

**T.C.
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**

**DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK BAŞLICA TEHDİTLER
VE AB DENİZ GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ BAĞLAMINDA
AKDENİZ GÜVENLİĞİ**

**Hazırlayan
Ali ÖZGÜR**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi M. İnanç ÖZEKMEKÇİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Temmuz 2019
KAYSERİ**

**T.C.
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**

**DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK BAŞLICA TEHDİTLER VE AB
DENİZ GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ BAĞLAMINDA AKDENİZ
GÜVENLİĞİ
(Yüksek Lisans Tezi)**

**Hazırlayan
Ali ÖZGÜR**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi M. İnanç ÖZEKMEKÇİ**

**Temmuz 2019
KAYSERİ**

KABUL ONAY SAYFASI

Dr. Öğr. Üyesi M. İnanç ÖZEKMEKÇİ danışmanlığında **Ali ÖZGÜR** tarafından hazırlanan “**Deniz Güvenliğine Yönelik Başlıca Tehditler ve AB Deniz Güvenliği Stratejisi Bağlamında Akdeniz Güvenliği**” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

..10../07/2019

JÜRİ:

Danışman : Dr. Öğr. Üyesi M. İnanç ÖZEKMEKÇİ

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Murat İNAN

Üye : Doç. Dr. Ömer KURTBAĞ

[Handwritten signatures of the jury members]

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun 16.07.2019 tarih ve 29..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

..16../07/2019

[Handwritten signature of the Enstitü Müdürü]
Enstitü Müdürü
Doç. Dr. Kerem SULLU
Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR

Tez çalışmasının başından sonuna kadar bana vakit ayıran, destek olan, yol gösteren tez danışmanım sayın hocam Dr. Öğr. Üyesi M. İnanç ÖZEKMEKÇİ'ye saygılarımı sunar ve teşekkürü bir borç bilirim. Yine tez savunma sınavında yer alan Doç. Dr. Ömer KURTBAĞ ve Dr. Öğr. Üyesi Murat İNAN'a da ayrıca teşekkürlerimi sunarım.

Ali ÖZGÜR

Kayseri, Temmuz 2019

DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK BAŞLICA TEHDİTLER VE AB DENİZ GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ BAĞLAMINDA AKDENİZ GÜVENLİĞİ

Ali ÖZGÜR

Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2018

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi M. İnanç ÖZEKMEKÇİ

ÖZET

Deniz ortamı, Soğuk Savaş'ın ardından çok boyutlu ve karmaşık risk ve tehditlerle karşı karşıya kalmıştır. Küresel çapta hızlı ve öngörülemez gelişmelerin yaşandığı, uluslararası ticaret hacminin giderek arttığı bu dönemde deniz ortamının güvenliği son derece önemli hale gelmiştir. Akdeniz bölgesi, stratejik bir öneme sahip olması ve doğal kaynaklar yönünden zengin olması nedeniyle, tarih boyunca AB ve üyesi ülkeler açısından hayati bir öneme sahip olmuştur. AB ve üyesi devletler Akdeniz bölgesinde bulunan çıkarlarını devam ettirebilmesi için deniz güvenliğini sağlamak mecburiyetindedir. Bununla birlikte, Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinde yaşanan siyasi istikrarsızlıklar Akdeniz'de bulunan asimetrik tehditleri ön plana çıkarmıştır.

Bu çalışmada, Akdeniz'in deniz boyutuna yönelik risk ve tehditlerinin belirlenmesi, bu risk ve tehditlerle mücadelede AB girişim ve operasyonlarının yeterli olup olmadığının tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Birinci bölümde, deniz güvenliğinin kavramsal çerçevesi ortaya koyulmakta, deniz güvenliği ile deniz emniyeti arasındaki farklılıklar tespit edilmektedir. Daha sonra deniz güvenliği olgusunun geçmişten günümüze uzanan değişim ve dönüşümü incelenmektedir. Son olarak, uluslararası deniz güvenliği hukuku ele alınmaktadır. İkinci bölümde, deniz güvenliğine yönelik başlıca risk ve tehditler ele alınarak nedenleri tespit edilmekte ve kapsamlı bir şekilde incelenmektedir. Üçüncü bölümde, öncelikle AB açısından deniz güvenliğinin önemi ortaya koyulmaktadır. Daha sonra Akdeniz'in deniz boyutuna yönelik tehditler incelenmekte ve bu kapsamda AB güvenliğini doğrudan etkileyen tehditlere odaklanılmaktadır. Bununla birlikte, AB'nin deniz güvenliğine yönelik ortaya koyduğu stratejiler, girişimler ve operasyonlar kapsamlı bir şekilde incelenmektedir. Son olarak, deniz güvenliğini arttırmaya yönelik bir takım öneriler ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz Haydutluğu, Denizde Terörizm, Düzensiz Göç, Akdeniz Güvenliği, Avrupa Birliği Deniz Güvenliği Stratejisi, AB Deniz Güvenliği Operasyonları

**MAIN THREATS TO MARITIME SECURITY AND MEDITERRANEAN SECURITY
IN THE CONTEXT OF EUROPEAN UNION MARITIME SECURITY STRATEGY**

Ali ÖZGÜR

Erciyes University, Institute of Social Sciences,

Master Thesis, July 2018

Supervisor: Dr. M. İnanç ÖZEKMEKÇİ

ABSTRACT

After the Cold War, the maritime environment has exposed to multi-dimensional risks and complex threats. The security of the maritime environment has become extremely important in this period of globally rapid and unpredictable change and increasing international trade volume. The Mediterranean region has been of vital importance throughout the history of EU, since it has a variety of natural resources and the strategic importance. EU and the member states are obliged to ensure the maritime security in order to remain their interests on the Mediterranean region. However, political instability in North African and Middle Eastern countries has brought the asymmetric threats in the Mediterranean Sea forefront.

The aim of this study is to determine the risks and threats to EU maritime security in the Mediterranean region and understanding the role and the contribution of the EU in the fight against risks and threats to maritime security in the Mediterranean Sea. In the first part, the conceptual framework of maritime security is set out, and the differences between the maritime security and maritime safety are identified. Then, how the phenomenon of maritime security is changed and transformed is examined from past to present. Finally, international maritime security law is discussed. In the second part, the main risks and threats to maritime security are discussed and their causes are identified and examined in detail. In the third part, the importance of maritime security is firstly revealed for the EU. Then, the threats to the maritime dimension of the Mediterranean are examined and in this regard direct threats to EU's maritime security are focused. Moreover, the strategies and initiatives of the EU for maritime security are examined. Finally, a number of recommendations have been put forward to improve maritime security.

Keywords: Piracy, Maritime Terrorism, Irregular Migration, Mediterranean Maritime Security, EU Maritime Security Strategy, EU Maritime Operations

İÇİNDEKİLER

DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK BAŞLICA TEHDİTLER VE AB DENİZ GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ BAĞLAMINDA AKDENİZ GÜVENLİĞİ

Sayfa

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK.....	i
YÖNERGEYE UYGUNLUK SAYFASI.....	ii
KABUL ONAY SAYFASI.....	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
ÖZET	v
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
KISALTMALAR.....	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNİN TANIMI VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Deniz Güvenliği Kavramı	5
1.2. Deniz Güvenliği Ve Deniz Emniyeti Kavramlarının Analizi.....	9
1.3. Deniz Güvenliği Olgusunun Tarihsel Dönüşümü.....	13
1.4. Deniz Güvenliğinin Devletler Açısından Önemi.....	22
1.5. Uluslararası Deniz Güvenliği Mevzuatının Tarihsel Gelişimi.....	27

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK ASİMETRİK TEHDİTLER

2.1. Deniz Haydutluğu	33
2.2. Silahlı Soygun	41
2.3. Denizde Terörizm	43
2.4. Yasadışı, Bildirilmemiş ve Kuraldışı Balıkçılık (IUU)	48
2.5. Düzensiz Göç ve Göçmen Kaçakçılığı	51
2.6. Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığı	54

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AB DENİZ GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ BAĞLAMINDA AKDENİZ GÜVENLİĞİ

3.1. Deniz Güvenliğinin AB Açısından Önemi	56
3.2. AB Deniz Komşusu Akdeniz	58
3.2.1. Akdeniz'in Jeostratejik Konumu	58
3.2.2. Akdeniz Güvenlik Ortamı	59
3.2.2.1. Akdeniz'de Terörizm	61
3.2.2.2. Akdeniz'de Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun	62
3.2.2.3. Akdeniz'de Düzensiz Göç	63
3.2.2.4. Akdeniz'de Uyuşturucu Kaçakçılığı	67
3.2.2.5. Akdeniz'de Yasadışı Balıkçılık	69
3.3. AB Deniz Güvenliği Mevzuatı	70
3.3.1. AB'nin Terörle Mücadele Politikası	73
3.3.1.1. Avrupa Terörle Mücadele Merkezi (ECTC)	76
3.3.2. AB Deniz Güvenliği Stratejisi (EUMSS)	76
3.3.3. AB Küresel Güvenlik Stratejisi (EUGS)	81
3.4. Deniz Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Girişimler ve Operasyonlar	82

3.4.1. Avrupa Savunma Ajansı	82
3.4.2. Frontex.....	83
3.4.2.1. Frontex Deniz Operasyonları.....	84
3.4.2.1.1. Ortak Hera Operasyonu	85
3.4.2.1.2. Ortak Nautilus Operasyonu	86
3.4.2.1.3. Ortak Triton Operasyonu.....	87
3.4.3. Avrupa Sınır Gözetleme Sistemi (EUROSUR)	87
3.4.4. EUNAVFOR Atalanta Harekatı.....	89
3.4.5. EUNAVFOR MED Sophia Operasyonu.....	91
3.4.6. EUCAP NESTOR Görevi	93
SONUÇ.....	94
KAYNAKÇA	102
ÖZGEÇMİŞ.....	114

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1: Deniz Haydutluğu ile Deniz Terörizminin Karşılaştırılması.....	46
Tablo 2: Akdeniz Üzerinden Gelen Kişi Sayısı ve Yaşanan Ölümmler (2015).....	66



ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1: Google Akademik verilere göre “deniz güvenliği” kavramından bahseden akademik yayınların sayısının 1989-2014 yılları arasındaki gelişimi.....	21
Şekil 2: 2009-2018 Yıllarında Yaşanan Toplam Deniz Haydutluğu Eylemleri	39
Şekil 3: 2018 Yılı Deniz Haydutluğu Eylemleri	40
Şekil 4: 2018 Yılında Gerçekleşen 201 Saldırının Bölgelere Göre Dağılımı	41
Şekil 5: Akdeniz Bölgesi.....	58
Şekil 6: Akdeniz Bölgesinde Kullanılan Başlıca Düzensiz Göç Rotaları.....	64
Şekil 7: Akdeniz Bölgesinde Gerçekleşen Düzensiz Göç Rakamları (2008-2016).....	65
Şekil 8: Dünya Uyuşturucu Trafiki Rotaları	68

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
EUNAVFOR	: Avrupa Birliği Liderliğindeki Deniz Gücü
ICC	: Uluslararası Ticaret Odası
IMB	: Uluslararası Denizcilik Bürosu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi

GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, karadan ve havadan gerçekleştirilen diğer taşımacılık şekillerine göre daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen taşımacılık şeklidir. Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının taşınmasına olanak sağlayan deniz alanları küresel ekonominin can damarıdır. Deniz ticaretinin ülkeler açısından bu derece önemli hale gelmesi, ülkeleri denizlerin güvenliğini sağlama mecburiyetinde bırakmaktadır. Zira deniz ticaret yollarının, limanların ve ticari gemilerinin güvenliğinin sağlanamadığı bir ortamda, küresel ticaretin yoğun olarak gerçekleştirilmesi mümkün değildir.

Deniz güvenliği, denizlerin ticaret ve ulaşım amacıyla kullanılmasından bu yana süregelen bir olgudur. Ancak Soğuk Savaş'ın bitmesinden sonra deniz güvenliği daha da önemli hale gelmeye başlamış ve 2001 tarihinde küresel çapta önem kazanmıştır. Küreselleşmenin de etkisiyle ülke sınırlarının ortadan kalkması, ticaret hacminin sürekli artması ve deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin ortaya çıkması, deniz güvenliğini oldukça karmaşık ve çok boyutlu hale getirmiştir.

Soğuk Savaş'ın sonuna kadar deniz güvenliği, daha çok bir ülkenin sahip olduğu silahlı kuvvetlerin karşı ülkelerde yarattığı askeri nitelikteki tehdit ve bu tehdide yönelik alınan önlemler olarak algılanmıştır. 2001 tarihinde gerçekleşen terörist saldırıların sonrasında ise devlet dışı aktörlerden kaynaklanan asimetrik risk ve tehditlerin ortaya çıkmasıyla birlikte tehdit ve güvenlik algılamaları da değişiklik göstermiştir.

Coğrafi konumu itibariyle, AB'nin varlığını güven içinde devam ettirebilmesi ve ekonomik refahı sürdürülebilir kılabilmesi için deniz ticareti son derece önemlidir. Bu nedenle, AB'nin tüm komşu denizlerinin güvenliğini sağlama gerekliliği vazgeçilmez bir hale gelmektedir.

Akdeniz, coğrafi konumu bakımından Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında bulunan jeopolitik ve jeostratejik açıdan son derece önemli bir bölgedir. Akdeniz'in stratejik önemi sahip olduğu doğal kaynakların yanında, küresel deniz taşımacılığından

da kaynaklanmaktadır. Tarih boyunca Akdeniz, ülkelerin ekonomik ve sosyal olarak kalkınmasında hayati bir rol oynamıştır. AB'nin de dünyanın en işlek deniz rotalarından biri olarak bilinen Akdeniz bölgesinde hayati çıkarları bulunmaktadır. Bu bakımdan AB'nin Akdeniz bölgesinin güvenliğini sağlaması, Avrupa vatandaşlarının ekonomik istikrarını ve güvenliğini sağlamada kilit bir rol oynamaktadır.

Akdeniz'de ülkelerin ekonomik çıkarlarına zarar veren ve aynı zamanda bölgesel ve küresel güvenliği de baltalayan asimetrik risk ve tehditler bulunmaktadır. Soğuk Savaş sonrası dönemde, Suriye ve Libya başta olmak üzere Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinde yaşanan siyasi istikrarsızlıklar, devlet dışı aktörlerden kaynaklanan bu asimetrik risk ve tehditleri ön plana çıkarmıştır. Bununla birlikte, denizde terörizm ve düzensiz göç, Akdeniz bölgesinden kaynaklanan en baskın tehditler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda çalışmada öncelikle Akdeniz güvenlik ortamında bulunan risk ve tehditler incelenmekte, AB güvenliğini doğrudan etkileyen denizde terörizm ve düzensiz göç tehditlerine odaklanılmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın son bölümü denizde terörizm ve düzensiz göç minvalinde ele alınmaktadır.

Son yıllarda, küreselleşmeyle birlikte artan ticaret hacmine paralel olarak, Akdeniz üzerinden geçen deniz ticaret yollarının öneminin artması, denizde terörizm ve düzensiz göç başta olmak üzere Akdeniz güvenliğine yönelik asimetrik risk ve tehditlerin ön plana çıkması ve Akdeniz bölgesinde çıkarları olan tüm devletlerin çıkarlarını devam ettirme isteği, dünya genelinde uzmanları, araştırmacıları, akademisyenleri ve AB başta olmak üzere ilgili aktörleri, Akdeniz güvenliği konusunda araştırma yapmaya yöneltmiştir. Ancak literatür incelendiğinde, bu konuda yapılan araştırma sayısı Türkiye'de yok denecek kadar azdır. Bu nedenle çalışmanın, AB'nin Akdeniz bölgesinin güvenliğini sağlamaya ilişkin rolü ve katkısının hangi düzeyde olduğunun belirlenmesi ve eksikliklerinin neler olabileceğinin saptanması açısından literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Tüm bu yapılan açıklamalar doğrultusunda, böyle bir konunun araştırılması, ilgili çalışmalara temel oluşturması ve konu ile ilgili yapılacak yeni araştırmalara ışık tutması açısından önemli son derece görülmektedir.

Bu çalışmada, Akdeniz'in deniz boyutuna yönelik risk ve tehditlerinin belirlenmesi, bu risk ve tehditlerle mücadelede AB girişim ve operasyonlarının yeterli olup olmadığının tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Birinci bölümde, çalışma boyunca

kullanılan teorik çerçeve incelenmektedir. Bu kapsamda öncelikle deniz güvenliği kavramının çeşitli aktörler tarafından ortaya koyulan tanımları verilmekte, deniz güvenliği ile deniz emniyeti arasındaki farklılıklar tespit edilmektedir. Daha sonra deniz güvenliği olgusunun geçmişten günümüze uzanan değişim ve dönüşümü incelenmeye çalışılmaktadır. Bu çerçevede, 1960 yılından başlayarak günümüze kadar gelen süreçte deniz güvenliğine yönelik gerçekleşen bazı dikkate değer olaylar detaylandırılmaktadır. Son olarak, deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlere karşı koyabilmek amacıyla oluşturulan uluslararası deniz güvenliği mevzuatı incelenmektedir. Bu çerçevede, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından ortaya koyulan sözleşmelere odaklanılmaktadır.

İkinci bölümde, deniz güvenliğine yönelik başlıca risk ve tehditler analiz edilmektedir. Bu risk ve tehditlerin genel profili ele alınarak, nedenleri kapsamlı bir şekilde tespit edilmektedir. Deniz güvenliğine yönelik meydana gelebilecek bir tehdidin diğer tehditlerle olan bağlantılarını tespit etmek için derin bir anlayış gerekmektedir. Bu yüzden, her bir tehdidin ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

Üçüncü bölümde, öncelikle AB açısından deniz güvenliğinin önemi ortaya koyulmaktadır. Ardından, Akdeniz'in deniz boyutuna yönelik denizde terörizm, deniz haydutluğu, düzensiz göç, uyuşturucu kaçakçılığı ve yasadışı balıkçılık tehditleri incelenmekte ve çalışmanın devamında AB güvenliğini doğrudan etkileyen tehditlere odaklanılmaktadır. Söz konusu tehditler denizde terörizm ve düzensiz göç olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha sonra, AB'nin deniz güvenliği stratejisinin gelişimi tarihsel bir bakış açısıyla incelenmekte, AB'nin Deniz Güvenliği Stratejisi detaylı bir şekilde analiz edilmektedir. Son olarak, Akdeniz'de terörizm ve düzensiz göç tehditleriyle mücadele etmek için AB tarafından uygulanan girişim ve operasyonların gelişimi incelenmekte, yukarıda ifade edilen tehditlerle mücadelede, etkisi tespit edilmektedir.

Sonuç bölümünde ise, ilgili bulgulara yer verilerek, AB'nin deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlerle mücadelesinin yeterli olup olmadığı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, Akdeniz'deki risk ve tehditlerin önlenmesine ve Akdeniz bölgesinin güvenliğinin arttırılmasına ilişkin çözüm önerileri ortaya koyulmaktadır.

Çalışmada, deniz emniyetine yönelik tehlikeler ele alınmamakta, deniz güvenliğine yönelik BM Genel Sekreterliği tarafından 2008 tarihinde yayınlanan

Okyanuslar ve Deniz Hukuku Raporu ve 2014 yılında Avrupa Konseyi tarafından ortaya koyulan AB Deniz Güvenliği Stratejisi kapsamında belirtilen tehditler kapsamlı bir şekilde analiz edilmektedir. Diğer taraftan, bu çalışmada çevre kirliliği ve iklim değişikliği gibi yumuşak ve şiddet içermeyen tehditler de kapsam dışı bırakılmıştır.

Çalışmada, araştırmanın sorularına cevap vermek için derinlemesine içerik analizine dayalı nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Bununla birlikte, çalışmada, resmi politikalar, yasal belgeler, akademik çalışmalar, ilgili internet kaynakları, uluslararası sözleşmeler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) ve AB gibi ilgili uluslararası kuruluşlardan elde edilen rakamlar, veriler ve ilgili bilgiler de kapsamlı bir şekilde incelenmektedir. Ayrıca çalışmada, içerik analizinden elde edilen nitel verileri desteklemek için, AB sınırlarına giren düzensiz göçmen sayıları gibi istatistikler içeren ek kaynaklar da kullanılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNİN TANIMI VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Deniz Güvenliği Kavramı

Son yıllarda sosyal bilimcilerin üzerinde tartıştığı en önemli konu başlıklarından biri olan deniz güvenliği, denizlerin ticaret ve ulaşım amacıyla kullanılmasından beri süregelen bir olgudur. Her ne kadar tarih boyunca denizler ülkeler için ticaret ve ulaşım açısından en önemli yollardan biri olsa da, deniz güvenliği kavramının gelişmesi ve küresel çapta önem kazanması 11 Eylül saldırılarından sonra gerçekleşmiştir. Sonrasında da ülkelerin içinde bulunduğu siyasi konjonktüre ve güncel tehditlere göre şekillenmiştir.

Küreselleşmenin de etkisiyle ülke sınırlarının ortadan kalkması, ticaret hacminin sürekli artması ve deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin ortaya çıkması, deniz güvenliği tanımını oldukça karmaşık ve çok boyutlu hale getirmiştir.¹ Bir başka deyişle, uluslararası ticaretin büyük bir kısmının denizlerden gerçekleşmesi neticesinde deniz ticaretinin öneminin artması, deniz güvenliğini tehdit eden yasadışı eylemlerin küresel ticaret üzerinde yaratacağı etki ve benzeri problemler deniz güvenliğinin tanımlanmasını son derece güçleştirmiştir.

Evrensel olarak kabul edilmiş ortak ve geçerli bir deniz güvenliği tanımı henüz bulunmamakla beraber deniz güvenliğinin birçok farklı tanımı vardır. Bu tanımlar, tanım yapan kişilerin siyasi ya da ideolojik çıkarlarına veya hangi sektör için tanım yapıldığına göre değişiklik göstermektedir.² Örneğin deniz güvenliği kavramını askeri perspektiften değerlendiren aktörler, denizcilik sektöründe bulunan ve ticari kazançlar elde etmeyi amaçlayan aktörlerden farklı meselelere yoğunlaşmışlardır. Dolayısıyla deniz

¹ Natalie Klein, *Maritime security and the law of the sea*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2011, s.133.

² Klein, s.130.

güvenliğinin karmaşık yapısını açıklamak ve bu alandaki aktörlerin ortak faaliyetlerde bulunmasına katkıda bulunmak amacıyla öncelikle kavramın tanımının yapılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir.

En yalın şekliyle deniz güvenliği, İngiliz akademisyen Till tarafından “denizde iyi düzenin varlığı” şeklinde tanımlanmıştır. Till, bu şekilde geleneksel denizcilik anlayışına dayanan, risk ve tehdit vurgusu içermeyen temel bir tanım yapmıştır. Ancak son on yılda, deniz güvenliği kavramının ulusal ve uluslararası güvenlik konularına, benzer şekilde devletlerin ve küresel aktörlerin görevlerine dâhil edilmesiyle birlikte geleneksel denizcilik anlayışı ciddi bir değişim ve dönüşüm sürecine girmiştir.³ Diğer taraftan deniz ortamındaki risk ve tehditler önem kazanmış ve deniz güvenliği kavramına güncel bir tanım ihtiyacını gündeme getirmiştir.

Değişen güvenlik şartlarına uygun olarak son yıllarda deniz alanlarında meydana gelebilecek bir takım tehditlerin tespit edilmesi suretiyle deniz güvenliği kavramı tanımlanmıştır. Söz konusu bu tehditler: Deniz yetki alanları konusundaki uyuşmazlıklar, savaşlar, deniz haydutluğu, silahlı soygun, denizde terörizm, uyuşturucu, silah, insan ve mal kaçakçılığı, kitle imha silahlarının yayılması, yasadışı balıkçılık ve doğal afetlerdir.⁴

İfade edilen bu tehditlerin ortaya konulmasıyla birlikte, Bueger deniz güvenliğini, söz konusu tehditlere işaret ederek “bir dizi tehdidin yokluğu”⁵ olarak tanımlamaktadır. Benzer bir tanım ortaya koyan Roach da, deniz güvenliğinin “deniz alanında ortaya çıkabilecek her türlü risk ve tehditten uzak olma durumu”⁶ olarak tanımlanabileceğini ileri sürmektedir. Yapılan bu tanımlar incelendiğinde, tanımların risk ve tehdit vurgularını öne çıkarma eğilimleri açıkça görülmektedir.

Mevcut akademik literatürde deniz güvenliği yetkin araştırmacılar tarafından da farklı açılardan ele alınmış ve birçok deniz güvenliği tanımı yapılmıştır. Klein deniz güvenliğini, bir devletin topraklarının ve deniz yetki alanlarının, altyapısının, ekonomisinin, çevresinin ve toplumunun denizde meydana gelen bazı zararlı eylemlerden

³ Geoffrey Till, (Rep.). Strategic Studies Institute, US Army War College, 2006, s.5.

<http://www.jstor.org/stable/resrep11538> (Erişim Tarihi: 22.12.2018)

⁴ Klein, s.130.

⁵ Christian Bueger, “What is maritime security?” *Marine Policy* 53:159–164, 2015, s.159.

⁶ Ashley Roach, “Initiatives to enhance maritime security at sea”, *Marine Policy* 28(1):41–66, 2004, s.42.

korunması⁷ şeklinde tanımlamaktadır. Deniz güvenliğinin farklı tanımlarından bir diğerinde ise bu kavram, bir ülkenin egemenliğine ve deniz çıkarlarına karşı deniz alanında meydana gelen ciddi saldırılardan korunma veya oluşabilecek riskleri bertaraf etme⁸ olarak tanımlanmıştır.

Lutz Feldt deniz güvenliğinin, geniş ve belirsiz bir kavram olduğunu ifade etmektedir. Genel olarak deniz güvenliği, denizlerin serbestliğinin sağlanması, denizde denetimin sağlanması, denizde iyi yönetişimin sürdürülmesi, deniz ticaretinin desteklenmesi ve korunması maksadıyla birçok ulusal ve uluslararası kuruluşun aktif rol aldığı bir yöntem olarak kabul edilmektedir. Diğer taraftan, deniz ticaret yollarının güvenliği, deniz çevresinin korunması, denizde gerçekleşebilecek suçların önlenmesi, deniz ticaretinde rol alan insanların korunması, deniz ortamındaki doğal kaynakların korunması,⁹ gemilerin yolcuları, mürettebatları ve yükleriyle birlikte emniyetinin sağlanması, toprak bütünlüğünün ve egemenliğinin korunması, barışın ve düzenin muhafaza edilmesi deniz güvenliğinin ayrılmaz unsurlarını oluşturmaktadır.¹⁰ Başka bir tanıma göre de, deniz güvenliği kavramı, deniz alanının güvenliğinin sağlanmasını ya da deniz alanının güvenliğini sağlamak için bir dizi politika, yönetmelik, önlem ve operasyonu içermektedir.¹¹ Görüldüğü üzere, deniz güvenliğiyle alakalı farklı tanımlamalar bu kavramın ne denli karmaşık bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Deniz güvenliği son yıllarda ülkelerin, bölgesel kuruluşların ve uluslararası örgütlerin geliştirdiği ve ortaya koyduğu güvenlik stratejilerinin esas konularından birini teşkil etmektedir. Nitekim İngiltere, Avrupa Birliği ve Afrika Birliği¹² 2014 yılında kapsamlı bir şekilde deniz güvenliği stratejilerini ortaya koymuşlardır. Öte yandan NATO

⁷ Klein, s.11.

⁸ Center for International Maritime Security (2012) What is international maritime security? Center for International Maritime Security (CIMSEC)

<http://cimsec.org/what-is-international-maritimesecurity/2698> (Erişim Tarihi: 23.01.2019)

⁹ Lutz Feldt, Peter Roell, Ralph Thiele, *Maritime security: Perspectives for a comprehensive approach* Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy (ISPSW), No:222, 2013, s.2.

¹⁰ Patricia Mallia, *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of a Cooperative Framework*. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.

¹¹ Basil Germond, "The geopolitical dimension of maritime security", *Marine Policy*, 54, 2015, s137–142. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013> (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

¹² African Union (AU). 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy) https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

da 2011 yılında deniz güvenliğine ilişkin İttifak'ın Deniz Stratejisi¹³ isimli bir belge yayımlamıştır.

İngiltere'nin Deniz Güvenliği Stratejisi'ne göre 'deniz güvenliği' şu şekilde tanımlanmıştır: Birleşik Krallık'ın refahını, güvenliğini muhafaza etmek, güçlendirmek ve istikrarlı bir dünyanın oluşmasına katkıda bulunmak maksadıyla; denizde/denizden doğacak risk ve fırsatları aktif bir şekilde yöneterek, Birleşik Krallık'ın içerde ve dışarda ulusal çıkarlarının korunması ve geliştirilmesidir.¹⁴

Avrupa Birliği'nin güvenlik çıkarlarına yönelik risk ve tehditlerle mücadeleyi daha etkin bir şekilde yürütmesi amacıyla yayımladığı Deniz Güvenliği Stratejisi'nde ise deniz güvenliği, küresel deniz alanlarında ulusal ve uluslararası hukukun uygulandığı, seyrüsefer serbestliğinin sağlandığı ve vatandaşların, altyapı, ulaşım, çevre ve deniz kaynaklarının korunduğu bir durum¹⁵ olarak ifade edilmektedir.

Birleşmiş Milletler de deniz güvenliğini, deniz güvenliğine yönelik başlıca tehditleri tespit ederek tanımlamıştır. Okyanuslar ve Deniz Hukukuna İlişkin BM Genel Sekreterliği tarafından 10 Mart 2008 tarihinde bir rapor yayımlanmıştır. Söz konusu raporda, deniz güvenliği konusuna küresel bir bakış açısı sağlamak amaçlanmıştır. Raporda, deniz güvenliği kavramının önemli ölçüde değiştiği ve bu nedenle, evrensel olarak uygulanabilir kavramın tek bir tanımı olmadığı belirtilmiştir. Bununla birlikte, raporda, deniz güvenliğine yönelik başlıca tehditler ise şu şekilde sıralanmıştır:¹⁶

- Haydutluk ve Gemilere Yönelik Silahlı Soygun Eylemleri
- Gemiciliğe Açık Denizlerdeki Tesislere ve Diğer Denizcilik Menfaatlerine Yönelik Terörist Eylemler
- Silah ve Kitle imha Silahlarının Yasadışı Trafiki
- Narkotik ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı

¹³ NATO, Alliance Maritime Strategy, 2011, https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

¹⁴ The UK National Strategy for Maritime Security (London: HM Government, 2014). <https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security> (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

¹⁵ European Union, European Union Maritime Security Strategy. Brussels: European Union: Council of the European Union Doc. 11205/14, 2014, <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT> (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

¹⁶ UN Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea, 10 Mart 2008

- Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen İnsan/Göçmen Kaçakçılığı
- Yasadışı, Kayıt dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılık
- Deniz Çevresine Verilen Kasti ve Yasa Dışı Zararlar

Tüm bu veriler ışığında, deniz güvenliğini, denizde iyi düzen, deniz güvenliğine yönelik tehditlerin bulunmaması, denizle ilgili geçim kaynaklarının güvence altına alınması ve deniz çevresinin korunması şeklinde oluşan anahtar kelimelerle özetlemek mümkündür.

1.2. Deniz Güvenliği Ve Deniz Emniyeti Kavramlarının Analizi

Güvenlik (*security*) ve emniyet (*safety*) kavramları dilimizde genelde eş anlamlı olarak kullanılmakla birlikte son yıllarda denizcilik alanında yapılan çalışmalarda bu kavramları farklı anlamlarda kullanma eğilimi açıkça görülmektedir. Deniz güvenliği olgusunun tam olarak anlaşılması için, kavramlar arasındaki anlam karmaşıklığının ortadan kaldırılması, tanımlarının yapılması ve aralarındaki farklılıkların net bir şekilde ortaya koyulması gerekmektedir.

Deniz ve hava ulaştırmasında “güvenlik” ve “emniyet” sözcüklerinin üzerine yüklenen anlamların net olarak birbirlerinden ayrılmaya çalışıldığı görülmektedir. Bunun nedeni, deniz ve hava ulaştırma sektörlerindeki uluslararası hukuki düzenlemeler ve İngilizce dilinin bu iki sektörde yaygın olarak kullanılmasına bağlanılmaktadır.¹⁷ Ayrıca bu kavramların dilimizde karıştırılmasının bir diğer nedeni ise, bu alanda yapılmış çalışmalarla oluşturulmuş iyi bir kavramsal çerçevenin olmamasıdır.

Emniyet ve güvenlik kavramlarının her ikisinin de İngilizce karşılıkları Latince kökene sahiptir. Türk Dil Kurumu(TDK) sözlüğünde emniyet, “*güvenlik*” anlamına gelmektedir. Güvenlik ise “*Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet*” şeklinde tanımlanmaktadır.¹⁸ Görüldüğü gibi dilimizde bu iki kavram sıklıkla birbirinin yerine kullanılmaktadır. Dolayısıyla yapılan bu tanımlarla emniyet kavramını güvenlik kavramından ayırmak oldukça zordur.

¹⁷ Selçuk Nas, “Emniyet ve Güvenlik Sözcükleri Üzerine Bir Çalışma”, *Denizcilik Dergisi*, Sayı:60, 2012, s.18-22.

¹⁸ Türk Dil Kurumu <http://www.tdk.gov.tr/> (Erişim Tarihi 15.01.2019)

İngilizce’de emniyet ve güvenlik kavramı, birbirinden oldukça farklı kavramlardır. Nitekim, Oxford sözlükte emniyet (safety) kavramı, “*Tehlike, risk veya yaralanmalardan ya da neden olma ihtimalinden korunmuş olma durumu* olarak tanımlanırken, güvenlik (security) ise, “*Tehlike ya da tehditten arınmış olma durumu*” olarak tanımlanmaktadır.¹⁹ İngilizcenin denize ilişkin meselelerde son derece yaygın olarak kullanılması, yapılan çalışmalarda bu iki kavramın aralarındaki farklılıkların ortaya konulmasına neden olmuştur.

Deniz Güvenliği, “*deniz alanını tehditlere ve kasıtlı yasadışı eylemlere karşı korumak amacıyla ortaya konulan önleyici ve duyarlı önlemlerin bir birleşimidir.*”²⁰ Yapılan bu tanıma, hem önleyici hem de duyarlı(çabuk cevap verebilme durumu) kavramları dâhil edilmiştir. Dolayısıyla söz konusu tanıma göre, barış zamanında yapılan operasyonların son derece önemli olduğunu söylemek mümkündür. Deniz Emniyeti ise, “*deniz alanını meydana gelebilecek kaza, doğal tehlikeler, çevre kirliliği, risk veya kayıplara karşı korumak ve etkilerini sınırlandırmak amacıyla ortaya konulan önleyici ve duyarlı önlemlerin bir birleşimidir.*”²¹ Yukardaki tanımlarda, özellikle tehdit ve tehlike kavramlarının vurgulandığı açıkça görülmektedir.

Deniz güvenliği, genel anlamda bireysel olarak veya belirli bir topluluk tarafından art niyetli bir şekilde gerçekleştirilen, belirli bir plan dâhilinde olan, kötü niyetli ve suç niteliği taşıyan eylemlere ve eylemlerin olumsuz etkilerine karşı korunmayı ifade ederken; deniz emniyeti ise, çoğunlukla bir bireyin veya topluluğun, belirli bir plan dâhilinde olmadan ve art niyet gütmekten gerçekleştirildiği kasıtsız hareketlerin veya bu hareketlerin çevre faktörü ile birleşerek ortaya çıkaracağı zararlardan korunmayı ifade etmektedir.²² Diğer bir ifadeyle, deniz güvenliğine ilişkin olaylar kasıtlı olarak gerçekleştirilmekte, deniz emniyetine ilişkin olaylarda ise kasıt bulunmamakta, insan hatası yer almaktadır.

¹⁹ Oxford Sözlük <http://www.oxforddictionaries.com> (Erişim Tarihi 15.01.2019)

²⁰ Maritime Surveillance in Support of CSDP, (2010), The Wise Pen Team Report to EDA Steering Board, Brussels, March 15, s. 45.

²¹ Maritime Surveillance in Support of CSDP, s. 45.

²² Erik Albrechtsen, “Security vs Safety”, *Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management, -NTNU*, s. 7.

Denizde emniyet, insan kaynaklı hatalar veya doğal olaylar neticesinde ortaya çıkan kaza ve tehlikelerden korunmaktır. Ortaya çıkabilecek potansiyel tehditlere karşı yapılan eğitimler veya hazırlıklar, kişisel koruyucu ekipmanlar, seyrüsefer emniyeti, yüklerin elleçlenmesi vb. kavramlar deniz emniyeti ile ilişkilendirilebilmektedir. Benzer şekilde temel amacı, “gemilerin inşası, teçhizatı ve işletilmesi ile ilgili minimum emniyet standartlarının belirlenmesi” olan “Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (International Convention for Safety of Life at Sea-SOLAS)” de deniz emniyetine ilişkin bir sözleşmedir.

Deniz güvenliği ise, kasten yapılmış eylemler neticesinde can, mal ve/veya çevre üzerinde zararlı sonuçlar doğuran risk ve tehditlerden uzak olma durumudur. Bununla birlikte, deniz haydutluğu, denizde terörizm, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, yasadışı göç, yasadışı balıkçılık gibi tehditler deniz güvenliği ile ilişkilendirilebilmektedir. Öte yandan, temel amacı güvenli deniz ortamı sağlamak olan “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation-SUA)” de deniz güvenliği ile alakalı bir sözleşmedir.

Deniz emniyeti, kaza riskini asgari seviyeye indirmek amacıyla alınan tedbirlerdir. Güvenlik kavramı emniyet kavramından farklı olarak, daha ziyade yasa dışı saldırı ya da şiddet olaylarının can ve mal üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin engellenmesini ifade etmektedir.²³ Örneğin, bir gemi personelinin gerekli ekipmanları takmaması sonucu uğrayabileceği kazaya karşı gerekli ekipmanları takma zorunluluğunun getirilmesi deniz emniyeti kapsamında değerlendirilirken; haydutluk gibi dışarıdan gelebilecek kasıtlı eylemlere karşı gemileri, personelleri ve limanları korumak ve eylemlere engel olmak deniz güvenliği kapsamında değerlendirilmektedir.

Deniz emniyeti ile deniz güvenliğinin farklı olduğunun ortaya konulması maksadıyla verilebilecek birçok örnekten bir diğeri ise şudur: Gemilerin herhangi bir kazaya uğramamak için dar geçitlerden geçerken hızını düşürmesi emniyet tedbirleri kapsamında değerlendirilirken; yine dar geçitlerden geçerken silahlı özel güvenlik personelinin meydana gelebilecek haydutluk veya terör eylemlerine karşı güvertede hazır

²³ Gürhan Alan, “Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme”, Çanakkale Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2010.

bulunması ise güvenlik kapsamında değerlendirilmektedir. Dolayısıyla emniyet, kurallara uyulmaması durumunda ortaya çıkacak tehlikelerden korunma anlamına gelirken; güvenlik ise yasadışı tehditlere karşı gemi ve personelinin korunması anlamına gelmektedir.

Deniz emniyeti ile deniz güvenliği, her ne kadar birbirinden anlam ve içerik bakımından farklı kavramlar olsalar da, her iki kavramın da ortak amacı can ve mal kaybını önlemek, ortaya çıkabilecek olumsuzluklara karşı önlem almaktır. Ayrıca emniyet ve güvenliğin, potansiyel tehlike ve tehditlere karşı bir risk analiz sürecine ihtiyacı vardır. Uygulanan risk analizleri sonucunda, potansiyel tehlike ve tehditlerin ortaya çıkarabileceği olumsuz durumları minimum seviyeye indirmek hedeflenmektedir.²⁴ Zira hiçbir zaman emniyetin ve güvenliğin tam anlamıyla sağlandığı bir deniz ortamından söz etmek mümkün değildir.

Diğer taraftan, bu iki kavram birbirinden tamamen bağımsız olmayıp, aralarında birbirini gerektiren bir ilişki mevcuttur. Deniz emniyetine yönelik düzenleme ve tedbirler aynı zamanda deniz güvenliğinin sağlanmasına da ciddi anlamda katkıda bulunmaktadır. Dolayısıyla deniz emniyeti ve deniz güvenliğini sağlamaya yönelik önlemler, birbirlerini tamamlayıcı bir niteliğe sahiptir.²⁵

Sonuç olarak, deniz emniyeti ile deniz güvenliği arasında ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Deniz emniyeti, deniz ortamına ilişkin ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı korunmayı ifade ederken; deniz güvenliği ise, deniz ortamına ilişkin ortaya çıkabilecek tehditlere karşı korunmayı ifade etmektedir. Deniz emniyetine yönelik tehlikeler kasıtsız olarak yani kaza yoluyla ortaya çıkarken; deniz güvenliğine yönelik tehditler kasıtlı olarak ortaya çıkmaktadır.

Deniz güvenliği ile deniz emniyeti kavramı, çalışmalarda çoğu kez birbirinin yerine kullanılmasına rağmen, bu çalışmada birbirinden farklı olarak kullanılacaktır. Ayrıca bu çalışmada deniz emniyeti kavramı ele alınmayacak, deniz güvenliği kavramı yukarıda belirtilen çerçevede değerlendirilecektir.

²⁴ Mehmet Murat Payam, “Emniyet, Güvenlik, Kent Emniyeti ve Kent Güvenliği: Kavramsal Bir Analiz”, *Avrasya Terim Dergisi*, 6 (1): 15 – 25, 2018, s.17.

²⁵Anthony Bergin & Sam Bateman, *Future Unknown: The Terrorist Threat to Australian Maritime Security*, Strategy, Australian Strategic Policy Institute, 2005, s. 17.

1.3. Deniz Güvenliği Olgusunun Tarihsel Dönüşümü

Deniz taşımacılığının bir ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlaması ile birlikte ortaya çıkan deniz güvenliği olgusu, deniz ticaretinin ve seyrüseferin sorunsuz bir şekilde devam edebilmesi için eski zamanlardan beri büyük bir öneme sahiptir. Eski zamanlarda gemiler, seyrüseferde ve taşımacılıkta daima silahlanıp kendilerini her türlü tehdide karşı savunmaya hazır olarak denize çıkıyorlardı. Zira eski zamanlarda da deniz güvenliğinin sağlanmasının denizde seyrüseferin rahatça yapılabilmesinin genel şartı olduğu düşünülmektedir.²⁶

İlk Çağ ve Orta Çağ dönemlerinde deniz güvenliği olgusu, deniz haydutluğu olarak algılanmış ve deniz haydutluğuna bağlı olarak gelişme göstermiştir. Özellikle Orta Çağ döneminde deniz haydutluğu eylemlerinin deniz güvenliğini çok fazla tehdit etmesi neticesinde, Batı Avrupa devletleri tarafından deniz haydutluğu ile mücadele etmek için ilk defa “karasuları” kavramı ortaya atılmıştır. Bununla birlikte, deniz ticaretinin güvenliğini sağlayabilmek ve deniz haydutluğu eylemlerini en azından ilgili devletin topraklarına yakın olan deniz alanlarında mümkün olduğu kadar önlemek maksadıyla karasuları uygulaması yerleşmeye başlamıştır.²⁷

Yeni Çağ’da ortaya çıkan teknolojik ilerlemeler, keşifler ve politik değişiklikler, yüzyıllar boyunca yerel ölçekli deniz haydutluğunu küresel bir boyuta taşımış ve böylece deniz güvenliği kavramı da küresel bir anlam kazanmıştır.²⁸

17. ve 18. yüzyıllarda denizde birçok savaş gerçekleşmiş ve bu savaşlar deniz güvenliğini olumsuz etkilemiştir. Zira denizde herhangi bir savaşın gerçekleşmesi, savaşan devletlerin, kontrolünü sağladığı deniz alanlarında, mevcut etkinliğinin azalmasına ve dolayısıyla da deniz güvenliğine yönelik tehditlerin yaygınlaşmasına neden olmuştur.²⁹

²⁶Stefan Eklöf Amirell, “Global maritime security studies: The rise of a geopolitical area of policy and research”, *Security Journal*, 29(2), 2016, 276–289. <https://doi.org/10.1057/sj.2013.26> (Erişim Tarihi: 10.04.2019)

²⁷Özcan Aydoğan, *Deniz Hukuku I*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2006, s.287.

²⁸ Kerem Batır, *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara, 2011, s. 12-16.

²⁹ Amirell, s. 276–289.

1600-1850 tarihleri arasındaki dönem, devletler tarafından sağlanan küresel deniz güvenliğinin, başta büyük Avrupalı ticaret şirketleri ve mal sahipleri olmak üzere güçlü özel aktörler tarafından sağlanmaya başlandığı bir dönemdir. Söz konusu bu aktörler belirtilen tarihler arasında, “açık deniz” ilkesine uygun olarak sorumlu oldukları deniz alanlarını korumuşlardır.³⁰

19. yüzyılda deniz güvenliğinin sağlanması maksadıyla birçok düzenleme yapılmıştır. Bu kapsamda, sürdürülebilir bir barış ortamının sağlanması ve denizde gerçekleşen silahlı çatışmaların yayılmasının engellenmesi için savaş gemileri ve izin verilen silahların sayılarının, çeşitlerinin ve kullanım alanlarının düzenlenmesi maksadıyla 1864 tarihli III Nolu La Haye Sözleşmesi³¹ imzalanmıştır. Sözleşme’nin imzalanmasından, I. ve II. Dünya Savaşları süresince ve Soğuk Savaş’ın sonuna kadar devam eden zaman diliminde, deniz güvenliği açısından hâkim olan yaklaşım, denizde gerçekleşen silahlı çatışmalarda kullanılan silahların olabildiğince kontrol altına alınması olmuştur.³²

19. yüzyıl boyunca Avrupa’nın deniz aşırı bölgelerde sömürge elde etmesi ve toprak sahibi olması, küresel denizlerde ve deniz kımal yollarında kendi güvenliğini sağlama ihtiyacı doğurmuştur. Bu ihtiyaç, o dönemde Avrupa’nın ekonomik ve politik çıkarlarını garanti altına almak için hayati bir öneme sahip olmuş ve öncelikli hale gelmiştir. Aynı zamanda, Batılı devletlerin ekonomik ve askeri gücünü arttırması, iletişim ve silah teknolojilerindeki gelişmeler küresel deniz güvenliğini sağlama görevinin bu devletlerin sahip olduğu güçlü deniz kuvvetleri tarafından yürütülmesine imkân sağlamıştır.³³

Soğuk Savaş döneminde, deniz güvenliği devletlerin ulusal çıkarlarına paralel olarak sürekli bir gelişme göstermiş ve bu doğrultuda şekillenmiştir. Yine bu dönemde diğer devletlerden kaynaklanan askeri tehditleri bertaraf etmek için hazır durumda bulunmak ve devletlerin egemenliği altında bulunan deniz yetki alanlarının diğer

³⁰ Amirell, s. 276–289.

³¹ 1864 tarihli Sözleşmenin deniz savaşlarında da geçerli olmasına dair III Nolu La Haye Sözleşmesi ile savaş yöntem ve araçlarını ilk defa düzenlenmeye tabi tutulmuştur.

³² James Kraska & Raul Pedrozo, *International maritime security law*. Leiden:Martinus Nijhoff Publishers, 2013, s.16.

³³ Amirell, s. 276–289.

devletler tarafından ihlal edilmesini engellemek deniz güvenliğinin temel hedeflerini oluşturmuştur.³⁴

İki kutuplu uluslararası sistemin sonuna kadar deniz güvenliği, daha çok bir ülkenin sahip olduğu silahlı kuvvetlerin karşı ülkelerde yarattığı askeri nitelikteki tehdit ve bu tehdide yönelik alınan önlemler olarak algılanmıştır. İki kutuplu dünya düzeninin yıkılmasının ardından küreselleşmenin de etkisi sonucu devlet dışı aktörlerden kaynaklanan yeni risk ve tehditlerin ortaya çıkmasıyla birlikte tehdit ve güvenlik algılamaları da değişiklik göstermiştir.³⁵ Diğer bir ifadeyle, Soğuk Savaş'ın ardından, ortaya çıkan yeni sistem ile birlikte deniz güvenliği olgusu ciddi bir değişim ve dönüşüm sürecine girmiştir.

1980'lerde ve 1990'ların başlarında Achilla Lauro olayı başta olmak üzere meydana gelen birçok eylem, küresel deniz güvenliğini etkilemiş ve deniz güvenliğinin değişimine yol açmıştır. Soğuk Savaşın sona ermesiyle birlikte, dünyadaki süper güçler mevcut deniz kapasitelerini azaltma yoluna gitmiştir. Denizlerdeki küresel varlığın azalması anlamına gelen bu gelişme, deniz güvenliğine yönelik tehditlerin yaygınlaşmasına ve ülkelere deniz güvenliğini sağlama açısından daha fazla sorumluluk yüklenmesine neden olmuştur.³⁶

Benzer şekilde, Soğuk Savaş döneminden sonra, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz yetki alanlarını, iç sular, karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge ve açık denizler şeklinde bir takım bölgelere ayırmıştır. Bununla birlikte, her bir bölgedeki alan için kıyı devletinin ulusal kanunları kullanma yetkileri ayrı ayrı düzenlenmiştir. Deniz yetki alanlarının belirlenmesi, kabul edilmesi ve söz konusu alanlarda bulunan devletlerin yetkilerinin düzenlenmesi ülkelerin deniz güvenliğini bölgesel ve küresel olarak değil de ulusal olarak belirlemesi gerektiği anlamına

³⁴ Nasıh Sarp Ergüven, "Deniz Güvenliğinin Değişen Gündeminde Türkiye Cumhuriyeti'nin Konumu", TESAM II. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi, 2017, s.30-31.

<https://www.researchgate.net/publication/324680382> (Erişim Tarihi: 18.04.2019)

³⁵ Ahmet Küçükşahin & Tamer Akkan, "Değişen Güvenlik Algılamaları Işığında Tehdit ve Asimetrik Tehdit", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 3 (5), 2007. <http://dergipark.org.tr/guvenlikstrti/issue/7538/99226> (Erişim Tarihi: 20.04.2019)

³⁶ Amirell, s. 276–289.

gelmekteydi.³⁷ Böylece, ülkeler bölgesel veya küresel deniz alanlarından ziyade kendi deniz yetki alanlarında güvenliğini sağlamaya öncelik vermeye başlamışlardır.

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte uluslararası sistem, önce tek kutuplu bir yapıya daha sonra ise çok kutuplu bir yapıya geçmiştir. Bununla birlikte, Soğuk Savaş sonrası teknolojik gelişmeler, kitle iletişim araçlarının yaygınlaşması gibi etkilerle oluşan bu yeni ortam, organize suç örgütlerinin ve teröristlerin imkân ve kabiliyetlerini arttırmasına ve eylemlerinin küresel deniz alanlarına yayılmasına neden olmuştur. Ayrıca bu ortamda, deniz haydutluğu, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, insan ticareti ve yasadışı göç devletlerin deniz güvenliğini etkileyecek oranda artmaya başlamıştır.³⁸

Deniz güvenliği kavramı, Soğuk Savaş'ın sona ermesinden sonra da sürekli gelişme göstermiş olsa da esas olarak, ABD'de meydana gelen 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında şekillenmeye başlayan bir kavramdır. Bu tarihte gerçekleşen terörist saldırıların sonrasında uluslararası sistemde devletlerin geleneksel güvenlik algısı değişmiş, asimetrik ve çok katmanlı tehditler ortaya çıkmıştır. Böylece daha önce görülmemiş bir biçimde deniz güvenliği algısının yeniden değişmesine neden olmuştur.

Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinden önce, deniz güvenliği olgusu, deniz topluluğunun yönetiminin gerekli bir unsuru olarak kabul edilirken, fiili olarak nispeten daha az önemli bir önceliğe sahipti. 11 Eylül saldırıları, gemilerin organize suç örgütleri tarafından intikal vasıtası olarak da kullanılabileceği gerçeğini ortaya çıkarmış ve bununla birlikte, denizler, deniz ulaştırma yolları, mega limanlar, kritik geçit ve boğazlar güvenlik açısından tehdit edilebilir bir pozisyona gelmiştir. Bu bağlamda, deniz kuvvetleri, denizcilik gücü ve deniz güvenliği kavramları başta ABD olmak üzere bütün devletler için bir kez daha ön plana çıkmıştır.³⁹

Yakın geçmişe bakıldığında deniz güvenliği kavramının ön plana çıkmasındaki esas faktörün terör eylemleri olduğu görülmektedir. Terör eylemlerini, bir ülkenin deniz güvenliğini doğrudan etkilemesi, küresel ölçekli sorunlar doğurması ve gerçekleştiğinde

³⁷ Amirell, s. 276–289.

³⁸ Melih Beyoğlu, “Dünya Denizlerinde Yasadışı Faaliyetler Bağlamında Deniz Güvenliği; Türkiye Örneği”, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, 2014, s.19.

³⁹ Turan Toker, “Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali Açıklarında İcra Edilen Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri Kapsamında İstihbaratın Yeri (2008-2014)” Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2015, s.53.

sonuçlarının daha kısa sürede ortaya çıkması gibi sebeplerden dolayı deniz güvenliğine yönelik en büyük tehdit olarak ifade etmek mümkündür.⁴⁰ Zira denizler teröristlere sadece ulaşım için uygun bir ortam sağlamakla kalmaz, aynı zamanda küresel ölçekte sorunlar ve ekonomik problemler yaratacak potansiyel hedefler de sağlar.

Deniz güvenliği olgusunun bugünkü halini almasına neden olan birçok olay meydana gelmiştir. Deniz güvenliğine yönelik gerçekleşen bazı dikkate değer olaylar şunlardır:

SS Santa Maria (23 Ocak 1961)

Portekiz bayraklı Santa Maria yolcu gemisi, uluslararası kamuoyunun dikkatini faşist rejime çekmek maksadıyla, sürgün edilmiş Kaptan Henriques Galvao ve emrindeki İspanyol ve Portekizli isyancılar tarafından La Guaira'da (Venezuela) kaçırılmıştır. Kaçırılma sırasında mürettebattan bir kişi yaralanmış, geminin üçüncü kaptanı ise hayatını kaybetmiştir. Santa Maria gemisinin kaçırılması, modern deniz terörizminin ilk olayı olarak kabul edilmektedir.⁴¹

Achille Lauro (1985)

İtalyan bayraklı Achille Lauro yolcu gemisi, Mısır karasularında 454 yolcuyla birlikte dört Filistinli tarafından kaçırılmıştır. Filistinliler başlangıçta İsrail'in Aşdot limanına saldırmayı planlamıştır. Ancak daha sonra bir mürettebat onları fark ettiğinde planlarını değiştirmeye karar vermişlerdir. Filistinliler bu olayda, bir Amerikan yolcuğu Mısır makamlarına teslim olmadan önce öldürmüşlerdir. Kaçırılmanın ardından Akdeniz yolcu gemisi endüstrisinde keskin bir düşüş olmuş ve limanlarda ve gemilerde alınan güvenlik önlemleri hakkında büyük endişeler ortaya çıkmıştır.⁴²

Avrasya Feribotu (1996)

9 silahlı Çeçen terörist tarafından Trabzon'dan Rusya'nın Soçi Limanına hareket etmekte olan Avrasya feribotunun kaçırılması olayıdır. Teröristler, Rus askerler tarafından kuşatma altında tutulan 250 Çeçen savaşçıyı kurtarmak maksadıyla bu eylemi

⁴⁰ The UK National Strategy for Maritime Security, s.12.

⁴¹ Ferenc Váli, "The Santa Maria case", *Northwestern University Law Review*, 56, 169-175, 1961, s.169

⁴² Larry McCullogh, "International and domestic criminal law issues in the Achille Lauro incident: a functional analysis", *Naval Law Review*, 36, 53-108, 1986, s.58.

gerçekleştirmişlerdir. Ayrıca teröristler 250 Çeçen savaşçının geri dönmemesi halinde gemiyi İstanbul Boğazı'nda havaya uçuracakları tehdidinde bulunmuşlardır. Uzun süren pazarlığın ardından bir grup eylemci teslim olmuş, bir grup eylemci ise güvenlik güçleri tarafından yakalanmıştır.⁴³

USS Cole (2000)

Achille Lauro olayından on beş yıl sonra, 12 Ekim 2000'de, USS Cole'a yapılan bir saldırı, dünyanın bir kez daha dikkatini çekmiştir. USS Cole'un Aden limanında yakıt ikmali yapmak için demirlediği esnada, söz konusu destroyere iki intihar bombacısı tarafından küçük bir tekne kullanılarak çarpılmıştır. Çarpmanın ardından, on yedi kişiyi öldüren ve otuz dokuz ABD denizcisini yaralayan yüksek patlayıcı bomba patlatılmıştır. Bu iki deniz terör saldırısı medyada geniş çapta yer almış olsa da, bu konunun uluslararası kamuoyunun dikkatini çekmeye başlaması 11 Eylül saldırıları sonrasında olmuştur.⁴⁴

2000 yılında USS Cole destroyerine yapılan terör saldırısı denizlerdeki terör saldırılarının farklı şekilde algılanmasının dönüm noktası olarak algılanabilir. Zira bu saldırı meydana gelmeden önce, limanlarda gerçekleşebilecek terör saldırılarının çoğunlukla karadan denize doğru yapılacağı düşüncesi bu eylem ile ortadan kalkmış, denizlerdeki terör saldırılarının denizlerden de yapılabileceği düşüncesi hâkim olmaya başlamıştır.

Limburg (2002)

Fransız petrol tankeri M/V Limburg Malezya'ya gitmek üzere yola çıkmıştır. Kısa bir süre sonra bomba yüklü küçük bir bot Limburg tankerinin sancak (sağ) tarafına çarpmış ve infilak etmiştir. Limburg petrol tankerine yönelik gerçekleştirilen intihar saldırısı sonucu 1 denizci ölmüş, yaklaşık 90.000 varil ham petrol denize dökülmüştür.⁴⁵

⁴³ New York Times. (1996). <https://www.nytimes.com/1996/01/21/world/ferry-hijacking-raises-turkey-russia-tension.html> (Erişim Tarihi: 13.04.2019)

⁴⁴ Michael Greenberg & Peter Chalk, *The Contemporary Threat of Maritime Terrorism. In Maritime Terrorism: Risk and Liability*, s. 9-28, Santa Monica, CA; Arlington, VA; Pittsburgh, PA: RAND Corporation, 2006, <http://www.jstor.org/stable/10.7249/mg520ctrmp.12> (Erişim tarihi: 14.04.2019)

⁴⁵ Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Santa Monica, Pittsburgh, PA: RAND Corporation, 2008, s.19. <http://www.jstor.org/stable/10.7249/mg697af> (Erişim tarihi: 15.04.2019)

SuperFerry 14 (2004)

2004 yılında meydana gelen saldırı, Filipin bandıralı SuperFerry 14 isimli geminin televizyonunun içine yerleştirilen patlayıcının patlaması şeklinde gerçekleştirilmiştir. Patlama sonucu ortaya çıkan yangınla birlikte 116 kişi hayatını kaybetmiş ve çok ciddi çevre kirliliği meydana gelmiştir. Abu Sayyaf Grubu tarafından gerçekleştirilen saldırı, çok sayıda insanın hayatını kaybettiği en ölümcül terörist saldırı olarak kayıtlara geçmiştir.⁴⁶

Deniz güvenliği kavramı, uzun yıllar boyunca, denizde ticaret yapan gemilerin seyir emniyetinin sağlanmasını hedefleyen deniz emniyeti kavramının yerine kullanılmıştır. Zira risk ve tehdit içeren unsurların dikkate değer bir gelişme göstermemesi, bu iki kavram arasında herhangi bir ayrıma gidilme ihtiyacını gündeme getirmemiştir. Özellikle 7 Ekim 1985 tarihinde gerçekleşen *Achille Lauro* isimli İtalyan yolcu gemisinin kaçırılması ve 20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan bir takım eylemler, bu iki kavramın birbirinden ayrılma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Ancak 11 Eylül'e kadar bu ayrım net bir şekilde yapılmamıştır.

Uluslararası toplum denizde gerçekleşen terör eylemlerinin, sadece uluslararası ticaret ve ulaşım sistemi için değil, aynı zamanda bir bütün olarak uluslararası toplumun güvenliği için de ciddi bir tehdit oluşturduğunu kabul etmiştir. Bu nedenle, IMO Deniz Güvenliği Komitesi, dünyadaki bütün gemileri, limanları ve diğer deniz tesisleri terörist saldırılara karşı korumak için yeni pratik önlemlerin gerekliliğine dikkat çekmiştir.⁴⁷

Deniz ulaşımını ve taşımacılığını mümkün olduğu kadar emniyetli ve güvenli bir hale getirme görevine sahip olan IMO⁴⁸, dünyadaki bazı yıkıcı terör eylemlerinin neden olduğu yeni güvenlik zorluklarına karşı gemilerin, yolcuların ve mürettebatların güvenliğini tehdit eden yasa dışı eylemleri önleme tedbirleri hakkındaki A.584 (14) sayılı kararı kabul etmiştir. Bu kararın verilmesinde, yukarda da ifade edildiği gibi 7 Ekim 1985 tarihinde İtalyan yolcu gemisi *Achille Lauro*'nun kaçırılması olayı önemli bir yer

⁴⁶ Rommel Banlaoi, "Maritime Terrorism In Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat", *Naval War College Review*, 58(4), 62-80, 2005, s.71. <http://www.jstor.org/stable/26396676> (Erişim tarihi: 15.04.2019)

⁴⁷ Thomas Mensah, "The Place of the ISPS Code in the Legal International Regime for the Security of International Shipping," *WMU Journal of Maritime Affairs*: 17-30, 2004, s. 24. <https://doi.org/10.1007/BF03195047> (Erişim tarihi: 15.04.2019)

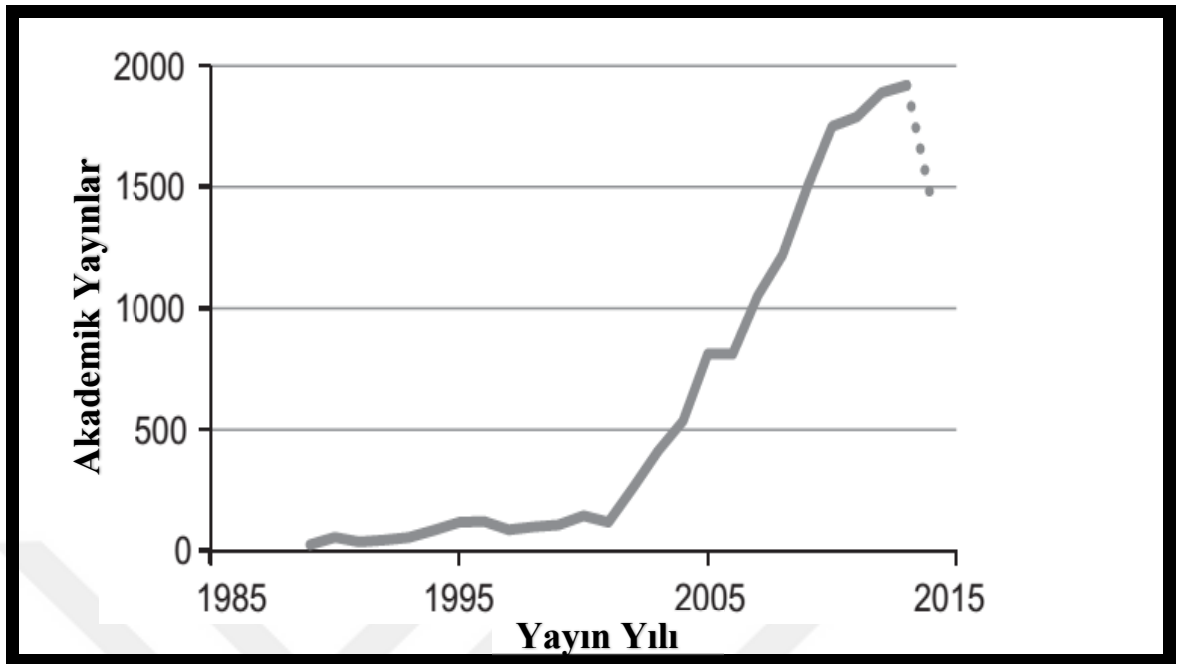
⁴⁸ Bundan sonra IMO olarak anılacaktır.

tutmuştur. IMO, daha sonra da 1986'da Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun, gemilerde terör sorununu inceleme ve uygun önlemler alma konusuna ilişkin öneride bulunma isteklerini de dikkate alarak, MSC/Circ.443 no'lu *“gemideki yolcu ve mürettebata karşı gerçekleştirilen yasadışı eylemlerden korumak için alınması gereken tedbirleri içeren”* kararı kabul etmiştir.⁴⁹

Diğer taraftan, Achille Lauro gemisinin kaçırılması sonrası, denizde gerçekleşebilecek terör olaylarına karşı uluslararası bir düzenleme bulunmaması nedeniyle 1988 yılında Denizde Seyir Güvenliğine Yönelik Hukukdışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme(SUA) kabul edilmiştir. Bununla birlikte, 11 Eylül saldırıları sonrasında BM, NATO, IMO, uluslararası kuruluşlar ve başta ABD olmak üzere tüm ülkeler, deniz ticaretinin daha emniyetli ve güvenli olarak sürdürülebilmesi için değişik platformlarda geniş kapsamlı girişimler başlatmışlar ve çeşitli kararlar alarak uygulamaya koymuşlardır. ISPS Code da bu kapsamda geliştirilen girişimlerden biridir.

Kendi içerisinde hem dinamik hem karmaşık bir süreç olan deniz güvenliği olgusu günümüzdeki mevcut küresel güvenlik ortamına gelene kadar, deniz güvenliği ülkeler arasındaki siyasi farklılıklardan, deniz yetki alanları üzerindeki iddialardan, adalar üzerindeki egemenlik tartışmalarından, deniz hukukunun yorumlanmasındaki farklılıklardan, ülkeler arasında güvensizlikten ve deniz haydutluğu, silahlı soygun, terörizm gibi diğer geleneksel olmayan tehditlerden büyük ölçüde etkilenmiştir.

⁴⁹Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası
http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/IMO%20and%20Maritime%20Security%20-%20Historic%20Background.pdf (Erişim Tarihi: 20.04.2019)



Şekil 1: Google Akademik verilere göre “deniz güvenliği” kavramından bahseden akademik yayınların sayısının 1989-2014 yılları arasındaki gelişimi

Kaynak: Basil Germond, “The geopolitical dimension of maritime security”, *Marine Policy*, 54, 2015. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013> (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

Yukardaki şekil incelendiğinde, özellikle 1990’ların başına kadar, deniz güvenliği kavramının neredeyse hiç duyulmadığı anlaşılmaktadır. 1990’lı yıllarda deniz güvenliği kavramı görece düşük bir seviyede kullanılsa da asıl olarak 11 Eylül terör saldırılarından sonra artmaya başlamıştır. Söz konusu tarihten günümüze kadar gelen süreçte de, akademik literatürde deniz güvenliği ile ilgili çalışmaların sayısı sürekli olarak artış göstermiştir. Deniz güvenliği ile ilgili akademik literatürdeki bu artış, aşağıdaki üç faktörün birleşimiyle açıklamak mümkündür:⁵⁰

- 11 Eylül terör saldırılarının etkileri (özellikle denizde terörle mücadele operasyonları)
- Gemilere karşı gerçekleştirilen dikkat çekici terör eylemleri (2001’de USS Cole, 2002’de Fransız tankeri Limburg ve 2004’te Filipin yolcu gemisi Super-Ferry 14),
- 21. yüzyılın başında Malaka Boğazı’ndaki deniz haydutluğu saldırılarının artması.

⁵⁰ Germond, s. 137–142.

Daha sonra, 2007-2012 yılları arasında Aden Körfezi ve Somali açıkları başta olmak üzere deniz ticareti bakımından stratejik öneme sahip deniz yollarında gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinde de ciddi artışlar görülmüştür. Gerçekleştirilen bu eylemlerle, deniz haydutluğu kavramı tekrar uluslararası toplumun öncelikli konuları arasına girmiştir. Öte yandan, deniz haydutluğu eylemlerinde yaşanan bu artış, denizlerin güvenliğini sorgulanır hale getirmiştir.⁵¹

21. yüzyılın başlarında Malaka Boğazı'nda ve özellikle 2007-2012 yılları arasında Somali kıyılarında gerçekleşen deniz haydutluğu eylemlerinin sayısındaki artış, deniz güvenliğinin jeopolitik boyutuna yönelik akademik tartışmaların ortaya çıkmasına katkı sağlamıştır.⁵²

Deniz güvenliğinin şu anda da büyük bir ilgi alanı olduğu açıkça görülmektedir. 1990'lardan bu yana deniz ortamındaki hem geleneksel hem de geleneksel olmayan güvenlik sorunları, deniz yetki alanlarına ilişkin ihtilaflar, gemilere karşı gerçekleştirilen deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri, denizde terörizm tehditleri, balık stoklarının ve diğer deniz kaynaklarının tükenmesi, insan kaçakçılığı başta olmak üzere deniz yoluyla yapılan kaçakçılık eylemleri, dünyada hala önemli bir yer tutmaktadır.

1.4. Deniz Güvenliğinin Devletler Açısından Önemi

Denizler ve okyanuslar dünya yüzeyinin yaklaşık %71'ini oluşturmakta, ulusların gelişmesine ve refahına önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Dünya nüfusunun üçte ikisinden fazlası denize kıyısı olan yerlerde yaşamakta ve ihtiyaçlarının çoğunu denizler ve okyanuslardan karşılamaktadır. Hâlihazırda aşırı yoksulluk ve açlığın azaltılmasında denizcilik sektörünün kilit bir rolü bulunmaktadır.⁵³ Denizler ve okyanuslar gelişmekte olan ülkelere önemli bir gelir ve istihdam kaynağı sağlamaktadır. Bununla birlikte, sürekli değişen bilimsel ve teknolojik gelişmeler denizleri ve okyanusları giderek daha zengin bir fırsat kaynağına dönüştürmektedir.

⁵¹ Ahmet Hamdi Topal, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", *AUHFD*, 59(1), 2010, s.99-130. <http://dergipark.org.tr/auhfd/issue/42498/512011> (Erişim Tarihi: 20.04.2019)

⁵² Germond, s. 137-142.

⁵³ International Maritime Organization, "IMO Profile: Overview", <https://business.un.org/en/entities/13> (Erişim Tarihi: 04.05.2019)

Ekonomik ve politik fırsatları bünyesinde barındıran denizler, küresel ekonominin can damarıdır. Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır.⁵⁴ Bu bakımdan, ulusal ve uluslararası denizler, küresel ticaretin gerçekleştirilebilmesi için çok önemli bir yere sahiptir. Diğer taraftan, deniz yolu taşımacılığının, kara ve hava yolu taşımacılığına kıyasla daha ekonomik olması deniz ticaretinin giderek daha da artmasına sebep olmuştur.⁵⁵ Denizlerin devletler açısından bu derece önemli hale gelmesi, tüm devletleri denizlerin güvenliğini sağlamak için daha fazla tedbir almaya yöneltmiştir. Zira deniz ticaret yollarının, limanların ve ticari gemilerin güvenliğinin sağlanamadığı bir ortamda, küresel ticaretin yoğun olarak gerçekleştirilmesi mümkün değildir.

Alfred Thayer Mahan dünyaya hâkim olmak için denizlere hâkim olmak gerektiği görüşündedir. Diğer bir deyişle, uluslararası platformda güçlü olmanın temel koşulunun, denizleri kontrol etmek ve denizlerin güvenliğini sağlamak olduğunu ileri sürmüştür. Mahan, bir devletin gelişmesinde ve güçlenmesinde en önemli unsur olan deniz ticaretinin kesintisiz bir şekilde sürdürülebilmesi için donanmaya ihtiyaç olduğunu vurgulamıştır.⁵⁶ Nitekim deniz güvenliğini sağlayabilen devletler bu sayede ticarete daha fazla söz sahibi olup büyük bir gelişme kat edecek ve ulusal menfaatlerini koruyabilme kapasitesine sahip olacaklardır.

Günümüz küresel ortamında, ekonomisini ticaret ile desteklemeyen ülke olmadığından tüm devletlerin -hatta denize kıyısı olmayan devletlerin bile- ticaretinin merkezinde denizler ve okyanuslar bulunmaktadır.⁵⁷ Bu bakımdan, dünyanın herhangi bir yerinde ortaya çıkan eylemler ülkelerin ulusal güvenliğini ve milli menfaatlerini doğrudan veya dolaylı olarak etkilemektedir. Denizler, devletlerin ekonomik refahı ve toprak bütünlüğünün muhafaza edilmesi için kilit öneme sahiptir. Zira denizdeki iyi düzen, dünyadaki hemen hemen her ekonominin gelişmesi için kritik öneme sahiptir. Diğer taraftan, seyrüsefer özgürlüğünün garanti altına alındığı, deniz kaynaklarının ve

⁵⁴ International Chamber of Shipping, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> (Erişim Tarihi: 04.05.2019)

⁵⁵ DTGM, (2012), *Dünyada Ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler Ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, T.C. Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, s.11 http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20121031_103920_64032_1_64351.pdf (Erişim Tarihi: 04.05.2019)

⁵⁶ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi: 1660-1753*, İstanbul: Griffin Yayınları, 2011.

⁵⁷ Emine Akçadağ, *Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri, (Rapor No: 68)*, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, İstanbul, 2015.

çevresinin korunduğu güvenli küresel deniz alanları, uluslararası refahın sağlanması ve barışın tesis edilebilmesi için vazgeçilmez bir hale gelmektedir.

Terör örgütleri bölgesel ve küresel çapta çok çeşitli eylemlerde bulunma kapasitesine sahiptir. Örneğin, büyük bir geminin kontrolünü ele geçirip denizde bulunan bir rafineriyi tahrip etmek için gemiyi çarpışma silahı olarak kullanabilir. Büyük bir ticari kargo gemisini, limana giriş çıkışları engellemek için bir liman girişinde batırabilir. Fosil yakıt taşıyan bir gemiye, içindeki yakıtı patlatmak amacıyla limana yakın bir bölgede saldırabilir. Dünya petrol ticaret dengesini bozmak ve büyük çaplı çevresel sorunlara sebep olmak amacıyla petrol tankerine saldırabilir. Yüzlerce yolcu taşıyabilen bir feribotun veya bir seyahat gemisinin kontrolünü ele geçirerek taleplerinin karşılanmaması durumunda yolcuları öldürebilir.⁵⁸ Deniz güvenliğine yönelik ifade edilen tüm bu olasılıklar, devletlerin birçok açıdan çok ciddi zararlar görmesine neden olabilir.

Yukarda ifade edilen olasılıklardan bazıları yakın geçmişte gerçekleşmiştir. Konuyu USS Cole destroyeri ve Limburg petrol tankeri özelinde ele alıp incelediğimizde, sadece bu iki olayda bile deniz güvenliği olgusunun ne denli önemli olduğu görülmektedir.

Birinci olayda, 2000 yılında patlayıcı yüklü bir teknede iki intihar bombacısı, Aden limanındaki USS Cole destroyerine saldırmıştır. Saldırıda, 17 Amerikan denizcisi öldürülmüş ve 39 kişi de yaralanmıştır. Söz konusu bu saldırı, ABD'ye 250 milyon dolar zarara yol açmıştır. İkinci olayda ise, 2002'de patlayıcı yüklü bir bot tarafından Fransız bandıralı süper petrol tankeri Limburg saldırıya uğramıştır. Saldırıda, bir mürettebat öldürülmüş ve 12 kişi de yaralanmıştır. Ayrıca bu saldırıda, Aden Körfezi'ne yaklaşık 90.000 varil petrol dökülmüştür.⁵⁹

Diğer taraftan yapılan bu saldırı, Arap Denizi'nde konteyner trafiğinin %90 civarında azalmasına, Yemen civarındaki bölgelerde deniz ticaret akışının kesintiye uğramasına, sigorta ücretlerinin üç kez artmasına yol açmıştır. Aynı zamanda Yemen ekonomisinin liman gelirlerinde ayda yaklaşık 3,8 milyon dolar kaybetmesine neden

⁵⁸John Frittelli, "Port and Maritime Security: Background and Issues for Congress", *Congressional Research Service Report for Congress*, Congressional Research Service, 2005, s.5-6.
<https://fas.org/sgp/crs/homesecc/RL31733.pdf> (Erişim Tarihi: 05.05.2019)

⁵⁹ Joshua Sinai, "Future Trends in Worldwide Maritime Terrorism", *The Quarterly Journal*, III(1), 49-67, 2004, s.50
<http://www.jstor.org/stable/26323021> (Erişim Tarihi: 12.04.2019)

olmuştur. Dünya üzerinde seyrüsefer gerçekleştiren 50 binin üzerindeki ticaret gemisinden sadece birisine yapılan bu saldırı bile dünya çapında büyük bir etki yaratmış ve ticari faaliyetlere ciddi anlamda zarar vermiştir.⁶⁰

Yine bu çerçevede değerlendirildiğinde, deniz güvenliğine yönelik tehditler deniz ulaşımı konusunda da gecikmelere neden olabilmektedir. Bu da ülkelerin ticari çıkarlarına ve ekonomilerine büyük oranda zarar vermektedir. Bunun yanında ekonomik faktörler ülkelere verilen zararların sadece bir kısmını oluşturmakta ve gerçekleşen eylemler insanların yaralanmalarına, hatta ölümlü sonuçlara yol açabilmektedir. Dolayısıyla incelenen bu iki olay, can kaybının yaşanmaması ve küresel ekonominin kesintiye uğramaması için deniz güvenliği olgusuna gereken hassasiyetin gösterilmesi gerektiğinin en çarpıcı örneklerini oluşturmaktadır.

Soğuk Savaş sonrasında ortaya çıkan yeni düzen, küresel çapta birçok tehdidi de beraberinde getirmiştir. Bu tehditler bir ülkenin egemenliğine, ulusal çıkarlarına ve güvenliğine veya deniz ticaretini gerçekleştirme yeteneğine zarar verebilecek nitelikte tehditlerdir. Ayrıca bu tehditler, çok ciddi çevresel felaketlere de yol açmaktadır.

Deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlerden biri olan deniz haydutluğu, küresel ekonomiye ciddi zararlar vermektedir.⁶¹ Deniz haydutları tarafından gemide bulunan ticari yüklerin çalınması ve ulaşımın gecikmeye uğraması, oluşan risk nedeniyle deniz sigorta primlerinin artması başta ilgili ülke ekonomileri olmak üzere tüm devletleri olumsuz etkilemekte çok ciddi zararlara yol açmaktadır.

Denizde meydana gelen suçlardan bir diğeri olan yasadışı, bildirilmemiş ve düzenlenmemiş balıkçılık (IUU) ise balık stoklarını tüketmekte, deniz yaşam alanlarını tahrip etmekte ve balıkçılar arasındaki rekabeti bozmaktadır.⁶² Balık, insan nüfusunun büyük çoğunluğu için önemli bir besin ve gelir kaynağıdır. Bu nedenle IUU balıkçılıkla mücadele sürdürülebilir balıkçılığın sağlanması açısından kıyı devletleri başta olmak üzere tüm devletler için büyük önem taşımaktadır.

⁶⁰ Murat Ayan, “Deniz Haydutluğu Sonucu Oluşan ve Oluşabilecek Deniz Alanlarındaki Çevre Kirlenmesi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 607, 2010, 133-137.
<http://www.i-sem.info/PastConferences/ISEM2014/ISEM2014/papers/B6-ISEM2014ID88.pdf>
(Erişim Tarihi: 12.04.2019)

⁶¹ Topal, s.108.

⁶² European Commission Fisheries. (2011)
http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_en.htm (Erişim Tarihi: 12.04.2019)

Deniz güvenliği, meşru faaliyetlerin yanı sıra, tüm devletlerin refah ve güvenlik çıkarlarının da korunmasını ve desteklenmesini sağlayan vazgeçilmez bir unsurdur. Aynı zamanda, deniz ortamında mevcut ve ortaya çıkabilecek risk ve tehditleri de bertaraf eder. Diğer taraftan seyrüsefer ve ticaret özgürlüğü sağlayarak, bölgesel ve küresel ekonominin kalbi konumundaki deniz ticaretini korur ve ekonomik istikrara katkıda bulunur.⁶³ Denizlerin güvenliği devletlerin ulusal bütünlüğünün sağlanmasının omurgasını oluşturmaktadır. Zira küresel deniz yollarının güvenliğine yönelik herhangi bir tehdit, ülkelerin ulusal güvenliğine doğrudan bir tehdit oluşturmaktadır. Başka bir deyişle, deniz güvenliği ülkelerin ulusal güvenliğinin ayrılmaz bir unsurudur. Aynı zamanda, deniz güvenliği, bölgede istikrarı sağlamaya katkıda bulunan önemli bir faktördür.⁶⁴

Devletler, üretim, ekonomi ve savunma gibi çok çeşitli alanlarda fosil yakıtlara ihtiyaç duymaktadırlar. Dünyanın fosil yakıtının üçte biri de gemiler tarafından taşınmaktadır. Bu bakımdan gemilerin denizde herhangi bir engelle uğramadan taşıma yapması son derece önemli hale gelmektedir.⁶⁵ Bununla birlikte, denizde enerji nakliyatının gerçekleştirilmesine yönelik deniz ortamında pek çok risk ve tehdit bulunmaktadır. Özellikle terörist gruplar tarafından enerji güvenliğine yönelik gerçekleştirilen saldırılar ciddi risk ve tehdit oluşturmaktadır. Enerji ihtiyacı şüphesiz dışa bağımlı tüm devletler açısından çok önemli bir husus olduğu için denizde enerji nakliyatı yapan gemilerin güvenliğini sağlamak devletler açısından son derece gereklidir.

Sonuç olarak, denizlerin güvenliğinin sağlanması bir devleti pek çok açıdan avantajlı ve stratejik bir konuma getirmektedir. Bununla birlikte, her geçen gün yoğunlaşan küresel deniz ticaretinin sürdürülebilmesi denizlerin güvenliğinin sağlanması ile mümkün hale gelmektedir. Diğer taraftan, deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditler ülkeler açısından maddi ve manevi bir yıkım oluşturmakta, insan güvenliğini, ulusal güvenliği ve ülkelerin kendi ekonomisinin yanında küresel ekonomiyi de son derece olumsuz etkilemektedir. Tüm bu değerlendirmeler ışığında, deniz ortamının avantaj ve kaynaklarından tam olarak faydalanmak için denizlerin güvenliğinin sağlanmasının tüm devletler açısından hayati bir öneme sahip olduğu görülmektedir.

⁶³ Feldt, s.21.

⁶⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, Deniz Basımevi, 2015, s.6.

⁶⁵ Kapil Narula, *Maritime Security and Its Role in Sustainable Energy Security. The Maritime Dimension of Sustainable Energy Security*, 117–142, 2018, s.117.
https://doi.org/10.1007/978-981-13-1589-3_6 (Erişim Tarihi: 06.05.2019)

1.5. Uluslararası Deniz Güvenliği Mevzuatının Tarihsel Gelişimi

Deniz güvenliğine yönelik meydana gelen risk ve tehditlere karşı koyabilmek maksadıyla uluslararası deniz güvenlik hukuku oluşturulmuştur. Deniz güvenlik hukukunun geliştirilmesi için başlangıçta temelamaç, gemileri ve mürettebatı, diğer gemi işleten kişilerin saldırılarından korumak olmuştur. Dolayısıyla deniz haydutluğu meselesi bu sebeple BMDHS’de düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme ile deniz haydutluğu önlenmeye çalışılmış ve her bir devletin kendi ulusal hukukuna göre ceza verilmesi gereken evrensel bir suç niteliğine getirilmiştir. Öte yandan, deniz haydutluğu meselesinde ortaya çıkan teamüller daha dar ve kısıtlı bir alanı kapsamaktadır. Zira teamül hukuku genel olarak, sadece açık denizde gerçekleşen gemi ve mürettebata yönelik saldırıları ve başka bir gemide çalışan kişiler tarafından gerçekleştirilen özel amaçlı eylemleri içermektedir.⁶⁶ Bu bakımdan, teamül hukukunun kişisel kazanç elde etmek amacı gütmeyen, siyasi, dini, ideolojik veya diğer amaçlarla gemi ve mürettebata yönelik gerçekleşen saldırılara uygulanamayacağı açıktır.

1985 yılında gerçekleşen Achille Lauro olayı başta olmak üzere, 20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan gelişmeler, deniz haydutluğuna ilişkin teamül hukukunun deniz güvenliğine yönelik ortaya çıkan yeni tehditle mücadele etmede yetersiz olduğu konusunda uluslararası kamuoyunu ikna etmiştir. Zira Achille Lauro olayı, uluslararası kamuoyunun deniz güvenliğine yönelik ortaya çıkan bu denizde terör eyleminin, deniz haydutluğu eyleminden çok daha tehlikeli olduğunun anlaşılmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla denizde terör eylemlerini kapsayan uluslararası düzeyde bazı önlemler alınması gerektiği konusunda anlaşmaya varılmış ve bu kapsamda, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Kurulu bir karar çıkarmıştır. Söz konusu kararda, gemilere ve mürettebatlara yönelik gerçekleşen deniz haydutluğu, silahlı soygun ve diğer hukuka aykırı eylemlerin sayılarının artmasından dolayı duyulan endişe ifade edilmiş ve hukuk dışı eylemleri engellemek için önlem alınması çağrısında bulunulmuştur.⁶⁷

⁶⁶Özlem Mulun Akpınar, Avrupa Birliği’nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye’nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi, Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi, 2014, s.226.

⁶⁷ Akpınar, s.227.

Diğer taraftan, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 1985 yılında ortaya koyduğu 40/61 sayılı kararında “*nerede olursa olsun ve kim tarafından işlenirse işlensin tüm terör fiilleri, metotları ve uygulamaları*” kınanmış ve uygun önlemler alınmasına ilişkin tavsiyelerde bulunması maksadıyla IMO, denizde terör sorununa yönelik çalışmaya davet edilmiştir.⁶⁸ Bunun ardından, IMO hâlihazırdaki hukuki mevzuatın içermediği seyir güvenliğine yönelik risk ve tehditler üzerinde çalışmaya başlamıştır. İlk olarak, Deniz Güvenliği Komitesini, seyrüsefer güvenliğine yönelik hukuk dışı eylemlerin önlenmesi ve hukuk dışı eylemleri gerçekleştiren kişilerin hak ettikleri cezaları alması maksadıyla yeni bir uluslararası sözleşmenin hazırlanması konusunda yetkilendirmiştir. Ardından da, gemilere karşı meydana gelebilecek hukuk dışı eylemlerin önlenmesi ve bertaraf edilmesi amacıyla 10 Mart 1988 yılında Roma’da gerçekleşen bir konferansta *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)*⁶⁹ imzalanmıştır. Aynı tarihte, *Kıta Saharlığında bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol* de kabul edilmiş ve her ikisi de 1992 yılında yürürlüğe girmiştir.

11 Eylül tarihinde gerçekleşen terör saldırıları, gemilerin terör örgütleri tarafından bir terör silahı olarak kullanılabileceği ihtimalini ortaya çıkarmıştır. Buradan hareketle, özellikle açık denizlerde, kitle imha silahlarının deniz aracılığıyla yayılması ve kullanılması durumunda meydana gelebilecek potansiyel sonuçlar da dikkate alınarak uluslararası deniz güvenliği açısından daha etkin tedbirler alınmasına ve terör faaliyetlerinin takip ve kontrol edilmesine temel sağlamak amacıyla SUA Sözleşmesinde değişiklik yapılarak “*SUA Sözleşmesi 2005 Protokolü*” kabul edilmiştir.

SUA Sözleşmesi 2005 Protokolü ile SUA Sözleşmesinde yer alan suç kapsamı genişletilmiştir. Bununla birlikte, üzerinde suç işlendiği veya işleneceği düşünülen gemilere çıkılmasına, suçluların geri verilmesine ve kitle imha silahlarının deniz aracılığıyla yayılmasının engellenmesi için son derece ağır cezalar konulmasına ilişkin yeni düzenlemeler eklenmiştir. Ayrıca, ilgili suçlara teşebbüs ve suç ortağı olunması hususu da suç kapsamına dâhil edilmiştir.

⁶⁸ Mensah, s.17-30.

⁶⁹ International Maritime Organizations. (1998).

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>
(Erişim Tarihi: 06.05.2019)

SUA Sözleşmesinin 3. maddesi denizde seyrüsefer güvenliğine karşı hukuk dışı eylemleri şu şekilde ifade etmiştir:

Madde 3- 1. Herhangi bir şahıs, yasalara aykırı ve kasıtlı olarak aşağıdaki fiilleri yaparsa suç işlemiş olur:

- a) Kuvvet kullanarak veya tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile bir gemiyi veya bunun kontrolünü ele geçirirse,
- b) Gemide bulunan bir şahsa karşı, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokması muhtemel bir şiddet hareketinde bulunursa,
- c) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda gemiyi tahrip eder veya gemiye veya bunun yüküne zarar verirse,
- d) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak veya sokması muhtemel bir şekilde, gemiye ve yüküne zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi herhangi bir surette gemiye koyar veya koydurtursa,
- e) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde, seyrüseferi kolaylaştıran yapıları tahrip eder veya bunlara önemli bir zarar verirse veya bu yapıların işlemlerini ciddi bir şekilde aksatırsa,
- f) Yanlış olduğunu bildiği bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokarsa,
- g) (a)'dan (f)'ye kadar belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi münasebetiyle bir kimseyi öldürür veya yaralarsa,

Madde 3-2. Benzer şekilde bir şahıs;

- a) Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde 1. paragrafta belirtilen suçları işlemeye teşebbüs ederse,
- b) Bu nev'i suçlardan birini işleyen kimseyi azmettirir veya başka bir şekilde böyle bir suçu işleyen kimsenin suç ortağı olursa,
- c) Bir özel veya tüzel kişiyi bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla, milli kanunlarda öngörüldüğü şekilde, şartlı veya şartsız, 1. paragrafın (b), (c) ve (e) bentlerinde yer alan suçları işlemek tehdidinde bulunursa

ve bu tehdit söz konusu geminin seyrüsefer güvenliğini tehlikeye düşürebilecek nitelikte ise, suç işlemiş kabul edilir.

Dünya çapında terörist faaliyetlerin artması neticesinde gemilere, limanlara ve deniz ortamında bulunan diğer tesislere yönelik gerçekleştirilebilecek terörist saldırılara karşı uluslararası deniz ticaretini korumak için yeni bir hukuki düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur. Bunun üzerine 2002 yılının Aralık ayında Denizde Can Emniyeti Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS)'ne değişiklikler yapılmış ve gemilerde alarm cihazları ve diğer cihazların, gerekli belge ve dokümanların Sözleşmeye taraf olan devletlerin gemilerinde taşınması konusunda yeni hükümler getirilmiştir. Söz konusu hükümler taraf devletlerinin idari mercilerine yükümlülük getirmesinin yanı sıra gemilere, liman idarelerine ve deniz şirketlerine de yükümlülük getirmektedir. Bununla birlikte, liman devletlerinin gemiler üzerinde denetleme yetkilerini ve kontrol tedbirlerini artırmalarına imkân vermiştir.⁷⁰

11 Eylül tarihinin ardından artan güvenlik endişesi sonucu, limanlara ve ilgili tesislere uygulanabilecek yeni bir mekanizma gerekliliği ortaya çıkmıştır. Böylelikle, gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirler kapsayan *Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu (ISPS Code⁷¹)* 12 Aralık 2002 tarihinde kabul edilmiştir. Bununla birlikte, aynı tarihte yukarıda ifade edilen SOLAS Sözleşmesine getirilen 2002 değişiklikleri kabul edilerek, ISPS Kodu yeni bir başlık olarak SOLAS Sözleşmesi'ne eklenmiş ve 01 Temmuz 2004 tarihinde de yürürlüğe girmiştir.

ISPS Kodu'nun amaçları

1. Güvenlik tehditlerini saptamak ve uluslararası ticarete kullanılan gemilere ve liman tesislerine yönelik meydana gelebilecek güvenlik tehditlerini önleyici tedbirler almak maksadıyla taraf devletler, yerel makamlar, devlet kuruluşları ve denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini içeren uluslararası bir mekanizma tesis etmek,
2. Denizde güvenliği tesis etmek için; taraf devletler, yerel makamlar, devlet kuruluşları ve denizcilik ve liman endüstrilerine ilişkin görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası düzeyde ortaya koymak,

⁷⁰ Mensah, s.18.

⁷¹ International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. (2002)

http://www.trabzonlimanbaskanligi.gov.tr/dosyalar/isps_kod.pdf (Erişim Tarihi: 06.05.2019)

3. Güvenliğe ilişkin bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini sağlamak,
4. Değişen güvenlik şartlarına uygun hareket edebilmeyi temin eden plan ve işlemlere sahip olabilmek amacı ile güvenlik değerlendirmeleri için bir yöntem sağlamak,
5. Deniz güvenlik önlemlerinin, uygun, yeterli ve yerinde olduğunun güvencesini sağlamak.

ISPS Kod, sözleşmeye taraf olan devletlere önemli sorumluluklar vermektedir. Bu sorumluluklar şu şekilde sıralanabilir:

- Uygulanabilir güvenlik düzeyinin saptanması,
- Gemi güvenlik planlarının tasdik edilmesi veya önceden onaylanmış bir plana dair değişikliklerin onaylanması,
- ISPS Kodu kriterlerine göre gemilerin uygunluğunun doğrulanması ve Uluslararası gemi güvenlik dokümanının düzenlenmesi,
- Liman tesisi güvenlik sorumlusu atanması gereken liman tesislerinin belirlenmesi,
- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin varsa değişikliklerinin tamamlanmasının ve onaylanmasının yapılması,
- Gemilere ve liman tesislerine yönelik uygunluk önlemlerinin tespit edilmesi,
- Onaylanmış planların test yapılması,
- Gerekli bilgilerin IMO'ya, gemilere ve liman tesislerine iletilmesidir.

Görüldüğü üzere ISPS Kod ve SOLAS Sözleşmesi, gemilerin güvenliğinin sağlanması açısından uluslararası hukuki mevzuatın önemli parçaları olarak değerlendirilmektedir. Özellikle 11 Eylül terör saldırıları güvenlik algılarının değişim ve dönüşüm geçirmesine neden olmuştur. Bu çerçevede, liman devletlerine küresel güvenliğin sağlanması maksadıyla deniz ortamında meydana gelebilecek terör faaliyetlerinin engellenmesi kapsamında geniş yetkiler verilmiştir.⁷²

⁷² Derya Aydın Okur, *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul, 2009.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ GÜVENLİĞİNE YÖNELİK ASİMETRİK TEHDİTLER

Geçmişte devletler, deniz güvenliğinin sağlanamaması halinde meydana gelebilecek tehditleri sadece geleneksel olarak algılamışlardır. Geleneksel tehditler ise, bir ülkenin sahip olduğu silahlı kuvvetlerin karşı ülkelerde yarattığı askeri nitelikteki tehditlerdir.⁷³ Ayrıca, deniz yetki alanlarına ilişkin ihtilaflar, egemenliği altında bulunan deniz yetki alanlarının diğer devletler tarafından ihlal edilmesi de geleneksel tehdit kapsamında değerlendirilmektedir.⁷⁴

Diğer taraftan, günümüzde devletler hem geleneksel hem de geleneksel olmayan bir takım yeni risk ve tehditlerle karşı karşıya kalmıştır. 1990 yılında Berlin Duvarı'nın yıkılması ve Varşova Paktı'nın dağılmasıyla birlikte, küreselleşmenin de etkisiyle askeri nitelikteki güvenlik tehditleri büyük oranda ortadan kalkmış, devlet dışı aktörlerden kaynaklanan, yani geleneksel olmayan yeni güvenlik tehditleri ortaya çıkmıştır. Deniz güvenliğine yönelik bu tehditler; uyuşturucu ve her türlü mal kaçakçılığı, yasadışı silah ticareti, kitle imha silahları ve uzun menzilli füzelerin yayılması, insan kaçakçılığı, deniz haydutluğu, denizde terörizm, uluslararası organize suçlar ve yasadışı balıkçılık gibi çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir.⁷⁵

Soğuk Savaş sonrası, deniz ulaştırma ve haberleşme alanlarında küreselleşme sonucu gerçekleşen hızlı ilerleme, ortaya çıkan söz konusu tehditlerin gelişimine de yardımcı olmuştur. Özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından günümüze kadar devam eden süreçte, değişen şartlara göre mevcut tehditler dönüşüm geçirmiş ve yeni tehditler ortaya çıkmaya sürekli devam etmiştir.⁷⁶

⁷³ Akkan, s.43.

⁷⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, 2015, s.6.

⁷⁵ Klein, s.15.

⁷⁶ Akkan, s.43.

Günümüz deniz güvenlik ortamı, çok karmaşık ve birbiriyle bağlantılı risk ve tehditleri bünyesinde barındırmaktadır. Örneğin, deniz haydutluğu, IUU balıkçılık ve kaçakçılık, genellikle birbirleriyle bağlantılı organize suçlardır. Söz konusu eylemlerde bulunan örgütlerin, denetimlerin sıkılaşması durumunda tehlikeden kaçınmak için bir yasadışı işten diğerine geçmesi kuvvetle muhtemeldir. Nitekim Somali kökenli deniz haydutları denetimlerin yoğunlaştığı durumlarda haydutluk faaliyetlerine ara vererek kömür kaçakçılığı suçuna geçmişlerdir.⁷⁷

Sonuç olarak, her bir tehdidin kendine has karmaşık doğası, özellikleri ve kültürel, siyasi, yasal, ekonomik bir takım nedenleri bulunmaktadır. Bu nedenle, her bir tehdidin ayrı ayrı ve titiz bir şekilde incelenmesi, nedenlerinin tespit edilmesi açısından önemli görülmektedir. Ayrıca tehditlerin ayrı ayrı incelenmesinin, ilgili tehdide yönelik çözüm önerilerinin ortaya konulmasında daha etkili olabileceği düşünülmektedir.

Bu çalışmada deniz güvenliğini etkileyen geleneksel yani devletlerden kaynaklı askeri tehditler ele alınmayacak, geleneksel olmayan bir takım asimetrik ve çok boyutlu tehditler kapsamlı bir şekilde değerlendirilecektir.

2.1. Deniz Haydutluğu

Deniz güvenliğine yönelik hukuka aykırı tehditlerin başında deniz haydutluğu gelmektedir. Denizciliğin ilk dönemlerinden itibaren ortaya çıkan deniz haydutluğu, günümüzde de halen devam etmektedir.

Deniz haydutluğu (*piracy*) ile deniz korsanlığı (*corsair*) kavramları birbirinden oldukça farklı olmalarına rağmen, genellikle çeviriden kaynaklanan hatalar neticesinde çoğunlukla karıştırılmakta ve bu iki kavramın birbirlerinin yerine kullanıldığı görülmektedir.⁷⁸ Bu nedenle, deniz haydutluğu ile deniz korsanlığı kavramlarının ayrımının yapılması deniz haydutluğu konusunun daha iyi anlaşılması açısından önem taşımaktadır.

⁷⁷ Jeffrey Gettelman and Nicholas Kulish, 'Somali Militants Mixing Business and Terror', New York Times, 30 September 2013, http://www.nytimes.com/2013/10/01/world/africa/officials-struggle-with-tangled-web-of-financing-for-somali-militants.html?_r=0. (Erişim Tarihi: 04.03.2019)

⁷⁸ Topal, s.104.

Deniz haydutluğu kavramı, genel olarak, devlet otoritesi altında bulunmayan aktörlerin veya özel şahısların kendilerine ait gemi veya vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ya da insanlara karşı, kendi çıkarları doğrultusunda yaptıkları hukuk dışı tüm faaliyetlerdir.⁷⁹ Deniz haydutluğu ile karıştırılan korsanlık ise, savaş durumunda, savaşan devletlerden birinin otoritesi altında bulunan ve yetkisini alan özel ticaret gemilerinin düşman gemilerine saldırması, ele geçirmesi ve gemide bulunan yüklere el koyması faaliyetleridir.⁸⁰ Korsanlığın tanımı incelendiğinde, korsanlığın savaş şartlarında geçerli olması, korsanlık faaliyetinde bulunan gemilerin savaşan devlet tarafından yetkilendirilmesi ve özel kişilere ait olması hususlarının vurgulandığı görülmektedir.

Deniz haydutluğu ve deniz korsanlığı kavramları arasındaki esas farklılık, deniz haydutluğu faaliyetlerinde, herhangi bir devlet tarafından verilen hukuki bir yetki olmamasına karşın, deniz korsanlığı faaliyetlerinde, savaşan devletlerden biri tarafından ilgili gemiye hukuki bir yetki verilmekte ve bu da faaliyetlerin hukuki dayanağını oluşturmaktadır.⁸¹ Diğer bir ifadeyle, deniz korsanlığı faaliyetleri savaş hukukuna bağlı kaldığı müddetçe uluslararası hukukta meşru olarak kabul edilirken, deniz haydutluğu faaliyetleri suç olarak kabul edilmektedir.

Uluslararası hukuka göre korsan, bir devlet tarafından yetki verilmesi neticesinde denizde düşman gemilerine saldıran ve bunun sonucunda kendilerine belli miktarda ganimet hakkı tanınan denizcilerdir. Bu tür eylemlerde kullanılan gemiler ise korsan gemisi olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla, barış zamanında statüsü özel bir ticaret gemisi olan korsan gemisi, savaş zamanında, otoritesi altında bulunduğu devlet tarafından verilen yetkiyle düşman gemilerine saldırmaktadır.⁸²

Korsanlığın kötüye kullanılması sonucu deniz haydutluğuna dönüşmesi ve korsanlığın denetlenmesinin zorluğu gibi nedenlerle korsanlık kavramı, 16 Nisan 1856 tarihinde imzalanan Paris Deklarasyonu ile fiilen son bulmuş, yani uluslararası hukuk

⁷⁹ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi*, Ankara, 2011, s.201.

⁸⁰ Sadi Çaycı, “Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye’nin Konumu: Somali Örneği”, *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Raporu*, 2009, s.6.

⁸¹ Seha Meray, “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt XVIII, No. 3-4*, 105-188, 1963, s. 118. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/399/4324.pdf> (Erişim Tarihi: 04.03.2019)

⁸² Pazarcı, s.204-205.

açısından yasaklanmıştır.⁸³ Dolayısıyla korsanlık, günümüzde uygulama alanı bulunmayan tarihi bir kavramdır.

Deniz haydutluğunun bütün devletler, kuruluşlar ve akademisyenler tarafından kabul edilen ortak bir tanımı yapılmamıştır. Bununla birlikte deniz haydutluğu, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi⁸⁴(BMDHS)’nin 101. maddesinde yer almıştır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde madde 101’de deniz haydutluğunun tanımı şu şekilde ifade edilmektedir.

“BMDHS Madde 101:

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder:

- a) *Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:*
 - i) *Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;*
 - ii) *Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;*
- b) *Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;*
- c) *a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.”⁸⁵*

Yukarıda ifade edilen maddeden de anlaşıldığı gibi, işlenen bir suçun deniz haydutluğu kapsamına alınabilmesi için, sayılan eylemlerden en az birinin gerçekleşmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, herhangi bir devletin gemisinin personeli ayaklanarak geminin yetkisini ellerine geçirmesi ve BMDHS’de belirtilen eylemlerde kullanması durumunda da deniz haydutluğu gerçekleşmiş olmaktadır.⁸⁶

⁸³ Paris Deklarasyonu; Büyük Britanya, Avusturya, Prusya, Rusya, Sardinya ve Osmanlı Devleti’nin katılımıyla imzalanmış, imzalandıktan sonraki üç ayda dünya devletlerinin büyük çoğunluğu deklarasyonu onaylamıştır. ABD deklarasyonu onaylamamasına karşın sonraki dönemde korsanlık kavramını kullanmamıştır.

Muharrem Uğur Bozkurt “Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu”, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s.3-18, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

⁸⁴ Bundan sonra BMDHS olarak anılacaktır.

⁸⁵ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Md. 101.

⁸⁶ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Md. 102.

Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC), uzman kuruluşlarından biri olan ve deniz suçları ile mücadele etmek maksadıyla 1981 yılında kurulan Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)⁸⁷, deniz haydutluğunu, *“doğrudan hırsızlık amacıyla ya da başka bir suç işlemek için herhangi bir geminin bordasına yanaşmaya teşebbüs etmek ve açıkça kuvvet kullanma niyeti ya da kapasitesine sahip olma”*⁸⁸ olarak tanımlamıştır. Deniz haydutluğuna ilişkin yapılan bu tanım bazı boşluklar içermesine rağmen, rapor edilen girişimlerde kanıt ve istatistik bulma açısından yararlı bir çerçeve sunmaktadır.

Deniz haydutluğu bir başka tanımda ise, *“özel kişilere ait gemilerle özel kişilerin savaş ya da barış zamanında, açık denizlerde gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı bir devletin yararına olmayıp, salt kendi çıkarları için yaptıkları fiiller”*⁸⁹ olarak ifade edilmiştir.

Uluslararası deniz hukukuna göre deniz haydutluğu faaliyetleri suç olarak kabul edilmektedir. BMDHS bütün devletlere, hiçbir devletin yargılama yetkisine sahip olmadığı deniz alanlarında ve açık denizlerde deniz haydutluğu eyleminde bulunan gemi ve uçaklara el koyma yetkisi tanımaktadır. Ancak deniz haydutluğunda bulunan araçlara yönelik el koyma yetkisinin sadece el koyan devlete ait olduğu net bir şekilde belli olan gemiler, uçaklar veya savaş gemileri ile askeri uçaklar tarafından yapılması gerekmektedir.⁹⁰ Ayrıca BMDHS, deniz haydutluğunu tüm insanlığa karşı işlenmiş herhangi bir hukuki dayanağı olmayan ciddi bir suç olarak saymakta ve her bir devlete bu eylemleri cezalandırma yetkisi de tanımaktadır.⁹¹

Deniz haydutluğunun, gerek devletlere gerekse özel sektöre yönelik hem doğrudan hem de dolaylı olarak bir takım olumsuz etkileri vardır. Deniz haydutluğunun doğrudan olumsuz etkileri şunlardır:⁹²

- Hayali gemiler kullanarak kargo dolandırıcılığı,
- Zarar görmüş veya gecikmiş mallardan kaynaklanan cezalar,
- Fidyeye para ödemek,

⁸⁷ Bundan sonra IMB olarak anılacaktır.

⁸⁸ Uluslararası Ticaret Odası- Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau , ICC – IMB), (2008), Piracy and Armed Robbery Against Ships, s.4.

⁸⁹ Seha, s.105.

⁹⁰ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.105.

⁹¹ Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2009, s.252-253.

⁹² Oliver Ramsbotham, *Contemporary Conflict Resolution*. Cambridge: Polity Press, 2011.

- Araştırma raporları ve raporların maliyetleri,
- Tüm gemi kaybı veya kargo kaybı,
- Saldırı nedeniyle gemi ve kargo hasarı

Bununla beraber deniz haydutluğunun dolaylı yollardan kaynaklanan olumsuz etkileri de bulunmaktadır. Bunlar; bölgesel ve küresel çapta gerçekleştirilen deniz ticaretinin maliyetlerinin artması, kargo gecikmesi sonucu yiyecek fiyatlarının artması, sigorta primlerinin yükselmesi ve uluslararası ticaret gelirlerinin düşüş göstermesidir.⁹³

Deniz haydutluğunu tetikleyen birçok neden bulunmaktadır. Geçmişten günümüze meydana gelen deniz haydutluğu olaylarının altında yatan nedenlere bakıldığında nedenlerinin hemen hemen aynı olduğu görülmektedir. Özellikle deniz ticaret hacminin yoğun olduğu, otorite ve denetimin yeterince sağlanamadığı yerlerde deniz haydutluğu eylemleri daha fazla yaşanmaktadır.⁹⁴ Deniz haydutluğunun temel nedenleri ve bunu kolaylaştıran etkenler olarak; bazı ülkelerin deniz haydutluğu eylemlerine yönelik hukuk sisteminde bulunan boşluklar, deniz haydutluğu eylemlerinin gerçekleştiği bölgelerdeki ülkelerin siyasi istikrarsızlıkları ve vatandaşlarına ekonomik refah sağlayamamaları, ticaret hacminin artışına paralellik gösteren deniz ticareti ve bunun sonucunda da deniz trafiği ve dünya çapında liman sayısının artması, deniz ticaretinin Süveyş ve Panama Kanalı, Malaka Boğazı, Bab'ül Mendep Boğazı, Hürmüz Boğazı gibi sık kullanılan dar su yollarından yapılması, kültürel anlamda deniz haydutluğuna meyilli ve kabiliyetli olunması, ulusal ve uluslararası düzeyde deniz güvenlik ortamının sağlanamaması gibi faktörleri sıralayabiliriz.⁹⁵ Deniz haydutluğunun belirli bir bölgede gerçekleşme olasılığı, deniz güvenliğini sağlamak için uygulanan önlemlerin derecesine göre değişiklik göstermektedir. Diğer bir ifadeyle, deniz haydutluğu deniz güvenliğinin yeterince sağlanamadığı bölgelerde sıklıkla görülmektedir. Bu bağlamda, deniz güvenliği ve deniz haydutluğu konuları birbiriyle doğrudan ilişkilidir. Deniz haydutluğunun arttığı bölgelerde deniz güvenliği azalmakta, deniz haydutluğunun azaldığı bölgelerde ise deniz güvenliği artmaktadır.

⁹³ Anna Bowden, *The economic costs of maritime piracy*. One Earth Future, Louisville, 2010.

⁹⁴ Jale Nur Ece, "Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık", 2008, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350, (Erişim Tarihi: 06.03.2019)

⁹⁵ Batır, s.147.

20. yüzyıla girerken deniz haydutluğu eylemlerinin yok denecek seviyede azaldığı öne sürülürken⁹⁶, tam aksine son dönemlerde bu eylemler yeniden gündeme gelmiştir. Bunun birçok nedeni olduğu düşünülmektedir. Birincisi, uluslararası ticaretin deniz yoluyla gerçekleştirilmesinde yaşanan artıştır. Bir diğeri ise, deniz ticaretinde önemli su yolları üzerinde bulunan ülkelerde son on yılda ortaya çıkan siyasi istikrarsızlık ve ekonomik belirsizliktir.⁹⁷

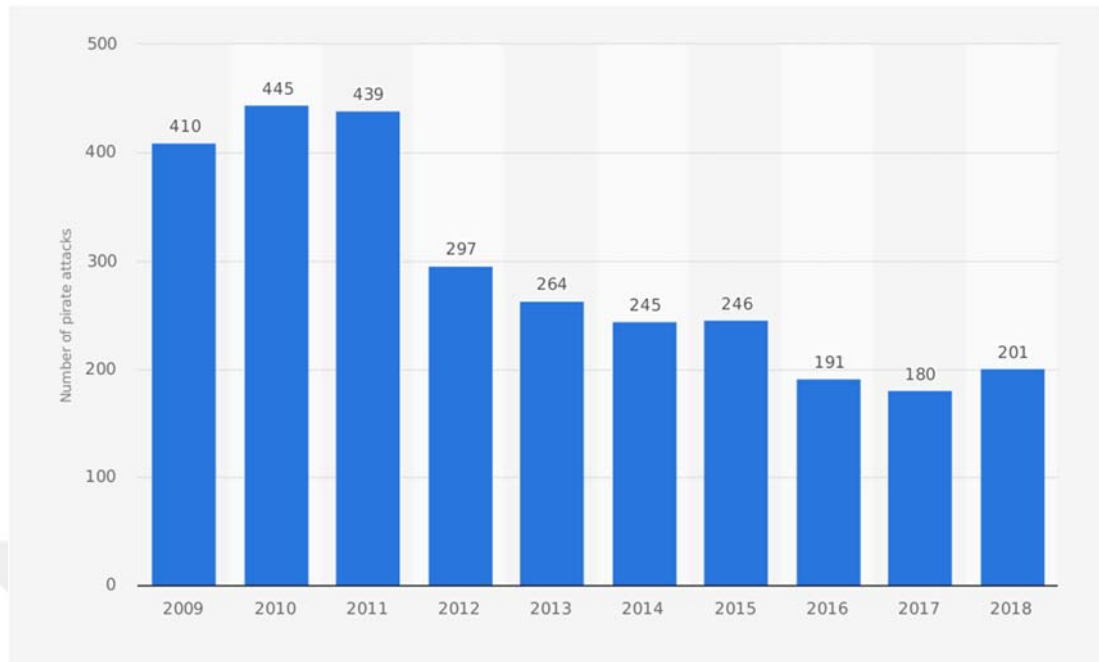
IMB “*Gemilere Karşı Gerçekleştirilen Yıllık Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Raporu*” uyarınca, dünya genelinde deniz haydutluğu saldırılarının sayısı 1990'ların ortasından itibaren hızla artış göstermiştir.⁹⁸ 2003 ile 2008 yılında arasında, dünya genelinde toplam 1.845 deniz haydutluğu saldırısı kaydedilmiştir. Gerçek rakam hiç kuşkusuz daha yüksektir. Zira çoğu durumda (muhtemelen yüzde 50'ye kadar) gemi sahipleri, deniz sigorta primlerinde artışlara, uzun süreli ve masraflı incelemelere yol açacağına dair kaygı duydukları için gemilerine yapılan saldırıları rapor etmemektedirler.⁹⁹ Yine Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) verilerine göre, 2006 yılında 239 olarak rapor edilen dünya genelindeki deniz haydutluğu saldırı sayısı, 2007'de 263 olarak, 2008'de ise 293 olarak belirtilmiştir.

⁹⁶ Lucas Bento. *Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish*, 29 Berkeley J. Int'l Law. 399, 2011.

⁹⁷ Sami Doğru, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 66 (3), 551-580, 2017, <http://dergipark.org.tr/auhfd/issue/42357/509846> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

⁹⁸ ICC IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2004 Annual Report*.

⁹⁹ Peter Chalk, *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*, Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, CT-317, 2009. <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT317.html> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)



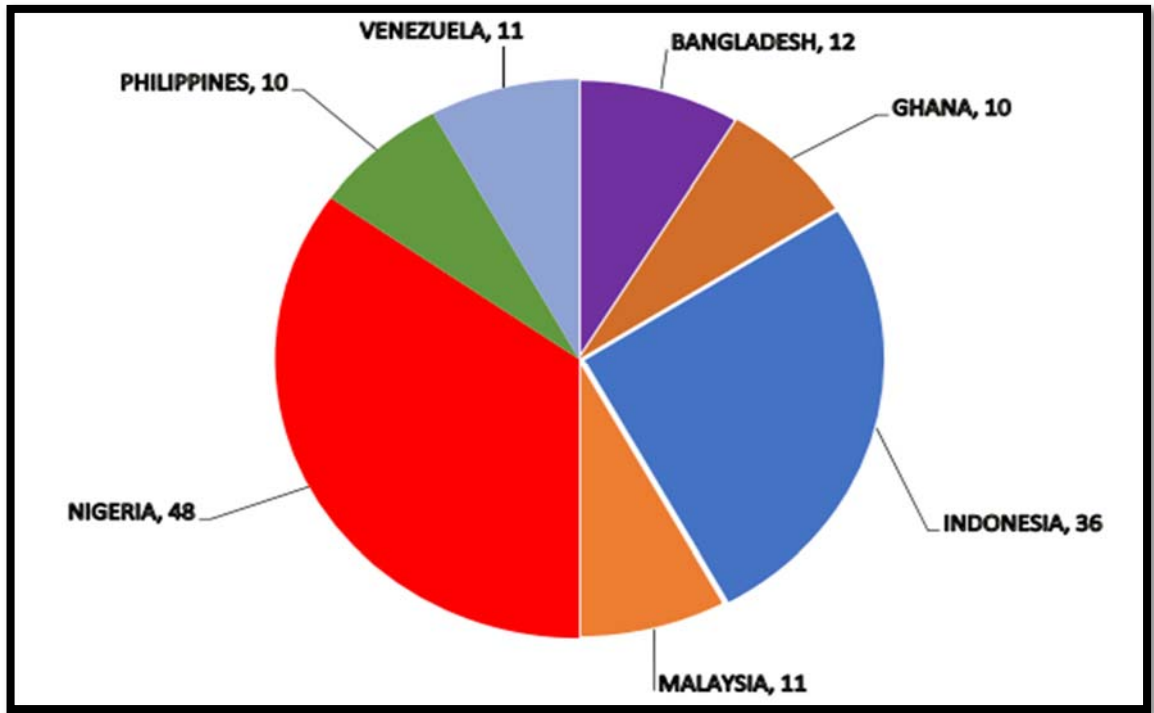
Şekil 2: 2009-2018 Yıllarında Yaşanan Toplam Deniz Haydutluğu Eylemleri

Kaynak: ICC IMB. Hellenic Shipping News. Statista, 2019,
<https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

2006 yılından itibaren artma eğiliminde bulunan deniz haydutluğu saldırıları, ilk defa 2011 yılında bir önceki yıla göre düşüş göstermiş ve 2015 yılına kadar sürekli azalmıştır. 2015 yılında meydana gelen deniz haydutluğu saldırıları ise bir önceki yıla göre bir fazla olarak 2015 yılında 246 olarak belirtilmiştir. 2016 ve 2017 yılında da bir önceki yıllara göre düşüş gösteren saldırılar 2018 yılında artış göstermiştir. Diğer taraftan 2016 ve 2017 yıllarında gerçekleşen saldırı sayıları 1995 yılından bu yana en düşük seviyeye gerilemiştir. 2017 yılında 180 olarak rapor edilen dünya çapındaki deniz haydutluğu ve silahlı soygun sayısı, 2018 yılında 201'e yükselmiştir.

2018 yılında yayınlanan en son raporda, dünya genelinde deniz haydutluğu saldırılarının arttığı, diğer taraftan özellikle Gine Körfezi başta olmak üzere Batı Afrika'daki gemilere ve mürettebata yönelik yapılan saldırılarda belirgin bir artış olduğu ifade edilmektedir.¹⁰⁰

¹⁰⁰ ICC IMB, 2018 Annual Report,
https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf (Erişim tarihi: 11.02.2019)

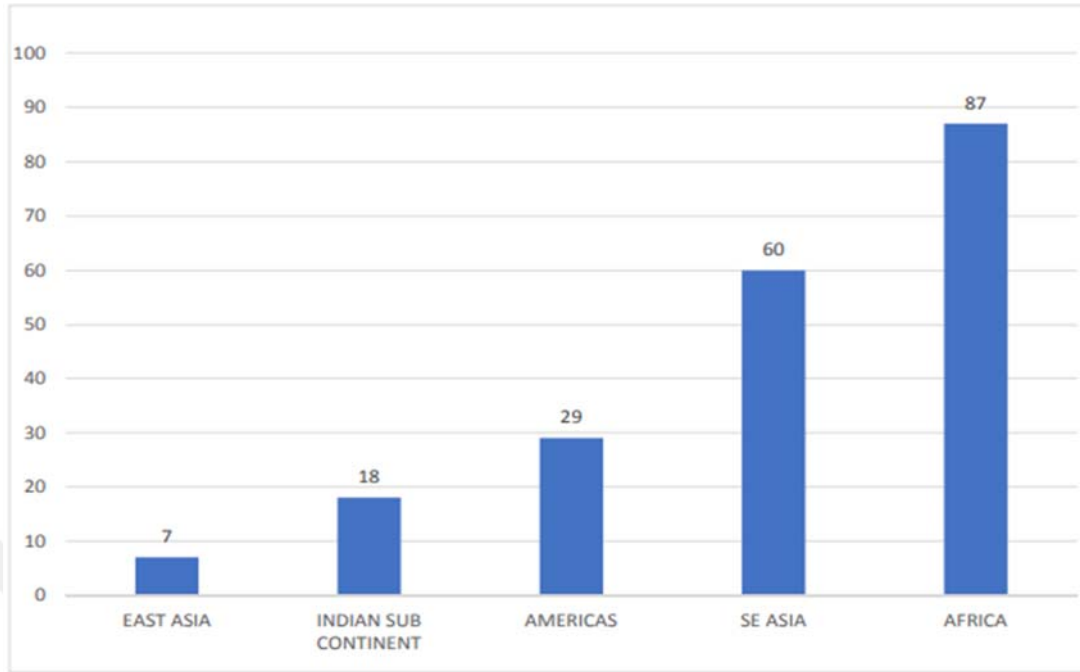


Şekil 3: 2018 Yılı Deniz Haydutluğu Eylemleri

Kaynak: ICC IMB, 2018 Annual Report.

https://www.iccccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf (Erişim Tarihi:08.04.2019)

2018 yılında rapor edilen 201 saldırının %48'lik bölümü petrol zengini olan Nijerya'nın sahillerinde gerçekleşmiştir. Nijerya'yı %36 ile Endonezya, sonra da %12 ile Bangladeş takip etmiştir. Dolayısıyla Nijerya ve Endonezya büyük bir yüzdelik dilime sahip olmasından ötürü hala sorunlu bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4: 2018 Yılında Gerçekleşen 201 Saldırının Bölgelere Göre Dağılımı

Kaynak: ICC IMB, 2018. Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2018 Annual Report. https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf (Erişim Tarihi:08.04.2019)

2018 yılında rapor edilen 201 saldırının 87'si Afrika, 60'ı Güneydoğu Asya, 29'u Amerika, 18'i Hindistan Yarımadası ve 7'si Uzakdoğu da gerçekleşmiştir. Son yıllarda Somali ve çevresinde yaşanan saldırılarda bir düşüş yaşanmaktadır.

2.2. Silahlı Soygun

Günümüzde genellikle denizde silahlı soygun kavramı, denizde haydutluk kavramı ile aynı anlamda kullanılmaktadır. Ancak deniz haydutluğu ile denizde silahlı soygun eylemlerinin arasında işlendiği yer bakımından teknik bir farklılık vardır. BMDHS'de deniz haydutluğu, açık denizlerde ve hiçbir devletin egemenliğine ait olmayan kıyılarda işlenen bir suç iken, denizde silahlı soygun ise devletlerin tam egemenliği altında bulunan iç sular, karasuları ya da takımda suları gibi deniz alanlarında işlenen bir suç olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁰¹ Bu nedenle, açık denizde gerçekleştirilen

¹⁰¹ Akif Emre Öktem & Bileda Kurtarcan, *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık*. Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 58.

deniz haydutluğu eylemlerine her devletin müdahale etme yetkisi var iken, denizde silahlı soygun eylemlerine ise münhasıran kıyı devletinin müdahale etme yetkisi vardır.¹⁰²

BMDHS’de yapılan deniz haydutluğu tanımı kapsamında, sadece açık denizlerde gerçekleştirilen eylemlerin deniz haydutluğu olarak nitelendirilebileceği ifade edilirken, ülkelerin karasularında gerçekleştiği takdirde nasıl değerlendirileceği konusu yetersiz kalmıştır. Bu sebeple, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 2000 yılında MSC/Circ.984 sayılı ve “Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Kodu” isimli bir sirküler yayınlamıştır. Söz konusu Sirküler’in 2. maddesinde ilk defa “denizde silahlı soygun (*armed robbery against ship*)” kavramına yer verilmiş ve tanımlanmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun yayınladığı, “*Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunculuk Suçlarının Soruşturulması İçin Uygulama Kodu*”nda yapılan tanıma göre silahlı soygun;

“Gemilere yönelik silahlı soygunculuktan aşağıdaki eylemlerden biri anlaşılır:

Liman sahasında, demir yerinde, bir devletin iç suları, takımada suları ve karasularında ve deniz haydutluğu tanımı dışında kalan alan ve eylemlerde gemilere, geminin yüküne veya insanlara yönelik icra edilen her türlü yasal olmayan şiddet, alıkoyma ve yağma faaliyetleri ya da bunların yapılacağı yönünde tehdit;

*Yukarıda tasvir edilen eylemi teşvik ya da kolaylaştırmaya yönelik herhangi bir eylem.”*¹⁰³

IMO tarafından yapılan bu tanım, BM Güvenlik Konseyinin 1816 sayılı Karar metnine eklenmesiyle, silahlı soygun eylemleri uluslararası hukukta bağlayıcı hale gelmiştir. Bu karar ile BM Güvenlik Konseyi, devletlere denizde silahlı soygun ile mücadelede gerekli bütün araçları kullanma yetkisini vermiştir.

Devletlerin egemenliği altındaki deniz alanlarında gerçekleştirilen silahlı soygun eylemlerine, kıyı devletinin müdahale etme yetkisi var iken, bazı devletler söz konusu bu eylemlere karşı uluslararası yardım talebinde bulunmaktadır. Örneğin, son yıllarda

¹⁰² Batır, s. 8.

¹⁰³ Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası. (2002). “Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, s. 4.
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf)
(Erişim tarihi:01.02.2019)

Somali devleti karasularında gerçekleşen denizde silahlı soygun eylemlerine, kendi münhasır yetkisine girmesine rağmen, BMGK üyesi olan devletlere müdahalede bulunma izni vermiştir. Dolayısıyla Somali örneğinde olduğu gibi bu tür silahlı soygun eylemleriyle deniz haydutluğu kapsamında mücadele edilmektedir.

2.3. Denizde Terörizm

Deniz güvenliğine yönelik tehditlerden birini teşkil eden denizde terörizm, en ölümcül deniz güvenliği tehdidi olarak değerlendirilmektedir.¹⁰⁴ Deniz haydutluğuna göre çok daha yakın zamanda ortaya çıkan denizde terörizm, özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında belirgin bir artış göstermiştir. Denizde terörizm kavramının, evrensel olarak kabul edilen ortak bir tanımı bulunmamakla beraber, birçok farklı tanımı yapılmıştır.

Günlük kullanımda terör ve terörizm kavramları birbirlerinin yerlerine kullanılsa da farklı anlamlar ihtiva etmektedir. Terör kavramı, bireyleri veya toplulukları korku ve huzursuzluk oluşturarak etki altına almak amacıyla şiddet kullanılması iken, terörizm kavramı ise, *“savaş ve diplomasi ile kazanılmayan sonuçları elde etmek, korkutmak ve itaat ettirmek için bir teoriye, felsefeye ve ideolojiye dayanılarak siyasi maksatlarla iradi olarak terör ve şiddetin sistemli ve hesaplı bir şekilde kullanılmasıdır.”*¹⁰⁵ Terör kavramı, daha çok korku, baskı ve panik yaratmak adına yapılan şiddetin eylemsel boyutunu içerirken, terörizm kavramı bu şiddet eylemlerinin siyasi bir amaçla, planlı ve sistemli bir şekilde gerçekleştiği süreci ifade etmektedir.¹⁰⁶

AB Güvenlik Stratejisi kapsamında hazırlanan bir raporda ise terörizm, belirli bir “siyasi amaç” doğrultusunda gerçekleştirilen, niteliği ve sonuçları itibarıyla bir ülke veya uluslararası bir aktöre ciddi bir şekilde zarar verebilecek ulusal mevzuattaki suç tanımına uyan eylem olarak tanımlanmıştır.¹⁰⁷ Dolayısıyla gerçekleştirilen her şiddet eylemi terörizm değildir. Eylemin *terörizm* olarak nitelendirilebilmesi için “siyasi amaç” taşıması gerekmektedir.

¹⁰⁴ Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region. *Security Challenges*. Vol.2(3), 2006, s.77-91.

¹⁰⁵ Tuğçe Gençtürk, “Terör Kavramı ve Uluslararası Terörizme Farklı Yaklaşımlar”, *Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi*, Ankara, 2012, s. 3.

¹⁰⁶ Mesut Hakkı Çaşın, *Uluslararası Terörizm*, Ankara, Nobel Yay. Dağıtım, 2008, s. 35.

¹⁰⁷ Burak Tangör & Sevinç Sayın, “AB’nin Terörizmle Mücadele Stratejisi: Yeni Bir Bütünleşme Alanı Mı?”, *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, Cilt 11, No 1, 2012, s. 92.

Deniz ortamında meydana gelen, deniz araçları kullanılarak gerçekleştirilen veya deniz vasıtalarına ya da denizdeki, kıyıdaki platformlara, kıyı bölgesindeki tesislere yönelik yapılan saldırılar deniz terörizmi olarak tanımlanmaktadır.¹⁰⁸ Diğer bir deyişle, gemiler, limanlar, denizdeki ve kıyıdaki platformlar gibi deniz ortamında bulunan yapıları hedef alması durumunda gerçekleşen eylemler ya da daha sade bir ifadeyle denizde/denizden gerçekleştirilen saldırılar deniz terörizmi olarak kabul edilebilir.

Asya-Pasifik Güvenlik ve İşbirliği Konseyi (CSCAP) tarafından yapılan bir başka tanıma göre de deniz terörizmi, deniz ortamında meydana gelen, gemileri kullanarak gerçekleştirilen veya gemilere, denizdeki veya limandaki sabit platformlara, yolcuların veya personelin herhangi birine, kıyı tesislerine veya yerleşim yerlerine, turistik yerlere, liman alanlarına veya liman kasabalarına veya şehirlere karşı gerçekleştirilen terör eylem ve faaliyetleridir.¹⁰⁹

Küreselleşmenin de etkisiyle artan ticaret hacmi sonucu, denizler, deniz ulaştırma rotaları, dar geçitler, büyük limanlar ve ticari gemilerin güvenliği; küresel güvenlik ve ekonomik güvenliğin ayrılmaz unsurlarını oluşturmaktadır. Bu bağlamda, denizler, terör örgütlerinin korku ve huzursuzluk ortamı yaratması, işleyen ekonomik düzene darbe vurulması gibi maksatlarla eylem yapılabilecek bir coğrafya olarak karşımıza çıkmaktadır.¹¹⁰

Bununla birlikte, tarihsel olarak, dünya denizleri terörist faaliyetlerin hiçbir zaman ana merkezi konumunda olmamıştır. Gerçekten de, RAND Terörizm Veri¹¹¹ tabanına göre, deniz hedeflerine ve varlıklarına yönelik gerçekleştirilen son 30 yıldaki saldırılar tüm uluslararası olayların sadece yüzde ikisini oluşturmaktadır. Kuşkusuz, denizde gerçekleşen saldırıların karada gerçekleşen saldırılara oranla nispeten daha az olmasının nedenlerinin büyük bir kısmı, terör örgütlerinin çoğunun kıyı bölgelerinin yakınında bulunmaması veya fiziksel erişimini tamamen yerel alanların ötesine taşıyacak nitelikte araçlara sahip olmaması gerçeğiyle ilişkilidir.¹¹²

¹⁰⁸ Feldt, s.24.

¹⁰⁹ Sophia Quentin, "Shipping Activities: Targets of Maritime Terrorism", *MIRMAL*, Vol:2, 2003.

¹¹⁰ Greenberg, s.3.

¹¹¹ RAND Corporation, dünyadaki toplulukları daha emniyetli ve daha güvenli, daha sağlıklı ve daha müreffeh hale getirmek için kamu politikası zorluklarına çözümler geliştiren küresel bir araştırma kuruluşudur.

¹¹² Chalk, s.19.

Yine aynı bağlamda değerlendirildiğinde, denizde faaliyet göstermek, teröristlerin denizcilik becerilerine sahip olmalarını, uygun saldırı ve ulaşım araçlarına erişmelerini, karasal olmayan bir çevreden operasyonları sürdürme yeteneklerini ve belirli uzmanlık yeteneklerini (örneğin, yüzey ve su altı yıkım teknikleri) gerektirmektedir.¹¹³ Dolayısıyla teröristlerin denizcilik kabiliyetine sahip olmaması ve ifade edilen diğer engeller, faillerin deniz alanlarına erişiminin oldukça kısıtlı olmasına ve denizlerde nispeten daha az saldırı gerçekleştirmelerine sebep olmaktadır.

Deniz haydutluğu ve denizde terörizm birbirlerine benzer kavramlar olarak görülse de aralarında ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Öncelikle, amaçları birbirinden oldukça farklıdır. Deniz haydutluğu eylemlerinin amacı, gerçekleştirdiği eylemlerden kazanç veya maddi çıkar elde etmek iken, denizde terörizm eylemlerinin amacı, işleyen düzeni sekteye uğratmak, korku ve huzursuzluk ortamı yaratmaktır.¹¹⁴ Diğer bir ifadeyle, deniz haydutluğu eylemlerinde itici faktör finansal kazanç sağlamak iken, terörizm eylemlerinde ise itici faktör siyasi ideolojidir. Ayrıca deniz haydutları gerçekleştirdikleri eylemlerde dikkat çekmemeye çalışırken, teröristler ellerinden geldiği kadar dikkat çekmeye çalışırlar.¹¹⁵

¹¹³ Chalk, s.19.

¹¹⁴ Bekir Evin, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü”. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 1 (1), 2012, s.123, <http://dergipark.org.tr/gbd/issue/22392/239713> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

¹¹⁵ Chalk, s.31.

Tablo 1: Deniz Haydutluğu ile Deniz Terörizminin Karşılaştırılması

Kriterler	Deniz Haydutluğu	Deniz terörizmi
Eylemi Gerçekleştirenler	Özel Kişiler	Özel Kişiler veya Örgüt
Amaç	Özel Amaçlar (Maddi Kazanç)	Siyasi Hesaplar, Dini İdeoloji
Eylemlerin Hedefi	Ticari ve Özel Gemiler	Ticari Gemiler/ Askeri Gemiler
Yargı Yetkisi	Evrensel	Sınırlı Yargılama
Eylemlerin Gerçekleştiği Yer	Açık Deniz	Devletlerin Egemenliğine Ait Sular, Açık Deniz
Saldırı Tipi	Fidye, Gemiye El Koyma	İntihar Saldırısı, Patlatma, Ateş Açma, Hasar ve Zarar Verme

Yukardaki tabloda belirtilen bazı nitelikler kapsamında karşılaştırıldığında, deniz haydutluğu ile deniz terörizminin arasında ciddi farklılıklar olduğu görülmektedir. Ancak aralarındaki bu farklılıkların yanı sıra iki kavramın benzerlik gösterdiği noktalar da vardır. Örneğin, gerçekleştirilen her iki eylem türünde de eylemi planlayan, organize eden ve yöneten bir lidere ihtiyaç duyulur. Öte yandan, söz konusu bu eylemlerin, devlet otoritesi altında bulunmayan ve deniz güvenliğinin sağlanamadığı alanlarda gerçekleştirildiği görülmektedir.

Deniz haydutluğu özel amaçlarla gerçekleştirilen fiiller kapsamında değerlendirildiği için siyasi amaçlarla gerçekleştirilen terörist eylemleri, doğal olarak bu kapsama girmemektedir. Bunun yanında, deniz haydutları ile teröristler arasında ortak maddi çıkarlar olması ve bu iki grubun birbiriyle işbirliği yapma ihtimali ciddi bir güvenlik tehlikesini de beraberinde getirmektedir.¹¹⁶ Örneğin, teröristlerin kendilerine finansman kaynağı sağlamak için deniz haydutluğu eylemlerini gerçekleştirme ihtimali çok kuvvetlidir.

Teröristler, denizlerde geçmişten günümüze pek çok eylem gerçekleştirmiş, başarılı veya başarısız birçok girişimde bulunmuştur.¹¹⁷

¹¹⁶ Topal, s. 114.

¹¹⁷ Greenberg, s. 22.

- 1961 yılında Portekiz bayraklı Santa Maria isimli yolcu gemisine yapılan saldırı,
- 1984 yılında Süveyş Kanalı girişinde Hizbullah örgütünün 19 gemiyi mayınlarla vurması,
- 1985 yılında İtalyan Achille Lauro yolcu gemisinin kaçırılması,
- 1996 yılında Avrasya feribotunun Çeçen teröristler tarafından kaçırılması,
- 2000 yılında Aden Limanında ABD'nin Ortadoğu'da artan siyasi varlığına tepki olarak El Kaide teröristleri tarafından USS COLE destroyerine yapılan saldırı,
- 2000 yılında Sri Lanka Deniz Kuvvetlerine ait bir karakol botunun Tamil gerillaları tarafından imha edilmesi,
- 2000 yılında Hamas örgütü tarafından gerçekleştirilen İsrail karakol botu saldırısı,
- 2002 yılında Filistinliler tarafından İsrail karakol botuna yapılan intihar saldırısı,
- 2002 yılında El Kaide tarafından kontrol edilen küçük bir teknenin, Fransız Limburg tankerine çarpması sonucunda doksan bin varil petrolün Aden Körfezine dökülmesi,
- 2004 yılında Filipin bandıralı SuperFerry-14 gemisinde bomba patlaması ve bunun çok ciddi bir çevre kirliliği oluşturması,
- 2004 yılında Basra Körfezi'nde bulunan bir petrol terminalinin bombalanması.

Terör eylemleri dünya deniz ticaret yolları üzerindeki dar geçitler ve boğazlar için de hayati önem taşımakta ve potansiyel bir tehlike oluşturmaktadır. Örneğin, İstanbul Boğazı'ndan geçen bir LNG taşıyan geminin teröristler tarafından patlatılması civarda yaşayan halk için toplu ölümler de dâhil olmak üzere büyük ve yıkıcı sonuçlara yol açabilecektir. Gerçekten de doğal gaz ve petrol taşıyan büyük tanker gemilerine yönelik gerçekleştirilen terör eylemleri sonucunda ortaya çıkan zararların maddi boyutu, çok ciddi rakamlara ulaşabilmektedir.

Karaya oranla nispeten daha az eylem meydana gelmesine rağmen, herhangi bir devletin otoritesi altında olmayan terörist gruplar deniz ortamını ve kontrolü tam olarak sağlayamayan sınırları kullanarak küresel dünya için ciddi bir tehdit oluşturmaktadırlar. Başta Limburg gemisine yapılan saldırı olmak üzere, gerçekleşen eylemler daha önce de ifade edildiği gibi ciddi zararlara yol açmıştır. Ayrıca, deniz güvenliğinin tam olarak sağlayamadığı deniz ortamını ve gelişen teknolojik haberleşme araçlarını son derece etkin olarak kullanan bu grupların, ağır tahribat oluşturan kitle imha silahlarına sahip olmaları durumunda da büyük bir tehdit oluşturacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla denizde

terör eylemlerinin nicelik yerine daha çok nitelik açısından değerlendirilmesi ve bunlara karşı son derece sıkı tedbirler alınması gerekmektedir.

2.4. Yasadışı, Bildirilmemiş ve Kuraldışı Balıkçılık (IUU)¹¹⁸

Deniz güvenliğine yönelik bir diğer tehdit olan IUU balıkçılık, genellikle balıkçılık mevsimlerine uymama, uygun izinlere sahip olmama, yasaklanmış türler yakalama, yasadışı olta takımı kullanma, izin verilen kotadan fazlasını yakalama ve yakalanan balık miktarını bildirmeme¹¹⁹ gibi eylemleri ifade eder.

Yasadışı, bildirilmemiş ve kontrolsüz balık avlama suçu Cibuti Kodu m. 1/3'te de şu şekilde düzenlenmiştir.¹²⁰

Yasadışı balıkçılık suçu aşağıdaki eylemleri içerir;

“Ulusal veya yabancı gemiler tarafından bir devletin yetki alanındaki sularda, o devletin izni olmaksızın veya kanun ve yönetmeliklerine aykırı hareket edilmesi;

*İlgili bölgesel balıkçılık yönetimi organizasyonuna taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin bu kuruluş tarafından kabul edilen koruma ve yönetim önlemlerine aykırı hareket etmesi veya ulusal kanunların ve uluslararası yükümlülüklerin ihlal edilmesi”*dir.

Bildirilmemiş balıkçılık suçu;

*“İlgili devletin, ulusal hukukunun ve düzenlemelerinin gerektirdiklerine veya ilgili balıkçılık yönetimi organizasyonunun prosedürlerine aykırı olarak gerekli bildirimlerde bulunmama veya yanlış bildirimde bulunma”*dır.

Kontrolsüz balık avlama suçu ise;

*“İlgili bir bölgesel balıkçılık yönetim organizasyonu olan bir alanda bayraksız gemiler veya bu organizasyona taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler tarafından bu organizasyonun koruma ve yönetim tedbirlerinin ihlal edilmesi”*dir.

¹¹⁸ Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU). Bundan sonra IUU kısaltması kullanılacaktır.

¹¹⁹ Kevin Riddle, *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing: Is International Cooperation Contagious?* 37 Ocean Development & International Law, 2007, s.265.

¹²⁰ International Maritime Organizations. (2017). Revised Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

Balık stoklarının aşırı tüketiminde temel rol oynayan IUU balıkçılık, sürdürülebilir balıkçılığın yapılabilmesi konusunda önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. Bu bağlamda, tüm dünya denizleri ve okyanusları için ciddi bir tehdit oluşturan IUU balıkçılık dünya çapında gıda güvenliğini risk ve tehdit etme potansiyeli nedeniyle deniz güvenliğine yönelik ciddi bir suç teşkil etmektedir.

Yasadışı balıkçılık, Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO)¹²¹ tarafından da deniz ekosistemleri için en büyük suçlardan biri olarak gösterilmekte ve bu tür balıkçılığın denizde biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik ortaya konulan ulusal ve bölgesel çabaları engellediği¹²² ifade edilmektedir.

IUU balıkçılık, özellikle gelişmekte olan ülkelerde balık stoklarının tüketilmesine ve deniz yaşam alanlarının tahrip edilmesine yol açmaktadır. Afrika Birliği'nin 2015 yılında ortaya koyduğu “Entegre Denizcilik Stratejisi” de yasadışı balık avlamanın kıtalar üzerindeki yıkıcı etkisini kabul etmekte ve bu tür faaliyetleri aktif olarak caydıracak önlemlerin alınması gerektiğini¹²³ ifade etmektedir.

IUU balıkçılık, dünyadaki balık stoklarına yönelik ciddi bir çevresel tehdit oluşturmakta ve sürdürülebilir balıkçılığın yapılamamasına neden olmaktadır. Öte yandan, yasadışı balıkçılık, balıkçılar arasında adaletsizliğe ve haksız rekabete yol açmaktadır.¹²⁴ Bir başka ifadeyle, yasadışı balıkçılık, balıkçılar arasındaki rekabet dengesini bozmakta ve dürüst balıkçıların adil olmayan dezavantajlı bir konuma gelmesine neden olmaktadır.

Eylemlerin çoğunun kayıt dışı olması ya da balık avının yasadışı olarak yapılması nedeniyle, dünyadaki yasadışı olarak avlanan balıkların kesin sayısını elde etmek mümkün değildir.¹²⁵ Bununla birlikte, dünya çapında, yılda 11–26 milyon ton balığın

¹²¹ Food and Agricultural Organization of the United Nations (FAO), Bakınız <http://www.fao.org/home/en/>

¹²² Food and Agriculture Organization (FAO), *The State of World Fisheries and Aquaculture Contributing to Food Security and Nutrition for All*. Rome: FAO, 2016, <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

¹²³ African Union (AU). 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy) https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf (Erişim Tarihi: 24.04.2019)

¹²⁴ Environmental Justice Foundation, *Pirates & Profiteers: How Pirate Fishing Fleets Are Robbing People And Oceans*, London, 2005.

¹²⁵ Matthew Gianni and Walt Simpson, *The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing* (Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, 2005, s.6-8.

yasadışı yollarla avlandığı ve bunun da dünyada yakalanan balıkların en az % 15'ine tekabül ettiği tahmin edilmektedir.¹²⁶

IUU balıkçılık, organize suç grupları ve büyük ticari balıkçılık işletmelerinin de dâhil olduğu çok çeşitli aktörleri olumsuz etkilemektedir. Küresel çapta sosyal, ekonomik ve çevresel zararlara neden olan önemli bir uluslararası suçtur. Sadece gelişmekte olan ülkelere yıllık yaklaşık 15 milyar dolar ekonomik zarara yol açmaktadır.¹²⁷ Tek başına bu veri bile IUU balıkçılığın son derece ciddi bir tehdit olduğunu göstermektedir.

Deniz güvenliğini tehdit eden IUU balıkçılık, deniz haydutluğu, insan ticareti, modern kölelik olarak adlandırılan zorla çalıştırma, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi çok çeşitli suçlarla ilişkilendirilmiştir. Zira yüksek oranda kar elde etmek ve tespit edilmekten kaçınmak için yasadışı balıkçılık işlemlerinin ayrıntılı ve dikkatli bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, birçok yasadışı balıkçılık operasyonunun uluslararası çapta organize suç örgütleriyle bağlantılar oluşturması şaşırtıcı olmamakta, fakat diğer taraftan problemi giderek daha ciddi ve karmaşık bir hale getirmektedir.¹²⁸

IUU balıkçılık, başta uyuşturucu kaçakçılığı olmak üzere diğer organize deniz suç türleriyle iç içe geçtiği görülmektedir.¹²⁹ Uyuşturucunun bir gemiden diğerine aktarılmasında, uyuşturucu taşıyan gemilere açık denizde yakıt ikmali sağlanmasında ve uyuşturucunun ticari limanlara nakledilmesinde genellikle balıkçı tekneleri kullanılmaktadır.¹³⁰ Nitekim balıklar arasında uyuşturucuyu saklamak çoğu zaman etkilidir, zira balıkların ortaya çıkardığı koku uyuşturucu koklayan köpekleri şaşırtmakta ve saklanan uyuşturucuyu bulmasını engellemektedir.¹³¹

¹²⁶ David Agnew, "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing". *PLoS ONE* 4(2): e4570, 2009, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570> (Erişim Tarihi: 24.04.2019)

¹²⁷ Donald Liddick, *Crimes Against Nature: Illegal Industries and the Global Environment*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2011.

¹²⁸ Ahmad Amri, *Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Analysis of International and Regional Legal Frameworks*, Doctor of Philosophy thesis, School of Law, University of Wollongong, 2016, <https://ro.uow.edu.au/theses/4863/> (Erişim Tarihi: 24.04.2019)

¹²⁹ United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*. Vienna

¹³⁰ Donald Liddick, The dimensions of a transnational crime problem: the case of iuu fishing. *Trends in Organized Crime*, 17(4), 2014, s.290–312. <https://doi.org/10.1007/s12117-014-9228-6> (Erişim Tarihi: 24.04.2019)

¹³¹ Eve de Coning, *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry* (Vienna, UN Office on Drugs and Crime), 2011, s.2.

IUU balıkçılık, deniz haydutluğu suçuyla da bağlantılıdır. Nitekim deniz haydutları balıkçılık teknelerinin masum görünümümlü olması nedeniyle genellikle balıkçı teknelerini kullanırlar. Zira bu, uzaktan deniz haydutlarıyla dolu olan bir tekneyi masum insanlarla dolu olan bir tekneden ayırt etmeyi zorlaştırmakta ve bu sayede de deniz haydutlarının başarılı olmalarını sağlamaktadır.¹³²

IUU balıkçılık faaliyetlerinin, organize suç niteliği taşıyan insan ticareti suçuyla da önemli bir ilişkisi bulunmaktadır. Hem yetişkinlerin hem de çocukların ticareti balıkçı gemileri aracılığıyla yapılmaktadır. Ayrıca, insan ticareti mağdurlarının balıkçı teknelerinde köle işçi olarak zorla çalıştırıldığı da belirtilmektedir.¹³³

Sonuç olarak, yukarıda da değinildiği gibi IUU balıkçılık kendi başına karmaşık bir problem olmasının yanı sıra diğer organize suç türleriyle de ilişkilidir. Diğer taraftan, ekonomik, sosyal ve çevresel sorunlar gibi birtakım ciddi sorunlara da neden olmaktadır. Tüm bu değerlendirmeler ışığında yasadışı balıkçılık, çok boyutlu küresel bir tehdit olarak kabul edilmekte, aynı zamanda sürdürülebilir balıkçılığın yapılabilmesi için bölgesel ve küresel çapta çok geniş tedbirler almayı gerektirmektedir.

2.5. Düzensiz Göç ve Göçmen Kaçakçılığı

Göç kavramının tanımı ülkeden ülkeye farklılık göstermekle beraber, en temel anlamda insan hareketi olarak ifade edilmektedir. Göç Terimleri Sözlüğünde ise göç kavramı, “*bir devlet içinde veya uluslararası bir sınırı geçerek yer değiştirmek*” şeklinde tanımlanmaktadır. Süresi, niteliği ve göç etmesinin nedeni ne olursa olsun, insan hareketleri göçtür. Buna, yerinden edilmiş kişiler, yerinden çıkarılmış kişiler, mülteciler ve ekonomik göçmenler de dâhildir.¹³⁴ Hukuki çerçevede göç olgusu, düzenli ve düzensiz göç gibi iki farklı kavramı içermektedir.

Düzenli göç, kişilerin bulundukları ülkeden, başka bir ülkeye seyahati, transit geçişi ve girişi, gittikleri ülkenin mevcut yasalarına uygun olan kısa süreli veya süreli kalış durumudur.¹³⁵ Düzenli göç, her ülkenin kendi yasalarına ve politikalarına göre

¹³² Coning, s.5.

¹³³ US Department of Justice (2010) *Trafficking in Persons Report*. Washington

¹³⁴ Uluslararası Göç Örgütü (IOM), (2009), Göç Terimleri Sözlüğü, s.22.

¹³⁵ Göç Terimleri Sözlüğü, s.26.

düzenlenmesine karşın, düzensiz göç, uluslararası hukuka konu olduğundan dolayı küresel anlamda karmaşıklığa yol açmaktadır.

Düzensiz göç kavramı üzerinde fikir birliğine varılmış ve dünya genelinde kabul görmüş ortak bir tanım bulunmamaktadır. Bununla birlikte düzensiz göçün, hedef ülke, transit ülke ve kaynak ülke bakımından ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir. Hedef ülke açısından, kişilerin gittikleri ülkeye yasal yollardan giriş yapmasıyla beraber belirlenen yasal süre içerisinde çıkış yapmaması veya yasadışı yollardan giriş yapması durumunu ifade eder. Transit ülke açısından, kişilerin kaynak ülkelerden hedef ülkelere ulaşmak amacıyla yasal veya yasal olmayan yollarla bir ülkeye girmesi ve söz konusu bu ülkeyi bir geçiş ülkesi olarak kullanması ve ülkeden ayrılması durumunu ifade eder. Kaynak ülke açısından, kişilerin bulunduğu ülkenin sınırlarından mevcut yasalara ve koşullara uygun bir şekilde çıkmaması anlamına gelmektedir.¹³⁶

Düzensiz göç, yasal yollarla başka bir ülkenin topraklarına giriş yapıp, vize süresini geçirenleri, insan ticaretini, yasal veya yasal olmayan göçmenlerin kaçak olarak veya zorla çalıştırılmaları gibi pek çok konuyu içinde bulunduran bir çatı kavramdır.¹³⁷ Genellikle deniz yoluyla gerçekleştirilen düzensiz göç, göç eden kişilerin, potansiyel terör tehdidi oluşturmaları ve göç edilen bölgede sosyal istikrarı bozması gibi nedenlerle denize kıyısı olan tüm devletler için deniz güvenliğini menfi yönde etkileyen potansiyel bir tehdit olarak kabul edilmektedir. Benzer şekilde, 2003 yılında ortaya konulan “Daha iyi bir dünyada daha güvenli Avrupa” isimli AB Güvenlik Strateji Belgesi’nde de ülkelerin sosyal yapısını tehdit eden yasadışı göç, bir güvenlik tehdidi olarak ifade edilmiştir.¹³⁸

Birçok terimde olduğu gibi “yasadışı göç” ve “düzensiz göç” terimlerinde de bir anlam kargaşası yaşanmaktadır. Göç eden bir kişinin her zaman yasadışı bir çerçevede değerlendirilmesi mümkün değildir. Çünkü yasadışı göç terimi doğrudan suç ile ilişkilendirilmektedir. Ancak göçmenler de en temel hakları olan insan hakları kapsamında başka bir ülkeye göç etme hakkına sahiptir. Dolayısıyla düzensiz göçmenlerin hepsi suçlu olmayıp, çoğu belirlenen temel insan haklarını kullanma

¹³⁶ Göç Terimleri Sözlüğü, s.15.

¹³⁷ Khalid Koser, *International Migration: A Very Short Introduction*, Oxford University, 2007, s.16-17.

¹³⁸ European Security Strategy. (2003). *A Secure Europe in a Better World*, Brussels, https://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/en/reports/78367.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

konusunda sorunlar yaşayan ve bu gibi nedenlerle de göç etmek isteyen kişilerden oluşmaktadır.¹³⁹

Sonuç olarak, yasadışı göç ile düzensiz göç kavramları arasında küçük farklılıklar bulunmasına rağmen, geniş anlamda bu iki kavram birbirinin yerine kullanılmaktadır. Bununla beraber, düzensiz göç kavramı ortaya konulmak istenilen içeriği tam olarak karşılamakta yetersiz kalsa da, diğer terimlere göre daha uygun olduğu düşünülmektedir. Bu çalışmada da yasadışı göç teriminin yerine düzensiz göç terimi kullanılmaktadır.

Son yıllarda ülkelerin mücadele ettiği bir diğer konu ise göçmen kaçakçılığıdır. Göçmen Kaçakçılığı (*Migrant Smuggling*), “doğrudan veya dolaylı olarak, mali ya da diğer maddi çıkar elde etmek amacıyla, bir kişinin vatandaşı olmadığı ya da daimi olarak ikamet etmediği bir devlete yasadışı girişinin sağlanması”¹⁴⁰ olarak ifade edilmektedir. Bir başka deyişle, göçmen kaçakçılığı, kişilerin mevcut kanunlara uygun olmayan yollarla hedef ülkenin sınırlarından geçirilmesi veya yasadışı bir şekilde ülkede kalmalarının sağlanmasıdır. Bu eylemleri gerçekleştirenler ise göçmen kaçakçısı olarak adlandırılmaktadır. Belirtilen bu tür eylemler, çoğunlukla, uluslararası platformda belli oranda bir güce sahip olan şebekeler tarafından maddi bir çıkar elde etmek amacıyla gerçekleştirilmektedir.

Göçmen kaçakçılığı ile çoğu kez birbiriyle karıştırılan insan ticareti ise, “kuvvet kullanarak veya kuvvet kullanma tehdidiyle ya da diğer bir biçimde zorlama, kaçırma, hile, aldatma, gücünü kötüye kullanma ya da kişinin hassasiyetinden yararlanma veya başkası üzerinde denetim yetkisi olan kişilerin rızasını kazanmak için o kişiye veya başkasına kazanç ya da çıkar sağlama yoluyla kişilerin istismar amaçlı temini, bir yerden bir yere taşınması, devredilmesi, barındırılması ya da teslim alınması”¹⁴¹ olarak nitelendirilmektedir.

Göçmen kaçakçılığı, insan ticaretinden temel olarak kişilerin rızası bakımından farklılık gösterir. Bununla birlikte, insan ticaretinde, göçmen kaçakçılığından farklı olarak zorlama, çıkar sağlama veya insan hakları ihlali gibi unsurlar vardır. Ayrıca

¹³⁹ Franck Düvell, *Irregular Migration: A Global, Historical and Economic Perspective, Illegal Immigration in Europe*, New York: Palgrave Macmillan, 2006.

¹⁴⁰ Göç Terimleri Sözlüğü, s. 22.

¹⁴¹ Göç Terimleri Sözlüğü, s. 29.

göçmen kaçakçılığı sınır aşan bir eylem iken, insan ticareti hem ülke içinde hem de ülkeler arasında gerçekleştirilen bir eylemdir.

BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi tarafından yayımlanan raporda belirtilen dünya genelindeki rakamlara göre, 2003 yılında insan ticareti sayısı, 20 binden az olarak kayıtlara geçerken, 2016 yılında ise kaydedilen insan ticareti sayısının 25 binden daha fazla olduğu ifade edilmiştir.¹⁴² Bu çerçevede, insan ticaretinin hala küresel bir sorun olduğu değerlendirilmektedir.

Ülkeler kendi iç hukuk kurallarında göçmen kaçakçılığı ile ilgili büyük ölçüde düzenlemeler yaparken, uluslararası alanda etkin bir deniz hukuku oluşturulamamıştır. Uluslararası Deniz Hukukunun devletlerin egemenliğine girmeyen denizlerde etkili bir denetim sağlanma konusunda yetersiz kalması ve ülkelerin kara sınırlarındaki denetimlerini daha fazla artırmaları göçmen kaçakçılığının çoğunlukla deniz yolu ile gerçekleştirilmesine neden olmuştur.¹⁴³

2.6. Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığı

2008 Okyanuslar ve Deniz Hukukuna İlişkin raporda, deniz güvenliğine yönelik bir tehdit olarak yer alan uyuşturucu ve psikotrop maddelerin kaçakçılığı, ulusal, bölgesel ve küresel güvenliği olumsuz yönde etkilemekte ve bütün devletler için ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Bununla beraber, uyuşturucu ve psikotrop maddeler, toplumun sağlıklı bir şekilde yaşamasına ciddi bir tehdit oluşturmakta, ekonomik, kültürel ve politik temellerini de olumsuz yönde etkilemektedir.¹⁴⁴

Uyuşturucu maddenin kötüye kullanılması, insanlık tarihinde çok eski bir sorun olmasına rağmen, uyuşturucu kaçakçılığı son yüzyılda hızla gelişen ve uluslararası kamuoyunun dikkatini çekmeye başlayan bir konudur.¹⁴⁵ Uyuşturucu kaçakçılığından

¹⁴² United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *Global Report on Trafficking in Persons 2018* (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

https://www.unodc.org/documents/dataandanalysis/glotip/2018/GLOTiP_2018_BOOK_web_small.pdf

¹⁴³ Mustafa Gürkan, *Sosyolojik Açıdan Göç ve Yasadışı Göç Hareketleri*, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2006, s.77.

¹⁴⁴ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *United Nations Convention against Illicit Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*, 1998, https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_en.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

¹⁴⁵ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *World Drug Report 2009*, https://www.unodc.org/documents/wdr/WDR_2009/WDR2009_eng_web.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

elde edilen yüksek kar payı, uyuşturucu bağımlılığında ortaya çıkan dünya genelindeki artış, ülkelerde yaşanan siyasi karışıklıklar, teknolojinin ilerlemesi gibi nedenler uyuşturucu üretimini ve kaçakçılığını oldukça hızlandırmış ve küresel bir sorun haline getirmiştir.¹⁴⁶

Uyuşturucu kaçakçılığı, denizlerde sıkı ve ayrıntılı bir denetim mekanizması mevcut olmadığından çoğunlukla deniz yolu üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte kaçakçılık faaliyetlerinin diğer ulaşım araçlarına göre nispeten deniz araçlarında daha yüksek miktarlarda yapılabilmesi nedeniyle de deniz yolu tercih edilmektedir. Bu bağlamda, denizde uyuşturucu kaçakçılığı deniz güvenliğini tehdit eden ve önlem alınması gereken önemli bir suç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uyuşturucu madde ve silah kaçakçılığı, ulusal ve uluslararası nitelikteki suç örgütlerine büyük miktarlarda mali kaynak sağlamaktadır. Elde edilen bu mali kaynak başka suç alanlarında kullanılmakta, dolayısıyla da mali kaynak elde etmek için gerçekleştirilen söz konusu kaçakçılık eylemleri diğer suç alanlarını beslemektedir.

Uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele etmek için Birleşmiş Milletler 1988 Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığı ile Mücadele Sözleşmesi imzalamıştır. Öte yandan, uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele etmek için kurulan uluslararası kuruluşlar da bulunmaktadır. Uyuşturucu ile mücadele kapsamında Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC) en önemli uluslararası kuruluşların başında gelmektedir.

Sonuç olarak, küresel uyuşturucu sorunu toplumun sağlığına ve güvenliğine, insanlığın refahına, aynı zamanda devletlerin ulusal güvenliğine ciddi bir tehdit olarak değerlendirilmekte, dolayısıyla sosyo-ekonomik ve siyasi istikrarın yanı sıra sürdürülebilir kalkınmaya da büyük ölçüde zarar vermektedir.

¹⁴⁶ Naim Demirel, “Birleşmiş Milletler Çerçevesinde Uyuşturucu Maddelerle Mücadele”. *Akademik Bakış Dergisi*, 28, 2012, s. 1-21.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AB DENİZ GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ BAĞLAMINDA AKDENİZ GÜVENLİĞİ

3.1. Deniz Güvenliğinin AB Açısından Önemi

Avrupa Birliği; Akdeniz, Baltık Denizi, Kuzey Denizi, Karadeniz, Atlantik Okyanusu ve Kuzey Buz Denizi ile çevrili bir coğrafyada yer almaktadır. AB'ye üye ülkelerin deniz sınırları toplam sınırlarının üçte ikisini oluşturmaktadır. AB dört farklı denizin ve iki okyanusun kıyılarını oluşturan 90.000 kilometrelik sahil şeridini kontrol etmektedir. Yüzey alanı açısından değerlendirildiğinde ise, AB'ye üye ülkelerin yetkisi altında bulunan deniz alanları, AB'nin kara yüzölçümünden daha büyüktür. AB'ye üye devletlerin deniz aşırı topraklarının bulunması nedeniyle birliğin nüfuz alanı Karayip Denizi ve Hint Okyanusu'na kadar ulaşmaktadır.¹⁴⁷

AB'ye son yirmi yılda katılan devletlerin çoğunun kıyı devleti olmasıyla birlikte AB sınırları çok daha geniş bir deniz alanına yayılarak Karadeniz ve Baltık Denizi'nin kuzeyi gibi daha önce Birlik sınırları dışında kalan alanlara ulaşmıştır. Böylelikle AB'nin denizciliğe ve deniz güvenliğine ilişkin ele aldığı meseleler ve bunlara ilişkin geliştirdiği stratejiler daha fazla önem kazanmıştır. Bu faktörlere, bir de AB üyesi olmayan ancak yine de Schengen alanının bir parçası ve Avrupa Ekonomik Bölgesi'nin bir üyesi olan Norveç ile egemenliği altında bulunan Grönland yoluyla AB'nin Kuzey Buz denizine giriş güzergâhını oluşturan birlik üyesi Danimarka'nın etkileri eklenmelidir.¹⁴⁸

¹⁴⁷ European Commission, Green paper, towards a future maritime policy for the union: A European vision for the oceans and seas. [COM(2006)275 final], Brussels, Belgium, 2006, http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf (Erişim Tarihi: 10.05.2019)

¹⁴⁸ Germond, s. 92

Denizler ve okyanusların AB üyesi ülkeler için hayati bir rol oynadığı, Birlik üyesi 28 ülkeden 23'ünün denize kıyısı bulunması ve bu ülke nüfuslarının yaklaşık yarısının denizcilik bölgelerinde yaşamasından anlaşılması mümkündür. AB açısından denizcilik önemli bir sektördür. AB'nin kıyı bölgeleri, AB gayri safi milli hasılasının yüzde 40'ından fazlasını oluşturmaktadır. AB, özellikle deniz taşımacılığı, gemi yapım teknolojisi, kıyı turizmi, yenilenebilir enerji kaynakları dâhil olmak üzere açık deniz enerjisi ve yardımcı hizmetler konusunda dünyanın önde gelen deniz gücüdür.¹⁴⁹ Gemi yapımı ve nakliyesi, limanlar ve balıkçılık önemli denizcilik faaliyetleri olmakla birlikte, açık denizde bulunan enerji kaynakları (petrol, gaz ve yenilenebilir enerji kaynakları dâhil), kıyı ve deniz turizmi de büyük kazançlar sağlamaktadır. AB istihdamının %1'ini oluşturan denizcilik ve kıyı turizmi yaklaşık iki milyon kişiye istihdam kaynağı oluşturmaktadır. Bu bakımdan denizler, AB'nin ekonomik ve sosyal yaşamında önemli bir rol oynamaktadır.¹⁵⁰

Coğrafi konumu sebebi ile AB'nin varlığını güven içinde devam ettirebilmesi ve ekonomik refahı sürdürülebilir kılabilmesi için deniz ticareti son derece önemlidir. AB üyesi devletlerin sahip oldukları deniz filoları, dünya deniz filosunun yaklaşık %40'ını oluşturmakta ve Birlik dış ticaretinin % 90'ını, iç ticaretinin ise % 40'ını deniz yoluyla gerçekleştirmektedir. Buna ek olarak AB üyesi devletler 1200'den fazla ticari limana sahiptir ve her yıl yaklaşık 400 milyon yolcu AB limanlarından geçmektedir.¹⁵¹ AB bünyesindeki Anvers (Belçika), Rotterdam (Hollanda), Hamburg (Almanya) limanları dünyanın en büyük limanları arasındadır. Diğer taraftan AB dünyanın en önemli kritik dar geçitlerinden olan İngiliz Kanalı, Danimarka ve Cebelitarık Boğazları'na sahiptir.

Gerek deniz alanlarının büyüklüğünden kaynaklanan jeopolitik nedenlerle gerekse de bu alanlarda yaşayan nüfusun ve gerçekleşen ekonomik etkinliklerin kapasitesinin büyüklüğü bakımından, AB'nin denizlere yönelik çıkarları ile Birlik vatandaşları ve toplumunun güvenliği, mutluluk ve refahı arasında doğrudan bir ilişki olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁴⁹ European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs. "An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources". Final report. C3135 / September 2006 https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/main_report_en.pdf (Erişim Tarihi: 11.06.2019)

¹⁵⁰ Lawrence Juda, "The European Union and Ocean Use Management: the Marine Strategy and the Maritime Policy," *Ocean Development & International Law* 38: 259–282, 2007, s. 260.

¹⁵¹ European Commission, Green paper, towards a future maritime policy for the union: A European vision for the oceans and seas, 2006.

3.2. AB Deniz Komşusu Akdeniz

3.2.1. Akdeniz'in Jeostratejik Konumu

Akdeniz coğrafi konumu bakımından, kuzeyde Avrupa, doğuda Asya ve güneyde Afrika kıtaları tarafından çevrelenmiş jeopolitik ve jeostratejik açıdan son derece önemli, eşsiz bir denizdir. Akdeniz, Güneydoğu tarafından Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e ve Aden Körfezi'ne, batı tarafından Cebelitarık Boğazı ile Atlantik Okyanusu'na, kuzey tarafından da Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Karadeniz'e bağlanmaktadır.



Şekil 5: Akdeniz Bölgesi

Yarı kapalı Avrupa denizlerinin en büyüğü olan Akdeniz bölgesi, 46.000 km'lik bir kıyı şeridini paylaşan 22 ülke ile çevrilidir. Akdeniz; Afrika, Asya ve Avrupa kıtalarında yaşayan yaklaşık 480 milyon kişiye ev sahipliği yapmaktadır. Her yıl, küresel deniz ticaretinin yaklaşık üçte birinin gerçekleştiği en yoğun deniz rotalarından birisidir. Deniz alanı olarak yaklaşık 2,5 milyon km²'lik bir alanı kaplamaktadır.¹⁵²

¹⁵² European Environment Agency, Mediterranean Sea region briefing - The European environment-state and outlook, 2015.

Ticaret hacminin yanı sıra, Akdeniz doğal kaynaklar açısından da büyük bir önem taşımaktadır. Nitekim her yıl Akdeniz'de 40 binden fazla balıkçı teknesi ile yaklaşık 500.000 ton balıkçılık kaynağı elde edilmektedir. Bu bakımdan, balıkçılık başta olmak üzere doğal kaynaklar bakımından zengin olan Akdeniz, yerel ekonomileri desteklemekte ve çevresindeki devletlere büyük gıda kaynakları sağlamaktadır.¹⁵³

Akdeniz'in stratejik önemi, sahip olduğu doğal kaynakların yanı sıra, küresel deniz taşımacılığından da kaynaklanmaktadır. Küresel ticaretin %30'u Akdeniz üzerinden gerçekleştirilmektedir. Dünyanın en işlek deniz rotalarından biri olarak bilinen Akdeniz, petrol ve petrol ürünlerini ihraç eden ve taşıyan gemilerin de ana geçiş güzergâhını oluşturmaktadır. Nitekim küresel petrol trafiğinin %25'i Akdeniz suları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Her yıl Akdeniz'de Süveyş Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve İstanbul Boğazı'ndan her biri 100 tondan fazla 220.000 gemi geçtiği tahmin edilmektedir.¹⁵⁴ Bununla birlikte, petrol ve petrol ürünleri dışında, büyük miktarda sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) da Akdeniz üzerinden taşınmaktadır. Bu doğal gazın çoğu, dünyanın en eski gaz ihracatçısı olan Cezayir'den Avrupa'ya Akdeniz üzerinden ihraç edilmektedir.¹⁵⁵

3.2.2. Akdeniz Güvenlik Ortamı

Akdeniz'in birçok açıdan stratejik bir öneme sahip olması; doğal kaynaklar yönünden zengin olması ve ticari hareketliliğin merkezi olması bu coğrafyayı aynı zamanda deniz güvenliğine yönelik birtakım risk ve tehditlere açık hale de getirmektedir. Bu noktada özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde, Suriye ve Libya başta olmak üzere Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerinde yaşanan siyasi istikrarsızlıklar devlet dışı aktörlerden kaynaklanan ve aşağıda ele alınacak olan risk ve tehditleri ön plana çıkarmıştır.

AB'nin geliştirdiği deniz güvenliği stratejisi; hangi türden risk ve tehditlerin doğrudan doğruya Akdeniz ile ilişkili olduğunu belirten bir çerçeve niteliğindedir. Bu

¹⁵³ Alan Lee Boyer, "Naval Response to a Changed Security Environment." *Naval War College Review*, Vol. 60, No. 3, 2007, s. 73–100. s. 76.

¹⁵⁴ European Environment Agency, *Priority Issues in the Mediterranean Environment*. Copenhagen: EEA, 2006, s. 25.

¹⁵⁵ Stephen Calleya, *Security challenges in the Euro-Med area in the 21st century: Mare Nostrum*. Routledge, 2012.

çerçeveye göre; bölgesel ihtilaflar ve silahlı çatışmalar, doğal afetler ve iklim değişikliği, kirlilik ve çevresel etki, silahların yayılması, deniz haydutluğu ve silahlı soygun, terörizm ve diğer kasıtlı yasadışı eylemler, organize suç ve yasadışı ticaret önemli risk ve tehditler olarak kabul edilmektedir. Bunun yanında, Akdeniz bölgesinde yer alan ülkelerdeki istikrarsızlık ve otorite boşluklarının terör örgütlerinin hareket alanını genişlettiği, bu genişlemenin de denizde meydana gelebilecek terör tehdidini arttırdığı değerlendirilmektedir.¹⁵⁶

Söz konusu bu risk ve tehditler Arap Baharı ve ardından yaşanan istikrarsızlıklar sonucu sayısal anlamda büyük bir artış göstermiştir. AB kaynaklarına göre, 2010-2014 yılları arasında denizde teşebbüs edilen veya fiilen gerçekleşen 1690 silahlı saldırı meydana gelmiştir. Ayrıca sadece 2014 yılında denizde 201 terör saldırısı gerçekleşmiş, başarısızlığa uğramış veya engellenmiştir.¹⁵⁷

AB'nin, Asya ve Afrika kıtaları arasında gerçekleşen deniz ticaret hacminin büyük bir kısmı Akdeniz üzerinden yapılmaktadır. Bununla birlikte, diğer deniz bölgelerinde yaşanan gelişmeler, Akdeniz bölgesinde gerçekleşen deniz ticareti trafiğini önemli ölçüde etkilemektedir. Bu bağlamda, Aden Körfezi civarında yaşanan istikrarsızlık, Asya kıtasına Akdeniz üzerinden gerçekleştirilen deniz ticareti trafiğinin azalmasına ve trafiğin bir kısmının Ümit Burnu'na yönelmesine neden olmuştur.¹⁵⁸

Küreselleşmenin etkisiyle bir ülkenin çıkarlarının ve irtibatının bulunduğu tüm denizlerin güvenliğini sağlamak kaçınılmaz bir hale gelmiştir.¹⁵⁹ Bu bağlamda, kritik geçitlerden olan Süveyş Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Türk Boğazları gibi çevre denizlerle irtibatını sağlayan kritik geçitlerin güvenliğinin sağlanması da Akdeniz güvenliğinin sağlanması açısından son derece önemlidir.

Akdeniz havzası kendisini çevreleyen ülkelerdeki siyasi istikrarsızlıklar ve bölgesel krizler nedeniyle her zaman küresel aktörlerin odak noktası olmuştur. Akdeniz havzasına yönelik mevcut güvenlik tehditlerinin karmaşıklığı, tüm ilgili aktörlerin etkili çözümler geliştirmek için işbirliği içinde çalışmalarını gerektirmektedir. Son on yılda

¹⁵⁶ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, Ankara, 2015.

¹⁵⁷ EU Commission, European Union Maritime Security Strategy. Responding Together To Global Challenges, 2014

¹⁵⁸ European Parliament, The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and their implications for the European Union, Brussels, 2013, s. 25.

¹⁵⁹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, 2015, s. 24.

güvenlik tehditleri oldukça çeşitlendiğinden, güvenlik stratejileri de buna göre değişiklik göstermiştir.¹⁶⁰

3.2.2.1. Akdeniz’de Terörizm

Nadir görülmekle beraber terör saldırıları Akdeniz için büyük bir tehdit oluşturmaktadır.¹⁶¹ Zira Akdeniz’i geçen yolcu veya kargo gemilerinin, teröristlerin kontrolü altına girme veya seyahatleri sırasında terör saldırılarına maruz kalabilme ihtimali bulunmaktadır.¹⁶² Diğer taraftan Akdeniz’de; gemilere, limanlara, boru hatlarına veya petrol terminallerine yönelik meydana gelebilecek terör saldırılarının artan petrol fiyatları, ticaretin sekteye uğraması, geçiş noktaları ve limanlarda tıkanıklık yaşanması, taşınan malların sigorta masraflarının artması, çevre kirliliği, bölge için en büyük gelir kaynaklarından biri olan turizmin sekteye uğraması gibi taşıdığı riskler nedeniyle küresel ekonomiye olumsuz etkileri son derece büyük olacaktır.¹⁶³ Özellikle Süveyş Kanalı, Cebelitarık Boğazı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nın meydana gelebilecek hasarın boyutuna göre günlerce gemi trafiğine kapatılması ihtimali göz önüne alındığında yaşanması muhtemel olayların küresel çapta bir felaket anlamına geleceği açıktır.

Son yıllarda terörizmin ağırlık merkezi; Pakistan, Afganistan, Arap Yarımadası ve Doğu Afrika’da aktif biçimde etkinlik gösteren El Kaide örgütünden, Akdeniz coğrafyasının özellikle Orta Doğu bölgesinde etkin bir biçimde varlığını sürdüren DAESH terör örgütüne doğru kaymıştır. Ancak terör eylemlerini karada gerçekleştirmeye daha yatkın olan DAESH’li teröristlerin donanım, personel eğitimi ve sürdürülebilirlik açısından henüz denizde eylem gerçekleştirebilecek operasyonel bir kapasiteye sahip olmadığı iddia edilmektedir. Öte yandan örgütün; limanlara, sahile yakın gemi veya tesislere yönelik eylem gerçekleştirmesi daha mümkün gözükmektedir. Bu bakımdan DAESH, Akdeniz’deki deniz güvenliği açısından göz ardı edilmemesi gereken potansiyel bir tehdittir.¹⁶⁴

¹⁶⁰ Stefania Panebianco, “Dealing with Maritime Security in the Mediterranean Basin: The EU as a Multilateral Actor”, *documenti Istituto Affari Internazionali* 1016, 2010, s. 12.

¹⁶¹ Michele Taufer, “The Evolution of Maritime Security in the Mediterranean Sea: Past, Present and Future Perspectives”, *Strategic Studies* 35.4, 2015.

¹⁶² Anne Korin. “Terrorism goes to sea”, *Foreign Affairs*, s.61-71, 2004, s. 65.

¹⁶³ Korin, s. 66.

¹⁶⁴ Giacomo Morabito, Addressing Mediterranean Maritime Challenges, *Mediterranean Affairs*, 2018.

DAEŞ'in yanı sıra bölgede PKK ve Hizbullah gibi çok sayıda başka terör örgütü de bulunmakta ve Akdeniz güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Bunlardan denizde gerçekleştirdiği saldırıyla adından söz ettiren *Ansar Bait al-Maqdis* adlı terör örgütü en kanlı ve mensupları en iyi eğitilmiş örgütlerden birisidir.¹⁶⁵

Ortadoğu'nun yanı sıra Akdeniz'in Kuzey Afrika kıyıları da farklı isyancı ve terörist gruplarına ev sahipliği yaparak, Akdeniz'in hayati çıkarlarından olan enerji ve deniz güvenliğine doğrudan bir tehdit oluşturmaktadır. Konumuz açısından bakıldığında, Kuzey Afrika'daki terörist gruplar Akdeniz üzerinden doğrudan AB deniz güvenliği için de büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Genel olarak, bu grupların deniz güvenliğini iki farklı şekilde olumsuz etkilemeleri mümkündür. Öncelikle, hem sivil hem de askeri açıdan, gemilerin güvenliğini tehdit edebilirler. İkincisi, Akdeniz'de çok sayıda saldırıya karşı savunmasız petrol ve doğal gaz tesisi mevcuttur ve mevcut terör grupları bu yapılara karşı ciddi bir risk ve tehdit oluşturmaktadır. Bugüne kadar denizde meydana gelen çok az sayıda terör saldırısı, gelecekte de bu tehdidin gerçekleşebilme ihtimalinin düşük bir seviyede olacağını göstermektedir. Ancak, gerçekleşebilecek terörist bir saldırının yaratacağı ciddi zararlar kesinlikle göz ardı edilmemelidir.¹⁶⁶

3.2.2.2. Akdeniz'de Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine ilişkin 2011 yılında yayınladığı yıllık raporunda, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine açık olan 10 farklı bölge tanımlamıştır. Söz konusu bölgeler arasında Akdeniz bölgesi de bulunmaktadır. Bu bağlamda, günümüzde Akdeniz bölgesinde deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin gerçekleşebilmesinin ciddi ihtimal dâhilinde olduğu ileri sürülebilir.¹⁶⁷ Nitekim tarihsel olarak bakıldığında da II. Dünya Savaşı süreci başta olmak üzere tarihin çeşitli dönemlerinde Akdeniz'de deniz haydutluğu eylemleri meydana gelmiştir.¹⁶⁸

¹⁶⁵ Morabito, s. 58

¹⁶⁶ Taufer, s. 35

¹⁶⁷ Evmorfia Seiti, "Integrating Maritime Security Operations in The Mediterranean", *Center for International Maritime Security (CIMSSEC)*, 2017.

¹⁶⁸ George Finch, "Piracy in the Mediterranean", *The American Journal of International Law* 31.4 (1937): 659-665.

Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun hazırladığı rapora göre, Akdeniz’de 2011 yılında sadece bir deniz haydutluğu eylemi gerçekleştirilmiş, bununla birlikte 2009-2010 yıllarında ve 2012-2013 yıllarında bölgede hiç deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemi kaydedilmemiştir. 2014 yılında ise, yine sadece bir deniz haydutluğu olayı yaşanmış ve bu olayda DAES, bir Mısır donanma gemisini ele geçirmiştir.¹⁶⁹

Yukarıdaki veriler ışığında deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin henüz Akdeniz bölgesi güvenliği açısından somut, gerçekçi ve baskın bir tehdit oluşturmadığı görülmektedir. Zira Avrupa sularında, hâlihazırda deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine yüksek seviyede cevap verebilme kabiliyetine ve bu bakımdan yüksek caydırıcılık gücüne sahip çok sayıda askeri kuvvet bulunmaktadır. Öte yandan, Somali örneğinde olduğu gibi Kuzey Afrika’da bulunan devletlerin içinde bulundukları siyasal istikrarsızlıkların belirtilen risklerin gerçekleşebilme ihtimalini önemli ölçüde arttıracığı söylenebilir.

3.2.2.3. Akdeniz’de Düzensiz Göç

Son yıllarda önemli bir insani ve güvenlik problemi yaratan Akdeniz’deki düzensiz göç hareketi, Avrupa’nın en büyük problemlerinden birini teşkil etmektedir.¹⁷⁰ Son on yıl boyunca Akdeniz; özellikle Afrika kıtasından Avrupa’ya doğru gerçekleştirilen düzensiz göç akımlarının temel güzergâhı açısından bir “istikrarsızlık kaynağı” yaratır hale gelmiştir.¹⁷¹

Arap Baharı sürecinin ardından yaşanan siyasi kargaşa ve Afganistan, Irak ve Suriye’de devam eden çatışmalar, Akdeniz üzerinden Avrupa’ya geçmeye çalışan göçmen sayısını büyük ölçüde arttırmıştır. AB’de kayıtlı, tutuklanan ve sınır dışı edilen göçmen sayısı yılda yaklaşık 500.000’dir. AB’deki toplam kaçak göçmen sayısının 4 ila 8 milyon arasında değiştiği tahmin edilmektedir.¹⁷²

Akdeniz’de bu açıdan etkin olan en büyük grubu; baskı ve şiddet nedeniyle kendi ülkelerinden Avrupa’ya ulaşmaya çalışan düzensiz göçmenlerin kaçış süreçlerinin

¹⁶⁹ ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January–31 December 2013”, 2014.

¹⁷⁰ Boyer, s. 78.

¹⁷¹ McNerney, s. 5.

¹⁷² Konstantinos Tsetsos. "The Maritime Dimension of the European Union’s and Germany’s Security and Defence Policy in the 21st Century, 2013, s. 9.

ticaretini yapan şebekeler oluşturmaktadır. Akdeniz’de bulunan binlerce gemi tarafından her yıl kişi başı iki ila altı bin avro arasında değişen yüksek ücretlerle çok sayıda göçmen Avrupa’ya kaçırılmaktadır. Ancak bunun düşük nitelikte ve kalitesiz deniz araçlarıyla yasadışı ve gelişigüzel bir şekilde gerçekleştirilmesi sonucunda her yıl yüzlerce göçmenin ölümüyle sonuçlanan facialar meydana gelmektedir.¹⁷³



Şekil 6: Akdeniz Bölgesinde Kullanılan Başlıca Düzensiz Göç Rotaları

Kaynak: FRONTEX *Risk Analysis 2016*, (Erişim Tarihi: 12.06.2019)

https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annula_Risk_Analysis_2016.pdf

Akdeniz’den Avrupa’ya geçişte üç temel göç rotası kullanılmaktadır. Bunlardan ilki ve en yaygın olarak kullanılanı Doğu Akdeniz üzerinden işleyen rotadır. Özellikle Kuzey Afrika ülkelerinden, İtalya ve Yunanistan başta olmak üzere güney Avrupa ülkelerine yoğun bir düzensiz göç akımı bu güzergâh üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu rotayı kullanan düzensiz göçmenlerin genellikle Suriye, Afganistan ve Somali kökenli oldukları belirtilmektedir.¹⁷⁴

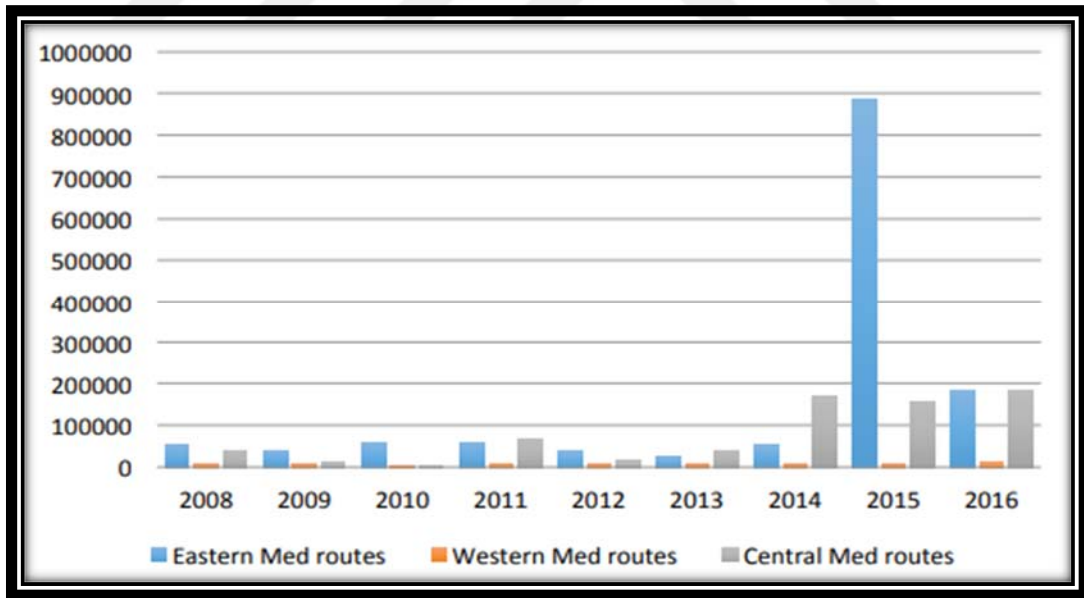
İkinci düzensiz göç rotası, Fas ve Cezayir’den İspanya’ya doğru hareket eden düzensiz göç hareketlerini içeren Batı Akdeniz hattıdır. Özellikle son yıllarda Sahra altı

¹⁷³ Boyer, s. 78.

¹⁷⁴ Frontex (2016). Eastern Mediterranean Route, <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-routes/eastern-mediterranean-route/> (Erişim Tarihi: 15.06.2019)

Afrika ülkelerindeki siyasal ve ekonomik istikrarsızlık ve çatışmaların artmasıyla birlikte Nijerya, Sudan, Güney Sudan, Mali, Çad ve Orta Afrika Cumhuriyeti gibi ülkelerden bu rotayı kullanarak kaçan düzensiz göçmen sayısı katlanarak artmıştır.¹⁷⁵

Üçüncüsü düzensiz göç rotası Orta Akdeniz üzerinden ilerlemektedir. Bu rotayı kullanarak düzensiz göç hareketine dâhil olan ve çoğunluğunu Libya, Suriye, Tunus, Somali, Nijerya, Eritre, Fildişi Sahili ve Gana'dan gelen göçmenlerin oluşturduğu grupların en çok tercih ettikleri ülkeler Malta ve İtalya'dır. Sadece 2014 yılında Libya'da yaşanan siyasi huzursuzluk ve Suriye'deki iç savaşla bağlantılı olduğuna inanılan 170.000'den fazla göçmen bu rotayı kullanarak Lampedusa adasında ulaşmıştır.¹⁷⁶ Lampedusa adası aracılığıyla İtalya'ya daha iyi bir yaşam ve iş fırsatı aramak için gelen bu düzensiz göçmenlerin çoğunluğu 'ekonomik göçmenler' olarak sınıflandırılmaktadır. Öte yandan, bu rotayı kullanarak Eritre'den İtalya'ya geçen düzensiz göçmenler ise, baskıcı rejimden korunmak için ülkelerini terk eden sığınmacılar olarak sınıflandırılmaktadır.



Şekil 7: Akdeniz Bölgesinde Gerçekleşen Düzensiz Göç Rakamları (2008-2016)

Kaynak: FRONTEX, *Risk Analysis 2017*, (Erişim Tarihi: 16.06.2019)

https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf

¹⁷⁵ Frontex (2016). Western Mediterranean Route, <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-routes/western-mediterranean-route/> (Erişim Tarihi: 15.06.2019)

¹⁷⁶ International Organization for Migration (IOM), Migrant Arrivals by Sea in Italy Top 170,000 in 2014 <https://www.iom.int/news/migrant-arrivals-sea-italy-top-170000-2014> (Erişim Tarihi: 15.06.2019)

Yukardaki şekil incelendiğinde, 2013 yılından sonra Orta Akdeniz rotasında belirgin bir artış yaşandığı görülmektedir. Doğu Akdeniz rotası kullanılarak gerçekleştirilen düzensiz göç sayısı 2015 yılında bir önceki yıla oranla çarpıcı bir şekilde artarak yaklaşık 885,386 kişi olarak kaydedilmiştir. 2008-2016 yılları arasında Batı Akdeniz rotasında genellikle aynı seviyede ve düşük miktarda düzensiz göç akımı gerçekleştirilmiştir. Bununla beraber şekilde de görüldüğü üzere, Orta Akdeniz ve Doğu Akdeniz rotaları, Batı Akdeniz rotasına göre düzensiz göç akımı bakımından daha yoğun bir hareketliliğe sahne olmaktadır.

2013 yılında 500'den fazla düzensiz göçmenin, Kuzey Afrika kıyılarından Avrupa'ya ulaşmaya çalışırken İtalyan Lampedusa adası yakınlarında boğulduğu bildirilmiştir. Denizde yaşanan ölümler, İtalya tarafından 18 Ekim 2013 tarihinde göçmen akışını engellemek amacıyla *Mare Nostrum* isimli arama kurtarma operasyonunun başlatılmasına neden olmuştur. Bu operasyonun ana görevi, Sicilya Boğazı'ndaki arama kurtarma faaliyetleri başta olmak üzere denizde gerçekleştirilen tüm yasadışı faaliyetlerle mücadele etmektir. Başlangıcından itibaren *Mare Nostrum* kapsamında bir yıl içinde 421 operasyon gerçekleştirilerek yaklaşık 150.810 düzensiz göçmen kurtarılmıştır. *Mare Nostrum*'un faaliyetlerine Ekim 2014 itibarı ile son verilmiş ve yerini aşağıda ele alınacak olan Frontex'in Triton Operasyonu'na bırakmıştır.¹⁷⁷

Tablo 2: Akdeniz Üzerinden Gelen Kişi Sayısı ve Yaşanan Ölüm (2015)

Varış Yeri	Gelen Kişi Sayısı	Ölüm Sayısı
Yunanistan	853,650	806 (Doğu Akdeniz Rotası)
Kıbrıs	269	
İtalya	153,842	2892 (Orta Akdeniz Rotası)
İspanya	3845	72 (Batı Akdeniz Rotası)
Toplam	1.011.712	3770

Kaynak: International Organization for Migration (IOM), Migrant Arrivals by Sea

¹⁷⁷ Roibera Mungianu, *Frontex and Non-Refoulement: The International Responsibility of the EU*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

Yukardaki tabloda, belirtilen ülkelere 2015 yılı boyunca toplam giriş sayısını ve göçmen ölümlerini göstermektedir. Tablodan düzensiz göçmenlerin Avrupa'ya giriş kapısı olarak Yunanistan, İtalya ve İspanya'yı daha fazla tercih ettikleri görülmektedir. 2015 yılında toplam 1.011.712 civarında olduğu belirtilen bu ülkelere yasadışı giriş yapan göçmenin yanı sıra 3770 kişinin de düzensiz göç hareketi sırasında meydana gelen olaylarda denizde hayatlarını kaybettikleri görülmektedir.

Akdeniz'deki artan göçmen krizine cevap olarak, AB bir dizi önemli deniz operasyonu başlatmıştır. Bu operasyonlar, Avrupa'nın kıyılarını kontrol eden sınır kontrolünü güçlendirmeyi ve denizdeki düzensiz göçmenlerin hayatlarını herhangi bir gemi kazasından kurtarmak için arama ve kurtarma faaliyetlerini arttırmayı ve Akdeniz'deki göçmen kaçakçılarının işlerini aksatmayı amaçlamaktadır.¹⁷⁸

3.2.2.4. Akdeniz'de Uyuşturucu Kaçakçılığı

Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkelerindeki siyasi istikrarsızlar, uyuşturucu kaçakçıları için denetimsiz deniz alanlarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu durum Avrupa'ya gerçekleştirilen yasadışı uyuşturucu akışını önemli ölçüde arttırmaktadır.

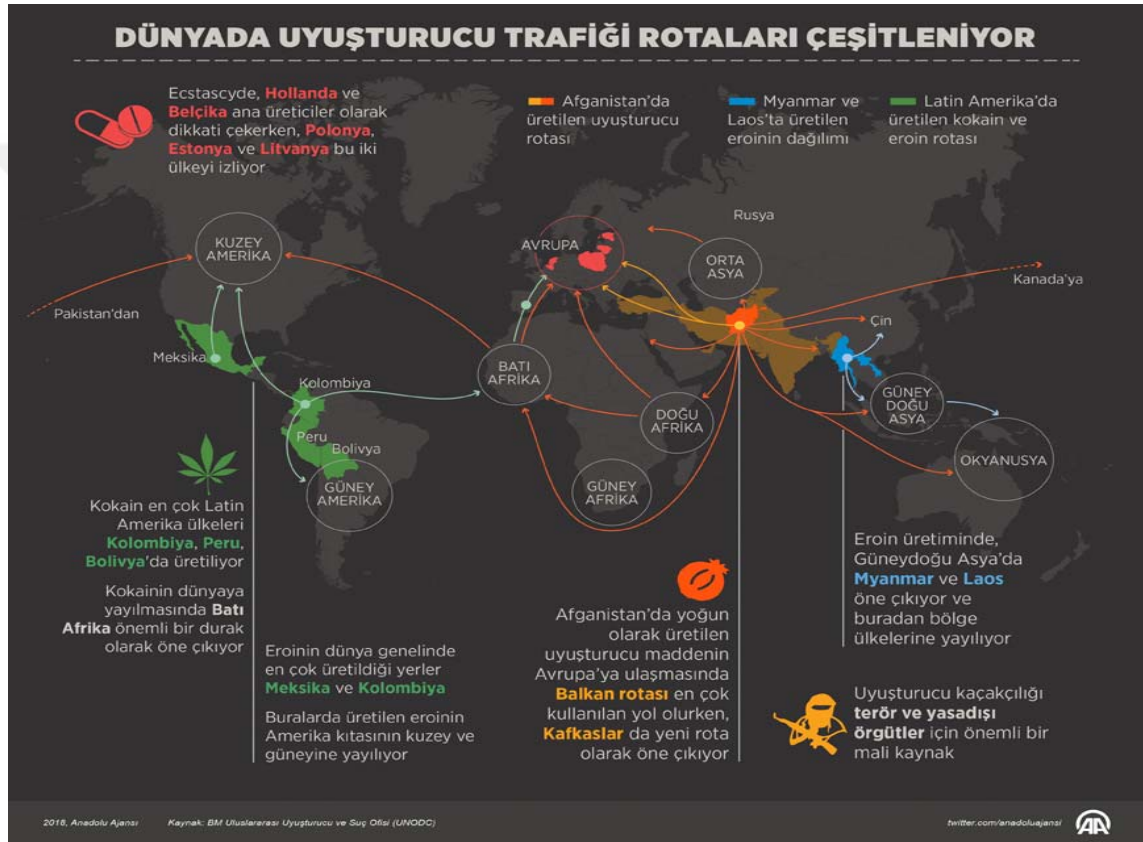
Avrupa, hem yerli üretimin hem de dünyanın başka bölgelerinden gelen uyuşturucuların ticaretinin yapıldığı küresel çapta bir pazar konumundadır. Nitekim yasadışı uyuşturucu yakalamalarının 2016 yılında 1 milyondan fazla olması Avrupa'nın uyuşturucu pazarında önemli bir paya sahip olduğunun ve ciddi önlem alınması gerektiğinin en büyük göstergesidir.

Kuzey Afrika, Batı Afrika ve Batı Asya bölgeleri Avrupa'ya giren yasadışı uyuşturucular için son derece önemli kaynaklardır. Bununla birlikte, bazı uyuşturucular da Avrupa üzerinden başka kıtalara iletilmektedir. Dolayısıyla yasadışı uyuşturucu kaçakçılığı Avrupa Birliği'nin üzerinde durması gereken başlıca konulardan biridir.¹⁷⁹

¹⁷⁸ Mungianu, s. 57.

¹⁷⁹ Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi (2018), Avrupa Uyuşturucu Raporu 2018: Eğilimler ve Gelişmeler, Avrupa Toplulukları Resmi Yayınlar Bürosu, Lüksemburg, 2018. http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/8585/20181816_TDAT18001TRN_PDF.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

Uyuşturucu kaçakçılığı açısından bakıldığında, İngiltere ve İrlanda gibi uzak bölgeler, Adriyatik Denizi'ndeki Balkan Sahilleri ve Karadeniz gibi Avrupa Birliği'nin kolluk kuvvetlerinin diğer bölgelere oranla daha az olduğu bölgeler Avrupa için riskli alanlar olarak değerlendirilmektedir. Benzer şekilde Cebelitarık Boğazı, Baltık Denizi ve Avrupa'nın deniz aşırı bölgeleri de Avrupa Birliği için riskli alanlar kapsamında değerlendirilmektedir.¹⁸⁰



Şekil 8: Dünya Uyuşturucu Trafiki Rotaları

Kaynak: United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), World Drug Report 2017.
https://www.unodc.org/wdr2017/field/WDR_2017_presentation_launch_version.pdf
 (Erişim Tarihi: 16.05.2019) (Aktaran: Anadolu Ajansı)

Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC) 2017 Dünya Uyuşturucu Raporu verilerine göre, Avrupa'ya kaçak yollardan uyuşturucu girmesi dört ana rota üzerinden gerçekleşmektedir. Bunların en önemli ikisini oluşturan rotaların 'Balkan Rotası' ve 'Güney Rotası' olduğu görülmektedir. Balkan Rotası, Türkiye'den Balkan

¹⁸⁰ Basil Germond, "The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy, European Security", 20:4, 2011, s. 563-584.

ülkelerine (Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya) ve güney, batı ve orta Avrupa'ya giden bir rotadır. Güney Rotası ise, Pakistan ve İran'dan gelen uyuşturucuların hava ya da deniz yoluyla direk gelmesi veya Afrika ülkeleri üzerinden geçerek Avrupa'ya ulaşan bir rotayı ifade etmektedir. 'Kuzey Rotası' ve güney Kafkasyalardan ve Karadeniz'den geçen rotalar da diğer ana rotalardır.¹⁸¹

Birleşmiş Milletler 1988 Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığı ile Mücadele Sözleşmesi Madde 17'de, Sözleşmeye taraf devletlerin deniz yoluyla yasa dışı uyuşturucu kaçakçılığını önlemek için yapabilecekleri hukuki yetkiler tanımlanmaktadır. Bunlar arasında, ilgili devletten izin talep edildikten sonra gemiyi durdurma, gemiye binme ve başka bir ulustan bir gemiyi aramanın yanı sıra gemideki insanları tutuklama gibi yetkiler de bulunmaktadır.

Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığı İzleme Merkezi, AB'nin yürütme organlarından biri olan Avrupa Komisyonu, Uyuşturucu ve Uyuşturucu Trafiği ile Mücadele Ortaklık Grubu (POMPIDOU) ve Avrupa Polisi (EUROPOL), AB'nin uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele etmesinde etkin rol oynayan kuruluşlardır.

3.2.2.5. Akdeniz'de Yasadışı Balıkçılık

Yasadışı balıkçılık, AB açısından ciddi ekonomik, sosyal ve çevresel zararlara yol açan önemli bir suçtur. Yasadışı balıkçılık neticesinde, önemli gelir kaynakları, beslenme ve geçim kaynakları kaybedilmektedir. Bu durum, hem karada hem de denizde gerçekleştirilen ticaret ve ekonomik faaliyetlere ciddi problemler oluşturmaktadır.¹⁸²

AB balıkçılık endüstrisi, her yıl 6,4 milyon ton balık tedarik eden dünyanın dördüncü büyük endüstrisidir. Balıkçılık ve balık işleme sektörleri 350.000'den fazla kişiye iş imkânı sağlamaktadır. Görüldüğü üzere, pek çok AB vatandaşının geçimi deniz kaynaklarına özellikle de balıkçılığa bağlıdır. Öte yandan FAO tarafından, özellikle açık denizde olmak üzere gerçekleştirilen IUU balıkçılığın son 20 yılda yükselişe geçtiğinin¹⁸³

¹⁸¹ Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi, Avrupa Uyuşturucu Raporu 2018: Eğilimler ve Gelişmeler, 2018.

¹⁸² Council of European Union, Maritime Affairs, 2019, https://europa.eu/european-union/topics/maritime-affairs-fisheries_en (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

¹⁸³ Food and Agriculture Organization (FAO). (2016). The State of World Fisheries and Aquaculture Contributing to Food Security and Nutrition for All. Rome: FAO. <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

tespit edilmesi de dikkate alındığında, deniz alanlarında sürdürülebilir balıkçılık yapılabilmesi ve aşırı avlanmanın önlenmesi için gerekli tedbirler alınması son derece önemli hale gelmektedir.

AB, sektörde bulunan işletmecilerin yasadışı faaliyetlerinden elde ettikleri haksız kazancın önüne geçmek için yoğun bir çaba harcamakta ve büyük bir mücadele vermektedir. Dünyanın herhangi bir yerinde yasadışı bir şekilde balık avlayan herhangi bir AB işletmecisi, avlarının ekonomik değerine orantılı olarak, elde ettikleri kardan mahrum bırakan önemli cezalarla karşı karşıya kalmaktadır.¹⁸⁴

3.3. AB Deniz Güvenliği Mevzuatı

Avrupa Birliği'nin Ortak Dış ve Güvenlik Politikasının bir parçası olan Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası, Birliğe ve üyelerine, askeri operasyonlar ve sivil görevler yapabilme yeteneği kazandırmıştır. 1999 yılında AB'ye sorunlara ivedi bir şekilde müdahalede bulunabilme imkânı sağlayan Helsinki Zirvesi ile 2003 yılında NATO'nun askeri varlıklarını kullanabilmesine imkân sağlayan Berlin Plus işbirliği anlaşması, AB'nin savunma ve güvenlik politikasındaki önemli dönüm noktalarını oluşturmaktadır.¹⁸⁵ Öte yandan Avrupa Güvenlik Stratejisi (2003), Avrupa Güvenlik Stratejisi Uygulama Raporu (2008), İç Güvenlik Stratejisi (2010) AB'nin güvenlik konusundaki temel strateji belgelerini oluşturmaktadır.¹⁸⁶

Avrupa Konseyi tarafından 12 Aralık 2003 tarihinde kabul edilen “*Daha iyi bir dünyada güvenli bir Avrupa*” başlıklı “*Avrupa Güvenlik Stratejisi (ESS)*”¹⁸⁷ AB'nin savunma ve güvenlik politikasına yol gösteren ve temel güvenlik sorunlarını AB perspektifinden ana hatlarıyla açıklayan ilk ortak güvenlik stratejisidir. Strateji, dış politikada uyulması gereken prensipleri; “*önleyici müdahale, bütüncül yaklaşım ve çok taraflılık*” olarak ifade etmiştir.

¹⁸⁴ Council of European Union, Maritime Affairs, 2019.

¹⁸⁵ European Parliament, The Maritime Dimension of CSDP: Geostategic Maritime Challenges and their implications for the European Union, Brussels, 2013, s. 62.

¹⁸⁶ Kraska and Pedrozo, s.59.

¹⁸⁷ Council of the European Union, “A Secure Europe in a Better World”, European Security Strategy, Brussels, 12 December 2003. s. 5.

<https://www.consilium.europa.eu/media/30823/qc7809568enc.pdf> (Erişim Tarihi: 17.06.2019)

Strateji, deniz haydutluğuna yapılan referans hariç AB güvenliğinin denizcilik boyutuna ilişkin ifadelere fazla yer vermemekte, ancak dolaylı olarak AB'nin deniz sınırlarının önemini vurgulamaktadır. Dünya üzerinde birçok fırsatın yanında, birtakım risk ve tehditlerin de bulunduğunu ifade eden bu belgede, Avrupa'nın güvenliğini güvence altına alabilmek için çok taraflı işbirliği sürecinin geliştirilmesi gerektiğine de işaret edilmektedir. Zira ortaya çıkan asimetrik ve çok boyutlu tehditlere hiçbir ülkenin tek başına karşı koyması mümkün değildir.¹⁸⁸

Avrupa Güvenlik Stratejisi yeni ortaya çıkan ve ciddi önlem almayı gerektiren beş önemli tehdidi terörizm, kitle imha silahlarının yayılması, bölgesel çatışmalar, devlet başarısızlığı¹⁸⁹ ve organize suçlar olarak sıralamıştır. Ayrıca Strateji, AB'nin güvenliği için en büyük tehdidin kitle imha silahlarının yayılması olarak belirlemiş ve terörle bağlantılı olan bölgelerde bu tehdidin daha da artacağını vurgulamıştır. Öte yandan, organize suçların terör faaliyetlerinin yanı sıra, düzensiz göç, insan ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi suçlarla da ilişkili olduğunu ifade etmiştir. Bununla beraber Strateji, Akdeniz bölgesinin, ciddi ekonomik durgunluk, sosyal huzursuzluk ve çözülmemiş çatışmalarla karşı karşıya kaldığını ve bu nedenle AB'nin Akdeniz bölgesinde, ekonomi ve güvenlik boyutlarına ilişkin daha fazla çaba göstermesi gerektiğini vurgulamıştır.¹⁹⁰

AB üyesi devletlerin deniz kuvvetleri komutanları (*Chiefs of European Navies CHENS*), tüm Avrupa için sivil ve askeri yetkililer ile çokuluslu kuruluşların da dâhil olduğu bütüncül bir strateji geliştirmek maksadıyla 2007 yılında Deniz Güvenliği Operasyonları (MSO) hakkında bir belge yayınlamıştır. Söz konusu belge, AB'nin deniz kaynaklı ekonomisini ve denizlerin AB açısından önemini vurgulamaktadır.¹⁹¹

2007 yılında Avrupa Komisyonu tarafından ortaya koyulan AB Entegre Denizcilik Politikası, denizciliğin sosyal, ekonomik, çevresel ve güvenlik gibi farklı boyutlarıyla birlikte birbirine bağlanmasını amaçlayan bütüncül bir yaklaşımdır. Avrupa'nın iklim değişikliği, deniz ortamının bozulması, enerji güvenliği, deniz emniyeti ve güvenliği gibi konularda meydana gelebilecek zorluklarla mücadele etme kapasitesini

¹⁸⁸ Council of the European Union, "A Secure Europe in a Better World", s.3-4

¹⁸⁹ Başarısız devlet (*failed state*) kavramı, devlet olabilmenin temel şartlarını ve sorumluluklarını artık gerektiği gibi yerine getiremeyen devletler için kullanılan bir kavramdır.

¹⁹⁰ Council of the European Union, A Secure Europe in a Better World: European Security Strategy, Brussels, s.8.

¹⁹¹ Konstantinos Tsetsos. "The Maritime Dimension of the European Union's and Germany's Security and Defence Policy in the 21st Century, 2013.

arttırmayı, denizdeki faaliyetler hakkında etkin bilgi alışverişini sağlayarak deniz emniyeti ve güvenliğine yönelik kapsamlı ve tutarlı bir yaklaşım geliştirmeyi ve kıyı bölgelerinde ekonomik kalkınmayı amaçlamaktadır.¹⁹² Bununla birlikte, politika deniz güvenliği için sınırlı bir uygulamaya sahip olup, çoğunlukla ticaret, su ürünleri yetiştiriciliği, mavi ekonomi ve balıkçılık gibi konular üzerine odaklanmaktadır.

Avrupa Güvenlik Stratejisinin kabulünden beş yıl sonra bu stratejinin uygulama ayağının güçlendirilmesi kapsamında 2008 yılında Avrupa Güvenlik Stratejisi Uygulama Raporu ortaya konulmuştur. Güvenlik stratejisinin kabulünden bu yana kaydedilen ilerlemeyi değerlendiren bu raporda, dünya ekonomisinin deniz ticaretine olan bağımlılığına işaret edilmiş; iklim değişikliğinin ticaret yolları, deniz alanları ve doğal kaynaklar üzerinde uzlaşmazlıklara sebep olacağının altı çizilmiştir. Ayrıca söz konusu raporda, AB'nin Akdeniz bölgesindeki düzensiz göç ve siyasi huzursuzluğun artması konusundaki endişesi defalarca vurgulanmıştır.¹⁹³ Öte yandan, hem 2003 Avrupa Güvenlik Stratejisi hem de 2008 Uygulama Raporu “*organize suçun yeni bir boyutu*” olarak deniz haydutluğuna doğrudan atıfta bulunmuştur. 2008 Uygulama Raporu, deniz haydutluğu sorununun kaynağında devlet başarısızlığını görmektedir.

Yine 2008 yılında Avrupa Parlamentosu tarafından Somali açıklarında deniz haydutluğu ile mücadele etmek maksadıyla AB'yi göreve çağıran *Deniz Haydutluğu Kararı* kabul edilmiş ve deniz haydutluğunun bir suç eylemi olarak kabul edilerek bununla mücadele edilmesi çağrısı yapılmıştır. 2010 yılında yine Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen *Deniz Güvenlik Stratejisi Sonuçları* adlı belgede, ortaya çıkabilecek tehditlere ilişkin üye ülkelerin sahip olduğu askeri-sivil kaynakların birleştirilmesi ve bir *Görev Gücü* oluşturulması gerektiği ifade edilmiştir. 2011 yılında kabul edilen *Somali Yarımadası için Stratejik Çerçeve* ise, deniz haydutluğuna neden olan etkenleri ortadan kaldırmayı, ekonomik ve sosyal anlamda gelişmeyi teşvik etmeyi, barış içinde, demokratik ve istikrarlı bir Somali devletinin oluşturulmasına yardımcı olmayı hedeflemektedir.

¹⁹² Commission of the European Communities, An Integrated Maritime Policy for the European Union

¹⁹³ Council of the European Union, Report on the Implementation, of the European Security Strategy: Providing Security in Changing World, Brussels, 2008, s. 7.

https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/reports/104630.pdf

(Erişim Tarihi: 18.06.2019)

3.3.1. AB'nin Terörle Mücadele Politikası

Yukarıda da belirtildiği gibi Akdeniz; Avrupa enerji arzının güvenliği için hayati önem taşıyan bir kavşaktır. Bu nedenle, AB "liman ve terminallerin, açık deniz tesislerinin, su altı boru hatlarının, telekomünikasyon kablolarının, bilimsel araştırma ve yenilik projelerinin ve denizdeki diğer ekonomik faaliyetlerin" korunması amacıyla yoğun bir çaba sarf etmektedir.¹⁹⁴ Zira söz konusu sabit deniz varlıklarına yönelik risk ve tehditlerin, AB üyesi devlet ve vatandaşlarının çıkarlarına büyük zarar verebilecek düzeye ulaşması ihtimal dâhilindedir.

11 Eylül terör saldırıları AB'nin terörle mücadele kapsamında harekete geçmesi için çağrı niteliği taşımaktaydı. 11 Eylül tarihinden bu yana, AB'nin terörle mücadeledeki rolü önemli ölçüde artmış ve AB terörle mücadele konusunda büyük bir ilerleme kaydetmiştir. Öte yandan, Akdeniz bölgesinden gelen terör tehdidi de AB için bir iç güvenlik kaygısı haline gelmiş ve önlem alınması gereken bir alan olarak ortaya çıkmıştır. Aşağıda da ele alınacağı gibi, Avrupa'da meydana gelen bir dizi terör saldırısı da Birliğin terörle mücadele konusundaki stratejilerini yeni baştan ele alma, var olanı düzenleme ve farklı işbirliği alanları geliştirmesinin önünü açmıştır. Bununla beraber AB, Akdeniz'de terörle mücadele için sistematik bir şekilde bir dizi strateji ve eylem planı kabul etmiş, çok sayıda operasyonu hayata geçirmiştir.

14 Eylül 2001 tarihinde ortaya koyulan "Avrupa Tutuklama Emri" terörle mücadeleye yönelik AB'nin ilk temel politikasıdır. 2002 yılında yürürlüğe giren bu politikada AB, cezai kovuşturma veya tutuklama emrine ilişkin üye devletler arasında hukuki kararları karşılıklı tanıma konusunu güvence altına almıştır. Ayrıca bu politika, terör saldırıları da dâhil olmak üzere yasalar tarafından cezalandırılabilir bir dizi eylemi tasvir etmekte ve üye ülkeler arasındaki sınır kontrollerini vurgulamaktadır.¹⁹⁵

21 Eylül 2001 tarihinde ortaya koyulan *AB Terörle Mücadele Eylem Planı*, terörizm tehdidine cevap vermek için kullanılan AB'nin diğer önemli politikasıdır. Eylem Planı, terörle mücadelenin AB açısından birinci öncelik olmasını hedeflemiş ve AB'nin terörle mücadele çabalarında "her koşulda uyum içinde" çalışacağını vurgulamıştır.

¹⁹⁴ Morabito. s.57

¹⁹⁵ Council of the European Union, Council Framework Decision on the European Arrest Warrant and the Surrender Procedures between the Member states, 2002, s. 2.

Bununla birlikte Eylem Planı terörle mücadele etmek için uluslararası yasal araçlar geliştirmeyi, AB üye ülkelerinin istihbarat teşkilatları arasındaki iş birliği ve bilgi alışverişini güçlendirmeyi, konuya ilişkin AB politikalarının tümünde bir tutarlılık sağlanıp politikalar arasında koordinasyonu arttırmayı amaçlamaktadır.¹⁹⁶

Mart 2004'te Madrid'de gerçekleşen terörist saldırıların ardından, AB Eylem Planı revize edilerek *Terörle Mücadele Bildirgesi* kabul edilmiştir. AB'nin terörle mücadele etmesi için 18 Haziran 2004 tarihinde oluşturulan Terörizmle Mücadele Bildirgesi yedi stratejik amaç içermektedir.¹⁹⁷

- Uluslararası fikir birliğini güçlendirmek ve terörle mücadele için uluslararası çabaları artırmak,
- Terörist grupların ekonomik kaynaklara erişimini engellemek,
- Teröristleri tespit etmek ve saldırıları önleme verimliliğini artırmak için AB organları ve üye devletleri içindeki kapasiteyi arttırmak,
- Uluslararası taşımacılık güvenliğini arttırmak ve etkili bir sınır kontrol sistemi sağlamak,
- AB üyesi devletlerin bir terör saldırısının sonuçlarını karşılama yeteneklerini güçlendirmek,
- Terör örgütüne katılmayı kolaylaştıran faktörleri belirlemek,
- Terörle mücadele kapasitesinin artırılması gereken üçüncü ülkelerle AB dış ilişkilerini geliştirilmektir.

Bildirgede sınır kontrolünün güçlendirilmesinin yanı sıra, ortaklara teknik destek sağlama konusu da taahhüt edilmektedir. Örneğin bu doğrultuda AB, terörle mücadele kapasitesinin geliştirilmesi projesi yoluyla Cezayir ve Fas'la bu iki ülkenin ulusal bütçeleri ile AB bütçesini terörle mücadele politikası dâhilinde tek bir çatı altında senkronize etmeye çalışmıştır. Bununla birlikte çeşitli ülkelere terörle mücadele kapasitelerini arttırabilmeleri amacıyla çok sayıda eğitim verilmiştir.¹⁹⁸

2005 yılında Londra'da gerçekleşen terörist saldırılar, AB'yi ivedi bir şekilde yeni önlemler almaya teşvik etmiştir. Bu kapsamda, 30 Kasım 2005 tarihinde Adalet ve İçişleri

¹⁹⁶ European Council, Conclusions and Plan of Action of the Extraordinary European Council Meeting, 2001, s.1.

¹⁹⁷ Council of the European Union, Declaration on Combating Terrorism, 2004, s. 9.

¹⁹⁸ Wolff, s.166.

Konseyi'nin onayı ile AB Terörle Mücadele Stratejisi kabul edilmiştir. Strateji, 2005 sonrası dönemde meydana gelebilecek terör saldırıların önlenmesine yönelik kapsamlı bir çerçeve sunmakta ve terörizmi bütün devletler için ortak bir tehdit olarak ilan etmektedir. Bununla birlikte, AB'nin Avrupa'yı daha güvenli bir yer haline getirmek ve aynı zamanda vatandaşlarının refahı için özgürlük, güvenlik ve adalet anlayışını sürdürmek için terörizmle küresel olarak mücadele etme kararlılığını ortaya koymaktadır.¹⁹⁹

AB Terörle Mücadele Stratejisi'nin terör faaliyetlerini önlemek, bu faaliyetlerde Birliği korumak, bu türden faaliyetleri takip etmek ve bunlara cevap vermek şeklinde dört temel amacı bulunmaktadır.²⁰⁰

- İnsanların terörist gruplara katılmalarını sağlayan temel nedenlerle mücadele etmeye ve terörizme yönelmelerini önlemeye yönelik bir eylem planı ortaya koymak,
- Vatandaşları ve altyapıları terör saldırılarına karşı korumak,
- Terörist faaliyetleri ve teröristlerin oluşturduğu organize sistemlerin bozulma sürecini takip etmek,
- Saldırıların ardından ortaya çıkabilecek sorunlarla başa çıkma konusunda üye devletlerin kapasitelerinin arttırılmasının yanı sıra, uluslararası örgütlerle terör saldırılarına yanıt verecek şekilde koordinasyon sağlamaktır.

2005 yılının Kasım ayında gerçekleşen Barselona Zirvesi'nde kabul edilen Avrupa-Akdeniz Terörle Mücadele Davranış Kuralları, AB'nin Kuzey Afrika ve Orta Doğu bölgelerinde bulunan komşuları ile aralarındaki işbirliğini geliştirmek için tasarlanmış temel bir çerçevedir. Söz konusu kurallar, BM kararları uyarınca uluslararası işbirliğini arttırmayı hedeflemekte ve tüm katılımcı ülkelerin teröre karşı durmaları için dayanışma ruhu içinde olmaları gerektiğini vurgulamaktadır.²⁰¹

Avrupa-Akdeniz Terörle Mücadele Davranış Kuralları, Avrupa-Akdeniz bölgesinde terörle mücadele konusunda mevcut işbirliğini geliştirmek için geniş kapsamlı araçlardan biri olarak kabul edilmektedir. Bu kurallara taraf olan devletler teröre ilişkin BM ve Güvenlik Konseyi kararları uyarınca terörle mücadele etmeyi, terörün tüm

¹⁹⁹ Council of the European Union, The European Union Counter-Terrorism Strategy, 2005, s. 6.

²⁰⁰ The European Union Counter-Terrorism Strategy, 2005, s. 16.

²⁰¹ Council of the European Union, Euro-Mediterranean Code of Conduct on Countering Terrorism, 2005.

nedenlerini ele almayı ve deniz güvenliği uygulamalarını güçlendirmeyi taahhüt etmişlerdir.²⁰²

3.3.1.1. Avrupa Terörle Mücadele Merkezi (ECTC)

Avrupa Polis Teşkilatı (*Europol*), terörle daha etkin bir şekilde mücadele etmek için stratejik çabalarını ortaya koymak amacıyla 2016 yılının Ocak ayında “Avrupa Terörle Mücadele Merkezi” hizmetini başlatmıştır. Merkez, üye devletlere terör saldırılarına karşı mücadelede ortak destek sağlayan bir bilgi merkezi ve büyük bir terör saldırısı gerçekleşmesi durumunda da acil müdahaleleri koordine eden bir analiz merkezi olarak hizmet vermektedir. Ayrıca üye devletler arasında istihbarat paylaşımı sağlamakta, Avrupa’daki terör saldırılarıyla ilgili güncel araştırmalar için analiz yapmakta, kolluk kuvvetleri arasında bilgi alışverişini geliştirmekte ve üye devletler arasında birlikte çalışabilirliği arttırmaktadır.²⁰³

3.3.2. AB Deniz Güvenliği Stratejisi (EUMSS)

AB, deniz güvenliğini sağlamak için Akdeniz'deki iş birliği araçlarının güçlendirilmesine büyük önem vermektedir. Avrupa Güvenlik Stratejisi ve Entegre Denizcilik Politikası’nın kabul edilmesinin ardından, AB üye ülkeler arasında iş birliğini arttırmak, somut sonuçlara ulaşmak, yürürlükte olan mevcut iş birliği araçlarını tamamlamaya çalışmak amacıyla 2014 yılında AB Deniz Güvenliği Stratejisini (*EUMSS*) onaylamıştır.

AB’nin küresel düzeyde deniz güvenliği konusunda etkinliğinin artırılması maksadıyla, 19-20 Aralık 2013 tarihlerinde Brüksel’de gerçekleştirilen AB Zirvesinde, 2014 yılının Haziran ayına kadar AB Deniz Güvenliği Stratejisi yayımlanması kararı alınmış ve 24 Haziran 2014 tarihinde de Strateji’nin gözden geçirilmiş bir versiyonu Avrupa Konseyi tarafından kabul edilmiştir.

AB deniz güvenliğinin hem iç hem de dış yönlerini kapsayan Avrupa Birliği Deniz Güvenliği Stratejisi, istikrarlı ve güvenli bir küresel deniz ortamı oluşturma çabalarına

²⁰² A.g.e. s. 4.

²⁰³ Europol Resmi Site, *Europol's European Counter Terrorism Centre Strengthens the EU's Response to Terror*, 2016.

katkıda bulunmak için kapsamlı bir çerçeve sunmaktadır. Bununla beraber Strateji, AB Entegre Denizcilik Politikası ve İç Güvenlik Stratejisi başta olmak üzere AB politikalarıyla uyumluluk göstermektedir.²⁰⁴

AB Deniz Güvenliği stratejisini uygulamak için 16 Aralık 2014 tarihinde bir Eylem Planı kabul edilmiştir. AB ve üye ülkelerin çıkarlarını korumaya destek olan stratejik Eylem Planı, aşağıda belirtilen 5 ana başlık altında toplanan 130 maddeden oluşmaktadır.²⁰⁵

- Dış Eylemler, (AB yetki alanları dışında da deniz güvenliğini sağlamaya yönelik küresel bir yaklaşımın benimsendiği eylemler)
- Denizde Durumsal Farkındalık, Gözetim ve Bilgi Paylaşımı,
- Yetenek Geliştirme, (Sivil-Askeri işbirliği kapasitesini geliştirmek)
- Risk Yönetimi, Kritik Deniz Altyapıların Korunması ve Kriz Müdahale,
- Deniz Güvenliği Araştırma ve Yenilik, Eğitim ve Öğretim.

EUMSS, Eylem Planı aracılığıyla denizde farkındalık, gözetleme ve bilgi paylaşımı konularını vurgulamakta, deniz emniyet ve güvenliği konusunda kapsamlı bir “denizcilik bilinci” oluşturmayı hedeflemektedir. Söz konusu hedefin gerçekleşmesi için, kurumlar arası koordinasyon ve işbirliğini kolaylaştırmak ve aralarında ortak denizcilik bilincini geliştirmek üzere Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA), Avrupa Balıkçılık Kontrol Ajansı (EFCA), FRONTEX, Avrupa Savunma Ajansı (EDA) ve EUROPOL başta olmak üzere ilgili tüm AB ajanslarının koordineli bir şekilde çalışması gerektiği ifade edilmiştir. Böylece göçmenlerin güvenliğini sağlamanın yanı sıra, üye devletlerin sınırında meydana gelebilecek düzensiz göç başta olmak üzere tüm yasadışı faaliyetlerin tespit edilmesi, önlenmesi ve yasadışı faaliyetlerle mücadele edilmesi için durumsal farkındalık ve hemen tepki verebilme kabiliyetinin artırılacağı belirtilmektedir.²⁰⁶

Bununla birlikte Eylem Planında, üye devletler ve ilgili AB kurum ve kuruluşları için gerekli tüm düzenlemeler vurgulanmakta, deniz güvenliği konusunda koordine

²⁰⁴ Council of the European Union, European Union Maritime Security Strategy, 11205/14, Brussels, 2014. <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT> (Erişim Tarihi: 15.06.2019)

²⁰⁵ Council of European Union, European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014. (Erişim Tarihi: 15.06.2019) https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan_en.pdf

²⁰⁶ European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)-Action Plan, Brussels, 16 December 2014, s.8.

edilmiş programların teşvik edilmesi, AB eğitim tatbikatı ve AB Askeri Acil Mukabele ile uyumlu olarak ortak eğitim ve tatbikatların desteklenmesi gerektiği ifade edilmektedir. Yine bu yaklaşımın G8, Afrika Birliği, Akdeniz Birliği, ASEAN gibi üçüncü devletlerle veya bölgesel kuruluşlarla ve IMO, ILO ve INTERPOL gibi kuruluşlarla işbirliğiyle belirli tehditlere yönelik de uygulanması gerektiği belirtilmektedir.²⁰⁷

EUMSS diğer ülkelerle deniz güvenliği konularında eşgüdümlü bir şekilde çalışabilmek için dört temel ilke ortaya koymaktadır. Bunlar:

- Sivil, askeri, araştırma ve sanayi aktörleri ile AB kurumları arasında koordinasyonu ve işbirliğini amaçlayan sektörler arası bir yaklaşım benimsemek,
- Ulusal ve AB düzeyindeki mevcut yapıları, araçları, politikaları, yetkileri ve yetenekleri kullanarak işlevsel bütünlüğü muhafaza etmek,
- Özellikle BMDHS'ye tam olarak uyumlu olarak insan haklarına, demokrasiye ve uluslararası hukuka saygılı olmak,
- Başta BM ve NATO olmak üzere uluslararası kuruluşlarla ve forumlarla işbirliği yapılan çok yönlü bir denizcilik anlayışı benimsemektir.²⁰⁸

EUMSS'de belirtilen ilkeleri, deniz güvenliğine yönelik hedefler, çıkarlar ve tehditler takip etmektedir. EUMSS'nin temel hedefleri şunlardır:

- AB'nin temel stratejik deniz çıkarlarını tanımlamak ve ortaya koymak,
- AB'nin stratejik deniz çıkarlarına yönelik tehdit, zorluk ve riskleri belirlemek ve ifade etmek,
- Sektöre özgü farklı denizcilik politikaları ve stratejileri arasında bir uyum yakalamak amacıyla, ortak politika hedefleri, ilkeleri ve ortak destek alanları sağlamaktır.

Avrupa denizcilik çıkarları temel olarak çatışmaların önlenmesi, barışın korunması, AB ve üye devletlerin vatandaşlarının güvenliğinin sağlanması ve uluslararası ortaklarla işbirliği yaparak uluslararası güvenliğin güçlendirilmesi esasına dayanmaktadır. Söz konusu çıkarların gerçekleşmesi, uluslararası deniz işbirliğini ve hukukun üstünlüğünü desteklemekte, deniz ticaretini kolaylaştırmakta ve sürdürülebilir

²⁰⁷ European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014.

²⁰⁸ Council of the European Union, Implementation of European Union Maritime Security Strategy Action Plan, Brussels, 16 December 2014, s. 2.

kalkınmaya katkıda bulunmaktadır. Ayrıca AB'nin diğer stratejik deniz güvenliği çıkarları şunlardır:

- AB'nin limanları ve terminalleri, açık denizde bulunan tesisleri, su altı boru hatları, telekomünikasyon kabloları, bilimsel araştırma ve yenilik projeleri, deniz altyapısı ve diğer ekonomik faaliyetlerinin deniz güvenliğine yönelik tehditlere karşı korunması,
- Birliğin deniz sınırlarının, yasadışı faaliyetleri önlemek için etkin bir şekilde kontrol edilmesi,
- Küresel AB tedarik zincirinin korunması, seyrüsefer özgürlüğü, AB Üye Devletlerinin bayraklarını taşıyan gemilerin masum geçiş hakkı ve deniz personeli ile yolcuların emniyeti ve güvenliği,
- Yasadışı, düzenlenmemiş ve bildirilmemiş (IUU) balık avlamanın önlenmesidir.²⁰⁹

Deniz güvenliği tehditleri, Avrupa vatandaşları için bir risk oluşturmakta ve aynı zamanda AB'nin stratejik çıkarlarına da zarar vermektedir. İklim değişikliği, deniz ekosistemlerinin bozulması ve AB üyesi devletler ile diğer ülkelerin kıyı bölgelerini etkileyen sosyal, ekonomik ve çevresel sorunlar deniz güvenliği üzerinde doğrudan ve dolaylı sonuçlar doğurmakta ve birçok politika alanını da olumsuz etkilemektedir. Deniz güvenliğine yönelik tespit edilen tehditler şunlardır:

- Deniz yetki alanları üzerindeki anlaşmazlıklar ve devletlerarası silahlı çatışma,
- Gemilere, kargo ve yolculara, limanlara ve diğer altyapı tesislerine yönelik gerçekleştirilen terörizm ve diğer yasadışı eylemler,
- Kimyasal, biyolojik, radyolojik ve nükleer tehditler de dâhil olmak üzere kitle imha silahlarının yayılması,
- Deniz ve kıyı bölgelerinde, deniz ve denizcilik sektörlerinde büyüme ve iş potansiyelini zayıflatan koşullar,

²⁰⁹ European Commission, Joint Communication to the European Parliament and the Council: For an Open and Secure Global Maritime Domain: Elements for a European Union Maritime Security Strategy <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014JC0009&from=EN> (Erişim Tarihi: 22.06.2019)

- Silah kaçakçılığı, deniz yoluyla uyuşturucu ve insan kaçakçılığı ve IUU yasadışı balıkçılık da dâhil olmak üzere sınır ötesi ve organize suçlar,
- Kirli atıkların yasa dışı şekilde boşaltımı ve kaza sonucu deniz kirliliğinin deniz çevresindeki potansiyel sonuçları,
- Deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetleri,
- Doğal afetler, aşırı hava ve iklim değişikliğinin deniz ulaştırma sistemi ve özellikle deniz altyapısı üzerindeki potansiyel etkileri.²¹⁰

Özetle bu strateji, farklı güvenlik çıkarlarını ve tehditlerini tespit etmekte ve seyrüsefer özgürlüğünden ekonomik çıkarlara, sınır güvenliğinden biyolojik çeşitliliğin korunmasına kadar çok çeşitli ilgi alanlarını ele almak için kapsamlı bir yaklaşım sunmaktadır. Ayrıca Strateji, geleneksel askeri sorunlar, deniz haydutluğu, kitle imha silahlarının yayılması ve terörizm gibi doğrudan tehditlerin yanı sıra yasadışı balıkçılık ve iklim değişikliğinden kaynaklanan dolaylı tehditleri de ortaya koymakta ve söz konusu tehditlere karşı önlem almayı amaçlamaktadır.²¹¹

Avrupa Konseyi tarafından 16 Aralık 2014 tarihinde kabul edilen EUMSS Eylem Planı 26 Haziran 2018 tarihinde revize edilmiştir. Bu revizyon, hızla değişen güvenlik ortamındaki siyasi öncelikler doğrultusunda, güvenlik ve savunma alanında devam eden çalışmaları ve son zamanlarda kabul edilen AB politikalarını ve diğer girişimleri dikkate alarak, EUMSS'nin, AB güvenliğini tehdit eden mevcut ve gelecekteki zorluklara karşı güncel kalmasını amaçlamaktadır. Gözden geçirilmiş Eylem Planı, AB deniz güvenliğinin hem iç hem de dış yönlerini bir araya getirmekte ve Eylem Planında öngörülen eylemler, EUMSS'nin uygulanmasına katkıda bulunmaktadır.²¹²

Eylem Planı, deniz ortamında hem operasyonel hem de diplomatik düzeyde gerçekleştirilen uluslararası işbirliğinin, denizlerin ve okyanusların, emniyetli ve güvenli bir hale getirilmesinde ve küresel deniz güvenliğini arttırmada etkili olduğunu vurgulamaktadır. Bu bağlamda, Eylem Planı, EUNAVFOR MED Sophia Operasyonu ile

²¹⁰ Council of the European Union, European Union Maritime Security Strategy, s. 3.

²¹¹ Lennart Landman, *The EU Maritime Security Strategy: Promoting or Absorbing European Defence Cooperation?* Clingendael Institute, 2015, s.4.

²¹² Council of the EU: Council Conclusions on the Revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) Action Plan, 26 June 2018, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/eumss-revised-action-plan_en.pdf (Erişim Tarihi: 22.06.2019)

NATO Deniz Muhafızı Operasyonu (*Operation Sea Guardian*) arasındaki işbirliğinin, Akdeniz'deki güvenlik durumunun iyileştirilmesine yardımcı olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca Eylem Planı, AB'nin EUMSS ve BMDHS'nin ana ilkeleri doğrultusunda, AB'nin küresel deniz güvenliği sağlamaya ilişkin rolünü yeniden doğrulamaktadır.²¹³

Gözden geçirilmiş Eylem Planı, sektörler ve sınırlar arasında gerçekleştirilecek bilgi alışverişi yoluyla, denizde durumsal farkındalık yaratmanın büyük bir öneme sahip olduğuna işaret etmektedir. Ayrıca Eylem Planı, Frontex ve EUROSUR gibi AB kurumları arasındaki işbirliğinin daha da artırılması gerektiğini ve bu sayede deniz ortamındaki risk ve tehditlerin daha iyi tespit edilebileceğini belirtmektedir. Bununla birlikte Eylem Planı, AB tarafından, Akdeniz bölgesinde bulunan ülkelerde, ülkelerin sahil güvenlik kuvvetlerini geliştirmeye ilişkin eğitim ve öğretim faaliyetleri düzenlendiğini ifade etmektedir.²¹⁴

3.3.3. AB Küresel Güvenlik Stratejisi (EUGS)

AB, 2003 yılında yayımladığı Avrupa Güvenlik Stratejisi'nden 13 yıl sonra AB Küresel Güvenlik Stratejisi (*EU Global Strategy-EUGS*) adlı ikinci güvenlik stratejisini 29 Haziran 2016 tarihinde yayımlamıştır. Bu geçen 13 yıllık zaman zarfında, AB'nin iç ve dış güvenlik ortamındaki büyük çaplı gelişmeler, AB'yi yeni bir strateji belgesi ortaya koymaya teşvik etmiştir.

Güvenlik stratejisi; “birbirine daha bağlı, daha ihtilaflı ve daha karmaşık” bir ortamda, AB politikalarına ışık tutmayı hedeflemektedir. Bu tanımlama doğrultusunda, AB'nin uluslararası ortamda sorumluluklarını artırması ve bu alana daha fazla angaje olması ve bu alanda daha fazla işbirliği yapması, stratejinin esas prensipleri olarak belirlenmiştir. Strateji, AB'nin dış krizlere cevap verebilmesi ve bu alanda hayata geçirilecek görevleri diğer kuruluşlarla işbirliği içerisinde yürütebilmesi için tüm paydaşların güvenlik ve savunma kapasitelerini geliştirmeye yardımcı olması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu bağlamda, daha fazla hayat kurtarmak, sınır ötesi suçlarla ve

²¹³ Council Conclusions on the Revision of the EUMSS, Action Plan, 2018, s. 1.

²¹⁴ A.g.e., s. 2.

kaçakçılıkla mücadele etmek ve deniz güvenliğini artırmak maksadıyla Frontex gibi AB kurumları ile daha fazla işbirliği yapılması gerektiğine de işaret etmektedir.²¹⁵

AB Küresel Güvenlik Stratejisi, NATO'nun dünyadaki en güçlü ve en etkili askeri ittifak olmaya devam ettiğini belirtmekte, koordineli bir savunma yeteneği geliştirme, paralel ve eş zamanlı tatbikat gerçekleştirme, asimetrik risk ve tehditlerle mücadele etme ve deniz güvenliğini artırmak için karşılıklı olarak güçlendirici eylemler gerçekleştirme gibi konularda, AB'nin NATO ile ortaklığını daha da güçlendireceğini vurgulamaktadır. Bununla birlikte strateji, AB'nin küresel çapta ortak değerler ve çıkarlar temelinde ilgili devletlerle daha güçlü ortaklıklar kuracağını, çok taraflı ilişkiler geliştireceğini, deniz güvenliği, düzensiz göç, organize suçlar ve terörle mücadele gibi konularda ilgili devletlerle mevcut işbirliğini iyileştireceğini ifade etmektedir.²¹⁶

Atalanta Operasyonu ve Sophia Operasyonu ile elde edilen başarıların altını çizen AB Küresel Güvenlik Stratejisi, bu operasyonların küresel deniz güvenliğine de katkıda bulunacağını belirtmektedir. Bunun yanı sıra, AB'nin deniz güvenliğini sağlamaya yönelik girişimlere daha fazla yatırım yapacağını ve küresel deniz güvenliği sağlayan bir aktör olarak, ülkeler arasındaki anlaşmazlıkları çözme mekanizmaları da dâhil olmak üzere BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni uygulamaya ve daha da yaygınlaştırmaya çalışacağını vurgulamaktadır.²¹⁷

3.4. Deniz Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Girişimler ve Operasyonlar

3.4.1. Avrupa Savunma Ajansı

Avrupa Savunma Ajansı, AB'nin Ortak Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilciliği kapsamında oluşturulmuş bir deniz güvenliği kurumudur. Bu kurum, AB üyesi devletler arasında iş birliğinin sağlanmasını, yeni ortak projeler başlatılmasını ve savunma yeteneklerinin geliştirilmesini desteklemektedir. Avrupa Savunma Ajansı, deniz güvenliğinin tesis edilebilmesi maksadıyla daha iyi ağ oluşturma, ortak

²¹⁵ European Union External Action, 'Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe', A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy, Brussels, 2016, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10715-2016-INIT/en/pdf> (Erişim Tarihi: 22.06.2019)

²¹⁶ European Union External Action, 'Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe', A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy, 2016.

²¹⁷ European Union External Action, 'Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe', A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy, 2016.

araştırmalar, daha yakın işbirliği, birlikte çalışabilirlik, koordineli silah üretimi ve ortak bilgi paylaşımı konularında çok sayıda projenin gerçekleşmesini sağlamıştır. Bu projelerin temel amacı ise, denizde durumsal farkındalık yaratmak ve bilgi alışverişini iyileştirmektir. Bununla beraber, deniz güvenliği konularında merkezi öneme sahip olan Deniz Gözetleme Ağı (MARSUR) denizde durumsal farkındalığı arttırmak amacıyla 2006 yılından itibaren Avrupa Savunma Ajansı tarafından geliştirilmeye başlanmıştır.²¹⁸

3.4.2. Frontex

AB'nin deniz güvenliği alanında çalışan kurumlarından birisi olan AB Sınır Güvenliği Birimi (*Frontex*), AB üyesi devletlerin, komşu devletlerle olan sınırlarının korunması ve kontrol edilmesi maksadıyla 2005 yılında kurulmuştur.²¹⁹ Ayrıca Frontex üye ülkeler arasında deniz, kara veya hava sınırları yönetiminde de koordinasyon ve işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. AB'nin dış sınırlarının sorumluluğu her zaman üye devletlere ait olmakla birlikte, Frontex yalnızca üye ülkelere destek sağlamak için oluşturulmuştur. Frontex, AB dış sınırlarının yönetimine ilişkin özellikle teknik ve operasyonel konularda üye devletlere yardımcı olmaktadır.²²⁰

Frontex'in yönetilmesi için “*Schengen Sınırları Yasası*” da dahil olmak üzere kullanılan çeşitli AB yasal çerçeveleri vardır. Schengen Sınırları Yasası, 2006 yılında kabul edilerek AB entegre sınır yönetimi politikasının yasama kısmını iyileştirmeyi amaçlamıştır. Ayrıca bu yasa, etkin bir şekilde yapılan sınır kontrolünün, düzensiz göç ve insan kaçakçılığı ile mücadelede önemli bir rol oynadığını vurgulamaktadır.²²¹

Frontex'in sınır kontrolünün güçlendirilmesi ve düzensiz göçün önlenmesinde altı esas görevi bulunmaktadır.

- Dış sınırların yönetiminde üye ülkeler arasındaki operasyonel işbirliğini koordine etmek,

²¹⁸ Carlo Masala and Konstantinos Tsetsos, “The Maritime Dimension of the European Union's and Germany's Security and Defense Policy in the 21st Century.” *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security* 229, 2013.

²¹⁹ Efthymios Papastavridis, “Fortress Europe and Frontex: Within or Without International Law”, *Nordic Journal of International Law* 79.1, 2010, s. 77

²²⁰ Julia Gour, *EU Policies on Mixed Migration Flows in the Mediterranean Sea*. Background Brief No:13, EU Centre in Singapore, 2015, s.5.

²²¹ European Commission, Regulation (EC) No 562/2006 of the European Parliament and of the Council- Establishing a Community Code on the Rules Governing the Movement of Persons Across Borders (Schengen Borders Code), 2006, s. 1.

- Ortak eğitim standartlarının oluşturulması da dâhil olmak üzere, ulusal sınır muhafızlarının eğitimi konusunda üye devletlere yardım etmek,
- Risk analizi yapmak,
- Dış sınırların kontrolü ve gözetlenmesi ile ilgili araştırmaları takip etmek,
- Teknik donanım ve operasyonel yardım talep eden üye devletlere yardım sağlamak,
- Geri dönüş kurallarının düzenlenmesinde üye devletleri desteklemektir.²²²

Frontex'in Varşova'da bulunan merkez birimi, risk analizinden sorumlu yönetim ofisi olarak görev yapmakta ve üye devletler tarafından bildirilen tüm raporları ve bilgileri bünyesinde toplanmaktadır. Merkezde, dış sınırların farklı bölgelerinden alınan operasyonlarla ilgili tüm bilgilerin görselleştirilip teyit edildiği bir *Frontex Durum Merkezi* bulunmaktadır.²²³

3.4.2.1. Frontex Deniz Operasyonları

Frontex, kuruluşundan bu yana, üye devletlerin dış sınırlarını güçlendirmelerine, düzensiz göç ve insan kaçakçılığı ile mücadele etmelerine yardımcı olmak amacıyla denizde birçok ortak operasyon başlatmış ve operasyonları koordine etmiştir. Bu operasyonlar açık denizlerde, üye devletlerin karasularında veya diğer üye olmayan ülkelerin deniz sınırları içerisinde gerçekleşebilmektedir. Özellikle İtalya ve Malta'ya yönelik gerçekleşen düzensiz göç dalgasının yoğunluğu nedeniyle gerçekleşen operasyonların çoğu, Orta Akdeniz bölgesine odaklanmaktadır.²²⁴ Frontex'in yıllık raporuna göre, 2018 yılında AB'ye ulaşan sığınmacı sayısı, 2017'ye göre yüzde 25, 2015'e göre ise yüzde 92 oranında azalmıştır. AB ülkelerine 2018'de ulaşan düzensiz göçmen sayısının son 5 yılın en düşük seviyesi olan 150 bin civarında olduğu belirtilmiştir. Bu bağlamda, Frontex'in düzensiz göçmenlerin Avrupa'ya geçişlerini önleme konusunda son derece önemli bir kurum olduğu değerlendirilmektedir. Aşağıda Frontex'in faaliyete geçtiği 2006 yılından bu yana gerçekleştirilen geniş kapsamlı deniz operasyonları incelenmektedir.

²²² Papastavridis, s. 78.

²²³ Gour, s. 7.

²²⁴ Shazwanis Shukri, *Security community-building in the Mediterranean Sea: The roles of NATO and European Union in managing maritime challenges*. Diss. Cardiff University, 2017, s.169.

3.4.2.1.1. Ortak Hera Operasyonu

17 Temmuz 2006'da başlayan Ortak Hera Operasyonu 31 Ekim 2006 tarihine kadar sürmüştür. Frontex tarafından koordine edilen ve üye ülkeler tarafından ortak olarak finanse edilen Hera Operasyonu, Hera I, Hera II ve Hera III olmak üzere üç aşamadan oluşmaktadır. Operasyon, Afrika kıyılarından Kanarya Adaları'na balıkçı tekneleriyle gelen çok sayıda göçmenle mücadelede İspanyol makamlarına yardım etmek amacıyla kurulmuştur. Operasyonun ilk aşaması, Fransa, İtalya, Portekiz ve Almanya'dan katılan uzmanlar tarafından Kanarya Adası'na yasal belgeler olmadan gelen düzensiz göçmenlerin tespit edilmesi faaliyetlerini içermektedir. Yine bu aşamada, İspanyol yetkililerle işbirliği içinde uzmanlar tarafından tespit edilen 6.076 düzensiz göçmen kendi ülkelerine geri gönderilmiştir.²²⁵

Operasyonun ikinci aşaması olan Hera II, Frontex'in İspanyol yetkililerin talebi üzerine 11 Ağustos 2006 tarihinde başlatılmıştır. Bu aşamada İtalya, Portekiz ve Finlandiya yer almıştır. Her üç üye devlet de, İspanyol yetkililerin Moritanya, Senegal, Cape Verde ve Kanarya Adaları kıyı bölgelerinde yürüttüğü karakol görevlerine yardımcı olmak için çeşitli hava ve deniz varlıkları tahsis etmiştir. Operasyonun asıl görevi, Kanarya Adaları'na giden tekneleri veya gemileri tespit ederek bunları kalkış noktalarına geri döndürmektir. 3.500'den fazla düzensiz göçmen, bu operasyonla Afrika kıyılarına yakın yerlerde başarılı bir şekilde yakalanarak kendi ülkelerine geri yönlendirilmiştir. Bu ikinci aşama 15 Aralık 2006 tarihinde sona ermiş, ancak Kanarya Adaları'na doğru büyük miktarda göç akımının devam etmesi nedeniyle Hera III adı verilen yeni bir aşama ile operasyona devam edilmiştir.²²⁶ Hera III aşaması, 12 Şubat 2007 tarihinde başlamış ve iki ay sürmüştür. Bu aşama, denizde yaşamını kaybeden insan sayısını azaltmak için çeşitli önlemler almayı amaçlamaktadır. Batı Afrika kıyıları boyunca Fransa, Lüksemburg, İtalya ve İspanya da dâhil olmak üzere çeşitli üye devletlerin hava ve deniz varlıkları operasyona katkıda bulunmuştur.²²⁷

²²⁵ Anneliese Baldaccini, *Extraterritorial Border Controls in the EU: The Role of Frontex in Operations at Sea, Extraterritorial Immigration Control: Legal Challenges*, 2010, s. 229- 255.

²²⁶ Frontex, Longest FRONTEX coordinated operation – HERA, the Canary Islands, 2006, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/longest-frontex-coordinated-operation-hera-the-canary-islands-WpQlsc> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

²²⁷ Frontex, Hera III operation, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/hera-iii-operation-It9SH3> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

3.4.2.1.2. Ortak Nautilus Operasyonu

2006 yılının Ekim ayında Frontex tarafından, Libya ve Tunus kıyılarını, Lampedusa ve Sicilya adalarını ve Malta'yı çevreleyen bir alanda düzensiz göç ile mücadele etmek için Ortak Nautilus Operasyonu başlatılmıştır. Nautilus Operasyonu'nun 2007 yılının Haziran ve Temmuz aylarında gerçekleşen birinci aşaması, Orta Akdeniz'deki sınır kontrolünü güçlendirmeyi ve bölgedeki düzensiz göç ile mücadele etmek için Malta yetkililerine teknik ve operasyonel yardımda bulunmayı amaçlamaktadır. Nautilus Operasyonu'nun ilk aşamasında, Malta'ya yapılan düzensiz göçmen sayısındaki dikkate değer bir düşüşle önemli bir başarı sağlanmıştır.²²⁸

Elde edilen bu başarının ardından, operasyonun ikinci aşaması Mayıs 2008 ile Ekim 2008 arasında devam etmiştir. Katılan üyeler arasında Belçika, Fransa, Almanya, Yunanistan, Lüksemburg, Portekiz, Romanya, İspanya ve İngiltere yer almaktadır. Nautilus'un ikinci aşaması, üye ülkeler arasında dış sınır kontrolünün yönetimine ilişkin operasyonel işbirliği sağlamayı ve risk analizlerini koordine etmeyi amaçlamıştır.

2009 yılında da sürdürülen Nautilus Operasyonu, Libya'dan AB üyesi ülkelere yönelik gerçekleşen düzensiz göçü tespit etmek, engellemek ve üye devletlerin sınır gözetimi kapasitesini artırmak amacıyla Orta Akdeniz bölgesine odaklanmıştır. Operasyonun ardından Frontex, 2009 yılında düzensiz sınır geçişlerinde önceki yıla göre % 22'lik bir düşüş olduğunu bildirmiştir. Bu düşüş, operasyonun yeterli olmasa da kayda değer bir başarı yakaladığını göstermektedir.²²⁹

Nautilus Operasyonu sürdürülürken, operasyona katılan devletler bazı engellerle karşılaşmıştır. Bunlardan en önemlisi, devriye uçakları başta olmak üzere hava unsurlarının yetersiz kalmasıdır. Operasyon sırasında karşılaşılan diğer bir engel ise, özellikle göçmenlerin Libya kıyılarından ayrıldıklarını tespit etmede Libya devletinin desteğinin olmamasıdır.²³⁰ Libya'nın bu operasyona destek vermesi hayati bir öneme sahiptir. Zira Libya, Afrika'dan Avrupa'ya gerçekleştirilen düzensiz göçün temel geçiş noktalarından birini oluşturmaktadır.

²²⁸ Stephen Calleya, *Security Challenges in the Euro-Med Area in the 21st Century: Mare Nostrum*. London: Routledge, 2012, s. 89.

²²⁹ Frontex, NAUTILUS 2008 Statistics, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/hera-2008-and-nautilus-2008-statistics-oP7kLN> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

²³⁰ Calleya, s. 90.

3.4.2.1.3. Ortak Triton Operasyonu

Frontex tarafından 2014 yılının Kasım ayında Triton Operasyonu başlatılmıştır. Diğer operasyonlarda olduğu gibi, bu operasyon da AB üyesi devletlere yönelik gerçekleştirilen düzensiz göç hareketini engellemeyi amaçlamaktadır. Bununla birlikte, İtalyan yetkililere sınır gözetimi konusunda ve aynı zamanda İtalyan karasularındaki arama kurtarma faaliyetlerinde ilave destek sağlamak da bu operasyonun amaçları arasındadır.²³¹

Triton operasyonu şimdiye kadar yürütülen en büyük Frontex operasyonudur. Operasyon başlangıçta, İtalya kıyılarından 30 deniz milini aşmayan bir alanda görev yaparken daha sonra Sicilya'nın güneyinden 138 deniz miline kadar uzanan daha geniş bir alanda faaliyet göstermek üzere görevlendirilmiştir. Ayrıca Triton Operasyonu'nun görev alanı da diğer sınır ötesi suç biçimlerini içerecek şekilde genişletilmiştir. Bu bağlamda operasyon, düzensiz göç hareketini engelleme çabalarının yanı sıra, uyuşturucu kaçakçılığı, yasadışı balıkçılık ve deniz kirliliği tespitlerine de katkıda bulunmaktadır. Operasyonda, İtalyan makamlarının arama ve kurtarma faaliyetlerinin desteklenmesine yönelik kullanılabilecek 17 gemi bulunmaktadır. Bu gemiler operasyonda, Akdeniz'de arama ve kurtarma sırasında 3.000'den fazla göçmenin kurtarılmasıyla kayda değer bir başarı sağlamışlardır.²³²

3.4.3. Avrupa Sınır Gözetleme Sistemi (EUROSUR)

Frontex, deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik yürütülen faaliyetlerin çoğuna öncülük etmektedir. Bu çerçevede, Avrupa Sınır Gözetleme Sistemi (*EUROSUR*), AB üyesi devletlerin dış sınırlarının yasadışı suçlarla mücadele kapsamında gözetlenmesi, izinsiz geçişlerin belirlenmesi, balıkçılık denetimi, deniz emniyet ve güvenliği gibi konularda durumsal farkındalık yaratmak amacıyla 2013 yılında kurulmuştur.²³³

²³¹ Frontex, Joint Operation Triton extended to the end of 2015, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/joint-operation-triton-extended-to-the-end-of-2015-NXCwpk> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

²³² Frontex, Joint Operation Triton (Italy), 2016, (Erişim Tarihi: 21.06.2019) <https://frontex.europa.eu/media-centre/focus/joint-operation-triton-italy--ekKaes>

²³³ European Commission, EUROSUR: New Tools to Save Migrants' Lives at Sea and Fight Cross Border Crime, Press Release, Brussels, 2013, s.4.

Düzensiz göç ve insan kaçakçılığı ile mücadele etmek için dış sınırların daha etkin bir şekilde korunması AB ve üye ülkeleri açısından son derece önemlidir. EUROSUR, tüm taraf ülkelerin “*durumsal farkındalığı*” ve “*reaksiyon kabiliyetini*” artırmak için ortak bilgi ortamının entegre edilmesine odaklanan çok amaçlı bir sınır gözetleme sistemidir.²³⁴

EUROSUR sisteminin amaçları üç bölümden oluşmaktadır. Birincisi, düzensiz göç hareketlerini kontrol etmede etkinliği arttırmayı ve aynı zamanda Avrupa'ya tespit edilemeden giren düzensiz göçmen sayısını azaltmayı hedeflemektedir. İkincisi, denizde arama kurtarma faaliyetlerine yardımcı olmakta ve böylece dış sınırlarındaki insan hayatlarını korumayı ve kurtarmayı hedeflemektedir. Son olarak üçüncüsü, AB'nin iç güvenliğini artırarak dış sınırlardaki sınır ötesi suçları önlemeyi hedeflemektedir.²³⁵

EUROSUR sisteminin en önemli bileşeni olan Ulusal Koordinasyon Merkezleri; sınır muhafızları, sınır polisi, milli muhafızlar, sahil güvenlik ve silahlı kuvvetler dâhil olmak üzere birçok farklı kuruluştan oluşmaktadır. Bu merkezin esas rolü sınır gözetleme faaliyetlerini ulusal düzeyde koordine etmek ve üye ülkeler arasında bilgi alışverişi sağlamaktır. Ayrıca bu merkez, arama kurtarma faaliyetleri için kaynakların ve personelin etkin bir şekilde yönetimini de sağlamaktadır.²³⁶

EUROSUR, yasadışı sınır geçişlerinin önleme amacıyla, sınır gözetiminde kurumlar arası işbirliğini geliştirme ve kurumlar içinde bilgi alışverişini kolaylaştırma görevine sahiptir. Bununla birlikte, sınır gözetimi yalnızca yasadışı sınır geçişlerinin önlenmesi değil, aynı zamanda terörizm, insan ticareti, uyuşturucu kaçakçılığı ve silah ticareti gibi diğer sınır ötesi suçları tespit etmek, önlemek ve bunlarla mücadele etmeyi de içermektedir.²³⁷

Avrupa Denizlerinin ve Sınırlarının Akıllı Gözetleme Sistemiyle Korunması Projesi (*PERSEUS*), 1 Ocak 2011 tarihinde AB tarafından başlatılan ve 30 Haziran 2015 tarihinde sona eren bir gözetleme sistemidir. *PERSEUS*, yasadışı göçü izleme ve ilgili suç ve kaçakçılıkla mücadele çabalarına katkıda bulunmuş ve mevcut sistemlerin

²³⁴ Jorrit Rijpma and Mathias Vermeulen, “EUROSUR: saving lives or building borders?”, *European Security*, 24:3, 2015, s.454-472.

²³⁵ European Commission, *EUROSUR: New Tools to Save Migrants' Lives at Sea and Fight Cross Border Crime*, 2013, s.4.

²³⁶ Sergio Carrera and Leonhard den Hertog, *Whose Mare? Rule of Law Challenges in the Field of European Border Surveillance in the Mediterranean*. CEPS Paper in Liberty and Security in Europe. Brussels: Centre for European Policy Studies, 2015.

²³⁷ Shukri, s.181.

operasyonel yeteneğini önemli ölçüde arttırmıştır. Bu sistemle, Frontex tarafından oluşturulan ağ tabanlı sisteme, faydalı ve kullanılabilir bilgi akışı sağlanarak bilgi paylaşım ortamı oluşturulması, ortak bir durumsal farkındalık yaratılması, şüpheli olmayan küçük teknelerin ve alçaktan uçan uçakların daha iyi tespit edilmesi ve tanımlanması, şüpheli gemilerin algılanması ve tehditlerin belirlenmesi hedeflenmiş ve sona erdiğinde belirtilen hedeflere büyük ölçüde ulaşılmıştır.²³⁸

3.4.4. EUNAVFOR Atalanta Harekatı

2008 yılında dünya genelinde gerçekleşen toplam 293 deniz haydutluğu eyleminin 111'i Somali açıklarında gerçekleşmiştir.²³⁹ Somali açıklarında gerçekleşen deniz haydutluğunun sayısı, Somali'nin Dünya Gıda Programı (DGP) ve ticaret gemileri açısından son derece tehlikeli bir bölge olduğu anlamına gelmektedir. Bu bakımdan, Somali açıklarında artan deniz haydutluğu eylemlerinin küresel ekonomi ve güvenliği etkilemesi üzerine BM Güvenlik Konseyi 2008 yılında 1814, 1816, 1838, 1846 ve 2009 yılında da 1918 sayılı düzenlemeleri hayata geçirmiştir.²⁴⁰

AB Parlamentosu tarafından bu düzenlemeleri desteklemek için 10 Kasım 2008 tarihinde bir harekât kararı alınarak AB Deniz Görev Kuvveti, 2008 yılında fiilen göreve başlamıştır.²⁴¹ Daha sonra bu operasyonun belirli periyotlarla uzatılarak 2020 yılının Aralık ayına kadar devam etmesi kararlaştırılmıştır. Atalanta Harekatı AB'nin Ortak Savunma ve Güvenlik Politikası kapsamında gerçekleştirdiği, doğrudan üye devletlerin deniz ticaretine ilişkin temel çıkarlarını korumayı hedefleyen ilk deniz operasyonudur. Coğrafi yetki alanı, Kızıldeniz'in güneyindeki Somali karasuları, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nun batı kısmını içermektedir.²⁴²

Esas olarak deniz haydutluğu faaliyetlerini engellemek maksadıyla Aden Körfezi ve Somali açıklarında gerçekleştirilen Atalanta Harekatı'nın diğer amaçları ise şunlardır:

²³⁸ European Commission, Protection of European seas and borders through the intelligent use of surveillance (PERSEUS), 2011, <https://cordis.europa.eu/project/rcn/97515/factsheet/en> (Erişim Tarihi: 22.06.2019)

²³⁹ ICC International Maritime Bureau (2012) Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Reports 2007 – 2012.

²⁴⁰ The Maritime Dimension of CSDP, s.83.

²⁴¹ Bernard Kouchner, "Acts Adopted under Title of the EU Treaty", Official Journal of the European Union, Cilt 301, 2008, s. 33-37.

²⁴² Julian Hale, "EU Extends Anti-Piracy Effort to Seychelles," *Defense News*, June 1, 2009, s. 22.

- Dünya Gıda Programı gemilerini ve diğer nakliye gemilerini korumak,
- Deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemlerini önceden tespit etmek, önlemek ve bastırmak,
- Somali kıyılarındaki balıkçılık faaliyetlerini izlemek,
- Bölgedeki istikrarı yeniden sağlamak,
- Bölgedeki deniz güvenliği ve kapasitesini güçlendirmek için çalışan diğer AB görevlerini ve uluslararası kuruluşları desteklemektir.²⁴³

Atalanta Harekatı'nın yürütülmesine 25'ten fazla ülke katkıda bulunmuştur. Bazı ülkeler, gemi veya deniz devriyesi ve keşif uçakları yönünden katkı sağlarken bazılarıysa İngiltere'deki operasyonel merkezde çalışacak askeri personel desteğinde bulunmuştur. Öte yandan, operasyonda tıbbi destek eksikliği, hava unsurlarının ve deniz tankerlerinin yetersiz olması gibi sıkıntılar yaşanmıştır.²⁴⁴

Atalanta Harekatı'nın AB'nin yetki alanlarından uzakta bir deniz operasyonunu sürdürebilmesinin yanı sıra gerçekleştirdiği deniz haydutluğunu azaltma, gıda yardımı teslimatlarını koruma, denizcilik endüstrisi ile aktif ve etkin iletişim kurma, bölgedeki diğer deniz operasyonları ile yakın bir koordinasyon geliştirme, tutuklanan deniz haydutlarının Kenya ve Seyşeller'e nakledilmesine izin veren yasal anlaşmalar yapma şeklinde sağladığı katkılar açısından başarılı olduğu değerlendirilmektedir.²⁴⁵

Operasyonun getirdiği yeniliklerden biri, İngiltere'deki operasyon merkezinden yönetilen ve Somali çevresindeki ticari gemiler için web tabanlı hizmetler sağlayan Deniz Güvenlik Merkezi- Afrika Boynuzu (*MSC-HOA*) sistemidir. *MSC-HOA*, Aden Körfezi'nden geçen gemileri 24 saat boyunca izlemenin yanı sıra, deniz haydutluğu eylemlerine karşı bölgede bulunan gemileri uyarma, risk değerlendirmesi yapma, gemilerin kendilerini korumaları için tavsiyelerde bulunma hizmetleri vermektedir.²⁴⁶

²⁴³ Kouchner, s. 33-37.

²⁴⁴ Germond, s. 567.

²⁴⁵ Peter Dombrowski & Simon Reich, "The EU's maritime operations and the future of European Security: learning from operations Atalanta and Sophia". *Comparative European Politics*, 2005.

²⁴⁶ Deniz Güvenlik Merkezi - Afrika Boynuzu Resmi Sitesi, <https://on-shore.mschoa.org/>

3.4.5. EUNAVFOR MED Sophia Operasyonu

2015 yılının Nisan ayında, 800'den fazla göçmen taşıyan bir gemi Libya kıyılarında alabora olmuştur. Daha öncede Akdeniz'de bu tür olaylar meydana gelse de, şimdiye kadar tek bir olayda hiç bu derecede can kaybı yaşanmamıştır.²⁴⁷ AB'nin güneyinde bulunan ülkelerde yaşanan olumsuz faktörlerin birleşmesi sonucu, Akdeniz'den AB'ye gerçekleşen düzensiz göç sayısı, 2013'ün sonlarından itibaren önemli ölçüde artmıştır. Özellikle 2014 yılında 3500'den fazla insan hayatını kaybetmiştir.²⁴⁸ Nisan ayında yaşanan en ölümcül gemi kazası başta olmak üzere son on yılda yaşanan bu tür olaylar sonucu, AB tarafından 22 Haziran 2015 tarihinde Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası (CSDP) çerçevesinde EUNAVFOR MED Sophia Operasyonu başlatılmıştır.²⁴⁹

Operasyonun temel görevleri şu şekildedir: Orta Akdeniz'de insan ticareti ve göçmen kaçakçılığı eylemlerinde kullanılan veya kullanıldığından şüphelenilen varlıkları tespit etmek, yakalamak ve tahrip etmek, insan ticareti ve göçmen kaçakçılığı yapan organize suç şebekelerinin oluşturduğu sistemi bozma çabalarına katkıda bulunmak, denizde daha fazla can kaybının yaşanmamasını sağlamaktır.²⁵⁰ Operasyonun ayrıca destekleyici görevleri de bulunmaktadır. Bunlar, Libya Sahil Güvenlik ve Donanma Kuvvetlerini eğitmenin yanı sıra, verilen eğitimin uzun vadeli verimliliğini de izlemek, BM'nin silah ambargo kararının Libya açıklarında uygulanmasına katkıda bulunmak, denizde gözetim faaliyetleri yürütmek ve Libya'dan yapılan yasadışı petrol ihracatı hakkında BM Güvenlik Konseyi kararlarına göre bilgi toplamaktır.²⁵¹

²⁴⁷ Julian Miglierini, "Migrant tragedy: anatomy of a shipwreck." Catania: BBC News, 2016.

²⁴⁸ UNHCR, 2015, April 20. UNHCR calls for urgent action as hundreds feared lost in the Mediterranean boat sinking. <https://www.unhcr.org/news/latest/2015/4/5534dd539/unhcr-calls-urgent-action-hundreds-feared-lost-mediterranean-boat-sinking.html> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

²⁴⁹ European Union, External Action, Factsheet European Union Naval Force – Mediterranean Operation Sophia, 30 September 2016. https://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/pdf/factsheet_eunavfor_med_en.pdf (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

²⁵⁰ The Council of European Union, Council Decision (CFSP) 2015/778 of May 18, 2015 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015D0778&from=EN> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

²⁵¹ Giuliana Ziccardi Capaldo, "The EUNAVFOR MED Operation and the Use of Force," *American Society of International Law* 19, No. 27, 2017, s. 22.

EUNAVFOR MED Sophia operasyonu 4 aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama, kaçakçılık faaliyeti ve yöntemleri hakkında kapsamlı bir anlayış oluşturmak için belirlenen kuvvetlerin konuşlandırılmasından ibarettir ve bu istihbarat aşamasıdır. İkinci aşama, uluslararası yasaların öngördüğü şartlar altında açık denizde bulunan kaçakçı gemilerine binilmesi, gemilerin aranması ve ele geçirilmesi faaliyetlerini öngörmektedir. Bu faaliyetler, geçerli herhangi bir Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı ve ilgili kıyı devletinin onayı ile gerçekleştirilebilir. Üçüncü aşama, bu faaliyetleri daha da genişletmektedir. Bu aşama kıyı devletlerinin topraklarında bulunan ve göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti için kullanıldığından şüphelenilen gemilere karşı operasyonel önlemlerin alınması konusunu içermektedir. Aynı şekilde bu aşama da Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararına ve kıyı devletinin iznine bağlıdır. Dördüncü ve son aşama ise, ilgili kuvvetlerin geri çekilmesi ve operasyonun tamamlanmasından oluşmaktadır.²⁵²

Sophia, Orta Doğu'da *EUNAVFOR MED* Görev Gücü kapsamında faaliyet gösteren Alman "Schleswig-Holstein" Fırkateyninde 24 Ağustos 2015 tarihinde saat 04.15'te diğer 453 göçmenle birlikte kurtarılan Somali uyruklu bir anneden doğan bir bebektir. Prusya Prensesi *Sophia Schleswig-Holstein'a* adanan Alman gemisinin ismini almıştır. Bu olayın ardından, kaçakçılarla ve suç ağlarıyla mücadele etmenin insan yaşamını korumanın bir yolu olduğu mesajını dünyaya iletmek maksadıyla operasyonun adı EUNAVFOR MED Sophia olarak değiştirilmiştir.²⁵³

EUNAVFOR MED Sophia operasyonu, hem denizde hem de havada yürütülen askeri bir operasyondur. İlgili kıyı devleti topraklarında göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti amacıyla kullanıldığından şüphelenilen gemilere ve ilgili varlıklara karşı gemileri durdurma, arama, el koyma ve daha sonra bir AB ülkesine teslim etmek üzere şüphelileri alıkoyma yetkisine de sahiptir. Gerçekleştirilen operasyonlarda 2018 yılının Temmuz ayı itibarıyla 150'den fazla göçmen kaçakçısı ve insan taciri şüphelisi yakalanmış ve göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti amacıyla kullanılan 550'den fazla taşıt imha edilmiştir.²⁵⁴

²⁵² European Union, External Action, Factsheet European Union Naval Force – Mediterranean Operation Sophia.

²⁵³ A.g.e. s.1.

²⁵⁴ European Union, External Action, EUNAVFOR MED Sophia Official Site, 2019. <https://www.operationsophia.eu/> (Erişim Tarihi: 23.06.2019)

Bununla birlikte, operasyon yetkilileri denizde hayati tehlikeyle karşı karşıya kalan 50.000'e yakın insanın da hayatını kurtarmıştır.²⁵⁵

3.4.6. EUCAP NESTOR Görevi

Afrika Boynuzu ve Batı Hint Okyanusu bölgelerinde bulunan ülkelere, deniz haydutluğu ile mücadele ve denizcilik yönetimi de dâhil olmak üzere, deniz güvenliği kapasitelerini geliştirmelerine yardımcı olmak amacıyla AB Konseyi tarafından 16 Temmuz 2011 tarihinde, “Afrika Boynuzu ve Batı Hint Okyanusu için Bölgesel Deniz Kapasitesi Geliştirme (*EUCAP NESTOR*)” görevi başlatılmıştır. Sivil bir görev olan *EUCAP NESTOR* AB’nin deniz haydutluğu ile mücadele etme konusundaki geniş çabalarının bir parçasıdır ve temelde iki görevi vardır.²⁵⁶

- Özellikle Puntland ve Somaliland bölgelerine odaklanarak Somali'deki hukukun üstünlüğünü güçlendirilmesi kapsamında 200 deniz polisini hukukun üstünlüğü, cezai istihbarat, toplum polisliği, adli tıp ve okuryazarlık konularında eğitmek
- Cibuti, Tanzania, Seyşeller ve Kenya’nın denizcilik kapasitelerini güçlendirmek.

EUCAP NESTOR, deniz haydutluğu ile mücadele konusunda bölgede bulunan sivil ve askeri otoriteler arasında bütünleşmeyi sağlamaktadır. Ayrıca, çalışmalarında bölgedeki diğer mevcut girişimleri de temel almaktadır. Bu amaçla AB, Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi (UNODC), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ile stratejik ortaklıklar geliştirmiştir. *EUCAP NESTOR* görevinin başlangıç bütçesi 23,2 milyon Euro tutarındadır.²⁵⁷ Görev, AB’nin Afrika Boynuzundaki genel çabalarında önemli bir boşluğu doldurmakta ve bölgedeki çeşitli AB faaliyetleri arasında önemli bir koordinasyon sağlama rolü üstlenmektedir. Öte yandan, başlangıçta, bazı planlama zorluklarından ve kaynak eksikliğinden dolayı sorunlar yaşadığı bildirilmektedir.²⁵⁸

²⁵⁵ Julien Jeandesboz and Polly Pallister-Wilkins, Crisis, routine, consolidation: The politics of the Mediterranean migration crisis. *Mediterranean Politics*, 21(2), 2016, 316–20.

²⁵⁶ European Union External Action, “Regional Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean (*EUCAP Nestor*)”, 2004, http://www.eeas.europa.eu/archives/docs/csdp/missions-and-operations/eucapnestor/documents/factsheet_eucap_nestor_en.pdf (Erişim Tarihi: 23.06.2019)

²⁵⁷ The Maritime Dimension of CSDP, s. 85.

²⁵⁸ A.g.e. s.87.

SONUÇ

Denizlerin ticaret ve ulaşım amacıyla kullanılmasından bu yana süregelen deniz güvenliği olgusu, deniz ticaretinin ve seyrüseferin sorunsuz bir şekilde devam edebilmesi için eski zamanlardan beri büyük bir öneme sahiptir. İki kutuplu uluslararası sistemin sonuna kadar deniz güvenliği, daha çok bir ülkenin sahip olduğu silahlı kuvvetlerin karşı ülkelerde yarattığı askeri nitelikteki tehdit olarak algılanmıştır. Soğuk Savaş'ın ardından da, ortaya çıkan yeni sistem ile birlikte deniz güvenliği olgusu ciddi bir değişim ve dönüşüm sürecine girmiş, devletler hem geleneksel hem de geleneksel olmayan bir takım yeni risk ve tehditlerle karşı karşıya kalmıştır.

Deniz güvenliği olgusunun gelişmesi ve küresel çapta önem kazanması 11 Eylül saldırılarından sonra gerçekleşmiştir. Küreselleşmenin de etkisiyle ülke sınırlarının ortadan kalkması, ticaret hacminin sürekli artması ve deniz güvenliğine yönelik güncel tehditlerin ortaya çıkması, deniz güvenliğini oldukça karmaşık ve çok boyutlu hale getirmiştir. Achille Lauro gemisinin kaçırılması, USS Cole, Fransız Limburg ve Filipin bandıralı Superferry gemilerine saldırılması gibi küresel ölçekli olaylar başta olmak üzere, deniz güvenliği olgusunun bugünkü halini almasına neden olan birçok olay meydana gelmiş ve deniz güvenliği olgusu bu olaylardan büyük ölçüde etkilenmiştir.

Ekonomik ve politik fırsatları bünyesinde barındıran denizler, küresel ekonominin can damarıdır. Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır. Bu bakımdan denizler, küresel ticaretin gerçekleştirilebilmesi için çok önemli bir yere sahiptir. Ayrıca, deniz yolu taşımacılığının, kara ve hava yolu taşımacılığına kıyasla daha ekonomik olması deniz ticaretinin giderek daha da önem kazanmasına sebep olmuştur.

Denizlerin devletler açısından bu derece önemli hale gelmesi, tüm devletleri denizlerin güvenliğini sağlamak için daha fazla tedbir almaya yöneltmiştir. Zira deniz ticaret yollarının, limanların ve ticari gemilerinin güvenliğinin sağlanamadığı bir ortamda, küresel ticaretin yoğun olarak gerçekleştirilmesi mümkün değildir. Bununla

birlikte, deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditler ülkeler açısından maddi ve manevi bir yıkım oluşturmakta, insan güvenliğini, ulusal güvenliği ve ülkelerin kendi ekonomisinin yanı sıra, küresel ekonomiyi de son derece olumsuz etkilemektedir. Tüm bu değerlendirmeler ışığında deniz ortamının avantaj ve kaynaklarından tam olarak faydalanmak için denizlerin güvenliğinin sağlanması tüm devletler açısından hayati bir öneme sahip olduğu tespit edilmiştir.

Günümüz deniz güvenlik ortamı, çok karmaşık ve birbiriyle bağlantılı risk ve tehditleri bünyesinde barındırmaktadır. Örneğin, deniz haydutluğu, IUU balıkçılık ve kaçakçılık, genellikle birbirleriyle bağlantılı organize suçlardır. Söz konusu eylemlerde bulunan örgütlerin, denetimlerin sıkılaşması durumunda tehlikeden kaçınmak için bir yasadışı işten diğerine geçmesi kuvvetle muhtemeldir. Bununla birlikte, her bir tehdidin kendine has karmaşık doğası, özellikleri ve kültürel, siyasi, yasal, ekonomik bir takım nedenleri bulunmaktadır. Bu nedenle, her bir tehdidin ayrı ayrı ve titiz bir şekilde incelenmesi, tehdidin nedenlerinin tespit edilmesi ve ilgili tehdide yönelik çözüm önerilerinin ortaya koyulması açısından son derece önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Denizciliğin ilk dönemlerinden itibaren ortaya çıkan deniz haydutluğu, günümüzde de halen devam etmektedir. Bazı ülkelerin deniz haydutluğu eylemlerine yönelik hukuk sisteminde bulunan boşluklar, deniz haydutluğu eylemlerinin gerçekleştiği bölgelerdeki ülkelerin siyasi istikrarsızlıkları ve vatandaşlarına ekonomik refah sağlayamamaları, ticaret hacminin artışına paralellik gösteren deniz ticareti ve bunun sonucunda da deniz trafiği ve dünya çapında liman sayısının artması gibi deniz haydutluğunu tetikleyen birçok neden bulunmaktadır. Geçmişten günümüze kadar gelen süreçte, deniz haydutluğu eylemlerinin altında yatan nedenlere bakıldığında, deniz haydutluğunun genellikle aynı nedenlerden kaynaklandığı görülmektedir.

2006 yılından itibaren artma eğiliminde bulunan deniz haydutluğu saldırıları, dünya genelinde ilk defa 2011 yılında bir önceki yıla göre düşüş göstermiş ve 2015 yılına kadar sürekli azalmıştır. 2015 yılında meydana gelen deniz haydutluğu saldırıları ise bir önceki yıla göre bir fazla olarak 2015 yılında 246 olarak belirtilmiştir. 2016 ve 2017 yılında da bir önceki yıllara göre düşüş gösteren saldırılar 2018 yılında artış göstermiştir. Diğer taraftan 2016 ve 2017 yıllarında gerçekleşen saldırı sayıları 1995 yılından bu yana en düşük seviyeye gerilediği saptanmıştır. Tüm bu veriler ışığında, deniz haydutluğu

eylemleri dünya genelinde dikkate değer bir düşüş göstermesine rağmen, gelecekte de hala çözilemeyen bir sorun olarak kalacağı düşünülmektedir.

Gelinen bu aşamadan sonra, çalışmaya başlamanın temel hareket noktalarından birisini oluşturan “Akdeniz’de AB deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditler nelerdir?” sorusu cevaplandırılmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda öncelikle AB açısından deniz güvenliğinin önemi ele alınmakta ve Akdeniz’in stratejik konumu incelenmektedir.

Denizler ve okyanuslar, AB ve üye ülkeleri için hayati bir rol oynamaktadır. AB dış ticaretinin % 90’ı ve iç ticaretinin % 40’ı deniz yoluyla taşınmakta ve her yıl 400 milyondan fazla yolcu Avrupa limanlarından geçmektedir. Bunun yanında AB balıkçılık filosu dünyanın en büyük filosunu oluşturmaktadır. Ayrıca Avrupalı gemi sahipleri, dünya gemilerinin % 30’unu ve dünya nakliye tonajının % 35’ini yönetmektedir. AB bünyesinde 28 üye devletten 23’ü kıyı devleti, 26’sı ise bayrak devletidir. Bu devletler, yaklaşık 90.000 km’lik sahilin kontrolünden sorumludurlar.²⁵⁹ AB açısından denizlerin bu kadar önemli bir hale gelmesi, AB’yi tüm komşu denizlerinin güvenliğini sağlama mecburiyetinde bırakmaktadır.

AB’nin en önemli deniz komşularından birisi olduğu iddia edilen Akdeniz, jeopolitik ve jeostratejik açıdan son derece önemli bir bölgedir. Akdeniz’in stratejik önemi, deniz ticaret rotası üzerinde bulunması ile doğrudan ilişkilidir. Küresel ticaretin %30’u Akdeniz üzerinden gerçekleştirilmektedir.²⁶⁰ AB’nin de dünyanın en işlek deniz rotalarından biri olarak bilinen Akdeniz bölgesinde hayati çıkarları bulunmaktadır. Bu bakımdan AB’nin Akdeniz bölgesinin güvenliğini sağlaması, Avrupa vatandaşlarının ekonomik istikrarını ve güvenliğini sağlamada kilit bir rol oynamaktadır.

Akdeniz’in birçok açıdan stratejik bir öneme sahip olması, doğal kaynaklar yönünden zengin olması ve ticari hareketliliğin merkezi olması bu coğrafyayı aynı zamanda deniz güvenliğine yönelik birtakım risk ve tehditlere açık hale de getirmektedir. Bununla birlikte, Kuzey Afrika ve Ortadoğu bölgesinde bulunan ülkelerdeki siyasi istikrarsızlıklar ve otorite boşlukları terör örgütlerinin hareket alanını genişleterek, denizde meydana gelebilecek terör tehdidini önemli ölçüde arttırmaktadır.

²⁵⁹ European Commission Press Release, Toward an EU integrated approach to global maritime security, Brussels, 6 March 2014.

²⁶⁰ European Environment Agency (2006). *Priority Issues in the Mediterranean Environment*. Copenhagen: EEA, s. 25.

Denizde terörizm, gemilere, limanlara, denizdeki ve kıyıdaki platformlara ve deniz ortamında bulunan yapılara yönelik gerçekleştirilen saldırılardır. Tarihsel olarak, dünya denizleri terörist faaliyetlerin hiçbir zaman ana merkezi konumunda olmamıştır. Nitekim deniz hedeflerine ve varlıklarına yönelik gerçekleştirilen son 30 yıldaki saldırılar tüm uluslararası olayların sadece yüzde ikisini oluşturmaktadır.²⁶¹ Bunun, terör örgütlerinin denizde eylem gerçekleştirme yeteneğine sahip olmamasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Terör eylemlerinin deniz ticaret yolları üzerindeki dar geçitler ve boğazlar için de potansiyel bir tehlike oluşturacağı ileri sürülmektedir. Örneğin, İstanbul Boğazı'ndan geçen bir LNG taşıyan geminin teröristler tarafından patlatılması civarda yaşayan halk için toplu ölümler de dâhil olmak üzere büyük ve yıkıcı sonuçlara yol açabilecektir. Dolayısıyla denizde terör eylemlerinin nicelik yerine daha çok nitelik açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Akdeniz'de gerçekleşen terörist faaliyetlerin sayıca düşük olması, terörizmin bu bölge açısından gerçek bir tehdit oluşturmadığını göstermektedir. Ancak sayının düşük olmasını dikkate alarak potansiyel terör tehdidini göz ardı etmenin son derece yanlış bir tutum olacağı değerlendirilmektedir. Zira meydana gelebilecek bir terör saldırısının küresel ekonomiye olumsuz etkilerinin son derece büyük olacağı açıktır.

Son yıllarda terörizmin ağırlık merkezinin; El Kaide örgütünden, DAESH terör örgütüne doğru kaydığı, ancak terör eylemlerini karada gerçekleştirmeye daha yatkın olan DAESH'li teröristlerin donanım, personel eğitimi ve sürdürülebilirlik açısından henüz denizde eylem gerçekleştirebilecek operasyonel bir kapasiteye sahip olmadığı ileri sürülmektedir. DAESH'in yanı sıra bölgede PKK, Ansar Bait al-Maqdis ve Hizbullah gibi çok sayıda terör örgütü bulunmakta ve Akdeniz güvenliğine potansiyel bir tehdit oluşturmaktadır.

Akdeniz bölgesinde yaşanan düzensiz göç hareketi, Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana, AB'nin sürekli gündeminde bulunmaktadır. Terörizm, aşırı yoksulluk, siyasi istikrarsızlık gibi çeşitli faktörler AB üyesi ülkelere yönelik gerçekleştirilen göç akımına doğrudan veya dolaylı olarak katkıda bulunmaktadır. AB 2001 yılından itibaren insan kaçakçılığı ve düzensiz göçmen operasyonlarına aktif olarak

²⁶¹ Chalk, s.19.

dâhil olmuştur. Soğuk Savaş'ın ardından günümüze kadar geçen süreçte, sorunu tamamen çözmek için etkili bir çözüm bulunamamıştır.

Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun hazırladığı rapora göre, Akdeniz'de 2011 yılında sadece bir deniz haydutluğu eylemi gerçekleştirilmiş, bununla birlikte 2009-2010 yıllarında ve 2012-2013 yıllarında bölgede hiç deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemi kaydedilmemiştir. 2014 yılında ise, yine sadece bir deniz haydutluğu olayı yaşanmıştır. Bu veriler ışığında deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin henüz Akdeniz güvenliği açısından somut ve baskın bir tehdit oluşturmadığı değerlendirilmektedir.

Akdeniz güvenlik ortamında bulunan risk ve tehditlerin ortaya koyulmasının ardından, çalışmaya başlamanın diğer önemli hareket noktasını oluşturan “Akdeniz’de deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlerle mücadelede AB’nin rolü ve katkısı yeterli midir?” sorusu kapsamlı bir şekilde cevaplandırılmıştır.

AB, Akdeniz bölgesinde deniz güvenliğini sağlamaya yönelik çeşitli stratejiler ortaya koymuş ve birçok girişim ve operasyon gerçekleştirmiştir. Bu bağlamda, Avrupa Güvenlik Stratejisi (2003) ve Avrupa Güvenlik Stratejisi Uygulama Raporu (2008), AB’nin güvenlik konusundaki temel strateji belgelerini oluşturmaktadır. 2003 tarihinde kabul edilen Avrupa Güvenlik Stratejisi, AB’nin savunma ve güvenlik politikasına yol gösteren ve temel güvenlik sorunlarını AB perspektifinden ana hatlarıyla açıklayan ilk ortak güvenlik stratejisidir. Strateji, deniz haydutluğuna yapılan referans hariç AB güvenliğinin denizcilik boyutuna ilişkin ifadelerle fazla yer vermemekte, ancak dolaylı olarak AB’nin deniz sınırlarının önemini vurgulamaktadır. 2008 yılında Avrupa Güvenlik Stratejisi Uygulama Raporu’nda dünya ekonomisinin deniz ticaretine olan bağımlılığına işaret edilmiş ve AB’nin Akdeniz bölgesindeki düzensiz göç ve siyasi huzursuzluğun artması konusundaki endişesi defalarca vurgulanmıştır.

AB terörle mücadeleye büyük bir önem vermektedir. Bu kapsamda, 14 Eylül 2001 tarihinde ortaya koyulan “Avrupa Tutuklama Emri” terörle mücadeleye yönelik AB’nin ilk temel politikasıdır. Bu politikanın ardından Avrupa Konseyi tarafından 21 Eylül 2001 tarihinde AB’nin “Terörle Mücadele Eylem Planı” ve 2005 yılında “Terörle Mücadele Stratejisi” kabul edilmiştir. Diğer taraftan Cezayir ve Fas başta olmak üzere Akdeniz ülkeleriyle ikili anlaşmaların imzalanmasıyla terörle mücadelede kapasite artırma girişimleri başlatılmıştır. Ek olarak, Avrupa Polis Teşkilatı tarafından terörle daha etkin

bir şekilde mücadele etmek amacıyla 2016 yılında “Avrupa Terörle Mücadele Merkezi” hizmeti faaliyete geçirilmiştir. Tüm bu gelişmeler incelendiğinde, AB’nin Akdeniz’de gerçekleşen terör saldırılarına yönelik mücadelede tam anlamıyla etkin bir hukuki çerçeve geliştiremediği, çeşitli stratejiler kabul edilmiş olmakla birlikte, aslında bu stratejiler genellikle karada gerçekleşebilecek terör saldırılarına odaklandığı görülmektedir.

2014 yılında Avrupa Konseyi tarafından AB Deniz Güvenliği Stratejisi’nin kabul edilmesi, AB’nin deniz alanındaki güvenlik tehditlerine yönelik kapsamlı çabalarını bir kez daha vurgulamıştır. Strateji, AB’nin bölgesel güvenliğini sağlamasının yanı sıra, küresel güvenlik aktörü olarak AB’nin deniz güvenliği alanındaki rolünü de güçlendirmektedir. Bugüne kadarki en kapsamlı ve bütüncül bir güvenlik stratejisi olan AB Deniz Güvenliği Stratejisi deniz güvenliğine yönelik tehditleri tespit etmekte ve bu tehditleri ele almak için kapsamlı bir yaklaşım sunmaktadır.

Frontex, AB üyesi ülkelere dış sınırlarını yönetmelerine yardım sağlama konusunda önemli bir rol oynamıştır. Bunun yanı sıra, arama kurtarma faaliyetlerine de katkıda bulunmuştur. Frontex bünyesinde, Hera Operasyonu, Nautilus Operasyonu ve Triton Operasyonu başta olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik birçok operasyon gerçekleştirilmiştir. Frontex’in yıllık raporuna göre, 2018 yılında AB’ye ulaşan sığınmacı sayısı, 2017’ye göre yüzde 25, 2015’e göre ise yüzde 92 oranında azalmıştır. AB ülkelerine 2018’de ulaşan düzensiz göçmen sayısının son 5 yılın en düşük seviyesi olan 150 bin civarında olduğu belirtilmiştir.²⁶² Bu veriler ışığında, AB üyesi ülkelerin sınırlarını geçen düzensiz göçmen sayısının operasyon süresi boyunca dikkate değer bir şekilde azalması ve denizde gerçekleşen ölümcül kazalarda binden fazla insanın hayatını kurtarması bakımından AB operasyonlarının son derece başarılı olduğu açıktır.

2013 yılında kurulan Avrupa Sınır Gözetleme Sistemi, üye ülkeler arasında gerçekleşen bilgi alışverişinden sorumludur ve dış sınırlardaki potansiyel risk ve tehditler için eşzamanlı bir veri akışı sağlamaktadır. EUROSUR tarafında sağlanan veri akışı AB’nin potansiyel risk ve tehditlere karşı anında cevap verebilme yeteneğini arttırmaktadır. EUROSUR sisteminin tüm bu işlevleri göz önüne alındığında, Akdeniz’de sınır kontrolü için mükemmel bir sistem olduğu değerlendirilmektedir.

²⁶² Frontex, Risk Analysis for 2018, <https://frontex.europa.eu/publications/risk-analysis-for-2018-aJ5nJu> (Erişim Tarihi: 21.06.2019)

AB'ye yönelik gerçekleşen düzensiz göç akımı kısa vadede çözüm bulanamayan ve önümüzdeki birkaç yılda da devam etmesi muhtemel bir tehdittir. Ayrıca, düzensiz göçün küresel çapta yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelerle birlikte daha karmaşık hale geleceği iddia edilmektedir. Bu nedenle, sorunları çözmek noktasında çokuluslu eğitim merkezlerinin oluşturulması yoluyla yasaların ve adli süreçlerin oluşturulmasına, devletlerarası işbirliğinin geliştirilmesine, istihbarat faaliyetlerinin iyileştirilmesine ve ortak bir tehdit yanıtlama kabiliyetinin geliştirilmesine önümüzdeki süreçte dikkat edilmesi gerekmektedir.

Düzensiz göçmenleri tespit etmek ve onları geri göndermek, bu sorunu tamamen çözmemektedir. Düzensiz göçün çözümü açısından asıl odaklanılması gereken nokta, düzensiz göç nedenlerini ortadan kaldırmak olmalıdır. Bununla birlikte, düzensiz göçle mücadelede etkin rol oynayan Frontex gibi daha fazla kurum oluşturulmasının son derece önemli olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca Kuzey Afrika ve Ortadoğu bölgelerinde yer alan ülkelerin kalkınması için bu ülkelere ekonomik destek verilmelidir. Bu sayede, ekonomik amaçlarla AB sınırlarını geçen düzensiz göçmenlerin sayısı önemli ölçüde azalacağı iddia edilmektedir.

AB, Akdeniz bölgesinin güvenliğini sağlamak için büyük bir çaba sarf etmenin yanı sıra, bölgesel ve küresel çabalara katkıda bulunmaktadır. Bununla birlikte, AB askeri unsurlarının, deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlerle mücadelede tek başına yeterli olmadığı, sorunlarla etkin bir şekilde mücadele edebilmesi için sivil unsurların da katılması gerektiği düşünülmektedir. Öte yandan, sorunların kaynağı olan ülkelerdeki siyasi istikrarsızlığın ve ekonomik sıkıntıların giderilmesi de sorunların çözülebilmesi için kilit bir rol oynamaktadır.

Deniz sınırlarının geçirgen bir yapıya sahip olması ve deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlerin ulusal sınırları aşan bir nitelik taşıması, ülkelerin tek başına bu risk ve tehditlerle etkin bir şekilde mücadele edebilmesini imkânsız bir hale getirmektedir. Bu bakımdan, Akdeniz bölgesinin güvenliğini sağlamak isteyen ülkeler tarafından, bu risk ve tehditler karşısında eşgüdümlü bir şekilde tepki gösterilmesi, tüm Akdeniz bölgesindeki devletleri içerecek kolektif bir güvenlik stratejisi oluşturulması ve somut adımlar atılması gerekmektedir. Öte yandan ülkeler arasında bilgi alışverişi ve istihbarat paylaşımının gerçekleştirilmesi de sorunları çözmek için kilit öneme sahiptir.

Sonuç olarak, AB deniz güvenliğini sağlamaya ilişkin birçok politika ve mevzuat oluşturmakta, çok sayıda girişim ve operasyonu hayata geçirmektedir. Bu bağlamda, AB'nin, Akdeniz'de deniz güvenliğine yönelik risk ve tehditlerle mücadelede büyük bir rolü ve katkısı bulunduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, AB girişim ve operasyonlarının Akdeniz'de bulunan risk ve tehditleri tamamen çözme noktasında yeterli olmadığı da açıktır. Akdeniz'in AB'nin denizcilik çıkarları açısından hayati bir öneme sahip olduğu dikkate alındığında, sorunların çözümü noktasında daha etkili ve verimli bir sonuç alabilmek için AB'nin Akdeniz'e yönelik daha fazla girişim ve operasyon başlatmasının son derece önemli olduğu değerlendirilmektedir.



KAYNAKÇA

Kitaplar

Aydoğan, Özman, *Deniz Hukuku I*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2006.

Baldaccini, Anneliese, *Extraterritorial Border Controls in the EU: The Role of Frontex in Operations at Sea, Extraterritorial Immigration Control: Legal Challenges*, 2010.

Batır, Kerem, *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara, 2011.

Bergin Anthony and Sam Bateman, *Future Unknown: The Terrorist Threat to Australian Maritime Security*, Strategy, Australian Strategic Policy Institute, 2005.

Bowden, Anna, “*The economic costs of maritime piracy*. One Earth Future working paper. Louisville, 2010.

Calleja, Stephen, *Security challenges in the Euro-Med area in the 21st century: Mare Nostrum*. Routledge, 2012.

Caşın, Mesut Hakkı, *Uluslararası Terörizm*, Ankara, Nobel Yay. Dağıtım, 2008.

DTGM, *Dünyada Ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler Ve Deniz Ticaretine Yansımaları*, T.C. Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 2012.

Franck, Düvell, *Irregular Migration: A Global, Historical and Economic Perspective, Illegal Immigration in Europe*. Palgrave Macmillan, London, 2006.

Klein, Natalie, *Maritime security and the law of the sea*. Oxford & New York: Oxford University Press, 2011.

Konstantinos, Tsetsos. *The Maritime Dimension of the European Union’s and Germany’s Security and Defence Policy in the 21st Century*, 2013.

Koser, Khalid, *International Migration: A Very Short Introduction*, Oxford University, 2007.

Kraska, James and Raul Pedrozo, *International maritime security law*. Leiden:Martinus Nijhoff Publishers, 2013.

Kuran, Selami, *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2009.

Liddick, Donald, *Crimes Against Nature: Illegal Industries and the Global Environment*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2011.

Liddick, Donald, *The dimensions of a transnational crime problem: the case of fishing*. *Trends in Organized Crime*, 17(4), 2014, s.290–312
<https://doi.org/10.1007/s12117-014-9228-6> (Erişim Tarihi: 24.04.2019)

Mahan, Alfred Thayer, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi:1660-1753*. İstanbul: Griffin Yayınları, 2011.

Mallia, Patricia, *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of a Cooperative Framework*. Martinus Nijhoff Publishers, 2009.

Mungianu, Robera, *Frontex and Non-Refoulement: The International Responsibility of the EU*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

Narula, Kapil, *Maritime Security and Its Role in Sustainable Energy Security. The Maritime Dimension of Sustainable Energy Security*, 117–142, 2018,
https://doi.org/10.1007/978-981-13-1589-3_6 (Erişim Tarihi: 06.05.2019)

Okur, Derya Aydın, *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul, 2009.

Öktem, Akif Emre ve Bileda Kurtarcan, *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık*. Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011.

Panebianco, Stefania, *Dealing with Maritime Security in the Mediterranean Basin: The EU as a Multilateral Actor*, documenti Istituto Affari Internazionali 1016, 2010.

Pazarcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011.

Ramsbotham, Oliver, *Contemporary Conflict Resolution*. Cambridge: Polity Press, 2011.

Makaleler ve Kitap Bölümleri

Agnew, David, “Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing”. *PLoS ONE* 4(2): e4570, 2009, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570> (Erişim Tarihi: 24.04.2019)

Albrechtsen, Erik, “Security vs Safety”, *Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management,-NTNU*, 2003.

- Amirell, Stefan Eklöf, “Global maritime security studies: The rise of a geopolitical area of policy andresearch”, *Security Journal*, 29(2), 2016, 276–289. <https://doi.org/10.1057/sj.2013.26> (Erişim Tarihi: 10.04.2019)
- Ayan, Murat, “Deniz Haydutluğu Sonucu Oluşan ve Oluşabilecek Deniz Alanlarındaki Çevre Kirlenmesi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 607, 2010, 133-137.
<http://www.i-sem.info/PastConferences/ISEM2014/ISEM2014/papers/B6-ISEM2014ID88.pdf> (Erişim Tarihi: 12.04.2019)
- Banlaoi, Rommel, “Maritime Terrorism In Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat”, *Naval War College Review*, 58(4), 62-80, 2005,
<http://www.jstor.org/stable/26396676> (Erişim tarihi: 15.04.2019)
- Bateman, Sam, “Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region”. *Security Challenges. Vol.2(3)*, 2006.
- Bento, Lucas, “Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish”, *29 Berkeley J. Int'l Law*. 399, 2011.
- Boyer, Alan Lee, “Naval Response to a Changed Security Environment.” *Naval War College Review*, Vol. 60, No. 3, 2007.
- Bueger, Christian, “What is maritime security?” *Marine Policy* 53:159–164, 2015.
- Capaldo, Giuliana Ziccardi, “The EUNAVFOR MED Operation and the Use of Force,” *American Society of International Law* 19, No. 27, 2017.
- Çaycı, Sadi, “Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye’nin Konumu: Somali Örneği”, *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Raporu*, 2009.
- Demirel, Naim, “Birleşmiş Milletler Çerçevesinde Uyuşturucu Maddelerle Mücadele”. *Akademik Bakış Dergisi*, 28, 2012.
- Doğru, Sami, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun Mücadelesi ve Türkiye'nin Katkıları”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 66 (3), 2017, 551-580. <http://dergipark.org.tr/auhfd/issue/42357/509846>
- Dombrowski, Peter & Reich Simon, “The EU’s maritime operations and the future of European Security: learning from operations Atalanta and Sophia”. *Comparative European Politics*, 2005.

- Ece, Jale Nur, “Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık”, 2008, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350, (Erişim Tarihi: 06.03.2019)
- Ergüven, Naslı Sarp, “Deniz Güvenliğinin Değişen Gündeminde Türkiye Cumhuriyeti’nin Konumu”, *TESAM*
- Evin, Bekir, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü”. *Güvenlik Bilimleri Dergisi, 1 (1)*, 2012, <http://dergipark.org.tr/gbd/issue/22392/239713> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)
- Feldt ,L, R. Peter , Thiele Ralph , “Maritime security: Perspectives for a comprehensive approach” ,*ISPSW Strategy Series*, 2013.
- Finch, George, “Piracy in the Mediterranean”, *The American Journal of International Law* 31.4 (1937): 659-665.
- Gençtürk, Tuğçe, “Terör Kavramı ve Uluslararası Terörizme Farklı Yaklaşımlar”, *Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi*, Ankara, 2012.
- Germond, Basil, “The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy”, *European Security*, 20:4, 2011.
- Germond, Basil, “The geopolitical dimension of maritime security”, *Marine Policy*, 54, 2015, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013> (Erişim Tarihi: 24.02.2019)
- Gettelman, Jeffrey and Nicholas Kulish, ‘Somali Militants Mixing Business and Terror’, *New York Times*, 30 September 2013, http://www.nytimes.com/2013/10/01/world/africa/officials-struggle-with-tangled-web-off-financing-for-somali-militants.html?_r=0. (Erişim Tarihi: 04.03.2019)
- Gianni, Matthew and Walt Simpson, “The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing ‘’, *Department of Agriculture, Fisheries and Forestry*, 2005.
- Gour, Julia, “EU Policies on Mixed Migration Flows in the Mediterranean Sea’,. *Background Brief No. 13, EU Centre in Singapore*, 2015.
- Hale, Julian, “EU Extends Anti-Piracy Effort to Seychelles,” *Defense News*, June 1, 2009, http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_en.htm (Erişim Tarihi: 12.04.2019)
- Jeandesboz ,Julien and Polly Pallister-Wilkins, ”Crisis, routine, consolidation: The politics of the Mediterranean migration crisis” ,*Mediterranean Politics*, 21(2), 2016.

- Juda, Lawrence, "The European Union and Ocean Use Management: the Marine Strategy and the maritime policy" *Ocean Development & International Law* 38.3, 2007.
- Korin, Anne. "Terrorism goes to sea." *Foreign Affairs*, 61-71, 2004.
- Kouchner, Bernard, "Acts Adopted undertitle of the EU Treaty", *Official Journal of the European Union*, Cilt 301, 2008.
- Küçükşahin, Ahmet ve Tamer Akkan, "Değişen Güvenlik Algılamaları Işığında Tehdit ve Asimetrik Tehdit", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 3(5), 2007.
<http://dergipark.org.tr/guvenlikstrti/issue/7538/99226> (Erişim Tarihi: 20.04.2019)
- McCulloch, Larry, "International and domestic criminal law issues in the Achille Lauro incident: a functional analysis", *Naval Law Review*, 36, 53-108., 1986.
- Mensah, Thomas, "The Place of the ISPS Code in the Legal International Regime for the Security of International Shipping," *WMU Journal of Maritime Affairs*: 17–30, 2004, <https://doi.org/10.1007/BF03195047> (Erişim tarihi: 15.04.2019)
- Meray, Seha, "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt XVIII, No. 3-4, 105-188, 1963, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/399/4324.pdf> (Erişim Tarihi: 04.03.2019)
- Nas, Selçuk, "Emniyet ve Güvenlik Sözcükleri Üzerine Bir Çalışma", *Denizcilik Dergisi*, Sayı:60, 2012.
- Papastavridis, Efthymios, "Fortress Europe and Frontex: Within or Without International Law", *Nordic Journal of International Law* 79.1, 2010.
- Payam, Mehmet Murat, "Emniyet, Güvenlik, Kent Emniyeti ve Kent Güvenliği: Kavramsal Bir Analiz", *Avrasya Terim Dergisi*, 6 (1): 15 – 25, 2018.
- Quentin, Sophia, "Shipping Activities: Targets of Maritime Terrorism", *MIRMAL*, Vol:2 , 2003.
- Riddle, Kevin, "Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing: Is International Cooperation Contagious?" *37 Ocean Development & International Law*, 2007.
- Rijpma, Jorrit and Mathias Vermeulen, "EUROSUR: saving lives or building borders?", *European Security*, 24:3, 2015.
- Roach, Ashley, "Initiatives to enhance maritime security at sea", *Marine Policy* 28(1):41–66, 2004.

- Seiti, Evmorfia, “Integrating Maritime Security Operations in The Mediterranean”, *Center for International Maritime Security (CİMSEC)*, 2017.
- Sinai, Joshua, “Future Trends in Worldwide Maritime Terrorism”, *The Quarterly Journal*, III(1), 49-67, 2004, <http://www.jstor.org/stable/26323021> (Erişim Tarihi: 12.04.2019)
- Tangör, Burak ve Sevinç Sayın, “AB’nin Terörizmle Mücadele Stratejisi: Yeni Bir Bütünleşme Alanı Mı?”, *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, Cilt 11, No 1, 2012.
- Taufer, Michele, "The Evolution of Maritime Security in the Mediterranean Sea: Past, Present and Future Perspectives." *Strategic Studies* 35.4, 2015.
- Topal, Ahmet Hamdi, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri”, *AUHFD*, 59(1), 2010, <http://dergipark.org.tr/auhfd/issue/42498/512011> (Erişim Tarihi: 20.04.2019)
- Váli, Ferenc, “The Santa Maria case”, *Northwestern University Law Review*, 56, 169-175, 1961

Tezler

- Akpınar, Özlem, *Avrupa Birliği’nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye’nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi*, Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi, 2014.
- Alan, Gürhan, *Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme*, Çanakkale Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2010.
- Amri, Ahmad, *Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Analysis of International and Regional Legal Frameworks*, Doctor of Philosophy thesis, School of Law, University of Wollongong, 2016, <https://ro.uow.edu.au/theses/4863/> (Erişim Tarihi: 24.04.2019)
- Beyoğlu, Melih, *Dünya Denizlerinde Yasadışı Faaliyetler Bağlamında Deniz Güvenliği; Türkiye Örneği*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, 2014.
- Bozkurt, M.U, *Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu*, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s.3-18, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Gürkan, Mustafa, *Sosyolojik Açıdan Göç ve Yasadışı Göç Hareketleri*, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2006.

Lennart, Landman, *The EU Maritime Security Strategy: Promoting or Absorbing European Defence Cooperation?* Clingendael Institute, 2015.

Shukri, Shazwanis, *Security community-building in the Mediterranean Sea: The roles of NATO and European Union in managing maritime challenges*. Diss. Cardiff University, 2017.

Toker, Turan, *Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali Açıklarında İcra Edilen Deniz Haydutluğu ile Mücadele Faaliyetleri Kapsamında İstihbaratın Yeri (2008-2014)*, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2015.

Raporlar ve Resmi Dokümanlar

African Union (AU). 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy) https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

Akçadağ, Emine, *Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri, (Rapor No: 68)*, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, İstanbul, 2015.

Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi, Avrupa Uyuşturucu Raporu 2018: Eğilimler ve Gelişmeler, 2018.

Carrera, Sergio and Hertog Leonhard, *Whose Mare? Rule of Law Challenges in the Field of European Border Surveillance in the Mediterranean*. CEPS Paper in Liberty and Security in Europe. Brussels: Centre for European Policy Studies, 2015.

Chalk, Peter, *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*, Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, CT-317, 2009. <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT317.html> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

Chalk, Peter, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Santa Monica, Pittsburgh, PA: RAND Corporation, 2008, <http://www.jstor.org/stable/10.7249/mg697af> (Erişim tarihi: 15.04.2019)

Frittelli, John, "Port and Maritime Security: Background and Issues for Congress", *Congressional Research Service Report for Congress*, Congressional Research Service, 2005, <https://fas.org/sgp/crs/homsec/RL31733.pdf> (Erişim Tarihi: 05.05.2019)

Maritime Surveillance in Support of CSDP, The Wise Pen Team Report to EDA Steering Board, Brussels, March 15, 2010.

Morabito, Giacomo, Addressing Mediterranean Maritime Challenges, *Mediterranean Affairs*, 2018.

Till, Geoffrey (Rep.). Strategic Studies Institute, US Army War College, 2006, <http://www.jstor.org/stable/resrep11538> (Erişim Tarihi: 22.12.2018)

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (1988). *United Nations Convention against Illicit Trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*. https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_en.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2009). *World Drug Report 2009*. https://www.unodc.org/documents/wdr/WDR_2009/WDR2009_eng_web.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2018). *Global Report on Trafficking in Persons 2018* https://www.unodc.org/documents/dataandanalysis/glotip/2018/GLOTiP_2018_BOOK_web_small.pdf (Erişim Tarihi: 26.04.2019)

Kanunlar, Sözleşmeler, İnternet Kaynakları

Council of European Union, Maritime Affairs, 2019, https://europa.eu/european-union/topics/maritime-affairs-fisheries_en

Council of European Union, European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan_en.pdf

Council of the European Union, “A Secure Europe in a Better World”, European Security Strategy, Brussels, 12 December 2003. <https://www.consilium.europa.eu/media/30823/qc7809568enc.pdf> Erişim Tarihi: 05.05.2019)

Council of the European Union, Council Framework Decision on the European Arrest Warrant and the Surrender Procedures between the Member states, 2002.

Council of the European Union, Euro-Mediterranean Code of Conduct on Countering Terrorism, 2005.

Council of the European Union, European Union Maritime Security Strategy, 11205/14, Brussels, 2014.

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>
(Erişim Tarihi: 22.06.2019)

Council of the European Union, Report on the Implementation, of the European Security Strategy: Providing Security in Changing World, Brussels, 2008,

<https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsdata/docs/pressdata/en/reports/104630.pdf>

Deniz Güvenlik Merkezi - Afrika Boynuzu Resmi Site <https://on-shore.mschoa.org/>

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2015.

Environmental Justice Foundation. (2005). *Pirates & Profiteers: How Pirate Fishing Fleets Are Robbing People And Oceans*. London

EU Commision, European Union Maritime Security Strategy. Responding Together To Global Challenges 2014

European Commission (2013). *EUROSUR: New Tools to Save Migrants' Lives at Sea and Fight Cross Border Crime, Press Release*. Brussels.

European Commission, 2006. Green paper, towards a future maritime policy for the union: A European vision for the oceans and seas. [COM(2006)275 final], Brussels, Belgium.
http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf

European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs. "An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources". Final report. C3135 / September 2006

European Commission, Joint Communication to the European Parliament and the Council: For an Open and Secure Global Maritime Domain: Elements for a European Union Maritime Security Strategy, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014JC0009&from=EN>
(Erişim Tarihi: 22.05.2019)

European Commission, Regulation (EC) No 562/2006 of the European Parliament and of the Council- Establishing a Community Code on the Rules Governing the Movement of Persons Across Borders (Schengen Borders Code), 2006.

European Commission, Protection of European seas and borders through the intelligent use of surveillance (PERSEUS), 2011,
<https://cordis.europa.eu/project/rcn/97515/factsheet/en> (Erişim Tarihi: 22.06.2019)

European Environment Agency, *Priority Issues in the Mediterranean Environment*. Copenhagen: EEA, 2006.

European Environment Agency, Mediterranean Sea region briefing - The European environment-state and outlook, 2015.

European Parliament, The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and their implications for the European Union, Brussels, 2013.

European Union External Action, “Regional Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean (EUCAP Nestor), 2004, http://www.eeas.europa.eu/archives/docs/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/documents/factsheet_eucap_nestor_en.pdf (Erişim Tarihi: 05.05.2019)

European Union, External Action, EUNAVFOR MED Sophia Official Site, 2019. <https://www.operationsophia.eu/> (Erişim Tarihi: 05.05.2019)

European Union, External Action, Factsheet European Union Naval Force – Mediterranean Operation Sophia, 30 September 2016.

European Union External Action, ‘Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe’, A Global Strategy for the European Union’s Foreign and Security Policy, Brussels, 2016, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10715-2016-INIT/en/pdf> (Erişim Tarihi: 22.06.2019)

Europol Resmi Site, *Europol's European Counter Terrorism Centre Strengthens the EU's Response to Terror*, 2016.

Food and Agriculture Organization (FAO). (2016). *The State of World Fisheries and Aquaculture Contributing to Food Security and Nutrition for All*. Rome: FAO. <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

Frontex (2016). Eastern Mediterranean Route, <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-routes/eastern-mediterranean-route/> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

Frontex (2016d). Western Mediterranean Route, <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-routes/western-mediterranean-route/> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

Frontex, Hera III operation, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/hera-iii-operation-It9SH3> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

Frontex, Joint Operation Triton extended to the end of 2015, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/joint-operation-triton-extended-to-the-end-of-2015-NXCwpl> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

Frontex, Longest FRONTEX coordinated operation – HERA, the Canary Islands, 2006, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/longest-frontex-coordinated-operation-hera-the-canary-islands-WpQlsc> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

Frontex, NAUTILUS 2008 Statistics, <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/hera-2008-and-nautilus-2008-statistics-oP7kLN> (Erişim Tarihi: 22.04.2019)

ICC IMB, 2018 Annual Report, https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf

ICC IMB, 2018. Piracy and Armed Robbery Against Ships - 2004 Annual Report.

ICC International Maritime Bureau, Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Reports 2007 – 2012.

ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January–31 December 2013”, 2014. <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> (Erişim Tarihi: 04.05.2019)

International Maritime Organization, “IMO Profile: Overview”, <https://business.un.org/en/entities/13> (Erişim Tarihi: 04.05.2019)

International Maritime Organizations. (1998). <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx> (Erişim Tarihi: 06.05.2019)

International Maritime Organizations. (2017). Revised Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx> (Erişim Tarihi: 08.04.2019)

International Maritime Security (CIMSEC), <http://cimsec.org/what-is-international-maritimesecurity/2698> (Erişim Tarihi: 23.01.2019)

International Organization for Migration (IOM), Migrant Arrivals by Sea in Italy Top 170,000 in 2014 <https://www.iom.int/news/migrant-arrivals-sea-italy-top-170000-2014>

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, 2002

http://www.trabzonlimanbaskanligi.gov.tr/dosyalar/isps_kod.pdf

(Erişim Tarihi: 06.05.2019)

Miglierini, Julian, “Migrant tragedy: anatomy of a shipwreck”, Catania: BBC News, 2016.

NATO, Alliance Maritime Strategy, 2011

https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm

(Erişim Tarihi: 24.02.2019)

New York Times. (1996).<https://www.nytimes.com/1996/01/21/world/ferry-hijacking-raises-turkey-russia-tension.html> (Erişim Tarihi: 13.04.2019)

The Council of European Union, Council Decision (CFSP) 2015/778 of May 18, 2015 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED),

The UK National Strategy for Maritime Security (London: HM Government, 2014).<https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security> (Erişim Tarihi: 24.02.2019)

Türk Dil Kurumu <http://www.tdk.gov.tr/> (Erişim Tarihi 15.01.2019)

Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sayfası, “Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”, 2002, s.4, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf) (Erişim tarihi:01.02.2019)

Uluslararası Göç Örgütü (IOM), Göç Terimleri Sözlüğü, 2009.

UN Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea, 10 Mart 2008

UNHCR, 2015, April 20. UNHCR calls for urgent action as hundreds feared lost in the Mediterranean boat sinking.

<https://www.unhcr.org/news/latest/2015/4/5534dd539/unhcr-calls-urgent-action-hundreds-feared-lost-mediterranean-boat-sinking.html>

(Erişim Tarihi: 26.04.2019)

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı, Soyadı : Ali ÖZGÜR
Uyruğu : Türkiye (TC)
Doğum Tarihi ve Yeri : 1994, KAYSERİ
Medeni Durumu : BEKAR
Tel : +90 535 979 31 43
E-mail : ali.ozgurr38@gmail.com

EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet Tarihi
Lisans	İstanbul Teknik Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler	2016
Lise	Ahmet Eren Anadolu Lisesi, Kayseri	2012

YABANCI DİL

İngilizce