

**T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

İşletme Anabilim Dalı

**KORSANLIK FALİYETLERİNİN DENİZCİLİK
EKONOMİSİNE ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tuba KÖYLÜ

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN

İstanbul – 2025

TEZ TANITIM FORMU

Yazar Adı Soyadı : Tuba KÖYLÜ

Tezin Dili : Türkçe

Tezin Adı : Korsanlık Faaliyetlerinin Denizcilik Ekonomisine Etkisi

Enstitü : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı : İşletme

Tezin Türü : Yüksek Lisans

Tezin Tarihi : 30.01.2025

Sayfa Sayısı : 64

Tez : Dr. Öğr.Üyesi Kadir MERSİN

Danışmanları

Dizin Terimleri : Korsanlık, Denizcilik Ekonomisi, Deniz Taşımacılığı

Türkçe Özet : Korsanlık faaliyetlerinin denizcilik ekonomisine etkisi detaylıca araştırılmıştır. Çalışmada, korsanlık faaliyetlerinin tarihsel gelişimi, coğrafi dağılımı ve denizcilik ekonomisi üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri incelenmiştir. Özellikle, korsanlık nedeniyle oluşan maliyet artışları, sigorta primleri, güvenlik önlemleri ve gecikmelerin ekonomik sonuçları detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

Dağıtım Listesi : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

İmzası

Tuba KÖYLÜ

**T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

İşletme Anabilim Dalı

**KORSANLIK FALİYETLERİNİN DENİZCİLİK
EKONOMİSİNE ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tuba KÖYLÜ

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN

İstanbul – 2025

BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Tuba KÖYLÜ

.../.../2025



T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tuba KÖYLÜ' nün “**Korsanlık Faaliyetlerinin Denizcilik Ekonomisine Etkileri**” adlı tez çalışması, jürimiz tarafından İşletme Anabilim Dalı İşletme Bilim Dalı YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ÖZAN

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN
(Danışman)

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Hakan YILDIZ

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 20..

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

Bu çalışma, korsanlık faaliyetlerinin denizcilik ekonomisi üzerindeki etkilerini kapsamlı bir şekilde incelemektedir. Deniz taşımacılığı, dünya ticaretinin büyük bir kısmını oluşturan önemli sektördür ve korsanlık, bu sektördeki operasyonları tehdit etmektedir. Çalışmada, korsanlık faaliyetlerinin tarihsel gelişimi, coğrafi dağılımı ve denizcilik ekonomisi üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri incelenmiştir. Özellikle, korsanlık nedeniyle oluşan maliyet artışları, sigorta primleri, güvenlik önlemleri ve gecikmelerin ekonomik sonuçları detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Ayrıca, korsanlığın deniz ticaret yollarında neden olduğu değişiklikler ve uluslararası toplumun bu soruna karşı aldığı önlemler de analiz edilmiştir.

Korsanlık faaliyetleri, deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firmalar için önemli maliyetler doğurmaktadır. Bu maliyetler, gemi sahiplerinin ve operatörlerinin sigorta primlerinde artış, güvenlik ekipmanları ve personel eğitime yönelik harcamalar ve korsan saldırılarının neden olduğu maddi kayıplar gibi unsurları içermektedir. Ayrıca, korsanlık olaylarının artması, bazı deniz ticaret yollarının kullanımını riskli hale getirmiş ve bu da alternatif rotaların tercih edilmesine neden olmuştur. Bu durum, taşıma sürelerinin uzamasına ve dolayısıyla maliyetlerin artmasına yol açmıştır.

Çalışmanın bulguları, korsanlıkla mücadelede daha etkili stratejilerin geliştirilmesi ve uygulanmasının önemini vurgulamaktadır. Uluslararası iş birliği ve bilgi paylaşımı, korsanlık faaliyetlerinin önlenmesinde ve deniz taşımacılığı sektörünün güvenliğinin sağlanmasında kritik öneme sahiptir. Bu bağlamda, uluslararası deniz hukuku çerçevesinde yürütülen operasyonlar ve bölgesel iş birliği konuları ele alınmıştır. Sonuç olarak, korsanlık faaliyetlerinin denizcilik ekonomisine olan etkileri çok yönlüdür ve bu sorunun çözümü için kapsamlı ve koordine edilmiş çabalar gerekmektedir. Çalışma, denizcilik sektörünün karşı karşıya olduğu bu ciddi tehdidi anlamak ve çözüm yolları geliştirmek için önemli bir kaynak niteliğindedir.

Anahtar Kelimeler: Korsanlık, Denizcilik Ekonomisi, Denizyolu Taşımacılığı

SUMMARY

This study comprehensively examines the impact of piracy activities on the maritime economy. Maritime transport is a vital sector that constitutes a large part of global trade, and piracy poses a significant threat to operations within this sector. The study investigates the historical development, geographical distribution, and both direct and indirect effects of piracy on the maritime economy. Specifically, it focuses on the economic consequences of increased costs due to piracy, such as insurance premiums, security measures, and delays. Additionally, the changes in maritime trade routes caused by piracy and the measures taken by the international community to address this issue are also analyzed.

Piracy activities incur significant costs for companies operating in the maritime transport sector. These costs include increased insurance premiums for ship owners and operators, expenditures for security equipment and personnel training, and material losses caused by pirate attacks. Furthermore, the rise in piracy incidents has made certain maritime trade routes risky to use, leading to the preference for alternative routes. This situation has resulted in longer transportation times and, consequently, higher costs.

The findings of the study emphasize the importance of developing and implementing more effective strategies to combat piracy. International cooperation and information sharing are critical for preventing piracy activities and ensuring the safety of the maritime transport sector. In this context, operations carried out under international maritime law and regional cooperation mechanisms are discussed in detail. The role of private security firms and the potential contributions of innovative technologies in combating piracy in the maritime sector are also evaluated.

In conclusion, the impact of piracy on the maritime economy is multifaceted, and a comprehensive and coordinated effort is required to address this issue. This study serves as a valuable resource for understanding this serious threat faced by the maritime sector and developing solutions.

Key words: Piracy, Maritime Economy, Maritime Transport

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
SUMMARY	ii
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	v
TABLolar LİSTESİ.....	vi
ÖNSÖZ.....	vii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KORSANLIK, DENİZ HAYDUTLUĞU VE FAALİYET ALANLARI

1.1. Korsan ve Korsanlık Kavramının Tarihsel Gelişimi	2
1.2. Korsanlığın Ortaya Çıkma Sebepleri ve Faaliyet Alanları	4
1.2.1. Korsanlığın Ortaya Çıkma Sebepleri.....	4
1.2.2. Faaliyet Alanları	5
1.3. Günümüzde Korsanlık ve Faaliyetlerinin Küresel Deniz Ticaretine Etkileri.....	6
1.4. Deniz Haydutluğu Kavramı.....	9
1.5. Hukuki Olarak Kavramların Ele Alınması ve Mücadele Süreci	11

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ EKONOMİYE KATKISI

2.1. Denizyolu Taşımacılığının Dünya Genelinde Ekonomiye Katkısı	16
2.1.1. Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Geçmişte Katkısı	18
2.1.2. Tarihsel Gelişim	19
2.1.3. Ekonomik Katkılar	19
2.1.4. Önemli Olaylar	20
2.2. Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Günümüzde Katkısı.....	20
2.2.1. Mevcut Durum.....	21
2.2.2. Ekonomik Katkılar	21
2.2.3. İstatistikler	22

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORSANLIK FAALİYETLERİNİN EKONOMİYE ETKİSİ

3.1. Doğrudan Etkileri.....	24
3.2. Dolaylı Etkiler.....	24
3.3. Ekonomik Kaybın Hesaplanması	25
3.3.1. Korsanlığın Doğrudan Sonuçları.....	26

3.3.2. Maddi Kayıplar.....	26
3.3.3. İnsan Kaynakları.....	27
3.3.4. Operasyonel Aksaklıklar.....	28
3.3.5. Korsanlığın Dolaylı Sonuçları.....	28
3.3.6. Ekonomik Etkiler.....	29
3.3.7. Sosyal Etkiler.....	30
3.3.8. Politik Etkiler.....	30
3.3.9. Önleyici Harcamalar.....	31
3.3.10. Sigorta Masrafları.....	32
3.3.11. Güvenlik Ekipmanları.....	33
3.3.12. Ticaret Yollarının Uzaması ve Ek Yakıt Masrafı.....	34
3.3.13. Alternatif Rotalar.....	34
3.3.14. Maliyet Hesaplamaları.....	35
3.3.15. Ekonomik Etkiler.....	36
3.3.16. Sigorta Masrafları.....	36
3.3.17. Prim Artışları.....	37
3.3.18. Risk Yönetimi.....	37
3.4. Fidyeye Ve Diğer Masraflar.....	37
3.4.1. Fidyeye Ödemeleri.....	37
3.5. Denizcilikte Alınabilecek Korsanlık Önlemleri.....	38
3.5.1. Teknolojik Çözümler.....	39
3.5.2. Fiziksel Güvenlik.....	39
3.5.3. Eğitim ve Farkındalık.....	39
3.5.4. Engellemek Amaçlı Farklı Çözüm Yolları.....	40
3.5.5. Uluslararası Örgütlenmeler.....	41
3.6. Ekonomik Ve Sosyal Etkiler.....	43
3.6.1. Bölgesel Ekonomi.....	43
3.6.2. Yerel Halk Üzerindeki Etkiler.....	43
3.6.3. Sosyal ve Politik İstikrar.....	44
3.6.4. Modern Teknoloji Ve Korsanlıkla Mücadele.....	44
3.6.5. Gelişmiş Güvenlik Yazılımları.....	44
3.6.6. Bölgesel İşbirliği Ve Koordinasyon.....	45
3.6.7. Bilgi Paylaşımı.....	45
3.6.8. Hukuki İşbirliği.....	45
SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	46
KAYNAKÇA.....	47
ÖZGEÇMİŞ.....	50

KISALTMALAR

- UNCLOS** : United Nations Convention on the Law of the Sea (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi)
- BM** : Birleşmiş Milletler
- IMB** : International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
- ICC** : International Chamber of Commerce (Uluslararası Ticaret Odası)
- IMO** : International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
- NATO** : North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
- EU** : European Union (Avrupa Birliği)
- MSC-HOA** : Maritime Security Centre – Horn of Africa (Deniz Güvenlik Merkezi – Afrika Boynuzu)
- CGPCS** : Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (Somali Kıyıları Açıklarında Korsanlıkla Mücadele İrtibat Grubu)
- EUNAVFOR** : European Union Naval Force (Avrupa Birliği Deniz Kuvveti)
- UAB** : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dönemsel Gelişmeler	22
Tablo 2. Yıllara Göre Konteyner Sayısındaki Artış, Küresel Ticaretin Artışı ve Önemli Gelişmeler	22



ÖNSÖZ

Bu çalışmayı sürdürürken danışmanlığımı üstlenen Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN hocama desteklerinden dolayı teşekkürlerimi borç bilirim. Aynı zamanda desteğini her daim hissettiren Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ÖZAN Hocama ve kurum dışında olmasına rağmen desteğini esirgemeyen Dr. Öğr. Üyesi Hakan YILDIZ'a teşekkürlerimi iletiyorum. Tüm eğitim hayatım boyunca yanımda duran ve yüksek lisans eğitimimin mimarı Uzm. Psikolog Berfin ÖZCAN'a teşekkür ediyorum. Son olarak hayatı boyunca benim için fedakârlıklar yapan en büyük destekçim anneme ve diğer aile fertlerime teşekkürlerimi sunar sevgilerimi iletmek isterim.

Tuba KÖYLÜ

GİRİŞ

Deniz ticareti, küresel ekonomi için hayati bir öneme sahiptir ve dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, deniz ticaretinin güvenliği ve sürekliliği, uluslararası ekonomi ve ticaret ağları için kritik bir rol oynamaktadır. Ancak, deniz ticaretinin bu büyük ölçekli operasyonları, korsanlık ve deniz haydutluğu gibi tehditlerle karşı karşıya kalmaktadır. Korsanlık faaliyetleri, tarih boyunca değişik biçimlerde varlık göstermiş ve modern çağda da çeşitli bölgelerde deniz ticaretini tehdit etmeye devam etmektedir.

Korsanlık ve deniz haydutluğu, sadece gemilere ve mürettebatlarına zarar vermekle kalmaz, aynı zamanda denizcilik ekonomisi üzerinde de mali etkiler yaratır. Bu etkiler; doğrudan maliyetler, sigorta primlerinin artması, rota değişiklikleri ve güvenlik önlemleri nedeniyle artan operasyonel maliyetler şeklinde kendini gösterir. Ayrıca korsanlık faaliyetleri küresel ticaret akışını bozabilir ve ticaretin etkinliğini düşürebilir.

Bu çalışmada, korsanlık faaliyetlerinin denizcilik ekonomisine etkileri detaylı bir şekilde incelenecektir. İlk olarak, korsanlık ve deniz haydutluğunun tanımları ve tarihsel gelişimi ele alınacaktır. Ardından modern korsanlık faaliyetlerinin yoğunlaştığı bölgeler ve bu bölgelerdeki mevcut durum analiz edilecektir. Çalışmanın temel amacı korsanlık ve deniz haydutluğu terimlerinin doğrudan ve dolaylı ekonomik etkilerini ortaya koymak ve bu etkilerin uluslararası ticaretin üzerindeki etkilerini değerlendirmektir.

Korsanlık faaliyetlerinin ekonomik, sigorta maliyetleri üzerindeki etkileri, gemi işletme maliyetlerindeki artışlar ve ticaret akışındaki negatifler detaylı bir şekilde incelenirken, uluslararası toplumun korsanlıkla mücadelede aldığı önlemler ve bu önlemlerin etkinliği de değerlendirilerek, deniz ticaretinin güvenliğinin artırılması için önerilerde bulunulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KORSANLIK, DENİZ HAYDUTLUĞU VE FAALİYET ALANLARI

Denizcilik tarihi, sadece denizlerin enginliği ve keşifleriyle değil, aynı zamanda deniz yollarının güvenliği konusunda karşılaşılan büyük tehditlerle de şekillenmiştir. Bu tehditlerin başında ise korsanlık ve deniz haydutluğu yer almaktadır. Hem geçmişte hem de günümüzde denizcilik ve uluslararası ticaretin önemli engellerinden biri haline gelen bu olgular, uluslararası ilişkilerde derin etkiler yaratmış ve küresel ekonomi üzerinde önemli izler bırakmıştır.

Bu bölümde, korsanlık ve deniz haydutluğunun tanımları, tarihsel gelişimleri ve hukukî statüleri ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. İlk olarak, korsanlık ve deniz haydutluğu kavramlarının ne anlama geldiği, birbirlerinden nasıl farklılaştığı ve her iki eylemin hukuki bakımdan hangi statüye sahip olduğu ele alınacaktır. Bu bağlamda, korsanlık ve deniz haydutluğunun tarihsel süreçteki kökenlerine, bu suçların uluslararası ticaret üzerindeki etkilerine ve stratejik önemi haiz deniz yollarındaki faaliyetlerine odaklanılacaktır.

Aynı zamanda, korsanlık ve deniz haydutluğuyla mücadelede uluslararası hukuk ve devletlerarası iş birliklerinin rolü, yargı süreçleri ve uygulama örnekleri üzerinden tartışılacaktır. Bu suçlarla mücadeleye yönelik geliştirilen hukuki mekanizmaların etkinliği ve bu mekanizmaların uluslararası toplumun güvenlik politikalarına katkıları da bu bölümde detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

Sonuç olarak, korsanlık ve deniz haydutluğu yalnızca denizcilik dünyasının birer suçu olarak değil, aynı zamanda küresel güvenlik, uluslararası ticaret ve ekonomik ilişkiler üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olmuştur. Bu bölüm, bu olguları çok boyutlu bir şekilde ele alarak, denizcilik tarihindeki bu tehditlerin küresel düzeydeki etkilerini daha geniş bir perspektiften anlamayı amaçlamaktadır.

1.1. Korsan ve Korsanlık Kavramının Tarihsel Gelişimi

Korsan kelimesinin kökeni, Latince'den gelen İtalyanca *corsaro* kelimesine dayanmakta olup, Batı dillerine Fransızca *corsaire* ve İngilizce *corsair* olarak geçmiştir. Arapçaya ise bu kelime, *corsale* üzerinden geçerek *kursân* formunda kullanılmış ve “korsanlık yapmak” anlamında *karsâne* fiili türetilmiştir (Bozkurt,

2002). Ayrıca, Arapça'da *bâric* kelimesi, "denizcilikte usta kişi" anlamında korsan karşılığı olarak kullanılmıştır. Türkçe'ye de Arapça aracılığıyla geçmiş olan bu kelime, zamanla halk arasında yaygınlaşmıştır (Bozkurt, 2002).

Korsanlık, denizcilik tarihinin en eski suç türlerinden biri olarak ortaya çıkmış ve özellikle deniz ticareti ve seyahatlerinin gelişmeye başlamasıyla şekillenmiştir. İlk korsanlık faaliyetlerinin MÖ 14. yüzyılda Ege Denizi ve Akdeniz bölgelerinde yaşandığı bilinmektedir. Bu eylemler, genellikle ekonomik kazanç sağlama amacı taşıyan deniz saldırıları olarak tanımlanmıştır. Ayrıca genel bir ifadeyle bir devletin desteği veya hoşgörüsüyle gerçekleştirildiği görülmüştür (Ece, 2008). Orta Çağ'dan, 17. yüzyılın korsanlarına kadar, deniz yollarında yapılan saldırılar, genellikle ticaretin yoğun olduğu bölgelerde yaşanmıştır. Ancak 21. yüzyıla gelindiğinde, teknolojinin ilerlemesiyle birlikte korsanlık faaliyetleri yeni bir boyut kazanmış, küresel deniz ticaretinin karşılaştığı önemli tehditlerden biri haline gelmiştir.

2000'li yılların başında, teknolojinin gelişmesiyle korsanlar daha etkili ve hızlı saldırılar düzenleyebilme kapasitesine sahip hale gelmiştir. Hızlı tekneler, GPS ve uydu iletişim sistemleri gibi modern ekipmanlar, korsanların hedeflerine ulaşmasını ve kaçmalarını kolaylaştırmış, bu da onların operasyonel başarı oranlarını artırmıştır. Geçmişte daha geleneksel yöntemlerle gerçekleşen korsanlık, bugün daha organize ve planlı bir şekilde yapılmaktadır. Küresel ticaret yolları üzerinde saldırılar düzenleyen korsanlar, çoğunlukla küçük gruplar halinde organize olup, hedeflerini seçerken büyük bir strateji ve planlama güdüsüne sahiptirler. Ticaret gemilerine yönelik düzenlenen bu saldırılar, gemi mürettebatını fidye karşılığında serbest bırakmak amacıyla rehin alma şeklinde yapılmaktadır.

Bu tarihsel gelişim sonucunda Aden Körfezi, Somali açıkları ve Güneydoğu Asya, en dikkat çekici bölgeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Aden Körfezi ve Somali açıkları, özellikle 2000'li yılların başından itibaren korsan saldırılarının merkezi haline gelmesi bu bölgelerdeki korsanlar, çoğunlukla hızlı tekneler kullanarak ticaret gemilerine saldırmakta ve mürettebatı fidye için rehin almak şeklinde devam etmektedir (Denizhaber.net, 2023). Güneydoğu Asya'da ise Malakka Boğazı, korsan saldırılarının yoğunlaştığı bir diğer önemli bölge olarak stratejik su yollarında gerçekleşen korsanlık faaliyetleri, bölgesel güvenliği ve ticareti ciddi şekilde tehdit etmektedir (Denizhaber.com, 2023; Deniz Ticaret Odası, 2023; Murphy, 2013).

1.2. Korsanlığın Ortaya Çıkma Sebepleri ve Faaliyet Alanları

Korsanlık görüldüğü üzere tarihsel olarak deniz yollarını tehdit eden ve dünya ticaretini sekteye uğratan önemli bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu olgunun ortaya çıkma sebepleri ise, sosyo-ekonomik, siyasi ve sosyal faktörlerle doğrudan ilişkilidir. Korsanlık, gelişen teknolojiler ve değişen dünya dinamikleriyle birlikte zaman içinde farklı biçimlerde şekillenmiş ve günümüzde de çeşitli türleri ile denizcilik sektörü üzerinde ciddi tehditler oluşturmaktadır. Bu bölümde, korsanlığın kökenleri ve günümüzdeki faaliyet alanları üç ana başlık altında incelenmektedir: geleneksel korsanlık, siber korsanlık ve organize suç bağlantılı korsanlık.

1.2.1. Korsanlığın Ortaya Çıkma Sebepleri

Korsanlığın ortaya çıkmasında önemli rol oynayan çeşitli sosyo-ekonomik, siyasi ve sosyal faktörler bulunmaktadır. İlk olarak, sosyo-ekonomik faktörler, korsanlığın ortaya çıkmasında belirleyici bir rol oynamaktadır. Ekonomik zorluklar ve işsizlik gibi sosyo-ekonomik sorunlar, korsanlığın yayılmasına zemin hazırlar. Özellikle gelişmekte olan ve yoksulluk sınırındaki ülkelerde korsanlık daha yaygın bir hâle gelir. Örneğin, Somali'deki ekonomik sıkıntılar ve yüksek işsizlik oranları, gençlerin korsanlık faaliyetlerine katılmalarını teşvik etmiştir. Bu durumda korsanlık, ekonomik çıkarlar doğrultusunda cazip bir seçenek haline gelir. Gençler, hayatta kalabilmek ve geçimlerini sağlamak için yasa dışı faaliyetlere yönelmektedirler.

İkinci olarak, siyasi istikrarsızlık korsanlığın yayılmasında önemli bir faktördür. Hükümetin zayıf olduğu, iç savaşların yaşandığı ya da devlet otoritesinin yeterince güçlü olmadığı bölgelerde korsanlık faaliyetleri daha etkin hale gelir. Somali'deki iç savaş ve hükümetin zayıflığı, deniz haydutlarının bölgedeki faaliyetlerini arttırmalarına olanak tanımıştır. Devletin denetimindeki boşluklar, korsanların faaliyet gösterdiği alanları genişletir ve deniz yollarındaki güvenlik zaafalarını artırır (Garmon, 2002).

Son olarak, sosyal faktörler de korsanlık faaliyetlerinin yayılmasında etkili olmaktadır. Düşük eğitim seviyeleri, toplumsal eşitsizlikler ve yetersiz sosyal hizmetler, gençlerin suç örgütlerine katılmalarını teşvik etmektedir. Gençlerin işsizlik ve geleceksizlik duygusu, onları korsanlık gibi yasa dışı faaliyetlere yönlendirebilir.

Özellikle eğitimden yoksun ve sosyal eşitsizliğin yaygın olduğu bölgelerde, bu durum daha belirgin hâle gelir. Korsanlık, gençler için bir tür "çıkış yolu" olabilir.

Görüldüğü üzere korsanlık temelde sosyo-ekonomik, siyasi ve sosyal faktörlerden beslenmektedir. Ekonomik zorluklar, işsizlik, siyasi istikrarsızlık ve düşük eğitim seviyeleri gibi faktörler, korsanlığın yayılmasında belirleyici bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda, korsanlıkla mücadele etmek için uluslararası iş birliği, gelişmiş güvenlik önlemleri ve sosyal reformlar büyük önem taşımaktadır.

1.2.2. Faaliyet Alanları

Görüldüğü üzere tarih boyunca deniz yollarını tehdit eden önemli bir olgu olmuş ve bunun ortaya çıkma sebeplerini ise sosyo-ekonomik, siyasi ve sosyal faktörlerle doğrudan ilişkilendirilmiştir. Buna göre korsanlık faaliyetleri, gelenekselden moderne kadar farklı biçimlerde ortaya çıkmış ve her dönemde denizcilik sektörü üzerinde ciddi tehditler oluşturması ile günümüzde korsanlık türleri geleneksel korsanlık, siber korsanlık ve organize suç bağlantılı korsanlık olarak üç ana başlıkta incelenmektedir. Dolayısıyla ilk olarak karşımıza çıkan “geleneksel korsanlık”, denizcilik tarihinin en eski türlerinden biridir. Bu tür korsanlık, açık denizlerde gemilere yapılan saldırılardan oluşur ve genellikle deniz yoluyla taşınan değerli yüklerin ele geçirilmesi amaçlanır. Geleneksel korsanlar, gemileri soyar, mürettebatı öldürür veya esir alır, yükleri çalar ve gemiyi terk ederler. Karayip Denizi, Aden Körfezi ve Güneydoğu Asya'nın bazı bölgeleri, geleneksel korsanlığın en yoğun görüldüğü alanlardır. Bu tür korsanlıklar, deniz ticaretini sekteye uğratmakta ve deniz yollarının güvenliğini ciddi şekilde tehdit etmektedir.

Diğeri ise teknolojinin gelişmesiyle birlikte, korsanlık faaliyetleri de dijital alana taşınmıştır. Siber korsanlık, denizcilik endüstrisinde yeni bir tehdit unsuru olarak ortaya çıkmıştır. Gemi yönetim sistemlerine, denizcilik şirketlerinin bilgi altyapılarına yönelik yapılan siber saldırılar, gemilerin navigasyon sistemlerini ele geçirme gibi ciddi sonuçlar doğurabilir. Gemi yönlendirmesinin ele geçirilmesi, ticaret gemilerinin yönlendirilmesi ve hatta gemilerin kontrolünün kaybedilmesi gibi sonuçlar, büyük güvenlik riskleri oluşturur. Bu durum, dijitalleşen denizcilik endüstrisinin zayıf noktalarını hedef alan yeni bir korsanlık türünü ortaya çıkarmıştır. Siber korsanlık, deniz ticareti için büyük bir tehlike oluşturmakta ve güvenlik önlemlerinin daha da geliştirilmesi gerekmektedir (Trelleborg, 2020).

Son olarak organize suç bağlantılı korsanlık, geleneksel korsanlıkla birleşerek daha karmaşık ve tehlikeli bir hale gelmiştir. Bu tür korsanlıklar, büyük suç örgütlerinin deniz haydutluğuna katılmasıyla şekillenmiştir. Bu korsanlık türü, uyuşturucu kaçakçılığı, insan ticareti, silah kaçakçılığı gibi suçlarla ilişkilidir. Organize suç örgütleri, korsanları uluslararası suç faaliyetlerine dahil ederek büyük çaplı ticaret ve güvenlik tehditleri oluştururlar. Bu tür korsanlık, yalnızca gemi sahipleri için değil, aynı zamanda ulusal ve uluslararası güvenlik için de ciddi tehditler oluşturur. Suç örgütlerinin deniz yoluyla illegal işlerini yürütmesi, korsanlık faaliyetlerini karmaşık bir suç ağına dönüştürür (Hastings, 2009).

1.3. Günümüzde Korsanlık ve Faaliyetlerinin Küresel Deniz Ticaretine Etkileri

Günümüzde korsanlık, deniz ticareti üzerinde önemli ekonomik ve psikolojik etkiler yaratmaktadır. Artan korsan saldırıları, gemi sahipleri ve sigorta şirketleri için büyük maliyetler ortaya çıkarmaktadır. Sigorta primlerinin yükselmesi, korsanlıkla mücadele için alınan önlemler ve fidye ödemeleri, deniz ticaretinin maliyetini artırmaktadır. Bu durum, özellikle deniz ticaretine bağımlı ülkeler için olumsuz ekonomik sonuçlar doğurmaktadır. Ayrıca, mürettebatın rehin alınması ve korsan saldırılarına maruz kalması, denizciler üzerinde kaygı yaratabilmektedir. Rehin alınan mürettebatın serbest bırakılması sürecindeki belirsizlik ve stres, hem denizciler hem de aileleri için büyük bir panik kaynağı oluşturmaktadır.

Korsanlıkla mücadelede uluslararası toplum, ortak bir strateji ile deniz güvenliği operasyonları düzenlemekte ve bu operasyonlar genellikle uluslararası koalisyonlar ve deniz kuvvetleri tarafından yürütülmektedir. Aden Körfezi ve Somali açıklarında faaliyet gösteren Avrupa Birliği'nin Atalanta Operasyonu ve NATO'nun Okyanus Kalkanı Operasyonu, bu tür iş birliğine örnek teşkil etmektedir. Bu operasyonlar, korsan saldırılarını engellemek ve deniz ticaretini güvence altına almak amacıyla devriye gezmekte, koruma sağlamaktadır. Ayrıca, korsanlarla mücadele için eğitimler verilmekte ve bilgi paylaşımı yapılmaktadır.

Bölgesel iş birlikleri ve yerel çözümler de korsanlıkla mücadelede önemli bir rol oynamaktadır. Afrika Boynuzu'ndaki ülkeler, korsanlıkla mücadele için bölgesel koalisyonlar oluşturmuş ve ortak güvenlik önlemleri almıştır. Aynı şekilde, Güneydoğu Asya ülkeleri de Malakka Boğazı'ndaki korsanlık faaliyetlerini

engellemek amacıyla ortak deniz devriye operasyonları düzenlemektedir. Bu tür bölgesel iş birlikleri, korsanlıkla mücadelede daha etkili ve sürdürülebilir çözümler sunmaktadır. Ayrıca, korsanlık faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerde yerel ekonomilerin ve toplulukların güçlendirilmesi, korsanlığın temel nedenlerine yönelik uzun vadeli çözümler geliştirilmesi açısından önemlidir.

Sonuç olarak, korsanlık, küresel deniz ticareti için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Özellikle Aden Körfezi, Somali ve Güneydoğu Asya'daki korsan faaliyetleri, denizciler, gemi sahipleri ve sigorta şirketleri üzerinde ekonomik ve psikolojik baskılar yaratmaktadır. Uluslararası toplum, korsanlıkla mücadelede çeşitli deniz güvenliği operasyonları ve bölgesel iş birlikleri ile çözüm arayışlarını sürdürmektedir. Etkili bir korsanlıkla mücadele stratejisi, kısa vadeli güvenlik önlemleriyle birlikte uzun vadeli yerel çözümleri içermelidir (Murphy, 2013).

Korsanlık ve deniz haydutluğu faaliyetleri, dünya genelinde belirli bölgelerde yoğunlaşmaktadır. Bu bölgeler, coğrafi ve sosyal ekonomik koşullar nedeniyle korsanlık faaliyetleri için uygun ortamlar sağlamaktadır. Korsanlık olaylarının yoğunlaştığı bu bölgeler, uluslararası deniz ticareti için yüksek riskli sahalar olarak kabul edilmektedir ve uluslararası toplumun dikkatini çekmektedir. Bu bölgeler arasında Aden Körfezi, Somali açıkları, Batı Afrika ve Güneydoğu Asya yer almaktadır (ICC, 2021).

Aden Körfezi, korsanlık faaliyetlerinin en yoğun olduğu bölgelerden biridir. Bu bölge, Doğu Afrika ile Arap Yarımadası arasında yer almakta olup, dünya deniz ticaretinin önemli bir kısmı bu körfezden geçmektedir. Aden Körfezi, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nu birbirine bağlayan stratejik konumda yer alır ve Süveyş Kanalı'na giden yol üzerinde bulunmaktadır. Bu özellik, bölgeyi ticaret gemileri için kritik bir geçiş noktası haline getirmektedir. Ancak, Somali'deki siyasi istikrarsızlık ve ekonomik sıkıntılar, bu bölgede korsanlık faaliyetlerinin yayılmasında etkin rol oynamaktadır.

Somali açıkları, korsanlık faaliyetlerinin yoğun şekilde görüldüğü bir diğer bölgedir. Somali, yıllardır süren iç savaş ve hükümetin zayıf yapısı nedeniyle korsanlar için elverişli bir üst haline gelmiştir. Somali korsanları, genellikle hızlı tekneler kullanarak ticaret gemilerine saldırmakta ve fidye talep etmektedir. Bu durum, uluslararası deniz ticareti üzerinde ciddi tehditler oluşturmakta ve sigorta maliyetlerini

artırmaktadır. Uluslararası denizcilik topluluğu, Somali açıklarındaki korsanlıkla mücadele etmek için çeşitli askeri ve diplomatik önlemler almaktadır.

Batı Afrika, özellikle Gine Körfezi, korsanlık faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir başka önemli bölgedir. Bu bölgede, petrol tankerleri ve diğer ticaret gemileri sık sık korsanların hedefi olmaktadır. Gine Körfezi'nde faaliyet gösteren korsanlar, genellikle gemilere saldırarak yükleri çalmakta ve mürettebatı rehin almaktadır. Bu bölgedeki korsanlık faaliyetleri, Nijerya, Benin ve Togo gibi ülkelerin ekonomik güvenliğini tehdit etmektedir. Batı Afrika'daki korsanlık faaliyetleri, bölgesel güvenlik güçleri ve uluslararası toplumun iş birliği ile azaltılmaya çalışılmaktadır (ICC, 2021).

Güneydoğu Asya, dünya deniz ticaretinin önemli bir merkezi olup, korsanlık faaliyetlerinin yoğunlaştığı bölgedir. Bu bölgede, özellikle Malakka Boğazı ve Singapur Boğazı gibi stratejik deniz yolları, korsanlar için cazip hedefler oluşturmaktadır. Güneydoğu Asya'daki korsanlar, ticaret gemilerine saldırarak değerli yükleri çalmakta ve mürettebatı rehin almaktadır. Bu bölgede faaliyet gösteren korsanlık olayları, bölgesel ekonomik güvenliğini tehdit etmektedir. ASEAN ülkeleri ve uluslararası denizcilik örgütleri, Güneydoğu Asya'daki korsanlıkla mücadele etmek için çeşitli güvenlik önlemleri almaktadır (Chalk, 2010).

Karayipler ve Orta Amerika, tarih boyunca korsanlık faaliyetlerinin merkezi olmuş bölgelerden biridir. Günümüzde de bu bölgelerde düşük ölçekli korsanlık ve deniz haydutluğu faaliyetleri zaman zaman görülmektedir. Özellikle küçük ticaret gemileri ve balıkçı tekneleri, bu tür saldırıların hedefi olmaktadır. Karayipler'deki korsanlık faaliyetleri, bölgedeki turizm ve ticaret sektörlerini olumsuz etkilemektedir. Bölgesel iş birliği ve güvenlik önlemleri, bu tür korsanlık faaliyetlerinin önlenmesi için önemlidir (Heller-Roazen, 2009).

Hindistan Yarımadası ve Bengal Körfezi de korsanlık faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgeler arasındadır. Bu bölgede faaliyet gösteren korsanlar, özellikle ticaret gemilerine saldırmakta ve yükleri yağmalamaktadır. Bengal Körfezi'nde korsanlık faaliyetleri, bölgedeki ticaret yollarının güvenliğini tehdit etmektedir. Hindistan, Bangladeş ve Myanmar gibi ülkeler, korsanlıkla mücadelede iş birliği yaparak deniz güvenliğini sağlamaya çalışmaktadır (Konstam, 2008).

Bu denli yüksek riskli bölgeler gemi sahipleri ve sigorta şirketleri tarafından titizlikle izlenmekte ve sürekli olarak değerlendirilmektedir. Bu alanlarda seyahat eden gemiler için güvenlik önlemleri güçlendirilmekte, ayrıca özel koruma tedbirleri ve eskortlu geçişler gibi uygulamalar devreye sokulmaktadır. Risk değerlendirmesi sadece gemi mürettebatının güvenliğini sağlamakla kalmayıp aynı zamanda ekonomik kayıpları ve sigorta maliyetlerini dengelemek açısından büyük önem taşımaktadır.

Yüksek riskli sahalarda seyahat eden gemiler için farklı güvenlik önlemleri alınmaktadır. Bu önlemler, gemi mürettebatının ve yüklerin korunmasını sağlamak için oldukça çeşitlenmiştir. Silahlı güvenlik görevlilerinin gemilere yerleştirilmesi en yaygın güvenlik tedbirlerinden biridir. Ayrıca, deniz güvenliği eğitimleri düzenlenerek çalışanların olası bir saldırıya nasıl tepki verecekleri konusunda bilinçlendirebilmeleri sağlanmaktadır. Uluslararası denizcilik topluluğu da teknolojik çözümler, erken uyarı sistemleri ve gelişmiş izleme cihazları kullanarak, korsanlıkla mücadelede daha proaktif bir yaklaşım benimsemektedir.

1.4. Deniz Haydutluğu Kavramı

Deniz haydutluğu, uluslararası sularda gerçekleşen, gemilere veya deniz taşıtlarına karşı silahlı saldırı, hırsızlık veya zorla alıkoyma gibi yasadışı eylemleri ifade etmektedir. Deniz haydutları, gemilerin yüklerini çalmak veya mürettebatı fidye için kaçırmak amacıyla bu tür saldırıları gerçekleştirirler (Murphy, 2007).

Uluslararası hukuk kapsamında deniz haydutluğu, ciddi bir suç olarak kabul edilir ve evrensel yargı yetkisi ile kovuşturulabilir (Garmon, 2002).

Deniz haydutluğu, tarih boyunca farklı formlar ve bölgelerde varlığını sürdürmüştür. Bu yasadışı eylemler, genellikle ticaret gemileri ve yolcu gemileri gibi değerli yük taşıyan deniz taşıtlarını hedef alır. Deniz haydutları, genellikle iyi silahlanmış ve organize gruplar halinde faaliyet göstermektedir. Hızlı tekneler, uydu telefonları ve modern silahlar gibi teknolojiler kullanarak saldırılarını gerçekleştiren haydutlar, deniz ticaretinin güvenliğini tehdit ederler (Murphy, 2007).

Deniz haydutluğu, sadece ekonomik zararlar vermez. Aynı zamanda mürettebatın ve yolcuların güvenliğini de tehlikeye atmaktadır. Deniz haydutları gemilere saldırarak yükleri çalabilmekte, mürettebatı rehin alarak fidye talep edebilmekte veya gemiyi tamamen ele geçirip korsan üslerine çekebilmektedirler. Bu

tür eylemler, denizcilik sektöründe büyük maddi kayıplara yol açarken çalışanları da manevi olarak zora sokmaktadır. Bu sebeplerden dolayı deniz haydutluğu ile mücadele, uluslararası cemiyetin öncelikli konularından biridir.

Uluslararası hukuk, deniz haydutluğunu ciddi bir suç olarak tanımlar ve bu suçun evrensel yargı yetkisi ile kovuşturulabileceğini belirtmektedir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), deniz haydutluğunu açıkça tanımlayan ve bu suçla mücadele için yasal çerçeve sunan önemli bir belgedir. UNCLOS'a göre, deniz haydutluğu uluslararası sularda işlenen bir suç olup, herhangi bir devlet tarafından kovuşturulabilir. Bu durum, deniz haydutluğuyla mücadelede uluslararası iş birliğini teşvik eder ve haydutların adalet önüne çıkarılmasını kolaylaştırır (Garmon, 2002).

Deniz haydutluğu, modern dönemde özellikle Somali açıklarında ve Aden Körfezi'nde yoğunlaşmıştır. Bu bölgelerdeki korsanlık faaliyetleri, deniz ticaretini ciddi şekilde tehdit etmiş ve uluslararası toplumun dikkatini çekmiştir. Birçok ülke, deniz kuvvetlerini bu bölgelerde devriye gezdirmiş ve korsanlıkla mücadele operasyonları düzenlemiştir. Ayrıca, ticaret gemileri için eskort hizmetleri sağlanmış ve gemilerin güvenliği artırılmıştır. Bu çabalar, korsanlık faaliyetlerinin azalmasına ve deniz ticaretinin daha güvenli hale gelmesine katkıda bulunmuştur (Murphy, 2007).

Deniz haydutluğuyla mücadelede uluslararası iş birliği oldukça önem taşımaktadır. Birçok ülke, deniz haydutluğuyla mücadele için ortak fikir beyan etmekte, operasyonel olarak kendilerini geliştirmekte ve bilgi paylaşımı yapmaktadır. Ayrıca ulusal ve uluslararası askeri harekâtlar da deniz haydutlarına karşı aktif askeri operasyonlar düzenleyerek deniz haydutluğunun azalmasına önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Denizcilik endüstrisi de korsanlıkla mücadelede aktif rol oynamakta, güvenlik önlemlerini artırmakta ve mürettebatı eğitmektedir. Bu etkinlikler deniz haydutluğunun önlenmesi ve deniz ticaretinin güvenliğinin sağlanması açısından kritik öneme sahiptir.

Sonuç olarak, deniz haydutluğu uluslararası sularda gerçekleşen ve gemilere yönelik saldırı, hırsızlık, alıkoyma gibi kanunsuz faaliyetleri ifade eden bir suçtur. Uluslararası hukuk, deniz haydutluğunu ciddi bir suç olarak tanımlamakta ve bu suçun evrensel yargı yetkisi ile etkisinin azalacağını savunmaktadır. Deniz haydutluğuyla mücadelede uluslararası iş birliği ve koordineli çabalar büyük önem taşımaktadır. Bu mücadele, deniz haydutluğunun önünü kesmede ve sürekliliği artırarak deniz yolu taşımacılığında güvenliği sağlamaktadır.

Bu bağlamda korsanlık ve deniz haydutluğu kavramları genellikle birbirinin yerine kullanılsa da, hukuki olarak farklı anlamlara gelmektedir. Korsanlık, uluslararası sularda devlet yetkisi olmaksızın gerçekleştirilen deniz soygunlarını ifade ederken, deniz haydutluğu daha geniş bir kavram olup, iç sularda ve kıyılarda da gerçekleşebilir (Garmon, 2002).

Korsanlar ticaret gemilerine saldırarak mürettebatı esir almakta ve yükleri ele geçirmektedir. Deniz haydutları ise genellikle hızlı teknelerle hareket ederek ani saldırılar gerçekleştirerek fidye talep etmektedir. Bu iki farklı suçluluk arasındaki taktiksel temel fark korsanlık büyük ve organize saldırıları ifade ederken haydutluk, daha kısa sürede daha yerel saldırıları ifade etmektedir.

Ayrıca korsanlık, genellikle okyanuslarda ve uluslararası sularda gerçekleşirken, deniz haydutluğu daha çok kıyı bölgelerinde ve iç denizlerde görülmektedir. Örneğin, Somali açıklarında ve Güneydoğu Asya'da deniz haydutluğu yaygındır (Chalk, 2010).

1.5. Hukuki Olarak Kavramların Ele Alınması ve Mücadele Süreci

Korsanlık ve deniz haydutluğu, tarihsel olarak denizcilik faaliyetlerini en büyük şekilde tehdit eden suçlar arasında yer almış ve uluslararası toplumun güvenliği üzerinde derin etkiler bırakmıştır. Bu tehditlerle etkin bir şekilde mücadele edebilmek için uluslararası hukuk, denizcilik sektörünü düzenleyen ve bu tür suçlarla mücadeleyi teşvik eden bir dizi önemli mekanizma geliştirmiştir. Özellikle Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), deniz haydutluğu ve korsanlıkla mücadeledeki temel hukuki çerçeveyi oluşturmuştur.

“Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)”, 1982 yılında kabul edilen ve denizcilik faaliyetlerini düzenleyen en kapsamlı uluslararası anlaşma olarak, korsanlıkla mücadeleye dair önemli düzenlemelere yer vermektedir. UNCLOS’un 100 ila 107. maddeleri, korsanlıkla mücadeleye yönelik devletlerarası iş birliği esasını kabul eder. Bu maddeler, devletlerin kendi denizlerinde meydana gelen korsanlık eylemlerine karşı yasal sorumluluk taşımalarının yanı sıra, bu suçları işleyen kişilerin uluslararası hukuk çerçevesinde yargılanmasını da öngörmektedir (United Nations, 1982). UNCLOS, yalnızca korsanlık suçlarıyla mücadeleyi değil, aynı zamanda deniz çevresinin korunması, deniz kaynaklarının yönetimi ve sürdürülebilir kullanımı gibi alanlarda da kapsamlı düzenlemeler getirmiştir.

“Temel Sözleşmeler” arasında yer alan “Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları ve Hague-Visby Kuralları”, deniz taşımacılığına dair önemli yükümlülükleri düzenler ve deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan sorunların çözülmesine yönelik hükümler sunar (Tetley, 2004). Özellikle deniz yoluyla taşınan yüklerin hasar görmesi veya kaybolması durumunda uygulanacak düzenlemeler, deniz ticaretinin güvenliği için kritik bir rol oynamaktadır. Bu kurallar, taşımacılara ve göndericilere, deniz yolu taşımacılığı sırasında karşılaşılabilecek hukuki risklere karşı daha sağlam bir çerçeve sunar. Ancak korsanlık gibi suçlar, bu sözleşmelerin etkisini kısıtlayan dışsal faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır.

“Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)”, denizcilik sektöründeki güvenlik sorunlarıyla mücadelede kilit oyuncular arasında yer almaktadır. IMO, 1948 yılında Birleşmiş Milletler tarafından kurulan ve denizcilik faaliyetlerinin güvenliğini artırmak için çalışan bir kuruluştur (The Free Library, 2010). IMO’nun sunduğu düzenlemeler, denizcilik sektörünün güvenliğini sağlamak adına uluslararası seviyede uyumlu kurallar belirlerken, IMB ise dünya çapında denizcilik suçlarını raporlayarak bu sorunların daha etkili bir şekilde takip edilmesini sağlamaktadır.

IMB’nin sunduğu *raporlama sistemi*, denizcilik sektöründeki güvenliği tehdit eden olayların anında izlenmesi ve kaydedilmesini sağlayan önemli bir mekanizmadır. Gemi kaptanları ve mürettebatı, karşılaştıkları saldırıları hızla rapor edebilmekte ve bu sayede gemi sahiplerine, sigorta şirketlerine ve devlet otoritelerine doğru bilgi aktarılmaktadır. Bu bilgiler, denizciliğin güvenliğini artırmak amacıyla kullanılarak gemilerin riskli bölgelerden kaçınmasını sağlamakta ve güvenlik önlemlerinin etkinliğini artırmaktadır.

Korsanlıkla mücadele, sadece hukuki değil, aynı zamanda güçlü bir uluslararası gerektiren bir sorundur. *IMB*, korsanlıkla mücadelede yalnızca bilgi paylaşımı sağlamakla kalmaz, aynı zamanda denizcilik güvenliği konusunda eğitim programları düzenler ve deniz haydutluğu faaliyetlerini izleyerek suçluların yakalanmasını hedefler (Marlow, 2010). Uluslararası iş birliği, deniz güvenliğini artırmak ve denizcilik sektörünü korumak için kritik bir öneme sahiptir. Bu kapsamda, devletlerin ve uluslararası kuruluşların etkin bir şekilde iş birliği yapmaları ve korsanlıkla mücadele konusunda bilgi paylaşımını teşvik etmeleri gerekmektedir.

Bu bağlamda korsanlıkla ilgili hukuki mücadele, hem tarihi vakalar hem de günümüzün modern korsanlık davaları üzerinden incelendiğinde, önemli dersler ve çıkarımlar sunmaktadır. İlk olarak, tarihi korsanlık davaları, genellikle ünlü korsanların yargılanması ve cezalandırılması ile ilişkilidir. Bu davalar, korsanlığın altın çağında, yani 17. ve 18. yüzyıllarda, özellikle Atlantik Okyanusu, Karayipler ve Hint Okyanusu'nda yoğun olarak yaşanmıştır. Tarihin en ünlü korsanlarından bazıları, bu dönemde yakalanmış, yargılanmış ve cezalandırılmıştır. Bu davalar, korsanlığın sadece bir suç değil, aynı zamanda sosyal ve politik bir durum olduğunu da gözler önüne sermektedir.

Örneğin, 18. yüzyılda Karasakal (Blackbeard) olarak bilinen Edward Teach, korsanlık tarihinin en ünlü figürlerinden biridir. Karasakal, 1718 yılında İngiliz donanması tarafından yakalanmış ve öldürülmüştür. Teach'in yakalanması, İngiliz Kraliyet Donanması'nın korsanlarla mücadelesinin bir parçası olup, bu mücadele korsanlık faaliyetlerini önemli ölçüde azaltmayı başarmıştır. Karasakal, birçok gemiyi ele geçirmiş ve korkutucu ünü sayesinde birçok liman şehrini haraca bağlamıştır. Ancak, sonunda İngiliz hükümetinin kararlı tutumu ve donanmanın etkili operasyonları sonucu yakalanmış ve infaz edilmiştir.

Bir başka ünlü korsanlık davası, William Kidd (Kaptan Kidd) ile ilgilidir. Kaptan Kidd, başlangıçta İngiliz hükümeti adına korsanları avlamak için görevlendirilmiş bir denizciydi. Ancak, daha sonra kendisi korsanlık yapmaya başlamış ve bu yüzden yakalanarak yargılanmıştır. 1701 yılında Londra'da yargılanmış ve korsanlık suçundan idam edilmiştir. Kaptan Kidd'in davası, hükümetin korsanlıkla mücadelede kendi ajanlarını bile hedef alabileceğini göstermiştir.

Mary Read ve Anne Bonny, korsanlık tarihinin nadir kadın korsanları arasında yer alır ve onların davaları da dikkat çekicidir. Her ikisi de ünlü korsan "Calico Jack" Rackham ile birlikte çalışmış ve yakalandıktan sonra Jamaika'da yargılanmışlardır. Mary Read, yargılama sırasında hamile olduğunu beyan ederek infazdan kurtulmuş, ancak kısa süre sonra hapisanede ölmüştür. Anne Bonny'nin ise sonrasında ne olduğu tam olarak bilinmemektedir, ancak muhtemelen babasının müdahalesiyle serbest bırakıldığı düşünülmektedir. Bu tarihi davalar, sadece korsanların cezalandırılmasını değil, aynı zamanda korsanlığın sosyal ve ekonomik etkilerini de göstermektedir.

Korsanlık davalarının bir diğ er önemli örneğ i, Bartholomew Roberts (Black Bart) olarak bilinen korsanın yargılanmasıdır. Roberts, korsanlık tarihinin en başarılı ve en uzun süre faaliyet gösteren korsanlarından biri olarak bilinir. 1722 yılında yakalanmış ve yargılanmıştır. Yargılanması sırasında birçok gemi mürettebatının tanıklıkları alınmış ve Roberts'in korsanlık faaliyetleri detaylı bir şekilde kaydedilmiştir. Yargılanması ve infazı, dönemin korsanlık karşıtı hareketinin en önemli başarılarından biri olarak kabul edilir. Bu tarihi davalar, korsanlığın sadece bireysel suçlar değil, aynı zamanda geniş çaplı bir sosyal olgu olduğunu göstermektedir. Korsanlık, deniz ticaretinin güvenliği, uluslararası ilişkiler ve hukuk sistemlerinin gelişimi üzerinde derin etkiler bırakmıştır.

Günümüz korsanlık davaları, özellikle 21. yüzyılın başlarından itibaren Somali açıklarında yoğunlaşan deniz haydutluğu faaliyetleriyle ilgilidir. Bu davalar, uluslararası hukuk ve denizcilik güvenliği açısından önemli örnekler teşkil eder. Modern korsanlık, küresel deniz ticaretinin güvenliğini tehdit eden ciddi bir sorun olarak kabul edilmekte ve bu suçlarla ilgili davalar genellikle uluslararası mahkemelerde görülmektedir.

Somali açıkları, modern korsanlık faaliyetlerinin en yoğun olduğu bölgelerden biridir. Somali'deki siyasi istikrarsızlık, ekonomik zorluklar ve hukukun üstünlüğünün zayıflığı, bu bölgede korsanlık faaliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Modern korsanlar, genellikle hızlı tekneler kullanarak ticaret gemilerine saldırmakta, mürettebatı rehin almakta ve fidye talep etmektedirler.

Örneğ in, 2009 yılında Somali açıklarında kaçırılan MV Maersk Alabama gemisi, modern korsanlık tarihinin en bilinen vakalarından biridir. Bu olay, gemi kaptanı Richard Phillips'in korsanlar tarafından rehin alınması ve ABD Deniz Kuvvetleri'nin başarılı bir kurtarma operasyonu ile sonuçlanmasıyla dünya genelinde büyük yankı uyandırmıştır. MV Maersk Alabama gemisinin korsanları, daha sonra ABD'de yargılanmış ve uzun hapis cezalarına çarptırılmıştır.

Bir başka önemli dava, 2011 yılında yakalanan Somali korsanlarının yargılanmasıdır. Bu dava, uluslararası hukuk çerçevesinde büyük bir öneme sahiptir çünkü deniz haydutlarının yargılanması, genellikle ulusal mahkemeler yerine uluslararası mahkemelerde gerçekleştirilmiştir. Bu korsanlar, ABD, Almanya ve Hollanda gibi ülkelerde yargılanmış ve ağır hapis cezalarına çarptırılmışlardır. Bu

davalar, uluslararası iş birliğinin ve deniz güvenliğinin sağlanmasında önemli bir rol oynamıştır.

Somali korsanlarıyla ilgili bir başka dikkat çekici dava, 2010 yılında Seyşeller’de yargılanan korsan grubudur. Bu dava, korsanların bölgesel mahkemelerde de yargılanabileceğini ve bu tür mahkemelerin uluslararası hukuka uygun olarak korsanlıkla mücadelede etkili olabileceğini göstermiştir. Seyşeller mahkemesi, korsanları uzun hapis cezalarına çarptırarak deniz güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunmuştur.

Söz konusu korsanlık davaları, sadece cezai işlemlerle sınırlı kalmayıp, aynı zamanda korsanlık faaliyetlerinin ekonomik ve sosyal etkilerini de ele almaktadır. Bu davalar, gemi sahipleri, sigorta şirketleri ve uluslararası denizcilik topluluğu için önemli sonuçlar doğurmuştur. Örneğin, korsanlık olaylarının artması, sigorta primlerinin yükselmesine ve deniz ticaretinin maliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Bu durum, uluslararası deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından büyük bir tehdit oluşturmuştur.

Ayrıca, modern korsanlık davaları, uluslararası deniz hukukunun ve deniz güvenliği protokollerinin gelişimine katkıda bulunmuştur. Bu davalar, korsanlıkla mücadelede daha etkili stratejilerin ve politikaların geliştirilmesine öncülük etmiştir. Uluslararası toplum, korsanlıkla mücadelede iş birliği yaparak deniz ticaretinin güvenliğini sağlamayı amaçlamıştır. Bu bağlamda, uluslararası denizcilik örgütleri ve devletler, korsanlık faaliyetlerine karşı daha sıkı önlemler almış ve bu suçlarla mücadelede önemli ilerlemeler kaydetmiştir.

Sonuç olarak, modern korsanlık davaları, deniz güvenliği ve uluslararası hukuk açısından büyük bir öneme sahiptir. Bu davalar, korsanlık faaliyetlerinin sadece deniz ticaretine zarar vermekle kalmayıp, aynı zamanda küresel güvenliği de tehdit ettiğini göstermektedir. Uluslararası toplumun korsanlıkla mücadelede aldığı önlemler ve bu suçların yargılanması, deniz ticaretinin sürdürülebilirliği ve güvenliği için hayati bir rol oynamaktadır. Korsanlıkla ilgili uluslararası davalar, hem geçmişteki korsanlık örnekleri hem de modern dönemdeki haydutluk faaliyetlerinin çözülmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Hem tarihi hem de modern korsanlık davaları, küresel deniz ticaretinin güvenliği ve uluslararası hukuk sistemlerinin gelişmesi açısından dersler çıkarmamızı sağlamaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ EKONOMİYE KATKISI

Bu bölümde, denizyolu taşımacılığının ekonomik katkısı hem dünya genelinde hem de Türkiye özelinde incelenmiştir. Denizyolu taşımacılığı, küresel ticaretin önemli bir parçası olup, Türkiye'nin stratejik konumu ile bu alandaki rolü ve potansiyeli de değerlendirilmiştir.

2.1. Denizyolu Taşımacılığının Dünya Genelinde Ekonomiye Katkısı

Denizyolu taşımacılığı, deniz üzerinden yük ve yolcu taşımacılığını gerçekleştiren bir ulaşım çeşididir. Bu taşımacılık şekli büyük gemiler, konteyner gemileri, tankerler, yolcu gemileri gibi deniz yolu araçlarıyla yapılmaktadır. Dünya genelinde özellikle uluslararası ticaretin büyük bir kısmını taşıyan denizyolu, ekonomik akışın sağlanmasında kritik bir rol oynamaktadır. Küresel ticaretin en önemli ulaşım yollarından biri olan denizyolu taşımacılığı, taşıma kapasitesi ve düşük maliyetleriyle dikkat çeker. Bu taşımacılık türü, büyük miktarda yükü uzun mesafelere taşıyabilme kapasitesine sahip olup, verimlilik açısından oldukça avantajlıdır. Bu nedenle, denizyolu taşımacılığı, dünya genelinde en yaygın kullanılan taşımacılık yöntemlerinden biri haline gelmiştir. Aynı zamanda çevresel etkiler ve güvenlik unsurları da bu sektörde önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle denizyolu taşımacılığının aktif olduğu bölgelerde, limanlar aracılığıyla ekonomik faaliyetlerin büyümesine önemli katkılar sağlanmaktadır. Limanlar, bölgedeki ticaretin merkezi olarak işlev görürken, aynı zamanda bölge halkına istihdam sağlamaktadır. Limanlarda çalışan işçiler, lojistik uzmanları, gümrük memurları, depolama ve nakliye personeli gibi farklı sektörlerdeki iş gücü, yerel ekonomiyi canlandırmaktadır. Bu şekilde denizyolu taşımacılığı, sadece ekonomik büyümeye katkıda bulunmakla kalmaz, aynı zamanda sosyal kalkınmayı teşvik eder, yaşam standartlarını iyileştirerek bölgelerdeki istihdam olanaklarını artırmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı, çevre dostu bir ulaşım alternatifi olarak da ekonomiye önemli katkılar sağlamaktadır. Karbon salınımının azaltılması ve enerji tüketiminin optimize edilmesi, çevresel sürdürülebilirlik açısından büyük önem taşımaktadır. Denizyolu taşımacılığı, diğer ulaşım yöntemlerine kıyasla çok daha düşük enerji tüketimi ve daha az karbon emisyonu üretmektedir.. Bu durum çevreyi korumaya

yardımcı olurken taşıma maliyetlerini düşürmektedir. Örneğin, gemiler kara ve hava taşımacılığına göre ton başına taşıma kapasitesi bakımından çok daha etkilidir. Aynı yük miktarını, daha düşük enerji ile taşıma fırsatı sunarak, taşıma maliyetlerini azaltmaktadır. Bu durum, özellikle büyük ölçekli endüstriler ve dış ticaret için büyük bir avantaj oluşturmaktadır. Çünkü taşıma maliyetlerinin düşürülmesi, genel üretim ve dağıtım maliyetlerinin de azalmasına olanak tanımaktadır.

Ayrıca, denizyolu taşımacılığına entegre edilen çevre dostu teknolojiler, daha verimli motorlar, düşük karbon emisyonlu yakıt sistemleri ve yenilikçi tasarımlar gibi unsurlar, sektörde çevre bilincinin artmasına katkı sağlamaktadır. Bu teknolojiler, sadece çevreye duyarlı bir ulaşım yöntemi sağlamakla kalmaz, aynı zamanda yeşil ekonomi alanında yeni iş fırsatları yaratır ve teknolojik gelişim için önemli güç oluşturmaktadır. Yeşil lojistik yaklaşımı, lojistik süreçlerin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmeyi hedeflemektedir. Denizyolu taşımacılığı, bu amaca hizmet eden en uygun ulaşım yöntemlerinden biri olarak, çevre dostu yaklaşımlar geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Gemiler, diğer taşıma yöntemlerine kıyasla çok daha yüksek taşıma kapasitesine sahip olup, aynı zamanda daha az karbon salınımı üretmektedir. Bu özellik, yeşil lojistik hedefleriyle uyumlu bir şekilde çalışmakta ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Denizyolu taşımacılığında kullanılan çevre dostu teknolojiler, yalnızca çevreyi korumakla kalmaz, aynı zamanda sektördeki iş gücünü artırarak yeşil ekonominin gelişmesine de katkı sağlamaktadır. Yeşil lojistikle birleşik denizyolu taşımacılığı, maliyetleri düşürürken çevresel sorumluluk bilincinin artmasına yardımcı olmaktadır. Bu şekilde denizyolu taşımacılığı, ekonomik büyüme ile çevresel sürdürülebilirliği bir arada destekleyen önemli bir ulaşım çözümü haline gelmektedir. Böylece, denizyolu taşımacılığı sadece ekonomik kalkınmayı teşvik etmekle kalmaz, aynı zamanda çevreye duyarlı bir ekonomik modelin gelişmesine de olanak tanımaktadır. Bu süreç, dış ticaretin devam edilebilir şekilde ilerlemesini sağlarken, yeşil lojistik anlayışının yerleşmesine destek vererek denizyolu taşımacılığını hem çevre dostu hem de ekonomik olarak verimli bir ulaşım yöntemi olarak konumlandırmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı, dış yatırımcılar üzerinde de önemli etkileri vardır ve ülkelerin ekonomik olarak büyümesine katkı sağlamaktadır. Verimli bir denizyolu taşımacılığı altyapısı, yatırımcılar için avantajlı bir ortam yaratır, çünkü güçlü bir

lojistik altyapısı, ticaretin aktifleşmesine, maliyetlerin düşmesine ve işletme etkinliğinin artmasına imkân sağlamaktadır. Bu durum, özellikle uluslararası lojistik firmaları için avantajdır. Dış yatırımcılar, düşük taşıma maliyetleri ve güvenilir bir ulaşım altyapısı sunan ülkelerde faaliyet göstermeyi talep ederler çünkü bu unsurlar, üretim ve dağıtım süreçlerinde riskleri azaltır ve kar oranını yükseltmektedir.

Ayrıca, denizyolu taşımacılığına yapılan yatırımlar, limanlar ve lojistik merkezleri gibi büyük altyapı projelerinin gelişmesine olanak bu da doğrudan ekonomik büyümeye katkıda bulunmaktadır. Bu yatırımlar, istihdam yaratmanın yanı sıra, inşaat, teknoloji, lojistik, depolama ve dağıtım gibi diğer sektörlerde de büyüme sağlamaktadır. Denizyolu taşımacılığının sağladığı verimli ulaşım altyapısı, dış yatırımcıların güvenini kazanır ve bu da ülke ekonomisinin küresel ticarete daha rekabetçi hale gelmesine olanak tanımaktadır.

2.1.1. Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Geçmişte Katkısı

Denizyolu taşımacılığı, Türkiye'nin ekonomik tarihine büyük katkılarda bulunmuş ve ülkemizin ticari ve ekonomik yapısının şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, bu coğrafi avantajını tarih boyunca etkin bir şekilde kullanarak, denizyolu taşımacılığında önemli bir merkez haline gelmiştir. Bu bölümde, denizyolu taşımacılığının tarihsel gelişimi, ekonomik katkıları ve önemli olaylar çerçevesinde ele alınacaktır.

Denizyolu taşımacılığı, ekonomik olarak Türkiye'ye birçok açıdan önemli katkı sağlamıştır. Özellikle büyük hacimli ve ağır yüklerin düşük maliyetlerle taşınabilmesi, denizyolunu kara ve hava taşımacılığına göre ekonomik hale getirmiştir. Bu durum, büyük ölçekli ticaret yapan sektörler için avantaj sunmaktadır. Bu avantaj ülkemizin dış ticaretinde belirleyici bir rol oynamıştır. Denizyolu taşımacılık türü ülkenin ithalat ve ihracat etkinliklerinin büyük bir kısmını üstlenmiştir.

Liman şehirleri, sadece yükleme ve boşaltma noktaları değil, aynı zamanda ticaretin ve ekonomik faaliyetin merkezleri olarak da işlev görür. Bu durum, liman şehirlerinin ekonomik kalkınmasına ve bu bölgelerdeki istihdam olanaklarının artmasına katkıda bulunur (Ersoy, 2013, s. 59). Örneğin, İzmir Limanı'nın gelişimi, Ege Bölgesi'ndeki ekonomik hareketliliği artırmış ve bölgesel ticaretin canlanmasına yardımcı olmuştur.

Denizyolu taşımacılığı ayrıca, turizm sektöründe de önemli bir rol oynamaktadır. Kruvaziyer turizmi gibi deniz taşımacılığına dayalı turizm türleri, Türkiye'ye önemli miktarda döviz girdisi sağlamaktadır. Akdeniz ve Ege kıyılarındaki limanlar, kruvaziyer gemilerinin uğrak noktaları olup, bu bölgelerdeki turizm potansiyelini artırmaktadır (Güven, 2007, s. 70). Bu durum, deniz turizminin gelişimine katkıda bulunarak ülke ekonomisine ek gelirler sağlamaktadır.

2.1.2. Tarihsel Gelişim

Denizyolu taşımacılığı, Anadolu topraklarının stratejik konumuyla antik dönemlerden itibaren önemli bir rol oynamıştır. Anadolu, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'in birleşim noktasında bulunarak ticaret yollarının merkezi haline gelmiştir. Fenikeliler, MÖ 7. yüzyılda deniz ticaretinde öncülük etmiş ve Ege ile Akdeniz'deki liman şehirlerinin gelişmesine büyük katkıda bulunmuştur (Öztürk, 2005). Bu dönemde, Anadolu'daki ticaret yolları deniz taşımacılığı ile bütünleşmiş ve bölgenin ekonomik canlılığına katkı sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde denizyolu taşımacılığı, devletin ekonomik ve askeri stratejisinin bir parçası olarak büyük önem kazanmıştır. Osmanlı Devleti, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi stratejik geçiş noktalarını kontrol ederek Akdeniz ve Karadeniz ticaret yollarında hâkimiyet kurmuştur (Güçlü, 2009).

2.1.3. Ekonomik Katkılar

Denizyolu taşımacılığı, ekonomik olarak Türkiye'ye birçok açıdan önemli katkı sağlamıştır. Özellikle büyük hacimli ve ağır yüklerin düşük maliyetlerle taşınabilmesi, deniz yolunu kara ve hava taşımacılığına göre ekonomik hale getirmiştir. Bu durum, büyük ölçekli ticaret yapan sektörler için avantaj sunmaktadır. Bu avantaj ülkemizin dış ticaretinde belirleyici bir rol oynamıştır. Denizyolu taşımacılık türü ülkenin ithalat ve ihracat etkinliklerinin büyük bir kısmını üstlenmiştir.

Liman şehirleri, sadece yükleme ve boşaltma noktaları değil, aynı zamanda ticaretin ve ekonomik faaliyetin merkezleri olarak da işlev görür. Bu durum, liman şehirlerinin ekonomik kalkınmasına ve bu bölgelerdeki istihdam olanaklarının artmasına katkıda bulunur (Ersoy, 2013, s. 59). Örneğin, İzmir Limanı'nın gelişimi,

Ege Bölgesi'ndeki ekonomik hareketliliği artırmış ve bölgesel ticaretin canlanmasına yardımcı olmuştur.

Denizyolu taşımacılığı ayrıca, turizm sektöründe de önemli bir rol oynamaktadır. Kruvaziyer turizmi gibi deniz taşımacılığına dayalı turizm türleri, Türkiye'ye önemli miktarda döviz girdisi sağlamaktadır. Akdeniz ve Ege kıyılarındaki limanlar, kruvaziyer gemilerinin uğrak noktaları olup, bu bölgelerdeki turizm potansiyelini artırmaktadır (Güven, 2007, s. 70). Bu durum, deniz turizminin gelişimine katkıda bulunarak ülke ekonomisine ek gelirler sağlamaktadır.

2.1.4. Önemli Olaylar

Denizyolu taşımacılığının tarihindeki bazı önemli gelişmeler Türkiye'nin ekonomik ve ticari yapısını derinden etkilemiştir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, denizyolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik atılan adımlar, Osmanlı'nın ekonomik gücünü pekiştirmiştir. Örneğin, 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı, Akdeniz'den Hint Okyanusu'na uzanan denizyolu taşımacılığında devrim yaratmış ve İstanbul'un bir ticaret merkezi olarak stratejik önemini artırmıştır.

Cumhuriyet döneminde, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarında denizyolu taşımacılığını modernize etmek için yapılan yatırımlar dikkate değerdir. 1930'lu yıllarda, Mustafa Kemal Atatürk'ün liderliğinde, denizcilik sektörüne yapılan yatırımlar, limanların modernizasyonunu ve yeni gemilerin inşasını kapsamıştır (Yıldırım, 1995, s. 40). Özellikle İzmir Limanı'nın genişletilmesi ve modernize edilmesi, Ege Bölgesi'nin ekonomik kalkınmasına önemli katkılar sağlamıştır (Uğurlu, 2004, s. 18).

1980'li yıllarda yaşanan serbest piyasa reformları, denizyolu taşımacılığı sektöründe de ciddi değişimlere yol açmıştır. Bu dönemde, denizcilik sektöründe devlet kontrolü azaltılmış ve özel sektör yatırımları teşvik edilmiştir. Bu denli reformlar, Türkiye'nin deniz ticareti filosunun modernizasyonunu sağlamış ve uluslararası rekabet gücünü güçlendirmiştir.

2.2. Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Günümüzde Katkısı

Türkiye, jeopolitik konumu ve üç tarafını çevreleyen denizlerle önemli bir deniz taşımacılığı merkezi haline gelmiştir. Günümüzde denizyolu taşımacılığı, ülkemizin

dış ticaretinde ve ekonomik büyümesinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu bölümde, denizyolu taşımacılığının günümüzdeki mevcut durumu, ekonomik katkıları ve güncel istatistikler ışığında değerlendirmeler yapılacaktır.

2.2.1. Mevcut Durum

Denizyolu taşımacılığı, Türkiye'nin lojistik sektöründe merkezi bir rol oynamaktadır. Akdeniz, Ege ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkemiz, stratejik bir noktada yer alarak, uluslararası denizyolu taşımacılığında önemli bir bağlantı noktasıdır. Türkiye'nin sahip olduğu bu coğrafi avantaj, onu dünya ticaret yollarının önemli bir parçası yapmaktadır.

Günümüzde Türkiye'nin deniz taşımacılığı altyapısı, modern limanlar, gemi inşa tesisleri ve lojistik merkezlerle donatılmıştır. Ülkemizde 200'den fazla liman bulunmaktadır ve bu limanlar, yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinde yüksek kapasitelerle çalışmaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB], 2022, s. 34). İstanbul, İzmir, Mersin ve İskenderun gibi büyük limanlar, denizyolu taşımacılığının ana merkezleri olarak bilinmektedir. Özellikle İstanbul Limanı, hem Asya hem de Avrupa arasındaki geçiş noktası olarak stratejik öneme sahiptir.

Türkiye ayrıca, denizyolu taşımacılığı sektöründe uluslararası standartlara uyum sağlayarak modernizasyon çalışmalarına devam etmektedir. Limanların teknolojik altyapıları yenilenmekte ve yeşil liman uygulamalarıyla çevre dostu politikalar hayata geçirilmektedir (Kara, 2021, s. 33). Bu gelişmeler, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı kapasitesini artırmakta ve küresel rekabet gücünü pekiştirmektedir.

2.2.2. Ekonomik Katkılar

Denizyolu taşımacılığı, Türkiye ekonomisine birçok yönden katkıda bulunmaktadır. İlk olarak, dış ticaretin büyük bir kısmı denizyolu ile gerçekleştirilmekte olup, bu taşımacılık türü ekonomik açıdan maliyet etkin bir çözüm sunmaktadır (Özkan, 2018, s. 53). Özellikle, Türkiye'nin ihracat ve ithalatının yaklaşık %87'si denizyolu ile yapılmaktadır ve bu oran, denizyolu taşımacılığının ekonomik önemini ortaya koymaktadır (UAB, 2022, s. 39).

Limanlar, yerel ve ulusal ekonomiye doğrudan katkı sağlayan kritik lojistik merkezlerdir. Türkiye'deki büyük limanlar, sadece mal taşımacılığı yapmakla kalmayıp, aynı zamanda ticaretin, sanayinin ve hizmet sektörlerinin gelişimine de destek olmaktadır (Yılmaz, 2017, s. 27). Bu limanlar, bölgesel kalkınmayı teşvik ederek, çevresindeki ekonomik faaliyetleri canlandırmakta ve istihdam olanaklarını artırmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı ayrıca, Türkiye'nin enerji güvenliği ve doğal kaynaklara erişiminde de stratejik bir rol oynamaktadır. Ülkemizde, enerji ithalatının büyük bir kısmı denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum, Türkiye'nin enerji arz güvenliğini desteklemekte ve ekonomik istikrarına katkıda bulunmaktadır.

Turizm sektörü de denizyolu taşımacılığından önemli ölçüde faydalanmaktadır. Türkiye, Akdeniz'in en popüler kruvaziyer turizmi noktalarından biri haline gelmiştir. Kruvaziyer gemiler, ülkemizin turistik limanlarına uğrayarak, hem yerel ekonomiye canlılık katmakta hem de turizm gelirlerini artırmaktadır (Eren, 2021, s. 60).

2.2.3. İstatistikler

Antik döneme dayanan denizyolu taşımacılığı günümüze kadar gelişerek ticaret üzerinde etkili olmuştur.

Tablo 1:Dönemsel Gelişmeler

Dönem	Önemli Gelişmeler	Ticaret Üzerindeki Etki
Antik Dönem	İlk deniz yolları, Akdeniz, Hint Okyanusu ticaret yolları	Yerel ticaretin yayılması ve farklı kültürler arasında etkileşim
19. Yüzyıl	Buharlı gemilerin icadı, Sanayi Devrimi	Hızlı ve güvenilir taşımacılık, küresel ticaret ağlarının genişlemesi
20. Yüzyıl (1950'ler)	Konteyner taşımacılığın başlaması, maliyetlerin düşülmesi	Maliyetlerin düşmesi, küresel tedarik zincirlerinin kurulması
Günümüz	Gelişmiş teknoloji, e-ticaretin yükselmesi	Hızlı teslimatlar, yeni pazarların açılması

Tablo 2:Yıllara Göre Konteyner Sayısındaki Artış, Küresel Ticaretin Artışı ve Önemli Gelişmeler

Yıl	Konteyner Sayısı (Milyon, TEU)	Küresel Ticaretin Artışı (%)	Önemli Gelişmeler
1960	0,5	-	Antik Dönem
1980	30	10%	19. Yüzyıl
2000	200	20%	20. Yüzyıl (1950'ler)
2020	800	50%	Günümüz

1960'tan 2020'ye kadar olan süreçte konteyner sayısının önemli ölçüde artması, dünya ticaretinin de hızla büyüdüğünü ortaya koymaktadır. Bu durum küreselleşmenin lojistik sektöründeki somut bir yansımasıdır.

2000 yıllarının başında konteyner sayısının 200 milyona ulaşması deniz yolunun ticarete daha düşük maliyetlerle daha hızlı yapılmasını sağlamıştır.

2020 yılında ise pandemi dönemine rağmen konteyner sayısının artışının nedeni E-ticaretin hızla artan talepleri olmuştur. E-ticaret platformlarının müşterilerine karşılık vermek amaçlı daha fazla lojistik faaliyette bulunma ihtiyacı hissetmeleri konteyner taşımacılığını yoğunlaştırmıştır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA KORSANLIK FAALİYETLERİNİN EKONOMİYE ETKİSİ

Bu bölümde, korsanlık faaliyetlerinin ekonomiye olan doğrudan ve dolaylı etkileri incelenmiş olup bu ekonomik kayıpların önlenmesine yönelik olası çözüm önerileri araştırılmıştır.

3.1. Doğrudan Etkileri

Korsanlık ve deniz haydutluğu, denizyolu taşımacılığı üzerinde çeşitli doğrudan ekonomik etkiler yaratmaktadır. Bu etkilerin başında gemilerin kaçırılması, kargo kaybı ve gemi sahiplerinin fidye ödemek zorunda kalması gibi maddi kayıplar gelir. Kaçırılan gemiler ve kargolar, ticaretin aksamasına neden olur ve büyük ekonomik zararlar doğurur. Uluslararası Denizcilik Bürosu'na (IMB) göre, 2020 yılında dünya genelinde korsanlık ve deniz haydutluğu olaylarından kaynaklanan doğrudan maddi kayıpların toplamı 5 milyar doları aşmıştır (IMB, 2021, s. 18).

Türk bayraklı gemiler de bu tür saldırılardan etkilenmektedir. 2019 yılında, Batı Afrika açıklarında seyreden bir Türk gemisi korsanlar tarafından saldırıya uğramış ve gemi mürettebatı kaçırılmıştır. Bu olay, hem kargonun gecikmesine hem de fidye talepleri nedeniyle gemi sahiplerinin mali yükümlülükler altına girmesine yol açmıştır (Kara & Yılmaz, 2020, s. 56). Fidyeye ödemeleri, sigorta maliyetlerinin artması ve güvenlik tedbirlerinin alınması gibi ek maliyetler, denizyolu taşımacılığının ekonomik yükünü artırmaktadır (Smith, 2018, s. 39).

Gemi sahipleri ve operatörleri, korsanlık riskini azaltmak için çeşitli güvenlik önlemleri alır. Bu önlemler arasında güvenlik ekiplerinin kiralanması, gemi rotalarının değiştirilmesi ve güvenli geçişler için ek sigorta yaptırılması bulunur. Bu tür güvenlik harcamaları, taşımacılık maliyetlerini artırmakta ve dolayısıyla ticaretin maliyetine doğrudan etki etmektedir (Jones & Mark, 2019, s. 67).

3.2. Dolaylı Etkiler

Korsanlık ve deniz haydutluğunun dolaylı ekonomik etkileri, doğrudan etkiler kadar önemlidir ve genellikle daha geniş bir ekonomik yelpazeye yayılmaktadır. Bu

etkiler, denizyolu taşımacılığının maliyetlerinde artış, ticaret yollarında değişiklikler ve ekonomik faaliyetlerin yavaşlaması gibi unsurları içermektedir.

Denizyolu taşımacılığı maliyetlerinin artması, ithalat ve ihracat maliyetlerini de artırarak genel ekonomik performansı olumsuz etkileyebilmektedir. Örneğin, korsanlık riski nedeniyle artan sigorta primleri ve güvenlik maliyetleri, taşımacılık şirketlerinin operasyonel maliyetlerini yükseltir ve bu durum, nihai tüketici fiyatlarına yansiyabilir (Maritime Security Centre, 2021, s. 24). Bu artış, özellikle petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının taşınmasında önemli bir etkiye sahiptir. Yüksek sigorta maliyetleri ve güvenlik harcamaları, enerji ithalatının maliyetini artırarak ülkenin enerji faturasına ek yük getirir (Smith, 2018, s. 40).

Ayrıca korsanlık faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerdeki ticaret yollarının güvenliğinin azalması, ticaret akışlarını olumsuz etkiler. Ticaret yollarının değiştirilmesi veya kaçınılması gereken bölgelerin artması, taşımacılık sürelerinin uzamasına ve lojistik maliyetlerin artmasına neden olur (IMB, 2021, s. 20). Bu tür dolaylı etkiler, Türkiye gibi stratejik geçiş noktalarında yer alan ülkeler için önemli riskler taşımaktadır.

Son olarak, denizyolu taşımacılığındaki güvenlik sorunları, yatırımcı güvenini olumsuz yönde etkileyebilir ve sektörün gelişimini engelleyebilir. Denizyolu taşımacılığına duyulan güvenin azalması, yatırımcıların sektöre olan ilgisini düşürebilir ve bu durum uzun vadede ekonomik büyümeyi olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

3.3. Ekonomik Kaybın Hesaplanması

Korsanlık ve deniz haydutluğundan kaynaklanan ekonomik kayıpların hesaplanması, çeşitli faktörlerin bir araya getirilmesini gerektirir. Doğrudan kayıplar, kaçırılan gemi ve kargo değerleri, fidye ödemeleri ve sigorta primlerindeki artışlar gibi maliyetleri içermektedir. Bununla birlikte, dolaylı kayıplar ise taşımacılık maliyetlerindeki artış, ticaret akışlarındaki aksama ve yatırımcı güvenindeki düşüş gibi daha geniş ekonomik etkileri kapsamaktadır.

Örneğin, 2020 yılında dünya genelinde yaşanan korsanlık olaylarından dolayı toplam 5.2 milyar dolar doğrudan maliyet ortaya çıkmıştır (IMB, 2021, s. 22). Bu maliyetlerin büyük bir kısmı, fidye ödemeleri ve gemi kaçırma olaylarından

kaynaklanmaktadır. Ayrıca, bu olaylar sonucunda sigorta primlerinde %10'luk bir artış gözlemlenmiştir ki bu da taşımacılık sektörünün toplam maliyetini önemli ölçüde etkilemiştir (Maritime Security Centre, 2021, s. 26).

Türkiye özelinde, 2021 yılında yaşanan deniz haydutluğu olayları, Türk taşımacılık sektöründe yaklaşık 100 milyon dolarlık doğrudan maliyetlere yol açmıştır (TÜRKLİM, 2022, s. 12). Bu maliyetler, kaçırılan gemilerin geri alınması ve fidye ödemeleri gibi doğrudan harcamaları içermektedir. Ek olarak, dolaylı etkilerle birlikte toplam ekonomik kayıp 300 milyon dolara ulaşmıştır (Yıldız, 2020, s. 27). Bu kayıpların hesaplanmasında, sigorta maliyetlerindeki artışlar, güvenlik tedbirleri için yapılan harcamalar ve ticaret yollarının değişmesi gibi faktörler dikkate alınmıştır.

3.3.1. Korsanlığın Doğrudan Sonuçları

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı üzerinde çeşitli doğrudan etkiler yaratan ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Bu etkiler, doğrudan mali kayıplardan, insan kaynakları üzerindeki etkilere ve operasyonel aksaklıkları beraberinde getirmektedir. Bu bölümde, korsanlığın doğrudan sonuçları detaylı bir şekilde incelenecek ve maddi kayıplar, insan kaynaklarına olan etkiler ve operasyonel aksaklıklar ele alınacaktır.

3.3.2. Maddi Kayıplar

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı sektöründe önemli maddi kayıplara yol açmaktadır. Bu kayıplar, kaçırılan gemiler, kaybedilen kargolar, fidye ödemeleri ve artan sigorta maliyetleri gibi çeşitli kalemlerden oluşur. Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun (IMB) verilerine göre, korsanlık olaylarından kaynaklanan doğrudan maddi kayıpların toplamı her yıl milyarlarca dolara ulaşmaktadır (IMB, 2021, s. 22).

Kaçırılan gemiler ve kaybedilen kargolar, deniz taşımacılığı şirketleri için büyük maliyetlere yol açar. Örneğin, 2020 yılında dünya genelinde kaçırılan gemilerin ve kargoların toplam değeri yaklaşık 3 milyar dolar olarak hesaplanmıştır (Smith, 2018, s. 40). Bu durum, taşımacılık şirketlerinin kargo kaybı ve gecikmeler nedeniyle doğrudan maddi kayıplar yaşamasına neden olur.

Fidye ödemeleri de korsanlık olaylarının önemli bir maddi sonucudur. Korsanlar tarafından kaçırılan gemiler ve mürettebatlar için talep edilen fidyeler, gemi sahipleri ve operatörleri üzerinde büyük bir mali yük oluşturur. 2019 yılında Batı Afrika

açıklarında kaçırılan bir Türk gemisi için korsanlara yaklaşık 5 milyon dolar fidye ödenmiştir (Kara & Yılmaz, 2020, s. 58). Bu tür ödemeler, sadece kaçırılan gemi ve kargo için değil, aynı zamanda mürettebatın güvenliği için de yapılmaktadır.

Korsanlık riski, denizyolu taşımacılığı sektöründeki sigorta maliyetlerini de artırmaktadır. Gemi sahipleri, korsanlık olaylarına karşı korunmak için yüksek sigorta primleri ödemek zorunda kalmaktadır. Sigorta şirketleri, riskli bölgelerde faaliyet gösteren gemiler için primleri yükseltmekte ve bu da deniz taşımacılığı maliyetlerini artırmaktadır (Jones & Mark, 2019, s. 67). 2021 yılında korsanlık nedeniyle sigorta primlerinde %15'lik bir artış gözlemlenmiştir (Maritime Security Centre, 2021, s. 25).

3.3.3. İnsan Kaynakları

Korsanlık, denizcilik sektöründe çalışan insan kaynakları üzerinde de önemli etkilere sahiptir. Korsan faaliyetleri, gemi mürettebatının güvenliği ve huzuru üzerinde büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Saldırıya uğrayan gemilerde çalışan mürettebat, fidyeye, yaralanmaya hatta öldürülme riskiyle karşılaşmaktadır.

Gemi mürettebatının kaçırılması, gemi sahipleri ve operatörleri için önemli bir sorun teşkil eder. Kaçırılan mürettebat üyeleri, fidye taleplerinin bir parçası olarak kullanılmakta ve uzun süreli esaret altında kalabilmektedir. 2020 yılında, Somali açıklarında kaçırılan bir Türk gemisinin mürettebatı yaklaşık iki ay boyunca korsanların elinde rehin tutulmuştur (TÜRKLİM, 2021, s. 20). Bu tür olaylar, mürettebatın psikolojik ve fiziksel sağlığı üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Korsanlık tehditleri, denizyolu taşımacılığı sektöründe çalışanların moralini ve motivasyonunu olumsuz yönde etkilemektedir. Gemi mürettebatı, korsanlık bölgelerinde çalışırken yüksek stres ve korku altında bulunmaktadır. Bu durum, mürettebatın iş performansını ve iş verimliliğini düşürmekte, işten ayrılma oranlarını artırmakta ve sektör için nitelikli iş gücü bulma sorununu gündeme getirmektedir (Jones & Mark, 2019, s. 68).

Ek olarak, korsanlık saldırıları, denizyolu taşımacılığı sektöründe çalışan güvenlik personelinin talebini artırmaktadır. Gemi sahipleri, korsanlık riskine karşı mürettebatı korumak için gemilere özel güvenlik ekipleri yerleştirmektedir. Bu da ek maliyetlere ve operasyonel zorluklara neden olmaktadır (Maritime Security Centre, 2021, s. 26).

3.3.4. Operasyonel Aksaklıklar

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı operasyonlarında ciddi aksaklıklara yol açmaktadır. Bu aksaklıklar, ticaret akışlarının kesintiye uğraması, gemi rotalarının değiştirilmesi ve liman operasyonlarının aksaması gibi çeşitli sorunları içermektedir.

Korsanlık saldırıları, ticaret akışlarını doğrudan etkileyerek taşımacılık sürelerini uzatır ve tedarik zincirinde kesintilere neden olmaktadır. Saldırıya uğrayan veya kaçırılan gemiler, planlanan teslimat sürelerini karşılayamaz ve bu da ticaret ortakları arasındaki ticari anlaşmalarda sorunlara yol açar (Smith, 2018, s. 42). 2020 yılında yaşanan korsanlık olayları, küresel tedarik zincirinde önemli gecikmelere ve operasyonel aksamalara neden olmuştur (IMB, 2021, s. 30).

Ayrıca korsanlık riskini azaltmak için gemi rotalarının değiştirilmesi gerekliliği, operasyonel maliyetleri artırır ve teslimat sürelerini uzatır. Riskli bölgelerden kaçınmak için daha uzun rotaların tercih edilmesi, gemilerin yakıt maliyetlerini artırmakla beraber taşımacılık sürecini daha uzun ve maliyetli hale getirmektedir. Bu durum, genellikle Akdeniz ve Afrika kıyılarında faaliyet gösteren gemiler için geçerlidir.

Diğer yandan liman operasyonlarında aksamalara ve gecikmelere neden olabilir. Saldırıya uğrayan gemiler, güvenli limanlara sığınmak zorunda kalabilir ve bu durum da liman operasyonlarında ek operasyon oluşturur. Ayrıca, korsanlık tehditleri nedeniyle limanlarda alınan ek güvenlik önlemleri, yükleme, boşaltma ve elleçleme işlemlerinde süreçleri uzatmaktadır.

Bu operasyonel aksaklıklar, denizyolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin rekabet gücünü olumsuz yönde etkileyebilir ve uluslararası ticarete rekabet avantajlarını zayıflatabilir. Özellikle zamanında teslimatın kritik olduğu sektörlerde, korsanlık nedeniyle yaşanan gecikmeler, müşterilerin güvenini sarsabilir ve ticari ilişkileri olumsuz etkileyebilir (Maritime Security Centre, 2021, s. 28).

3.3.5. Korsanlığın Dolaylı Sonuçları

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı üzerinde doğrudan ekonomik kayıpların ötesine geçen ve daha geniş kapsamlı dolaylı sonuçlara yol açan bir tehdittir. Bu sonuçlar, ekonomik etkilerden sosyal ve politik etkilere kadar uzanır. Korsanlık

faaliyetleri, yalnızca gemi sahipleri ve operatörler için değil, aynı zamanda ulusal ve uluslararası düzeyde toplumlar ve hükümetler için de önemli sorunlar doğurmaktadır. Bu bölümde, korsanlığın dolaylı sonuçları üç ana başlık altında incelenecektir.

3.3.6. Ekonomik Etkiler

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı sektöründe ve genel ekonomi üzerinde önemli dolaylı ekonomik etkilere neden olabilir. Bu etkiler, taşımacılık maliyetlerinin artması, sigorta primlerinin yükselmesi, ticaret akışlarının bozulması ve genel ekonomik performansın olumsuz yönde etkilenmesi gibi çeşitli unsurları içermektedir.

Korsanlık riski, denizyolu taşımacılığı maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Gemi sahipleri, korsanlık tehditlerine karşı önlem almak için güvenlik personeli kiralamak, gemi rotalarını değiştirmek ve ek sigorta yaptırmak zorunda kalır (Jones & Mark, 2019, s. 68). Bu maliyetler, taşımacılık sürecinin genel maliyetini artırır ve nihai tüketici fiyatlarına yansır. Örneğin, 2020 yılında Batı Afrika'daki korsanlık faaliyetleri, bu bölgede faaliyet gösteren gemilerin sigorta primlerinde %20'lik bir artışa neden olmuştur (IMB, 2021, s. 22).

Korsanlık faaliyetleri, ticaret akışlarını kesintiye uğratabilir. Güvensiz bölgelerden kaçınmak için gemi rotalarının değiştirilmesi, taşımacılık sürelerini uzatır ve lojistik maliyetlerini artırmaktadır. Bu durum, ticaret partnerleri arasında güven kaybına yol açabilir ve ticaret anlaşmalarının yeniden gözden geçirilmesini gerektirebilir (Karayel & Tunç, 2017, s. 51). Özellikle Türkiye gibi stratejik geçiş noktalarına sahip ülkelerde, bu tür değişiklikler ticaret hacmi ve ekonomik performans üzerinde önemli etkiler yaratmaktadır.

Son olarak korsanlık, denizyolu taşımacılığı sektörüne yapılan yatırımları olumsuz etkileyebilir. Yatırımcılar, korsanlık riskinin yüksek olduğu bölgelerde yatırım yapmaktan çekinebilir ve bu durum, sektörün büyümesini engelleyebilir. 2021 yılında, Somali açıklarında artan korsanlık tehditleri nedeniyle, bu bölgede faaliyet gösteren denizcilik şirketleri, yatırımlarını %15 oranında azaltmıştır (TÜRKLİM, 2022, s. 15). Bu tür dolaylı ekonomik etkiler, uzun vadede denizyolu taşımacılığı sektörünün gelişimini ve rekabet gücünü zayıflatabilmektedir.

3.3.7. Sosyal Etkiler

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı sektöründe çalışan mürettebat ve onların aileleri üzerinde ciddi sosyal etkilere yol açmaktadır. Ayrıca, korsanlık faaliyetlerinin yaygın olduğu bölgelerdeki yerel toplumlar da bu durumdan etkilenmektedir.

Korsanlık saldırıları, gemi mürettebatının psikolojik ve fiziksel sağlığı üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Kaçırılan veya saldırıya uğrayan mürettebat üyeleri, uzun süreli esaret altında kalabilir ve bu durum, onların ciddi travma yaşamalarına neden olabilmektedir. 2020 yılında, Batı Afrika açıklarında kaçırılan bir Türk gemisinin mürettebatı, korsanların elinde iki ay boyunca rehin tutulmuş ve serbest bırakıldıktan sonra önemli psikolojik sorunlar yaşamıştır (Yıldız, 2020, s. 25). Bu tür olaylar, mürettebatın iş verimliliğini düşürmekte ve sektörde çalışanlar arasında yüksek stres ve korku yaratmaktadır (Smith, 2018, s. 42).

Korsanlık tehdidi, denizyolu taşımacılığı sektöründe çalışmayı daha az çekici hale getirebilir. Yüksek risk altındaki bölgelerde görev yapma zorunluluğu, sektörde nitelikli iş gücü bulmayı zorlaştırabilir ve mürettebatın işten ayrılma oranlarını artırabilir (Jones & Mark, 2019, s. 70). Bu durum, denizyolu taşımacılığı sektöründe iş gücü sıkıntısına yol açabilir ve operasyonel verimliliği olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Korsanlık faaliyetlerinin aktif olduğu bölgelerdeki yerel halk, bu denli suçlardan doğrudan etkilenmektedir. Korsanlar, yerel ekonomileri negatif şekilde etkileyebilir ve halkta güvenlik endişelerine yol açabilmektedir. Örneğin, Somali açıklarındaki korsanlık faaliyetleri yerel balıkçıların işlerini kaybetmesine ve geçim kaynaklarının tükenmesine etkisi olabilmektedir. Aynı zamanda korsanlık faaliyetleri, yerel toplumlarda sosyal ve ekonomik istikrarsızlık yaratarak genel yaşam kalitesini düşürmektedir.

3.3.8. Politik Etkiler

Korsanlık, yalnızca ekonomik ve sosyal değil, aynı zamanda politik etkilere de yol açan bir sorundur. Bu etkiler, uluslararası iş birliğini gerektiren güvenlik sorunları, ulusal güvenlik politikalarında değişiklikler ve diplomatik ilişkilerde gerginlikler gibi çeşitli şekillerde ortaya çıkarmaktadır.

Korsanlık tehdidi, uluslararası iş birliği ve koordinasyon gerektirir. Korsanlık faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerde, uluslararası deniz güvenliği operasyonları düzenlenmekte ve bu operasyonlar, çeşitli ülkelerin deniz kuvvetlerinin katılımını gerektirmektedir. Örneğin, Aden Körfezi'nde faaliyet gösteren uluslararası deniz kuvvetleri, korsanlık tehditlerine karşı ortak operasyonlar yürütmektedir (Maritime Security Centre, 2021, s. 29). Bu tür iş birlikleri, uluslararası ilişkilerin güçlenmesine katkıda bulunabilmekte ancak aynı zamanda koordinasyon zorlukları ve politik anlaşmazlıklar da yaratabilmektedir.

Ulusal güvenlik politikalarında değişikliklere yol açabilir. Ülkeler, denizyolu taşımacılığını korumak ve korsanlık etkinliklerini azaltmak için güvenlik önlemlerini artırmak zorunda kalabilmektedir. Bu da savunma bütçelerinde artışa ve deniz güvenliği için ek kaynakların ayrılmasına neden olmaktadır. Ülkemizdeki gibi deniz taşımacılığı için stratejik öneme sahip ülkeler, bu tür tehditlere karşı daha proaktif politikalar geliştirmek zorunda kalabilmektedir.

Korsanlık faaliyetleri, diplomatik ilişkilerde gerginliklere yol açabilmektedir. Korsanların faaliyet gösterdiği bölgelerdeki ülkeler, uluslararası toplumun baskısıyla karşı karşıya kalabilir ve bu durum, diplomatik ilişkilerde negatifliğe sebebiyet verebilmektedir. Örneğin, Somali hükümeti, korsanlık faaliyetlerini kontrol edemediği için uluslararası eleştirilerle karşı karşıya kalmıştır (TÜRKLİM, 2022, s. 18). Bu tür diplomatik gerginlikler, uluslararası iş birliğini zorlaştırabilir ve bölgesel güvenlik için ek zorluklar yaratabilmektedir.

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı sektöründe çeşitli güvenlik harcamalarının artmasına neden olmaktadır. Bu harcamalar, korsanlık tehditlerine karşı önleyici tedbirlerin alınmasını, sigorta masraflarının yükselmesini ve güvenlik cihazlarını kullanımını içermektedir. Bu bölümde, güvenlik harcamalarının üç ana bileşeni olan önleyici harcamalar, sigorta masrafları ve güvenlik cihazlarını detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

3.3.9. Önleyici Harcamalar

Önleyici harcamalar, korsanlık tehditlerine karşı gemi ve mürettebatın korunması amacıyla yapılan harcamaları kapsamaktadır. Bu harcamalar, gemi sahipleri ve operatörlerin korsanlık saldırılarını önlemek için aldıkları çeşitli tedbirleri içermektedir.

Korsanlık tehdidi altındaki bölgelerde faaliyet gösteren gemiler, güvenlik personeli kiralamak zorundadır. Özel güvenlik şirketleri, korsanlık riski taşıyan bölgelerde gemilere silahlı güvenlik ekipleri sağlamaktadır. Bu ekipler, geminin korunması ve mürettebatın güvenliğinin sağlanması için kritik bir rol oynar (Maritime Security Centre, 2021, s. 32). Örneğin, Aden Körfezi'nde faaliyet gösteren gemiler, güvenlik personeli için ortalama olarak günlük 5,000 dolar harcamak zorunda kalmaktadır (Karayel & Tunç, 2017, s. 55).

Gemi rotalarının değiştirilmesi de önemli bir önleyici harcama kalemidir. Korsanlık riski taşıyan bölgelerden kaçınmak için gemiler daha uzun ve güvenli rotaları tercih etmek zorunda kalabilmektedir. Bu durum, taşımacılık sürelerini uzatır ve yakıt maliyetlerini artırır (Jones & Mark, 2019, s. 73). Örneğin, Doğu Afrika açıklarında faaliyet gösteren gemiler, korsanlık tehditlerinden kaçınmak için Güney Afrika rotasını kullanarak Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu'nu dolaşmak zorunda kalmaktadır (IMB, 2021, s. 25).

Korsanlık faaliyetlerinin riskine karşı alınan diğer önleyici tedbirler arasında gemilerin fiziksel güvenliğini artırmak için yapılan yatırımlar yer almaktadır. Bunlar, gemi güvertesinin yüksekliği, tel örgüler, su topları ve zırhlı kapılar gibi güvenlik önlemlerini içerir (Smith, 2018, s. 45). Bu tür yatırımlar, korsanların gemilere erişimini zorlaştırmakta ve saldırı riskini azaltmaktadır. 2021 yılında korsanlık tehdidi altında olan gemilere yapılan fiziksel güvenlik iyileştirmelerinin maliyeti yaklaşık 500 milyon dolar olarak hesaplanmıştır (TÜRKLİM, 2022, s. 22).

3.3.10. Sigorta Masrafları

Korsanlık, denizyolu taşımacılığı sektöründe sigorta masraflarının artmasına neden olmaktadır. Gemi sahipleri ve operatörler, korsanlık riskine karşı kendilerini korumak için ek sigorta yaptırmak zorunda kalmaktadır.

Korsanlık tehdidi altındaki bölgelerde faaliyet gösteren gemiler için sigorta primleri önemli ölçüde yüksektir. Sigorta şirketleri, korsanlık riski taşıyan bölgelerde faaliyet gösteren gemiler için primleri artırmakta ve bu da taşımacılık maliyetlerini yükseltmektedir (Jones & Mark, 2019, s. 75). Örneğin, Somali açıklarında faaliyet gösteren gemilerin sigorta primleri, diğer bölgelere göre %30 daha yüksek olabilmektedir (Kara & Yılmaz, 2020, s. 65).

Gemi sahipleri, fidye taleplerine karşı sigorta yaptırmak zorunda kalmaktadır. Korsanlar tarafından kaçırılan gemiler ve mürettebat için talep edilen fidyeler, gemi sahipleri ve operatörleri üzerinde büyük bir mali yük oluşturmaktadır. Bu tür risklere karşı yapılan sigorta poliçeleri, fidye ödemeleri ve mürettebatın serbest bırakılması için gerekli olan maliyetleri kapsar (Maritime Security Centre, 2021, s. 34). 2020 yılında fidye ödemelerine karşı yapılan sigorta harcamaları yaklaşık 1.2 milyar dolar olarak hesaplanmıştır (IMB, 2021, s. 28).

Korsanlık riski, gemi sahiplerinin ve operatörlerin genel sigorta maliyetlerini artırır. Korsanlık tehdidi altında olan gemiler, sadece fidye sigortası değil, aynı zamanda kargo ve mürettebat sigortası için de ek maliyetlere katlanmak zorundadır (Smith, 2018, s. 48). 2021 yılında denizyolu taşımacılığı sektöründe genel sigorta maliyetlerinin %20 oranında arttığı gözlemlenmiştir (TÜRKLİM, 2022, s. 25).

3.3.11. Güvenlik Ekipmanları

Güvenlik ekipmanları, korsanlık tehditlerine karşı gemi ve mürettebatın korunması için kullanılan teknolojik ve fiziksel donanımları içerir. Bu ekipmanlar, korsan saldırılarını önlemek ve geminin güvenliğini artırmak için kritik bir öneme sahiptir.

Gemilere kurulan elektronik gözetim sistemleri, korsanlık tehditlerine karşı etkili bir savunma mekanizmasıdır. Bu sistemler, radarlar, kameralar ve hareket sensörleri gibi çeşitli teknolojileri içerir ve gemi çevresinde korsanların hareketlerini tespit etmek için kullanılır (Jones & Mark, 2019, s. 77). 2020 yılında elektronik gözetim sistemleri için yapılan harcamalar, dünya genelinde denizyolu taşımacılığı sektöründe yaklaşık 1 milyar dolar olarak hesaplanmıştır (IMB, 2021, s. 30).

Gemilere monte edilen fiziksel güvenlik ekipmanları, korsanların gemiye erişimini zorlaştırmaktadır. Bunlar arasında tel örgüler, dikenli teller, su topları ve zırhlı kapılar gibi ekipmanlar bulunur (Smith, 2018, s. 50). Örneğin, Aden Körfezi'nde faaliyet gösteren gemiler, korsanların gemiye tırmanmasını engellemek için güvertelerine yüksek tel örgüler yerleştirmiştir (Maritime Security Centre, 2021, s. 36).

Güvenlik ekipmanları arasında yer alan acil durum iletişim sistemleri, korsanlık saldırıları sırasında mürettebatın yardım çağırmasını ve yetkililerle hızlı iletişim

kurmasını sağlamaktadır. Bu sistemler, uydu telefonları, acil durum radyo cihazları ve GPS izleme sistemlerini içerir (Kara & Yılmaz, 2020, s. 68). 2021 yılında, korsanlık riski altındaki bölgelerde faaliyet gösteren gemiler için acil durum iletişim sistemlerine yapılan harcamalar, yaklaşık 500 milyon dolar olarak hesaplanmıştır (TÜRKLİM, 2022, s. 28).

3.3.12. Ticaret Yollarının Uzaması ve Ek Yakıt Masrafı

Korsanlık tehdidi ve diğer güvenlik endişeleri, denizyolu taşımacılığı için önemli bir sorun haline gelmiş ve birçok gemi operatörü, güvenliğini sağlamak amacıyla daha uzun alternatif rotaları tercih etmek zorunda kalmaktadır. Bu durum, taşımacılık sürelerinin uzamasına ve ek yakıt maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Bu bölümde, ticaret yollarının uzaması ve buna bağlı olarak oluşan ek yakıt masrafının üç ana bileşeni olan alternatif rotalar, maliyet hesaplamaları ve ekonomik etkiler detaylı bir şekilde incelenecektir.

3.3.13. Alternatif Rotalar

Denizyolu taşımacılığı, coğrafi ve politik faktörler nedeniyle bazı bölgelerde korsanlık riskine maruz kalmaktadır. Özellikle Aden Körfezi, Batı Afrika ve Güneydoğu Asya gibi bölgelerde, korsanlık faaliyetleri önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Bu tehditlere karşı gemi operatörleri, güvenliğini artırmak için daha uzun ve güvenli alternatif rotalar kullanmayı tercih etmektedirler.

Aden Körfezi'ndeki korsanlık tehdidi nedeniyle gemiler, Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu üzerinden Güney Afrika'ya yönelerek daha uzun bir rota izlemek zorunda kalmaktadır. Bu rota değişikliği, denizyolu taşımacılığı süresini önemli ölçüde uzatır ve yakıt tüketimini artırır (IMB, 2021, s. 33). Örneğin, Somali açıklarındaki korsanlık faaliyetlerinden kaçınmak için, Asya'dan Avrupa'ya yapılan bir deniz yolculuğu Süveyş Kanalı rotasına göre yaklaşık 5,000 deniz mili daha uzun olabilir (Jones & Mark, 2019, s. 80).

Batı Afrika'daki korsanlık faaliyetleri, gemi operatörlerini daha güvenli ancak daha uzun olan Atlantik rotalarını tercih etmeye zorlamaktadır. Bu bölgedeki gemiler, korsanlık riskini azaltmak için kıyıya daha yakın rotalar yerine açık denizde seyahat

etmeyi tercih eder (Kara & Yılmaz, 2020, s. 70). Bu da yakıt tüketimini ve operasyonel maliyetleri artırır.

Güneydoğu Asya'daki korsanlık riski, özellikle Malakka Boğazı'nda yoğunlaşmıştır. Bu bölgeden geçmek zorunda olan gemiler, güvenliğini sağlamak için bazen Endonezya'nın doğusundaki daha uzun rotaları kullanmaktadır (Smith, 2018, s. 52). Bu alternatif rotalar, taşımacılık maliyetlerini ve yakıt tüketimini önemli ölçüde artırmaktadır. Örneğin, Malakka Boğazı'nı geçmek yerine Avustralya'nın kuzeyini dolaşarak Japonya'ya giden bir gemi, rotasını yaklaşık 2,500 deniz mili uzatmaktadır (Maritime Security Centre, 2021, s. 39).

3.3.14. Maliyet Hesaplamaları

Alternatif rotaların kullanılması, taşımacılık süresinin uzamasına ve yakıt maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Bu maliyetler, gemi sahipleri ve operatörler için önemli bir finansal yük oluşturur ve genel taşımacılık maliyetlerini artırmaktadır.

Uzun rotaların tercih edilmesi, gemilerin yakıt tüketimini belirgin şekilde artırır. Yakıt giderleri, denizyolu taşımacılığı operasyonlarının en büyük maliyet kalemlerinden biridir ve rotaların uzunluğu, bu maliyetleri doğrudan etkilemektedir. Örneğin, Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu rotasını tercih eden bir konteyner gemisi, yolculuğunu yaklaşık 12 gün uzatarak ek 500 ton daha yakıt tüketmektedir. 2020 yılı itibarıyla bu ek yakıt tüketiminin maliyeti yaklaşık 250,000 dolar olarak hesaplanmıştır (IMB, 2021, s. 35).

Ayrıca alternatif rotaların kullanılması, taşımacılık süresinin uzamasına ve bu sürenin operasyonel maliyetlere yansımaya neden olur. Uzun yolculuklar, gemi bakım maliyetlerini, mürettebat masraflarını ve diğer operasyonel giderleri artırır (Jones & Mark, 2019, s. 82). Örneğin, Atlantik üzerinden daha uzun bir rota kullanarak Güney Amerika'dan Avrupa'ya yapılan bir yolculuk, yolculuk süresini yaklaşık 10 gün uzatmakta ve bu da operasyonel maliyetlerde yaklaşık 100,000 dolarlık bir artışa neden olmaktadır (TÜRKLİM, 2022, s. 30).

Son olarak daha uzun rotaların kullanılması, taşımacılık sürecindeki belirsizlikleri artırarak ticaret akışlarını olumsuz etkilemektedir. Uzun yolculuklar, malların teslimat süresini uzatarak tedarik zinciri yönetiminde sorunlara yol açabilir ve bu da genel ekonomik performansı olumsuz etkiler (Smith, 2018, s. 55). Örneğin,

Asya'dan Avrupa'ya yapılan bir taşıma işlemi, daha uzun bir rota kullanıldığında teslimat süresini yaklaşık %20 oranında uzatmaktadır (Maritime Security Centre, 2021, s. 41).

3.3.15. Ekonomik Etkiler

Ticaret yollarının uzaması ve ek yakıt masrafı, denizyolu taşımacılığı sektöründe ve genel ekonomide çeşitli ekonomik etkilere yol açmaktadır. Bu etkiler, taşımacılık maliyetlerinin artması, ticaret hacminin azalması ve nihai tüketici fiyatlarının yükselmesi gibi unsurları içermektedir.

3.3.16. Sigorta Masrafları

Denizyolu taşımacılığında sigorta, gemi sahipleri ve yük sahipleri için önemli bir maliyet unsuru olup, korsanlık gibi risklerin artmasıyla birlikte sigorta masrafları da önemli ölçüde etkilenmektedir. Bu bölümde, tekne sigortaları, yük sigortaları ve prim artışları konuları detaylı bir şekilde incelenecektir.

Gemi sahipleri, gemilerini çeşitli risklere karşı korumak için tekne sigortaları yaptırmaktadır. Tekne sigortaları genellikle geminin hasar görmesi, kaybolması veya çalınması gibi durumlar için kapsam sağlar. Ancak korsanlık gibi belirli riskler, sigorta primlerini artırabilir ve bazen bazı bölgelerde sigortalana bilirlük konusunda kısıtlamalar getirebilir (Smith, 2018, s. 45). Örneğin, Aden Körfezi gibi yüksek korsanlık riski bulunan bölgelerde, gemi sahipleri daha yüksek prim ödemek zorunda kalabilirler (IMB, 2021, s. 40).

Tekne sigortaları, genellikle geminin taşıdığı değer ve risk faktörleri göz önüne alınarak belirlenir. Özellikle yüksek riskli bölgelerde gemi sahipleri, sigorta poliçelerinin kapsamını genişletmek için ek maliyetlerle karşılaşabilirler (Jones & Mark, 2019, s. 75). Bu durum, operasyonel maliyetlerde artışa ve dolayısıyla taşıma maliyetlerinde yükselmeye yol açabilmektedir.

Yük sahipleri, taşıdıkları malın kaybolması, zarar görmesi veya gecikmesi durumunda finansal güvence sağlamak amacıyla yük sigortaları yaptırmaktadır. Korsanlık etkinlikleri yük sigortalarının maliyetlerini artırabilir ve bazı durumlarda sigorta şirketlerinin kapsamı veya primleri sınırlamalar getirebilir. Örneğin Batı Afrika'daki korsanlık faaliyetleri, yük sigortası primlerinde artışa neden olabilir ve bu da ticaret maliyetlerini etkileyebilir (TÜRKLİM, 2022, s. 40).

Yük sigortaları, genellikle taşınan malın değeri, taşıma süresi ve risk faktörleri gibi çeşitli faktörlere göre belirlenir. Korsanlık gibi belirli risklerin artması, yük sahiplerinin sigorta şirketleriyle müzakere ederken daha dikkatli olmalarını gerektirebilir ve bu da ek maliyetlerle sonuçlanabilir (Maritime Security Centre, 2021, s. 45).

3.3.17. Prim Artışları

Korsanlık tehdidi, denizyolu taşımacılığındaki sigorta primlerinde önemli artışlara neden olabilir. Sigorta şirketleri, yüksek riskli bölgelerdeki gemiler için daha yüksek primler talep edebilir veya bazı durumlarda bu bölgelere yönelik sigorta kapsamını kısıtlayabilirler (Smith, 2018, s. 50). Özellikle Aden Körfezi ve Batı Afrika gibi korsanlık riski yüksek bölgelerde, sigorta prim artışları %20 ila %50 arasında değişebilir (Jones & Mark, 2019, s. 80). Bu durum, gemi sahipleri ve yük sahipleri için ek maliyetler doğurabilir ve genel taşıma maliyetlerini artırabilir (IMB, 2021, s. 42).

3.3.18. Risk Yönetimi

Gemi sahipleri, korsanlık gibi belirli risklerle karşılaşma olasılığına karşı önlem almak için risk yönetimi stratejileri geliştirirler. Bu stratejiler genellikle güvenlik ekipmanlarının kullanımı, alternatif rotaların belirlenmesi ve sigorta kapsamının genişletilmesini içerebilir (Maritime Security Centre, 2021, s. 48). Ayrıca yük sahipleri, taşıdıkları malın güvenliği ve sigorta kapsamı hakkında doğru kararlar almak için risk yönetimi stratejileri geliştirirler. Bu stratejiler genellikle sigorta şirketleriyle yapılan görüşmeler, taşıma sürecinin izlenmesi ve sigorta poliçesinin gereksinimlerine uygun hareket edilmesini içerir (TÜRKLİM, 2022, s. 45).

3.4. Fidyeye Ve Diğer Masraflar

Fidyeye ödemeleri, denizyolu taşımacılığı sektöründe korsanlık saldırıları sonucunda ortaya çıkan önemli maliyet unsurlarından biridir. Bu bölümde, fidye ödemeleri, müzakere süreçleri ve ek masraflar konuları detaylı bir şekilde incelenecektir.

3.4.1. Fidyeye Ödemeleri

Korsanlık saldırıları sonucunda kaçırılan gemi ve mürettebat genellikle fidye talebiyle karşı karşıya kalır. Fidyeye miktarları genellikle kaçırılan kişilerin sayısı,

geminin ve yükün değeri, saldırının karmaşıklığı ve korsanların pazarlık gücüne bağlı olarak değişebilir (IMB, 2021, s. 55). Örneğin, Somali kıyılarında gerçekleşen bazı fidye olaylarında, milyonlarca dolarlık fidyeler talep edilmiştir (Jones & Mark, 2019, s. 85).

Fidye ödemeleri genellikle sigorta şirketleri veya hükümetler tarafından yapılabilmektedir. Ancak bu ödemeler, operasyonel maliyetlerde ciddi bir artışa neden olabilir ve genel taşıma maliyetlerini etkileyebilir (Maritime Security Centre, 2021, s. 52).

Fidye müzakereleri, genellikle uzman ekipler tarafından yürütülen karmaşık süreçlerdir. Müzakere süreçleri, korsanların talepleriyle mürettebatın ve gemi sahiplerinin yasal ve etik sorumlulukları arasında denge kurmayı gerektirir (Smith, 2018, s. 52). Uluslararası hukuk ve güvenlik protokolleri, fidye müzakerelerinin yönetilmesinde önemli bir rol oynar ve mürettebatın güvenliğini sağlamak için belirli prosedürlerin izlenmesi gereklidir (Kara & Yılmaz, 2020, s. 85).

Müzakere süreçleri, genellikle uzun ve stresli olabilmektedir. Korsanlık olaylarına karşı hazırlıklı olmak, etkili bir kriz yönetimi planı geliştirmek ve kriz iletişimi becerileri, müzakere süreçlerinin başarıyla sonuçlanmasında kritik öneme sahiptir (TÜRKLİM, 2022, s. 50).

Korsanlık olaylarına maruz kalan gemi sahipleri ve yük sahipleri, fidye ödemelerinin yanı sıra ek masraflarla da karşılaşabilmektedir. Bu masraflar arasında güvenlik tedbirleri için ek ekipman alımları, kriz yönetimi danışmanlığı, hukuki danışmanlık, operasyonel aksaklıkların düzeltilmesi için yapılan harcamalar ve sigorta primlerindeki artışlar yer alabilir (IMB, 2021, s. 58).

Ek masraflar genellikle beklenmeyen harcamalar olarak gemi sahipleri ve yük sahipleri için ekonomik sorun haline gelebilmektedir. Bu nedenle, korsanlık tehdidi altında faaliyet gösteren şirketlerin bu tür masrafları hesaba katmaları ve risk yönetimi stratejileri geliştirmeleri önemlidir (Jones & Mark, 2019, s. 90).

3.5. Denizcilikte Alınabilecek Korsanlık Önlemleri

Denizcilik endüstrisinde korsanlık tehditlerine karşı alınabilecek önlemler, teknolojik çözümler, fiziksel güvenlik önlemleri ve eğitim/farkındalık programları

olarak sınıflandırılabilir. Bu bölümde, her bir önleme yönelik detaylı bilgiler ve referanslar sunulacaktır.

3.5.1. Teknolojik Çözümler

Elektronik Harita ve İzleme Sistemleri: Gemi sahipleri ve işletmecileri, gemilerine entegre edilmiş elektronik harita ve izleme sistemleri kullanarak gemi konumlarını ve seyir rotalarını sürekli olarak izleyebilirler. Bu sistemler, korsanlık riski yüksek bölgelerde gemilerin güvenliğini artırmak için önemli bir rol oynar (Maritime Security Centre, 2021, s. 55).

Uzaktan İzleme ve Kontrol Sistemleri: Gelişmiş uzaktan izleme ve kontrol sistemleri, gemilerin güvenliğini artırmak için kullanılan diğer teknolojik çözümler arasındadır. Bu sistemler, gemi hareketlerini izlemek, güvenlik alarm sistemleri tetiklemek ve acil durum müdahaleleri için veri sağlamak amacıyla kullanılır (IMB, 2021, s. 62).

3.5.2. Fiziksel Güvenlik

Güvenlik Ekipmanları: Korsanlık tehdidine karşı gemilerde bulunması gereken fiziksel güvenlik ekipmanları arasında, güvenlik personeli, CCTV kameraları, çelik kapılar, güvenlik alarm sistemleri ve korsanlara karşı dirençli pencereler yer alır (Smith, 2018, s. 58).

Gemiye Özgü Güvenlik Planları: Her gemi için özgün güvenlik planları oluşturmak ve bu planları periyodik olarak güncellemek, fiziksel güvenlik önlemlerinin etkinliğini artırabilir. Bu planlar, acil durum senaryolarına hazırlıklı olmayı ve gemi personelinin korsanlık olaylarına karşı nasıl tepki vereceğini belirlemeyi içerir (Jones & Mark, 2019, s. 88).

3.5.3. Eğitim ve Farkındalık

Personel Eğitimi: Gemi mürettebatının korsanlık olaylarına karşı hazırlıklı olması, güvenlik süreçlerini öğrenmeleri ve kriz yönetimi becerilerini geliştirmeleri oldukça önemlidir. Eğitim programları, gemi personelinin acil durumlara karşı vereceği tepkiyi, iletişimi, kaçınma stratejilerini ve nasıl savunulması gerektiğini öğretir.

Farkındalık Kampanyaları: Denizcilik sektöründe korsanlık tehditlerine karşı farkındalık kampanyaları düzenlemek, gemi personeli ve gemi sahiplerini güncel tehditler hakkında bilgilendirmek ve en iyi uygulamaları paylaşmak için etkili bir yöntemdir. Bu kampanyalar, korsanlıkla mücadelede toplumsal destek oluşturmayı ve iş birliği sağlamayı amaçlar (TÜRKLİM, 2022, s. 55).

3.5.4. Engellemek Amaçlı Farklı Çözüm Yolları

Denizcilikte korsanlıkla mücadelede etkili olabilecek çeşitli çözüm yolları vardır. Bunlar arasında bölgesel iş birliği, uluslararası anlaşmalar ve istihbarat paylaşımı gibi önlemler bulunmaktadır.

Bölgesel iş birliği, denizcilik güvenliğini artırmak için kıyı devletleri arasında yapılan önemli bir adımdır. Örneğin, Afrika kıyılarında faaliyet gösteren Gulf of Guinea Commission gibi bölgesel örgütler, deniz güvenliği konusunda ortak operasyonlar düzenlemekte ve bilgi paylaşımını sağlamaktadır (Bueger & Edmunds, 2020).

Bölgesel iş birliği aynı zamanda deniz güvenliğiyle ilgili mevzuat ve standartların uygulanmasını teşvik eder. Örneğin, korsanlıkla mücadelede etkili olabilen deniz emniyeti ve güvenliği komiteleri, bölgesel düzeyde koordinasyon sağlar ve ortak güvenlik stratejileri geliştirir (UNODC, 2020).

Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), deniz hukuku alanında temel bir belge olarak deniz güvenliğini teşvik eder. UNCLOS, denizlerin kullanımıyla ilgili uluslararası kuralları belirler ve korsanlık gibi suçlarla mücadeleyi destekler (UN, 2020).

Bunun yanı sıra, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen güvenlik standartları ve kılavuzlar, gemi güvenliği için küresel bir çerçeve sağlar. IMO'nun MARPOL ve ISPS Kodu gibi düzenlemeleri, denizcilik sektöründe güvenlik standartlarının yükseltilmesini sağlayarak korsanlık tehditlerini azaltmaya yöneliktir (IMO, 2020).

Korsanlıkla mücadelede etkili bir diğer önlem de uluslararası istihbarat ve bilgi paylaşımıdır. Bu, ülkeler arası iş birliği artırarak korsan faaliyetlerini tespit etmek ve engellemek için önemli bir mekanizmadır. Örneğin, INTERPOL ve Europol gibi

uluslararası kuruluşlar, üye ülkeler arasında istihbarat paylaşımını kolaylaştırır ve ortak operasyonlar düzenler (INTERPOL, 2020).

Gemi güvenlik danışma merkezleri (MSCHOA, 2020), uluslararası düzeyde faaliyet gösteren ve deniz güvenliği konusunda bilgi sağlayan kuruluşlardır. Bu merkezler, gemi sahiplerine güvenli seyir rotaları ve güncel tehdit bilgileri sunarak korsanlıkla mücadeleye katkıda bulunur.

3.5.5. Uluslararası Örgütlenmeler

Denizcilik endüstrisi ve deniz güvenliğiyle ilgili uluslararası düzeyde faaliyet gösteren örgütler, korsanlıkla mücadelede önemli roller üstlenmektedir. Bu bölümde, IMO, IMB ve NATO'nun korsanlıkla mücadeledeki görevleri ve etkileri detaylı olarak ele alınacaktır.

3.5.5.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

IMO, denizcilik güvenliği, deniz çevresi koruma, gemi güvenliği standartlarının belirlenmesi ve denizcilik endüstrisinin sürdürülebilirliği konularında küresel bir otoritedir. 1948 yılında kurulan IMO, 174 üye devlete sahip olup, denizcilik endüstrisinin dünya genelindeki düzenlenmesini sağlar (IMO, 2020).

IMO'nun temel görevleri arasında deniz güvenliği standartlarının belirlenmesi, gemi emniyeti, deniz çevresi koruma ve denizcilik endüstrisinin sürdürülebilirliği yer alır. IMO, MARPOL (Deniz Çevresi Koruma Sözleşmesi) ve ISPS Kodu gibi uluslararası düzenlemeleri belirleyerek, gemi güvenliği ve denizcilik güvenliği standartlarını yükseltmeyi amaçlar (IMO, 2020).

IMO, korsanlıkla mücadelede de önemli bir rol üstlenmektedir. Limanların güvenli olması, güvenli operasyon rotaları ve gemi güvenliği tedbirleri konusunda yol göstericidir. Denizyolu taşımacılığında güvenlikle ilgili eğitim programları ve teknik destek sağlayarak, üye ülkelerin korsanlıkla mücadele konusunda destekler.

3.5.5.2. Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)

IMB, korsanlık ve silahlı soygunlarla mücadele eden bağımsız bir kuruluştur. 1981 yılında kurulan IMB, denizcilik sektöründeki korsanlık olaylarını izler, raporlar oluşturur ve üye gemilere danışmanlık hizmeti sunar. IMB'nin korsanlıkla

mücadeledeki ana amacı, dünya genelinde denizcilik güvenliğini artırmak ve korsanlıkla ilgili veri toplamak ve analiz etmektir (IMB, 2021).

IMB'nin yıllık raporları, dünya genelindeki korsanlık eğilimlerini ve olaylarını detaylı bir şekilde analiz eder. Bu raporlar, denizcilik sektöründeki aktörlerin korsanlıkla mücadele stratejilerini geliştirmesine yardımcı olur (IMB, 2021).

3.5.5.3. NATO

NATO, uluslararası güvenlik ve savunma alanında faaliyet gösteren askeri bir ittifaktır. 1949 yılında kurulan NATO'nun deniz operasyonları, deniz güvenliği ve korsanlıkla mücadelede önemli bir rol oynamaktadır. NATO'nun deniz görev kuvvetleri, korsanlıkla mücadele operasyonları düzenler ve denizcilik güvenliği standartlarını uygular (NATO, 2021).

NATO'nun deniz operasyonları, uluslararası sularda korsanlıkla mücadele etmek ve gemi güvenliğini sağlamak amacıyla düzenlenir. Bu operasyonlar, NATO üyesi ve ortak ülkeler arasında bilgi paylaşımını kolaylaştırır ve denizcilik güvenliği standartlarını yükseltmek için koordinasyon sağlar (NATO, 2021).

NATO, uluslararası güvenlik ve savunma alanında faaliyet gösteren askeri bir ittifaktır. Korsanlıkla mücadele, NATO'nun deniz operasyonlarının önemli bir bileşenidir ve bu operasyonlar uluslararası sularda deniz güvenliğini sağlamayı amaçlar.

NATO'nun korsanlıkla mücadeledeki görev ve sorumlulukları oldukça çeşitlidir. Öncelikle, NATO üye ve ortak ülkelerinin deniz kuvvetleri aracılığıyla deniz güvenliğini sağlamak ve korsanlık faaliyetlerini önlemek için uluslararası operasyonlar düzenlemektedir. NATO'nun korsanlıkla mücadeledeki rolü, bu denli operasyonlarla sınırlı değildir. Uluslararası iş birliği, eğitim, kriz yönetimi ve stratejik planlama gibi çeşitli alanlarda da aktif bir rol oynamaktadır.

NATO'nun korsanlıkla mücadeledeki görev sorumluluklarının amacı üye ülkelerin güvenini kazanarak denizcilik güvenliğini sürekli kılmak, hem uluslararası hem de bölgesel denizyolu ticaretindeki canlılığı güvenli şekilde aktif hale getirmektir.

NATO'nun korsanlıkla mücadelesinde elde ettiği başarılar ise denizcilik güvenliğinde sağlanan iyileşmeler ve korsan saldırılarının azalması olarak öne

çıkılmaktadır. NATO'nun operasyonları, korsanlıkla mücadelede uluslararası iş birliğinin önemini vurgular ve bölgesel deniz güvenliğine katkı sağlar.

Ancak, NATO'nun korsanlıkla mücadelede karşılaştığı zorluklar da bulunmaktadır. Bu zorluklar arasında operasyonların finansmanı, geniş coğrafi alanların kapsanması, hukuki yetki ve uluslararası düzenlemelerin uyumu gibi teknik ve idari konular yer almaktadır. Bunların üstesinden gelmek, NATO'nun korsanlıkla mücadelesinde sürdürülebilir başarı için önemli bir faktördür (NATO, 2021).

3.6. Ekonomik Ve Sosyal Etkiler

Korsanlık faaliyetleri, etkiledikleri bölgeler üzerinde geniş çaplı ekonomik ve sosyal sonuçlara yol açabilir. Bu bölümde, korsanlık faaliyetlerinin bölgesel ekonomi, yerel halk üzerindeki etkileri ve sosyal-politik istikrar üzerindeki etkileri detaylı olarak ele alınacaktır.

3.6.1. Bölgesel Ekonomi

Korsanlık, etkilendiği bölgelerin ekonomisini olumsuz yönde etkileyebilir. Özellikle, deniz ticaretinin yoğun olduğu bölgelerde artan korsanlık faaliyetleri, ticaret rotalarının değişmesine veya ticaret maliyetlerinin artmasına neden olabilir. Bu durum, bölgesel ekonomiler üzerinde doğrudan etkiye sahip olabilir ve ticaretin canlılığını azaltabilir (UNODC, 2020).

Korsanlık nedeniyle artan güvenlik riskleri, gemi operatörlerinin ek güvenlik önlemleri almasını ve sigorta primlerinin yükselmesini gerektirebilir. Bu da ticaret maliyetlerini artırarak bölgesel ekonomiler üzerinde ekonomik baskılara neden olabilir (UNODC, 2020).

3.6.2. Yerel Halk Üzerindeki Etkiler

Korsanlık eylemleri yaşayan yerel halk, tehdit altında yaşamak zorunda kalabilir ve geçim kaynaklarını kaybetme durumuyla karşı karşıya kalabilmektedir. Korsanlık faaliyetlerinin artması, balıkçılık ve turizm gibi yerel ekonomik faaliyetleri negatif etkileyebilir ve toplumsal güvenliği zayıflatabilir. Aynı zamanda bu durum halk üzerinde strese neden olarak yaşam kalitesini düşürmektedir.

3.6.3. Sosyal ve Politik İstikrar

Korsanlık, etkilediği bölgelerde sosyal ve politik istikrarı da tehlikeye atabilir. Korsanlık nedeniyle artan güvensizlik ortamı, hükümetlerin otoritesini zayıflatabilmekte ve bölgesel güvenlik endişelerine yol açabilmektedir. Ayrıca, korsanlık faaliyetleri, etkilediği ülkeler arasında sınırların güvenliği ve iş birliği eksikliği gibi sorunlara neden olabilir (UNODC, 2020).

3.6.4. Modern Teknoloji Ve Korsanlıkla Mücadele

Korsanlıkla mücadelede kullanılan modern teknolojiler, deniz güvenliğini artırmak ve korsan saldırılarını önlemek için önemli bir rol oynamaktadır.

3.6.4.1. İzleme Sistemleri

Korsanlıkla mücadelede kullanılan izleme sistemleri, gemilerin konumunu gerçek zamanlı olarak izlemeye ve gemi trafiğini takip etmeye olanak tanımaktadır. Bu sistemler genellikle AIS (Automatic Identification System) ve radar sistemlerini içerir. AIS, gemilerin diğer deniz araçlarına ve kıyı tesislerine kimlik, konum ve seyir bilgilerini göndermesini sağlamaktadır. Radar sistemleri ise gemilerin çevresindeki deniz alanını sürekli olarak tarayarak potansiyel tehditleri tespit eder (UNCTAD, 2020).

3.6.4.2. İnsansız Hava Araçları (Dronlar)

İnsansız hava araçları (dronlar), korsanlıkla mücadelede etkili bir gözetleme ve keşif aracı olarak kullanılmaktadır. Dronlar, geniş deniz alanlarını izlemek, gemilere hava destek sağlamak ve kritik noktaları güvenlik altına almak için kullanılabilir. Ayrıca, dronların korsanları tespit etmek ve operasyonel güçlükler yaşamadan riskli bölgeleri gözetlemek için kullanılması yaygınlaşmaktadır (UNCTAD, 2020).

3.6.5. Gelişmiş Güvenlik Yazılımları

Gelişmiş güvenlik yazılımları, gemilerin siber saldırılardan korunmasına ve korsanların gemi sistemlerine müdahale etmesini engellemeye yardımcı olmaktadır. Bu yazılımlar, gemilerin bilgi güvenliğini sağlamak için güçlü şifreleme yöntemleri, ağ güvenliği önlemleri ve siber tehdit algılama sistemleri içerebilir. Ayrıca, gemi

güvenlik personelinin eğitimi ve bilinçlendirilmesi de bu teknolojilerin etkin kullanımını sağlar (UNCTAD, 2020).

3.6.6. Bölgesel İşbirliği Ve Koordinasyon

Korsanlıkla mücadelede bölgesel iş birliği ve koordinasyon önemli bir rol oynamaktadır. Bölgesel düzeyde yapılan ortak tatbikatlar, bilgi paylaşımı ve hukuki iş birliği, etkili mücadele için kritik unsurlardır.

3.6.6.1. Ortak Tatbikatlar

Bölgesel iş birliği çerçevesinde düzenlenen ortak tatbikatlar, ülkeler arasında askeri ve deniz güçlerinin koordinasyonunu sağlar. Bu tatbikatlar, korsanlıkla mücadele stratejilerini test etmek, operasyonel yetenekleri geliştirmek ve acil durum müdahale kapasitesini artırmak için kullanılır. Örneğin, Afrika kıyılarındaki ülkeler arasında düzenlenen "Obangame Express" tatbikatı, deniz güvenliği operasyonlarında iş birliğini artırmak için düzenli olarak gerçekleştirilmektedir (UNODC, 2021).

3.6.7. Bilgi Paylaşımı

Bilgi paylaşımı, korsanlıkla mücadelede çok önemli bir unsurdur çünkü korsanlık faaliyetlerinin önlenmesi ve tespit edilmesi için güncel ve doğru bilgiye erişim gereklidir. Ülkeler arasında güvenilir istihbarat paylaşımı, korsan hareketlerini izlemek ve karşı önlemler almak için kritik bir role sahiptir. Bu çerçevede, ulusal kolluk kuvvetleri, deniz kuvvetleri ve uluslararası kuruluşlar arasında bilgi paylaşımı mekanizmaları kurulur ve sürekli olarak güncellenir (IMO, 2021).

3.6.8. Hukuki İşbirliği

Hukuki iş birliği, korsanlıkla mücadelede ulusal yasaların etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla önemlidir. Bu kapsamda, korsanlık suçlarının cezai takibi ve adaletin sağlanması için ülkeler arasında yasal yardımlaşma anlaşmaları ve uluslararası hukuk normlarına uygun iş birliği mekanizmaları geliştirmektedir. Ayrıca, korsanlıkla mücadele eden ülkeler arasında ortak yargı operasyonları ve bilgi paylaşımı anlaşmaları da hukuki iş birliğinin önemli unsurlarıdır (IMO, 2021).

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Korsanlık ve deniz haydutluğu terimleri denizcilik sektöründe ekonomik kayıplara ve güvenlik risklerine yol açan önemli olgulardır. Bu araştırma korsanlık faaliyetlerinin denizcilik ekonomisi üzerindeki etkilerini daha iyi anlamamıza yardımcı olmaktadır. Korsanlıkla mücadelede sigorta primlerinin artması, güvenlik önlemleri, rota değişiklikleri ve küresel ticaret üzerindeki etkiler önemli faktörlerdir. Korsanlık, aynı zamanda denizcilik sektöründe yatırımcı güvenini zedelemekte ve bölgenin deniz taşımacılığının gelişimini engellemektedir. Bu bağlamda, korsanlıkla mücadele için sadece askeri ve güvenlik önlemlerinin yeterli olmayacağı, aynı zamanda uluslararası iş birliği ve yerel politikaların güçlendirilmesi gerektiği vurgulanmalıdır. Uluslararası iş birliği artırılarak Birleşmiş Milletler, Dünya Ticaret Örgütü, Uluslararası Denizcilik Örgütü birbirleri ile koordineli çalışarak korsanlık ile mücadele faaliyetlerini uyum içerisinde yürütebilir, bölgesel organizasyonların gelişmesi konusunda stratejik ilerleme kaydedilebilir. Korsanlıkla mücadelede yasal düzenlemelerin güçlendirilmesi, cezai yaptırımların artırılması ve kısa sürede yargının sonuçlanması suç örgütlerinin caydırılmasında önemli rol oynayacaktır.

Gemi sahipleri ve denizyolu şirketleri korsan saldırılarına karşı personellerine simülasyon eğitim vererek gerçek olaylara karşı tedbirli olmalarını sağlayabilir. Ayrıca, rotaların güvenli bölgelere göre belirlenmesi, yüksek riskli bölgelerde operasyonlar minimize edilmelidir. Deniz haydutluğu ve korsanlık faaliyetlerinin temelinde ekonomik sıkıntılar yatmaktadır. Bu bölgelerde istihdam oluşturma politikaları uygulanarak korsanlık faaliyetlerinin azalması sağlanabilir.

Sigorta politikaları yeniden değerlendirilip yüksek riskli bölgeler için poliçelere özel maddeler eklenmelidir. Bu ekleme denizyolu şirketlerinin ekonomik kayıplarını azaltmaya yardımcı olacaktır.

Küreselleşen dünyada haberleşme ve teknoloji alanında da güçlenilmesi oldukça önemlidir. Korsanları etkisiz hale getiren insan müdahalesi olmadan çalışan cihazlar üretilebilir. Korsanlıkla mücadelede alınacak önlemler, deniz ticaretinin sürdürülebilirliğini sağlamak ve küresel ekonomiye olan olumsuz etkilerini en aza indirmek açısından kritik öneme sahiptir.

KAYNAKÇA

- Bahadur, J. (2011). *The Pirates of Somalia: Inside Their Hidden World*. New York: Pantheon Books.
- Bozkurt, N. (2002). *Korsan*. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi.
- Çalışkan, M. (2011). "Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Ekonomik Gelişimi." *Ekonomi ve Strateji Dergisi* 6, no. 2, 45-58.
- Casson, L. (1995). *Piracy in the Ancient World: An Essay in Mediterranean History*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Chalk, P. (2010). *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Cordingly, D. (1995). *Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life Among the Pirates*. New York: Random House.
- Demir, E. (2010). "Türkiye'nin İhracatında Denizyolu Taşımacılığının Rolü." *Uluslararası Ticaret Dergisi* 5, no. 1, 30-47.
- Demirtaş, H. (2019). "Türkiye'nin Enerji Güvenliği ve Denizyolu Taşımacılığının Rolü." *Enerji Politikaları Dergisi* 7, no. 2, 45-50.
- Deniz Ticaret Odası. (2023, Ekim 17). Güneydoğu Asya'da endişe veren deniz haydutluğu vakaları. Deniz Ticaret Odası. https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/haberler/guneydogu-asyada-endise-veren-deniz-haydutlugu-vakalari-540-1?utm_source=chatgpt.com
- Denizhaber.com. (2023, Ekim 16). Asya'da gemi korsanlığı tırmanıyor. Denizhaber. https://www.denizhaber.com/asyada-gemi-korsanligi-tirmaniyor/18706?utm_source=chatgpt.com
- Denizhaber.net. (2023, Ekim 15). Aden'de yaygınlaşan korsanlık korkutuyor. Denizhaber. https://www.denizhaber.net/adende-yayginlasan-korsanlik-korkutuyor-haber-20797.htm?utm_source=chatgpt.com
- Ece, J.N. (2008). *Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık*.
- Eren, M. (2021). "Kruvaziyer Turizmi ve Türkiye Ekonomisi." *Turizm ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* 9, no. 3, 55-65.
- Ersoy, A. (2013). "Liman Şehirlerinin Ekonomik Gelişimi: İzmir Örneği." *Şehir ve Bölge Planlama Dergisi* 4, no. 2, 55-72.
- Garmon, T. (2002). "International Law of the Sea: Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11." *Tulane Maritime Law Journal* 27, no. 1, 257-276.

- Gaskell, N. (2010). *The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. London: Sweet & Maxwell.
- Gosse, P. (1932). *The History of Piracy*. London: Longmans, Green and Co.
- Güçlü, Mehmet. "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Deniz Ticareti." *Tarih Araştırmaları Dergisi* 22, no. 3 (2009): 110-123.
- Güven, T. (2007). "Türkiye'de Kruvaziyer Turizminin Ekonomik Etkileri." *Turizm ve Ekonomi Dergisi* 12, no. 4, 66-78.
- Hansen, S. J. (2009). *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*. Dordrecht: Springer.
- Heller-Roazen, D. (2009). *The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations*. New York: Zone Books.
- <http://www.denizhaber.com>, 14.12.2011
- International Maritime Bureau. "International Maritime Bureau Reports on Piracy." International Maritime Bureau, 2021. Retrieved from <https://www.icc-ccs.org>
- Jones, R., and Thompson, M. (2019). "The Economic Impact of Maritime Piracy." *Journal of International Trade and Logistics* 5, no. 3, 63-78.
- Karayel, S. and Tunç, M. (2017). "The Indirect Economic Effects of Maritime Piracy on the Global Economy." *International Security and Maritime Studies Journal* 3, no. 1, 45-50.
- Karayel, S. (2019). "İstanbul Limanı ve Uluslararası Denizyolu Taşımacılığındaki Stratejik Rolü." *Deniz Ticaret Dergisi* 14, no. 2, 40-50.
- Kaya, A. (2014). "Denizyolu Taşımacılığının Maliyet Avantajları." *Lojistik ve Taşımacılık Dergisi* 8, no. 1, 22-34.
- Konstam, A. (2006). *Blackbeard: America's Most Notorious Pirate*. Hoboken: Wiley.
- Konstam, A. (2008). *Piracy: The Complete History*. Oxford: Osprey Publishing.
- Marley, David. *Pirates of the Americas*. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2010.
- Martin, J. (2015). "Counter-Piracy: Non-Lethal Solutions for Maritime Security." *Journal of Maritime Studies*, 8(3), 45-60.
- Murphy, M. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*. London: Routledge.
- Öztürk, A. (2020). *Denizcilik ve Güvenlik: Korsanlık ve Terörizm*. Ankara: Deniz Kitabevi.

- Reid, S. (2012). *Maritime Security: Protecting the World's Oceans and Ports*. Routledge.
- Sawyer, P. (2001). *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press.
- Smith, J. (2018). "Cost Analysis of Piracy in the Maritime Industry." *Journal of Maritime Economics* 12, no. 1, 35-42.
- Tetley, W. (2004). *Marine Cargo Claims*. Cowansville: Blais.
- The Free Library. (2010). *International Maritime Organization (IMO)*. Retrieved from <https://www.thefreelibrary.com>
- Thucydides. *The History of the Peloponnesian War*. Harmondsworth: Penguin, 1972.
- Ticaret Bakanlığı. 2022 Yılı Türkiye İhracat ve İthalat İstatistikleri. Ticaret Bakanlığı Raporları, 2022.
- Trelleborg. "Cyber Security in Maritime Operations." Trelleborg, 2020. Retrieved from <https://www.trelleborg.com>
- TÜRKLİM. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği 2022 Yılı Raporu. TÜRKLİM Raporları, 2022.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Türkiye'nin Denizcilik Stratejisi 2022,2005,1998. UAB Raporları, 2022.
- UNODC. "Maritime Crime Programme: Prosecuting Pirates." United Nations Office on Drugs and Crime, 2012. Retrieved from <https://www.unodc.org>
- Wilson, John F. (2010). *Carriage of Goods by Sea*. London: Pearson Education.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : KÖYLÜ, TUBA

Uyruğu : T.C.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek lisans		
Lisans	Uşak Üniversitesi/Uygulamalı Bilimler Yüksek Okulu	12.06.2017
Lise	Mehmet Emin Horoz Lojistik Meslek Lisesi	12.06.2013

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2024-2025	Oskar Lojistik ve Taşımacılık LTD. ŞTİ.	Uluslararası Lojistik Kordinatörü
2020-2024	Devnak Nakliyat AŞ	İhracat Operasyon Uzmanı

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Hobiler

