eskisinden çok daha güvenli bir yer haline getiren çeşitli karmaşık otomatik sistemlerle donatılmıştır. Bu sistemler, güvenlik ve performans açısından daha az kritik oldukları düşünüldüğünden, sistemlerden bazıları genellikle güvensizdir ve saldırılara karşı savunmasızdır. Bu sistemler navigasyon sistemlerini, radarları, yön bulucuları, Otomatik Tanımlama Sistemlerini (AIS'ler), iletişim sistemlerini ve ana makine, jeneratörler gibi çok çeşitli elektromekanik kontrol sistemlerini içerir.

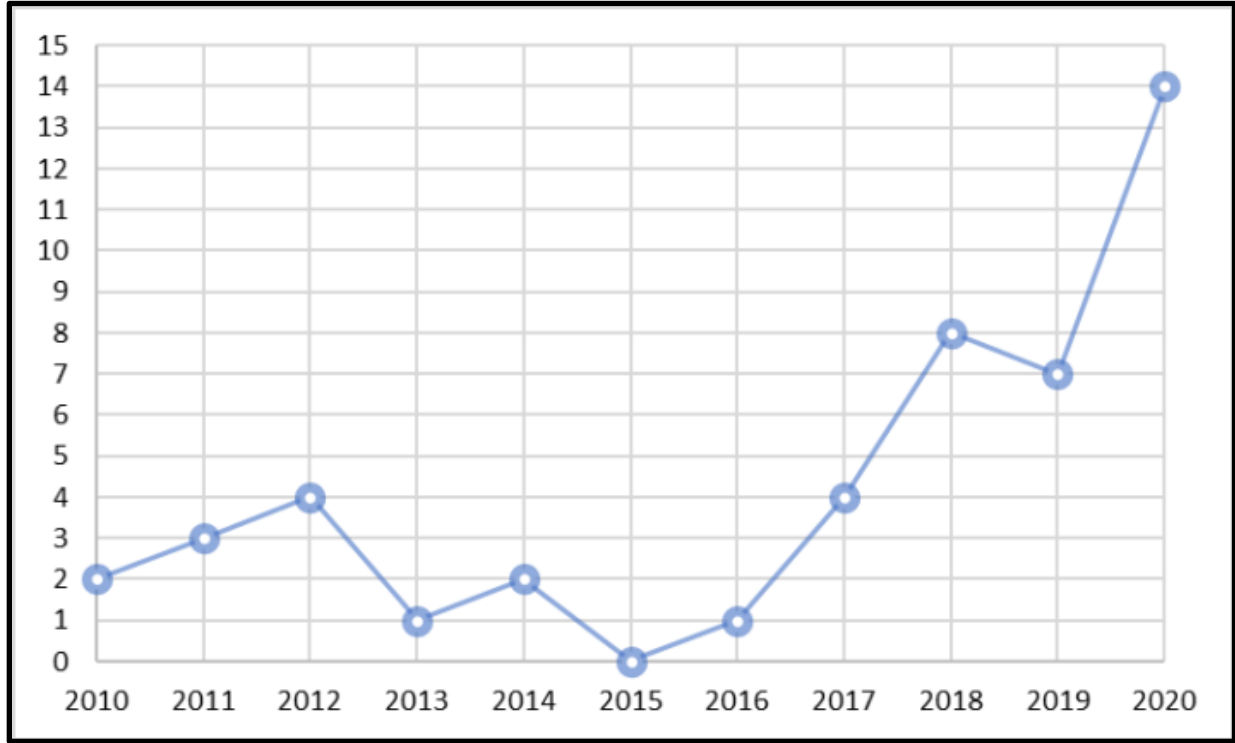
Bu sistemlere yapılabilecek çeşitli elektronik müdahale yöntemleri ile aldatmak, kilitlemek, bilgi çalmak veya benzeri kötü amaçlı girişimlerle gemiler, platformlar, limanlar, tersaneler ve denizcilik endüstrisi üzerinde çok farklı, derin, yaygın etkiler yaratmak mümkündür.

Belirtilen temel güvenlik zafiyetleri nedeniyle doğal bir hedef haline gelen denizcilik sektöründe de siber saldırılar yıllar içinde hızla artmakta ve işletmeler büyük mali kayıplara, yasal yaptırımlara ve ayrıca itibar ve güven gibi tali zararlara neden olmaktadır. Özellikle son yıllarda denizcilik sektöründeki operasyonel teknolojiye yönelik siber güvenlik ihlallerinde %900'lük bir artış olduğu kaydedilmiştir.

Dünya üzerinde tüm siber saldırıların kaydını tutmak mümkün değildir. Bu tür saldırıların birçoğu kurumların itibarını korumak adına gizli tutulduğu için basına veya siber olayları takip eden kurumlara yansımaz. Kayıtlara girdiği kadarıyla, 2010 ile 2020 yılları arasında "hizmet sektörlerinde" 41.158 siber olay rapor edildi. Aynı dönemde "ulaşım, iletişim ve kamu hizmetleri" kapsamında 4.088 siber olay kaydedildi. Bu süreç içerisinde, denizcilik sektörünün çok fazla sayıda olay yaşanmadığı, en azından kamuya duyurulacak veya haber manşetlerine konulacak kadar önemli olaylar olmadığını belirtiyor. Elde edilen verilere göre bu 10 yıllık süreçte sadece 46 olay olması sayı ve frekans açısından düşük ve cesaret verici gibi görünmekle birlikte, olası etkileri, ciddi sonuçları sadece denizcilik sektörünü değil küresel ekonominin çok farklı sektörlerini de ilgilendirmektedir.

2022 yılı istatistiklerine göre ise çeşitli şirket ve kuruluşlara yönelik toplam 1.397 başarılı siber saldırı gerçekleştirildiğinin kaydedildiği, bunların 7 adedinin denizcilik sektörünü hedef aldığı belirtiliyor¹⁵⁵.

¹⁵⁵ <https://konbriefing.com/en-topics/cyber-attacks-2022.html>



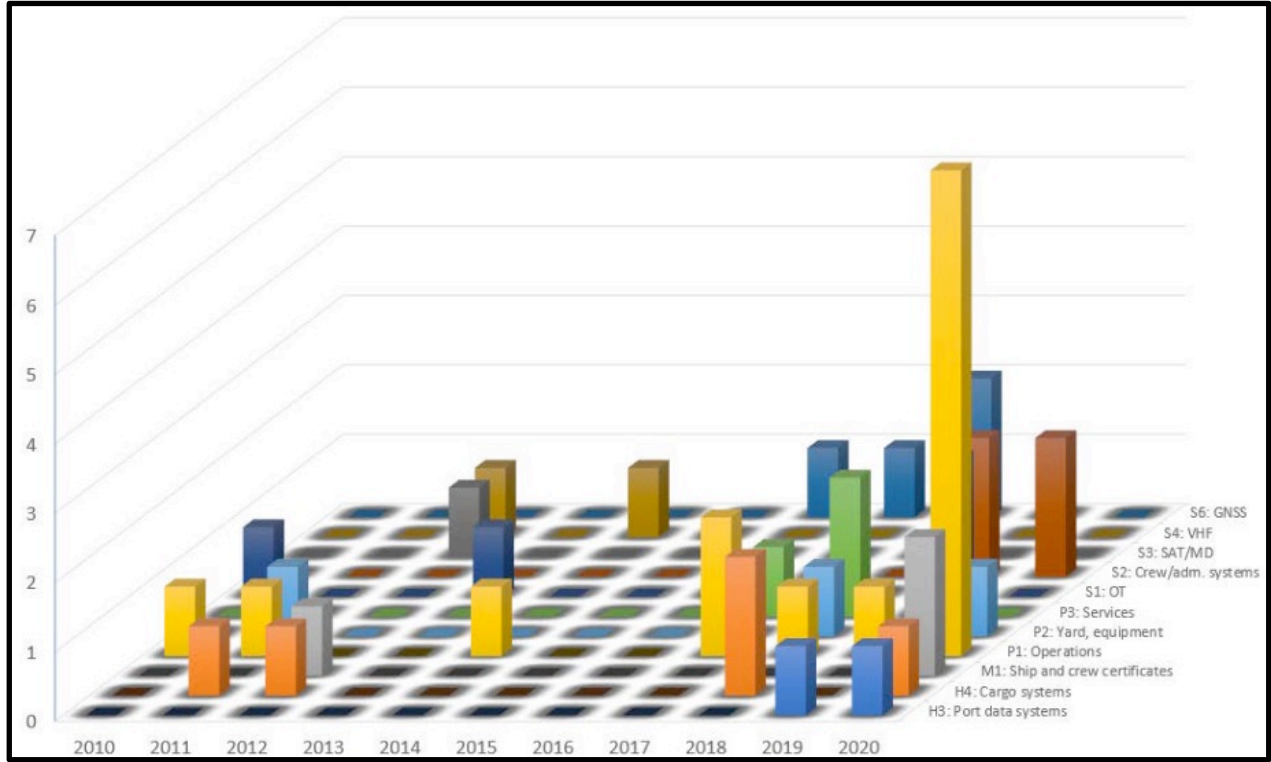
Şekil- 55 - 2010-2020 Yılları arasında dünya çapında denizcilik sektörüne yapılan siber saldırılar

Denizcilik sektöründeki siber saldırılara bakıldığında, olay sayılarının 2010'dan 2020'ye yedi katına çıktığını görebiliriz. Olay sayılarında 2013-2016 yıllarında gözle görülür bir düşüş görülse de 2017'deki Maersk olayının ağır sonuçları ile sektörde bir dönüm noktası oluşturduğunu söylemek mümkündür. Hatırlanacağı üzere, söz konusu olay, tarihteki en yıkıcı siber saldırı olarak nitelendirilmiş, 4000'den fazla sunucu, 45.000 PC ve 2500 uygulamanın yeniden yüklenmesi gerekmiş ve 76 liman da dahil olmak üzere küresel nakliye operasyonlarının neredeyse beşte birinde sorunlara neden olmuştur. Olay sonucunda Maersk'in uğradığı ekonomik kayıplarının 300-400 milyon USD olduğunu tahmin ediyor¹⁵⁶.

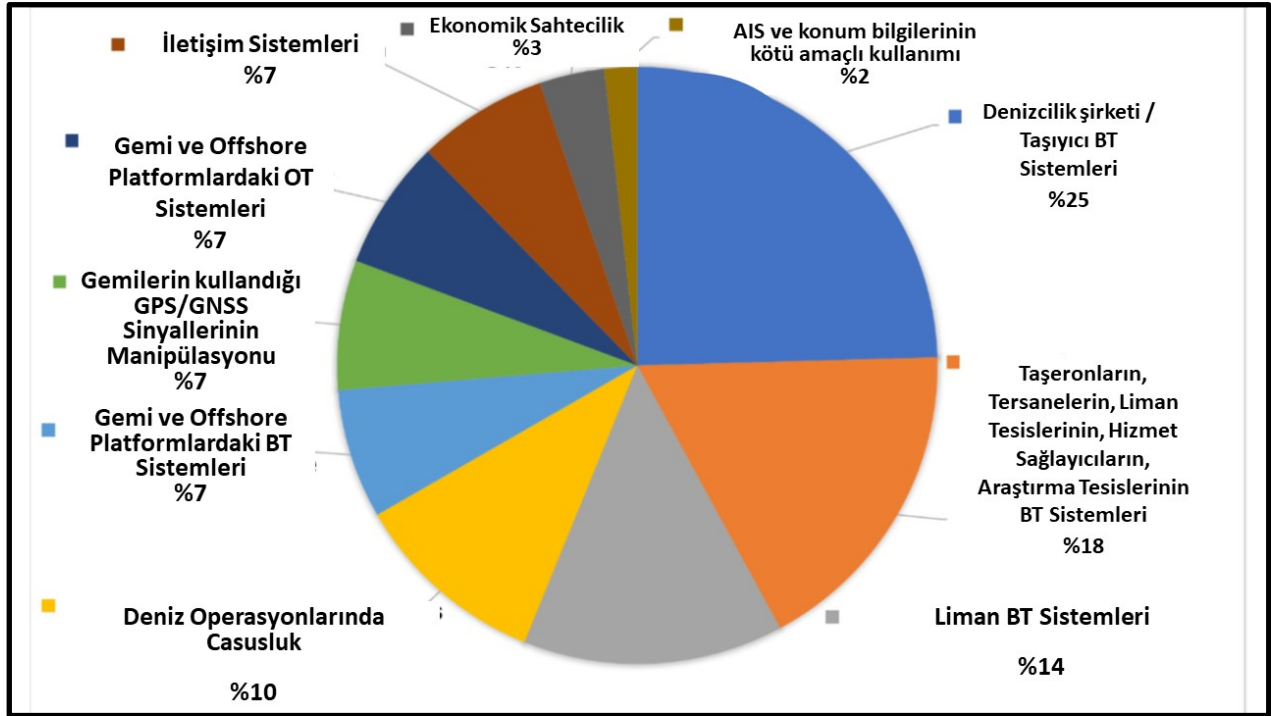
Denizcilik Sektörünü hedef alan siber saldırılardaki bu artış dikkate alarak, gemi sahipleri, operatörleri ve personeline tavsiyeleri içeren Gemi Siber Güvenlik Uygulama Rehberi EK-F'dedir.

Yıllar boyunca hangi saldırı noktalarının kullanıldığına daha yakından baktığımızda, bunların farklı saldırı noktalarına dağıldığını görebiliriz. Denizciliğin karadaki tesislerinde BT sistemleri hedef alınırken, bunun dışında belirli bir hedef üzerinde konsantrasyon görülmemektedir. Artan olay sayısı ile birlikte saldırı yüzeyinin daha geniş bir şekilde kullanıldığını görebiliriz. Bu, olayların muhtemelen ortadan kaldırılabilecek tek bir nedeni olmadığı ve çeşitli risk değiştiricilerin uygulanmasına ihtiyaç olduğu anlamına gelmektedir.

¹⁵⁶https://www.transnav.eu/Article_A_Retrospective_Analysis_of_Maritime_Cyber_Security_Incidents_Meland,59,1144.html



Şekil- 56 - 2010-2020 Arasında denizcilik sektörüne yapılan siber saldırılar ve saldırı noktaları (Kaynak : A Retrospective Analysis of Maritime Cyber Security Incidents)



Şekil- 57 - Denizcilik sektörüne yönelik 10 önemli siber tehdit

Fidye yazılımı saldırıları, veri ihlalleri ve manipülasyonu, bilgi hırsızlığı ve benzeri siber saldırılar, denizcilik şirketleri, ticaret gemileri ve denizcilik endüstrisi için en çok endişe edilen üçüncü tehdit olmaya devam ediyor. Günümüzde sektörde gerçekleşen saldırılar sonucunda oluşan bir veri ihlalinin ortalama maliyeti tüm zamanların en yüksek seviyesi olan 4,35 milyon doları buluyor ve 2023'te 5 milyon doları geçmesi bekleniyor.

Kısa bir süre önce, 7 Ocak 2023'te, Norveç'in önde gelen nakliye sınıflandırma kuruluşu DNV, sistemlerinin kötü niyetli bir fidye yazılımı saldırısı tarafından hedef alındığını ve ardından kendi bayrakları altındaki yaklaşık 1.000 gemiyi etkilediğini doğruladı¹⁵⁷. DNV, yaklaşık 70 müşterinin saldırıdan doğrudan etkilendiğini ve bunların yönetimleri altındaki toplam gemilerin yaklaşık %15'ini oluşturduğunu belirtti¹⁵⁸.

Denizcilik sektöründe en kötü siber saldırı senaryolardan biri, saldırganların geminin seyir kontrolünü ele geçirmesi veya kaybetmesine neden olması veya operasyonel sistemlerini kontrol edebilir hale gelmesidir. Örneğin, MV EVER GIVEN konteyner gemisinin Mart 2021'deki şiddetli rüzgarlar nedeniyle rotasından çıkarak Süveyş Kanalında karaya oturması ve 6 gün süreyle Kanalı tıkaması bir siber saldırı nedeniyle olmadı. Söz konusu olayda Süveyş Kanalı ve çevresindeki etkilenen gemilerdeki sevkiyatlara bağlı olarak, blokaj ticarete saatte tahmini 400 milyon doları tuttu. Bu olay ayrıca, potansiyel siber saldırganlara küresel olarak önemli bir nakliye rotasında bir gemiyi karaya oturmanın küresel ticaret ve borsalar üzerinde nasıl daha geniş etkileri olabileceğini gösterdi¹⁵⁹.

Buna ilave olarak siber saldırıların gemilerin veya deniz aşırı platformların ya da limanların operasyonel sistemlerini hedef alması halinde, operasyonları tamamen durdurma, sektöre uğratma, karışıklıklara sebep olma gibi etkiler yaratmasının mümkün olduğu, bunun yanı sıra büyük etkiler yaratabilecek çevresel kirliliklere de sebebiyet verebilecekleri değerlendirilmektedir.

¹⁵⁷ <https://therecord.media/ransomware-attack-on-maritime-software-impacts-1000-ships>

¹⁵⁸ <https://www.verifavia-shipping.com/shipping-carbon-emissions-verification/news-safeguarding-the-shipping-industry-addressing-the-growing-threat-of-cyber-attacks-674.php>

¹⁵⁹ <https://priavosecurity.com/increased-cyber-threats-to-commercial-shipping/>

i. İKLİM DEĞİŞİKLİ VE ÇEVRE/DENİZ KİRLİLİĞİNİN DENİZ GÜVENLİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Denizcilik endüstrisi ile çevre kirliliği ve iklim değişikliği arasında çok yönlü bir etkileşim mevcuttur.

Dünya ticaretinin en az %90'ını taşımaktan sorumlu olan denizcilik sektörü, küresel ticaretin sürdürülebilirliği için hayati derecede önemli olmakla birlikte, iklim değişikliğine neden olan emisyonlara da kayda değer bir ölçüde katkıda bulunmaktadır. Küresel deniz ulaştırması, dünya çapındaki sera gazlarının (GHG) %3'ünün salınımindan sorumludur. Söz konusu % 3'lük bir oran devasa görünmese de dünya çapında deniz taşımacılığına olan talepteki artışın, denizcilik emisyonlarının diğer birçok sektörden daha hızlı arttığı anlamına gelmektedir. Önlem alınmazsa, birkaç on yıl içinde deniz taşımacılığı küresel emisyonların %10-13'ünden sorumlu olabilir¹⁶⁰. Ayrıca Denizyolu Taşımacılığından kaynaklanan Karbondioksit emisyonlarının 2050 yılına kadar olan dönemde %50 ile %250 oranında artacağı tahmin edilmektedir. Sadece denizlerde değil limanlarda da toplam emisyonun yaklaşık %70'inin ana emisyon kaynağının deniz taşımacılığı olduğu belirtilmektedir¹⁶¹.

Emisyon değerlerinin belirtilen şekilde artmaya devam etmesi durumunda, Paris Anlaşması'nın öngördüğü "küresel ısınmanın 2030 yılına kadar 1,5 santigrat dereceden daha fazla artmaması" hedefinin çok üzerine çıkılması kuvvetle muhtemel bir sonuç olarak beklenmelidir. Sadece 1,5 derecelik bir ısınma bile büyük ölçekli kuraklık, kıtlık, sıcaklık stresi, türlerin yok olması, tüm ekosistemlerin kaybı ve yaşanabilir toprakların kaybıyla sonuçlanarak, çevre kirliliğinin yaratacağı zehirli ortam binlerce insan hayatını kaybetmesine neden olabilecek¹⁶² ve 100 milyondan fazla insanı yoksulluğa sürükleyecektir¹⁶³.

İklim değişikliği denizcilik endüstrisini hem olumlu hem de olumsuz birçok yönden etkileyecektir. İklim değişikliği kaynaklı deniz seviyesinin yükselmesi, deniz yüzeyi sıcaklığındaki artış ve aşırı hava olaylarının artan sıklığı, denizcilik endüstrilerinin büyümesini olumsuz etkileyebilecek faktörlerin başında gelmektedir. Emisyon kontrol düzenlemeleri de sektöre ilave işletme maliyeti getirecektir. Öte yandan, iklim değişikliği kaynaklı buz erimeleri, Kuzey Kutbu'nu mevsimsel olarak seyir yapılabilir bir denizine çevirecek ve Arktik Denizi üzerinden yeni nakliye rotaları oluşturacaktır. Buzun erimesi, Kuzey Kutbu'ndaki petrol ve gaz üretimi için de olumlu bir koşul yaratacaktır. Bununla birlikte, artan gemi trafiği ve açık deniz petrol sondajı Arktik ekosisteminin kirlenmesine yol açacaktır. Daha fazla gemi trafiğinin Arktik Denizi üzerinden kuzey rotalarını kullanmasının bir sonucu olarak, bazı güney limanları, özellikle Singapur ve Hong Kong, azalan gemi trafiği veya en azından daha yavaş bir büyüme ile karşı karşıya kalabilir. Tarımsal kalıplardaki iklim değişikliği kaynaklı değişiklik, gemi hareketlerini de değiştirecek. Daha soğuk ülkeler iklim değişikliğinin avantajlarından yararlanacak ve daha fazla ürün üretebilecekken, daha sıcak iklime sahip ülkelerde tarımsal üretim azalacaktır. Değişen tarımsal model, nakliye faaliyetlerini değiştirecektir. Sektörün yeni duruma daha iyi hazırlanmak ve adaptasyon için gerekli adımları atması da ilave yatırım maliyetleri yaratabilecektir¹⁶⁴.

¹⁶⁰ [https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping#:~:text=Shipping%2C%20while%20essential%20for%20trade,worldwide%20greenhouse%20gases%20\(GH G\).](https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping#:~:text=Shipping%2C%20while%20essential%20for%20trade,worldwide%20greenhouse%20gases%20(GH G).)

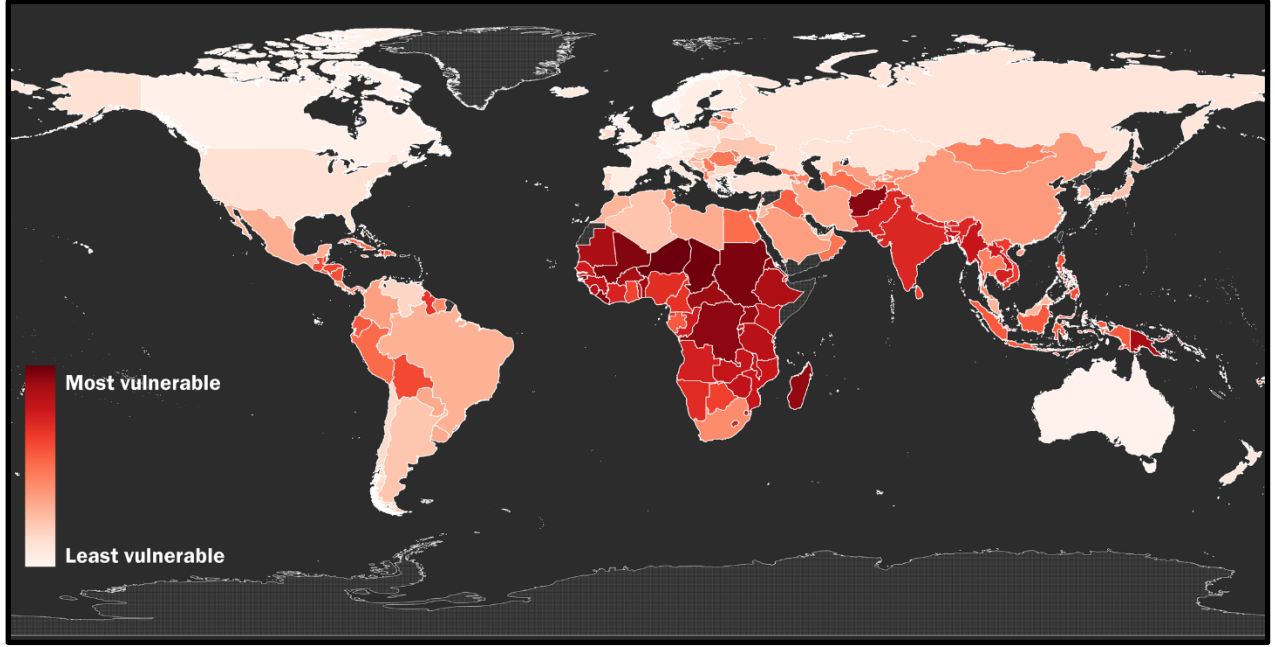
¹⁶¹

https://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/alumni/2015_laca_presentations/10_PereiraOliveira.pdf

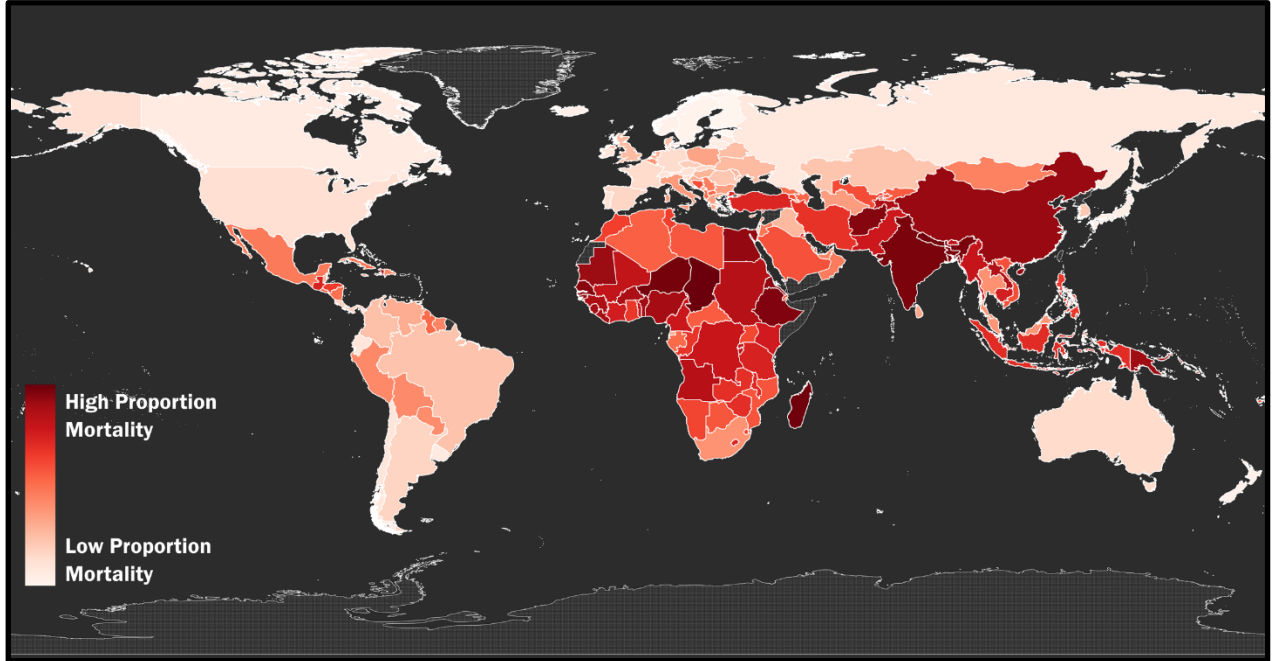
¹⁶² <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0254060>

¹⁶³ https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2022/06/SPM_version_report_LR.pdf

¹⁶⁴ https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1275&context=all_dissertations



Şekil- 58 - İklim değişikliğinin etkilerine karşı hassas coğrafyalar



Şekil- 59 - İklim değişikliği ve çevre kirliliğinden kaynaklı zehirli ortamın yaratacağı ölümcül risk

Birleşmiş Milletler Mülteci Ajansı iklim değişikliği nedeniyle yükselen deniz seviyelerinin önemli bir insani kriz yaratacağını değerlendirmektedir. BM Ülke İçinde Yerinden Edilme İzleme Merkezi, 2008 ile 2020 yılları arasında Güneydoğu Asya ve Pasifik'teki iklim değişikliği kaynaklı doğal afetler nedeniyle daha şimdiden 65,9 milyon kişinin yerinden edildiğini bildirmektedir¹⁶⁵.

İklim değişikliğinin denizcilik sektörüne olumlu veya olumsuz etkilerinin bunlarla sınırlı kalmayacağı da dikkate alınmalıdır. Bu kapsamda;

- İklim değişikliği, kuraklık-kıtlık-yoksulluk-açlık döngüsü ile diğer sosyal sorunları tetikleyebilecektir¹⁶⁶.
- İstikrarsız coğrafyalar başta olmak üzere birçok yerde isyan, iç savaş ve çatışmalar artacaktır.
- Söz konusu güvenliksiz ortam ve coğrafyalar insanların ya yasadışı suç çetelerine katılmasına ya da göç etmelerine neden olabilecektir.
- Bunlara ilave olarak okyanusların ve denizlerin kirlenmesi, ısınması ve asitleşmesi nedeniyle Yasadışı, Bildirilmemiş ve Düzenlenmemiş (IUU) Balıkçılık yaygınlaşarak, aşırı avlanma nedeniyle denizdeki besin kaynakları azalacaktır.
- Denize bağımlı yaşayan topluluklar besinlerini veya besin alabilecekleri gelirlerini denizden sağlayamamaları durumunda deniz haydutluğu, silahlı soygun ve diğer yasa dışı organize deniz suçları artış gösterebilecektir.
- Bu durumun denizcilik endüstrisi için önemli bir deniz güvenliği sorunu yaratması olasılığı yüksek bir sonuçtur.
- Ayrıca iklim değişikliği liman performansını da olumsuz etkileyecek ve liman altyapısının yer değiştirmesine neden olabilecektir.
- Hava modellerinde iklim kaynaklı değişiklikler, daha sık ve daha güçlü fırtına olaylarına yol açacaktır.
- Bunun bir sonucu olarak denizcilik sektörünün güvensizliğini artıracak ve sigorta primlerini artıracaktır.

Ülkelerin, sınır aşan bu sorunlarla mücadele etmek, okyanus kaynaklarının müşterek sürdürülebilir tüketim stratejilerini oluşturmak, en iyi yönetim uygulamalarını paylaşmak ve dünya denizlerindeki uluslararası denizcilik düzenini güçlendirmek için iş birliği içinde olmalarının sorunların çözümüne önemli ölçüde katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

¹⁶⁵ <https://reliefweb.int/report/indonesia/shore-thing-climate-change-and-maritime-security-intrinsically-linked#:~:text=According%20to%20the%20International%20Military,pollution%2C%20ocean%20warming%20and%20acidification.>

¹⁶⁶ <https://www.insamer.com/tr/?output=pdf&type=post&id=4475>

Denizcilik endüstrisi iklim değişikliğinden en fazla etkilenebilecek sektörlerin başında gelmektedir. Gemilerin karbon, azot ve sülfür salınımlarının azaltılması, gürültü seviyesinin ve süratlerin sınırlandırılması, gemilerin ve limanların yeşil enerji kullanılabilir hale gelmesi bu etkilerin azaltılmasına sağlanacak sektörel katkılardan sadece bir kaçıdır.



Şekil- 60 - İklim değişikliği - Küresel Isınma - Deniz kirliliği

2. ULUSLARARASI DENİZ GÜVENLİK HAREKATLARI

Dünya denizlerindeki tehdit ve risklerin yok edilmesi, deniz ticaret yollarının, deniz düğüm noktalarının ve limanların açık bulundurulması, deniz nakliyatının korunması, deniz güzergahı kullanılarak karadaki istikrarsızlıkları artıracak yasadışı sevkiyatların önlenmesi maksadıyla, çeşitli ülkelerin donanma unsurları tarafından münferit ve/veya müşterek birçok deniz güvenlik harekâtı halihazırda tehdit ve risklerin yüksek olduğu bölgelerde devam etmektedir.

Söz konusu deniz güvenlik hareketleri Birleşmiş Milletler, NATO, Avrupa Birliği veya göreve özel bölgesel koalisyonların komuta, kontrol ve görev organizasyonuna tabi olarak veya müstakil ülkelerin deniz unsurları ile bu deniz görev gruplarına dışarıdan sağladıkları destekle gerçekleştirilmektedir.

Ticaret gemilerinin, dünya denizlerinde halen devam etmekte olan deniz güvenlik harekâtı unsurları ile denizde karşılaşmaları, bölgedeki tehdit ve risklerle ilgili bilgi paylaşımında bulunmaları, deniz güvenlik harekâtı icra eden gemiler tarafından refakate alınarak veya uzak koruma altında intikal ettirilmeleri ya da acil bir durumda destek talep etmeleri olası senaryolardır. Bu nedenle tehdit ve risklerin yoğun olduğu bölgelerde devam eden uluslararası deniz güvenliği hareketleri denizcilik sektörümüzün bilgisine sunulmuştur.

Mart 2023 itibarıyla devam eden uluslararası deniz güvenlik hareketleri özetle aşağıda sıralanmıştır.

a. BM DENİZ HAREKÂTI

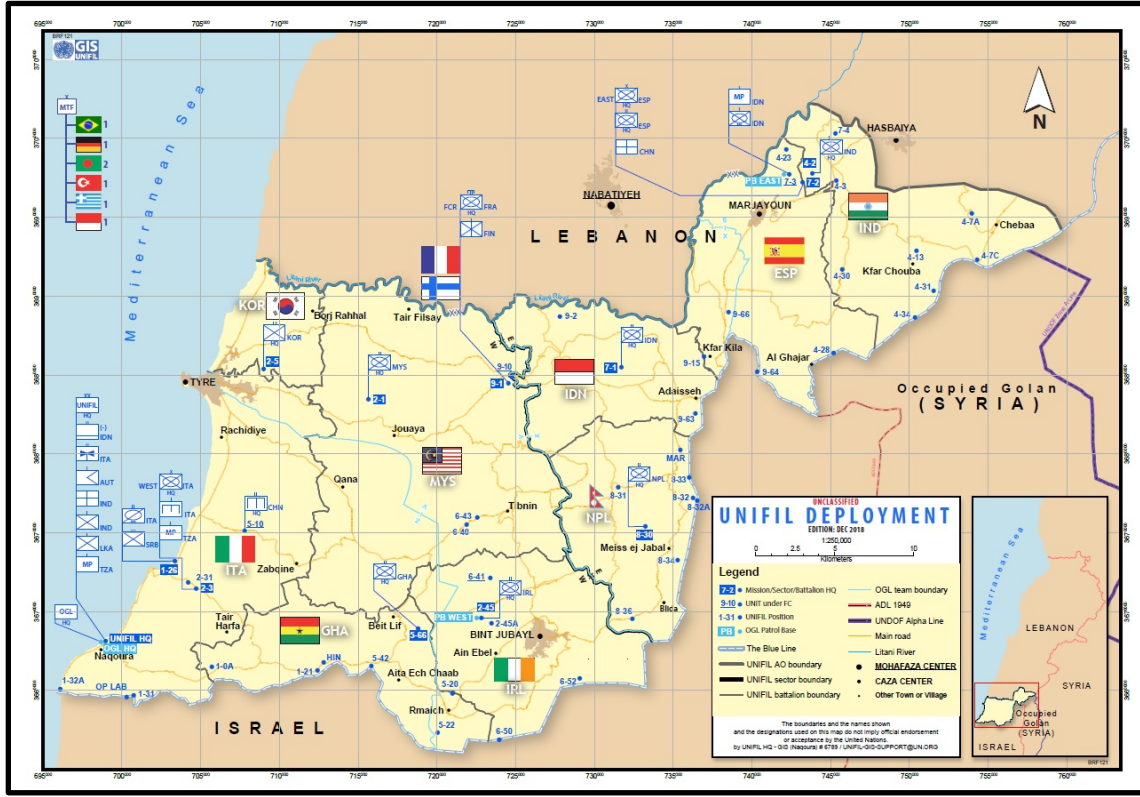
Birleşmiş Milletler Lübnan Geçici Gücü (UNIFIL) Deniz Görev Gücü (MTF)

Lübnan Hükümeti'nin talebi üzerine, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 1701 (2006) sayılı kararı kapsamında, Lübnan karasularını izleme, Lübnan kıyı şeridini emniyete alma ve deniz yoluyla silahların veya ilgili malzemelerin Lübnan'a izinsiz girişini önlemek maksadıyla, Ekim 2006'dan itibaren Lübnan deniz yetki alanlarında konuşlandırılan UNIFIL Deniz Görev Gücü (MTF) görevini günümüzde de sürdürmektedir.

MTF'nin misyonunun bir diğer önemli yönü, ülkenin Deniz Kuvvetleri ve Güvenlik Kuvvetleri deniz güvenliği görevlerini kendi başlarına tam olarak yerine getirene kadar, Lübnan'ın 110 deniz mil uzunluğundaki kıyı hattının açıklarında etkin bir şekilde devriye gezmek için Lübnan Donanması yeteneklerinin oluşturulmasına yardımcı olmaktır. MTF ayrıca, Lübnan makamlarını desteklemek için deniz ve kara bölgeleri üzerinde hava gözetimi ve Lübnan Donanması ile yakın koordinasyon içinde arama ve kurtarma operasyonları da yürütmektedir¹⁶⁷.

MTF'ye toplam 15 ülke katkıda bulunmuştur: Bangladeş, Belçika, Brezilya, Bulgaristan, Danimarka, Fransa, Almanya, Yunanistan, Endonezya, İtalya, Hollanda, Norveç, İspanya, İsveç ve Türkiye. UNIFIL-MTF şu anda Bangladeş (1 gemi), Almanya (1 gemi), Yunanistan (1 gemi), Endonezya (1 gemi ve 1 helikopter) ve Türkiye'den (1 gemi) deniz unsurlarından oluşmaktadır.

¹⁶⁷ <https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>



Şekil- 61 - UNIFIL Deniz Görev Grubu (Kaynak Wikipedia)

b. NATO DENİZ GÜVENLİK HAREKÂTI

(1) Daimî NATO Deniz Grupları

NATO, İttifak'a sürekli bir deniz varlığı sağlayan Daimî Deniz Kuvvetlerine (Standing Naval Forces-SNF) sahiptir. Bu çok uluslu caydırıcı güç, İttifak için temel bir denizcilik gereksinimini oluşturmaktadır. Planlanmış tatbikatlar, manevralar ve liman ziyaretleri programı yürütür ve kriz veya gerilim zamanlarında hızla konuşlandırılabilir.

NATO'nun SNF'leri dört gruptan oluşur: SNMG1 ve SNMG2'den oluşan Daimî NATO Deniz Grupları (SNMG'ler); ve Daimî NATO Mayına Karşı Tedbir Grupları (SNMCMG1 ve SNMCMG2). Dört Grubun tümü, İttifak'ın hızlı reaksiyon gücü olan NATO Mukabele Gücü'ne (NRF) entegre edilmiştir¹⁶⁸.



Şekil- 62 - SNF Amblemleri

¹⁶⁸ <https://www.nato.int/cps/en/natohq/70759.htm>

(a) Daimî NATO Deniz Grubu 1 ve 2 (SNMG-1 ve SNMG-2)

Daimî NATO Denizcilik Grupları, çeşitli müttefik ülkelerden gelen gemilerden oluşan çok uluslu, bütünleşmiş bir deniz kuvvetidir. Bu gemiler, tatbikatlardan operasyonel görevlere kadar farklı görevleri yerine getirmek üzere NATO'nun kullanımına sürekli olarak açıktır. Ayrıca İttifak varlığının kurulmasına, dayanışma gösterilmesine, farklı ülkelere rutin diplomatik ziyaretler yapılmasına, ortak katılımlarının desteklenmesine ve devam eden görevlere çeşitli deniz askeri yetenekleri sağlanmasına yardımcı olurlar.

SNMG1 ve SNMG2, İttifak'ın operasyonel ihtiyaçlarına göre işlev görerek optimum esnekliğin korunmasına yardımcı olur. Kompozisyonları değişir ve genellikle birçok NATO üye ülkesinden gelen 2-6 gemiden oluşur.

SNMG1 genellikle Atlas Okyanusu bölgesinde ve SNMG2 Akdeniz Bölgesinde deniz güvenlik ve farkındalık harekâtı yürütmekle birlikte, ihtiyaca ve talebe göre dünyanın çeşitli bölgelerinde BM ve diğer deniz güvenlik harekâtına destek verebilir.

(b) Daimî NATO Mayın Karşı Tedbirleri Deniz Grubu 1 ve 2 (SNMCMG-1 ve SNMCMG-2)

Daimî NATO Mayına Karşı Tedbir Grupları – SNMCMG1 ve SNMCMG2 – öncelikli olarak arama ve patlayıcı mühimmat imha operasyonlarıyla uğraşan çok uluslu kuvvetlerdir. SNMCMG2, İkinci Dünya Savaşı'na kadar uzanan mayın tehdidini en aza indirmek için tarihi mühimmat imha operasyonları da yürütür.

Her iki SNMCMG grubu da NATO Müdahale Gücü'nün (NRF) kilit varlıklarıdır ve insani yardım görevlerinden operasyonlara kadar çok çeşitli görevleri yerine getirebilirler. Kısa sürede konuşlandırılabilirler ve genellikle bir operasyon sahasına giren ilk unsurlardır.

SNMCMG1, günümüzde dünyanın hemen hemen her yerinde, SNMCMG2 genellikle Akdeniz bölgesinde faaliyet göstermektedir.

(2) NATO Deniz Harekatları**(a) Deniz Muhafızı (Sea Guardian) Harekâtı**

Deniz Muhafızı Harekâtı (Operation Sea Guardian-OSG), Kasım 2016'da, 7 farklı deniz güvenlik operasyonunu (MSO) görevini kapsayan esnek bir görev olarak başlatıldı. Söz konusu operasyon bugüne kadar deniz güvenliği kapasitesi geliştirme, denizde durumsal farkındalığa destek ve denizde terörle mücadeleye destek olmak üzere MSO'nun üç daimî görevini yürütmektedir. OSG ayrıca, MSO'nun dört ilave görevi olan seyrüsefer serbestliğini desteklemek, deniz denetim, kitle imha silahlarının yayılmasıyla mücadele ve kritik altyapının korunması görevlerinden herhangi birini de gerçekleştirebilir.

“Sea Guardian Operasyonu” hâlihazırda Akdeniz'de faaliyet göstermektedir.

OSG, birkaç Müttefik ülkeden donanma varlıklarını belirli süreler boyunca bir araya gelmesinden teşkil etmiştir. İcra ettikleri odaklı operasyonlar, yılda toplam altı olmak üzere iki ayda bir kesintisiz üç hafta süre ile yürütülür. Tüm yıl boyunca denizde kalıcı bir gemi bulunmamakla birlikte, denizde durumsal farkındalık, Müttefik Deniz Komutanlığı'nın bilgi ağı aracılığıyla yıl boyunca sürdürülür.

(b) Ege Denizi'ndeki mülteci ve göçmen krizine destek harekâtı

NATO, mülteci ve göçmen krizine yardımcı olmaya yönelik uluslararası çabalara da katkıda sağlamaktadır. Bu amaçla NATO gemileri, Şubat 2016'dan bu yana ilgili ulusal ve AB makamlarıyla iş birliği içinde Ege'deki geçişlerde keşif, izleme ve gözetleme yapmaktadır. NATO gemileri, hem Türk ve Yunan donanmaları ve sahil güvenlik unsurları ile hem de FRONTEX (AB'nin sınır yönetimi ajansı) ile iş birliği ve bilgi paylaşımı yapmaktadır.

c. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ GÜVENLİK HAREKÂTI

(1) EUNAVFOR ATALANTA Harekâtı

EUNAVFOR Atalanta Harekâtı, AB'nin Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası kapsamında, AB'nin Hint-Pasifik Deniz Diplomasisinde önemli bir rol oynamaktadır¹⁶⁹. 2008'den bu yana, barış, istikrar ve Deniz güvenliği için birleşik çabalarda Kıyı Devletlerini desteklemek amacıyla;

- Aden Körfezi, Afrika Boynuzu ve Batı Hint Okyanusu bölgesinde BM Dünya Gıda Programı (WFP) gemilere koruma sağlamakta,
- Aynı bölgede deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele harekâtına devam etmekte,
- Deniz yoluyla gerçekleştirilen yasadışı ve organize suçları önleme ve caydırma harekâtı icra etmekte,
- Bölgede IUU balıkçılık faaliyetlerini izlemekte,
- EUCAP Somali, EUTM Somali, EU DEL Somali ve AB'nin Afrika Boynuzu Özel Temsilcisi ile denizdeki sorunların karadaki kaynaklarına yönelik Somali'ye Bütünleşik Yaklaşımı sürdürmekte,
- Bölgedeki diğer kurum ve kuruluşlarla deniz güvenliği için iş birliği gerçekleştirmektedir.

EUNAVFOR-Atalanta Harekâtı Aralık 2024 tarihine kadar uzatılmıştır.

(2) EUNAVFOR MED IRINI Harekâtı

BM'nin Libya'ya uyguladığı silah ambargosunun etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak üzere, Avrupa Birliği Dışişleri Konseyinin 17 Şubat 2020'de, Akdeniz'de Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) Kararlarının uygulanması amacıyla, yeni bir Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası (CSDP) Operasyonu başlatma kararı aldı¹⁷⁰.

Akdeniz'de Libya'ya silah ambargosu konusunda devam eden SOPHIA Operasyonu sonlandırılarak, 31 Mart 2020'de EUNAVFOR MED IRINI adlı operasyon başlatıldı. Söz konusu operasyon en son 31 Mart 2025'e kadar uzatıldı.

EUNAVFOR MED IRINI Harekâtının temel görevi, hava, uydu ve deniz varlıklarını kullanarak Libya'ya yönelik BM silah ambargosunun uygulanmasıdır. Bu kapsamda, BMGK kararları uyarınca Libya'ya ve Libya'dan silah veya ilgili malzeme taşıdığından şüphelenilen Libya açıklarındaki ve açık denizlerdeki gemileri denetlemekle görevlendirilmiştir.

¹⁶⁹ <https://eunavfor.eu/>

¹⁷⁰ <https://www.operationirini.eu/about-us/>

Ayrıca EUNAVFOR MED IRINI ikincil görevler olarak;

- Libya'dan taşınan yasadışı petrol, ham petrol ve rafine edilmiş petrol ürünleri ihracatı hakkında bilgi toplamak ve izlemek,
- Uçaklarla bilgi toplama ve devriye gezme yoluyla insan kaçakçılığı ve yasa dışı diğer kaçakçılık ağlarının iş modelinin bozulmasına katkıda bulunmak,
- Libya Sahil Güvenlik ve Donanmasının kapasite geliştirme ve eğitimini desteklemekle görevlidir.

(3) Avrupa Birliği Koordineli Deniz Varlıkları (Coordinated Maritime Presences-CMP)

AB, Ocak 2021'de Gine Körfezi'nde CMP konseptini başlattı ve bir yıllık dönem sonunda deniz güvenliği sorunlarına yönelik bu uygulamasını Şubat 2022'den itibaren bir yıl süreyle uzattı¹⁷¹.

Gine Körfezi'ndeki Koordineli Deniz Varlıkları konsepti:

- Seyrüsefer özgürlüğünü etkileyen güvenlik sorunlarının ele alınması için destek sağlamaktadır.
- 2021'de deniz güvenliği olaylarının %50'den fazla azaltılmasına katkıda bulunduğu belirtilmiştir.
- Bölgede AB Üye Devletlerinin varlığının devam etmesini sağlayan etkili bir araçtır.
- Gine Körfezi'ndeki kıyı devletleri ve Yaoundé Mimarisinin bölgesel ve deniz güvenlik kuruluşları ile iş birliğini ve ortaklıkları artırmayı amaçlamaktadır.
- Denizcilik İlgi Alanlarında AB Üye Devletlerin gönüllü katkılarıyla sağladıkları deniz ve hava varlıklarını kullanır.
- AB Askeri Personeli bünyesinde kurulan Denizcilik İlgi Alanı Koordinasyon Hücresi (MAICC) aracılığıyla AB Üye Devletleri arasında farkındalık, analiz ve bilgi paylaşımını geliştirir.

d. BİRLEŞİK DENİZ KUVVETLERİ (COMBINED MARİTİME FORCES-CMF) DENİZ GÜVENLİK HAREKÂTI

Birleşik Deniz Kuvvetleri (CMF), Manama-Bahreyn Merkezli, ABD 5. Filosu ile müşterek karargâhta görev yapan çok uluslu bir koalisyon deniz kuvvetidir. Süveyş Kanalı'ndan- Aden Körfezine, Basra Körfezinden-Hürmüz Boğazına, Umman Körfezinden-Hint Okyanusuna uzanan 3,2 mil karelik dünyanın en önemli deniz ticaret yolları ve deniz düğüm noktalarından bazılarını da içeren bu güzergahta uluslararası sularda güvenliği, istikrarı ve refahı desteklemek için kurulan çok uluslu bir deniz ortaklığıdır.

CMF'nin ana odak alanları, genel güvenlik ve istikrarı iyileştirmek, yasa dışı olmayan güvenli bir deniz ortamını teşvik etmek için ilgili yetenekleri güçlendirmek üzere bölgesel ve diğer ortaklarla birlikte çalışmak, terörizmle savaşmak, uyuşturucu-silah ve insan kaçakçılığı ile mücadele, deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele ve bölgesel iş birliğini teşvik etmektir. Talep edildiğinde, denizdeki CMF varlıkları çevresel ve insani olaylara da müdahale edecektir.

CMF'nin dört Birleşik Görev Gücü vardır:

- CTF 150 (Basra Körfezi Dışında Deniz Güvenliği Operasyonları)
- CTF 151 (Deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele)
- CTF 152 (Arap Körfezi'ndeki Deniz Güvenliği Operasyonları)
- CTF 153 (Kızıldeniz Deniz Güvenliği)

¹⁷¹ <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf>

CMF'e 34 üye ülke (Avustralya, Bahreyn, Belçika, Brezilya, Kanada, Danimarka, Mısır, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Irak, Japonya, Ürdün, Kore Cumhuriyeti, Kuveyt, Malezya, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Pakistan, Filipinler, Portekiz, Katar, Suudi Arabistan, Seyşeller, Singapur, İspanya, Tayland, Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri ve Yemen) çeşitli seviyelerde ve isteğe bağlı katılım ve katkı sağlamaktadır.

(1) Birleşik Görev Gücü 150 (CTF 150)

Birleşik Görev Gücü 150 (CTF-150) , Birleşik Deniz Kuvvetleri'nin 34 uluslu koalisyonu altında çalışan çok uluslu bir koalisyon deniz görev gücüdür ve Bahreyn'de konuşludur. "Terörizme Karşı Küresel Savaş" sürdürmek amacıyla, şüpheli gemileri izleme, sorgulama, durdurma ve denetleme görevlerini yerine getirmektedir. Bu kapsamda, Afrika Boynuzu HOA) ve Kuzey Deniz Güvenliği Operasyonları (MSO) icra etmektedir.

2023 başı itibariyle, CTF-150'ye katkıda bulunan ülkeler arasında Avustralya, Kanada, Danimarka, Fransa, Pakistan, Japonya, Almanya, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri bulunmaktadır. Katılan diğer ülkeler arasında İtalya, Hindistan, Malezya, Hollanda, Yeni Zelanda, Portekiz, Singapur, İspanya, Tayland ve Türkiye yer almaktadır.

(2) Birleşik Görev Gücü 151 (CTF 151)

Birleşik Görev Gücü 151 (CTF-151), 2009 yılında Aden Körfezi'nde ve Somali'nin doğu kıyısı açıklarında deniz haydutluğu ile mücadele etmek üzere kurulmuş çok uluslu bir deniz görev gücüdür .

Görevi, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları uyarınca ve CMF harekât alanına kıyısı olan devletlerle iş birliği içinde, EUNAVFOR ile koordinasyon halinde;

- Kıyı Devletlerinin karasuları dışındaki deniz haydutluğunu doğrudan bastırmak için eylemlerde bulunmak,
- Bilgi toplamak ve paylaşmak suretiyle dolaylı olarak insan kaçakçılığını ve yasa dışı, bildirilmeyen ve düzenlenmemiş balıkçılığı kontrol altında tutmak,
- Bilgi ve Stratejik İletişim etkilerine görev gücünün girdisini sağlamak,
- Devlet dışı aktörleri açık denizleri kullanmaktan caydırmaya katkıda bulunmak,
- Bölgesel liderlik için kapasite geliştirmek ve
- Kilit Liderler Etkileşimleri ve Kapasite Geliştirme faaliyetleri yürütmektir.

CTF 151 çok uluslu bir güçtür. Komuta, katılımcı ülkeler arasında üç ila altı aylık bir temelde döndürülür. CTF 151'e liderlik eden ülkeler arasında Bahreyn, Brezilya, Danimarka, Japonya, Ürdün, Kuveyt, Pakistan, Yeni Zelanda, Kore Cumhuriyeti, Singapur, Tayland, Türkiye, İngiltere ve ABD bulunmaktadır. Çeşitli ülkeler, görev gücüne gemi, uçak ve personel katkısında bulunmaktadır.

CTF 151 sorumluluk sahasında icra ettiği görevleri, Avrupa Birliği (EUNAVFOR), Somali Deniz Kuvvetleri ve ülkelerden bağımsız olarak konuşlandırılmış (Çin, RF gibi) ülkelerin donanma gemileriyle koordinasyon içerisinde yürütür.

(3) Birleşik Görev Gücü 152 (CTF 152)

Mart 2004'te kurulan CTF 152, Birleşik Deniz Kuvvetleri (CMF) tarafından işletilen dört görev gücünden biridir. CTF 152, özellikle Körfez İş birliği Konseyi (GCC) ülkeleri arasında, Basra Körfezi'ndeki yasadışı suç örgütlerine odaklanan bölgesel denizcilik iş birliğini geliştirmektedir.

CTF 152, Basra Körfezi'nde bölgesel ortaklarla Harekât Güvenliği İş birliği (TSC) faaliyetleri ve Deniz Güvenliği Operasyonlarını (MSO) ve krizlere müdahale görevleri icra etmektedir. Görev Gücü ayrıca, petrol platformları da dahil olmak üzere önemli deniz altyapılarının etrafındaki uluslararası suları terör tehdidinden korumak için faaliyet göstermektedir.

CTF 152'nin komutası, katılımcı ülkeler arasında 3-12 aylık bir temelde döndürülür. CTF152'ye komuta eden ülkeler arasında Kuveyt, Ürdün, Suudi Arabistan, Bahreyn ve BAE bulunmaktadır. Katar, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri ve Avustralya dahil olmak üzere çeşitli başka ülkeler de görev gücüne gemi, uçak ve personel katkısı sağlamaktadır.

(4) Birleşik Görev Gücü 153 (CTF 153)

17 Nisan 2022'de kurulan Birleşik Görev Gücü 153 (CTF 153), Birleşik Deniz Kuvvetleri (CMF) tarafından işletilen dört görev gücünden biridir.

CTF 153'ün misyonu, Kızıldeniz, Bab el Mendeb ve Aden Körfezi'nde uluslararası deniz güvenliği ve kapasite geliştirme çabalarına odaklanmaktadır.

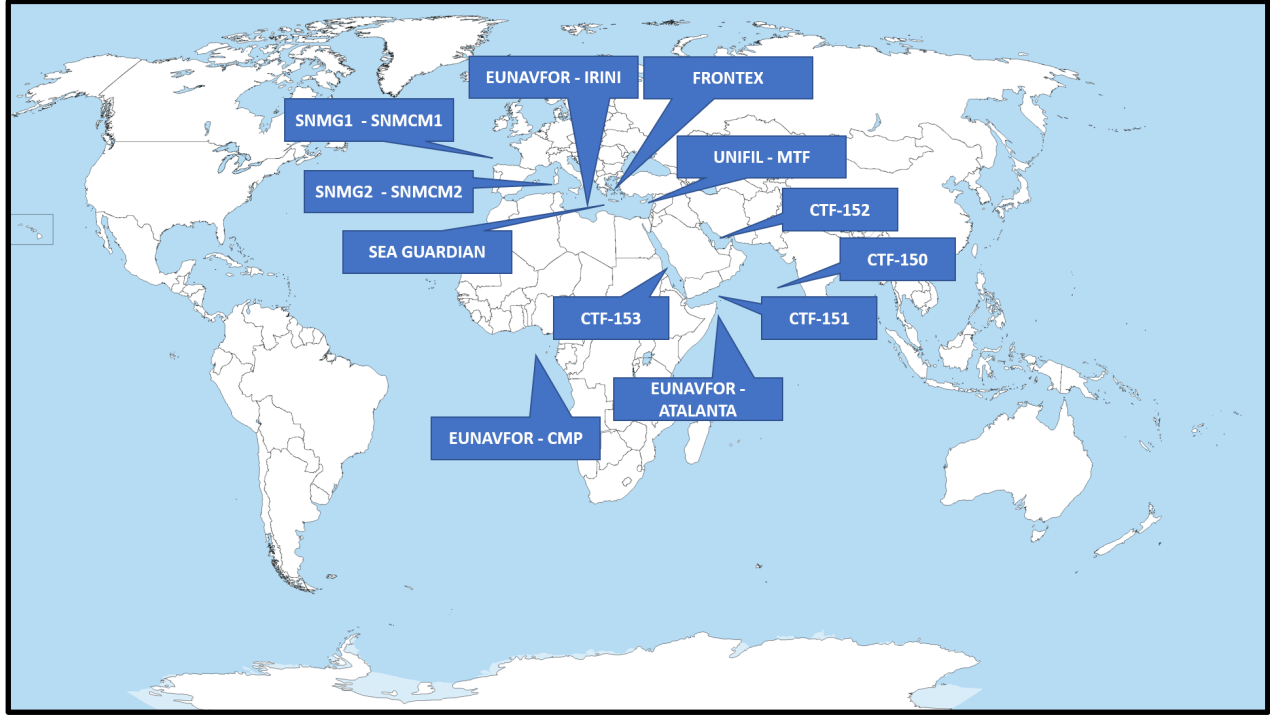
Sonuç olarak, Birleşmiş Milletler, OECD, NATO, Avrupa Birliği uluslararası ve bölgesel güvenlik örgütleri ile muhtelif uluslararası koalisyonlar, dünyadaki savaşların, çatışmaların ve istikrarsızlıkların sürdüğü bölgelerde, ateşkesi, barışı ve istikrarı sağlamak üzere, karada, denizde ve havada çeşitli barışı koruma ve güvenlik hareketleri icra etmektedir.

Ticaret gemilerinin yoğunlukla kullandığı güzergahların aynı zamanda denizdeki mevcut tehdit ve risk odakları için de cazibe alanı oluşturması nedeniyle deniz güvenlik operasyonları da daha çok bu bölgelere odaklanmaktadır.

Deniz güvenlik harekâtı icra edilen bölgelerde uluslararası donanmaların unsurlarıyla karşılaşan ticaret gemilerinin;

- Donanma unsurlarıyla iletişim kurmasının,
- Bilgi paylaşımında bulunmasının,
- Sorgulama ve ziyaretlerde iş birliği içinde olmasının,
- Bulunulan bölgeyle ilgili tavsiyelere riayet edilmesinin,
- Acil durumlarda o bölge ile ilgili deniz güvenlik paydaşlarının haberdar edilmesinin ve destek talep edilmesinin deniz güvenliğinin gelişmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Halihazırda dünya denizlerinde aktif olarak icra edilen uluslararası deniz güvenliği hareketleri Şekil-63'te, Dünya üzerindeki kriz bölgelerinde fiilen devam eden Uluslararası Barışı Koruma Operasyon Bölgeleri EK-G'de gösterilmektedir.



Şekil- 63 - Deniz Güvenlik Harekatları

3. SONUÇLAR

Günümüzde küresel ticaretin %90'ını taşıyan deniz nakliyatı dünya ekonomileri için hiç olmadığı kadar önemli hale gelmiştir. Bu hayati önem aynı zamanda endüstrinin en büyük hassasiyete dönüşmüştür.

Büyük bir ticaret gemisinin deniz düğüm noktalarından birini bloke etmesinin yaratacağı ekonomik etkiler, akaryakıt yüklü bir geminin çatışma bölgesi yakınında seyrederken isabet alarak veya terör örgütleri tarafından doğrudan hedef alınarak sebep olabileceği ekolojik felaket ya da bir kruvaziyerin yolcularıyla birlikte kaçırılması gibi tehlikeli senaryolar denizcilik endüstrisinin yanı sıra ülkeler ve uluslararası kurumlar için önemli endişe kaynakları olmaya devam ediyor.

Başta kritik boğazlar, geçitler ve diğer deniz düğüm noktalarının, deniz ticaretinin ana güzergahlarının ve uluslararası limanların açık ve güvenli bulundurulması, gemilerin seyrüsefer serbestisi ve deniz güvenliğinin sağlanması deniz sahildar olmayan ülkeler dahil ulusal hak ve menfaatlerinin önemli bir parçasını oluşturmaya devam ediyor.

Deniz güvenliğine yönelik tehdit ve risklerin kontrol altına alınarak, sonrasında asgari seviyeye indirilmesi ve nihai olarak yok edilmesi için tehditlerin çok iyi analiz edilerek, politik, ekonomik, sosyal, stratejik, operatif ve bireysel tedbirlerin hassasiyetle uygulanması son derece önem arz etmektedir.

Bu kapsamda;

- Kaynak ülkedeki istikrarsızlıkların ve çatışmaların uluslararası kurumların ve ilgili ülkelerin işbirliği içerisinde giderilmesini sağlayacak sosyal ve ekonomik tedbirlerin alınması,
- Söz konusu kaynak ülkelerde insan gücünün suç örgütlerinden istihdama kaydırılması için kapasite geliştirme projelerinin uygulamaya konulması,

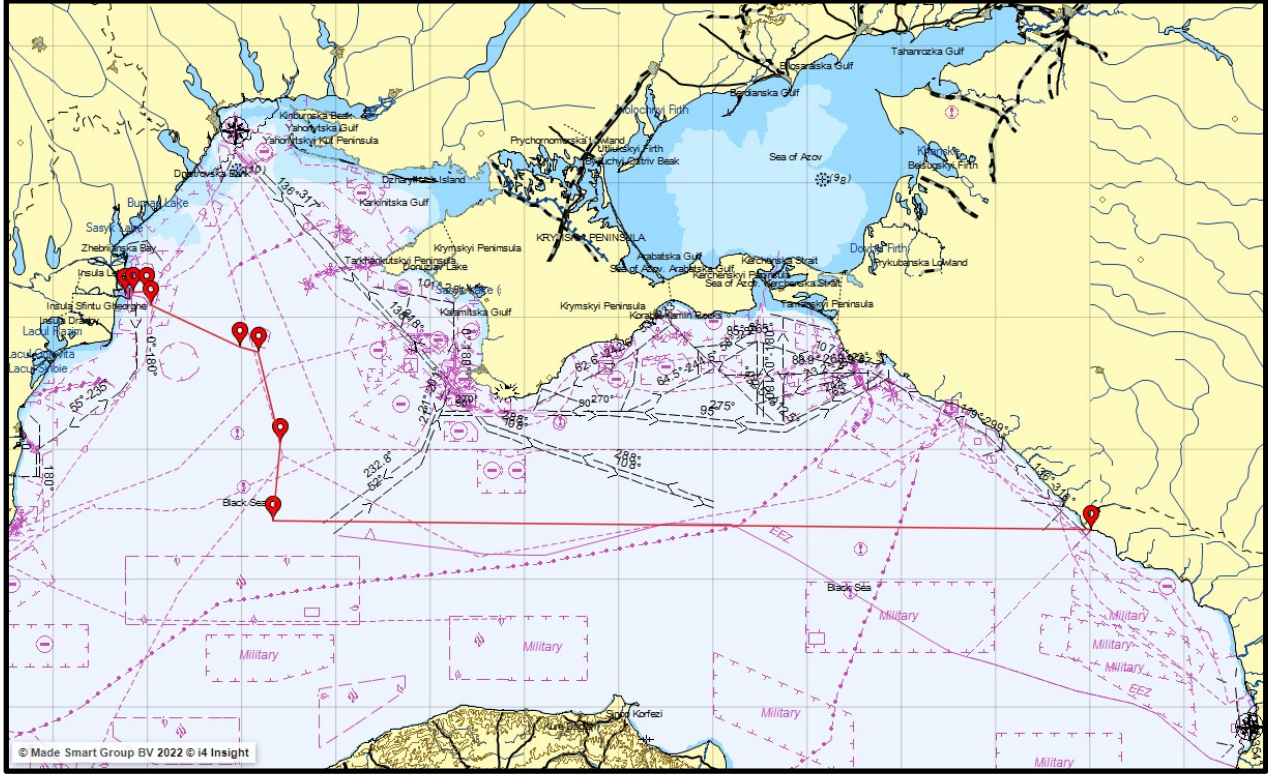
- Denizde sürdürülebilir güvenliğin sağlanmasına yönelik öncelikle bölge ülkelerinin deniz ve sahil güvenlik kuvvetlerinin yeterli hale getirilmesi,
- Bu süreçte uluslararası (BM, NATO, AB) ve koalisyon deniz güçleri ile münferit ülkelerin deniz gücü varlıkları ile kriz bölgelerini desteklemeye devam etmesi,
- Ticaret gemilerinin riskli bölgelere yönelik farkındalıklarını ve bilgi paylaşımlarını artırarak olası bir saldırıya karşı gemilerini ve mürettebatı koruyacak ön alıcı ve önleyici tedbirleri uygulamalarının gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

FARUK DOĞAN
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ
DENİZ GÜVENLİĞİ DANIŞMANI

EKLER :

- EK-A: MÜŞTEREK SAVAŞ KOMİTESİ (JWC) KARADENİZ'DE YENİ LİSTELENEN ALANLAR (JWLA-030)
EK-B: KARADENİZ TAHİL İNİSİYATİFİ LİMAN YAKLAŞMA KORİDORLARI VE DEMİR YERLERİ
EK-C: ULUSLARARASI DENİZCİLİK ODASI DENİZCİLİK OFİSİ (ICC-IMB) 2022 YILI DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN RAPORU İSTATİSTİKLERİ
EK-D: DENİZ YOLUYLA YAPILAN UYUŞTURUCU KAÇAKÇILIĞINA KARŞI GEMİ SAHİPLERİ, İŞLETMELERİ VE PERSONELİ TARAFINDAN ALINACAK ÖNLEMLER
EK-E: DENİZDEN KONTROLSÜZ GÖÇ VE İNSAN KAÇAKÇILIĞI GÜZERGAHLARI
EK-F: DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ, LİMANLAR VE GEMİLER İÇİN SİBER GÜVENLİK REHBERİ
EK-G: ULUSLARARASI BARIŞI KORUMA OPERASYON BÖLGELERİ

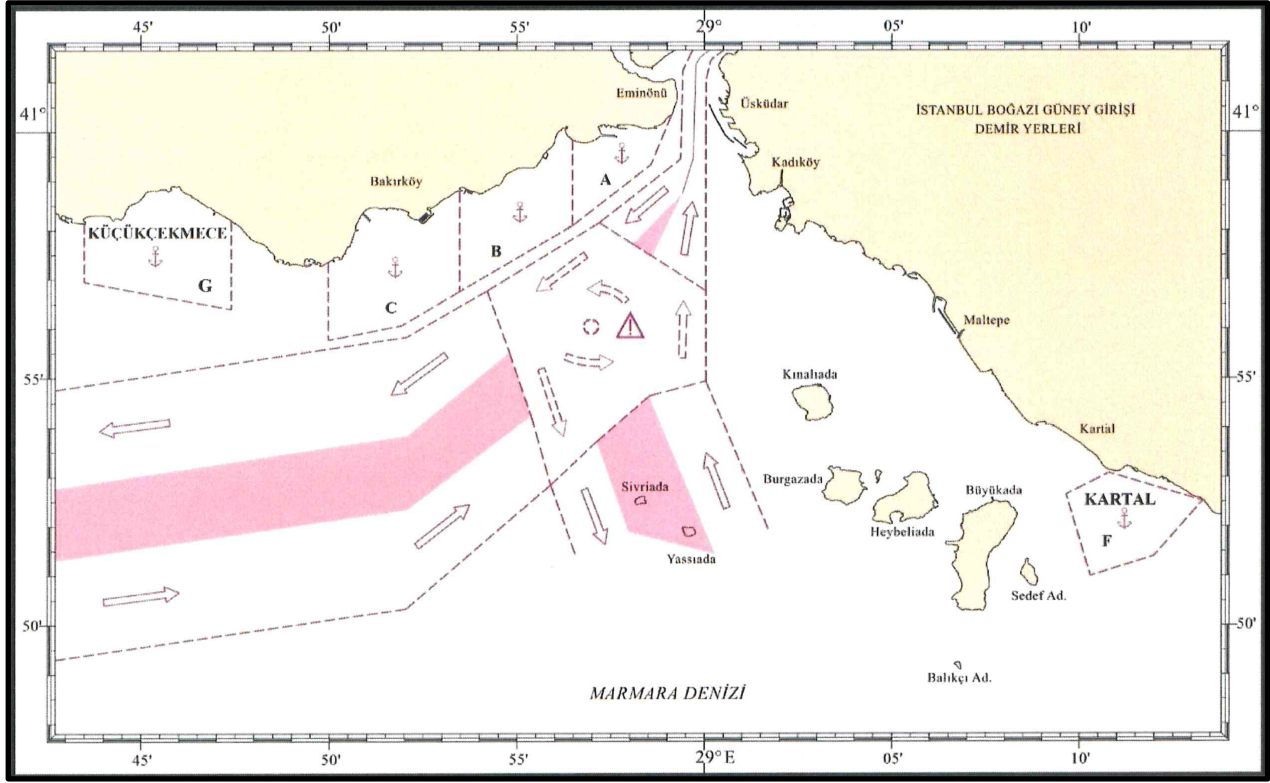
EK-A
MÜŞTEREK SAVAŞ KOMİTESİ (JWC) KARADENİZ'DE YENİ LİSTELENEN ALANLAR (JWLA-030)



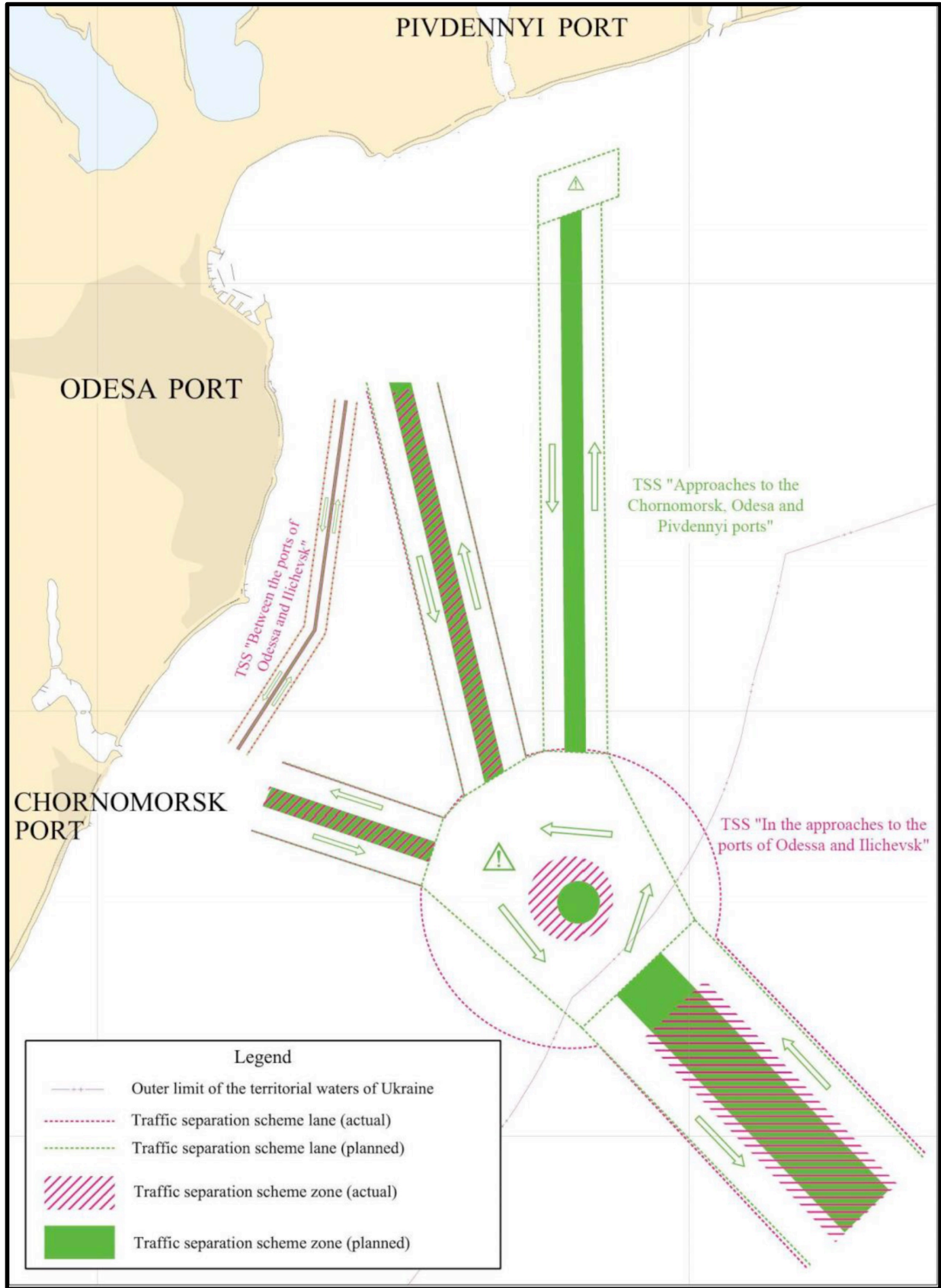
Şekil- 64 - Müşterek Savaş Komitesi (JWC) Karadeniz'de Yeni Listelenen Alanlar (JWLA-030)¹⁷²

¹⁷² <https://www.nepia.com/jwla-030-russia/>

EK-B
KARADENİZ TAHİL İNİSİYATİFİ LİMAN YAKLAŞMA KORİDORLARI VE DEMİR YERLERİ

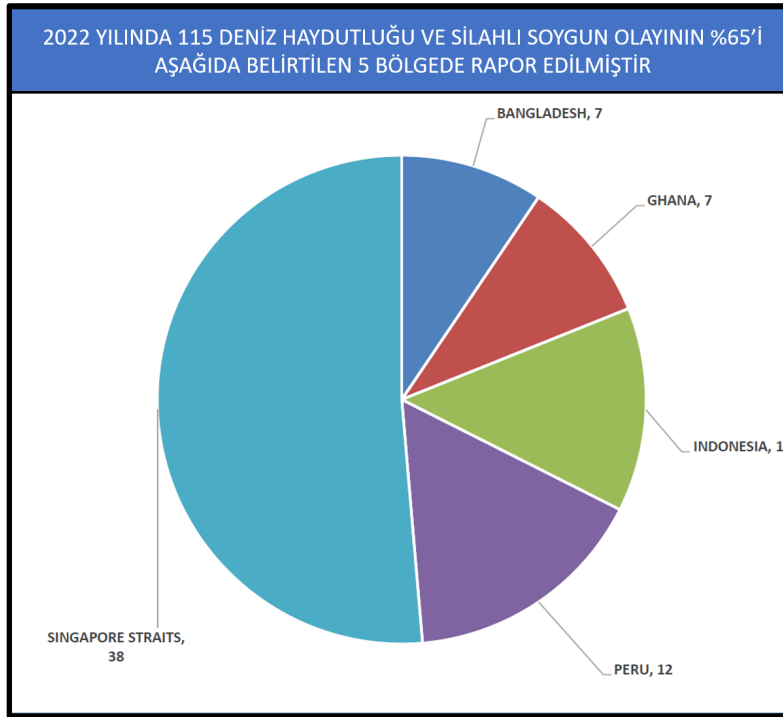


Şekil- 65 - Karadeniz Tahıl Girişimi Gemileri İstanbul Boğazı Güney Giriş/Çıkış Koridoru ve JCC Denetimleri Demir Sahaları

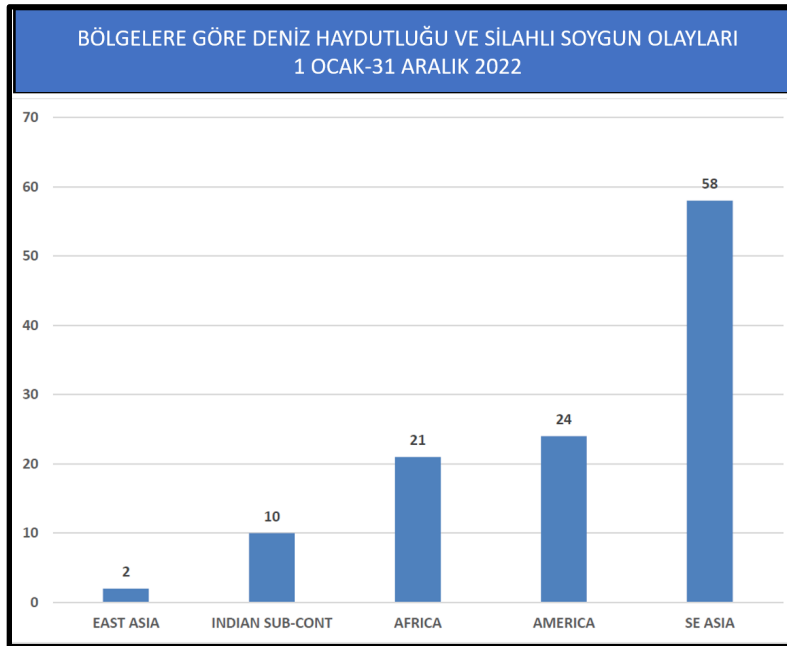


Şekil- 66 - Pivdennyi, Odessa ve Chornomorsk limanlarına Yaklaşma Koridorları

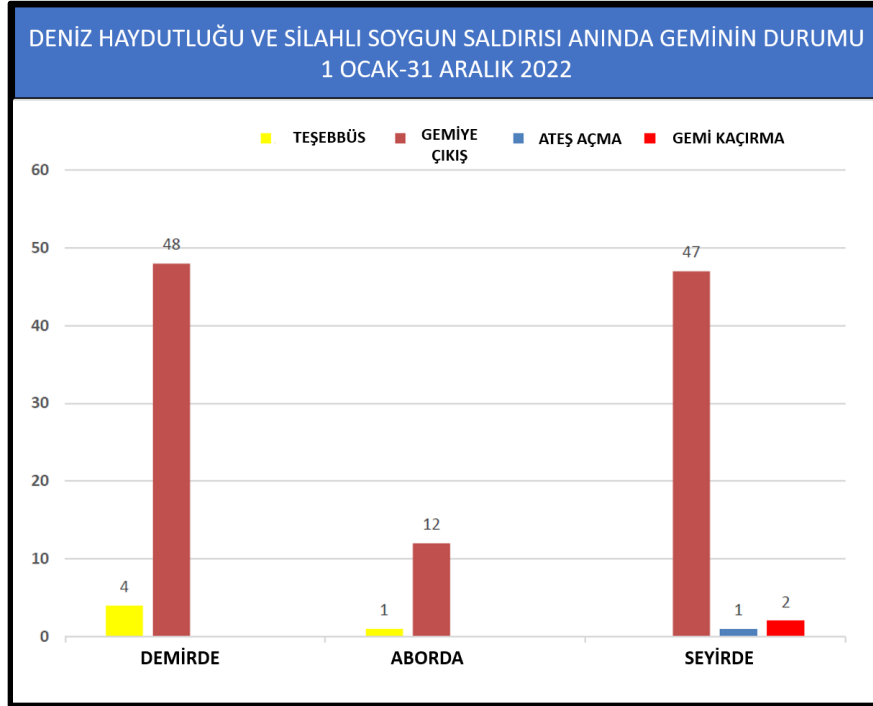
EK-C
ULUSLARARASI DENİZCİLİK ODASI DENİZCİLİK OFİSİ (ICC-IMB)
2022 YILI DENİZ HAYDUTLUĞU VE SİLAHLI SOYGUN RAPORU İSTATİSTİKLERİ



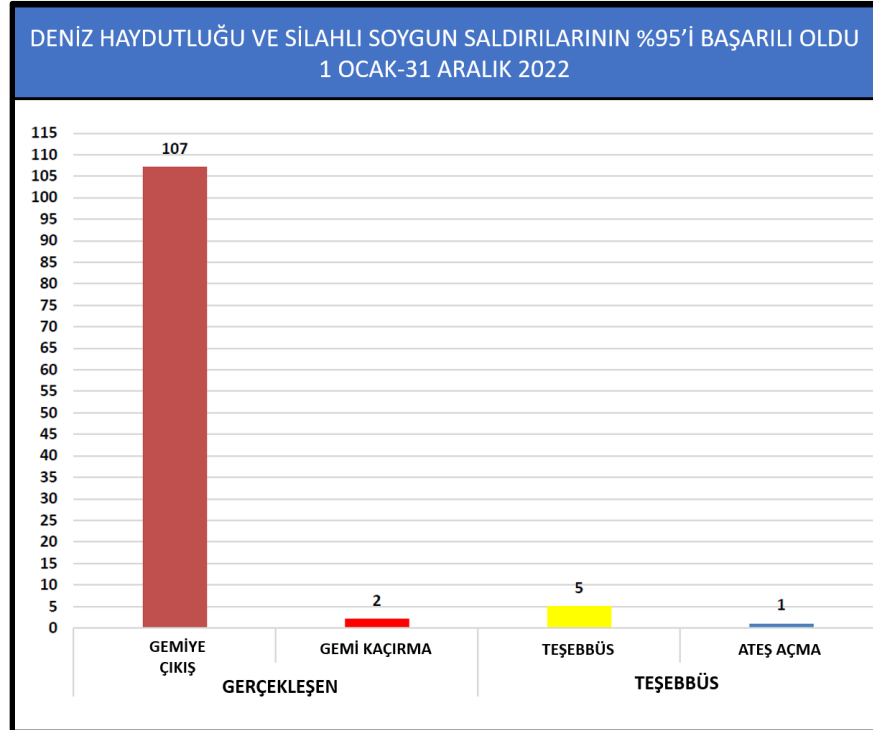
Şekil- 67 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



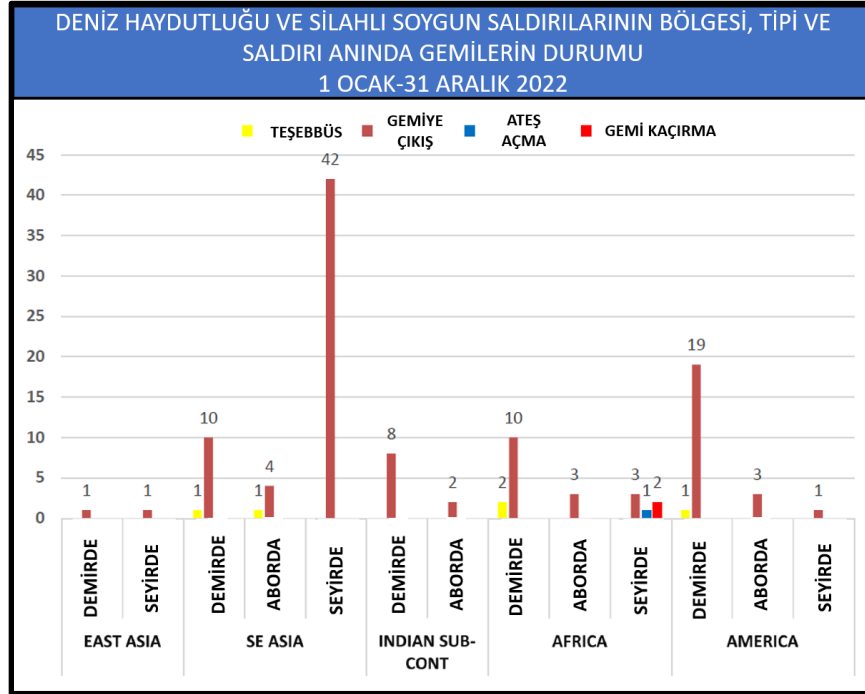
Şekil- 68 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



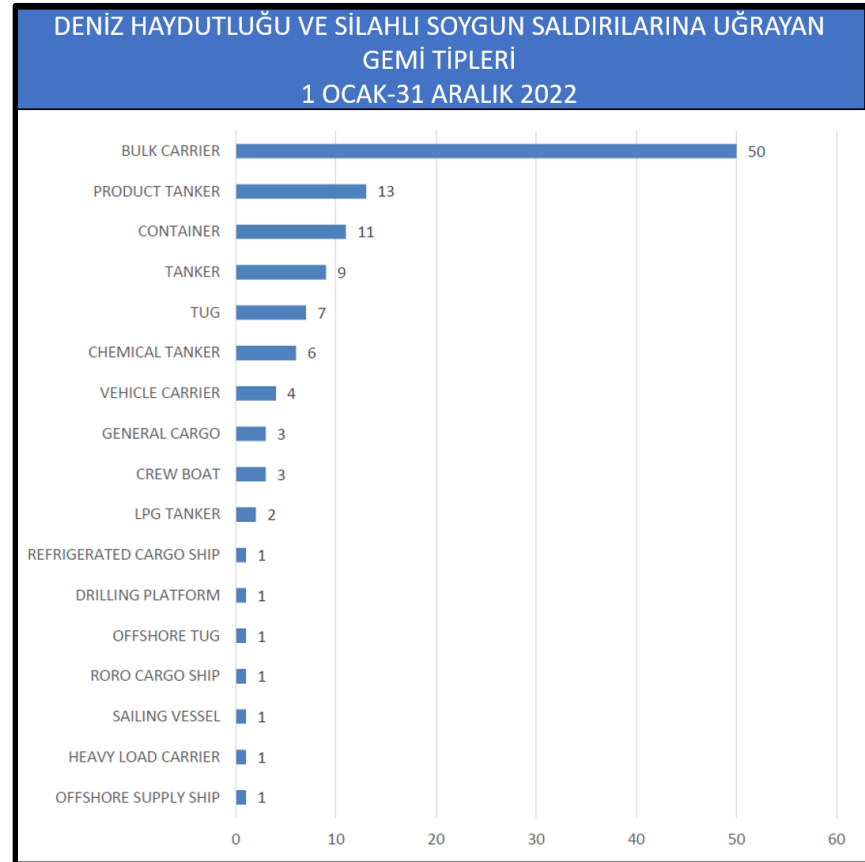
Şekil- 69 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



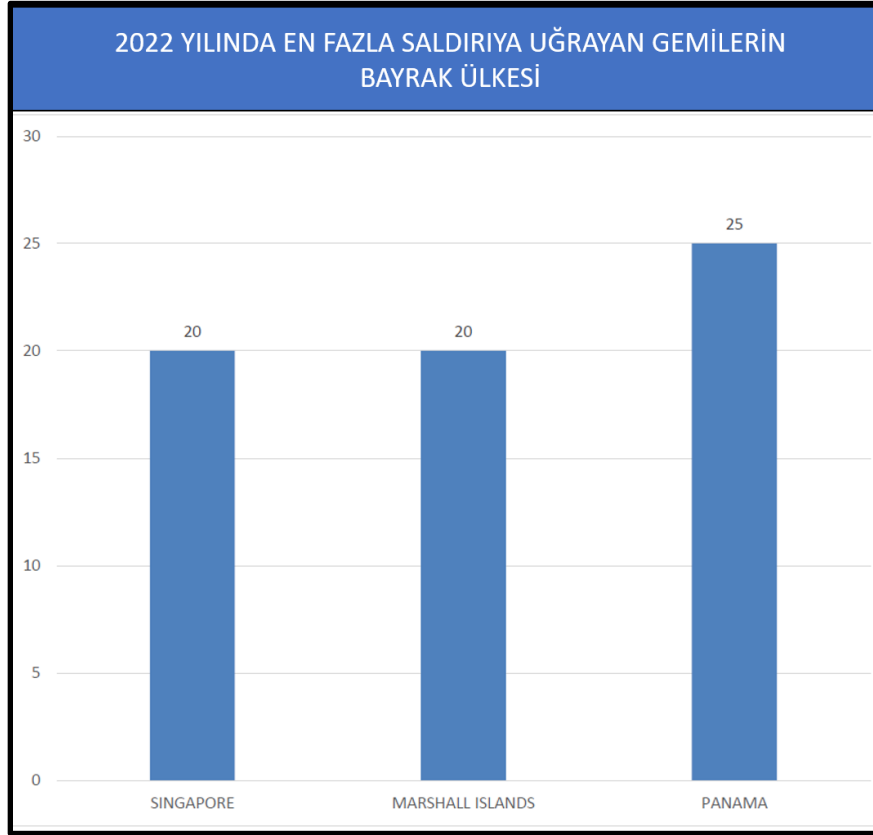
Şekil- 70 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



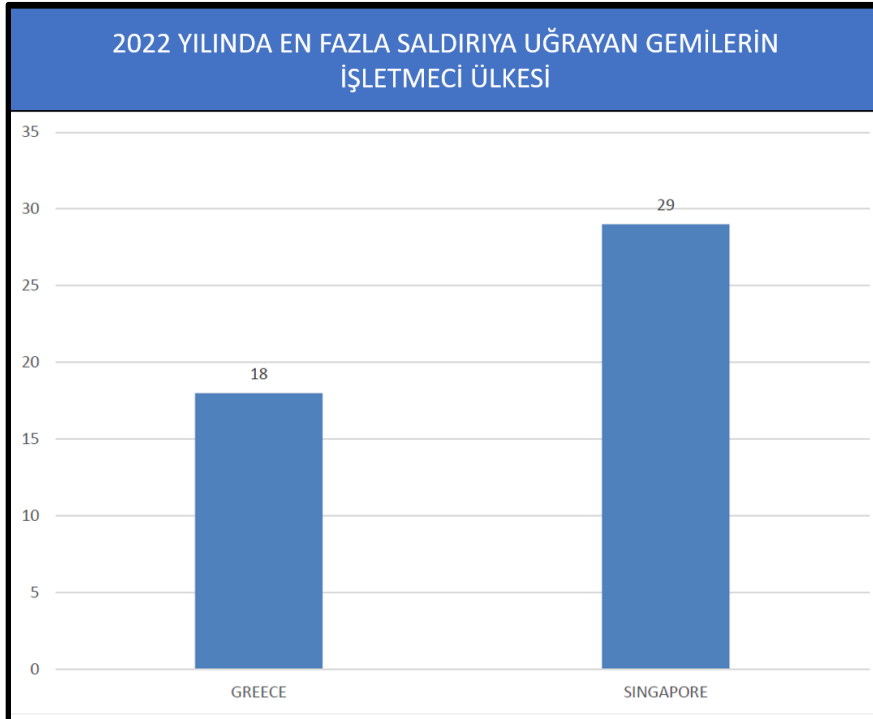
Şekil- 71 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



Şekil- 72 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



Şekil- 73 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022



Şekil- 74 - KAYNAK: ICC-IMB Annual Counterpiracy And Armed Robbery Report-2022

EK-D

DENİZ YOLUYLA YAPILAN UYUŞTURUCU KAÇAKÇILIĞINA KARŞI GEMİ SAHİLERİ, İŞLETMECİLERİ VE PERSONELİ TARAFINDAN ALINACAK ÖNLEMLER

Uyuşturucu kaçakçılığının söz konusu küreselleşmiş doğası, Afrika, Avrupa, Kuzey Amerika ve Asya'da faaliyet gösteren gemileri olası hedefler haline getirmektedir. Diğer bir deyişle, uyuşturucunun üretildiği yerlerden pazarlara ulaştırıldığı güzergahlar ve ele geçirilme vakaları incelendiğinde, yasadışı narkotik maddelerin çoğunun deniz yoluyla ve gemilerle taşındığı görülmektedir.

Yasadışı uyuşturucu üreticileri, bu maddeleri birden fazla transit limanından geçirebilmek ve hedef coğrafyalara ulaştırmak için ticari gemileri ve mürettebatını hedef alarak, karmaşık kaçakçılık modelleri geliştirmeye devam etmektedir. Gemilerde taşınan yasadışı uyuşturucudan mürettebatın çoğunun haberi olmasa da yakalanan gemilerin personeli uyuşturucu kaçakçılığı suçlamasıyla uzunca bir süre gözaltında alınma veya tutuklanma tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır.

Uyuşturucu kaçakçıların hedefleme metodolojisi, özellikle uyuşturucu kaçakçılığını engellemeye yönelik ulusal ve çok taraflı çabalar yoğunlaştıkça, giderek daha karmaşık hale gelmiştir. Küresel olarak en yaygın uyuşturucu kaçakçılığı yöntemi kargo içinde gizlenme olsa da metodolojiler farklı bölgelerde karmaşıklık ve sıklık bakımından büyük farklılıklar göstermektedir.

Metodolojisi¹⁷³

Latin Amerika'da yaygın olan örnek, uyuşturucu dolu konteynerlerin gemi gövdelerinin dibine genellikle "torpido yöntemi" olarak adlandırılan halatla tutturulmasını içerirken, Avrupa ve MENA ülkelerindeki metodolojiler büyük ölçüde meşru kargo ve konteyner yapılarının kendilerinde gizlenme yoluyla.

Küresel olarak yaygın metodolojiler genellikle kaçakçılık operasyonlarını kolaylaştıran mürettebat ve liman personelinin kullanımını içerir. Uyuşturucu kaçakçıları, paketleri gemiye getirmek, kargo konteynerlerini çoğaltılmış resmi mühürlerle kontrol edilmiş olarak işaretlemek, aynı zamanda makine dairelerinde veya bir geminin kontrol edilmesi muhtemel olmayan kısıtlı alanlarında saklamak için kendilerini liman yetkilileri ve Stevedor olarak tanıtır.

Bildirilen diğer daha az yaygın yöntemler ise uyuşturucuların, deniz suyu girişlerinde, dümen gövdelerinde, dümen / itici kış çerçevelerinde ve ticari gemilerin yakıt depolarında gizlenmesini içerir.

Uyuşturucular genellikle toplu konserve gıdalar veya kahve, pirinç ve un gibi kuru ürünler arasında saklanır. Küçük gemilerde, gövdedeki gizli bölmelerde ve hatta bir geminin ambarının derinliklerine yerleştirilmiş yakıt depolarında gizlenirler.

Limanlarda yapılan araştırmalar, kokain kaçakçılığının üç senaryoda toplandığını gösteriyor. Bunlar; **konteyner senaryosu**, **kargo senaryosu** ve **gemi senaryosu**.

- **Konteyner senaryosunda**, uyuşturucu mallar arasında değil, konteynerin zemininde, tavanında veya soğutma sisteminde gizlidir.

¹⁷³ Drug-crime-in-the-port-of-Rotterdam-lowres-converted (City of Rotterdam Department of Public Safety Public Prosecutor's Office)

- **Kargo senaryosunda**, uyuşturucular kargonun arasına veya altına gizlenmiştir. Özellikle süratli bozulabilecek meyveler ve donmuş balıklar buna katkıda bulunur. Kaçak mal, asfalt ve alüminyum gibi dökme mallarda da gizlenebilir (böylece konteyner kullanılmaz).

Kargo senaryosunun bir diğer türü, uyuşturucuların, Surinam veya Antiller'den gelen ev eşyaları gibi (genellikle kaçakçılıkla uğraşan) özel kişilere gönderilmesidir. Bir başka kargo istismarı ise uyuşturucunun işlenmesi veya emdirilmesidir. Örneğin normal kargonun bir parçası olan sıvı içinde çözülebilir veya bir başka yasal kargo maddesine emdirilebilir.

- **Gemi senaryosunda**, uyuşturucular gemide (örneğin ambarda veya havalandırma borusunda) veya geminin dışında gizlidir. Gemideki uyuşturucular, kaçak malın gemi limana ulaşmadan denize atıldığı 'dökme/bırakma senaryosu' ile güvence altına alınabilir.

Uyuşturucu limana ulaştığında kaçakçılar için iki olası düğüm noktası (darboğaz) vardır. İlk darboğaz, **gözetim ve kontrol mahallerini geçmektir**. İkinci darboğaz ise **uyuşturucuları çıkararak, güvenceye almaktır**.

İlk darboğaz olan gözetim ve kontrol mahallerini aşmak için Rotterdam Limanında kaçakçılar tarafından kullanılan üç yöntem tespit edilmiştir.

- **Kontrol sistemlerindeki zafiyetlerin kullanılması:** Konteyner senaryosunda, genellikle meyve nakliyatı seçilir. Bozulabilir ürünlerde, kontrol sürecinin süratli olması gerektiğinden, bu durum denetlemeler için baskı ve zafiyet yaratan hassas bir durumdur. Ayrıca gümrük beyannameleri gibi belgeler de sahte olabilir.

- **Denetimleri atlatmak:** Belirli bir yükün kontrol edilmemesi veya uyuşturucuların 'güvenli' (zaten denetlenmiş) bir konteynere taşınması için liman personeline rüşvet verilerek başarılabilir. İkinci bir hal tarzı ise limana girmeden önce uyuşturucuların denize boşaltılarak kontrollerin atlatılmasıdır.

- **Resmi görevlilere rüşvet vermek:** Kaçak malların limandaki transfer sürecinde görevliler tarafından fark edilmesi halinde de söz konusu resmi görevlilere tespitlerini gizli tutmaları için rüşvet verilebildiği belirtilmektedir.

Kaçakçılar için limanda karşılaştıkları diğer "darboğaz olan", **uyuşturucuların güvence altına almasının** da üç yolu olduğu belirtilmektedir.

- İlki, "**soygun**" yöntemidir, uyuşturucular konteynerden gizlice çalınarak çıkarılır.
- İkinci yöntem olan "**yer değiştirme**" senaryosunda, kaçak mal henüz denetlenmemiş konteynerden denetlenmeyeceği bilinen veya daha önce denetlenmiş bir konteynere aktarılır. Bu durumda, uyuşturucuyu çıkarmak, liman sahasına erişim sağlamak veya konteyneri güvenli bir yere taşımak için yolsuz bir liman çalışanından yardım alınır.
- Üçüncü seçenek ise "**bırakma**" yöntemidir. Bu senaryoda uyuşturucular limana girmeden, denize atılarak güvence altına alınır. Gemi mürettebatı tarafından denize bırakılan paketler daha sonra küçük tekneler tarafından alınır veya sudan çıkarılır.

Uyuşturucu Kaçakçılığını önlemek için Gemi Personeli tarafından alınabilecek önlemler¹⁷⁴

Liman Ziyaretinden Önce:

- Gemi personeli, uyuşturucu kartellerinin uyuşturucu kaçakçılığı operasyonlarını kolaylaştırmak amacıyla, kendileriyle arkadaş olmak veya bir iş birliği için iletişim kurabileceğinin farkında olmalıdır. Bu gruplarla iletişimin kurulması / sürdürülmesi ile oluşabilecek riskler kapsamlıdır ve gemideki herkesin güvenlik ve refahını riske atmaktadır. Orta ve Güney Amerika'dan faaliyet gösteren kartellerin ortak bir özelliği olan şiddet, adam kaçırmaya, infaz ve işkence, organize suç örgütlerinin içindeki ve dışındakileri zorlamak ve korkutmak için yaygın araçlardır.
- Tüm mürettebat bilgilendirilmeli ve bu grubun operasyonlarına katılmanın riskleri hatırlatılmalı, kişisel güvenlikleri ve refahları için riskler vurgulanmalıdır.
- Ziyaret eden tüm limanlar için sağlık, kolluk yetkilileri ve stevedores'lerin gemide erişimlerine izin verilen alanları doğru bir şekilde belirlenmeli, gemi ziyaretçileri için kayıt defteri hazırlanmalıdır.
- Gemi arama planları önceden hazırlanmalı, gerektiğinde değiştirilmeli ve gözden geçirilmeli, kargo işlemleri tamamlandıktan sonra, gemi limandan ayrıldıktan sonra yapılacak tam gemi aramalarına hazırlık yapılmalıdır.
- Liman güvenliğine/yetkililerine mümkün olduğunca önceden danışılmalı ve gerektiğinde uygun güvenlik gereksinimleri düzenlenmelidir.

Limandayken

- Gemideki tüm personel, limana demirlediğinde yüksek düzeyde dikkat ve farkındalık göstermelidir.
- Gemiye giriş için tek bir nokta belirlenmeli, sıkı bir şekilde kontrol altında tutulmalı ve geminin erişimi yalnızca asli personelle sınırlandırılmalıdır.
- Gemiye gelen ziyaretçilere yönelik kısmi kısıtlamalar uygulanmalı, makine dairelerinde, ambarlarda, mağazalarda ve diğer güvenlik için hassas alanlara erişimi kısıtlamalıdır.
- Gemi ziyaretçilerinin gemiye giriş/çıkışları, evrak ve belgeleri kayıt defterine kaydedilmeli, gemi içinde nöbetçi vardiya zabiti tarafından refakat edilmeli ve personel ile ya da yalnız bırakılmamaya dikkat edilmeli, şüpheli davranışları Kaptan ve Birinci Zabite (2. Kaptana) rapor edilmelidir.
- Uygun olmayan saatlerde gemide bulunan kişilerin geçerli bir sebebinin olup olmadığı sorgulanmalı ve bu durumdan Kaptan ve Birinci Zabite (2. Kaptana) haber verilmelidir.
- Vardiya zabitleri/nöbetçiler, özellikle hava karardıktan sonra, geminin yakınına yaklaşan daha küçük gemi ve teknelerin farkında olmalıdır.

¹⁷⁴ Counter Narcotics-Drug Smuggling in Commercial Shipping (Dryad Global)

- Geminin çevredeki sular iyi aydınlatılmalı, kaçakçıların uyuşturucu depolamak / taşımak için limandaki bir geminin gövdesini ve dümenini hedef alabileceği unutulmamalıdır.
- Projektörler, özellikle şüpheli bir gemi / birey hakkında endişe varsa, birincil aydınlatma sistemlerine ek olarak düşünülmelidir.

Kargo İşlemleri Sırasında:

- Kısmi gemi aramaları yapılmalı, operasyonlar tamamlandığında tam gemi araması yapılmalıdır.
- Etkinliği sağlamak için, gemi aramaları mürettebat arasında bölünmeli ve arama sorumluluk mahalleri gemi güvenlik sorumlusu tarafından zaman zaman değiştirilerek, çapraz kontroller yapılmalıdır.
- Gemideki hareketin limanda kısıtlanması gerekirken, personel arama yaparken ziyaret eden kişilerin gemiye sınırsız erişime sahip olduğunu varsaymalıdır.
- Koşullar reaktif bir aramayı gerekli kılabilir; özellikle gemideki yetkisiz personel, kolileri taşıyan personel, geçici olarak izlenmeyen giriş noktaları, rahatsız edici istifleme kanıtı, eksik anahtarlar veya tank üstleri, tekne kapakları ve kilidi açılmış kısıtlı alanlarda kurcalama kanıtı gibi durumlarda arama düşünülmelidir.
- Geminin gövdesinin su hattının altındaki denetimleri kalkıştan önce yapılmalıdır.
- Yasadışı maddelerin kaçakçılar tarafından geminin gövdesine veya dümenine takılıp takılmadığını belirlemek için sualtı araştırmaları yapılacaktır.

Kargo Operasyonlarının Tamamlanması Üzerine:

- Kargo operasyonları tamamlandıktan sonra, mürettebat geminin tam bir aramasını yapmalıdır.
- Yasadışı maddeleri aramaya ek olarak, mürettebat kaçak yolculara dikkat etmelidir.
- Uyuşturucuların gemiye yerleştirilmiş olabileceğine dair herhangi bir şüphe varsa, Kaptan kalkıştan önce geminin gövdesinin su hattının altındaki muayenesi de dahil olmak üzere kapsamlı bir gemi muayenesi talep etmelidir.
- Kaçakçılıkla mücadele en yaygın önlem, geminin su hattı altına yasadışı madde takılıp takılmadığını tespit etmek için sualtı araştırması yapılmasıdır.

Limandan Ayrılma:

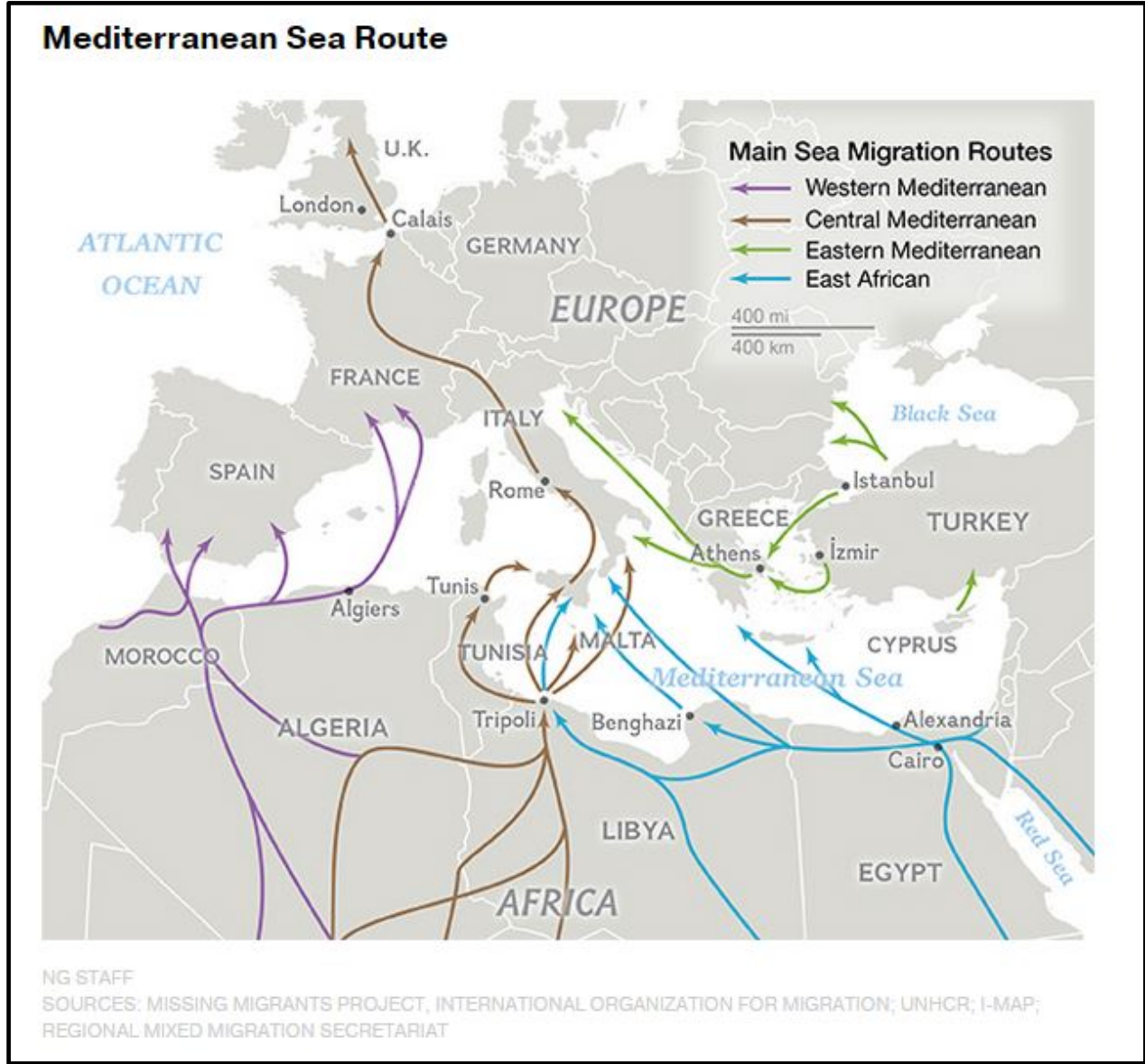
- Gemi limandan ayrılırken tam bir gemi araması yapılmalıdır.
- Gemi limandan ayrılırken, şüpheli faaliyetleri tespit etmek ve rapor etmek üzere personel dikkatli olmalıdır.
- Kıyıda devriyesi ve sahil güvenliğe fark ettirmeden limandan ayrılan geminin dış gövdesine bağlı uyuşturucuları almak için şişme botlar ve skiff'ler ile bir gemiye yaklaşabilir.

Uyuşturucu Bulunması Üzerine:

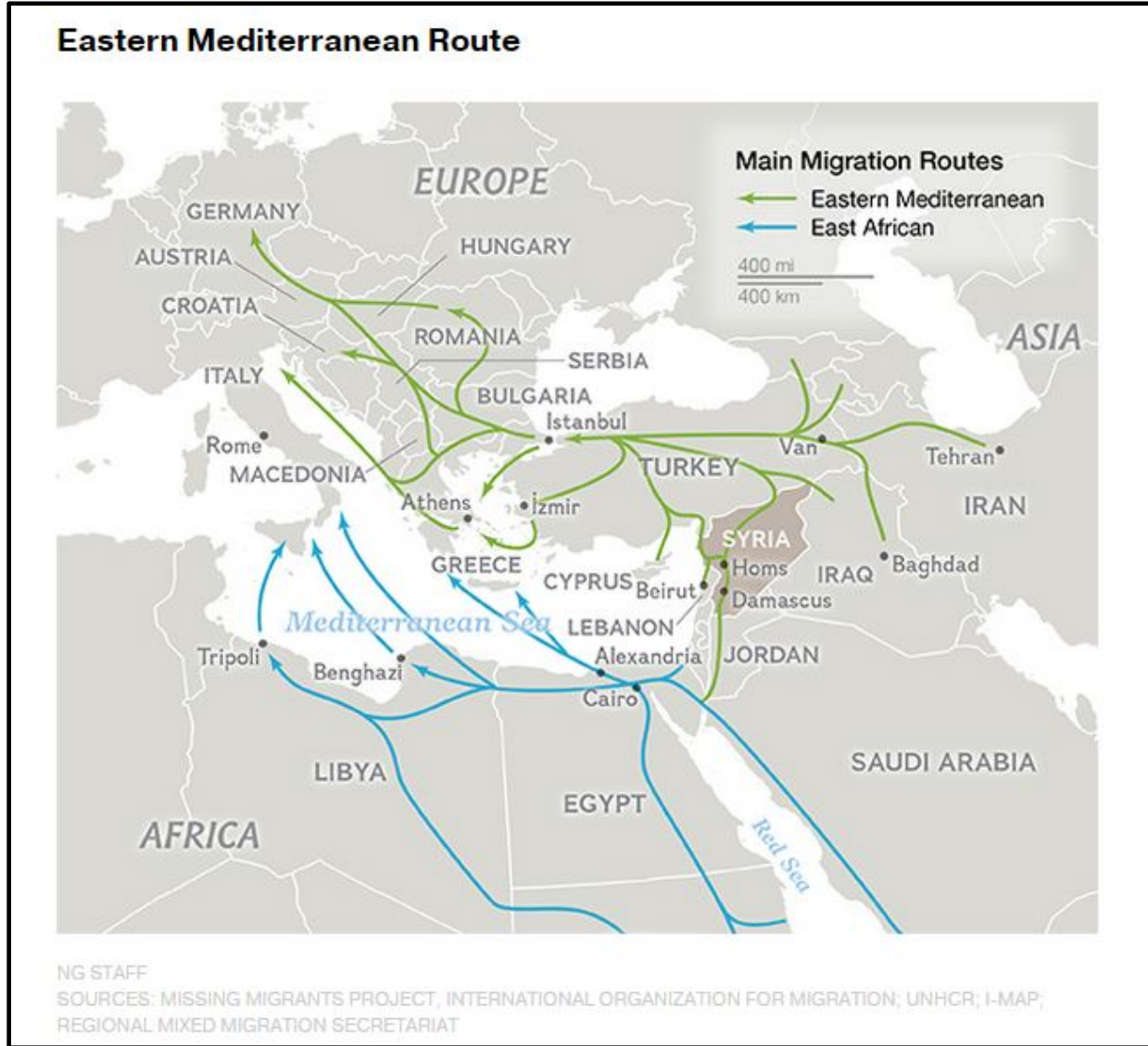
Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uyuşturucu Kaçakçılığının Önlenmesi ve Bastırılması için Kılavuz İlkeler olan FAL.9(34) sayılı Karar altında aşağıdaki bilgileri özetlemektedir. Bu kılavuzlar, gemiler limanda iken veya limandan ayrılırken uyuşturucu bulunması durumunda alınacak aşağıdaki eylemleri özetlemektedir.

- Şüpheli bir paketin veya çantanın bulunması durumunda herhangi bir işlem yapmadan önce başka bir kişinin daha buna tanık olması sağlanmalıdır. Mümkünse, paketin veya çantanın bulunduğu şekilde fotoğraflarını çekin, yani bir tanık bulun.
- Mümkün olduğunca dokunmamaya çalışın ve paket veya çanta üzerinde parmak izi kanıtı olabileceğini unutmayın.
- Gerektiğinde, olay yeri ve delilleri koruyarak (parmak izlerini koruma yöntemleriyle önlemleri alarak), malları kilit ve anahtar altında güvenli bir yere çıkarın ve gerekirse koruyun.
- Denizdeyseniz, herhangi bir keşfi geminin jurnaline kaydedin. Mümkün olduğunca fazla ayrıntı ekleyin: tarih, saat, konum, yaklaşık miktar, tespit eden kişi, tanıkların isimleri vb.
- Bulduğu yeri ifşa etmeyin ve bilgileri bilmesi gereken kişilerle sınırlandırın.
- Karasularına girmeden önce bir sonraki çağrı limanındaki yetkili makamları bilgilendirin. Bunun yapılmaması, uyuşturucu kaçakçılığı suçlamalarıyla sonuçlanabilir.
- Mürettebat üyelerinin yetkili makamlarla görüşmeden önce karaya çıkmasına izin vermeyin.
- Herhangi bir ambalajı ve alanda bulunan diğer her şeyi koruyun.
- Benzer yerleri ve alanları aramayı düşünün.
- Olaydan sonra mümkün olan en kısa sürede bir rapor yazın. Olayları detaylı şekilde rapora dahil edin. Yasadışı malzeme bulunan yerin gemi içi yerleşim bir planını da kanıtlar arasına ilave edin.

EK-E
DENİZDEN KONTROLSÜZ GÖÇ VE İNSAN KAÇAKÇILIĞI GÜZERGAHLARI



Şekil- 75 - Akdeniz Göç Güzergahı (Kaynak:UNHCR)



Şekil- 76 - Doğu Akdeniz Göç Güzergahı (Kaynak:UNHCR)



Şekil- 77 - Orta Amerika Göç Güzergahı (Kaynak:UNHCR)



Şekil- 78 - Güney Doğu Asya Göç Güzergahı (Kaynak:UNHCR)

EK-F DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ, LİMANLAR VE GEMİLER İÇİN SİBER GÜVENLİK REHBERİ¹⁷⁵

Elektronik sistemlerin her şeyi kontrol ettiği bir çağda, siber güvenlik denizcilik sektörü için hiç bu kadar kritik olmamıştı. Günümüzde gemilerin seyri, ana makina, jeneratör, dümen, elleçleme, atık ve tahliye, bakım sistem ve donanımlarına kadar her konuda elektronik sistemleri kullanıyor ve güveniyoruz. Geminin adeta beyin ve sinir sistemi ağlarını oluşturan elektronik sistemlerinin düzgün çalışması mürettebat ve gemi güvenliğini korumak için hayati derecede önemli hale gelmiştir.

Denizcilik teknolojisi ilerledikçe, gemiyi fiziksel olarak kontrol eden elektronik Operasyonel Teknoloji (OT) sistemleri, Bilgi Teknolojisi (BT) sistemleriyle entegre edilmektedir. Gemiler sistemlerini daha gelişmiş, elektronik olarak kontrol edilen bileşenlere güncelledikçe, BT sistemleri dışarıdan saldırıya uğrayabileceği ve kontrol edilebileceği için gemi sahipleri, işletmecileri ve personelinin bu konuda farkındalıklarını artırmaları gerekmektedir. Denizciler, siber risklerin nasıl ve neden meydana geldiğini anladıkça bunların oluşma ihtimali de azalacaktır.

Bu rehberde, siber güvenlik tehdidinin türleri ve mürettebatın siber saldırılara ve siber istismara karşı korunmaya hazırlamak için en iyi uygulamalar yer almaktadır.

Siber Saldırı Türleri ve Hileler

Bir denizcilik şirketini veya bir gemiyi etkileyebilecek iki genel siber saldırı türü vardır: hedefsiz saldırılar ve hedefli saldırılar:

1. Hedefsiz saldırılar, birden çok şirkette veya gemide potansiyel siber zayıf noktaları arar.
2. Hedefli saldırılar, belirli bir şirkete veya gemiye yöneliktir ve caydırmak daha zor olabilir.

Bu saldırıların her ikisi de bir denizcilik şirketi veya gemideki zayıflıkları keşfetmek ve bunlardan yararlanmak için internette yaygın olarak kullanılan teknikleri kullanırlar. Aşağıda siber saldırı tekniklerine örnekler verilmiştir:

- **Kötü amaçlı yazılım (Malware):** Sahibinin bilgisi dışında bir bilgisayar sistemine zarar vermek üzere tasarlanmış zararlı yazılımlar için genel bir terimdir. Kötü amaçlı yazılımların yaygın türlerinden ve adlarından bazıları arasında casus yazılımlar, virüsler, solucanlar ve truva atları (Trojan) bulunur. Kötü amaçlı yazılım, sisteminizdeki hataları hedefleyebilir ve kendini kurmak için bunları kullanabilir. Kötü amaçlı yazılımlar genellikle e-postalardaki ve güvenilir olmayan web sitelerindeki bağlantılar aracılığıyla sistemlerimize sızarlar.
- **Kimlik avı (Phishing):** Siber suçlular genelleştirilmiş bir mesajla çok sayıda insanı hedeflediklerinde, sisteminizi hacklemek veya değerli bilgiler elde etmek için kullanabilecekleri bir yanıt almayı umarlar. Bu genellikle e-posta yoluyla olur ve takip etmek, bağlantı kurmak veya veri göndermek gibi bazı işlemler yapılmasını isterler.

¹⁷⁵ <https://www.mitags.org/guide-ship-cybersecurity/>

- **Su kuyusu (Water Holing):** Bu teknik, kullanıcıların bilgi vermesini sağlamak amacıyla sahte bir web sitesi veya taklit bir web sitesi oluşturmayı içerir.
- **Sosyal Mühendislik (Social Engineering):** Bazen siber suçlular, insanlarla iletişim kurup onları etkilemeye çalışarak, şirket siber güvenlik protokolünü bozmalarını ve böylelikle sosyal medya aracılığıyla şirketlerine zarar vermek için kullanılacak bilgileri vermeleri ikna edebilirler.
- **Kaba Kuvvet (Brute Force):** Suçlular, parolanızı sistematik olarak tahmin etmeye çalışan programlar kullanabilir; parolalarınız basitse bu saldırılar işe yarayabilir.
- **Hizmet Reddi (Denial of Service):** Bu teknik, meşru kullanıcıların ihtiyaç duydukları programlara erişmesini engelleyen bir ağa veri sızdırır. Bu saldırılar aynı anda birçok bilgisayarın kontrolünü ele geçirebilir ve tüm sunucuları etkileyebilir.
- **Hedefli kimlik avı (Spear-phishing):** Bu tür hedefli saldırı, bir kişi veya şirketi hedef alması dışında kimlik avına benzer. Bunu tespit etmek genellikle geleneksel kimlik avını tespit etmekten daha zordur ve kişiselleştirilmiş e-posta isteklerini kullanarak veya sisteminize bulaşan bağlantılar sunarak bilgi elde etmeye çalışır.
- **Tedarik Zincirini Alt Üst Etmek (Subverting the Supply Chain):** Bazen siber suçlular bir şirkete veya gemiye ulaşmadan önce elektronik sistemleri ele geçirmeye çalışır.
- **Kimliğe bürünme (Impersonation):** Bazen suçlular, değerli bilgiler ele geçirmek maksadıyla geminize veya şirketinizin sistemlerine erişim sağlamak için bir çalışanın veya denetimcinin kimliğine bürünecek kadar ileri gidebilir.

Yukarıda açıklanan teknikler, siber suçluların geminize veya şirketinizin sistemlerine saldırabileceği pek çok yoldan yalnızca birkaçıdır. Bu teknikler sürekli olarak gelişmektedir ve sıra dışı bir şey olduğunda tespit edebilmek için sistemlerinize girme girişimlerini nasıl tanıyacağınızı bilmek önemlidir.

Bir Siber Saldırının Aşamaları

Suçluların bilgilerinizi nasıl çaldığını anlamak için, bir siber saldırı gerçekleştirirken attıkları adımları bilmek yardımcı olur. Saldırı tekniklerini ve aşamalarını daha iyi anladığınızda, tehditleri ve olağandışı etkinlikleri belirlemek daha kolay olur.

Bilgisayar korsanlarının savunmanızı aşmak için kullandıkları adımlar aşağıdadır.

1. Araştırma ve Keşif

Doğrudan şirketiniz veya geminiz hedeflenmişse, bilgisayar korsanları bilgi elde etmek için önce halka açık ve korumasız kaynakları kullanabilir. Ardından, sisteminizin güvenlik açıklarını belirlemek için sosyal medya, teknik forumlar, web sitelerinden alınan veriler ve diğer yayınlar gibi kaynaklar kullanılabilir. Ayrıca bir gemiye veya şirkete gelen ve giden verileri yakalayabilir ve izleyebilirler.

2. Teslimat

Bu aşamada, siber suçlular şirkete erişmeye veya sistem ve verileri göndermeye ve kötü amaçlı yazılım dağıtmaya veya bilgi çalmaya çalışır. Bunun gerçekleşmesinin birkaç yolu vardır:

- Kargo veya konteyner izleme programları gibi şirket çevrimiçi hizmetleri veya web siteleri aracılığıyla,
- Çalışanlara ve ekip üyelerine, e-posta ekinde kötü amaçlı yazılım veya bulaşıcı kötü amaçlı yazılım içeren sitelere yönlendiren bağlantılar göndererek,
- Bir sistem kullanıcılarına sahte medya güncellemesi veya yeni yazılım sunarak,
- Zararlı veriler içeren veya kullanıcıdan bilgi istemeye çalışan sahte web siteleri oluşturarak.

3. İhlal

Bu aşama, saldırganın sisteme girdiği ve verileri kurcalayabileceği veya bilgileri çalabileceği zamanı ifade eder. Bazı teknikler programların çalışmasına engel olmadığı için her zaman görünmeyebilir, ancak yine de hassas verileri iletiyor olabilirler. İhlalin düzeyine ve türüne bağlı olarak, bir bilgisayar korsanı şunları yapabilir:

- Navigasyon cihazlarının verileri işleme sürecini veya yükleme listeleri gibi işle ilgili bilgileri değiştirmeyi de içerebilecek şekilde sisteminizde değişiklikler yapabilir ve çalışma şeklini değiştirebilir.
- Kargo manifestoları ve mürettebatın kişisel bilgileri gibi gizli olan ve şirkete zarar vermek için kullanılacak şirket verilerini çalabilir.
- Kendi yazılımları ile sisteminizi tamamen ele geçirerek, kontrol edebilir.

4. Eksen

Ağınıza girdikten sonra, siber suçlular bu erişimi diğer sistemlere girmek maksadıyla, veri elde etmek için kullanacaklardır. Önce şirketin veya gemi güvenliğinin daha düşük ve daha az kritik olan bir alanına saldırmayı seçebilirler, ancak daha sonra bu bilgileri daha hassas alanlara girmek için kullanabilirler.

Bu aşamada, saldırgan şunları deneyebilir:

- Sisteminizdeki bir sonraki hedeflerinde onlara yardımcı olacak programları ve uygulamaları yükleyebilir.
- Ağ haritalama araçlarını kullanarak müdahale edebilecekleri diğer sistemler ve hassas veri alanları için ağınızı tarar.
- Sistemlerinize sürekli erişmelerine izin veren programlar yükleyebilirler.

Siber saldırganların, şirketinize veya gemi verilerinize ve sistemlerinize erişmeye çalışmak için kimlik hırsızlığından, şirketinizin karalanmasına kadar farklı nedenleri vardır. Geminizin sistemlerinde veya denizcilik şirketinizde dolandırıcılar veya rakipler için değerli olabilecek alanları belirlemek, saldırılara karşı önceden önlem almanıza yardımcı olabilir.

Bir Gemideki Siber Güvenlik Açıkları Nasıl Belirlenir?

Siber risklerinizi belirlemek son derece kritiktir. Bir örnek vermek gerekirse; Dünya Denizcilik Konseyi ve diğer denizcilik kuruluşlarına göre, sisteminizdeki bir siber saldırıyı tespit etmek için geçen ortalama süre 140 gündür. Bu suçluların şirketinizden veya geminizden bilgi çalıp, kendi çıkarları için kullanabileceği 140 gündür. Ancak, şirketlerin siber güvenliğin ciddi bir sorun olduğunun farkına varmasıyla birlikte, son yıllarda bir tehdidi tespit etmek için geçen gün sayısı azalmaktadır.

Geminizdeki veya şirketinizdeki siber güvenlik açıklarını belirlemeye yönelik ilk adım, bir siber güvenlik uzmanıyla genel bir değerlendirme yapmaktır. Bir uzman, sistemlerinizi inceleyecek ve potansiyel zayıf noktaları ve siber suçluların hedefleyebileceği alanları belirleyecektir. Diğer kurumsal sistemlerden farklı olduklarından, denizcilik BT ve IO sistemleri hakkında derinlemesine bilgi sahibi olan birini işe almak önemlidir.

En savunmasız alanları belirledikten sonra, sisteminizin savunmasını buna göre güçlendirebileceksiniz. Gemilerdeki bağımsız sistemlerin siber saldırıya maruz kalma olasılığı daha düşüktür, ancak diğer sistemlerle veya internetle entegre olanlar daha savunmasız olacaktır. Bu sistem güvenlik açıklarının çoğunun insan hatasından kaynaklandığını ve uygun mürettebat eğitiminin saldırılara karşı her zaman iyi bir savunma olduğunu unutmayın.

Geminizdeki siber saldırı hedeflerini belirlemek için bir uzmanın aşağıdaki yerleşik sistemleri incelemesi gerekecektir:

- **Kargo Yönetim Sistemleri:** Yükleme ve boşaltma veya kargo için kullanılan sistemler ve yönetimi ve kontrolü, geminin elektronik veri sistemlerine entegre oldukları için siber saldırılara karşı savunmasız olabilir.
- **Köprüüstü Sistemleri:** Elektronik seyrüsefer ekipmanlarının sürekli artan kullanımıyla birlikte, bu sistemler siber risklere karşı daha hassastır, çünkü çoğu karadaki sunucularla arayüz oluşturur ve iletişim kurar.
- **Tahrik, Makine ve Güç Kontrol Sistemleri:** Elektronik programlar, geminin fiziksel hareketlerini kontrol ettiğinden, özellikle uzaktan durum tabanlı izlemeye bağlı olduklarında ve seyir sistemleri ile entegre olduklarında, bir siber saldırıya kurban gidebilir ve gemi kontrolünü tehdit edebilirler.
- **Yolcu Hizmet ve Yönetim Sistemleri:** İdari yönetim, biniş ve erişim için kullanılan sistemler yolcu verilerini içerir. El tabletleri, tarayıcılar ve diğerleri gibi cihazlar, topladıkları verileri saldırıya uğrayabilecek daha büyük bir sunucuya iletir.
- **Genel Ağlar:** Geminizdeki internet bağlantıları, yolcuların ve mürettebatın kişisel amaçları için olabilir, ancak bunlar gemideki kişisel olmayan sistemlerden ayrı olmalıdır. Bu ağlar, tıpkı kıyıdaki internet gibi siber saldırılar tarafından hala kullanılabilir. Yolcular ve mürettebat, güvenli olmayan ağlarda ziyaret ettikleri web sitelerine dikkat etmelidir.

- **İletişim Sistemleri:** İnternet veya uydu iletişim sistemleri, bir geminin sistemlerinin savunmasızlığını artırabilir. Hizmet sağlayıcıların siber tehditlere karşı savunmaları olsa da yalnızca bu önlemlere güvenmemek iyi bir fikirdir.

Hem eski hem de yeni her gemide siber güvenlik açıkları mevcuttur ve deniz sistemlerindeki yaygın kusurlardan bazıları şunlardır:

- Artık güncellenemeyen eski işletim sistemleri,
- Modern tehditlere karşı koruma sağlamayan eksik veya eski kötü amaçlı yazılımdan koruma yazılımı,
- Ağın çalışanların kötü yönetimi ve varsayılan yönetici hesaplarının ve basit parolaların kullanımı dahil olmak üzere güvenlik protokolleri ve önlemlerinin olmaması,
- Güvenlik önlemleri ve ağ bölümlenmesinden yoksun entegre bilgisayar sistemleri,
- Düzgün çalışması için karadaki bir sunucuya bağlanması gereken veya her zaman kıyıdaki güvenli olmayan bir sisteme bağlı olan sistemler,
- Hizmet sağlayıcılar ve yükleniciler için erişim kontrollerinin olmaması.

Gemi Siber Güvenlik Planı Nasıl Oluşturulur?

Geminiz için bir siber güvenlik planına sahip olmak son derece önemlidir. Bunun önemini bir örnekle anlatmak gerekirse; geçtiğimiz yıl içerisinde, entegre navigasyona sahip bir geminin, denizde kötü görüş ve yüksek trafikte sistemleri arızalandı. Sistemlerinin onarımını sağlamak üzere limana güvenli bir şekilde girebilmek için günlerce kağıt haritalar ve bir radar kullanmak zorunda kaldılar. Teşhis ve onarımdan sonra, bir mürettebatın geminin eskimiş sisteminde bir yazılım güncellemesi yaptığında bilgisayarın bunu kaldıramadığı ve çöktüğü belirlendi. Geminin sistemleri değiştirilene kadar limanda kalması gerekti. Bu durum, gemi için çok fazla zamana ve maddi kayıplara yol açtı. Gemi teknolojisine yapılan güncellemeler uygun olsaydı ve mürettebatın siber güvenlik eğitimi bulunsaydı bunun gibi hataların olma ihtimali daha düşük olurdu.

Tüm siber güvenlik tehditleri kötü niyetli bir kaynaktan gelmeyebilir. Bazen ihmal ve siber bilgi eksikliği bir saldırıdan daha zararlı olabilir. Deniz BT ve OT sistemleriniz için tam korumalı bir gemi siber güvenlik politikası geliştirmenin ve hatasız bir sistem sürdürmenin yerini hiçbir şey tutamaz.

Tüm deniz gemileri ve şirketlerinin aşağıdaki eylemleri içeren benzer bir siber güvenlik planı olmalıdır:

1. **Tehditleri Tanımlayın:** Sistemlerdeki dış ve iç güvenlik tehditlerini değerlendirin. Bir siber suçlunun isteyebileceği değerli ve hassas verileri ve bu bilgileri nasıl elde etmeye çalışabileceğini belirleyin.
2. **Güvenlik Açıklarını Tespit Edin:** Sistemlerinizdeki zayıf güvenlik alanlarını bulun; uygun çalışan protokolünün olmaması, yazılım ve sistem hataları dahil.
3. **Maruz Kaldığınız Riski Değerlendirin:** Bir siber saldırının kurbanı olma olasılığını belirleyin ve bir siber saldırının geminiz ve denizcilik şirketiniz üzerindeki etkisini tespit edin.

4. **Koruma ve Tespit Araçları Geliştirin:** Güncellenmiş yazılım ve sunucu koruması gibi yeni güvenlik önlemlerinin yanı sıra bir siber saldırı gerçekleştiğinde sizi uyaran özelliklerden yararlanın.
5. **Acil Durum Planı Oluşturun:** Siber güvenlik saldırıları için bir yanıt planı geliştirin. Böyle bir durumda geminizin veya şirketinizin nasıl tepki vereceğini ve nasıl iyileşip normal operasyonlarınıza geri döneceğinizi belirleyin.

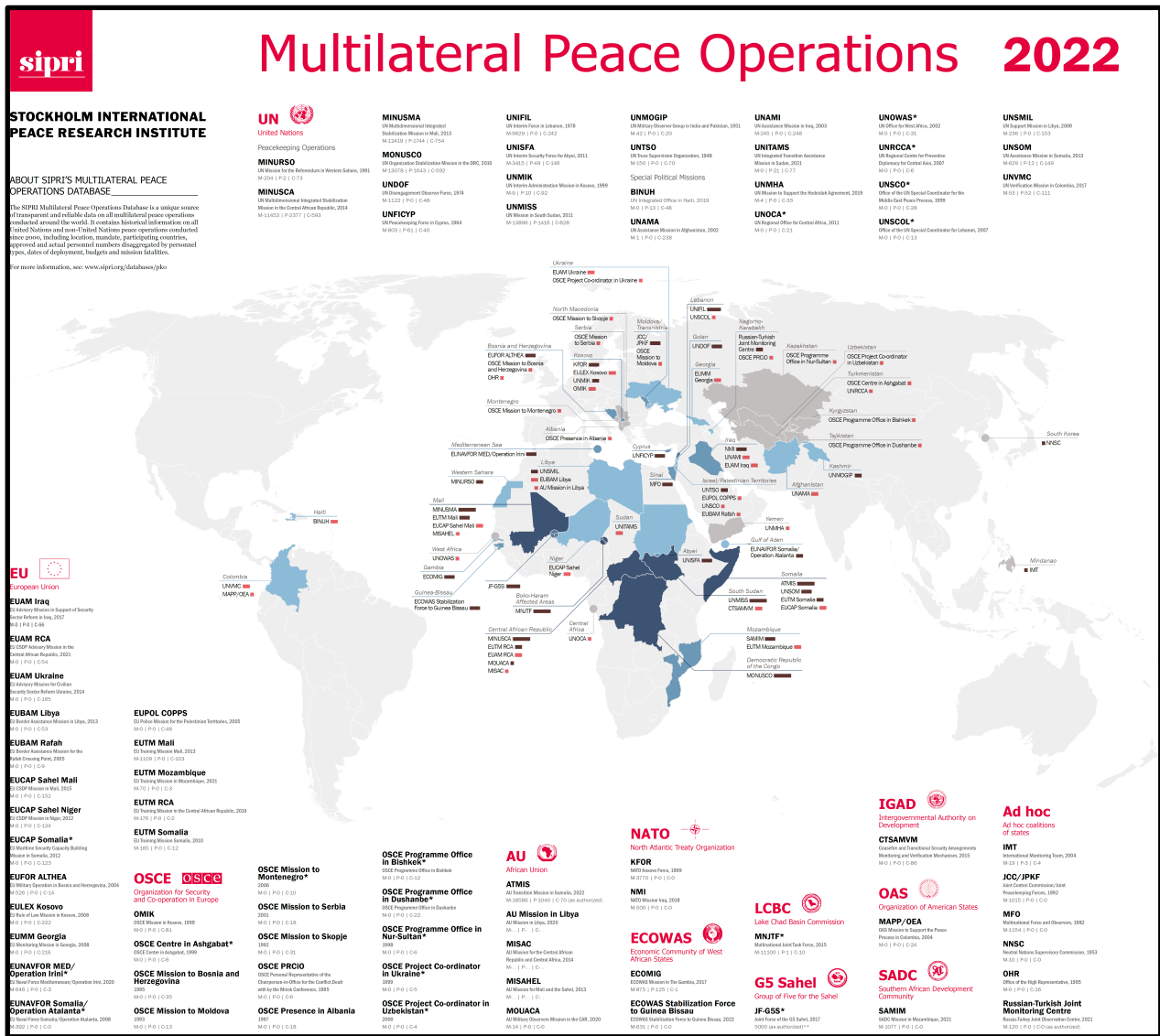
Deniz Siber Güvenlik Eğitimi

Denizcilik sektöründe çalışan tüm personelin, denizcilik şirketinin ve geminin OT ve BT siber güvenliğinin yönetimine odaklanan bir siber güvenlik eğitimi almaları muhtemel saldırılara karşı farkındalıklarını güçlendirecek ve hataları minimize edecektir.

SİSTEMLER	KULLANIM AMACI	GÜVENLİK AÇIKLARI	OLASI SONUÇLARI
AIS	<ul style="list-style-type: none"> Gemi trafiğini izleme ve yardım Bir çarpışmadan kaçınma Geminin mevkiini konusunda limanları ve denizcilik otoritelerini bilgilendirme Gemi ve diğer gemiler arasındaki mesafeyi hesaplama Trafiği izleyerek deniz güvenliğini sağlama Kaza soruşturması ve arama kurtarma operasyonları 	<ul style="list-style-type: none"> Sinyal girişimi Yanlış bilgi paylaşımı Kötü amaçlı yazılım Sızdırma Şifreleme yok Sinyal karıştırması 	<ul style="list-style-type: none"> Gemi kaçırma Verilerin yok edilmesi Değerli verilerin çalınması
ECDIS	<ul style="list-style-type: none"> Elektronik seyir sensörlerinden veri toplama ve birleştirme Geminin konumunu gerçek zamanlı olarak göstermek 	<ul style="list-style-type: none"> Eski işletim sistemleri Güvenli olmayan güncelleme ortamları 	<ul style="list-style-type: none"> Ağ Güvenliği (NS) ile iletişim kaybı Bir geminin kaçırılması Hassas veri hırsızlığı Bilgisayar ve işletim sistemlerinden ödün vermek
GNSS / GPS	<ul style="list-style-type: none"> Geminin konumunu göstermek Sürati göstermek Rota ve saati görüntülemek 	<ul style="list-style-type: none"> Karıştırma saldırıları Zayıf sinyal gücü Girişim Kimlik sahtekarlığı saldırıları DoS/DDoS saldırıları Paket modifikasyonu 	<ul style="list-style-type: none"> Gemi kaçırma NS ile sorunlar GPS sinyali yanlış bilgi Geminin çalışmasını aksatma Hizmetlerdeki gecikmeler
RADAR	<ul style="list-style-type: none"> Geminin çevresi hakkında bilgi vermek Nesnelerin duruşunun ve hızının tespiti 	<ul style="list-style-type: none"> Karıştırma saldırıları Kimlik sahtekarlığı saldırıları DoS/DDoS saldırıları 	<ul style="list-style-type: none"> NS ile iletişim kaybı Can ve kargo kaybı Kargo yönetiminde gecikmeler
GMDSS	<ul style="list-style-type: none"> Güvenlik konularıyla ilgili tehlike mesajlarını yayınlamak Kritik güvenlik uyarılarının gönderilmesi ve alınması 	<ul style="list-style-type: none"> Kötü amaçlı yazılım Kimlik sahtekarlığı saldırıları Hizmet Reddi/Dağıtılmış Hizmet Reddi (DoS/DDoS) saldırıları 	<ul style="list-style-type: none"> Geminin yanlış konumu ECDIS'e yönelik diğer saldırılar
Endüstriyel Kontrol Sistemleri (ICS's)	<ul style="list-style-type: none"> İnsan hatalarını azaltmada yardımcı olmak Kaynak verimliliği artırmak Ekipmanın ömrünü uzatmak Bir gemideki parametreleri kontrol etmek ve izlemek 	<ul style="list-style-type: none"> Yetersiz Erişim Kontrol Mekanizması (ACM) Bütünlük kontrolü için destek yok Bilginin açığa çıkması Kötü yama yönetimi Donanım arızaları Yanlış güvenlik yapılandırması Ağ segmentasyonu eksikliği Zayıf şifre politikaları Güvenlik duvarı eksikliği Şifreleme eksikliği Zayıf uzaktan erişim politikaları Zayıf USB politikası SOS için eğitim eksikliği 	<ul style="list-style-type: none"> Gemi kaçırma ICS'nin kullanılamaması Veri sızıntısı Tesislerde fiziksel hasar Güvenlik sistemlerine müdahale Planlanmamış kapanmalar Ekipmanda hasar

Tahrik, Makine Yönetim ve Güç Kontrol Sistemleri	<ul style="list-style-type: none"> Makineleri izlemek ve düzenlemek Tahrik gücünü izlemek ve düzenlemek Manevrayı izlemek ve düzenlemek 	<ul style="list-style-type: none"> Kötü amaçlı yazılım saldırısı DoS/DDoS saldırıları Kaçakçılık Hırsızlık Manipülasyon saldırıları 	<ul style="list-style-type: none"> Gemi kaçırma Geminin saptırılması Personel Güvenliği (PS) kesintiye uğrayabilir Gemi hasarı Maddi hasar Hassas verilerin açıklanması
VSAT	<ul style="list-style-type: none"> Bir uydu ağı kullanarak veri göndermek ve almak Çeşitli iletişim ve güvenlik hizmetleri sunmak 	<ul style="list-style-type: none"> Sahte sinyaller Kötü amaçlı yazılım saldırısı Hırsızlık 	<ul style="list-style-type: none"> Hassas verilerin çalınması Kötü amaçlı yazılım yükleme GPS koordinatlarının değiştirilmesi
BT Ağı ve Sistemleri	<ul style="list-style-type: none"> Veri göndermek, almak ve depolamak için dahili / harici süreçler için kullanılır Mürettebat refahı için kullanılır Mürettebatın kişisel cihazları (BYOD) için kullanılır 	<ul style="list-style-type: none"> Zayıf erişim kontrolü DoS/DDoS saldırıları Zayıf şifre politikaları Kötü amaçlı yazılım saldırıları Kötü yama yönetimi Yanlış güvenlik yapılandırması Kötü güvenlik belgeleri Ağ segmentasyonu eksikliği Güvenlik duvarı eksikliği Şifreleme eksikliği Zayıf uzaktan erişim ilkeleri Zayıf USB politikası SOS için eğitim eksikliği 	<ul style="list-style-type: none"> Kötü amaçlı yazılım yükleyin İzinsiz fiziksel erişim İzinsiz mantıksal erişim Gizli belgelerin kaybı Maddi hasar Hassas verilerin çalınması İtibar hasarı

ULUSLARARASI BARIŞI KORUMA OPERASYON BÖLGELERİ



sipri
STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE

ABOUT SIPRI'S MULTILATERAL PEACE OPERATIONS DATABASE

The SIPRI Multilateral Peace Operations Database is a unique source of transparent and reliable data on all multilateral peace operations conducted around the world. It contains historical information on all United Nations and non-United Nations peace operations completed since 1945, including location, mandate, participating countries, approved and actual personnel numbers, disaggregated by personnel type, dates of deployment, budgets and mission facilities. For more information, see: www.sipri.org/databases/ipo

UN
United Nations
Peacekeeping Operations

MINUSMA
UN Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali, 2013
M.13410 | P.1244 | C.1754

UNIFIL
UN Truce Supervision Force in Lebanon, 1978
M.02020 | P.0120 | C.0242

UNMOGIP
UN Military Observer Group in India and Pakistan, 1949
M.02110 | P.0120 | C.0200

UNAMI
UN Assistance Mission in Iraq, 2003
M.03010 | P.0120 | C.0200

UNOWAS*
UN Office for West Africa, 2002
M.01010 | P.0120 | C.0200

UNSMIL
UN Support Mission in Libya, 2009
M.02010 | P.0120 | C.0200

EU
European Union

EUAM Iraq
EU Advisory Mission to Support of Security Sector Reform in Iraq, 2003
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUAM RCA
EU Advisory Mission in the Central African Republic, 2021
M.11010 | P.0120 | C.0200

EUAM Ukraine
EU Advisory Mission to Ukraine Security Sector Reform, 2014
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUBAM Libya
EU Border Assistance Mission in Libya, 2013
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUBAM Rafah
EU Border Assistance Mission for the Rafah Crossing Point, 2005
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUCAP Sahel Mali
EU CAP Mission in Mali, 2013
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUCAP Sahel Niger
EU CAP Mission in Niger, 2013
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUCAP Somalia*
EU Maritime Security Building Block in Somalia, 2012
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUFOR ALTHEA
EU Military Operation in Bosnia and Herzegovina, 2004
M.01010 | P.0120 | C.0200

EULEX Kosovo
EU Rule of Law Mission in Kosovo, 2008
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUMM Georgia
EU Monitoring Mission in Georgia, 2008
M.01010 | P.0120 | C.0200

EU NAVFOR MED/Operation Iriini*
EU Counter-Piracy Operations in the Gulf of Aden, 2009
M.01010 | P.0120 | C.0200

EU NAVFOR Somalia/Operation Atalanta*
EU Naval Force Somalia/Operation Atalanta, 2009
M.01010 | P.0120 | C.0200

EU POL COPPS
EU Police Mission for the Palestinian Territories, 2005
M.01010 | P.0120 | C.0200

EUTM Mali
EU Training Mission Mali, 2013
M.11010 | P.0120 | C.0200

EUTM Mozambique
EU Training Mission in Mozambique, 2021
M.11010 | P.0120 | C.0200

EUTM RCA
EU Training Mission in the Central African Republic, 2021
M.11010 | P.0120 | C.0200

EUTM Somalia
EU Training Mission Somalia, 2010
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE OSCE
Organization for Security and Co-operation in Europe

OSCE Mission to Montenegro*
2008
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Mission to Serbia
2008
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Mission to Skopje
1995
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE PCRCO
OSCE Presence in Kosovo, 1999
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Mission to Bosnia and Herzegovina
1995
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Mission to Moldova
1999
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Presence in Albania
1997
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Programme Office in Bishkek*
OSCE Programme Office in Bishkek, 2002
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Programme Office in Dushanbe*
OSCE Programme Office in Dushanbe, 2002
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Programme Office in Nur-Sultan*
OSCE Programme Office in Nur-Sultan, 2019
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Project Co-ordinator in Ukraine*
2014
M.01010 | P.0120 | C.0200

OSCE Project Co-ordinator in Uzbekistan*
2010
M.01010 | P.0120 | C.0200

AU
African Union

ATMIS
AU Transition Mission in Somalia, 2012
M.01010 | P.0120 | C.0200

AU Mission in Libya
AU Mission in Libya, 2011
M.01010 | P.0120 | C.0200

MISAC
Mission in the Central African Republic and Central Africa, 2014
M.01010 | P.0120 | C.0200

MISAHEL
AU Mission in Haiti and the Sahel, 2013
M.01010 | P.0120 | C.0200

MUOQUA
AU Military Observer Mission in the CAR, 2020
M.01010 | P.0120 | C.0200

NATO
North Atlantic Treaty Organization

KFOR
KFOR Mission in Kosovo, 1999
M.01010 | P.0120 | C.0200

NMI
NMI Mission in Iraq, 2003
M.01010 | P.0120 | C.0200

ECOWAS
Economic Community of West African States

ECOMIG
ECOMIG Mission in the Sahel, 2012
M.01010 | P.0120 | C.0200

ECOWAS Stabilization Force to Guinea-Bissau
ECOWAS Stabilization Force in Guinea-Bissau, 2002
M.01010 | P.0120 | C.0200

LCBC
Lake Chad Basin Commission

MNITF*
Multinational Joint Task Force, 2015
M.01010 | P.0120 | C.0200

G5 Sahel
Group of Five for the Sahel

JF-GSS*
Joint Force of the G5 Sahel, 2017
M.01010 | P.0120 | C.0200

IGAD
Intergovernmental Authority on Development

CSIS/MI
Canadian and International Security Assistance Mission and Technical Mechanism, 2010
M.01010 | P.0120 | C.0200

OAS
Organization of American States

MAPP/OEA
OSCE Mission to Support the Peace Process in Colombia, 2004
M.01010 | P.0120 | C.0200

SADC
Southern African Development Community

SAMM
SADC Mission in Mozambique, 2011
M.01010 | P.0120 | C.0200

Ad hoc
Ad hoc coalitions of states

CSIS/MI
Canadian and International Security Assistance Mission and Technical Mechanism, 2010
M.01010 | P.0120 | C.0200

IMT
International Monitoring Team, 2004
M.01010 | P.0120 | C.0200

JCC/IPKF
Joint Centre Command and Control for Peacekeeping in Kashmir, 1999
M.01010 | P.0120 | C.0200

MFO
Monitoring Force and Observer, 1982
M.01010 | P.0120 | C.0200

NNSC
North-Northern Supervisory Commission, 1993
M.01010 | P.0120 | C.0200

OHR
Office of the High Representative, 1995
M.01010 | P.0120 | C.0200

Russian-Turkish Joint Monitoring Centre
Russian-Turkish Joint Monitoring Centre, 2011
M.01010 | P.0120 | C.0200

KAYNAKÇA

1. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ongoing_armed_conflicts
2. <https://acleddata.com/dashboard/#/dashboard>
3. <https://www.cfr.org/backgrounder/myanmar-history-coup-military-rule-ethnic-conflict-rohingya>
4. <https://reliefweb.int/report/myanmar/myanmar-conflict-briefing>
5. <https://www.crisisgroup.org/global/10-conflicts-watch-2022>
6. <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202022.pdf>
7. <https://theasanforum.org/myanmar-and-maritime-security/>
8. <https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx>
9. <https://www.ispmyanmar.com/guangxi-yangon-new-maritime-route/>
10. https://armatorlerbirligi.org.tr/wp-content/uploads/2022/03/DENIZ_YILI-TICARETI.pdf
11. <https://www.gard.no/web/updates/content/33328301/war-in-ukraine-impact-on-maritime-situation>
12. https://www.mardep.gov.hk/en/faq/pdf/imo_4518.pdf
13. https://armada.defensa.gob.es/ihm/Aplicaciones/Navareas/Index_Navareas_xml_en.html#divVisorNavarea
14. <https://latitudebrokers.com/joint-war-committee-updates-war-listed-areas-on-7th-march-2022/>
15. <https://www.mica-center.org/en/joint-war-committee-jwc-adds-black-sea-and-sea-of-azov-to-jwc-listed-areas/>
16. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>
17. <https://www.turkishminute.com/2022/03/31/lysis-who-is-responsible-for-the-threat-of-floating-mines-in-the-black-sea/>
18. <https://www.bbc.com/news/world-europe-60606515>
19. <https://www.hurriyetdailynews.com/turkish-authorities-warn-against-drifting-mines-in-black-sea-172413>
20. <https://www.euronews.com/2022/08/11/ukraine-war-drifting-mines-pose-deadly-threat-in-black-sea-waters#:~:text=So%20far%2C%202022%20sea%20mines,Ukraine%20and%20one%20in%20Bulgaria.>
21. [https://gcaptain.com/bulgaria-defuses-drifting-sea-mines-along-black-sea-coast/#:~:text=Since%20the%20war%20started%2C%20Turkey,waters%20of%20the%20Black%20Sea.&text=\(c\)%20Copyright%20Thomson%20Reuters%202023.](https://gcaptain.com/bulgaria-defuses-drifting-sea-mines-along-black-sea-coast/#:~:text=Since%20the%20war%20started%2C%20Turkey,waters%20of%20the%20Black%20Sea.&text=(c)%20Copyright%20Thomson%20Reuters%202023.)
22. <https://www.trthaber.com/haber/gundem/msb-karadenizde-gorulen-mayinlarla-ilgili-tedbirler-alindi-668768.html>
23. <https://www.msb.gov.tr/SlaytHaber/2512023-54186>
24. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ship_losses_during_the_Russo-Ukrainian_War
25. <https://www.maritimeprofessional.com/news/from-mines-spoofing-assessing-risks-374680>
26. <https://www.marinelog.com/news/two-turkish-owned-ships-hit-in-russian-attack-on-kherson/>
27. <https://www.nepia.com/industry-news/russia-ukraine-military-action-impact-on-shipping/>
28. <https://www.fao.org/3/cb9013en/cb9013en.pdf>
29. https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2022overview_en.pdf
30. https://en.wikipedia.org/wiki/Black_Sea_Grain_Initiative
31. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>
32. <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/background>
33. <https://www.marinedealnews.com/denizcilik-sektoru-ve-siber-saldirilar/>
34. <https://thetius.com/cyber-attacks-who-targets-the-maritime-industry-and-why/>
35. <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/-2022/risk-of-collateral-damage-in-the-north-western-black-sea-2>
36. <http://www.gees.org/articulos/security-in-the-black-sea-region-main-risks-and-threats>
37. <https://www.pbs.org/newshour/world/europe-is-facing-an-energy-crisis-as-russia-cuts-gas-heres-why>
38. <https://coffeordie.com/russia-relies-on-ukrainian-pipelines#:~:text=After%20more%20than%20seven%20months,%247%20billion%20over%20five%20years.>
39. <https://www.bbc.com/news/world-europe-60131520>
40. <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/natural-gas/101922-turkstream-gas-link-operation-secured-after-dutch-permit-return->

- hungary#:~:text=Countries%20receiving%20gas%20via%20TurkStream,border%20between%20Russia%20and%20Ukraine.
41. https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/6/pdf/290622-strategic-concept.pdf
 42. <https://www.ankasam.org/natonun-yeni-stratejik-konsepti/>
 43. <https://safety4sea.com/cm-year-in-review-how-the-russian-invasion-of-ukraine-affected-shipping-in-2022/>
 44. https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2022overview_en.pdf
 45. [https://en.wikipedia.org/wiki/Ethiopian_civil_conflict_\(2018%E2%80%93present\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Ethiopian_civil_conflict_(2018%E2%80%93present))
 46. ACLED Dashboard'a göre bu rakamlar sadece Tigray Bölgesindeki kayıpları gösteriyor, ülke bütününde ele alındığında 105.000'in üzerinde kişinin hayatını kaybettiği belirtiliyor. Bu sebeple Etiyopya İç Savaşı "Büyük Ölçekli Çatışmalar" kategorisinde ele alınmaktadır.
 47. <https://disasterphilanthropy.org/disasters/ethiopia-tigray-crisis/#:~:text=As%20of%20mid%2D2022%2C%20an,ln%20their%20Feb.>
 48. <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/conflict-ethiopia#:~:text=ln%202021%2C%20Ethiopia%20reported%205.1,%2C%20water%2C%20and%20medical%20aid.>
 49. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10880.pdf>
 50. By Sofie Annys; Tim Vanden Bempt; Emnet Negash; Lars De Sloover; Robin Ghekiere; Kiara Haegeman; Daan Temmerman; Jan Nyssen - Tigray: Atlas of the humanitarian situation (v 2.2). Ghent University: <https://zenodo.org/record/5807266>, CC BY 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=124706911>
 51. <https://globalwaterforum.org/2021/09/17/ethiopian-conflict-impacts-water-security-in-downstream-nile-basin-nations/>
 52. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ongoing_armed_conflicts
 53. https://en.wikipedia.org/wiki/Refugees_of_the_Syrian_civil_war#:~:text=Turkey%20is%20the%20largest%20host,refugees%20forced%20to%20flee%20Syria.
 54. <https://data.unhcr.org/en/situations/mediterranean>
 55. <https://www.statista.com/statistics/1082077/deaths-of-migrants-in-the-mediterranean-sea/#:~:text=ln%202022%2C%20it%20was%20estimated,who%20drowned%20were%20never%20found.>
 56. <https://bahria.edu.pk/polaris/wp-content/uploads/2022/12/F-060-pjmr.pdf>
 57. <https://carnegieendowment.org/sada/88109>
 58. <https://www.theguardian.com/commentisfree/2021/dec/02/unsafe-passage-europe-18000-victims-border-libya>
 59. https://en.wikipedia.org/wiki/Islamic_State_in_Libya#:~:text=As%20of%202020%2C%20the%20IS,in%20all%20parts%20of%20Libya.
 60. <https://dg.dryadglobal.com/libya2>
 61. <https://cimsec.org/contested-seas-maritime-security-libya/>
 62. <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/neom-projesi-nedir-neom-projesi-nerede-neom-projesinin-amaci-nedir-1965927>
 63. https://www.globalasia.org/v12no3/feature/djibouti-military-base-is-a-new-step-in-chinas-maritime-footprint_rajaram-panda
 64. <https://www.navy.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=1&ModuleId=523&Article=3282826#:~:text=CMF%20is%20the%20largest%20international,38%20member%2Dnations%20and%20partners.>
 65. <https://maritimafrica.com/en/egyptian-navy-takes-command-of-combined-task-force-ctf-153/#:~:text=Noted%20that%20the%20Combined%20Task,Mandeb%20and%20Gulf%20of%20Aden.>
 66. <https://www.aa.com.tr/en/africa/us-naval-ship-docks-in-sudan-for-red-sea-security/2156080>
 67. <https://en.wikipedia.org/wiki/Suakin#:~:text=On%2017%20January%202018%2C%20as,port%20city%20on%20the%20island>
 68. <https://www.reuters.com/article/us-turkey-sudan-port-idUSKBN1EK0ZC>
 69. <https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal-ship-costs-int-idUSKBN2BI24N>
 70. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ongoing_armed_conflicts
 71. <https://www.internal-displacement.org/sites/default/files/figures-analysis-2021-sdn.pdf>
 72. <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/the-impact-of-civil-unrest-on-port-sudan.html>

73. <https://reporting.unhcr.org/yemen#:~:text=By%20the%20end%20of%2D2022,in%20June%20and%20August%202022%20.>
74. <https://www.arabnews.com/node/2075181>
75. https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/mievom-notes-pdf/indian-ocean/2019/dec/20191128-mievom_dubai_msay_yemen-autosaved.pdf
76. <https://www.marineinsight.com/know-more/10-gulf-of-aden-facts-you-must-know/#:~:text=The%20main%20commodity%20here%20is,of%20trade%20in%20the%20region.>
77. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10880.pdf>
78. [https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Red-Sea-area-of-Yemen-and-the-Tihamah-coastal-plain-between-al-Luhayyah-and_fig1_287747725#:~:text=mammals%20in%20Yemen.-,....,1A\).](https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Red-Sea-area-of-Yemen-and-the-Tihamah-coastal-plain-between-al-Luhayyah-and_fig1_287747725#:~:text=mammals%20in%20Yemen.-,....,1A).)
79. <https://somalibembassy.pk/about-somalia/>
80. https://en.wikipedia.org/wiki/Somali_Civil_War
81. <https://reliefweb.int/report/djibouti/uscr-country-report-somalia-statistics-refugees-and-other-uprooted-people-jun-2001>
82. <https://www.acaps.org/country/somalia/crisis/complex-crisis#:~:text=There%20are%208.25%20million%20people,evictions%2C%20drought%2C%20and%20floods.>
83. Somali Navy- Wikipedia
84. <https://carnegieeurope.eu/2021/07/20/collective-security-in-persian-gulf-preparing-for-opening-pub-84959>
85. <https://www.nytimes.com/2022/05/27/world/middleeast/iran-seizes-greek-tankers.html>
86. <https://maritime.dot.gov/msci/2022-008-persian-gulf-strait-hormuz-gulf-oman-arabian-sea-gulf-aden-bab-al-mandeb-strait-red>
87. <https://www.gcsp.ch/publications/maritime-security-piracy-gulf-guinea#:~:text=Currently%20the%20Gulf%20of%20Guinea,developments%20regarding%20global%20maritime%20security.>
88. <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>
89. <https://www.investopedia.com/articles/company-insights/082316/worlds-top-10-oil-exporters.asp>
90. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2005/wp05235.pdf>
91. https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en
92. <https://issafrica.org/iss-today/record-numbers-of-displaced-africans-face-worsening-prospects#:~:text=According%20to%20the%20United%20Nations,at%20the%20end%20of%202021.>
93. <https://humanitarianaction.info/article/west-and-central-africa-0#:~:text=More%20than%2064.5%20million%20people,10%20requires%20assistance%20and%20protection>
94. https://www.researchgate.net/publication/341214324_Collaboration_and_Boundaries_in_Organized_Crime_A_Network_Perspective/link/5eb42dae299bf152d6a35d9d/download
95. <https://www.gcsp.ch/publications/maritime-security-piracy-gulf-guinea#:~:text=Currently%20the%20Gulf%20of%20Guinea,developments%20regarding%20global%20maritime%20security.>
96. <https://www.theyoungdiplomats.com/post/understanding-the-dynamics-of-piracy-in-the-gulf-of-guinea#:~:text=Unlike%20the%20seas%20near%20the,Gulf%20is%20likely%20to%20persist.>
97. <https://www.maritime.dot.gov/msci/2023-001-gulf-guinea-piracyarmed-robberykidnapping-ransom>
98. <https://www.britannica.com/place/Yucatan-Channel>
99. <https://www.ncei.noaa.gov/maps/gulf-data-atlas/atlas.htm?plate=Offshore%20Structures#:~:text=These%20structures%20range%20in%20size,these%2C%20over%203%2C200%20remain%20active.>
100. <https://insights.s-rminform.com/maritime-insecurity-in-the-gulf-of-mexico>
101. <https://www.statista.com/statistics/756442/number-of-drilling-rigs-mexico/>
102. <https://maritimepage.com/oil-platforms-in-the-gulf-of-mexico/#:~:text=Today%2C%20there%20are%20over%204%2C000,in%20the%20Gulf%20of%20Mexico.>
103. <https://theglobalamericans.org/2022/04/geopolitical-realignments-and-the-southern-caribbean-energy-matrix/#:~:text=Guyana%2C%20Suriname%2C%20and%20Trinidad%20and,an%20important%20natural%20gas%20supplier.>
104. [https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2021/panama-canal-data-for-current-operations/#:~:text=1\)%20Number%20of%20ships%20and,fees%20of%20about%20%242.6%20billion.](https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2021/panama-canal-data-for-current-operations/#:~:text=1)%20Number%20of%20ships%20and,fees%20of%20about%20%242.6%20billion.)

105. http://www.acs-aec.org/sites/default/files/cruise_tourism_in_the_greater_caribbean.pdf
106. <https://www.cruisehive.com/mexico-sees-huge-influx-of-cruise-ship-passengers-in-2022/91204>
107. https://en.wikipedia.org/wiki/Mexican_drug_war
108. <https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/mexico-central-america-and-the-caribbean.html>
109. <https://dg.dryadglobal.com/caribbean-gulfofmexico>
110. <https://dg.dryadglobal.com/caribbean-gulfofmexico#:~:text=Maritime%20security%20challenges%20in%20the,%2C%20illegal%20fishing%2C%20and%20piracy.>
111. <https://www.mica-center.org/en/mica-center-annual-report-2022-is-out/>
112. https://www.dni.gov/files/documents/climate2030_MexicoCaribCentralAm.pdf
113. <https://insights.s-rminform.com/rising-tensions>
114. <https://fulcrum.sg/south-china-sea-in-2022-deadlock-or-not-disputant-states-press-advantages/>
115. <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2023/03/GTI-2023-web.pdf>
116. <https://www.start.umd.edu/gtd/>
117. <https://www.jstor.org/stable/26396848>
118. https://en.wikipedia.org/wiki/June_2019_Gulf_of_Oman_incident
119. ICC-IMB Annual report: 2022 World-Wide incidents of piracy and armed robbery against ships
120. <https://safety4sea.com/un-does-not-renew-anti-piracy-resolution-off-somalia/>
121. <https://press.un.org/en/2022/sc14915.doc.htm>
122. <https://www.bimco.org/insights-and-information/safety-security-environment/20221216-hra-indian-ocean>
123. <https://reliefweb.int/report/world/unodc-world-drug-report-2022>
124. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Afghan_opiate_trafficking_southern_route_web.pdf
125. <https://www.ifc.org.sg/ifc2web/Publications/Annual%20Report/2022/Annual%20Report%202022.pdf>
126. <https://www.dw.com/en/cocaine-capital-antwerp-fears-drug-related-attacks-may-rise/a-64555178>
127. UNODC 2020 World Drug Report-Cocaine trafficking routes 2014-2018
128. Drug Crime in the Port of Rotterdam: about the phenomenon and its approach (Public Version)
129. https://www.emcdda.europa.eu/publications/edr/trends-developments/2022_en
130. Dryad Global-Counter Narcotics Drug Smuggling in Commercial Shipping
131. https://en.wikipedia.org/wiki/Arms_trafficking#:~:text=Scholars%20estimate%20illegal%20arms%20transactions%20amount%20to%20over%20US%241%20billion%20annually.
132. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Firearms/2020_Global_Study_on_Firearms_Trafficking_Executive_Summary.pdf
133. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Firearms/2020_REPORT_Global_Study_on_Firearms_Trafficking_2020_web.pdf
134. GI-TOC-policy-brief_Arms-trafficking-web-1-2022
135. <https://www.theguardian.com/world/2012/jan/30/sea-trafficking-report-guns-drugs>
136. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/09993150523227212/pdf/IDU01d84ab4704bc804fea08ac400af3a86ba476.pdf>
137. <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/RescueatSeaGuideENGLISH.pdf>
138. file:///C:/Users/faruk.dogan/Desktop/MARSEC%20REPORT/Smuggling_of_Migrants_A_Global_Review.pdf
139. <https://www.ice.gov/sites/default/files/documents/Report/2017/CSReport-13-1.pdf>
140. <https://www.unodc.org/nigeria/en/human-trafficking.html#:~:text=Human%20Trafficking%20is%20a%20crime,the%20purpose%20of%20exploiting%20them.>
141. <https://muhafaza.ticaret.gov.tr/data/5d31b1ee13b876092c062161/faaliyet%20raporu%202020.pdf>
142. <https://www.columbian.com/news/2022/jun/28/48-migrants-die-after-trailer-abandoned-in-texas-heat/>
143. <https://www.denizhaber.com/denizlerimizde-2022-yilinda-49-bin-518-duzensiz-gocmen-kurtarildi#>
144. <https://missingmigrants.iom.int/data>
145. <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/RescueatSeaGuideENGLISH.pdf>
146. <https://www.gard.no/web/updates/content/30502985/the-maersk-etienne-rescue-highlights-the-difficulties-in-disembarking-migrants-rescued-at-sea>

147. https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/download/IMH.2021.0018/63258
148. <https://www.ics-shipping.org/press-release/ics-deeply-concerned-by-mediterranean-migrant-rescue-incident/>
149. <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/>
150. <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2023/02/01/enforcement-of-fisheries-rules-will-enhance-maritime-governance-and-security>
151. [https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/4795492/METIS/METIS%20030821/Metis%20Insights%20-%20IUU%20FINAL%20DRAFT%20V3%20\(1\).pdf](https://f.hubspotusercontent40.net/hubfs/4795492/METIS/METIS%20030821/Metis%20Insights%20-%20IUU%20FINAL%20DRAFT%20V3%20(1).pdf)
152. <https://www.mica-center.org/en/mica-center-annual-report-2022-is-out/>
153. <https://www.statista.com/chart/25021/illegal-fishing-revenue-losses-by-ocean/>
154. <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep15848.8.pdf>
155. <https://konbriefing.com/en-topics/cyber-attacks-2022.html>
156. https://www.transnav.eu/Article_A_Retrospective_Analysis_of_Maritime_Cyber_Security_Incidents_Melanda,59,1144.html
157. <https://therecord.media/ransomware-attack-on-maritime-software-impacts-1000-ships>
158. <https://www.verifavia-shipping.com/shipping-carbon-emissions-verification/news-safeguarding-the-shipping-industry-addressing-the-growing-threat-of-cyber-attacks-674.php>
159. <https://priavosecurity.com/increased-cyber-threats-to-commercial-shipping/>
160. [https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping#:~:text=Shipping%2C%20while%20essential%20for%20trade,worldwide%20greenhouse%20gases%20\(GHG\).](https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shipping#:~:text=Shipping%2C%20while%20essential%20for%20trade,worldwide%20greenhouse%20gases%20(GHG).)
161. https://www.un.org/depts/los/nippon/unnff_programme_home/alumni/2015_laca_presentations/10_PereiraOliveira.pdf
162. <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0254060>
163. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2022/06/SPM_version_report_LR.pdf
164. https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1275&context=all_dissertations
165. <https://www.insamer.com/tr/?output=pdf&type=post&id=4475>
166. <https://reliefweb.int/report/indonesia/shore-thing-climate-change-and-maritime-security-intrinsically-linked#:~:text=According%20to%20the%20International%20Military,pollution%2C%20ocean%20warming%20and%20acidification.>
167. <https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>
168. <https://www.nato.int/cps/en/natohq/70759.htm>
169. <https://eunavfor.eu/>
170. <https://www.operationirini.eu/about-us/>
171. <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf>
172. <https://www.nepia.com/jwla-030-russia/>
173. Drug-crime-in-the-port-of-Rotterdam-lowres-converted (City of Rotterdam Department of Public Safety Public Prosecutor's Office)
174. Counter Narcotics-Drug Smuggling in Commercial Shipping (Dryad Global)
175. <https://www.mitags.org/guide-ship-cybersecurity/>

2022 YILI KÜRESEL DENİZ GÜVENLİĞİ DEĞERLENDİRMESİ

OCAK-MAYIS 2023 GÜNCELLEMESİ

Denizcilik sektörümüzün değerli temsilcileri, 2022 yılı Küresel Deniz Güvenliği Değerlendirmesi dünyamızda 2022 yılında gerçekleşen veya devam eden, sektörümüzün menfaatleri ile alakalı deniz güvenlik olaylarını ve bunlara yönelik değerlendirmeleri içermektedir.

Sizlere en güncel bilgi ve verileri sunabilmek için erişim sağlayabildiğimiz, 2022 yılının deniz güvenlik olaylarını değerlendiren tüm uluslararası raporlar incelenmiştir. Bununla birlikte, söz konusu raporların birçoğu 2023 yılının ilk çeyreği içerisinde yayımlanmıştır. Bu durum dikkate alınarak, raporumuzun 2023 yılında gerçekleşecek yayım tarihine kadar geçecek süre içerisinde meydana gelen ve gelecek gelişmelerin de bu rapora yansıtılma gerekliliği dikkate alınmıştır.

2023 yılının ilk beş ayında yaşanan önemli gelişmeler ve değerlendirmeler, 2022 yılı Küresel Deniz Güvenliği Değerlendirmesinin ana başlıkları altında aşağıda özetlenmiştir.

Rusya Federasyonu-Ukrayna Savaşı'nda; başta ABD olmak üzere batılı ülkeler 2023 yılı başından itibaren, Ukrayna'ya sağladıkları askeri desteği artırdılar. Ukrayna'nın uzun zamandır beklenen karşı saldırısına ilişkin beklentiler artarken, Rusya'nın Mart, Nisan ve Mayıs aylarında Ukrayna'nın meskûn mahallerine gerçekleştirdiği hava, güdümlü mermi ve uzun menzilli topçu bombardımanı düzinelerce kişinin hayatını kaybetmesine ve yaralanmasına sebep oldu¹. Bu durum Ukrayna'nın saldırı pozisyonuna geçerek, RF'nu Donetsk'deki Bakhmut bölgesi dışında işgal ettiği tüm bölgelerde savunma düzeni almaya zorladı. Ukrayna işgal edilen kendi topraklarındaki az sayıda sürpriz saldırıları bazı bölgelerde taktik ilerlemeler kaydetse de her iki tarafı da ateşkes veya barış masasına oturabilecek önemli bir gelişme yaşanmadı. Ukrayna-RF arasında devam eden savaşta, Şubat 2022-Mayıs 2023 arasında, Ukrayna tarafında 42 bin sivil ve 29 bin askerin, Rusya Federasyonu tarafında ise 50 bin askerin hayatını kaybettiği² kaydedildi.

2022'de Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sırasında bir füze saldırısı sonucu hasar gören Türk sahipli, Vanuatu bandıralı genel kargo gemisi M/V TUZLA, 24 Ocak 2023'te Rus Ordusu'nun, Herson bombardımanı esnasında güdümlü füze veya top mermisi ile vuruldu. Saldırı sonucunda köprü üstünde yangın çıkan M/V TUZLA ciddi şekilde hasar aldı. Saldırıda aynı bölgede mahsur kalan başka bir Türk gemisi olan FERAHNAZ da az derecede hasar gördü³.

RF'nun Ukrayna'yı işgali sonrasında, bölgede değişen tehdit algılamaları sonucunda, Finlandiya ve İsveç'in **NATO**'ya üyelik süreçleri hızlandırılarak Finlandiya 4 Nisan 2023 tarihi itibarıyla NATO'nun en yeni üyesi oldu⁴. İsveç'in ise İttifak'a katılmak için 18 Mayıs 2022'de başlattığı resmi süreç Türkiye-İsveç arasındaki bazı sorunların çözümüne bağlı olarak devam ediyor⁵. Ukrayna'da beklediği sonuçları elde edemeyerek

1

https://en.wikipedia.org/wiki/Attacks_on_civilians_in_the_Russian_invasion_of_Ukraine#:~:text=Kherson%20shelling,-The%20southern%20city&text=On%203%20May%202023%2C%20Russian,grid%20in%20earlier%20Russian%20strikes.

2 https://en.wikipedia.org/wiki/Casualties_of_the_Russo-Ukrainian_War

3 https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Tuzla

4 https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_213448.htm

5 https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52535.htm

önemli kayıplar veren Rusya Federasyonu'nun, NATO'nun Kuzeydoğu Avrupa'ya genişlemesi sonrasında Ukrayna ve bölge stratejisini yeniden gözden geçirmesi bekleniyor.

Karadeniz'de Mayıs 2023 itibariyle (savaşın başından itibaren) imha edilen sürüklenen **mayınların** sayısı 70 olarak güncellendi. Karadeniz'de biri Gürcistan, 4'ü Bulgaristan, 5'i Romanya, 7'si Türkiye ve 53'ü Ukrayna tarafından olmak üzere toplam 70 deniz mayını tespit ve imha edildi⁶.

24 Mayıs 2023 tarihinde, İstanbul Boğazı'nın 140 kilometre kuzeydoğusunda, Türkiye Cumhuriyeti'nin münhasır ekonomik bölgesinde yer alan Türk Akım ve Mavi Akım doğal gaz boru hatlarının işletme güvenliğini sağlama görevlerini yerine getirme amacıyla görev yapan Rusya Federasyonu'na ait İVAN HURS Fırkateynine, üç insansız deniz aracıyla başarısız (USV) saldırı girişiminde bulunduğu, Rus gemisinden açılan ateşle USV'lerin imha edildiği bildirildi⁷. RF tarafından USV'lerin Ukrayna'ya ait olduğu iddia edildi.

Belirlenen Ukrayna limanlarından hayati gıda ve gübre ihracatına devam etmek için 22 Temmuz 2022'de İstanbul'da imzalanan **Karadeniz Tahıl Girişimi**, BM Genel Sekreterliği tarafından 18 Mayıs 2023 tarihinden geçerli olmak üzere iki aylık bir diğer periyot için uzatıldı⁸. Oluşturulan tahıl koridorundan geçen tahıl miktarının, 30 milyon 250 bin tonu aşan tahıl ve gıdanın 45 ülkeye taşınarak küresel gıda fiyatlarının düşmesine ve piyasaların istikrar kazanmasına yardımcı olduğu bildirildi⁹. Bölgedeki güncel gelişmelerden Rusya Federasyonu'nun olumsuz etkilenmesi durumunda, Karadeniz Tahıl Girişimi Anlaşması yenilenme sürecinin, RF tarafından bir manivela olarak kullanılabileceği değerlendirilmektedir.

İsrail-Filistin'de, İsrail güvenlik güçlerinin 5 Nisan 2023 tarihinde Kudüs'teki Mescid-i Aksa'ya düzenlediği baskın, 2006 savaşından bu yana Lübnan'dan gelen en büyük sınır ötesi roket saldırısını tetikledi. Bu durumun, İsrail-Filistin krizini yeniden, Lübnan, Suriye, İran, Ürdün ve hatta Mısır'ın da katılacağı çok taraflı ve boyutlu bir gerginliğe dönüşebileceği, bölgede bu yönde bir tırmanmanın başta **Doğu Akdeniz** olmak üzere **Kızıldeniz** ve **Basra Körfezi'**ne de yansımaları olan daha geniş bir coğrafya da deniz ticaretini ve deniz güvenliğini olumsuz yönde etkileyebileceği değerlendirilmektedir.

Sudan'da hükümet güçleri ile diğer ayrılıkçı gruplar arasında devam eden silahlı çatışmaların 15 Nisan 2023'den itibaren şiddetlenerek Hartum ve Darfur bölgelerine sıçraması sonucunda, 16 Mayıs 2023 itibarıyla en az 1.000 kişi öldü ve 5.100'den fazla kişi yaralandı¹⁰. Hartum'daki Türk büyükelçiliği, Türk büyükelçisinin aracına açılan ateşin ardından Port Sudan'a taşındı. Çatışmalar esnasında biri Türk vatandaşı olmak üzere onlarca yabancı uyruklu insan hayatını kaybetti veya yaralandı. Bunun üzerine birçok ülke Sudan'da bulunan vatandaşlarını tahliye kararı aldı. Çatışmaların başkent Hartum'da, özellikle de havaalanı çevresinde yoğunlaşması üzerine tahliyelerin çoğu **Kızıldeniz**'deki Port Sudan üzerinden karayoluyla doğrudan kendi ülkelerine veya götürüldükleri yerden uçakla veya feribotla üçüncü ülkelere yapıldı. Türkiye'de Sudan'da mahsur kalan 1700 Türk vatandaşı ile 22 ülkenin 300 civarında vatandaşının tahliyesi

⁶ <https://www.romania-insider.com/mines-destroyed-black-sea-start-war-defense-minister>

⁷ <https://www.cnnturk.com/dunya/rusya-acikladi-turkakim-ve-maviakimi-koruyan-rus-gemisine-saldiri-girisimi>

⁸ <https://tr.euronews.com/2023/05/17/cumhurbaskani-erdogan-karadeniz-tahil-koridoru-anlasmasi-2-ay-daha-uzatildi>

⁹ <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ingiltere-karadeniz-tahil-koridoru-anlasmasinin-suresinin-uzatilmasindan-memnun/2900350#:~:text=Ta%C5%9F%C4%B1nan%20tah%C4%B1%20miktar%C4%B1%2030%20milyon%20tonu%20a%C5%9Ft%C4%B1&text=Cumhurba%C5%9Fkan%C4%B1%20Recep%20Tayyip%20Erdo%C4%9Fan%20d%C3%BCn,milyon%20250%20bin%20tonu%20a%C5%9Ft%C4%B1>

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/2023_Sudan_conflict

için 23 Nisan 2023 tarihinde bir tahliye operasyonu başlattı. Kara, deniz ve hava yolu seçeneklerinin tümü kullanılan tahliye operasyonu 1 Mayıs itibarıyla başarıyla tamamlanarak sona erdi¹¹.

Sudan'da ordu ile paramiliter güçler arasında yoğunlaşarak genişleyen bu çatışmaların sürmesi ve yayılması durumunda, yeni bir insani krizi tetikleyebileceği, bu ülke limanlarına yönelik deniz ticaretini olumsuz etkileyebileceği, Kızıldeniz'de Sudan sahillerine yakın seyreden ticari trafiğin güvenliğini tehdit edebileceği değerlendirilmektedir.

Arap Denizi'nde, 11 Şubat 2023 tarihinde Umman'ın 300 mil açığında seyir halinde iken, İsrail sahipli, Liberya bandıralı ham petrol tankeri M/T CAMPO SQUARE gemisine patlayıcı yüklü dron ile intihar saldırısı gerçekleştirildi¹². Tankerde küçük bir hasara yol açan insansız hava aracının RF tarafından Ukrayna'da da kullanılan İran menşeli Shahed 136 dronu olduğu bildirildi. Saldırının karadan 300 NM açıkta yapıldığı dikkate alındığında dronun İran'a ait bir gemiden havalandırılmış olabileceği değerlendiriliyor¹³. Bölgede seyreden ticaret gemileri IHA tehdidine karşı dikkatli olmaları için ikaz edildi.

Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı ve Umman Körfezi'nden geçiş yapan ticari gemilerden bir kısmına, geçtiğimiz birkaç yıl içinde İran kuvvetleri tarafından çıkılarak denetim uygulandı, alıkonuldu veya el konuldu. 2023 yılı içerisinde, 27 Nisan 2023 tarihinde Umman Körfezi'nde, Marshall Adaları Bandıralı, Türkiye'de konuşlu Genel Denizcilik Nakliyatı tarafından işletildiği iddia edilen M/T ADVANTAGE SWEET gemisi¹⁴, 3 Mayıs 2023'te Panama bandıralı petrol tankeri M/T NIOVI, Hürmüz Boğazı'ndan geçerken İran İslam Devrim Muhafızları Donanması tarafından ele geçirildi¹⁵. İran'ın bu bölgede seyreden ve İran'a uygulanan ambargoyu destekleyen ülkelerle ilişkili gemilere ve/veya kargoya el koymasının, bölgede deniz güvenliği harekâtı icra eden ABD başta olmak üzere diğer koalisyon güçlerini, İran'la süratle tırmanan gerginlik ve çatışmaların eşliğine getirebileceği değerlendirilmektedir.

Güney Çin Denizi'nde, 7-10 Nisan 2023 tarihleri arasında Çin'in Tayvan etrafında yüzlerce uçak ve düzinelerce savaş gemisiyle icra ettiği tatbikat, son yıllarda yapılan diğer tatbikatlarla kıyaslandığında "savaş benzeri" bir tırmanış olarak yorumlandı. Büyük bir güç gösterisi olarak icra edilen bu tatbikatlarda, Tayvan üzerinden denize atılan 11 füze ile hava ve deniz trafiğini aksatan, Tayvan'a abluka ve blokaj taktiklerinin uygulandığı önemli bir gelişmeydi¹⁶. Uluslararası kamuoyunda Rusya-Ukrayna savaşı öncesindeki tırmanışa benzetilen Çin'in askeri birlik hareketliliği bir savaş ihtimali ile ciddi endişelere neden oldu. Çin'in Tayvan'a yönelik artarak süren askeri faaliyetlerinin kontrolsüz bir tırmanma halinde sıcak savaşa dönüşme ihtimalinin her geçen gün arttığı değerlendirilmektedir.

Terörizm olayları incelendiğinde; dünya üzerinde 2023 yılının başından itibaren gerçekleşen 8 farklı terörist saldırıda (uyuşturucu kartellerinin savaşları hariç) 140'tan fazla kişi hayatını kaybetmiş ve 300'den fazlası da yaralanmıştır¹⁷. 2023 içerisinde doğrudan deniz hedeflerine yönelik herhangi bir terör saldırısı rapor edilmemiştir. Bununla birlikte istihbarat raporlarında, IŞİD, El-Kaide ve Eş Şebab gibi cihatçı terör örgütlerinin Afganistan, Irak, Sudan, Suriye, Somali, Mozambik, Demokratik Kongo, Burkina Faso ve Şahel

¹¹ <https://www.aa.com.tr/gundem/turk-vatandaslarinin-sudandan-tahliye-operasyonu-tamamlandi/2886246>

¹² <https://www.maritime.dot.gov/msci/2023-003-persian-gulf-strait-hormuz-gulf-oman-arabian-sea-gulf-aden-bab-al-mandeb-strait-red>

¹³ <https://www.timesofisrael.com/israeli-owned-tanker-attacked-by-iranian-drones-in-arabian-sea-report/>

¹⁴ <https://www.aajenglish.tv/news/30319393>

¹⁵ <https://www.nytimes.com/2023/05/23/us/politics/us-navy-iran-ship-seizures-strait-of-hormuz.html>

¹⁶ <https://www.theguardian.com/world/2023/apr/11/china-drills-taiwan-war-like-escalation>

¹⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_terrorist_incidents_in_2023

bölgesinde faaliyetlerini sürdürdüğü rapor edilmektedir¹⁸. Söz konusu terör örgütlerinin belirtilen bölgelerde istikrarsızlıkları artırmasına ve özellikle Şahel, Somali ve Sudan bölgesindeki tedhiş hareketlerindeki artışa paralel olarak, bu durumun 2023 yılında, Hint Okyanusu, Doğu Akdeniz, Kızıldeniz ve Gine Körfezinde **Deniz Terörizmini** de tetikleyebileceği değerlendirilmektedir.

Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun saldırıları kapsamında¹⁹; ICC Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından 13 Nisan 2023 tarihinde yayımlanan Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunla Mücadele ilk çeyrek periyot raporuna göre, 2023 için ilk üç ayında deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları 1993'ten bu yana bildirilen en düşük sayıda kaydedildi. Rapora göre Nisan ayının başına kadar olan periyotta 27 olay rapor edildi ve 2022'nin aynı döneminde meydana gelen 37 olaya kıyasla belirgin bir düşüş olduğu görüldü. Belirtilen 27 olaydan 24'ünde deniz haydutlarının gemilere çıktığı, 2 gemiye çıkma teşebbüsünde bulunduğu, bir geminin ve altı mürettebatın kaçırıldığı, ikisinin rehin alındığı, ikisinin tehdit edildiği ve birinin de saldırıya uğradığı bildirildi. Sayılardaki düşüğe rağmen, deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarında şiddet tehdidinin devam ettiği değerlendirildi.

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetlerinde son zamanlarda yeni bir odak haline gelen **Gine Körfezi**'nde saldırılar azalmaya devam etti. 2022'de 8 ve 2021'de 16 vakaya kıyasla 2023'ün ilk çeyreğinde yalnızca 5 olay bildirildi. Bu gelişmelere rağmen, 25 Mart 2023'de, Kongo Pointe Noire'nin 140 deniz mili güneybatısında bir tanker kaçırıldı. Gemi, yaklaşık beş gün boyunca tüm iletişimini fiilen kaybetti ve altı mürettebatın kaçırıldığı bildirildi.

2023'ün 1. çeyreğindeki olayların neredeyse %30'u **Singapur Boğazlarında** meydana geldi ve kaydedilen 8 vakaya rağmen 2022'nin 1. çeyreğinde bildirilen 15 olaya göre bir düşüş görüldü. Rapor edilen olayların ikisinde bıçak kullanıldığı bildirildi.

Küresel olayların yaklaşık %33'ü **Güney Amerika'da** meydana geldi. Bu kapsamda Peru'daki Callao demirleme yeri özel bir endişe alanı olmaya devam ediyor. 2023'ün ilk çeyreğinde orada bildirilen 5 olay meydana geldi. Bildirilen olaylarda iki mürettebatın rehin alındığı ve bir kişinin saldırıya uğradığı ve birinin de tehdit edildiği öğrenildi.

2023 yılının ilk çeyreğinde deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan gemiler, 11 Dökme yük, 3 Konteyner, 7 Tanker ve 6 diğer tiplerde gemiler olduğu bildirildi.

Yasa Dışı Uyuşturucu Kaçakçılığı kapsamında, önemli verileri içeren 2023 Küresel Kokain Raporu, 16 Mart 2023 tarihinde yayımlandı²⁰. Raporda uyuşturucu kullanımında ve arzındaki artışın yanı sıra, yeni uyuşturucu pazarlarının, terminallerinin, ulaştırma rotalarının, yeni teknik, taktik ve prosedürlerin ortaya çıktığı vurgulandı. Bu çerçevede, Güneydoğu Avrupa ve Afrika'daki ülkelerin (özellikle Batı ve Orta Afrika'dakilerin) uyuşturucu için kilit geçiş bölgeleri olarak kullanıldığına dikkat çekildi. Ayrıca, Antwerp, Rotterdam ve Hamburg gibi Kuzey Denizi'ndeki limanlar, Batı Avrupa'ya gelen kokain için İspanya ve Portekiz'deki geleneksel giriş noktalarını gölgede bıraktığı kaydedildi. Ayrıca raporda kokain kaçakçılarının yöntemlerindeki değişim olarak, suç ortamının çok sayıda kaçakçılık ağına bölündüğü ve tedarik zincirinin tüm aşamalarında hizmetlerini kiralayan uzmanlaşmış grupların çoğaldığı belirtildi.

¹⁸ <https://www.wilsoncenter.org/article/us-intelligence-jihadi-threat-2023>

¹⁹ <https://www.icc-ccs.org/index.php/1329-imb-records-lowest-level-of-q1-piracy-since-1993-in-2023-report>

²⁰ <https://www.unodc.org/unodc/frontpage/2023/March/cocaine-trafficking-diversifying-through-new-hubs-and-groups--with-global-supply-at-record-levels--says-new-report-from-the-united-nations-office-on-drugs-and-crime.html>

INTERPOL, sadece Nisan 2023 ayında Orta ve Güney Amerika'da 14.000'den fazla şüphelinin tutuklandığı ve 5,7 milyar ABD doları tutarında yasadışı uyuşturucu ele geçirildiğini ve ayrıca şimdiye kadarki en büyük ateşli silah kaçakçılığı operasyonlarını duyurdu²¹.

Yasadışı, Kontrolsüz ve Düzensiz Göç ile İnsan Kaçakçılığı konusundaki gelişmeler incelendiğinde; BM Uluslararası Göç Örgütü tarafından 2023'ün ilk 3 ayında Orta Akdeniz'de tespit edilebilen 7'den fazla olayda, 440'tan fazla yasa dışı göçmenin öldüğü, bunun 2017'den beri en yüksek rakam olduğunu belirtildi²². Sadece 8-9 Nisan 2023 hafta sonu (paskalya) 3.000 göçmenin İtalya'ya ulaştığı ve 2023 yılında şimdiye kadar gelen toplam sayının 31.192 kişiye ulaştığı belirtildi.

Denizciliğe Yönelik Siber Tehdit kapsamında, 1 Ocak 2023 tarihinden bugüne kadar 3 limana, 10 deniz, 9 lojistik zinciri ve 31 nakliye unsuruna çeşitli şekil ve boyutlarda siber saldırı düzenlendiği bildirildi²³.

NATO Denizcilik Merkezi (NSC) tarafından 28 Şubat 2023 tarihinde yayımlanan Denizcilere Uyarılar (NAVWAR) ile Karadeniz'de Savaş Risk Bölgesinde (NAVAREA III 0124/2022) GPS sıkışması, AIS sahtekarlığı, iletişim sıkışması, elektronik müdahale ve siber saldırı tehdidinin yüksek olduğu ve bu bölgede seyreden gemilere karşı ikincil hasar veya doğrudan isabet tehdidi oluşturduğu belirtildi²⁴.

DNV denizcilik danışmanlık ve sınıflandırma firması, 7 Ocak 2023 tarihinde ShipManager sunucularında bir fidye yazılımı siber saldırısı yaşadı. DNV uzmanları, saldırıya yanıt olarak sunucuları anında kapattı. Sunucu kesintisi gemilerin çalışma kabiliyetini etkilemedi²⁵. Bununla birlikte sunucuların kapatılmasına kadar geçen süreçte siber saldırıdan 1000 nakliye gemisinin etkilendiği, bununla birlikte gemilerin birçoğunun, ShipManager yazılımını çevrimdışı kullanıma alarak sistemlerinin saldırıdan etkilenmesini önleyebildi. Bu saldırı, gemilere yönelik siber saldırıların potansiyel olarak yaygın olduğunu gösterdi²⁶.

İklim değişikliği ile çevre ve deniz kirliliği konusu çerçevesinde değerlendirilebilecek biri İngiltere'nin Poole Harbour Limanında, diğeri de Filipinler'de M/T Princess Empress tankerinin batması neticesinde 900 ton petrolün denize sızdığı tespit edilmiştir²⁷.

Deniz güvenliğini etkileyen küresel olayların gözden geçirildiği değerlendirmenin, 2023 yılının yaklaşık olarak ilk 5 ayını kapsayan güncellenmesinde, meydana gelen olaylar ve ulaşılan rakamlar bazı konularda umut verici olsa da tehdit ve risklerin teknolojik gelişmelerden de istifadeyle artarak devam ettiğini açıkça göstermektedir. Bu durum göz önünde bulundurularak, Türk Denizcilik Sektörümüzün küresel gelişmeleri yakından takip ederek, gerekli tedbirlerin önalcı yöntem ve stratejilerle belirlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

FARUK DOĞAN
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ
DENİZ GÜVENLİĞİ DANIŞMANI

²¹ <https://www.interpol.int/en/News-and-Events/News/2023/Europe-Drug-trafficking-organized-crime-increasing-by-an-order-of-magnitude>

²² <https://www.aa.com.tr/en/europe/over-440-migrants-dead-in-central-mediterranean-in-first-3-months-of-2023-un/2870316>

²³ <https://konbriefing.com/en-topics/cyber-attacks.html>

²⁴ <https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/-/2022/risk-of-collateral-damage-in-the-north-western-black-sea-2>

²⁵ <https://www.dnv.com/news/cyber-attack-on-shipmanager-servers-update-237931>

²⁶ <https://maritime-executive.com/editorials/hackers-could-use-chatgpt-to-infiltrate-vessels>

²⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_oil_spills

2022

KÜRESEL



DENİZ



GÜVENLİĞİ

DEĞERLENDİRMESİ

MAYIS / 2023

