

**T.C.**  
**ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU VE SOMALİ ÖRNEĞİ**

**TEZİ YAZAN**

**ağlayan CANDAN**

**TEZ DANIŞMANI**

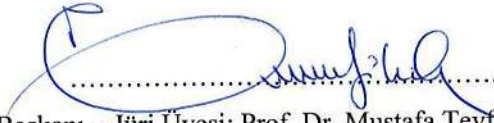
**Yrd. Doç. Dr. Sami DOĞRU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

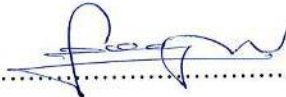
**MERSİN / EYLÜL-2015**

T.C  
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE

20132027 numaralı öğrencimiz olan Çağlayan CANDAN tarafından hazırlanan “ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU VE SOMALİ ÖRNEĞİ” başlıklı bu tez çalışması jürilerimiz tarafından oy birliği ile KAMU HUKUKU Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

  
Jüri Başkanı – Jüri Üyesi: Prof. Dr. Mustafa Tevfik ODMAN

  
Jüri Üyesi: Doç. Dr. Elife Hatun KILIÇBEYLİ  
(Çukurova Üniversitesi)

  
Tez Danışmanı - Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. Sami DOĞRU

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.

  
30 / 09 / 2015

Yrd. Doç. Dr. Murat KOÇ  
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü

**Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.**

## ÖNSÖZ

Yeryüzünün üçte ikisini kaplayan ve büyük bir bölümü hiçbir ülkenin egemenliği altında bulunmayan denizler, tüm ülkeler için önemli bir ulaşım ağı oluşturmaktadır. Karayolu taşımacılığından yedi kat, demiryolu taşımacılığından üç buçuk kat daha ucuz olan denizyolu taşımacılığı, düşük maliyetinin de etkisiyle dünyada taşımacılığın % 90'ından fazlasını oluşturmaktadır.

Küresel ekonominin en büyük kaynağı olan deniz taşımacılığının kontrolü diğer taşımacılık türlerine göre daha zordur. Açık denizde savunmasız kalan ticaret gemileri tarih boyunca saldırılara uğramış, can ve mal kayıpları olmuştur. Sürekli gelişen ve değişen modern dünyada, artık deniz haydutluğu her ne kadar tarihe karışmış gibi görünse de, en ufak bir istikrarsızlık ve devlet hâkimiyetinin eksikliği durumunda tekrar ortaya çıkmaktadır. Uluslararası toplum çeşitli dönemlerde deniz haydutluğu ile mücadeleye yönelik çalışmalar yapmıştır. Bu bağlamda, deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanmasına ilişkin oluşturulan bazı uluslararası andlaşmalar olsa da bazı devletler bunu iç hukuklarına yansıtmada isteksiz davranmışlar ve deniz haydutları da oluşan bu ve bunun gibi hukuki açıklardan faydalanmayı iyi bilmişlerdir.

İçinde bulunduğumuz son on yılda, çeşitli bölgelerde özellikle de denize kıyısı olan ülkelerde yaşanan istikrarsızlık ve buna bağlı iç karışıklıklar nedeniyle deniz haydutluğu tekrar açığa çıkmıştır. Teknolojinin imkânlarından da faydalanan deniz haydutları, devletlerin karşı karşıya kaldıkları isyan hareketleri ve yaşanan iç çatışmalar nedeniyle zayıflamış deniz güvenliğini fırsata çevirerek bu bölgelere üs kurmuşlardır. Özellikle, çeşitli iç karışıklıklara sahne olan ve ülkenin tamamında devlet otoritesinin kurulamadığı Somali, deniz haydutluğunda ön sıralarda yer almaktadır.

Bu bağlamda, deniz haydutluğunu geçmişten günümüze kadar süregelen seyrini ele alan ve yıllardır işgallerin, iç savaşların gölgesi altında olan Somali'deki deniz haydutluğunu inceleyen bu çalışmamda; öncelikle yüksek lisans derslerine başladığım andan itibaren derslerim, çalışmalarım ve meslekî anlamda farkındalığının artması konusunda benden desteklerini esirgemeyen değerli bölüm hocalarıma teşekkürü borç bilirim.

Diğer taraftan, tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Sami DOĞRU'ya konu belirleme, belirlenen konu hakkında literatür taraması yapma, kaynak temini,

kaynakların sınıflandırılması ve tezin yazımı aşamalarında gösterdiği sabır, iyi niyet, destek ve yardımlarından dolayı teşekkür ederim.

Ayrıca, tüm hukuk camiası adına kaynaklarından istifade ettiğim, hazırladıkları eserlerle bize yol gösteren bilim insanlarına şükranlarımı sunarım.

30.09.2015

Çağlayan CANDAN

# ÖZET

## ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU VE SOMALİ ÖRNEĞİ

Çağlayan CANDAN

Yüksek Lisans Tezi, Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yard. Doç. Dr. Sami DOĞRU

Eylül2015, 110 Sayfa

Uzunca bir süredir, çok az sayıda görülen deniz haydutluğu olaylarının tekrar deniz güvenliğini tehdit edecek boyuta gelmesi, gerek devletler gerekse akademisyenler ile uygulayıcıların bu konuya ilgisini artırmıştır. Saldırıları, özellikle Aden Körfezi ve Somali açıklarında açık biçimde yoğunluk göstermektedir. Somali'nin 'başarısız devlet' (failed state) durumu da dikkate alınarak, bu bölgedeki deniz haydutluğu eylemlerini, kontrol altına almak amacıyla, uluslararası toplum mücadeleye başlamıştır. Somali açıklarındaki deniz haydutluğu eylemlerinin sıra dışı yapısı itibariyle uluslararası hukuk, haydutların yakalanması ve sonrasında yargılanması konusunda, çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır. BM Güvenlik Konseyi'nin duruma müdahil olup, konuya özel olarak aldığı bir takım önlemler ile bu durum bir nebze olsun çözülme yoluna girmiştir. Bu çalışmada, deniz haydutluğu kavramı ve uluslararası andlaşmalardaki yeri üzerinde durulurken, aynı zamanda Somali bölgesindeki deniz haydutluğu sorunu incelenecektir.

**Anahtar Kelimeler:**Uluslararası Hukuk,Deniz Haydutluğu,Somali,Deniz Hukuku.

## **ABSTRACT**

### **PIRACY IN INTERNATIONAL LAW AND SOMALIA EXAMPLE**

**Çağlayan CANDAN**

**Master's Thesis, Department of Public Law**

**Advisor: Assist. Prof. Dr. Sami DOĞRU**

**September 2015, 110 Page**

Because sea piracy has become a threat to sea security after a long time, interests of governments, academicians and the practitioners for this subject has increased. Attacks are more often in Aden Bay and near Somalia's coastline. As a failed state, When Somalia's unsuccessful and insufficient conditions are taken into consideration, international society in this area has started a fight against piracy. Because the attacks near Somalin coastline are extraordinary, international alliances and international law faced various problems about catching the pirates and judging them. After United Nations Security Counsel's intervention and the specific precautions they took, this situation has been solved to a degree. In this study, while the concept of sea piracy and its place in the international alliances is being examined at the same time sea piracy in Somalia region will be further analyzed.

**Key words:**International Law, Law of the Sea, Piracy, Somalia

## KISALTMALAR LİSTESİ

|            |                                                                                                        |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a.g.e.     | : Adı geçen eser                                                                                       |
| a.g.m.     | : Adı geçen makale                                                                                     |
| AB         | : Avrupa Birliği                                                                                       |
| ABD        | : Amerika Birleşik Devletleri                                                                          |
| B.         | : Baskı                                                                                                |
| Bkz.       | : Bakınız                                                                                              |
| BM         | : Birleşmiş Milletler                                                                                  |
| 1982 BMDHS | : 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi                                                     |
| C.         | : Cilt                                                                                                 |
| CGPGS      | : ContactGroup on Piracy off the Coast of Somalia<br>(Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu Temas Grubu) |
| CTF 151    | : Combined Maritime Forces-151 (Birleşik Görev Gücü 151)                                               |
| Çev.       | : Çeviren                                                                                              |
| E.T.       | : Erişim Tarihi                                                                                        |
| Ed.        | : Editör                                                                                               |
| EUNAVFOR   | :European Union Naval Force(Avrupa Birliği Liderliğindeki<br>Deniz Gücü)                               |
| ICC        | :International Chamber of Commerce(Uluslararası Ticaret<br>Odası)                                      |
| IMO        | :International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik<br>Örgütü)                               |
| M.Ö.       | : Milattan Önce                                                                                        |
| MEB        | : Münhasır Ekonomik Bölge                                                                              |
| M.S.       | : Milattan Sonra                                                                                       |
| Md.        | : Madde                                                                                                |
| NATO       | : North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması<br>Örgütü)                             |
| RG         | : Resmi Gazete                                                                                         |
| S.         | : Sayı                                                                                                 |
| s.         | : Sayfa                                                                                                |
| ss.        | : Sayfaları arası                                                                                      |

SUA :Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the  
Safety of Maritime Navigation (Denizde Seyir Güvenliğine  
Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

Y.a.g.e : Yukarıda adı geçen eser

## İÇİNDEKİLER

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| KAPAK .....              | i   |
| TEZ İMZA SİRKÜLERİ ..... | ii  |
| ÖNSÖZ.. .....            | iii |
| ÖZET... .....            | v   |
| ABSTRACT.....            | vi  |
| KISALTMALAR LİSTESİ..... | vii |
| İÇİNDEKİLER .....        | ix  |
| GİRİŞ... .....           | 1   |

## BİRİNCİ BÖLÜM

|                                                                                    |          |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1. KORSANLIK VE DENİZ HAYDUTLUĞU .....</b>                                      | <b>3</b> |
| 1.1. Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Kavramları <b>Ошибка! Залка не определена.</b>  |          |
| 1.1.1. Genel Olarak.....                                                           | 3        |
| 1.1.2. Deniz Haydutluğu.....                                                       | 4        |
| 1.1.3. Korsanlık .....                                                             | 7        |
| 1.1.4. 1856 Paris Deklarasyonu .....                                               | 8        |
| 1.1.5. Günümüzde Deniz Haydutluğu .....                                            | 9        |
| 1.2. Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Ortaya Çıktığı Deniz Alanları ve Statüsü .   | 11       |
| 1.2.1. Genel Olarak.....                                                           | 11       |
| 1.2.2. Devletin Tam Egemen Olduğu Deniz Alanları .....                             | 12       |
| 1.2.2.1. İç Sular .....                                                            | 12       |
| 1.2.2.2. Karasuları .....                                                          | 13       |
| 1.2.3. Devletin Bazı Yetkilerini Kullandığı Deniz Alanları.....                    | 14       |
| 1.2.3.1. Bitişik Bölge .....                                                       | 14       |
| 1.2.3.2. Münhasır Ekonomik Bölge .....                                             | 15       |
| 1.2.3.3. Kıta Sahanalığı.....                                                      | 17       |
| 1.2.4. Açık Denizler .....                                                         | 18       |
| 1.2.4.1. Genel Olarak .....                                                        | 18       |
| 1.2.4.2. Genel olarak Açık Denizlerin Statüsü ve Açık Denizlerin Serbestliği ..... | 18       |

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.4.3. Bayrak Yasası .....                                          | 19 |
| 1.2.4.4. Bayrak Yasasının İstisnaları .....                           | 20 |
| 1.3. Uluslararası Andlaşmalar Çerçevesinde Deniz Haydutluğu .....     | 21 |
| 1.3.1. 1922 Washington Andlaşması .....                               | 22 |
| 1.3.2. 1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı .....                     | 23 |
| 1.3.3. 1937 Nyon Andlaşması .....                                     | 24 |
| 1.3.4. 1955 Uluslararası Hukuk Komisyonu Taslağı .....                | 24 |
| 1.3.5. 1958 Açık Deniz Sözleşmesi.....                                | 25 |
| 1.3.6. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi .....         | 27 |
| 1.3.6.1. Genel Olarak .....                                           | 28 |
| 1.3.6.2. 1982 BMDHS ve Deniz Haydutluğu .....                         | 28 |
| 1.3.6.3. Tanım .....                                                  | 29 |
| 1.3.6.4. Tanımda Öngörülen Temel Şartlar .....                        | 30 |
| 1.3.6.4.1. Şiddet, Alıkoyma ve Yağma Şartı .....                      | 30 |
| 1.3.6.4.2. Özel Amaçlar Şartı .....                                   | 32 |
| 1.3.6.4.3. İki Gemi Şartı .....                                       | 33 |
| 1.3.6.4.4. Açık Deniz Şartı .....                                     | 35 |
| 1.3.6.5. Deniz Haydutluğu ile Özdeşleştirilmeye Çalışılan Suçlar..... | 36 |
| 1.3.6.5.1. Köle Ticareti .....                                        | 36 |
| 1.3.6.5.2. Terör Eylemleri.....                                       | 37 |

## İKİNCİ BÖLÜM

|                                                                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>2. SOMALİ'DE DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE VE YAPILMASI<br/>GEREKENLER .....</b>                                      | <b>41</b> |
| 2.1. Somali: Sosyopolitik Durumu .....                                                                                   | 41        |
| 2.2. Deniz Haydutluğunun Başlama Nedenleri.....                                                                          | 42        |
| 2.3. Eylemlerin Açık Denize Sıçraması .....                                                                              | 44        |
| 2.4. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları.....                                                                 | 45        |
| 2.5. Çok Uluslu Girişimler .....                                                                                         | 47        |
| 2.5.1. Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu Temas Grubu (ContactGroup on<br>Piracy off the Coast of Somalia – CGPGS)..... | 47        |
| 2.5.2. Cibuti İlkeler Anlaşması.....                                                                                     | 48        |
| 2.5.3. Operation Enduring Freedom (Kalıcı Özgürlük Operasyonu) .....                                                     | 48        |

|                                                                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.5.4. Birleşik Görev Gücü 151 (Combined Task Force 151) .....                                                        | 49        |
| 2.5.5. AB Atalanta Operasyonu.....                                                                                    | 50        |
| 2.5.6. Ocean Shield (Okyanus Kalkanı) ve Allied Protector (Koruyucu Müttefik) Operasyonları .....                     | 51        |
| 2.5.7. Türkiye'nin Deniz haydutluğu İle Mücadeleye Katkısının Ulusal ve Uluslararası Hukuk Açısından Dayanakları..... | 51        |
| 2.6. Somali Açıklarında Yakalanan Deniz Haydutlarının Yargılanması .....                                              | 54        |
| <b>3. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....</b>                                                                                 | <b>62</b> |
| <b>4. EKLER .....</b>                                                                                                 | <b>65</b> |
| 4.1. EK-1: Antik Çağ'da Yunanistan Haritası .....                                                                     | 65        |
| 4.2. EK-2: Paris Deklarasyonu -The Declaration of Paris (1856).....                                                   | 66        |
| 4.3. EK-3: Deniz Haydutluğu İle İlgili Olarak Harvard Üniversitesinde Hazırlanan Taslak Sözleşme.....                 | 67        |
| 4.4. EK-4: Milletler Cemiyeti Döneminde Hazırlanan Deniz Haydutluğu İle İlgili Sözleşme Taslağı.....                  | 72        |
| 4.5. EK-5: 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin Deniz Haydutluğu ile İlgili Hükümleri .....                         | 74        |
| 4.6. EK-6: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Deniz Haydutluğu ile İlgili Hükümleri.....            | 76        |
| 4.7. EK-7: 1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme .....                   | 79        |
| 4.8. EK-8:2009-2014 Yılları Arası Dünyada Deniz Haydutluğu Saldırıları .....                                          | 89        |
| 4.9. EK-9: 2008-2014 Yılları Arası Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Yıllara Göre Sayıları .....     | 900       |
| 4.10. EK-10:8 Eylül 1945 Tarihli (ABD) Başkanlık Duyurusu (Truman Bildirisi) .                                        | 91        |
| 4.11. EK-11: Temas Grubu Çalışma Grupları .....                                                                       | 92        |
| <b>5. KAYNAKÇA .....</b>                                                                                              | <b>93</b> |

## GİRİŞ

Denizler insanlık tarihi boyunca, ticaret ve taşımacılıkta büyük öneme sahip olmuştur. Yeryüzünün üçte ikisini kapsayan denizler, insanları, medeniyetleri birbirine bağlayan en önemli ulaşım sistemine aracılık etmiştir. Bu çerçevede, coğrafi keşiflerle buna bağlı olarak devletlerin sömürgecilik faaliyetleriyle birlikte, deniz ticareti medeniyetin olmazsa olmazı haline gelmiştir. Denizyolu ile yapılan ticarete artan bu talep, denizde seyir güvenliği ihtiyacını doğurmuştur. Savaş nedeniyle, veya devlet politikasıyla oluşan durumlar dışında, gemilere yönelik olan çoğu tehdit, bireylerin veya grupların kanunsuz hareketleri sonucu doğmaktadır. Genel olarak “hırsızlık”, “kaçakçılık”, “insan ticareti”, “göçmen kaçakçılığı” ve son zamanlarda ortaya çıkan “terör” olarak tanımlanan deniz güvenliğine yönelik geleneksel tehditlerin başında “deniz haydutluğu” gelmektedir.

Denizciliğin ilk dönemlerinden itibaren ortaya çıkan ve günümüzde deniz haydutluğu olarak tanımlanan, geçmişte varlığını devlet destekli olarak sürdüren, fakat 16 Nisan 1856 tarihli Paris Deklarasyonu ile yasaklanan “korsanlık”, 19. yüzyıl sonlarına doğru ortadan kaldırılmış gibi görünse de, gerçekte deniz güvenliğini tehdit etmeye devam etmiştir. Nitekim günümüzde yaşanan bu olaylar da bu görüşü doğrulamaktadır.

İnsanlık tarihinin her döneminde karşımıza sıklıkla çıkan ve 1856 Paris Deklarasyonu ile artık tarihe karıştığı düşünülen korsanlık kavramı, içinde yaşadığımız yüzyılda deniz haydutluğuna doğru evrilerek, tekrar dünya kamuoyunun gündeminde yerini almıştır. Özellikle, Somali karasuları ve Aden Körfezi açıklarında sayıları gün geçtikçe artan deniz haydutluğu olayları, içinde bulunduğumuz son yıllarda tehlikeli boyutlara ulaşmış, uluslararası toplumun müdahalesi ve aldığı önlemler sayesinde son dönemde azalma eğilimi göstermiştir.

Deniz haydutluğu sadece deniz ticareti ile ilgilenen devlet ve şirketleri ilgilendiren bir konu değildir. Bu olaylar insanların can güvenliği, deniz çevresi ve seyrüsefer serbestliği için olumsuz etkiler doğurmaktadır.

Gerek bölgesel gerekse küresel anlamda devletler ve uluslararası kuruluşlar sorun üzerinde önemle durmuş, gerekli önlemleri almıştır. Ancak, içinde bulunduğumuz teknoloji ve bilgi çağında, deniz haydutları da buna uyum sağlamışlar, teknolojinin fırsatlarından da yararlanarak taktiklerini günden güne geliştirmişlerdir.

Bu çalışmanın amacı, uluslararası hukuk kapsamında deniz haydutluğunu tanımlamak ve deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin geliştirilen hukuki zeminin ve araçların ne olduğunu ortaya koymak, bu araçların yeterliliğini sorgulamaktır.

Çalışma iki bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde, deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları tarihsel süreç içinde incelenecek ve tanımı yapılacak, uluslararası sözleşmeler ve özellikle de 1982 BMDHS'nindeniz haydutluğuna dair düzenlemeler üzerinde durulacaktır. İkinci Bölümde ise, Somali açıklarında gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemleri özetlenecek ve burada uluslararası toplum tarafından yürütülen deniz haydutluğu ile mücadele incelenecektir.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## 1. KORSANLIK VE DENİZ HAYDUTLUĞU

### 1.1. Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Kavramları

Korsanlık ve deniz haydutluğu eski tarihlerden bu yana süregelen ve her devletin karşı karşıya kaldığı durumlardan biri olmuştur. Bu eylemler, zaman zaman tarihsel süreç içinde artmış, kimi zaman da, durma noktasına gelmiştir. Korsanlık ve deniz haydutluğu farklı kavramlar olsa da, 20. yüzyıla kadar bu eylemleri birbirinden ayıracak net bir kavram bulunamamış olup, dönemin ihtiyaçları doğrultusunda çoğu zaman aynı anlamda veya birbirleri yerine kullanılmıştır. Bu çerçevede, bu eylemleri yapan kişiler kimi zaman deniz haydudu, kimi zaman korsan olarak değerlendirilmiştir. Bazı durumlarda, korsanlık faaliyeti yürüten kişilerin, deniz haydudu gibi de davrandıkları görülmüştür<sup>1</sup>.

#### 1.1.1. Genel Olarak

Tarihsel gelişim süreci içinde korsanlık ve deniz haydutluğu birbirine çok defa karıştırılmış, çoğu zaman birbirleri yerine kullanılmıştır. Ancak, bu iki kavram hukuki açıdan ve sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlardır. Geçmiş dönemlerde korsanlık, savaş halinde özel kişilere ait olan gemilerin, savaşın tarafı olan devletinden “müsaade belgesi” alarak, diğer muharip devlete karşı harp hareketine katılmasıydı. Korsan gemi, özel kişilerin idaresinde özel bir gemi olması ile “savaş gemileri’nden”, müsaade belgesi (*letters of marque*) aldığı devletin tarafında savaşa katılmasıyla “deniz haydutluğu’ndan” ayrılmaktadır. Korsanlar, hizmetlerine karşı para almak yerine, ele geçirdikleri ganimetten, belli oranda hisse almaktaydılar. Yakalanan korsan gemisinin kaptanı veya mürettebatı haksız fiil işlememiş sayılıp, savaş esiri muamelesi görürlerdi. Bu durum, 1856’da kabul edilen Paris Deklarasyonu ile tarihe karışmış ve korsanlık yasaklanmıştır<sup>2</sup>.

Korsanlıktan farklı olarak deniz haydutluğu, özel kişilere ait özel gemilerle savaş veya barış halinde açık denizlerde gemilere, gemideki mallara ya da gemide bulunan insanlara karşı, bir devletin yararına değil, kişilerin kendi çıkarlarına gerçekleştirdikleri eylemlerdir. Deniz haydutluğu, uluslararası bir suç ve deniz haydudu

<sup>1</sup> GOSSE, Philip, *The History of Piracy*, Londra, Longmans, Green and CO. 1934, s. 72.

<sup>2</sup> MERAY, Seha L, “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması”*Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C: 3, s. 106-120.

da insanlığın düşmanı sayılmaktadır. Bu yüzden, deniz haydutluğu yapan bir gemi hiçbir devletin korumasından yararlanamayacağı gibi, herhangi bir devlet açık denizde deniz haydudu olan gemiyi durdurabilir, arayabilir, deniz haydutlarını tutuklayabilir ve kendi mahkemelerinde yargılayabilir. Bundan da anlaşılabacağı gibi, deniz haydutluğuna karşı ceza ve ceza yargılaması bakımından, mülkilik sistemi dışında bir yargı mekanizması işlemektedir. Korsanlık, uluslararası hukukta, deniz haydutluğuna göre daha fazla düzenleme alanına sahiptir. Korsanlık, savaş ilanı ile birlikte taraf olduğu devletin hükümdarı tarafından kendilerine verilen mühürlü mektuplarla, pasaport, görev veya talimatlarla meşrulaştırılmış, o dönemde bir çeşir paralı asker görevi görmüşlerdir<sup>3</sup>. Köle ticareti yaparak para kazanma güdüsü tarih boyunca korsanların ve deniz haydutlarının ortak amaçlarından biri olmuştur. Doğu Akdeniz’de deniz ticareti yapan Fenikeliler’in de, zaman zaman köle ticareti yaparak deniz haydutluğu yoluna başvurdukları bilinmektedir<sup>4</sup>.

Korsanlık, bir devletten aldığı müsaade ile o devletin düşman olduğu devletlerin gemilerine saldıran, gerektiğinde harbe katılan, silahlandırılmış, özünde ticaret gemisi olan özel gemilerdir. Barış zamanında ticaret ile ilgilenen bu gemiler, devletten aldığı resmi izinle birlikte yürüttükleri korsanlık faaliyeti durumunda gerçekleştirdiği eylemler karşısındaki sorumluluk bağlı bulundukları devlete aittir. Bu nedenle, korsanlık faaliyetlerini deniz haydutluğu ile birlikte düşünmek mümkün değildir<sup>5</sup>.

### 1.1.2. Deniz Haydutluğu

Girit, Asur ve Kalde yazıları, deniz haydutluğunun eski çağın başlarından bu yana varolduğunu göstermektedir. Deniz haydutluğu ilk çağda Akdeniz’de ortaya çıkmıştır. Arkeolojik araştırmalar, milattan iki bin yıl önce Akdeniz ve Ege’de düzenli deniz ticareti yapıldığını kanıtlamıştır. Kızıldeniz ve Basra körfezinde de deniz ticareti yapıldığını gösteren duvar resimleri bulunmuştur. Deniz savaşlarını da gösteren bu duvar resimlerinden en önemlisi, M.Ö. 1190 yılında yapılmış olan Firavun 3. Ramses’in deniz insanlarıyla yaptığı savaşı anlatmaktadır<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup>BRAUDEL, Fernand, **II. Felibe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara, İmge Yayınevi, 1994, s. 320.

<sup>4</sup>NARAYAN, Babu, **Sea Pirates**, Hindistan, Sumit Enterprises, 2009, s. 11-17.

<sup>5</sup> AYDIN, Devrim, “Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C:51, S. : 4, 2002, s. 140-145.

<sup>6</sup> DE SOUZA, Philip, **Piracy in the Graeco-Roman World**, Cambridge University Press, Cambridge 2002, s. 15.

Büyük İskender zamanında karada yapılan seferler sonucu elde edilen mallar, Makedonya'ya deniz yoluyla Akdeniz'den gönderilirken, gemiler deniz haydutlarının saldırılarına uğramaktaydılar. Bu sorunla karşılaşan çoğu krallık, bu dönemde deniz haydutlarını birbirlerine karşı savaşmaları için paralı olarak kiralamışlardır<sup>7</sup>.

Romalılar, deniz haydutlarına karşı daha ciddi önlemler almışlardır. Zira, mahsüllerin verimsiz olduğu senelerde, Roma'ya dışarıdan gemilerle getirilen mahsülleri taşıyan gemilere saldıran deniz haydutları, zaman zaman Roma'da kıtlık yaşanmasına neden olmuşlardır<sup>8</sup>.

M.Ö. 18.yüzyılda Hitit İmparatorluğu'nun yıkılması ile oluşan boşlukta, Ege ve Adriyatik Denizi'nden gelen ve “deniz insanları” denilen gruplar, Mısır'ı işgal etmişlerdir. Mısır kaynakları, bu gruplardan istilacı diye bahsetmektedir<sup>9</sup>.Deniz haydutları için ilk sığınak, Yunanistan ve Doğu Akdeniz yolu arasında bulunan Girit adası olmuştur. Bazı Yunan şehir devletleri, deniz haydutluğunu gelir getirici gördükleri için desteklemekteydiler<sup>10</sup>.EK-1'de görülen Yunan devletlerinin bir deniz gücü olmaya başlamaları ile birlikte M.Ö. 5. yüzyılda buralardaki deniz haydutları zayıflamıştır. M.Ö. 2. yüzyılda da Rodoslular, Girit'teki deniz haydutlarının sığınaklarını ortadan kaldırmışlardır.<sup>11</sup>

İlk çağlarda, deniz haydutluğu ile tanınan bir toplum da Kilikyalılardır. Kilikya deniz haydutluğu için elverişli kıyılara sahip olan Alanya ve Tarsus bölgesinde kuruluydu. Bu bölge, Suriye, Yunanistan ve İtalya arasında gidip gelen ticaret gemilerine saldırmak için çok ideal bir yer olduğundan, zamanla Ege'den sürülen deniz haydutları, bu bölgeye geldiler.Zamanla daha da güçlenen deniz haydutları, Mısır ile Roma arasındaki deniz ticaretini durma noktasına getirmişlerdir. Bunun üzerine Roma oluşturduğu büyük bir ordu ile Batı Akdenizve Kilikya'yı deniz haydutlarından temizlemiştir<sup>12</sup>.

Orta Çağda İngiltere ve İrlanda sahilleri, uzun süre Vikingler'in saldırılarına uğramıştır. Vikingler, bazı kaynaklara göre deniz haydudu olarak nitelendirilmeseler de, geçimlerini bu yolla sağladıkları için,“deniz haydudu” olarak kabul edilmektedirler. Haydutluk faaliyetlerine Baltık Deniz'inde ile başlayan Vikingler,daha sonraları güçlenerek Manş Denizi'ne, oradan da İspanya'ya kadar ilerlemişlerdir. M.S. 6. yüzyılda

---

<sup>7</sup>Y.a.g.e. s.43.

<sup>8</sup>BRADFORD, Alfred, **Flying the Black Flag**, London, 2007, s.22.

<sup>9</sup>KONSTAM, Angus**Piracy: The Complete History**, Osprey Publishing, Oxford 2008, s. 11.

<sup>10</sup>Bkz. EK-1.

<sup>11</sup>KONSTAM, a.g.e. s. 13.

<sup>12</sup>Y.a.g.e. s. 17.

başlayan Viking saldırıları,M.S. 9. yüzyıla kadar devam etmiş ve etkinliğini zamanla yitirmiştir<sup>13</sup>.

Vikingler döneminin sona ermesinden sonra, Avrupa ve İskandinav deniz ticareti büyük gelişim sağlamıştır.Orta Çağın sonlarına doğru, korsanlıkyaeniden ortaya çıkmayabaşlamıştır.İngiltere Kralı III. Edward, denizcilere belli yerleri yağma yapabilmeleri için müsaade belgesi vermiş, dost devletlerin gemilerini yağmalamamalarını sağlamış ve yakalandıklarında savaş esiri muamelesi görmelerini temin etmiştir<sup>14</sup>.

16. yüzyılda deniz haydutluğu küçük boyutlu ve yerel bir durum olmaktan çıkıp küresel bir görünüm kazanmaya başlamıştır. İspanyollar ve Portekizliler tarafından gerçekleştirilen coğrafi keşifler büyük bir çıkar ortamı oluşturmuştur. Oluşan yeni gelişmeler sonucunda, eski ticaret sistemi değişmiştir. Dönemin denizcilikte lider konumdaki devletleri olan İspanya ve Portekiz, kendi aralarında rekabete girmiş, bu rekabet yeni kıtaya da sıçramıştır. Bu rekabeti dönemin Papası VI. Aleksandra'nın, 4 Mayıs 1493 tarihli *Inter Coetera* Fermanı ile çözüme kavuşturmuştur. Bu Fermanla Papa, Azor Adalarının100 fersah batısından geçmek üzere, Kuzey ve Güney Kutuplarıarasında bir hat çiziyor ve bu hattın batısında kalan ve 1492 yılının Noel'ine kadar hiçbir Hristiyan devletin mülkiyetine geçmemiş bulunan ve İspanyollar tarafından keşfedilmiş olan bütün ülkeleri İspanya'ya, bu hattın doğusundaki bütün ülkeleri, Portekizliler tarafından keşfedilmiş olmak şartıyla, Portekizlilere veriyordu. Ayrıca, diğer devletlerin gemilerinin bu bölgelerde sefer yapmaları için Portekiz veya İspanya krallarından birer izin almaları gerektiğini şart koşuyordu. İspanya ve Portekiz bir sene sonra, Haziran 1494'de akdettikleri*Tordesillas Anlaşması* ile bu durumu kendi aralarında da tespit etmişlerdir.Andlaşmaya göre, İspanya ve Portekiz, Azor adalarından geçen meridyenin ötesindeki dünya parçasının sahipleri oldular. İki büyük Avrupa devletine ticari coğrafi ayrıcalık tanınması bakımından Tordesillas Andlaşması büyük önem arz etmektedir. Andlaşmaya taraf iki ülkeden herbiri, diğer ülkenin hakimiyetindeki alanda seyrüsefer hakkına sahipken, başka üçüncü bir devlet bu haklara sahip değildi. Bu andlaşma o dönemde İngiltere ve Hollanda'dan büyük tepkiler almıştır<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> De SOUZA, a.g.e. s. 180.

<sup>14</sup> A.L. Kolodkin, V.N. Gutsuliak ve V. Bobrova, **The World Ocean: International Legal Regime, Eleven International Publishing**, Pennsylvaniam2010, s. 145.

<sup>15</sup> DOĞRU, Sami, “Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği“, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, , Ankara, 2008, s. 14.

Avrupa’da reform hareketlerinin başlamasından sonraki dönemde bile, Portekiz bu sınırı aşan gemileri deniz haydudu saymaktaydı. Yeni kıtanın keşfi ile rutin olarak Amerika kıtasından taşınan altın ve gümüş, deniz haydutlarının iştahını kabartan bir durum haline gelmiştir<sup>16</sup>.

Keşifler çağında İspanya ve Portekiz’in okyanusların hakimi haline gelmesi nedeniyle, İngiltere ve Hollanda deniz haydutlarına imtiyazlar vererek durumu kendi lehlerine çevirmeye çalışmışlardır. Bu dönemde, birçok Avrupa ülkesi deniz haydutlarına müsaade belgesi vererek korsanlık statüsü kazandırmış ve düşman oldukları ülkelere karşı kullanmışlardır.

### 1.1.3. Korsanlık

Korsanlık, Arapça kökenli bir kelime olup, denizden gelip sahillere yapılan ve yine denizlerde düşman gemilere karşı gerçekleştirilen saldırı eylemlerini ifade etmektedir. İngilizce’de “pirate”, İtalyanca’da “corsair” şeklinde kullanılmaktadır. Bir devletin göz yummasıyla yada müsaade etmesiyle korsanlık faaliyeti yürütmeye, İngilizce’de “privateer” denilmektedir<sup>17</sup>.

M.Ö. 10. yüzyılda, ekonomik ihtiyaçların zor kullanarak ele geçirilmesi yaygın bir durumdu. Eski Yunanlılar’da nizamı sağlayacak bir polis gücü olmadığından dolayı, kişilerin kendi mallarını ve güvenliklerini sağlamak için devletten izin almış özel gemilere ve kişilere para karşılığı savunma veya misilleme görevi vermesi, çokca kullanılan bir yöntemdi. Bu yöntem korsanlığın çıkışını yansıtmaktadır<sup>18</sup>.

Malların zor kullanarak el değiştirmesinin doğal kabul edildiği, yağma ile varlık elde etmenin en kazançlı yol olduğu bu dönemlerde, korsanlığa sadece bireyler değil yöneticiler de zaman zaman başvurmuşlardır. Makedonyalı Kral Philip’in (M.Ö. 382 - M.Ö. 336) de, bu yönetime başvurarak gemileri ele geçirip köle ticareti yaptığı bilinmektedir<sup>19</sup>.

Hükümetten almış oldukları müsaade yetkisiyle korsanlık faaliyeti yürütenleri, başka bir yaklaşımla düşman bir devletin gemilerine saldırı düzenleyip el koymak için izin belgesi almış olan kişileri ifade etmek için, hükümet korsanı veya ödül avcısı ifadeleri de kullanılmaktadır. Alınan müsaade belgesi, gemi avlama yetkisi diye

<sup>16</sup> KRIS, E. Lane, **Pillaging the Empire: Piracy in the Americas**, Sharpe Inc., New York 1998, s. 12.

<sup>17</sup> BOSTAN, İdris, **Adriyatik’te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler**, Timaş Yayınları, İstanbul, Birinci B.: 2009, s. 112-120.

<sup>18</sup> BRADFORD, A, **a.g.e.s.** 185-192.

<sup>19</sup> BRADFORD, John, “Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and The Coastal State Responses“ **Contemporary Southeast Asia**, 2004, s. 24-32.

adlandırılan bir belge olarak basılıp hükümet tarafından korsanlık faaliyeti yürütecek kişilere veriliyordu. İlk zamanlarda, bu belge, gemisi soyulmuş ya da saldırıya uğramış tüccarların zararlarını telafisi için hükümdar tarafından düşmanlarına misilleme amaçlı saldırılması için veriliyor olsa da, zamanla bu sistem denizcilikle uğraşan devletlerin savaş zamanında düşman devletin gemilerine saldırı için ucuz bir yöntem olarak kullanılmıştır<sup>20</sup>.

Korsanlık, özellikle ticaret gemisi fazla, savaş gemisi az olan devletlerin tercih ettiği bir savaş yöntemidir. Bu yöntemin zararlı tarafı, korsanlık faaliyetini yürüten gemi kaptanı ve mürettebatın, askeri kuvvetler içinden birer asker olmadığı için disiplin ve savaş hukuku yönünden eksik olması ve savaşın, savaşlara tanınan güvencelerden faydalanamamasıdır<sup>21</sup>.

Özetle, korsanlık; bir devletin vermiş olduğu güvence, imkân ve hoşgörü sayesinde, kişilerin gemilerle başka bir devletin gemilerine karşı yaptıkları haksız ve kazanç sağlayıcı eylemlerdir<sup>22</sup>.

Bugün varlıklarını yitirmiş olmakla beraber korsanlar, geçmişte uzun bir süre deniz savaşlarında savaşçı olarak kullanılmıştır. Deniz haydutluğundan farklı olarak devlet tarafından, savaş zamanında düşman gemilerine saldırma izni bulunan korsanlık statüsü, 1856 Paris Deklarasyonu ile hukuken ve fiilen sonlandırılmıştır.

#### **1.1.4. 1856 Paris Deklarasyonu**

16. ve 17. yüzyıl Avrupası ülkeleri tarafından ticaret ve savaş birlikte yürütülen bir faaliyet idi. Bu dönemlerde uzun deniz yolculuğuna çıkıp ticaret yapabilme imkanı, sadece kendini savunabilen, güçlü devletlerin sahip olduğu bir imkandı. O zamanlarda, bir ticaretin yapılabilmesi için güç kullanılması gerekli bir unsur kabul edilmekteydi. Savaş ve ticaretin yanyana olması da, yeni bir ticaret şeklinin ortaya çıkmasına neden oldu. Bu yeni ticaret biçiminin bir sonucu olarak, korsanlık faaliyetleri bu dönemlerde altın çağını yaşadı. Savaşlarda devletlerin sıkça başvurduğu bir yöntem olan korsanlık faaliyetleri, savaşan veya ticaret yapan tarafsız devletlere zarar vermeye başladı. Bu zararı önleme maksadıyla, XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren, Avrupalı devletler arasında bu uygulamanın son bulması için başlatılan çalışma sonunda, bir

---

<sup>20</sup>CORDINGLY, David, **Korsanlar Arasında Yaşam**, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara, 1995, s. 28.

<sup>21</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, <http://www.dzkk.tsk.tr>, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 2010, s.16.

<sup>22</sup>ECE, Nur Jale, “ Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi“, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, C: 2 Sayı: 2. 2010, s. 22.

deklarasyon imzalandı<sup>23</sup>. Ortaya çıkandeklarasyonu, ABD imzalamazken, Avrupa devletleri imzalamıştır. Deniz korsanlığının yasaklandığı ilk belge olma özelliğine sahip olan Paris Deklarasyonu, bu tarihten sonra deniz haydutluğu ve deniz korsanlığı arasındaki karışıklığı da ortadan kaldırmıştır. Bu tarihten sonra, hiçbir devlet korsanlara müsaade belgesi vermemiştir<sup>24</sup>.

### 1.1.5. Günümüzde Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu kavramı, devletlerin iç düzenlemelerinin de etkisiyle 18. ve 19. yüzyıllarda genişletilmiştir. Karasuları doktrininin kabulü ile deniz haydutluğuna uluslararası hukuk kurallarının uygulanması, sadece açık denizde kabul görmüştür. Devletin egemenlik alanında işlenen suçlar, o devletin hukuk nizamına aykırılık oluştururken, açık denizde işlenen suçlar, uluslararası topluma karşı işlenmiş suçlar olarak kabul görmüştür<sup>25</sup>.

Deniz haydutluğunu uluslararası teamül hukukunda yansıtan en önemli kararlardan biri, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1927 tarihli Lotus kararıdır. Türk gemisi Bozkurt ile Fransız gemisi Lotus'un çarpışması sonucu Türkiye'nin yargı yetkisi olup olmadığı Divana sorulmuş, Fransa, Türkiye'nin olayda yargı yetkisinin olmadığını öne sürmüştür.<sup>26</sup> Fransa geminin bayrak devletinin yargı yetkisinde olduğunu ileri sürmesine rağmen, Divan bu iddiayı kabul etmemiştir. Divan, tüm devletlerin, okyanusların hiçbir devlete ait olmayan kısımlarında haklardan, yararlanma hususunda eşit haklara sahip olduğuna karar kılmıştır. Barış zamanında, bu özgürlüğün tek istisnasının, "deniz haydutluğu" ve "meşru müdafaa" hali olduğuna vurgu yapılmıştır. Her devletin, deniz haydutluğu hususunda yargılama yetkisinin olduğu kabul edilmesine karşın, hangi eylemin deniz haydutluğu suçunu oluşturacağı konusunda bir görüş birliğine varılamamıştır<sup>27</sup>. Günümüzde, deniz haydutluğu tanımı, önce 1958 Açık Deniz Sözleşmesi daha sonra da 1982 BMDHS'de ifade yeri bulmuştur. 1982 BMDHS'nin 101. ila 103. maddeleri arasında deniz haydutluğunun tanımı şu şekilde yapılmıştır:

<sup>23</sup> Bkz. EK-2.

<sup>24</sup> HERSCH, Lauterpacht (Ed.) **Openheim's International Law**, C: 2, Disputes, War and Neutrality, 7. Baskı, Longmans Green and Co. 1952, s. 261-263.

<sup>25</sup> PATRÍCIA, W. Birnie, **Piracy, Past, Present, Future, Marine Policy**, C:2, 1987, s. 163-183.

<sup>26</sup> Mustafa Balcıoğlu – Enver Bozkurt, Bozkurt - Lotus Davası, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2003, s. 3-4.

<sup>27</sup> Uluslararası Daimi Adalet Divanı, "S.S. Lotus Davası, Publications of the Perlament Court of International Justice", Seri A – No. 10, para. 62, [http://www.icjci.org/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](http://www.icjci.org/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf), E.T.: 28.03.2015.

### **“Madde 101**

#### **Deniz Haydutluğu’nun tanımı**

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluluğunu teşkil eder;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından;

i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

ii) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

c) a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil,

### **Madde 102**

#### **Mürettebatı isyan eden bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı yoluyla deniz haydutluğu**

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur.

### **Madde 103**

#### **Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tanımı**

Fiilen kontrol altında bulundukları kimseler tarafından 101. maddede öngörülen fiillerden birini işlemeye tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar. Bu gibi fiilleri işlemeye hizmet etmiş gemiler veya uçaklar da bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrol, altında kaldıkları sürece deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar. ”

Yukarıdaki maddelerden hareketle, bir eylemin uluslararası hukuk açısından deniz haydutluğu olarak nitelendirilebilmesi için, dört şart aranmaktadır. İlk olarak ortada bir alıkoyma, şiddet ve yağma fiili olması gerekmektedir. Söz konusu fiilin, özel amaçlar doğrultusunda ve açık denizlerde veya herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında kalan bir yerde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ve son olarak da, suçu oluşturacak fiil özel bir geminin yolcuları veya mürettebatı isyan etmiş veya devletin üzerinde artık kontrol icra edemediği bir devlet gemisi kullanılarak, diğer bir gemiye karşı gerçekleştirilmelidir.

Deniz haydutluğunda ortaya çıkan bazı belli başlı olayların ve yaşanan sıkıntıların tekrarı ile deniz haydutluğu doktrini ortaya çıkmıştır. Uluslararası andlaşmalarda sayılan ilk suçlardan biri olması, deniz haydutluğu suçuna

devletlerinverdiği önemi gözler önüne sermektedir. Bu konuyla ilgili düzenlenen ilk uluslararası belge, esasen asıl amacı deniz korsanlığını yasaklamak olan Paris Deklarasyonu'dur. Bununla birlikte, deniz haydutluğu tanımını açıkça yapan ilk andlaşma, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'dir<sup>28</sup>.

## **1.2. Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Ortaya Çıktığı Deniz Alanları ve Statüsü**

Günümüzün gelişen ve değişen dünya ekonomisinin etkisiyle, devletlerin iç ve dış ilişkilerinde meydana gelen uluslararası değişimler, devletleri bulundukları coğrafyanın dışına itmiştir. Neticede devletler, herkes tarafından kabul edilmesi gereken uluslararası bir deniz düzeni kurmaya başlamıştır. Bu düzen çerçevesinde, limanlar uluslararası ticarete açılmış, buna karşı duran devletler de, zamanla bu düzene uymak zorunda kalmışlardır<sup>29</sup>.

### **1.2.1. Genel Olarak**

Uluslararası hukuk açısından deniz, tuzlu su alanı ve tüm dünya üzerinde doğal bir ulaşım alanı olmak üzere, iki niteliği ile birlikte tanımlanmaktadır. Uluslararası hukuk açısından ulaşım sağlanmasına imkân vermeyen bir yer tuzlu sudan oluşsa bile deniz olarak adlandırılmamaktadır<sup>30</sup>.

Tarihin her döneminde, yerkürenin dörtte üçünü kaplayan denizler, en uygun ve insanlar arasındaki bağın kurulmasında en önemli ulaşım aracı olmuştur<sup>31</sup>.

Deniz alanları; devletin egemenliğine tabi deniz alanları, devletin bazı yetkilerinin kullandığı deniz alanları ve açık denizler olmak üzere üçe ayrılır.<sup>32</sup> Devlet egemenliğine tabi olan deniz alanları için içsular ve karasuları olmak üzere iki hukuki rejim öngörülmüştür. Açık deniz olarak kabul edilen yerler, açık denizler rejimine göre tanımlanmıştır, Ancak devlete yakın bulunan açık deniz kısımları için, bitişik bölge ve

---

<sup>28</sup> NATALINO, Ronzitti, 'The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries', **Martinus Nijhoff Publishers**, Dordrecht 1988 s. 277-342.

<sup>29</sup> İç suların ve limanların uluslararası ticarete açık bulundurulması kaidesi A.B.D. ile bazı Avrupa devletlerini 19. yüzyılın yarısında bu suları diğer devletlerin gemilerine kapamış olan Japonya ve Çin'e baskı uygulamaya sevk etmiştir. ALSAN, s. 487.

<sup>30</sup> PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, Turhan Kitapevi Yayınları, Ankara, İkinci Kitap, Sekizinci Baskı. 2005, s. 126.

<sup>31</sup> ALSAN, Zeki Mesud, **Yeni Devletler Hukuku**, C.I, A.Ü.S.B.F. Yayınları No. 88, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1955, s. 485.

<sup>32</sup> PAZARCI, a.g.e. s.197.

kıta sanlığı olmak üzere, devletin yararına bazı özel rejimler de kabul edilmiştir. 1982 BMDHS ile bu özel rejimlere münhasır ekonomik bölge kavramı da eklenmiştir<sup>33</sup>.

### 1.2.2. Devletin Tam Egemen Olduğu Deniz Alanları

Bir devletin kara ülkesine bağlı kıyı suları olan iç sular, kıyı ile karasuları iç sınırı arasındaki deniz alanlarıdır. Devletin tam egemenliğine tabi olan iç sular, kara ülkesi içinde bulunan akarsu ve göller gibi karasal iç sulardan farklıdırlar. Bu sebeple, karasal iç suları ve denizlerdeki içsuları birbiri ile karıştırmamak gerekmektedir. İç suların hukuksal dayanağı, içinde bulunduğu devletin egemenliğindedir<sup>34</sup>.

#### 1.2.2.1. İç Sular

İç sular; limanlar, göller, akarsular, kanallar ve karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattı, kara tarafındaki sulardan oluşur ve kıyı devletin ayrılmaz bir parçası olarak tanımlanır. Uluslararası hukuktaki genel ilke, iç suların kıyı devletin ülkesinin bir parçası oluşudur. O hâlde limanlar, koylar, körfezler, kapalı denizler gibi iç suları teşkil eden deniz alanı, kara ülkesinin bir uzantısı, yani bir parçasıdır. Bu bakımdan, iç sular devletin tam egemenliği altında bulunmaktadır. İç suların hukuki rejiminin dayanağı, kıyı devletin egemenliğidir. Dolayısıyla, kıyı devletin bu sulardaki yetkilerinin, ilke olarak, tam olduğu kabul edilmektedir. Bununla birlikte, açık denizlerdeki seyrüsefer serbestliğinin hayata geçirilmesi, deniz ticaret yollarının liman/demir yerlerine bağlanması bakımından, yabancı gemilerin iç sulara serbestçe giriş çıkışlarına yönelik devletlerin uygulamalarında, farklı anlayışla karşılaşılmaktadır. Uluslararası Yargı ve Hakem kararları ile devlet uygulamaları incelendiğinde, genel bir kuraldan söz etme imkânı yoktur. Geçen yüzyılda kabul edilen genel görüş, bu tür serbestliğin var olmadığı ve kıyı devletlerinin limanlarını yabancı gemilere kapatma hakkının bulunduğu yolunda olduğu gözlenmektedir<sup>35</sup>.

1982 BMDHS’de de deniz haydutluğuna ilişkin hükümler açık denizlerde ve devletin yargı yetkisine tabi olmayan yerlerde icra edilen deniz haydutluğuna ilişkindir. Karasularında ve iç sularda icra edilen haydutluk faaliyetleri “denizde silahlı soygun” olarak nitelendirilmekte ve hukuken deniz haydutluğu olarak kabul edilmektedir<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi**. Beta Basım Yayım, İstanbul, Dördüncü B.:1989, s. 117.

<sup>34</sup> PAZARCI, a.g.e. s. 122.

<sup>35</sup> DOĞRU, Sami, “Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği” Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2008, s. 39.

<sup>36</sup> BATIR, Kerem, **Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, Ankara, USAK Yayınları, 2011, s. 129.

Türkiye, 2674 sayılı Karasuları Kanunu 4. maddesinde esas hattın kara tarafında kalan sularını, daimi limanlardan en açıkta olanların kara tarafında kalan suları ve dış limanları, iç sular olarak tanımlamıştır<sup>37</sup>.

#### **1.2.2.2. Karasuları**

Genel olarak bir kıyı devletinin kara ülkesini kaplayan ve uluslararası hukuka uygun düşecek şekilde belli bir mesafeye kadar uzanan deniz kuşağına, karasuları denilmektedir<sup>38</sup>. Uluslararası hukuk çerçevesinde günümüzde karasularını, ‘denize kıyısı olan devletlerin kara ülkesinin bittiği noktadan veya iç suların veya takımda devleti söz konusu olduğunda, takımda sularının dış sınırından başlayan ve bitişik bölgeye, MEB’e veya doğrudan doğruya açık denize kadar uzayan veya bir başka devletin karasuları ile sınırlanan, genişliği uluslararası hukuka göre her devletin iç mevzuatı ile tespit edilen deniz kuşağı ve alanı’ şeklinde tanımlamak doğrudur<sup>39</sup>.

Karasularının genişliği 1982 BMDHS’nin 3. maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır:

#### **“Madde 3**

#### **Karasularının genişliği**

Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik iş bu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.”

Karasuları, devletin egemenliğine tabi ve tüm yetkilerini kullanabileceği bir deniz alanı olmakla birlikte, farklı bir hukuki düzene tabidir. Kıyı devleti, karasularında yabancı gemilerin serbest ve kesintisiz ulaşımını sağlayacak gerekli tedbir ve önlemleri alarak zararsız geçiş hakkını tesis etmelidir<sup>40</sup>.

Karasularında, yabancı devlet gemilerinin haklarına saygı göstermekle birlikte, egemenlik hakkı kıyı devletine aittir. Özellikle, birçok bölgede karasuları deniz ulaşımında büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, uluslararası hukuk, karasularının kıyı devletinin egemenliği altında olduğunu kabullenirken, diğer yandan da bu egemenliğin uluslararası deniz ulaşımına imkân sağlayacak şekilde sınırlandırılmasını öngörmüştür<sup>41</sup>.

<sup>37</sup> Bkz. 2674 sayılı Karasuları Kanunu, RG, 17708.

<sup>38</sup> PAZARCI, a.g.e. s. 55.

<sup>39</sup> ODMAN, Tefik, **Karasularının Genişliği Sorunu**, Ankara, D.Z.K.K.lığı Basımevi, 1990, s. 167.

<sup>40</sup> TOLUNER, a.g.e. s. 105.

<sup>41</sup> PAZARCI, a.g.e. s. 71.

Bu çerçevede, seyrüsefer serbestliği kapsamında iki konuda kıyı devletinin bu egemenliğine kısıtlama getirilmiştir. İlk olarak, yabancı devlete ait gemilere bazı durumlarda, karasularından zararsız geçiş hakkı verilmesi, ikinci olarak ise, karasularında kıyı devletinin sahip olduğu yargı yetkisine sınırlandırma getirilmesidir<sup>42</sup>.

Yukarıda da belirtildiği gibi, 1982 BMDHS'nin kabulüyle, kıyı devletinin yargı yetkisine dâhil deniz alanları oldukça genişletilmiştir. Bu genişleme, bir yandan kıyı devletine deniz alanları üzerinde yeni egemenlik sahaları sağlarken, diğer yandan deniz emniyetinin sağlanması hususunda önemli sorunlara neden olmuştur. 1982 BMDHS'nin 101. maddesi deniz haydutluğu suçunu oluşturan fiillerin açık denizde veya herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan deniz alanlarında gerçekleştirilmesini şart koşmuştur. Deniz haydutluğunu açık denizlerle sınırlandıran bu hüküm, karasularında ve iç sularda vuku bulan benzer saldırıların hukuki açıdan deniz haydutluğu şeklinde değerlendirilmesine engel teşkil etmektedir. Bu nedenle, IMO aldığı bir kararla, karasularında ve devletin yargı yetkisinde bulunan diğer deniz alanlarında gerçekleştirilen benzer saldırıları, “silahlı soygun” olarak tanımlamış<sup>43</sup> ve ilgili devletin iç hukuku çerçevesinde düzenleneceğine vurgu yapmıştır.

### **1.2.3. Devletin Bazı Yetkilerini Kullandığı Deniz Alanları**

Uluslararası deniz alanını oluşturmakla birlikte kıyı devletinin belirli birtakım egemen haklara sahip olduğu alanlar, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

#### **1.2.3.1. Bitişik Bölge**

Kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullanabildiği, karasularına bitişik olan açık deniz alanları, bitişik bölge olarak ifade edilir<sup>44</sup>. Bitişik bölge, 1982 BMDHS'nin 33. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre:

- “ 1. Kıyı devleti, karasularına bitişik olan açık denizin bir bölgesinde,
2. Gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık konusundaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasularındaki ihlalini önlemek;
3. Bu düzenlemelerin, ülkesinde veya karasularında vuku bulan ihlalini cezalandırmak için; gerekli olan kontrolü icra edebilir.

<sup>42</sup> DOĞRU, Sami, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)'de Yapılan Değişikliklerin Yürürlüğe Girişi: Deniz Güvenliği Paradigması Değişiyormu?”, **Deniz Hukuku Sempozyumu**, Çağ Üniversitesi Yayınları No: 16, Adana, 2012, s.19-36.

<sup>43</sup> Bkz. UN International Maritime Organization MSC. 4/Circ. II 53, June 1, 2004, s. 1.

<sup>44</sup> KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Türkmen Kitabevi, 3.Baskı, İstanbul-2009 s. 31.

4. Bitişik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 24 milden öteye uzanamaz.

5. İki devletin kıyıları karşılıklı veya yan yana ise, bu devletlerden hiçbirisi, aksini öngören bir anlaşmaya varılmadıkça, kendi bitişik bölgesini, bu iki devletin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarına eşit uzaklıkta bulunan orta hattan öteye uzatamaz.<sup>45</sup>”

Maddede de görüldüğü gibi, 1982 BMDHS karasuları genişliğinin 12 deniz mili olarak saptanmasına uyumlu olarak bitişik bölgenin karasuların hesaplanmaya başlandığı esas hat itibarıyla en çok 24 deniz mili olacağını kabul etmiştir. Kıyı devletin bitişik bölge üzerinde hak iddia edebilmesi için, bunu ilan etmesi gerekmektedir<sup>46</sup>. Bitişik bölgedeki yetkilerin konusu, BMHDS'nin 33. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen konuların ihlalidir. Devletin bitişik bölgede yakaladığı bir gemiyi yakalayıp cezalandırabilmesi için, suçun kıyı devletin ülkesinde vuku bulmuş olması gerekmektedir<sup>47</sup>. Buradan hareketle, bitişik bölgede devlet, sadece gümrük, maliye, muhacerat ve sağlık alanlarında yetkiye sahip olup, bunun dışında kalan durumlarda yetki sahibi değildir. Deniz haydutluğu hiçbir devletin egemenliği altında olmayan alanlarda icra edilen bir eylem olduğu için ve bitişik bölgede devlete verilen bu dört farklı konudaki yetki içinde deniz haydutluğu bulunmadığından dolayı, bitişik bölgede yakalanan deniz haydutları, açık denizde yakalanmış gibi kabul edilecek ve bu durum denizde silahlı soygun değil, deniz haydutluğu suçunu oluşturmuş olacaktır.

#### **1.2.3.2. Münhasır Ekonomik Bölge**

Münhasır ekonomik bölge, 1982 BMDHS'nin 55. maddesiyle uluslararası hukuka girmiş bir kavramdır. MEB, karasularının ölçülmeye başlandığı yer itibarıyla 200 deniz mili mesafeye kadar hesaplanabilen, ait olduğu devlete doğal ve doğal olmayan deniz ve denizaltı kaynaklarını kullanabilme haklarını tanıyan bir kavramdır<sup>48</sup>.

MEB üzerinde kıyı devletin sahip olduğu yetkiler, 1982 BMDHS'nin 56. maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir:

“(a) Canlı ve canlı olamayan doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması, idaresi ve sudan, cereyanlardan ve rüzgardan enerji üretimi gibi diğer ekonomik araştırma işletme faaliyetleri konusunda “egemen haklara haizdir.

<sup>45</sup> Bkz. 1982 BMDHS Md. 33.

<sup>46</sup> TOLUNER, a.g.e. s. 119.

<sup>47</sup> KURAN, a.g.e. s. 36.

<sup>48</sup> TOLUNER, a.g.e. s. 128.

(b) Yapay (suni) adaların ekonomik amaçlar için kurulan tesis ve yapıların ve yine,kıyı devletinin haklarının kullanılmasına müdahale edebilecek nitelikteki tesis ve yapıların yapılması, yapılmasına izin vermek, yapılmasını düzenlemek, işletmek ve kullanmak hakkını, kıyı devleti münhasıran haizdir<sup>49</sup>. ”

Yukarıdaki maddelerde de belirtilmiş olan ve 1982 BMDHS’de kabul edilen MEB, açık deniz alanlarının bir kısmı üzerinde devletlere çeşitli haklar ve yetkiler tanıyan bir deniz alanı olmakla birlikte, sözleşme oluşturulurken kıyıdaş devletler arasında nasıl paylaşılacağı da oldukça tartışılan konu olmuştur<sup>50</sup>.

MEB, kıyı devletinin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hat itibarıyla 200 mile kadar olan ve ilan edilmesi ile kazanılan, kıyı devletine deniz yatağı üzerindeki suların, deniz yatağının, toprak altı canlı cansız doğal kaynakların araştırma, işletme, koruma ve yararlanmasına imkân sağlayan deniz alanıdır. Uluslararası hukuk, bugün MEB’dedeniz haydutluğu olaylarına müdahale de geçerli olmak üzere, ilgili devletin bu alanlardaki yargı yetkisini kabul etmiştir.<sup>51</sup>

Buna karşılık, MEB’de devletlerin genel yargı yetkisine sahip olmamaları, sadece 1982 BMDHS’nin 56. maddesi (1)(b) fıkrasında belirtilmiş olan konularla<sup>52</sup> sınırlı yargı yetkilerine sahip olmaları nedeniyle 58. maddenin 2. fıkrası gereğince<sup>53</sup> Sözleşme’nin deniz haydutluğuna ilişkin maddeleri MEB’i de kapsamakta olacağı sonucuna varılabilir. Özetle, 1982 BMDHS’nin deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemelerinin,MEB’i de içine aldığı kabul edilmektedir. Deniz haydutluğuna karşı mücadele, günümüzde genel olarak devletlerin savaş gemileri ile yapılmaktadır. Devletlerin deniz haydutlarını yakalama ve takip etme sürecinde, başka bir devletin MEB’e savaş gemileri ile girmeleri Sözleşme gereği haklarıdır. Ancak, bu durum karşısında ortaya çıkabilecek problemlerin çözümü açısından,1982 BMDHS’de konuyla

<sup>49</sup> Bkz 1982 BMDHS Md. 56.

<sup>50</sup> KURAN, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, Türkmen Kitabevi, 3.B., İstanbul 2009, s.230.

<sup>51</sup>BUDİSLAV, Vukas, “State Practice in the Altermath of the UN Convention on the Law of the Sea: The Exclusive Economic Zone and Mediterranean Sea“, içinde Unresolved Issues and New Challenges to the Lwa of the Sea, Anastacia Strati, Maria Gavounelli ve Nikos Skourtos (Ed.), **Martinus nijhoff Publishers**, 2006 s. 253.

<sup>52</sup>**Madde 56(1)(b)** - Münhasır ekonomik bölgede sahilgar devletin aşağıdaki hak, yetki ve yükümlülükleri vardır:

b) İşbu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak;

i) suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma;

ii) denize ilişkin bilimsel araştırma yapma; .

iii) deniz çevresinin korunması ve muhafazası; konularına ilişkin yetkilere sahiptir.

<sup>53</sup>**Madde 58(2):** 88, ila 115. Maddeler ve ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları işbu Kısma aykırı olmadığı ölçüdemünhasır ekonomik bölgeye de uygulanır.

ilgili bir düzenleme ya da hüküm yoktur. Uygulamada, askeri faaliyetler için Sözleşme’de bir hüküm bulunmadığından sorunlarla karşılaşmaktadır<sup>54</sup>.

Esasen, bir devletin ülkesi dışında sayılan ama kıyı devletine bu bölgeyi ilan etmekle, yukarıda sayılan bazı yetkileri kullanma hakkı veren bitişik bölge, diğer hususlar bakımından bütün devletlerin kullanımına açık ve hiçbir devletin egemenliği altında olmayan bir deniz alanıdır. Bu nedenle, 1982 BMDHS’nin 101. maddesinde tanımlanan ve bitişik bölgede söz konusu olan fiillerin de deniz haydutluğu olarak değerlendirilmesi gerekmektedir<sup>55</sup>.

### 1.2.3.3. Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı, jeolojik anlamda kıyı devletinin, deniz altından devam eden doğal uzantısına verilen addır. Jeolojik kıta sahanlığı, kara ülkesinin deniz yatağı ile okyanus tabanı arasında bulunan öğelerinden biridir.<sup>56</sup>

Kıta sahanlığı 2. Dünya Savaşından sonra Amerika Birleşik Devletleri’nin o zamanki başkanı, Truman’ın yaptığı Bildiri<sup>57</sup> ile bir hukuk kavramı olarak ortaya çıkmıştır. Sanayi ve teknolojinin ilerlemesi ile devletler ihtiyacı olan hammaddeyi elde etmek için farklı ve yeni kaynak arayışı içinde olmaya başlamıştır. Deniz altındaki doğal kaynakların kullanılabilmesi için, devletlere gereken hak ve yetki imkanını sağlayan bu durum, zamanla diğer ülkelerin de kıta sahanlıklarını ilan etmelerini sağlamıştır. Kıta sahanlığına karşı ülkelerin artan ilgisine karşı, bazı sınırlama ve kurallar getirilmesi ihtiyacı doğmuş ve bu hususta yapılan çalışmalar sonucu, kimi düzenlemeler, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 BMDHS’ne girmiştir<sup>58</sup>.

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ve 1982 BMDHS, devletlerin kıta sahanlıkları üzerinde yetkilere sahip olduğunu belirtmektedir<sup>59</sup>.

Kıta sahanlığı 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin 1. maddesinde şu şekilde ifade edilmiştir:

---

<sup>54</sup> SKARİDOV, Alexander, “Military Activity in the Exclutive or Excluded Right”, içinde Freedom of Seas, Passage Right and the 1982 Law of the Sea Convention“, Tommy T.B. Koh, John Norton Moore ve Myron H. Nordquist (Ed.), **Martinus nijhoff Publishers**, Leiden 2009, s. 249-264.

<sup>55</sup> BATIR, a.g.e. s. 52.

<sup>56</sup> TOLUNER, a.g.e. s. 131.

<sup>57</sup> Bkz. EK-10.

<sup>58</sup> DOĞRU, Sami, “Ege Denizi Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığına Çözüm Önerisi: Ortak Arama ve İşletme”, **Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, S. : 2, Ankara, Eylül 2003, s. 221-241.

<sup>59</sup> A Nord Sea Continental Shelf Cases(Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Nederlands), International Court of Justice, **Report of Judgments, Advisory Opinions and Orders**, Judgment of 20 February 1969, s. 16.

“ a- Kıyıya bitişik, fakat karasuları bölgesi dışındaki, iki yüz metre derinliğe kadar veya bu sınırın ötesinde bulunup da üzerindeki sular derinliğinin oradaki doğal kaynakların işlenmesine olanak verdiği noktaya kadar uzanan, su altı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını;

b- Adaların kıyılarına bitişik aynı sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını, ifade etmek üzere kullanılmıştır. ”

Sözleşme, kıta sahanlığını belirken doğal veya coğrafi bir tarife gitmeden, 200 metre derinlik ve doğal kaynakların işlenmesine imkân sağlanan derinlik olmak üzere, iki ayrıma gitmiştir. Jeolojik açıdan düşünüldüğünde, kıta sahanlıkları 200 metrede son bulmasına rağmen, doğal kaynakların işlenmesine imkân sağlanacak derinlik, değişen ve gelişen teknolojiye paralel olarak devletler arasındaki derinlik farkından doğacak sorunların giderilmesi düşünülmüşdür<sup>60</sup>. Ancak, teknolojik gelişmeler, bu tanımın yetersiz kalmasına sebep olmuştur. 1982 BMDHS’nde “*kıta sahanlığı, kıta uzantısının en dış sınırına kadar, karadünyesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesinde uzanan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar*” şeklinde ifade edilerek doğal uzantıya dayalı bir genişlik ifade edilmiştir.<sup>61</sup>.

#### **1.2.4. Açık Denizler**

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 1. maddesi açık denizi, denizin içsular ya da karasularına ait olmayan bütün parçaları olarak tanımlamaktadır. 1982 BMDHS 86. maddesi ise, açık deniz alanının hangi deniz alanlarını içerdiğini belirtmeden, yalnızca uygulanacak kurallar açısından bu alanı belirtme yolunu seçmiştir.

##### **1.2.4.1. Genel Olarak**

1982 BMDHS, MEB’in ulusal yetki alanına mı, yoksa açık deniz alanına mı girdiği konusunda herhangi bir açıklamada bulunmamaktadır. Bu çerçevede, açık deniz rejiminin uygulanacağı deniz alanı; içsular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve MEB dışında kalan deniz alanını kapsamaktadır.

##### **1.2.4.2. Genel olarak Açık Denizlerin Statüsü: Açık Denizlerin Serbestliği**

Dünya ticaretine konu olan malların büyük bir kısmının taşındığı deniz ulaştırmasında, bu taşımacılığın engelsiz ve kesintisiz bir şekilde yapılabilmesi, açık

---

<sup>60</sup>BATIR, a.g.e. s. 122.

<sup>61</sup> 1982 BMDHS. Md.76/1 ve 5.

denizlerin serbestliği ilkesinin bir sonucu olan“seyrüsefer serbesliği” ile mümkün olmaktadır. Uluslararası hukukta kabul edilmiş genel bir kural haline gelmiş bu durum karşısında, denizde kıyısı olsun ya da olmasın her devlet kendi bayrağını taşıyan gemisini seyrüsefer ettirebilme hakkına sahiptir.

Başlangıçta örf ve adet hukuku kuralı olarak ortaya çıkan bu kavram, daha sonrasında kabul edilen,1958 Açık Deniz Sözleşmesi’nin 2. Maddesi ile ve 1982 BMDHS’nin 87.maddesinde, açık denizlerin serbestliği ilkesine yer verilmiştir. Buna göre, açık denizlerde tüm devletlerin,seyrüsefer ve açık denizler üzerinde uçma, denizaltı kablo ve boru hattı döşeme,bilimsel araştırma yapma, yapay ada ve diğer tesisleri inşa etme, balıkçılık ve canlı kaynakları avlama gibi, konularda barış zamanında eşit koşullarda yararlanabileceği hükme bağlanmıştır<sup>62</sup>.

1958 Açık Deniz Sözleşmesi’nin 4. maddesinde ve 1982 BMDHS’nin 90.maddesinde, denize kıyısı olan ya da olmayan tüm devletlerin açık denizlerde bayrağını taşıyan gemileri, seyrüfer ettirme hakkına sahip olduğu vurgulanmıştır. Hiçbir anlaşmada, su altından veya su yüzünden seyretme ile ilgili açık denizlerde bir yasaklama getirilmediğinden denizaltılarda açık denizlerde seyretme hakkına sahiptirler<sup>63</sup>.

Açık denizin üzerinde bulunan hava sahası da açık deniz gibi uluslararası bir alandır. Bu yüzden, bu hava sahası da açık deniz gibi, serbestçe askeri veya sivil hava araçlarınca transit geçiş için kullanılabilir<sup>64</sup>.

#### **1.2.4.3. Bayrak Yasası**

Açık denizler, her ne kadar hiçbir devletin egemenlik alanı içine girmese de, açık deniz içinde meydana gelebilecek muhtemel gayri hukuki durumların önüne geçmek ve oluşan ihlallerin cezalandırabilmek amacıyla bir kısım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gerekmektedir. Böylelikle, açık denizde bir bir denetim boşluğunun önüne geçilebilecektir. Bu kapsam içinde belirtilen bu açık deniz alanları içinde, her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetsel ve yargısal anlamda yetkilerle donatılmıştır. Bu kurala, “Bayrak Yasası” denmektedir. Bir gemi açık denizde ancak bir devletin bayrağı altında seyredebilir. Yetki bakımından, açık denizde seyreden

---

<sup>62</sup> DOĞRU, Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği, s. 225.

<sup>63</sup> PAZARCI, a.g.e. s. 388.

<sup>64</sup> 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi, Md. 53/3.

bir gemide ancak bayrak devletinin yargı yetkisi kullanılabilir. Ancak uluslararası andlaşmalarla öngörülen istisnai durumlar bunun dışında kalmaktadır<sup>65</sup>.

Açık denizde bulunan bir gemide ortaya çıkacak her türlü olay, geminin uyuğunun bulunduğu devletin ülkesinde olmuş gibi değerlendirilip o ülkenin yasalarına göre uygulama yapılır. Başka bir anlatımla, açık denizde seyreden ve hiçbir devlete münhasır yetki verilmemiş durumda olan bir gemide gerçekleşen cezai ve hukuki davalara konu olabilecek her eylem, gemi kaptanı ve görevlileri üzerindeki ulusal hukukuna göre gerekli tüm durumlar, geminin bayrak devletinin tekeli yetkisi altında bulunmaktadır<sup>66</sup>.

Sonuç olarak, bayrak yasası ile, bir devlet kendi bayrağını taşıyan gemi üzerinde seyrüseferini sınırlandırmak da dahil olmak üzere, her türlü yetkisini kullanabilmektedir<sup>67</sup>.

#### **1.2.4.4. Bayrak Yasasının İstisnaları**

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 23. maddesinde ve 1982 BMDHS'nin 11. maddesinde yer verildiği üzere, gemilerin sadece bir devletin bayrağı altında seyretmesi ve sözleşmelerde belirtilmiş olan istisnai durumlar dışında, her geminin kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabi olacağı öngörülmüştür. Bu istisnai durumların oluşturulması, açık denizde işlenebilecek suçların önlenmesi açısından düşünülmüştür<sup>68</sup>.

1958 Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 BMDHS'de, açık denizde yabancı ticaret gemilerine müdahale edilebilecek istisnai durumlar, ziyaret hakkı, kesintisiz takip hakkı, deniz haydutluğu, köle ticareti, uyuşturucu madde kaçakçılığı ve açık denizde izinsiz yayın yapılması olarak sıralanmıştır. Bu durumlardan açık denizde izinsiz yayın yapılması ve uyuşturucu madde kaçakçılığı 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nde bulunmayan, ancak 1982 BMDHS'de düzenlenen durumlardır.

---

<sup>65</sup> MERAY, Seha L. **Uluslararası Hukuk ve Örgütler**, A.Ü.S.B.F.Y. No: 399, Ankara, 1977, s. 119; MERAY, 1968, s. 582-584; PAZARCI, 1996, s. 371; TOLUNER, s. 291.

<sup>66</sup> PAZARCI, **a.g.e.** s. 122.

<sup>67</sup> DOĞRU, Ege Denizi Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığına Çözüm Önerisi: Ortak Arama ve İşletme, s. 91.

<sup>68</sup> 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, Md. 6/1; 1982 tarihli BMDH Sözleşmesi, Md. 92/1.

Hiçbir devlet barış zamanında açık denizde kendi devletinin bayrağını taşımayan gemiler üzerinde yargılama yetkisine sahip değildir. Ancak,yukarıda da belirtildiği üzere,bunun bazı istisnai durumları mevcuttur<sup>69</sup>.

Karasularından açık denizlere kaçan deniz haydutlarının kesintisiz takibi karasularının ilk ortaya çıktığı 18. yüzyıldan bu yana kıyı devletlerine tanınan bir haktır<sup>70</sup>.Kesintisiz takip hakkı, bir devletin egemenliğinde bulunan deniz alanlarında, devletin iç hukuk kurallarına aykırı davranılması halinde, yabancı gemiler üzerinde kullanılan bir haktır. Bu hakkın doğabilmesi için bazı unsurların oluşması gerekmektedir. Bunlar, kıyı devletinin iç hukukunun ihlali, takibin yapılacağı deniz alanları, takibin başlama ve bitiş zammı, takibi yapılacak gemiler ve takibi yapacak gemi ve uçaklardır.Kesintisiz takipte amaçlanan, herhangi bir suç oluşturmamış bir geminin açık denizde serbest dolaşımına ait kuralın suç işleyen gemiler tarafından fırsata dönüştürülmesini engellemektir. Suça bulaşmış olan geminin, kesintisiz takip hakkı olmasaydı, cezadan kaçabilecek olması ve uluslararası topluma zarar vermesi, adalet duygusuna olan güveni zedeleyecekti<sup>71</sup>.

Bazı durumlarda, ziyarethakkı kapsamında savaş gemilerine, yabancı bayraklı gemilere çıkma hakkı tanınmıştır. Söz konusu denetim, yetkili üçüncü bir devlet gemisinin yabancı bir geminin, gerekli görür ise kimliğini ve geminin her yerini veya taşıdığı malları inceleme hakkına sahip olmasını sağlar.1958 Açık Deniz Sözleşmesi, bir geminin köle ticareti veya deniz haydutluğu yaptığından ve bayrağını göstermeyi reddeden bir yabancı gemiden şüphelenen bir savaş gemisinin, şüphe edilen gemiyi ziyaret hakkı tanımıştır<sup>72</sup>.

### 1.3. Uluslararası Andlaşmalar Çerçevesinde Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu önceleri denizde gerçekleşen, özel amaçlar güden her türlü faaliyete verilen ortak bir isimdi. 18. yüzyıldan başlayarak deniz haydutluğu devletlerin 3 mil olan karasularının dışında gerçekleştirilen eylemler için kullanılmaya başlanmıştır. Devletlerin karasularının zaman içinde genişlemesi ile deniz haydutluğunun ve dolayısıyla uluslararası hukukun deniz haydutluğuna ilişkin

---

<sup>69</sup> ALLEN, H. Craig, “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practises”, **Ocean Development and International Law**, C: 20, S. : 4, 1989, 309-341, s. 309.

<sup>70</sup> BATIR, a.g.e. s. 134.

<sup>71</sup> BAYKAL, a.g.e. s. 381.

<sup>72</sup> KURAN, a.g.e. s. 250.

hükümlerinin uygulanma alanı giderek daralmaktadır. 1982 BMDHS'nin kabulü ile kıyı çizgisinden itibaren 200 deniz millik bir alanın “münhasır ekonomik bölge“ olarak ilan edilmesi ile kimi devletlere göre, açık denizler yani uluslararası sular daha da daraltılmıştır. Bütün bu gelişmelerin yanı sıra, bazı devletler güvenlik ya da başka gerekçelerle açık denizlerde seyrüsefer serbestisi ile bağdaşmayan eylemlere girişebilmektedirler. Bunun örneklerinden biri de, İsrail tarafından Akdeniz'in uluslararası sularında insani yardım gemilerine düzenlenen saldırıdır. Bu ve benzeri eylemler uluslararası deniz hukukunu ihlal etmektedir<sup>73</sup>.

1982 BMDHS'de yer alan ve bugün uluslararası hukuk tarafından kabul edilen deniz haydutluğu tanımı uyarınca, sadece açık denizde, uluslararası sularda gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemleri deniz haydutluğu olarak kabul edilmektedir. Aynı eylemlerin, devletlerin egemenliği altındaki deniz alanlarında gerçekleşmeleri durumunda ise, gemileri hedef alan silahlı soygun olarak nitelendirilmekte ve bu eylemler 1982 BMDHS'nin kapsamı dışında kalmaktadır. Karasularında ve devletlerin egemenliği altında diğer deniz alanlarında gerçekleştirilen eylemler konusundaki bu boşluğun doldurulması için,Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeyi (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation-SUA)kabul edilmiştir. Ne yazık ki, karasularında bu tarz eylemlerin en yoğun olarak görüldüğü ülkeler, SUA Sözleşmesi'ne taraf olmadıkları için Sözleşme beklenen etkiyi doğurmamıştır<sup>74</sup>.

### **1.3.1. 1922 Washington Andlaşması**

Birinci Dünya Savaşı ile İkinci Dünya Savaşı arasında gerçekleşen Washington Anlaşması'nın gündeme gelme sebebi,denizaltıların icat edilmiş olması ve denizaltılar ile ticaret gemilerine yapılan saldırıların artmaya başlamasıdır. 6 Şubat 1922'de imzalanan, Beş Güç Andlaşması da denilen andlaşma ile savaş zamanında, ticaret gemilerinin yolcuları var iken batırılamayacağı, ancak yolcuları güvenli bir yere nakledildikten sonra batırılabilceği, aksi halde deniz haydutluğu ile suçlanacağı ve yakalandığı yerdeki devlet tarafından yargılama yapılabileceği hükme bağlanmıştır.Andlaşma'ya Birleşik Krallık, ABD, Japonya, Fransa ve İtalya taraf olmuş, Andlaşma'yı 2. Dünya savaşı öncesinde ilk bozan ülke Japonya olmuş, daha sonra da

---

<sup>73</sup> BATIR, a.g.e. s. 124.

<sup>74</sup>BAYILLIOĞLU, Uğur,‘Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu’, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**,C. 15, Yıl. 2011, S: 1 s.126.

İtalya da bu andlaşmayı gizlice bozmuştur. Andlaşma'ya dikkat edildiğinde, andlaşma korsanlığa değil, deniz haydutluğuna vurgu yaptığı görülmektedir. Haydut tabirinin kullanılması, ilgili kişiler hangi devlet tarafından yakalanırsa, o devlet tarafından yargılanmasını sağlamak için düşünülmüştür. Bu da, eyleme daha ağır müeyyidelerin uygulanması için bilinçli olarak yapıldığı sonucuna varmamızı sağlamaktadır<sup>75</sup>.

### **1.3.2.1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı**

1932 yılında Prof. Joseph Bingham başkanlığında oluşturulan bir grup akademisyen, deniz haydutluğu ile ilgili sorunlara çözüm üretmek amacıyla, bir çalışma başlatmışlardır. Daha sonra Harvard Araştırma Grubu olarak anılacak grup, 19 maddeden oluşan metni hazırlamışlardır<sup>76</sup>. Bu taslağı önemli kılan iki durum mevcuttur. İlk olarak, zamanın deniz haydutluğu konseptinin çok net bir şekilde vurgulanmış olması, ikinci olarak da deniz haydutluğu ile ilgili çok sayıda yerel mahkeme kararının ve önemli hukukçuların görüşlerinin analiz edilmiş olmasıdır.

Harvard Araştırma Grubu deniz haydutluğu tanımı üzerinde çalışmalar yürütürken üç temel ilke üzerinde mutabık kalmıştır:

- i) Deniz haydutluğu kapsamındaki bütün suçlar devletlerin yargı yetkilerine sahip oldukları alanlar dışında işlenmelidir,
- ii) Deniz haydudu insanlığın düşmanı olarak muamele görmelidir,
- iii) Deniz haydudu yakalandıktan sonra iç hukuk hükümleri çerçevesinde cezalandırılmalıdır.

Harvard Araştırma Grubu Taslağı'nın birinci maddesi, yargı yetkisi ile ilgilidir. Deniz haydutluğu konusunda devletlerin sahip oldukları yargı yetkisinin, kendi iç hukukundan doğan bir yetki olmadığını, uluslararası hukuk tarafından verilen bir yetki olduğu belirtilmiştir.

1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı ile oluşturulmuş, deniz haydutluğu ile ilgili bu tanım ve maddeler çok az bir miktarda değişikliğe uğrayarak 1958 Deniz Hukuku Konferansı ile imzaya açılan dört sözleşmeden biri olan Açık Deniz Sözleşmesi'nde yer almıştır<sup>77</sup>.

---

<sup>75</sup> RONZITTI, a.g.e. s. 343-346.

<sup>76</sup> Bkz. EK-3.

<sup>77</sup> DUBNER, Barry Hart, 'The Law of International Piracy, Martinus Nijhoff Publications, Lahey 1980, s.42.

### 1.3.3. 1937 Nyon Andlaşması

1937 yılında uçaklardan ve denizaltılardan atılan bombalarla batırılan çok sayıda gemi haberinin gazetelerde çıkmaya başlaması nedeniyle, tekrar gündeme gelen deniz haydutluğu, Nyon Andlaşması'nın yapılmasına neden olmuştur. Andlaşma, deniz haydutluğuna ilişkin atıfta bulunmasına ve önsözünde yer vermesine rağmen, esas metinde deniz haydutluğuna, deniz haydutlarının yakalanmasına, yargılanmasına ve cezalandırılmasına ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Dokuz devletin katılımı ile imzalanan andlaşma, taraf ülkelere<sup>78</sup> saldırıda bulunan denizaltıları ve uçakları, deniz haydutluğu yapılan gemiler olarak kabul edip batırabilme yetkisi vermiştir. İsyancılar, savaştıkları devlet dışında başka devlet bayrağı taşıyan gemilere saldırmazlar ise, bu durumun deniz haydutluğu olmadığına kanaat getirilmiştir<sup>79</sup>.

Nyon Andlaşması, deniz haydutluğunu düzenleyen diğer andlaşmalara göre deniz haydutluğunun yargılanması, yakalanması ve cezalandırılması hususunda hüküm içermemesi yönünden farklılık arz etmektedir. Andlaşma, taraf olan ülkelere saldıran denizaltıların, deniz haydudu olarak kabul edilip bunlara karşı deniz hayduduymuş gibi önlem alınıp, yaptırım uygulanmasını öngörmesiyle önemli bir andlaşma olarak görülmektedir<sup>80</sup>.

### 1.3.4. 1955 Uluslararası Hukuk Komisyonu Taslağı

Yukarıda da sözedildiği üzere, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nde yer alan deniz haydutluğu ile ilgili maddeler, Harvard Araştırma Grubu Taslağı'nın çalışmalarından yola çıkılarak oluşturulmuştur. Uluslararası Hukuk Komisyonu deniz haydutluğu ile ilgili bu çalışmalarını, 1955 yılında açıklamış, açıklanan taslak devletlerden gelen yorumlarla birlikte 1956 yılında BM Genel Kuruluna sunulmuştur<sup>81</sup>. Taslağa toplamda 25 ülkeden yorum gelmiş, gelen yorumlar iki görüş etrafında toplanmıştır. İlk grup, isyancıların ve siyasi eylemlerin de deniz haydutluğu kapsamına alınmasını istemiştir. Buna ek olarak deniz haydutluğu eylemlerinin sadece özel gemilerden değil, devlete ait gemi ve savaş gemilerinden gelmesi halinde de, deniz haydutluğu olarak kabul edilmesini istemişlerdir. İkinci grup ise, deniz haydutluğu suçunun sadece özel gemilerden gelen saldırılar için ve sadece açık denizde gerçekleştirilmesi halinde kabul

<sup>78</sup>Türkiye, Fransa, Yunanistan, Yugoslavya, İngiltere, SSCB, Romanya ve Bulgaristan

<sup>79</sup> GOLDIE, Frederick, "Terrorism, Piracy and the Nyon Agreements", içinde International Law at the Time of Perplexity; Essays in Honour of Shabtai rosenne, Yoram Dinstein\_(Ed), **Kluwer Academic Publishers**, Dordrecht 1989, s. 225-248.

<sup>80</sup> BATIR, a.g.e. s. 120.

<sup>81</sup> Bkz. EK-4.

edilmesi gerektiğini savunmuştur. Yapılan tartışmalar sonucu taslağın 13 ve 14'üncü maddelerindeki, “tüm devletlerin deniz haydutluğunun bastırılması konusunda uluslararası hukuktan doğan bir görevlerinin olduğu ” kısmı, “bütün devletlerin deniz haydutluğunun bastırılması için mümkün olan azami ölçüde işbirliği yapacakları” kısmı ile değiştirilmiştir<sup>82</sup>. Maddeler yeni şekilleriyle, 38 ve 39'uncu maddeler olarak, Sözleşme'de yer bulmuşlardır.

### 1.3.5. 1958 Açık Deniz Sözleşmesi

20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde devletlerin denizlere sahip olma ve denizler üzerindeki yetki alanlarını genişletme eğilimi görülmüş, birçok devlet kara sularının ötesindeki deniz alanları üzerinde de hak iddia etmiştir. Balıkçılık bölgesi, kıta sahanlığı gibi bazı kavramlar ortaya çıkmış, bu gelişmeler karşısında Cenevre'de, 1958 yılında I. Deniz Hukuku Konferansı toplanmıştır. Bu konferansında dört sözleşme kabul edilmiş olup, bunlardan birisi de Açık Deniz Sözleşmesi'dir. Açık denizlerin hukuki rejimini belirleyen 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde (CADS) deniz haydutluğu ile ilgili hükümler de bulunmaktadır<sup>83</sup>.

Deniz hukuku alanında belirleyici nitelikteki ilk çalışmalardan olan 1. Cenevre Deniz Hukuku Konferansı sonrası kabul edilen dört sözleşmeden biri olan Açık Deniz Sözleşmesi'nin içerdiği temel durumlardan biri de, deniz haydutluğuna ilişkin hükümler barındırmasıdır. Bugünde geçerli olan deniz haydutluğu ile ilgili hükümlerin, Harvard Hukuk Taslağı'ndan yararlanılarak hazırlandığı bilinmektedir<sup>84</sup>.

Sözleşmenin 15. maddesinde:

“ Açık deniz veya herhangi bir devletin yargı yetkisinin olmadığı yerlerde bulunan uçağa, gemiye, şahıslara veya mala karşı uygulanan yağma, şiddet veya tutuklama eylemlerinde bulunan kişi, haydut gemi ya da uçağa bu eylemi gerçekleştirmesinde yardım eden ya da katılan kişiler deniz haydudu olarak kabul edilirler. ”

ifadesi yer almıştır. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, 1962 senesinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme'ye 60 devlet taraftır. Türkiye, bu sözleşmeye taraf değildir. Bu

---

<sup>82</sup> DUBNER, a.g.e. s. 112.

<sup>83</sup> Bkz. EK-5.

<sup>84</sup> TUERK, Helmut, “Combating Terrorism at the Sea - The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation“, **University of Miami International and Comparative Law review** C:15, Yıl: 2007-2008, s. 345.

nedenle Sözleşme'nin, resmi Türkçe metni mevcut olmayıp, gayri resmi tercüme metni bulunmaktadır<sup>85</sup>.

Sözleşme'de deniz haydutluğu 14.-21. maddeler arasında yer almıştır. Sözleşme'nin 15. maddesi, hangi eylemin deniz haydutluğunu oluşturduğuna yer vermiştir.

İlgili 15. maddeye göre:

“ 1. Özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen, açık denizde ya da herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan başka gemiye, uçağa, şahıslara ve mala karşı yöneltilmiş herhangi bir hukuka aykırı şiddet, tutuklama veya yağmacılık eylemi,

2. Bir gemi veya uçağı haydut gemi veya uçak yapan olayları bilerek onların işletmesine katılma eylemi,

3. Yukarıda tarif edilen bir eylemi teşvik eden veya onu kasten kolaylaştıran herhangi bir eylem, deniz haydutluğu olarak kabul edilmiştir. ”

Bu maddede, hukuka aykırılık tanımı yapılmamış olup, bu husus deniz haydutluğu ile ilgili suçlanan kişilerin yargılandığı devletin iç hukukuna bırakılmıştır. Madde, eylemlerin özel amaçlı işlenmesi hali ile sınırlandırmıştır. Bunun dışında kalanlar, deniz haydutluğu olarak öngörülmemiştir. Uluslararası Hukuk Komisyonu, iç savaş ve isyan dönemlerinde rekabet halindeki hükümetlerin savaş gemileriyle yapılan eylemlerin son derece tartışmaya açık olması nedeniyle, sadece her devletin açık denizde güvenliğini sağlama hakkı bulunduğunu düzenlemekle yetinmiştir<sup>86</sup>. Özellikle, o dönemde politik ve siyasi amaçlı deniz eylemleri artmaya başlamıştır. 1961 yılında Portekiz bayrağı taşıyan bir yolcu gemisi, yolcu kılığında gemiye binen Portekiz Ulusal Bağımsızlık Hareketi'ne mensup bir grup tarafından açık denizde ele geçirilmiştir. Portekiz Hükümeti bu eylemi, Açık Deniz Sözleşmesi'nin 15. maddesi hükümlerine göre deniz haydutluğu olduğunu öne sürüp, ABD ve İngiltere'den yardım talebinde bulunmuştur<sup>87</sup>.

Portekiz bayraklı olan Santa Maria adlı bu gemide, 40 kadar ABD vatandaşı da bulunduğu için, ABD bu talebe olumlu yanıt vermiş, ABD deniz ve hava kuvvetlerinin

<sup>85</sup> GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Beta Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 1998.

<sup>86</sup> Uluslararası Hukuk Komisyonu, **Deniz Hukukuna Dair Maddelerin Şerhi**, Madde 39, Yearbook of International Law Commission, C:2, 1956, s. 282.

<sup>87</sup> FERENCH, A. Vali, “The Santa Maria Case“, **Northwestern University Law Review**, C:56, 1961-1962, ss. 167-176; L.C. Green, ‘The Santa Maria: Rebels or Pirates’, **British Yearbook of International Law Review**, C:37, Yıl: 1961, s. 496-505.

de yardımıyla, geminin yeri tespit edilip eylemcilerle temas kurularak gemideki yolcuların tahliyesi sağlanmıştır. Gemiye kaçırılmış olan eylemci gruba, yolcuların tahliyesinin yapıldığı kıyı ülkesi Brezilya tarafından, siyasi sığınma hakkı verilmiştir<sup>88</sup>.

Eylemci grup, gemideki eşyalara hiçbir müdahalede bulunmamış olup, yolculara karşı da bir şiddet uygulamamıştır. Ayrıca, eylem bir gemiden başka bir gemiye müdahale şeklinde olmamış, yolcu kılığındaki eylemciler tarafından gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda, eylemciler bu eylemi ticari ya da özel çıkarlar için yapmadıklarını ifade etmişlerdir. Bu sebeple, uluslararası hukuk çevreleri ve devletler, Santa Maria olayını deniz haydutluğu olarak kabul etmemiştir<sup>89</sup>.

Görüldüğü gibi, bir gemiden başka bir gemiye, uçağa ya da şahıslara karşı işlenmedikçe, olay deniz haydutluğu olarak kabul edilememekte, yani geminin yolcuları tarafından ele geçirilmesi deniz haydutluğunu kapsamamaktadır.

Sözleşme'nin 19. maddesinde, her devletin belirtilen alanlarda deniz haydutluğu gemisine el koyabileceği, tutuklayabileceği ve yargılayabileceği belirtilmiştir. Aynı şekilde, bu devletlerin yargılamayı da yapabilecekleri öngörülmektedir. Bu madde, açık denizdeki gemilerin bayrakdevletinin yargı yetkisine tabi olacağı ilkesinin de istisnasını oluşturmaktadır. Bu durum devletlere, deniz haydutluğu yaptığı şüphesi uyandıran gemiyi durdurma, arama yapma, tutuklama gibi, izinler vererek kolluk yetkisi ve hangi devletin bayrağını taşırsa taşısın tutuklanan suçluların yargılanmasına olanak sağlayan yargı yetkisi tanımaktadır<sup>90</sup>.

Bir farklı görüş ise, bu madde de verilen yetkinin devletlerin birbiri ile işbirliği içinde olmasını sağladığını ve evrensel bir yargı yetkisine olanak kıldığını savunmaktadır<sup>91</sup>.

### **1.3.6. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**

1973 ve 1982 yılları arasında toplanan 3. BM Deniz Hukuku Konferansı, 1958 yılında imzalanan ve dört ayrı sözleşmeden oluşan Deniz Hukuku Sözleşmeleri'ni tek bir metin altında toplamıştır. Bugün uluslararası deniz hukukunu oluşturmuş en kapsamlı sözleşme olan 1982 BMDHS, deniz haydutluğu konusu üzerine, yeni bir

---

<sup>88</sup> MOORE, John Basset, **Digest of International Law**, C: 4, Government Printing Office, Washington 1963, s. 665-666.

<sup>89</sup> GREEN, **a.g.m.**, s. 505

<sup>90</sup> ÇELİK, Edip, **Milletlerarası Hukuk**, İkinci Kitap, Filiz Kitabevi, İstanbul 1987, s.206.

<sup>91</sup> DUBNER, **a.g.e.s.**39.

düzenleme yapmamış olup, bu hususta 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin tekrarı niteliğindedir.

#### **1.3.6.1. Genel Olarak**

1982 BMDHS'nin 100. ila 107. maddeleri sırasıyla, deniz haydutluğunun tanımı, devlete ait bir geminin veya uçağın mürettebatının isyan etmesi ile deniz haydutluğu yapması, deniz haydutluğu yapılan uçağın ya da geminin tarifi, bir haydut gemisinin veya uçağının korunması ya da kaybı, haydut gemisi veya uçağının zaptı, yeterli sebep olmaksızın yapılan zaptın hukuki sorumluluğu, zapta yetkili gemiler veya uçaklar, konularını açıklamakta ve düzenlemektedir<sup>92</sup>.

Uluslararası Hukuk Enstitüsü (Institut de droit international) yayımladığı 2009 Napoli Deklarasyonu'nda, 1982 BMDHS'nin deniz haydutluğuna ilişkin hükümlerini şu şekilde eleştirmiştir:

“ 1982 BMDHS'de yansıtılan ve deniz haydutluğu hakkında günümüzde geçerli olan tanımda açık denizde gerçekleşen şiddet eylemlerinin sadece özel çıkarlarla işlenen ve sadece bir gemi tarafından diğer bir gemiye karşı yapılan saldırıları kapsama alınmış olması nedeniyle sözleşme denizlerde uluslararası seyrüseferi tehlikeye düşüren diğer şiddet olaylarına yönelik bir hüküm içermemektedir<sup>93</sup>. ”

1982 BMDHS'nin sözedilen maddeleri ışığında, karşılaşılan deniz haydutluğunun sadece özel amaçlar için sınırlandırılmış olması, siyasi çıkar için gerçekleştirilen eylemlerin bunun dışında bırakılması, karasularının kapsam dışında bırakılarak, sadece açık denizde yapılan eylemlerin kapsam içine alınması ve açık deniz alanlarının BMDHS'de daha da daraltılması gibi, ortaya çıkan sorunlar bu eleştirilere örnek gösterilebilir.

#### **1.3.6.2. 1982 BMDHS ve Deniz Haydutluğu**

Deniz haydutluğunun günümüzdeki tanımı, 1982 BMDHS esas alınarak, bu Sözleşmede yapılan deniz haydutluğu tanımı benimsenmiştir. Deniz haydutluğu barış

---

<sup>92</sup> Bkz. EK-6.

<sup>93</sup> Uluslararası Hukuk Enstitüsü, 2009 Napoli Deklarasyonu, [http://www.idiil.org/idiE/DeclarationsE/2009\\_Naples\\_EN.pdf](http://www.idiil.org/idiE/DeclarationsE/2009_Naples_EN.pdf), E.T.: 12.11.2014.

veya savaş halinde, düşman olmayan bir gemiye karşı yapılan hırsızlık, yağma ve saldırı eylemidir<sup>94</sup>.

### 1.3.6.3. Tanım

1932 tarihli Harvard Araştırma Tasarısı'nın 3. maddesinde;<sup>95</sup>Deniz haydutluğu, herhangi bir devletin ülkesel yargı alanında bulunmayan bir yerde işlenen aşağıdaki eylemlerden herhangi biridir:

- “ 1. Söz konusu eylemin denizde gerçekleşen ya da denizden gelen, veya havada gerçekleşen veya havadan gelen bir saldırı ile bağlantılı olması şartıyla; bir kişiyi soyma, kişinin ırzına tecavüz etme, onu yaralama, köleleştirme, hapsedme veya öldürme kastıyla, veya özel amaçlarla ve iyi niyetle bir hak talebini öne sürme amacı bulunmaksızın mal çalma ya da tahrip etme kastıyla gerçekleştirilen her türlü başka gemi, deniz haydudu gemisi olmalı ya da uyruklu niteliği taşımayan bir gemi olmalıdır.
2. Gemiye haydut gemisi haline getiren olguların bilincinde olarak geminin kullanılmasına herhangi bir biçimde iradi katılım eylemi.
3. İşbu maddenin 1. ya da 2. bentlerinde tanımlanan herhangi bir eylemin tahrikine ya da kasten kolaylaştırılmasına yönelik herhangi bir eylem<sup>96</sup>.”

Tarihi gelişim bakıldığında, deniz haydutluğu ile ilgili ilk uluslararası sözleşme olarak kabul olunan 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nin deniz haydutluğu tanımı ve 15. maddesinde bulunan hükümleri, aynı şekilde, 1982 BMDHS'nin deniz haydutluğu hükümleri de, bu metinden esinlenerek yani 1932 tarihli Harvard Araştırma Grubu Taslağı'ndan yola çıkılarak düzenlenmiştir<sup>97</sup>.

Bu bağlamda, 1982 BMDHS'ye göre;deniz haydutluğundan aşağıdaki eylemlerden herhangi biri anlaşılmaktadır:

- “ a) Özel bir geminin ya da hava taşıtının özel amaçlarla hareket eden mürettebatı ya da yolcuları tarafından gerçekleştirilen ve
  - i) Açık denizdeki herhangi bir gemi ya da hava taşıtına ya da bunların üzerinde bulunan kişi veya mallara yönelik
  - ii) Hiçbir devletin yargı yetkisine girmeyen bir yerde bir gemi ya da hava taşıtına, kişilere ya da mallara yönelik olarak gerçekleştirilen hukuka aykırı her türlü şiddet ya da alıkoyma eylemi ya da yağmacılık;

<sup>94</sup> CALVO, Charles, **Diplomasi ve Devletler Umumi ve Hususi Hukuku Sözlüğü**, Berlin, 1985, s. 308.

<sup>95</sup> Harvard Research in International Law, **New York University Journal of International Politics and Law**, Vol. 11, 1979, s. 511.

<sup>96</sup> **Y.a.g.e.**, s.512.

<sup>97</sup> Samuel Pyeatt Menefee, **The New “Jamaica Discipline”, Problems with Piracy, Maritime Terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea**, s.140.

- b) Eylemi gerçekleştiren kişinin Söz konusu gemi ya da hava taşıtının, korsan bir gemi ya da hava taşıtının olduğunun bilincinde olması halinde, bir geminin ya da hava taşıtının kullanımına iradi olarak katılma eylemi;  
c) a) ve b) başlıkları altında tanımlanan eylemleri gerçekleştirmeye tahrik etme amacı güden ya da bunları kolaylaştırma niyetiyle gerçekleştirilen her türlü eylem.”

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı gibi, hava araçlarına bu maddelerde yerverilmesinin nedeni de, o tarihlerde hava araçlarının da haydutluk eylemlerine karışmış olmasıdır.<sup>98</sup> Tanımda aranan şartları sağlayan durumlar, teşebbüs halinde kalmış olsalar bile, deniz haydutluğu eylemi olarak kabul edilmektedir<sup>99</sup>.

Örneğin, haydutlar gemiye çıktıktan sonra geminin mürettebatı ya da yolcuları tarafından püskürtülmüş ya da etkisiz hale getirilmiş olabilirler ancak gemiye çıkmak bile bir şiddet eylemidir veya gemiye tırmanmaya çalışırken başarısız olmaları bile, bu eylemin bir deniz haydutluğu olması için yeterlidir.

Suçun oluşması için çalınan malın veya verilen zararın maddi değeri önemli değildir. Örneğin, New York’tan Guaymas’a giden ABD *Malek Adhel* gemisi, yolda bazı gemiler tarafından durdurulmuş, gemiden bir kutu şekerleme, az miktarda para ve bir köpek çalınmıştır. ABD yargısı, 1844 tarihinde *Malek Adhel* davasında suçun amatörce işlendiği sonucuna varmış olmakla birlikte, bunu deniz haydutluğu olarak kabul etmiştir<sup>100</sup>.

#### **1.3.6.4. Tanımda Öngörülen Temel Şartlar**

1982 BMDHS’de deniz haydutluğunun tanımı yapılmış ve bir fiilin deniz haydutluğu suçunu oluşturabilmesi için bazı şartların gerektiği belirtilmiştir. Bu şartlar aşağıda belirtilmiş olup bu şartları sağlamayan eylemler deniz haydutluğu suçunu teşkil etmemektedir.

##### **1.3.6.4.1. Şiddet, Alıkoyma ve Yağma Şartı**

1982 BMDHS’nin 101. maddesinde deniz haydutluğunu oluşturan şiddet, yağma ve alıkoyma fiilleri tanımlanmıştır. Buna göre:

“ Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder:

<sup>98</sup> PANCRACTIO, Jean Paul, **Droit International Des Espaces-Air, mer, Fluves, terre, cosmos**, Paris 1997, s. 193.

<sup>99</sup> COLLINSR. & HASSAN D., “Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy“, **A South East Assian Perspective**, s. 101.

<sup>100</sup> TREVES, Tullio, **Piracy, Law of the Sea, and Use of Force**, Developments off the Coast of Somalia, s. 70.

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

Yukarıdaki maddeden de anlaşıldığı gibi, bir suçun deniz haydutluğu sayılabilmesi için, sayılan fiillerden en az birinin gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu nedenle deniz haydutluğu suçu, seçimlik hareketli bir suçtur.

Bir devlete ait askeri gemi veya hava taşıtının gerçekleştirdiği deniz haydutluğu kapsamına giren eylemlerden dolayı, o geminin bayrak devleti uluslararası alanda sorumludur. Bayrak devleti, hem kaptanı cezalandırmak hem de tazminat ödemekle yükümlüdür. Şayet, kamusal amaçla çalışan devlete ait bir gemi ya da devletin savaş gemisi, isyan sonucu özel amaçlarla denizde seyretmeye başlarsa, kamu gemisi olma özelliğini kaybeder ve gerçekleştirdiği eylemler deniz haydutluğu eylemi olarak kabul edilir<sup>101</sup>.

Denizde başka bir konu durumunda, uluslararası hukuk bayrak devletinden başka bir devlete yargı yetkisi vermediği gibi, bu durumun suçlu iadesine imkân sağlayan bir durum olduğu kabul edilir. İsyancılar başarılı olup gemiyi kişisel ve özel amaçları için kullanmaya başladıktan sonra, artık bu suç için evrensel yetki kuralları devreye girecektir. Deniz haydutluğuna giren bu geminin saldırdığı geminin, ticaret ya da kamu gemisi olması, bu eylemin deniz haydutluğu eylemi olduğu sonucunu değiştirmemektedir<sup>102</sup>.

19. yüzyıl başlarında bir olayda, bir Amerikan vatandaşı Bueonos Aires hükümetinden ruhsat alarak, bir Arjantin savaş gemisinde göreve başlar. Aralarında ABD vatandaşlarının da olduğu mürettebat, bir süre sonra isyan eder ve sonucunda

<sup>101</sup>BAHAR, Micheal, *Attacking Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Yıl: 2007, C:40, s. 28.

<sup>102</sup>GREEN, a.g.m. s. 497.

gemiye ele geçirir. Ardından, açık denizde haydutluğa başlar ve karşılaştığı bazı gemileri yağmalar. Sonunda deniz haydutluğu gemisi, bir Amerikan savaş gemisi tarafından yakalanır ve deniz haydutluğu suçundan Amerikan mahkemeleri tarafından yargılanır. ABD Anayasası, deniz haydutluğu tanımlamasını yapma görevini Kongre'ye vermiştir. Kongre, "Bir kişi ya da bazı kişiler açık denizde, uluslararası hukukta tanımlandığı biçimiyle deniz haydutluğu suçunu işlerler ve daha sonra ABD'ye getirilir ya da orada bulunurlarsa, faillerin her biri, usulünce suçlu bulunduktan sonra, ölümle cezalandırılacaktır." şeklinde bir hükme varmıştır<sup>103</sup>. Faillerin avukatları, söz konusu hükmün, yeterince deniz haydutluğunun tanımlayamadığını ileri sürmüşlerse de, yüksek mahkeme oy çokluğu ile şu mantığı izleyerek hüküm vermiştir: Uluslararası hukukta, deniz haydutluğunu, doktrinde suç görmeyen bir yazara rastlanmamıştır, üstelik bütün ulusların genel uygulaması, bu suçu herhangi bir kişiye karşı işleyen bütün kişileri cezalandırmaktadır<sup>104</sup>. Varlığı son bulmuş bir devlete ait savaş gemisi, görevine devam ederse, örneğin kendi devletini ortadan kaldıran devletin gemilerine saldırırsa, bu eylem de deniz haydutluğu olarak kabul edilir.

Bir devlete ait kamusal nitelikteki bir geminin gerçekleştirdiği tüm eylemlerin aksi ispat edilmedikçe, devlet otoritesiyle yapıldığını kabul eden bir karine vardır. Böyle bir gemi, devlete olan bağına alenen kesmedikçe veya ait olduğu devlet tarafından deniz haydudu olarak ilan edilmedikçe, eylemleri deniz haydutluğu olarak kabul edilemez<sup>105</sup>.

#### 1.3.6.4.2. Özel Amaçlar Şartı

İlk önceleri deniz haydutluğunun gerçekleşmesi için hırsızlık ve yağma amacıyla yapılması şartı aranmaktaydı. Ancak, bu geleneksel görüş zamanla yerini deniz haydutluğunun intikam ve nefret gibi özel amaç ve saiklerle de gerçekleştirildiği durumların deniz haydutluğu sayılması fikrine bıraktı<sup>106</sup>.

1958 Cenevre Açık Deniz sözleşmesinin hazırlanması döneminde bazı devletler, siyasi amaçla işlenen suçlarında, deniz haydutluğu tanımına girmesi gerektiğini savunsalar da bu girişim başarılı olmamıştır<sup>107</sup>.

---

<sup>103</sup> LAUTERPATCH, Hersch, "Insurrection et piraterie", **Revue Generale de droit international public**, Roma, 1939.

<sup>104</sup> White, G. Edward, "The Marshall Court and International Law: The Piracy Cases", **American Journal of International Law**, S. : 83, 1989.

<sup>105</sup> HALL, William Edward, **A Treatise on International Law**, The Clarendon Press, Oxford, Yıl: 1985 s. 269.

<sup>106</sup> Meray, Seha L., **Devletler Hukukuna Giriş**, C:1, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, Yıl: 1968. s.377.

<sup>107</sup> MERAY, **Devletler Hukukuna Giriş**, s.593.

Zira, bir devletin iç hukukuna göre suç sayılan bir siyasi eylem, başka bir devletin iç hukukunda suç teşkil etmeyebilir. Bu nedenle, devletlerin siyasi suçların bastırılmasında yardım ve işbirliği yapmama ilkesi gereği, bu tür eylemlerin deniz haydutluğu tanımına katılmaması yerinde bir karardır. Diğer yandan, açık denizde gerçekleştirilen siyasi nitelikli şiddet eylemlerinin, deniz haydutluğu kavramına girmemeleri, o eylemin bayrak devletinin mevzuatı uyarınca suç olmadığı anlamına gelmez<sup>108</sup>. Devletler, kendi iç hukukları ile uluslararası hukuk arasındaki farkları, kendi menfaatlerine göre yorumlayabilirler. Kendilerine karşı yapılan siyasi eylemleri evrensel yargı yetkisine tabi kılmak için deniz haydutluğu olarak yansıtabilecekleri gibi, gerçek deniz haydutluğunu da siyasi eylem gibi yansıtabilirler<sup>109</sup>.

Denizde gerçekleştirilen bir eylemin deniz haydutluğu olarak sayılabilmesi için, özel amaçlarla gerçekleştirilmiş olması şartı, bu eylemin tanımında yer alan en daraltıcı unsurlardan biridir. Bu şartın kaldırılması önerilerinin yanı sıra, özel amaçların genişletici yorum yolu ile aşılması girişimleri de mevcuttur<sup>110</sup>.

Karşıt kavramlardan yola çıkılarak yapılan; kamusal olmayan her türlü amaç, özeldir. çıkarımı da bu sınırlı durumu genişletmeye yeterlidir. Böylelikle, devlet izni ve yetkisi bulunmadan gerçekleştirilen her türlü eylem, deniz haydutluğu olarak kabul edilmelidir<sup>111</sup>.

#### 1.3.6.4.3. İki Gemi Şartı

İsyan, kendi başına deniz haydutluğu sayılmayan bir suçtur. Fakat, gemide gerçekleştirilen isyan eylemi, o gemiyi açık denizde başka bir gemiye saldırı ve deniz haydutluğu gerçekleştirme amacı taşıyor ise, bu durum deniz haydutluğu olarak değerlendirilebilir.

1958 Açık Deniz Sözleşmesi hazırlanırken, deniz haydutluğunun ancak bir gemiden başka bir gemiye yönelik gerçekleştirilen bir eylem olarak kabul edilmesi meselesi gündeme gelmiş, sözleşmeyi hazırlayan temsilciler arasındaki Çinli üye, tanımın geniş anlamda deniz haydutluğunu kapsamasını önermiştir. Bu öneriye göre, hırsızlık ve yağma amacıyla geminin yönetimini ele geçiren yolcu ya da mürettebat da

<sup>108</sup> **Oppenheim's International Law**, Ninth Edition, New York, 1939, s. 752.

<sup>109</sup> DUBNER, Barry, Hart, "The Law of International Sea Piracy", **New York University Journal of International Law and Politics**, C:11, Yıl: 1978-1979, s. 489

<sup>110</sup> POWER, Jason, "Maritime Terrorism, A new Challenge for National and International Security", **Barry Law Review**, Yıl: 2008, s. 121.

<sup>111</sup> GUILFOYLE, Douglas, "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", **International and Comparative Law Quarterly**, Yıl: 2008, S. : 57, s. 693.

deniz haydutluğu yapmış sayılmalıdır. Öneri, bir gemide yolcu yada mürettebatın gemideki yolculara ya da mallara yönelik gerçekleştirdiği eylemin deniz haydutluğu kabul edilemeyeceğini öne sürülerek kabul edilmemiştir<sup>112</sup>. Bir geminin gemi mürettebatı ya da yolcular tarafından ele geçirilmesi durumunda, bu eylem deniz haydutluğu kabul edilemeyeceği için, bu eylemi bastırma ve durdurma yetkisi de, sadece o geminin bayrak devletine ait olmaktadır. Bu arada, bayrak devletinin bu eylemi bastırırken, üçüncü bir devletten yardım istemesi hukuksal açıdan uygun bir durumdur. Eylemden haberdar olan üçüncü bir devlet, duruma gönüllü olarak müdahale etmek isterse, bu durumu bayrak devletine bildirip, izin alarak yapmak durumundadır<sup>113</sup>.

Gemide gerçekleştirilen isyan eylemleri ile ilgili 1982 BMDHS'nin 103. Maddesine göre:

“ Kendilerini etkin biçimde kontrol eden kişilerin, 101. maddede yer alan eylemlerden birini gerçekleştirmek için kullanmak niyetinde oldukları gemiler ya da hava taşıtları deniz haydudu gemi veya uçak sayılır. Söz konusu bu gibi eylemlerden ötürü suçu işlemeye hizmet etmiş sayılan bu kişilerin kontrolü altında kalmak şartıyla eylemlerin gemiler ve hava taşıtlarında, bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrolü altında kaldıkları sürece, deniz haydudu gemi veya uçak sayılır. ”

Bu maddede ki görüş uyarınca, deniz haydutluğu eylemi için iki gemi bulunması şartı olmasının sebebi, aynı gemide bulunan yolcu veya mürettebatın birbirlerine karşı gerçekleştirdikleri saldırı eylemleri gibi, basit durumların uluslararası hukukun etki alanından çıkarmaktır. Deniz haydutluğundan bahsedebilmek için, iki geminin bulunması gerektiği şartı, günümüz şartları gerekçe gösterilerek eleştirilmektedir. Farklı bir görüşe göre ise, bunun sebebi mürettebat ya da yolcuların birine karşı işlediği suçları tanım dışı bırakmak ve böyle basit bir eylemi uluslararası hukukun etki alanından çıkarmaktır. Dolayısıyla, bir geminin içeriden ele geçirilmesi ve bunu izleyen yağma eylemleri tek bir gemi ile sınırlı kalır ise, kendi başına deniz haydutluğu sayılamaz.

Bazı yazarlar, 1982 BMDHS'nin deniz haydutluğu ile ilgili kısımlarının siyasi eylemlere uygulanmasının önünde bir engel olduğu için, bu durumu başka bir açıdan faydalı bulmaktadır<sup>114</sup>.

<sup>112</sup> THOMAS, M. Frank, “To Define and Punish Piracies-The Lessons of the Santa Maria, A Comment“, **New York University Law Review**, C: 36, 1961, s. 840-841.

<sup>113</sup> THOMAS, **a.g.m.** s. 841.

<sup>114</sup> BAHAR, **a.g.m.**, s. 38

#### 1.3.6.4.4. Açık Deniz Şartı

Deniz haydutluğu ulusal ve uluslararası hukukta, daima açık denize özgü bir suç olarak kabul görmüştür. MEB kavramının uluslararası hukuka girmesi ile birlikte, deniz haydutluğunun bu bölgenin içine girip girmeyeceği konusu gündeme gelmiştir.

1982 BMDHS'nin 58. Maddesindeki, devletin MEB'deki hak ve yükümleri birlikte düşünüldüğünde, deniz haydutluğu ile ilgili hükümlerin MEB için de uygulanabileceği sonucuna varılır<sup>115</sup>.

Deniz haydutluğunun açık denizde gerçekleşme şartının geleneksel hukuku yansıttığı ve günümüz şartlarına cevap veremediği konusunda eleştiriler bulunmaktadır. Nitekim bu şartın ortaya çıktığı dönemlerde açık denizler günümüze göre, çok daha fazla alan kaplamakta idi. 1982 BMDHS'nin 3. maddesi ile devletlerin karasuları genişliğinin 12 mile çıkarabilme imkânı verilmesi ile açık deniz alanları daralmıştır. Buna paralel olarak, açık denizde gerçekleştirilen deniz haydutluğu olayları sayısı da azalmıştır. 2009 yılında Asya bölgesindeki deniz haydutluğu saldırılarının 1/3'ü açık denizde gerçekleşmiştir<sup>116</sup>.

Açık denizler deniz haydutluğu bakımından, tek riskli bölge değildir, çoğu devletin imkân ve niyet eksikliklerinden dolayı, karasularında gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemlerinin sayısı oldukça fazladır. Karasularında eylem gerçekleştiren deniz haydutları, ya da açık denizde eylemi gerçekleştirip karasularına kaçan deniz haydutları yargılanmadan bu sayede kurtulmaktadır<sup>117</sup>.

Deniz haydutluğu tanımında yer alan şartları sağlamasına rağmen, açık denizde gerçekleşmediği için deniz haydutluğu sayılmayan eylemleri nitelendirmek için *silahlı soygun*terimi üretilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütünün oluşturduğu 'Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunculuk Suçlarının Soruşturulması İçin Uygulama Kodu' na (Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships) göre:<sup>118</sup>.

“ Md. 2. silahlı soygun, bir devletin yargılama yetkisine giren alanda gemilere, gemideki şahıslara veya mallara yönelik şiddet, alıkoyma veya yağma faaliyetlerinin işlenmesi anlamına gelmektedir

<sup>115</sup> SCELLE, Georges, **Droit International Public**, Editions Domat-Montchrestien, Paris, 1944, s.297

<sup>116</sup> COLLINS R. & HASSAN D., **a.g.m.** s. 71.

<sup>117</sup> TUEK, **a.g.m.** s. 694.

<sup>118</sup> <http://www.imo.org/OurWork/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

Md. 2.2. Gemilere yönelik silahlı soygunculuktan aşağıdaki eylemlerden herhangi biri anlaşılır;

Md. 2.2.2. Yukarıda tasvir edilen eylemi teşvik ya da kolaylaştırmaya yönelik herhangi bir eylem. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin, Somali açıklarında Gerçekleştirilen deniz haydutluğu eylemleri yönünde aldığı kararlarda deniz haydutluğu yanında silahlı soygunculuk terimine de yer vermesi bu yeni oluşturulmuş terimi benimsediğini göstermektedir<sup>119</sup>.”

#### **1.3.6.5. Deniz Haydutluğu ile Özdeşleştirilmeye Çalışılan Suçlar**

Denizlerde gerçekleşen, ancak “deniz haydutluğu” tanımına girmeyen, denizde terör ile, köle ticareti gibi, bir dizi hukuka aykırı eylem mevcuttur. 19. yüzyıl sonlarına doğru, açık denizde gerçekleştirilen terör eylemlerini de, deniz haydutluğu olarak tanımlama eğilimi baş göstermiştir. Köle ticareti ve terör eylemleri gibi, başka tür eylemleri deniz haydutluğu ile ilişkilendirip, bunları deniz haydutluğuna bağlama, büyük deniz gücüne sahip devletlerin menfaatine olan bir durumdur. Aynı zamanda, bu devletler deniz haydutluğu ile mücadele bahanesiyle, kolluk hizmetleri ile denizlerde üstünlüklerini gösterme fırsatı da elde edeceklerdir<sup>120</sup>.

##### **1.3.6.5.1. Köle Ticareti**

Deniz haydutluğu ile köle ticareti eski dönemlerden itibaren, ilişki içinde olmuştur. Deniz haydutları, ele geçirdikleri gemilerin malları ile birlikte mürettebat ve yolcularını köle olarak satmışlardır. Ortaçağda, Akdeniz'deki Hristiyan ve Müslüman deniz haydutları, ele geçirdikleri yolcuları köle olarak alıkoymakta, hatta bazen kıyılara saldırılar düzenleyip, burada ele geçirdikleri tutsakları köle olarak satmaktaydılar<sup>121</sup>.

1841 yılında bir Amerikan gemisindeki köleler, gemiyi ele geçirmişler ve İngiliz egemenliğinde bulunan Bahamalar'ın Nassau limanına gitmişlerdir. Burada isyan ederek gemiyi ele geçiren köleler, deniz haydutluğu suçlaması ile yargılanmışlar, ancak beraat etmişlerdir. İsyanı karışmayan köleler ise, doğrudan özgür bırakılmışlardır. Yargılamada, köle ticareti deniz haydutluğu sayılamayacağı gibi, özgürlüklerini kazanıp ülkelerine dönmek amacıyla, kölelerin gemiyi ele geçirmesi de deniz haydutluğu olarak kabul edilmemektedir. Ayrıca, savaş esirlerinin de kendilerini nakil eden gemiyi ele geçirmeleri deniz haydutluğu olarak nitelendirilmemektedir<sup>122</sup>.

<sup>119</sup> TREVES, a.g.m. s. 403.

<sup>120</sup> SCELLE, a.g.m. s.298.

<sup>121</sup> VATIN, Nikolas, **Rodos Şovalyeleri ve Osmanlılar, Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık**, 1480-1522, Çeviren: Tülin Altınova, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

<sup>122</sup> GREEN, a.g.m. s. 115.

Eski çağlarda, deniz haydutluğu ve köle ticareti ceza hukuku açısından farklılık göstermekteydi. Köle ticareti, alım satımı yasaklı bir malın nakli ve satımı suçunu oluşturuyorken, günümüzde insan haklarının gelişmesi ile birlikte, köle ticaretinin basit bir yasaklı mal nakli suçundan ibaret sayılamayacağı kabul görmüştür<sup>123</sup>.

#### 1.3.6.5.2. Terör Eylemleri

Günümüzde, uluslararası toplum teröristleri deniz haydutları olarak görseler de, bunlar hakkında henüz düzenlenmiş bir evrensel yargı yetkisi bulunmamaktadır. Ancak, diğer taraftan da terör örgütlerinin mali kaynak sağlamak amacıyla, gerçekleştirdikleri ve deniz haydutluğu tanımına uyan eylemleri yapımları da mümkündür<sup>124</sup>.

1985 de gerçekleşen *Achille Lauro* vakası, terör ve deniz haydutluğu konusunda tartışma konusu olmuştur. Filistin Kurtuluş Örgütü'ne bağlı yolcu kılığındaki dört silahlı eylemci, İtalyan bandıralı *Achille Lauro* adlı gemiyi, Mısır karasularında ele geçirmişlerdir. Eylemcilerin asıl niyeti gemiyi kaçırmak olmayıp, İsrail'deki Ashdod'a yapılacak bir saldırıya katılmaktır. O ana kadar odalarına yolcu olarak giren eylemciler, odalarına bırakılan silahları farketdiği zaman gemiyi kaçırmaya karar verirler ve ardından İsrail hapishanelerinde bulunan elli Filistinlinin serbest bırakılmasını, aksi taktirde gemiyi havaya uçuracaklarını duyururlar. İsrail'e niyetlerinin ciddi olduğunu ispat etmek için, yolcular arasındaki Musevi asıllı Amerikan vatandaşı Leon Klinghoffer'i öldürüp tekerlekli sandalyesiyle beraber denize atarlar. Eylemciler ve İsrail'in müzakerelerinden bir sonuç çıkmayınca, serbest bırakılma güvencesi karşılığında, Mısır makamlarına teslim olurlar ve tutuklanmazlar. Teröristlerin, Tunus'a giden bir uçakta olduğu haberini alan ABD Başkanı Reagan, uçağı, ABD savaş uçaklarıyla Sicilya'daki NATO üssüne inmeye zorlar. Burada, ABD yetkilileri teröristleri teslim almak ister, ancak İtalyan hükümeti bu kişilerin yargı yetkisinin kendilerine ait olduğunu savunur ve ABD'nin suçluların iadesine ilişkin talebini reddeder. İtalyan mahkemesi yargılama sonucu suçluların üçüne ömür boyu hapis cezası verir<sup>125</sup>.

Başkan Reagan, suçluları korsan olarak nitelendirmiş, ABD Dışişleri Bakanlığı ise, geçmiş zamanlardaki korsanların bir tür çağdaş yansıması olduklarını ima etmiştir. Oysa, söz konusu olayda, eylemler aynı gemide başlayıp, aynı gemide sonlanmış

<sup>123</sup> FEHMİ, Hasan, **Telhis-i Hukuk-u Düvel**, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul Yıl: 1300. s. 230.

<sup>124</sup> POWER, **a.g.m.** s. 115.

<sup>125</sup> DOĞRU, Sami, “Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği” Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, , Ankara, 2008, s. 116.

olup, “amaç” da özel olmayıp siyasidir. Aynı zamanda, eylem bir gemiden başka bir gemiye karşı işlenmediği için, deniz haydutluğu olarak kabul edilemez.<sup>126</sup> Şayet, ABD *Achille Lauro* gemisine açık denizde askeri müdahalede bulunmuş olsaydı, bu durum uluslararası hukukta deniz haydutluğuna dayalı bir durum olmayacaktı. İşte, kara ve havada yıllardır gerçekleşen saldırı ve rehin alma eylemlerinden sonra terör, *Achille Lauro* saldırısı ile denize sıçramış ve artan sıklıkla bu alanda görülmeye devam etmiştir<sup>127</sup>.

Bu olaydan sonra deniz alanlarının terör olaylarında oldukça savunmasız olduğunun anlaşılmasıyla beraber, 1988 yılında oluşturulan SUA Sözleşmesi<sup>128</sup> IMO’nun gözetimi altında hazırlanmıştır.

Sözleşme’nin 3. maddesi denizde seyrüsefer güvenliği için tehlike oluşturan suçları sıralamıştır. Bunlar arasında; kuvvet kullanma ya da kuvvet kullanma tehdidi ile bir gemiyi kontrol altına almak veya ele geçirmek, gemiyi tahrip etmek ya da gemideki mallara zarar verecek şekilde cihaz ya da madde yerleştirmek, geminin güvenli bir şekilde seyrüsefer etmesini tehlikeye atacak şekilde gemide bulunan bir kişi üzerinde şiddet eylemi gerçekleştirmek, seyrüsefer cihazlarını tahrip etmek ya da bunların işleyişine ciddi biçimde müdahale etmek, yanlış olduğunun farkında olarak güvenli seyrüseferi tehlikeye atmak ve bu eylemlerin gerçekleştirilmesiyle ya da bunlara teşebbüsle bağlantılı olarak herhangi bir kişiyi öldürmek ya da yaralamak yer almaktadır. Son olarak tanımlanan suç, *Achille Lauro* vakası ile birebir örtüşmekte olup, bu vakanın sözleşmenin oluşturulmasında ne denli belirleyici olduğunu göstermektedir<sup>129</sup>.

ABD’de gerçekleştirilen 11 Eylül 2001 saldırıları, küresel açıdan ulaştırma altyapısının ne denli savunmasız ve olası terör saldırılarına açık durumda olduğunun anlaşılmasını sağladı. Esasında, teröristin yok etmek istediği malları, deniz haydutları ele geçirip satmak istemektedir ki, bu yönden düşünüldüğünde deniz haydutluğu ile terör eylemleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Son otuz yıl içinde gerçekleştirilen terör eylemlerinin, %2’sinin denizlerde cereyan ettiğini belirlediğimizde, terör eylemlerinin denizde fazla olmadığı sonucuna varılabilir. Terörist gruplar genel itibarıyla, dışa kapalı ve tutucu olduklarından, denizde eylemlerini

<sup>126</sup> CASSESE, Antonio, **Terrorism, Politics and Law: The Achille Lauro Affair**, Princeton University Press, Yıl: 1989.

<sup>127</sup> TUEK, a.g.m. s. 27.

<sup>128</sup> Bkz. EK-7.

<sup>129</sup> PLANT, Glen, “Legal aspects of terrorism at sea“, **Terrorism and International Law**, edited by Rosalyn Higgins and Maurice Flaury, Routledge, 1997.

gerçekleştirebilmek,için gereken teknik bilgi ve donanıma sahip olma isteksizliği içindedirler. 2001 saldırıları sonucu, denizde terör eylemleri için, Uluslararası Denizcilik Örgütü, “siyasi deniz haydutluğu” tanımını kullanmaya başlamıştır<sup>130</sup>.

Denizde eylem gerçekleştiren teröristler ile deniz haydutlarının kullandıkları gemi ele geçirme ve kaçırma teknikleri benzerlik göstermektedir. Hatta, eylemin başladığı ilk anlarda, bu iki durumu birbirinden ayırabilmek oldukça zordur. Sosyal ve siyasi açıdan düşünüldüğünde, bu iki suç türünün de özünde fakirlik ve siyasi istikrarsızlık gibi nedenlere dayandığı görülmektedir<sup>131</sup>.

Tıpkı deniz haydudunda olduğu gibi, denizde terör eylemlerini gerçekleştirenlerin de, tüm insanlığın zararına hareket ettiği için deniz haydudu olarak kabul edilmesi gerektiğine dair bir görüş ileri sürülmüştür. 2001 terör saldırılarının etkisiyle de, bu durum 1982 BMDHS’nin 101. maddesindeki tanımda, terörle deniz haydutluğunun özdeşleştirilmesi gerektiği yönünde genel bir kabul vardır<sup>132</sup>.

11 Eylül saldırıları sonrası, BM Güvenlik Konseyi saldırıları kınamış ve terör karşıtı sözleşmelerin tam haliyle uygulanması da dahil olmak üzere, bu saldırıların bastırılması ve önlenmesi için uluslararası topluluğa çağrıda bulunmuştur. Konu IMO’nun da gündemine taşınmış, IMO Genel Kurulunca ‘Gemilerin Güvenliği, Yolcu ve Mürettebatın Emniyetini Tehdit Eden Terör Hareketlerinin Önlenmesi İçin Önlem ve Usullerin Gözden Geçirilmesine’ ilişkin A.924 (22) Sayılı Karar 20 Kasım 2001’de kabul edilmiştir. Esasında, IMO Hukuk Komitesi Ekim 2001’de çalışmalara başlamış ve SUA Sözleşmesi’nin gözden geçirilmesi kararı almıştır<sup>133</sup>. Bu çalışmalar Şubat 2005’e kadar devam etmiş, sonunda hazırlanan “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü” Ekim 2005 tarihinde Londra’da düzenlenen diplomatik Konferans’ta kabul edilip imzalanmıştır. Bu bağlamda, Protokol’de yer alan gemiye çıkma düzenlemelerinin, dünya çapında deniz güvenliğini sağlamak açısından deniz haydutluğu ve terörist fiiller için uygulanabilir olduğu belirtilmiştir<sup>134</sup>.

<sup>130</sup> DIAZ, Leticia & Dubner, Barry Hart: ““On the Problem of Utilizing Unilateral action to Prevent acts of Sea Piracy and Terrorism“ **Syracuse Journal of International Law and Commerce**, 2004, s. 31.

<sup>131</sup> COLLINS R. & HASSAN D., **a.g.m.** s. 99.

<sup>132</sup> ÖKTEM, Emre: **Terörizmi İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları**, Derin Yayınları, İstanbul 2007.

<sup>133</sup> LEG 83/714, par. 175-179. [www.imo.org](http://www.imo.org) E.T. 11.09.2015.

<sup>134</sup> <http://cil.nus.edu.sg/2005/2005-protocol-to-the-convention-for-the-suppression-of-unlawful-acts-against-the-safety-of-maritime-navigation/>.

Türkiyede, 2009 yılında terörist faaliyetlerin uluslararası barış ve güvenliği tehdit ettiğini kabul ederek, Ek Protokole taraf olduğunu açıklamıştır<sup>135</sup>.

1982 BMDHS'den farklı olarak SUA Sözleşmesi'nin teamül hukukuna dönüşmediği ve sadece taraf devletleri bağladığı kabul edilmektedir. 1982 BMDHS ile SUA Sözleşmesi'nin birlikte uygulanması halinde, açık denizde tutuklanmaktan kurtulan bir deniz haydudu ya da yargılanmayı şu ya da bu şekilde bertaraf eden bir silahlı soyguncunun, SUA Sözleşmesi'ne taraf bir devletin ülkesinde bulunması halinde, bu devletten önce başka taraf bir devlet kovuşturma ve yargılama bakımından yetki iddiasında bulunabilecek ve bu noktada iade etme ya da yargılama kuralı gereği suçlunun adaletten kaçmasını her halükarda engelleyecektir<sup>136</sup>.

BM Güvenlik Konseyi, Somali açıklarında gerçekleştirilen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin aldığı 1846(2008) ve 1851(2008) sayılı kararlarında, 1988 Roma Sözleşmesi'ne taraf devletlere bu Sözleşme'den kaynaklanan yükümlülüklerini hatırlatarak, bunları yerine getirmeye davet etmiştir. BM Güvenlik Konseyi deniz haydutluğu suçlularının yakalanması, kovuşturulması ve iadesi hususunda, SUA Sözleşmesi'nden yararlanılabileceğine işaret etmiştir<sup>137</sup>.

---

<sup>135</sup> <http://www.mevzuatlar.com/sy/resmigazete/rga/09/12/3112090027m.htm>

<sup>136</sup> TREVES, **a.g.m.** s. 70.

<sup>137</sup> KRASKA, James ve Brian Wilson, “The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy”, *Stanford Journal of International Law*, 2009, C: 45, s. 56.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. SOMALİ'DE DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE VE YAPILMASI GEREKENLER

#### 2.1. Somali: Sosyopolitik Durumu

Somali 1960 yılında kurulmuş bir devlettir. 1969 yılına kadar ülke parlamenter demokrasi ile barış içinde yönetilmiştir. Afrika'da devlet başkanını seçimle değiştiren ilk ülke Somali olmuştur. Ekim 1969 yılında General Muhammed Siyad Barre, darbe yapmış ve askeri diktatörlük rejimi kurmuştur. Bu rejimle birlikte başlayan huzursuzluk ortamı, 1977-1978 yıllarında yerini iç savaşa bırakmıştır. Ancak, bu isyanlar kanlı bir şekilde bastırılmıştır. Askeri rejim 21 yıl sürmüş ve bundan sonra ülkenin bazı bölgeleri değişik gerilla topluluklarının denetimine girmeye başlamıştır. Bu gerilla grupları, rejime karşı birleşerek başkente kadar gelip başkent Mogadishu'yu ele geçirmişler, saldırılara karşı koyamayan Siyad Barre 1991 yılında ülkeyi terk etmiş, 1995 yılında Nijerya'da hayatını kaybetmiştir<sup>138</sup>.

1991 yılında yıkılan askeri rejim yerine barış ve huzur gelmemiş, aksine işler daha da kötüye gitmiştir. İşgalci militanlar sivil halkı katletmiş, kamu ve özel bina ve mallarını talan etmiş, müzeleri soymuş, kiliseleri yağmalamış, hatta su borularını bile söküp satmışlardır. Bir süre sonra, bu gerilla grupları kendi içlerinde ikiye bölünmüş, Muhammed Farah Aidid ve Ali Mehdi etrafında oluşan gruplar birbirleriyle savaşımaya başlamışlardır. Bu çatışmalar, ülkenin güneyindeki tarım arazilerinin de talan edilmesiyle ülkede kıtlık ve açlığa neden olmuştur<sup>139</sup>.

1991 yılından bu yana Somali'de bir meşru hükümet kurulamamıştır. Belli dönemlerde başkenti kontrol altına alan bazı gruplar kendini temsilci olarak ilan etseler de, hiçbiri ülke genelinde bir yönetime sahip olamamışlardır<sup>140</sup>.

BM, Somali'de idari ve yargı sisteminin yeniden tesis edilebilmesi için birkaç kez girişimde bulunmuş fakat bu çabalar Mogadishu'da bulunan savaş ağalarının eylem ve saldırıları neticesinde başarısızlıkla sonuçlanmıştır. BM nezdinde operasyona katılmış olan Pakistan, Nepal ve Amerikan askerlerinin bu güçler tarafından öldürülmesinden sonra operasyonlar ve girişimler sonlandırılmıştır. Bu yüzden

<sup>138</sup> ABDULQUAVI, A. Yusuf, "Government Collapse and State Continuity: The Case of Somalia", **Italian Yearbook of International Law**, Yıl: 2003 C: 13, s. 12.

<sup>139</sup> ABDULQUAVI, a.g.m. s. 14.

<sup>140</sup> SILVA, Mario, "Somalia: State Failure, Piracy and the Challenge to International Law", **Vanderbilt Journal of International Law**, Yıl: 2009-2010, C: 50, s. 558.

uluslararası toplumun bu ülkeye ve sivil halkına yardım etmesinin önü kesilmiştir. BM bu süreçte Afrika ülkelerinden de destek alamamıştır. Zira Afrika ülkeleri bu operasyonları başarıya ulaşması imkansız ve çok fazla maliyetli bulmuştur. Sonuç olarak Somali, topraklarının tamamı üzerinde etkin bir denetime sahip merkezi bir otoriteye sahip olamamıştır<sup>141</sup>.

Uzun zamandır süren istikrarsızlık ve yönetim eksikliği, sanayi ve altyapının yokluğu, Somali'yi dünyanın en fakir ülkesi haline getirmiştir. Somali'nin gayri safi milli hasılasının %40'ı hayvancılık ve balıkçılıktan elde edilmektedir. Bu nedenle, Somali ülke dışı yardıma ihtiyaç duymaktadır.

Somali, 1900 millik sahil uzunluğu ile kıtanın en uzun sahil şeridine sahiptir. Balıkçılık Somali'nin başlıca geçim kaynağıdır. İnsanlar nesillerdir ilkel yöntemlerle yaptıkları ağlar ve ağaç tekneleri ile kıyıya yakın bölgelerde balık avlayarak geçimlerini sağlamaktaydılar. Siad Barre rejimi zamanında balıkçılık gelişmiş, ülke kendi balıkçılık donanmasını kurarak gemilerle balıkçılık faaliyetini modernleştirmişti. Sahil şeridi de ülke denetiminde olduğundan, deniz haydutluğuna izin verilmemekteydi<sup>142</sup>.

## 2.2. Deniz Haydutluğunun Başlama Nedenleri

20. yüzyıldan sonra artık dünya üzerinde yok denecek düzeye gelen deniz haydutluğu, 1980 sonrası “modern deniz haydutluğu” olarak tekrar gündeme gelmeye başlamıştır. 1992 yılında Liberya bayraklı bir petrol tankeri olan “*Nagasaki Sprit*” adlı bir geminin silahlı kişilerce ele geçirilip soyulması ardından eş zamanlı olarak, “*Ocean Blessing*” adlı geminin de benzer şekilde soyulması ve bu gemilerin saldırı sonrası otomatik pilota alınıp bırakılması sonucu, birbirine çarpması olayı ‘modern deniz haydutluğu’ olaylarının başlangıcı olarak kabul edilmektedir<sup>143</sup>.

1992 yılından başlamak üzere modern deniz haydutluğu giderek artmak suretiyle deniz ticaretini etkileyen ciddi bir sorun haline gelmiştir. 2009 yılında, her 29 saatte bir deniz haydutluğu rapor edilir hale gelmiştir<sup>144</sup>.

Günümüzde, deniz haydutluğu eylemlerinin yapıldığı coğrafyaya ve deniz haydutlarına baktığımızda, ortak özelliklerinin yoksulluk olduğu

<sup>141</sup> BATIR, a.g.e. s.208.

<sup>142</sup> Dünya Bankası, Somalia, <http://www.worldbank.org/somalia/>, E.T.: 01.02.2015.

<sup>143</sup> WINN, John I. ve Kevin H. Govern, “Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats”, **The Homeland Security Review**, C:2, No:2, Yıl:2008, s. 132.

<sup>144</sup> NINCIC, Donna, ‘Maritime Piracy: Implications For Maritime Energy Security’, **Journal of Energy Security**, [http://www.ensec.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=180:maritimepiracyimplications-for-maritime-energy-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341](http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=180:maritimepiracyimplications-for-maritime-energy-energy-security&catid=92:issuecontent&Itemid=341), E.T.: 05.01.2015.

görülmektedir<sup>145</sup>.Ancak durumu bu kadar basit bir şekilde tanımlamak da pek doğru değildir. Denizlerde bu olayların yaşandığı bölgeler dışındaki yoksul kıyı şeritlerinin bir çoğunda, yoksulluk ve otorite boşluğu, deniz haydutluğuna neden olmamaktadır.

Deniz haydutluğunun bu kadar çok tercih edilir olmasının altında farklı sebepler yatmaktadır. Bu sebeplerin başlıcaları, yasalarda bulunan ve yargılanmayı zorlaştıran eksiklikler, güvenlik için yeterli finansmana sahip olamama, hoşgörülü siyasi ortam ve kültürel kabul görmedir.

1982 BMHDS'nin devletlere 12 deniz miline kadar karasularını genişletme hakkı vermesiyle, devletlerin sahip olduğu deniz alanları genişletilmiştir. Bazı devletler bu deniz alanlarındaki deniz haydutluğunun karasularındaki benzeri olan silahlı soygun olaylarını kendi güvenlik kuvvetleri sayesinde başarı ile engellerken, bazı devletler gerek zayıf yapıları gerekse güvenlik eksikliklerinden dolayı, bu eylemlerin önüne geçememektedirler. Bazı devletlerin yasalarında deniz haydutluğuna dair bir suç tanımlaması bile yapılmamıştır. Bu nedenle, bu savunmasız ve zayıf deniz alanları deniz haydutlarının sığınma yeri haline gelmiştir<sup>146</sup>.Gemiler dar denizlerden ya da boğazlardan geçerken hızlarını yavaşlatırlar ve karaya yakın mesafede yol alırlar. Bu durum deniz haydutları için bulunmaz bir fırsattır. Zira, deniz haydutluğu olaylarının çoğu, gemiler boğazdan geçerken ya da karaya yaklaştıklarında gerçekleşir.

Ülkelerin içinde bulunduğu iç savaş ya da isyan durumlarında, deniz haydutluğu olayları artış göstermektedir. Bu durumlarda emniyet güçlerinin yokluğu, kişileri suç işlemeye teşvik etmektedir. 1975-1990 yılları arasında Lübnan sahili boyunca resmi olmayan limanlar ortaya çıkması ve bu limanlarda, çalıntı yük ve gemi ticaretinin sıkça yapılması, bu duruma örnek teşkil etmektedir. Çoğu devletin deniz haydutluğu eylemlerini engelleyip kontrol altına alabilecek güvenlik güçlerine ayıracak kaynağı bulunmamaktadır. Bu eksiklik de, deniz haydutluğu için bir özgürlük alanı yaratmaktadır. Korunması gereken bu deniz alanlarında devriye gezecek gerekli donanıma sahip çok sayıda tekneye ihtiyaç vardır. Ancak, bu tedbir yöntemi çok maliyetli olmasından dolayı, çoğu ülke buna yanaşmamaktadır<sup>147</sup>.

1991-1992 yılları arasında Endonezya sularında gerçekleşen 83 deniz haydutluğu olayını inceleyen İngiliz kriminoloji uzmanı John Vagg'a göre, olayların %30'unda haydutluk eylemi sonucu bir haydutun 1000 ABD Doları kadar gelir elde

---

<sup>145</sup> Bkz. EK-8.

<sup>146</sup> CONWAY, Barbara, **The Piracy Bussiness**, Hamlyn Press, Londra 1981, s. 15.

<sup>147</sup> HUNTER, Thomas B., "The Growing Threat of Modern Piracy", **US Naval Institute Proceedings**, C:125, S. :7, Yıl:1999, s. 75.

etmektedir, Ülkede o tarihteki kişi başına yıllık gelirin 638 ABD Doları olduğu düşünüldüğünde, bir defada kazanılan paranın gayet cazip olduğu anlaşılmaktadır. Deniz haydutluğu olaylarının artması ile birlikte, gemiler önlem olarak taşıdıkları nakit parayı azaltma yoluna gitmiş, ancak bu defa da deniz haydutları taşınır ekipman ve mürettebata ait eşyaları almaya başlamışlardır<sup>148</sup>.

1991’de Somali’de yönetimin düşmesi ile birlikte başta İtalya, Güney Kore ve Çin’e ait büyük ticari balıkçı gemileri, bu sahillere gelmiş ve buradaki balıkları nesli tükenene kadar talan etmişlerdir<sup>149</sup>. Ülkedeki denetim ve yönetim eksikliğinden faydalananlar, radyoaktif ve zehirli atıkları da Somali sahilleri boyunca denize dökmüşlerdir. Balıkçılık talanı ve çevre felaketi sonunda işsiz ve aşız kalan Somalili balıkçılar başta olmak üzere, halk deniz haydutluğuna başlamıştır. Zamanla bunun kolay ve kazançlı bir yol olduğunun fark edilmesi üzerine, deniz haydutluğu bu yolla para kazanmak isteyenler için iş kolu olmuştur.

İlk eylemlerde, Somalili balıkçılar sahilde yakaladıkları gemilerin bordalarına çıkıp balıkçı ve atık gemilerinin Somali sahillerine verdikleri zarar için tazminat olarak para almışlar, daha sonra kendilerini sahil güvenlik olarak tanıtan gruplar türemiş ve yabancıgemileri Somali limanlarına götürüp mallarını satıp, mürettebatı da fidye karşılığı iade etmeye başlamışlardır<sup>150</sup>.

### 2.3. Eylemlerin Açık Denize Sıçraması

Başlangıçta fiberglasdan yapılmış teknelerle sahil şeridinde ve Somali karasularında deniz haydutluğu yapan gruplar daha sonra açık denize yönelmeye başlamışlardır. Zamanla örgütlenmeye başlayan gruplar, birden fazla ve açık denizde birkaç hafta kalmalarını sağlayacak şekilde donanımlı teknelerle saldırılarını sürdürmüşlerdir. Bu faaliyetleri yürüten gemiler, kendilerini kamufle etmek için normal zamanlarda denizde balık avlamakta, hedef bir gemi gördüklerinde ise deniz hayduduna dönüşmektedirler<sup>151</sup>.

---

<sup>148</sup> WAGG, John, “Rough Seas, Contemporary Piracy in South East Asia“, **The British Journal of Criminology**, C:35, S. :1, Yıl:1995. s. 69.

<sup>149</sup> Peter Lehr ve Hendrick Lehmann, “ Somalia – Pirates, New Paradise“ içinde “violence at se: Piracy in the Age of Global Terrorism“, Peter Lehr (Ed.), Routledge, Oxford-2007, s. 12-13.

<sup>150</sup> James Kraska ve Brian Wilson, “ The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy“, **Stanford Journal of International Law**, Yıl:2009, C: 45, s. 249.

<sup>151</sup> WEIR, Gary E., “Fish,Family and Profit: Piracy and the Horn of Africa“, **Naval War College Review**, Yıl:2009, C:62, s.17.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO)istatistiklerine<sup>152</sup> göre Somali kıyılarında 2001 yılında 19, 2002 yılında 17, 2003 yılında 21, 2004 yılında 10,2006 yılında 20 ve 2007 yılında 44 deniz haydutluğu saldırısı gerçekleşmiştir.2008 yılında eylemlerin bir önceki yıla göre %200 artması dikkat çekicidir. Ertesi yılda bu bölgedeki deniz haydutluğu olayları bir önceki yıla göre tekrar %200 artmış, deniz haydutluğu saldırılarının sayısı 217'ye ulaşırken 897 mürettebat da rehin alınmıştır. 2009 yılında dünyadaki deniz haydutluğu olaylarının yarısı, Somali kıyılarında gerçekleşmiştir. 2010 yılında 219 saldırı gerçekleştiren deniz haydutları, 2009 yılına göre bir artış göstermemiştir. 2011 yılında 237, 2012 yılında 75, 2013 yılında 15 ve 2014 yılında 5 saldırı gerçekleşmiştir. Saldırı sayısındaki bu azalmalara çok uluslu mücadelelerin etkisi büyüktür<sup>153</sup>.

#### **2.4. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları**

Somali'de bir devlet ve asayiş ortamı bulunmadığından, ülke birçok terör örgütünün sığınma ve saklanma yeri haline gelmiştir. Aynı zamanda bu terör örgütleri silahlı eğitimlerini de bu ülkede yapmaktadırlar. El Kaide terör örgütünün ülkenin her yerine dağılmış savunma ve eğitim kampları olduğu bilinmektedir. Deniz haydutluğu sonucu elde edilen gelirlerin doğrudan veya dolaylı yollardan bu terör örgütlerinin eline geçmesi durumu batılı ülkeleri tedirgin etmektedir<sup>154</sup>.Somali deniz haydutlarının bu tür terör örgütü organlarının üyesi olduğunu ya da bu terör örgütleri hesabına çalıştığını gösteren bir delil, uluslararası alanda henüz mevcut olmadığından bu durum halen tahmin olmaktan öteye geçmemektedir<sup>155</sup>.

BMGüvenlik Konseyi son yıllarda Somali'de artan deniz haydutluğu olaylarına sessiz kalmamış ve BM Şartının 7. Bölümü altında bazı önlemler alınmıştır. Güvenlik Konseyi 2 Haziran 2008 tarihinde aldığı 1816 sayılı kararla, bölgede yaşanan deniz haydutluğu olaylarını, Somali'nin güvenliğine ve bütünlüğüne karşı bir tehdit olarak kabul etmiştir. Güvenlik Konseyi konuyla ilgili aldığı 1819(2008) sayılı kararında 1982 BMDHS'ye atıfta bulunmuş, deniz haydutluğu ile mücadele için hukuki durumun 1982 BMDHS tarafından ele alındığını ifade etmiştir. Bu bağlamda Somali'ye giden yardım gemilerinin de, korunması için devletlere çağrıda bulunmuştur<sup>156</sup>.

<sup>152</sup> Bkz. EK-9.

<sup>153</sup> <http://www.asil.org/blogs/un-security-council-resolution-2125-piracy-somalia-november-18-2013>

<sup>154</sup> BAHAR, a.g.m., s. 28.

<sup>155</sup> LEHHMANN, a.g.m., s. 16.

<sup>156</sup> 2008 Yılı Karar metinleri için, [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions08.html](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.html), E.T.: 09.03.2015.

BM Güvenlik Konseyi 1819 sayılı kararında şunları belirtmiştir:

“... bu kararın alındığı tarihten itibaren altı aylık bir dönem boyunca Somali açıklarında denizde silahlı soygun ve deniz haydutluğu ile mücadele Geçici Federal Hükümet ile işbirliği içinde olan Devletler, Geçici Federal Hükümetin Genel Sekretere ön bildiriminden sonra,

a) Somali'nin karasularında deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemlerini, uluslararası hukukça deniz haydutluğu ile açık denizlerde mücadele için izin verilen tarzda olacak şekilde, bastırmak amacıyla girecekler;

b) Somali karasuları içinde, uluslararası hukukça deniz haydutluğu ile açık denizlerde mücadele için izin verilen tarzda olacak şekilde, deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunu bastırmak için gereken bütün imkânları kullanacaklardır.”

BMGüvenlik Konseyi aldığı bu kararla, Somali'nin koruyup denetleyemediği karasularının kontrol altına alınabilmesini amaçlamıştır. Güvenlik Konseyi, Somali'nin karasularına girme hakkını tüm devletlere tanımamış olup, Geçici Federal Hükümetin iznini alan devletlerin karasularını kontrol edebilmelerini olanaklı kılmıştır. Ancak isteyen her devlet 1982 BMDHS uyarınca açık denizde gemisini bulundurabilecektir. Almış olduğu bu kararla, Güvenlik Konseyi Somali'nin tamamında bir etkisi olmayan Geçici Federal Hükümet'i Somali'nin meşru yönetimi olarak tanımıştır<sup>157</sup>.

BM Güvenlik Konseyi 2008 yılının Ekim ayında deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında devletlere çağrıda bulunmuş, iki ay sonra da aldığı 1846 sayılı karar ile de AB ve NATO'nun, bu kapsamda aldıkları mücadele kararından övgüyle söz etmiş ve Somali karasularının kullanımına ilişkin sürenin 12 ay daha uzatıldığını ilan etmiştir<sup>158</sup>.

BM Güvenlik Konseyi'nin, Somali'deki deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında aldığı en kapsamlı karar, 16 Aralık 2008 tarihli 1851 sayılı karardır. Karara göre, yakalanan deniz haydutlarının yargılanması hususunda, Somali açıklarında deniz haydutları ile mücadele eden tüm devletleri ve bölgesel organizasyonları, yine bu konuda yargılama yapmaya istekli tüm devletlerle işbirliği yapmaya davet etmiştir. Bu bağlamda, Somali karasularında deniz haydutluğu ile mücadeleyi geliştirmek

<sup>157</sup> KRASKA ve WILSON, **a.g.m.**, s. 276.

<sup>158</sup> BM Güvenlik Konseyi, 1846 Sayılı Karar, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>, 02.03.2015.

amacıyla, bilgilerin paylaşımı ve ortak hareket etme, bilgilerin BM Genel Sekreterliği'ne verilmesi ve bu kapsamda bir merkez oluşturulması da kararlaştırılmıştır<sup>159</sup>.

BM Güvenlik Konseyi 2009 yılındaki 1897 sayılı kararıyla Somali karasularındaki deniz haydutluğu ile mücadele kapsamındaki izin süresini bir yıl daha uzattığını ilan etmiştir<sup>160</sup>.

Ayrıca, 27 Nisan 2010 yılında 1918 sayılı kararı ile Somali açıklarında yakalanan deniz haydutlarının yargılanması için, tüm devletleri deniz haydutluğunu kendi iç hukuklarında bir suç olarak tanımlamaya davet etmiştir<sup>161</sup>.

## 2.5. Çok Uluslu Girişimler

Somali'deki deniz haydutluğu fiilleri ile mücadele amacıyla bazı devletler ve uluslararası örgütler harekete geçmiş ve çeşitli çok uluslu deniz güçleri görev yapmaya başlamıştır. Bu bağlamda, söz konusu çok uluslu güçlerin Somali karasuları dışında deniz haydutluğu ile yaptıkları mücadelenin hukuki dayanakları yukarıda belirtildiği gibi Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin ilgili maddeleri ile Güvenlik Konseyi kararlarıdır. Somali karasularının içinde deniz haydutluğu ile yaptıkları mücadelenin hukuki dayanakları ise yine yukarıda değinilen Güvenlik Konseyi kararlarıdır.

### 2.5.1. Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu Temas Grubu (ContactGroup on Piracy off the Coast of Somalia – CGPGS)

BM Güvenlik Konseyi'nin 1851 sayılı kararını takiben, 14 Ocak 2009'da gönüllülük esasına dayalı bir forum olan Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (ContactGroup on Piracy off the Coast of Somalia – CGPGS) kurulmuştur. Grup Birleşik Krallık, Danimarka, ABD, Mısır ve İtalya başkanlığında 5 ayrı çalışma grubundan oluşmaktadır<sup>162</sup>. Yılda üç kez toplanan Temas Grubu'nun amacı, Somali açıklarında yürütülen deniz haydutluğu ile mücadele eden organizasyon ve devletler arasında eşgüdümü sağlamak ve işbirliğini düzenli kılmaktır. Dünyada 70

<sup>159</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı karar, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, E.T.: 03.03.2015.

<sup>160</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1897 sayılı karar; <http://www.un.org/News/Press/docs/2009/sc9799.doc.htm>, E.T.: 01.03.2015.

<sup>161</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1918 sayılı karar; <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>, E.T.: 05.03.2015.

<sup>162</sup> Bkz. EK-11.

devlet, NATO, Afrika Birliği, Arap Ligi üyesi devletlerin temsilcilerinden oluşan çalışma grupları<sup>163</sup> ile değişik zaman ve ülkelerde toplantılar düzenlemektedir<sup>164</sup>.

### 2.5.2. Cibuti İlkeler Anlaşması

Uluslararası Denizcilik Örgütü, Cibuti toplantıları esnsında Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu etrafında cereyan eden deniz haydutluğu ve gemilere karşı gerçekleştirilen silahlı soygun eylemlerinin bastırılması için, bir kod kabul etmiş ve imzaya açmıştır. 29 Ocak 2010 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde Cibuti, Etiyopya, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Seyşeller, Somali, Yemen ve Tanzanya tarafından Cibuti İlkeler Anlaşması imzalanmıştır. Aden Körfezi ve Batı Hint Okyanusu'nda deniz haydutluğu ile mücadele için kabul edilen ilke, IMO'nun merkezinde bölgedeki diğer ülkelerinde katılımı için açık tutulmaktadır. Metin bölgedeki 21 ülkenin 17 si tarafından kabul edilmiştir.

Cibuti İlkeler Anlaşmasına taraf olan ülkeler şu konularda işbirliği yapmayı kabul etmişlerdir:

- “ a) Gemileri hedef alan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerini işlediklerine dair makul şüphe bulunan kişilerin yakalanması, araştırılması ve yargılanması,
- b) Şüpheli gemilerde bulunan yüklerin müsadereşi,
- c) Deniz haydutluğu mağduru olan gemilerin, kişilerin ve mallarını kurtarılması, kişilerin tedavisi ve ülkelere gönderilmesi,
- d) Bölge dışı ve imzacı devletler tarafından ortak operasyonların yapılması<sup>165</sup>. ”

### 2.5.3. Operation Enduring Freedom (Kalıcı Özgürlük Operasyonu)

11 Eylül 2001 tarihinde ABD de gerçekleştirilen terör eyleminden sonra, ABD ve müttefikleri tarafından gerçekleştirilen bir askeri misyondur. Kimi müttefikler başlangıçta terör eylemlerine karşı başlatılan bu operasyon Somali açıklarını da kapsadığından zaman zaman deniz haydutluğu olaylarıyla da karşılaşmıştır. Örneğin, 2006 yılında operasyon sırasında yakaladığı deniz haydutlarını yargılanması için Kenya'ya teslim etmiştir<sup>166</sup>.

<sup>163</sup> Bkz. EK-4.

<sup>164</sup> ABD Dışişleri Bakanlığı, **Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia**, <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm>, E.T.: 12.03.2015.

<sup>165</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>, E.T.: 21.03.2015.

<sup>166</sup> BAHAR, a.g.m. s. 27.

Yine, operasyon kapsamında Danimarka savaş gemisi on deniz haydudu yakalamış fakat yargı politikası ve yasaları gereğince, sadece kendi ülkesine ve vatandaşlarına karşı yapılan deniz haydutluğu eylemlerinde yargı yetkisi olduğunu belirterek bu kişileri serbest bırakmıştır<sup>167</sup>.

#### 2.5.4. Birleşik Görev Gücü 151 (Combined Task Force 151)

ABD'nin Somali kıyılarındaki deniz haydutluğu eylemlerini önlemek için 2009 yılında oluşturduğu çok uluslu görev gücüdür. BM Güvenlik Konseyinin 1918, 1897, 1851, 1846, 1838 ve 1816 sayılı kararlarını hukuki dayanak olarak kabul eden Birleşik Görev Gücüne Türkiye, Arabistan, Pakistan, İngiltere, Kanada, ABD katılmıştır<sup>168</sup>.

Birleşik Görev Gücü'nde bulunan gemilerde hukukçulardan oluşan ekipler de bulundurulmaktadır. Bu ekipler şüphelinin gözaltına alınması, gözaltına alınması için yeterli delil olup olmadığının incelenmesi ve hazırladıkları dava dosyalarını Kenya makamlarına devretmek üzere verilmesi gibi, işleri yürütmekle görevliyidiler<sup>169</sup>.

Birleşik Görev Gücü 151, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında bölgede seyreden gemiler için bir dizi tavsiye yayımlamıştır. Yayımlanan tavsiyede şu hususlar dile getirilmiştir:

- “ a) Tehlikeli sahalarda mümkün mertebe gece yol alınması,
- b) Gemi bordalarına geçirilen kanca ve merdivenlerin yerinden çıkarılması için süratli reaksiyon gösterilmesi,
- c) OTS (otomatik tanımlama sistemi) cihazları kullanarak radardaki diğer temaslardan küçük teknelerin ayırt edilebilmesini sağlaması,
- d) Saldırı gerçekleşmesi durumunda yüksek sürate çıkılması, gemi düdüğü ile deniz haydutlarının dikkatinin dağıtılması,
- e) İlave gözcü bulundurulması,
- f) Gemiye yaklaştırmaya veya çıkmaya çalışsan deniz haydutlarına karşı, güverteye çıkışı kolaylaştıran malzemelerin kaldırılması, alçak yerlere dikenli teller çekilmesi<sup>170</sup>.”

Deniz haydutluğu ile mücadele eden ülkeler arasına zamanla Rusya, Çin, Hindistan, Malezya da katılmıştır. İlerleyen süreçte, AB ve NATO gibi uluslararası

<sup>167</sup> Oliver Hawkins, **What to do with a Captured Pirate**, BBC News, 10 Mart 2009, <http://www.news.bbc.co.uk/2/hi/7932205.stm>, E.T.: 13.01.2015.

<sup>168</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Birleşik Görev Kuvveti CTF 151, <http://www.dzkk.tsk.tr/ctf151/anasayfa.php>, E.T.: 22.02.2015.

<sup>169</sup> PLONCH, Lauren ve ark., “Piracy off the Horn of Africa“, **CRS Report for Congress, Congressional Research Service**, 24.04.2009, <http://www.stripes.com/news/the-law-of-the-sea-1.89713>, E.T.: 01.02.2015.

<sup>170</sup> Birleşik Görev Gücü 151, <http://Atlantis.denizcilik.gov.tr/aden/Bilgi6.aspx>, E.T.: 23.01.2015.

örgütler ve ittifaklarında mücadeleye dahil olması durumu, dünya çapında bir çabaya dönüştürmüştür. Bazı ülkelerin iç hukukunda deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanması hususunda eksiklikler olmasına rağmen, Kenya ve Seyşeller gibi ülkelerle transfer anlaşması imzalayarak bu tikanıklığı gidermişlerdir.

### 2.5.5. AB Atalanta Operasyonu

Avrupa konseyi Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında 2008 yılında Avrupa Deniz Gücünü (EUNAVFOR) Kızıldeniz, Somali açıkları ve Aden körfezini içeren alanda görevlendirmiştir<sup>171</sup>.

Atalanta Operasyonu'na, 1814 sayılı Güvenlik Konseyi kararı çerçevesinde Dünya Gıda Programının gemilerini korumak, 1816 sayılı Güvenlik Konseyi kararı çerçevesinde Somali sahili açıklarında seyreden saldırıya açık gemileri korumak ve Somali sahili açıklarında gerçekleşen deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiilleriyle mücadeleye destek olmak görevleri verilmiştir. Görüldüğü gibi Atalanta Operasyonu ile oluşturulan görev gücüne verilen yetki, hem Dünya Gıda Programının gemilerini hem de Somali sahili açıklarında seyreden saldırıya açık gemileri korumak ve bu bağlamda Somali sahillerindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiilleri ile topyekûn şekilde mücadele etmektir.

EUNAVFOR Yunanistan, Almanya, İspanya, Fransa ve Hollanda'ya ait gemilerden oluşmaktadır. Deniz gücünde görev yapan gemilerin deniz haydutluğu ve silahlı soyguna karşı gerekli her türlü tedbiri alma, gerektiğinde kuvvet kullanma ve Somali Federal Hükümeti ile imzaladığı SOFA (Kuzey Atlantik Antlaşmasına Taraf Devletler Arasında Kuvvetlerin Statüsünde Dair Andlaşma) anlaşmasına dayanarak Somali topraklarında ve karasularında ceza yargılamasında yetkiye sahip olmaya kadar birçok hareket alanı bulunmaktadır.

Atalanta operasyonu Somali açıkları ve Aden denizinde deniz haydutluğu ile mücadelede etkin bir güç olmuş, deniz haydutları kıyıda yüzlerce mil açılmak zorunda kalmış ve bunu da daha büyük teknelerle yapmak zorunda olduklarından yerlerinin belirlenmesi kolaylaşmıştır<sup>172</sup>.

---

<sup>171</sup> Lordlar Kamarası Avrupa Birliği Komitesi, "Combating Somali Piracy: the EU's Naval Operation", **The Stationary Office Limited**, Londra-2010, s. 7.

<sup>172</sup> Lordlar Kamarası Avrupa Birliği Komitesi, **a.g.e.**, s.10.

### **2.5.6. Ocean Shield (Okyanus Kalkanı) ve Allied Protector (Koruyucu Müttefik) Operasyonları**

NATO Allied Protector Operasyonu, Güvenlik Konseyi'nin 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararlarını desteklemek üzere BM Genel Sekreteri'nin girişimi ile Ekim–Aralık 2008 tarihlerinde oluşturulmuştur. Operasyon NATO bayraklı bir gücün ilk defa Aden Körfezi'nde konuşlanması açısından önemlidir. Bu bağlamda görev, Dünya Gıda Programının görevini yerine getirmesinde gerekli güvenliği sağlamak için Somali sahili açıklarında deniz hareketleri gerçekleştirme görevini üstlenmiştir. Operasyon ile bölgedeki ticari deniz rotalarının ve uluslararası seyrüseferin güvenliğinin artırıldığı belirtilmiştir. Operasyon, AB'nin Atalanta Operasyonu'nun harekâta başladığının açıklanması ile 12 Aralık 2008 tarihinde sona erdirilmiştir<sup>173</sup>.

BM Gıda Programı çerçevesinde, gıda ve yardım gemilerine refakat etme amacıyla oluşturulan güç, zamanla çok başarılı bulunmuş ve daha sonrasında 2009 yılında Okyanus Kalkanı (Ocean Shield) adı altında yeni bir operasyona dönüşmüştür. Operasyonun amaçlarından biri de, bölgede deniz haydutluğu ile mücadele etme konusunda gerekli tedbir ve önlemler alıp gerekli imkânları sağlamaktır<sup>174</sup>.

### **2.5.7. Türkiye'nin Deniz haydutluğu İle Mücadeleye Katkısının Ulusal ve Uluslararası Hukuk Açısından Dayanakları**

Türkiye'nin deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında katıldığı uluslararası operasyonların hukuki dayanakları, diğer devletlerde olduğu gibi BMGüvenlik Konseyi'nin 1982 BMDHS'nedayanan kararlarıdır. Ancak, bu kararlar tek başına yeterli olmamakla birlikte bu kapsamda Türk Hukuku açısından da bazı düzenlemeler bulunmaktadır. Anayasa'nın 92. maddesinde:

“ Milletlerarası hukukun meşru saydığı hallerde savaş hali ilanına ve Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası andlaşmaların veya milletlerarası nezaket kurallarının gerektirdiği haller dışında, Türk Silahlı Kuvvetlerinin yabancı ülkelere gönderilmesine veya yabancı silahlı kuvvetlerin Türkiye'de bulunmasına izin verme yetkisi, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nindir.

<sup>173</sup> [http://www.manp.nato.int/operations/allied\\_provider/background.html](http://www.manp.nato.int/operations/allied_provider/background.html), E.T.: 21.12.2010.

<sup>174</sup> PPLOCH, Laouren ve Ark., “Piracy of the Horn of Africa“, CRS Report for Congress, Congressional Research Service, 24.04.2009, s.16, [http://assets.opencrs.com/rpts/R40528\\_20090424.pdf](http://assets.opencrs.com/rpts/R40528_20090424.pdf), E.T.: 09.12.2014.

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

Anayasa’da da belirtildiği üzere Türk Hukuku açısından da bakıldığında yabancı ülkelere Türk Silahlı Kuvvetleri’nin gönderilmesi için TBMM’nin kararı gerekmektedir.<sup>175</sup>

Şubat 2009 yılında Anayasa’nın 92. maddesi uyarınca, Başbakanlık (3-682) sayılı ‘Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz unsurlarının; Korsanlık-Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslararası Çabalara Destek Vermek Üzere, Gereği, Kapsamı, Zamanı ve Süresi Hükümetçe Belirlenecek Şekilde Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi ve Bununla İlgili Gerekli Düzenlemelerin Hükümet Tarafından Belirlenecek Esaslara Göre Yapılması için Anayasa’nın 92. Maddesi Uyarınca Hükümete Bir Yıl Süre ile İzin Verilmesine Dair Başbakanlık Tezkeresi’TBMM genel kuruluna sunulmuştur<sup>176</sup>.

Söz konusu tezkere ile ilgili görüşme yapılmış, siyasi parti temsilcileri görüşlerini açıklamışlardır. Görüşmeler genel olarak Somali’deki deniz haydutluğu olayları ve hükümetin uluslararası siyaseti ile ilgili olmuştur. Balıkesir Milletvekili ve aynı zamanda hukuk profesörü olan Hüseyin Pazarcı, tezkerede geçen korsanlık ifadesini eleştirmiştir. Pazarcı, korsanlık ve deniz haydutluğu terimlerinin farklı şeyleri ifade ettiğini ve aynı anlamda kullanılamayacağını savunmuştur. Bu iki terimin birlikte kullanılmasının uluslararası açıdan sorun yaratacağını, BMGüvenlik Konseyi’nin aldığı kararlarda sadece deniz haydutluğuna gönderme yaptığını, bu yüzden korsanlık ifadesini içeren bir düzenleme yapmanın, BMGüvenlik Konseyi kararlarının dışına çıkmak demek olduğunu ifade etmiştir.

Bunun üzerine, Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, bu hususta Pazarcı’ya katıldığını belirtmiş, ancak Somali’deki durumun her zaman hukuki bir zemine oturtulamadığını ve bunun uluslararası alanda bir sorun teşkil etmeyeceğini, korsanlık

<sup>175</sup> ULUŞAHİN, Nur, Savaş Hali İlânı ve Silahlı Kuvvet Kullanılmasına İzin Verme Yetkisi ve Anayasa Mahkemesi’nin 24.9.1990 Tarihli Kararı, **Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’eArmağan**, Ankara, 2003, s. 1039–1065.

<sup>176</sup> Karar metni için, <http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem23/yil3/bas/b055m.htm>, E.T.: 09.01.2015.

ifadesinin, tasarıya silahlı kuvvetlerin daha geniş bir yetkiyle gönderilmeleri amaçlandığı için konulduğunu belirtmiştir<sup>177</sup>.

Türkiye, deniz haydutluğu ile uluslararası mücadele kapsamında, NATO ve CTF-151 bünyesindeki oluşumlara, Gabya Sınıfı Fırkateynleri ile destekte bulunmuştur. Türk savaş gemileri, deniz haydutluğu ile mücadele, bölgede keşif ve gözetleme, karakol faaliyetleri ifa etmiş, ticaret gemilerine Aden Körfezi üzerinde tesis edilen güvenli koridordan geçişlerinde destek sağlamış, kimi zaman SAT komandoları tarafından deniz haydutluğu icra eden gemilere müdahale edilip, haydutlar etkisiz hale getirilmiştir<sup>178</sup>.

Gerçekleştirilen görüşmelerden sonra tezkere 934 sayılı karar ile kabul edilmiştir. TBMM tarafından “Türk Silahlı Kuvvetlerideniz unsurlarının; korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele amacıyla yürütülen uluslararası çabalara destek vermek üzere, gereği, kapsamı, zamanı ve süresi Hükümetçe belirlenecek şekilde Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir bölgelerde görevlendirilmesive bununla ilgili gerekli düzenlemelerin Hükümet tarafından belirlenecek esaslara göre yapılması için Türkiye Büyük Millet Meclisinin 10/2/2009 tarihli ve 934 sayılı kararı ile Hükümete verilen iznin süresininAnayasa’nın 92’nci maddesi uyarınca 10/2/2010 tarihinden itibaren bir yıl uzatılması, 956 sayılı karar ile kabul edilmiştir. Son olarak 03.02.2015 tarihli ve 1082 numaralı kararla bu süre bir yıl daha uzatılmıştır<sup>179</sup>.

Kabul edilen kararda, deniz haydutluğu-korsanlık ve silahlı soygun ile mücadele kapsamında, uluslararası hukuk açısından BM Güvenlik Konseyi’nin 1816, 1838, 1838, 1844 ve 1851 sayılı kararları ile 1988 tarihli SUA Sözleşmesi açıkça zikredilerek hukuki dayanak olarak gösterilmiştir<sup>180</sup>.

Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının, BMGüvenlik Konseyi’nin kararları ve Türkiye’nin taraf olduğu andlaşmalar ve uluslararası hukuk çerçevesinde, Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir alanlarda şu görevleri yapacağı kararlaştırılmıştır:

a) Keşif ve karakol görevleri,

<sup>177</sup> Karar metni için bkz: RG, 21 Mayıs 2008, RG: 26173.

<sup>178</sup> [http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/FAALIYETLER.php?strAnaFrame=duyurular/mucadele\\_faaliyetleri](http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/FAALIYETLER.php?strAnaFrame=duyurular/mucadele_faaliyetleri), E.T.: 13.01.2015.

<sup>179</sup> Karar metni için bkz: RG, 5 Şubat 2010, RG: 27484.

<sup>180</sup> Karar metni için bkz: RG, 13 Şubat 2009, RG: 27140.

b) Korsanlık-deniz haydutluğu ve silahlı soygun yaptığından şüphelendiği kişileri, telsizle sorgulamak, bayrak devletinin izni durumunda gemiye çıkmak, bayrağı bulunmayan gemilere uluslararası hukuk kuralları dahilinde müdahale etmek.

c) Ticaret gemilerine koruma sağlamak ve refakat etmek.

d) Korsan-deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçlarını icra eden kişilerin gemilerine müdahale etmek, etkisiz hale getirmek, el koymak, gerektiği ölçüde kuvvet kullanmak.

e) Bu tür gemilerde bulunan korsan-deniz haydudunu yakalamak ve gözaltına almak.

f) 1851 sayılı BM Güvenlik Konseyi kararlarına uygun olarak, korsan-deniz haydutluğu ve silahlı soygun icra eden kişiler hakkında adli işlem yapacak ülkelerle gerekli düzenleme ve anlaşmalar yapılması halinde, adli takibatı yürütmek üzere söz konusu ülke yetkililerini gemiye kabul etmek.

g) Yukarıda belirtilen anlaşma-düzenlemeler çerçevesinde, korsanlık-deniz haydutluğu ve silahlı soygun faillerini, ilgili ülkeye teslim edilene kadar gemide gözaltında tutmak.

h) Korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun faillerini, Türk vatandaşı olmaları durumu hariç, haklarında cezai işlem yapacak devlet makamlarına teslim etmek.

i) Gereken hallerde, sorgulama, delil toplama da dahil her türlü adli kolluk işlemlerini yapmak.

Söz konusu görevlerin icrasından, verilecek talimatlar çerçevesinde, gemi komutanı sorumlu olacaktır<sup>181</sup>.

## **2.6. Somali Açıklarında Yakalanan Deniz Haydutlarının Yargılanması**

Geçmişten günümüze deniz haydutlarının yargılanması ve cezalandırılması konusu denizde nasıl bir yetkinin kullanılabileceği sorunda düğümlenmiştir. Açık deniz hiçbir devletin egemenliği altında olmayan uluslararası bir alandır ve bu nedenle de kural olarak devletler burada yargı yetkilerini kullanamazlar. Bununla birlikte, deniz haydutluğu gibi diğer bazı uluslararası hukuka aykırı fiiller istisnai durum oluştururlar. Uluslararası hukukta deniz haydutluğunun yerini anlayabilmek için öncelikle devletlerin “yargı yetkileri” konusuna açıklık getirmek gerekir.

---

<sup>181</sup> Tezkere Metni için bkz: <http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem23/yil4/ham/b05501h.htm>, E.T.: 11.01.2015.

Yargı yetkisinin devletlerin egemenliklerinden doğduğu kabul edilmektedir. Bu yetki iç hukukta genellikle mahkemeye yetki veren bir kavramdır. Uluslararası hukukta “devletlerin yönetsel fonksiyonlarını icra etmek üzere sahip oldukları yetki olarak” tanımlanan yargı yetkisi uluslararası ceza hukukunda “bir devletin bir suçun işlenmesinin soruşturulması ve cezalandırılması için uluslararası hukuk çerçevesinde sahip olduğu kapasite ya da yetki” olarak tanımlanmaktadır.

Deniz haydutluğu, devletlerin egemenlik sınırını aşan eylemler içerdiği ve bu nedenle de yargı yetkisinin geleneksel tanımının dışına çıktığı için devletlerin sahip oldukları yargı yetkisini genişleten, yeni bir kategori olan “evrensel yargı yetkisi”ni devletlerin yargı yetkilerine eklenmesine neden olan bir suçtur. Geleneksel yargı yetkilerinin (mülklik ve şahsılık) yokluğunda evrensel yargı yetkisi, bazı kısıtlamalara tabi olarak, devletlerin yargı yetkisini kullanmalarını imkân sağlar. Evrensel yargı yetkisinin bir yükümlülük mü yoksa bir hak mı olduğu doktrinde tartışılmış ve iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Bunlardan ilki, evrensel yargı yetkisini devletlere bir yükümlülük olarak yüklemektedir. İkincisi ise, devletlere yargılama hakkı veren ama yargılamak istemeyen devletlere de suçluları yargılamak isteyen devletlere göndermelerine imkan sağlayan, yani “yargıla ya da yargılamayı isteyen devlete sınır dışı et” şeklindeki bir formülü getiren görüştür.

Günümüzde evrensel yargı yetkisini tesis eden bir çok uluslararası andlaşma ikinci prensibi yani “yargıla ya da sınır dışı et” formülünü benimsemiştir. Bu andlaşmalarla tanınan evrensel yargı yetkisinin genellikle zorunlu, uluslararası teamülden doğan evrensel yargı yetkisinin ise isteğe bağlı olduğu kabul edilmektedir. Bu isteğe bağlı evrensel yargı yetkisinin tipik örneği ise deniz haydutluğudur. Deniz haydutluğu her ne kadar sözleşmelerde düzenlenmiş ise de devletlerin bu alandaki yargı yetkisi isteğe bağlı kalmıştır.

Esasen açık denizde deniz haydutlarının saldırısına maruz kalmış bir geminin bayrak devletinin “mağdura göre şahsılık prensibi” gereği yargı yetkisinin olduğunu kabul etmek gerekir. Bu nedenle, deniz haydutluğu suçunun işlendiği yer standart yargı yeri yetkisi kurallarını uygulanmaz hale getirmez. Bununla birlikte, evrensel yargı yetkisi uygulamadan çok teoride tartışılan bir konu özelliğini korumaktadır. Bu kapsamda, çok az sayıda devletlerin evrensel yargı yetkisine dayandıkları

görülmektedir. Örneğin ABD, kendi mahkemelerinin evrensel yargı yetkisini kullanmalarına izin vermektedir<sup>182</sup>.

1982 BMDHS'ye göre, tüm devletler deniz haydutluğunun önlenmesi için işbirliği yapma yükümlülüğü altındadır. Sözleşmenin 105. maddesinde:

“ Her devlet, açık denizde ya da hiçbir devletin yargı yetkisine girmeyen bir yerde, deniz haydudu bir gemi ya da hava taşıtını ya da deniz haydutluğu sonucu ele geçirilen ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemi ya da hava taşıtını zapt edebilir, bu kişileri tutuklayabilir ve gemide bulunan mallara el koyabilir. ”

Burada tanınan yargı yetkisi, tarihi sürecin de gösterdiği gibi teamül kuralı niteliği taşıdığı için 1982 BMHDS'ye taraf olmayan ülkeler de, deniz haydutluğu konusunda evrensel yargı yetkisini kullanma talebinde bulunabilirler<sup>183</sup>. Bununla birlikte, 1982 BMDHS'nin 100. maddesi ile her ne kadar deniz haydutluğunu cezalandırmak için işbirliği imkanı verilmiş olsa da, 105. maddesinde kullanılan usul el koyan devlet mahkemesinin yargı yetkisinin bir yükümlülük değil sadece sunulmuş bir imkan olduğu şeklinde yorumlanır. Evrensel yetki BM'ye üye devletlerden sadece on beşinin yasal uygulamalar ile düzenlediği pratikte oldukça nadir kullanılan bir yetkidir. Yani evrensel yetki henüz anlamına uygun bir evrensel bir nitelik kazanarak uluslararası bir alanda uygulama alanı kazanamamıştır. Türkiye 2005 yılından sonra yürürlüğe giren TCK ile “soykırım”, “insanlığa karşı suçlar” ve “işkence” gibi suçlara karşı evrensel yetki ilkesini uygulayabilme alanını açmıştır. Ancak hali hazırda Türkiye deniz haydutluğuna dair hiçbir yasal düzenleme yoluna gitmediği için bu konuda evrensel yetkiyi kullanması ve yargılama yapması yerinde olmayacaktır.

Kural olarak, açık denizdeki bir gemi ancak bayrağını taşıdığı ülkenin yargı yetkisine sahiptir. Fakat deniz haydutluğu bu durumun teamüli bir istisnasıdır. Deniz haydudu, uluslararası toplumun ve tüm insanlığın aleyhine hareket edip, toplumsal düzeni bozan bir insandır. Bu sebeple deniz haydudunun ve gemisinin uyruğunun bir önemi bulunmamaktadır.

Deniz haydutları gemilerine ulusal bir bayrak çekmezler. Durum böyle olunca deniz haydutluğu suçunu işleyen bir geminin bayrak devleti tarafından yakalanıp cezalandırılması imkânsız olur ve durum mantıksız bir hal alır. Bu nedenle, deniz

---

<sup>182</sup> BATIR, a.g.e. ss. 47-49.

<sup>183</sup> BAHAR, a.g.m. s. 374.

haydutluğu üzerinde, tüm devletlerin yakalama ve yargı yetkisinin olması, bütün devletlerin menfaatine bir durum olmaktadır<sup>184</sup>.

Deniz haydutluğu suçu söz konusu olduğunda uluslararası toplumun üyesi her devlet kendi kolluk ve yargı yetkisini kullanabilmektedir. Burada yakalanan deniz haydudunun, yargılayan devletin vatandaşı olması şartı aranmadığı gibi deniz haydudunun bu suçu yargılayan devletin karasularında işlemiş olması şartı da aranmamaktadır<sup>185</sup>.

Tabi her devletin deniz haydudunu yakalayıp kovuşturabilmesi, bu devletin bu hakkı kullanma yükümlülüğünü beraberinde getirmemektedir. Yani devlet bu işlemi yapıp yapmamakta serbesttir<sup>186</sup>.

Bir devlet uluslararası hukukun tanımından farklı bir şekilde deniz haydutluğu tanımını oluşturup kendi mevzuatına koyarsa bu sadece o devleti bağlar. Örneğin isyan hareketleri ile karşı karşıya olan bir hükümet, bunları deniz haydudu olarak ilan edip bunu başka devletlere dayatamaz. İç mevzuatların deniz haydutluğu olarak tanımladığı ve saydığı eylemleri uluslararası hukuk aynı şekilde tanımlamayabilir<sup>187</sup>.

Deniz haydutluğu ile mücadele bakımından devletlerin iç mevzuatında deniz haydutluğu ile alakalı bir düzenlemenin bulunmaması sıklıkla karşılaşılan bir problemdir. Pek çok devlet bu suçu tanımlamayıp uluslararası hukukun tanımladığı biçimiyle hareket edip deniz haydutluğu yapan kişiler hakkında bu şekilde yargı yetkisi öngörmektedir. Bu durumda da uluslararası hukuku yorumlamaya çalışan ulusal hakimlerin sırtlarına yük olmaktadır<sup>188</sup>.

Yakalanan deniz haydutluğu gemisi ve bu gemide bulunan mallar müsadere edilir ancak yağma yapılarak elde edilmiş mallar maliklerine iade edilir. 1982 BMDHS 105. maddesinde yakalanan ya da ele geçirilen deniz haydutluğu gemisinin, yakalayan devlet mahkemelerinin vereceği ceza ve alacağı tedbirler konusunda hüküm verme yetkisini, iyi niyetli üçüncü kişilerin haklarını saklı tutmak üzere yapılmasını işaret etmiştir<sup>189</sup>.

---

<sup>184</sup> HALBERSTAM, "Terrorism on the High Seas, The Achille Lauro", Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, s. 288.

<sup>185</sup> TUEK, **a.g.m.**, s. 15.

<sup>186</sup> GUILFOYLE, **a.g.m.**, s. 693.

<sup>187</sup> PADEFORD, Norman J., "Foreign Shipping During the Spanish Civil War", **American Journal of International Law**, S. : 32, Yıl: 1938, s. 272.

<sup>188</sup> TIRIBELLI, **a.g.m.**, s. 140.

<sup>189</sup> SCELLE, **a.g.m.**, s. 297.

Deniz haydutluğu konusunda uluslararası hukuk evrensel yargı yetkisini benimsemiştir. Deniz haydutluğu ile mücadelede her devlete takip, yakalama ve yargılama yetkisinin verilmesi hukuki bir avantajdır. Uluslararası toplum için tehlike arz eden bu durum devletlerin takdirine bırakılmıştır. Tarihsel süreçte evrensel yargı yetkisine rağmen çok az deniz haydutluğu kovuşturması yapılmıştır. Bu yetki pratikten ziyade teorikte kalmıştır<sup>190</sup>.

Somali açıklarında deniz haydutları yakalayan devlet bunları yargılama konusunda pek istekli davranmamaktadır. Bu isteksizliğin perde arkasında yargılama masrafları, suçun işlendiği yer, delillerin çok uzakta olması ve insan haklarının getirdiği sonuçlar gibi kaygılar bulunmaktadır<sup>191</sup>.

Türkiye kendi iç mevzuatında deniz haydutluğu suçunu düzenlememiştir. Her ne kadar Türkiye'nin, taraf olmadığı ama bir örf ve adet hukuku kuralı haline gelen 1982 BMDHS'nin deniz haydutluğu ile ilgili hükümlerine dayanarak deniz haydutlarını yargılayabileceğini ileri sürenler<sup>192</sup> varsa da Türk iç hukukuna göre suçta "kanunilik ilkesi" gereğince yakalanan deniz haydutlarını yargılaması söz konusu olamayacaktır.

Deniz haydutluğunun unsurlarını incelediğimizde, gemideki insanların rehin alınması durumunda, hürriyeti kısıtlama suçunun, kişilerin gemiden çıkarılıp rehin alınması halinde, adam kaldırma suçunun ve elinde bulunan malların alıkonulması halinde yağma suçunun söz konusu olacağı söylenebilir. Deniz haydutluğunun tanımında şiddet zorunlu unsurlardan biridir. Deniz haydutluğu geniş haliyle düşünüldüğünde, TCK 223. maddesindeki, ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçu ileri sürülebilir. TCK 223. maddesi şöyledir:

“ Ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması

(1) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket halinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

(2) Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması halinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

(3) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

---

<sup>190</sup> KONTOROVICH, Eugene, “The Piracy Analogy“, **Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation**, s. 192.

<sup>191</sup> TREVES, a.g.m. s. 408.

<sup>192</sup> BAHAR, a.g.m., s. 12.

- (4) Bu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla ayrıca cezaya hükmolunur.
- (5) Bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hallerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler uygulanır. ”

Yukarıdaki maddede tanımlanan suçun uluslararası anlamda deniz haydutluğunu kapsayabildiği konusu tartışmaya açık olmakla birlikte genel kabul görmektedir. Çoğu deniz haydudu saldırısında eylem seyir halinde gemilere karşı değil, limanlarda demirlemiş halde bulunan gemilere karşı gerçekleştirilmektedir.

Deniz haydutluğu ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonulması suçu içinde kapsayıcı görülüp, bu hususta, yakalama ve yargılama olmak üzere iki aşama söz konusudur.

Uluslararası hukuk açısından, her devletin kendi hükümlerlik alanlarındaki yargılama yetkisi ancak, örf adet hukuku ve taraf oldukları uluslararası sözleşmelerle sınırlandırılabilir. 1982 BMDHS taraf olsun ya da olmasın tüm devletlere deniz haydutlarını yakalama hakkı tanınmıştır. Bu yönden düşünüldüğünde Türk savaş gemilerinin, açık sularda deniz haydutlarına müdahale hakkı bulunmaktadır.

Bu zamana kadar Türkiye, Aden Körfezi’nde yakaladığı hiçbir deniz haydudunu yargılama yoluna gitmemiştir. Türkiye’nin Kenya ile aralarında bir yargılama anlaşması bulunmamaktadır. Avrupa Birliği’nin, Kenya ile aralarında, deniz haydutlarının yargılanması ile ilgili bir anlaşma mevcuttur. Türkiye, yakaladığı deniz haydutlarını Birleşik Görev Gücü 151’deki müttefiklerine teslim etmekte ve bu sayede bağlı bulunduğu Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi’ne göre karşılaşılabileceği iade yasağı durumunu da böylelikle aşmaktadır.

Yakalanıp ABD ve Avrupa’ya getirilen deniz haydutluğu şüphelilerin, yargılanma sonucunda suçsuz bulundukları taktirde ülkelerindeki kötü koşullar ve iç savaşı sebep göstererek sığınma talebinde bulunmaları da ayrı bir çekince oluşturmaktadır<sup>193</sup>.

Örneğin Danimarka donanmasına ait bir gemi 2008 yılında Somali sahilinde yakaladığı deniz haydutlarını serbest bırakmaya karar verip Somali sahiline terketmiştir. Deniz haydutlarının herhangi bir Somali makamına teslim etmeleri halinde herhangi bir işkence veya idam riski olabileceği sonucuna varan Danimarka yetkilileri insan hakları doğrultusunda serbest bırakma kararı almıştır. Benzer şekilde, İngiltere Dışişleri

<sup>193</sup> WARNER; Anne Lesley, **An Appraisal of U.S. Counterpiracy Options in the Horn of Africa**, s.71.

Bakanlığı'nın da deniz kuvvetlerini insan hakları ve sığınma talebine yol açabileceği için deniz haydutlarını mümkün olduğunca gözaltına almamaları konusunda uyarmıştır.<sup>194</sup>

Deniz haydutlarının işkence veya idam cezası olan bir ülkeye iadesi durumunda Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne taraf devletler, bu husustaki Avrupa İnsan Hakları mahkemesinin konuya içtihadını düşünmek zorundadır. Ölüm cezasının uygulanması hususunda mahkemenin sözleşmenin 3. Maddesini geniş yorumladığı bir çok örnek mevcuttur. Deniz haydutlarını yargılamadaki isteksizlik karşısında BM Güvenlik Konseyi 1846 ve 1816 sayılı kararlarında şu ifadeleri kullanmıştır:

“...bütün devletleri ve özellikle bayrak, liman ve sahil devletlerini, deniz haydutluğu ya da silahlı soygun fiillerinin fail ya da mağdurlarının uyrukluğunu taşıdığı devletleri ve uluslararası ve ulusal hukuk uyarınca ilgili yargı yetkisine sahip devletleri; uluslararası insan hakları hukuku dahil olmak üzere, uygulanabilir uluslararası hukuka uyumlu olarak, Somali kıyıları açıklarında deniz haydutluğu ve silahlı eşkıyalıktan sorumlu kişiler bakımından yargı yetkisinin tespitinde ve bu kişiler hakkında soruşturma ve kovuşturmalarda işbirliği yapmaya...davet eder.”

Güvenlik Konseyi burada devletlere gereken lojistiği sağlayıp bu yetkiyi kullanmayı devletlerin takdirine bırakmıştır<sup>195</sup>.

Yakalanan deniz haydutlarının gözaltına alınması ve yargılanması sürecinde devletlerin insan hakları konusunda dikkatli davranmaları gerekmektedir. Bu amaçla 2009 yılında İngiltere, ABD ve Kenya arasında ikili anlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşma 1846 sayılı BM Güvenlik Konseyinin, deniz haydutlarını yargılamada istekli devlete teslim imkânı ile alakalı kararına girmektedir. Anlaşma sonucunda şüphelileri ülkesinde yargılamayı kabul eden Kenya'ya adalet sistemini geliştirebilmesi için maddi yardım yapılması da bu devletin hukukun üstünlüğünü sağlama yeteneğini de sağlamasına olanak kılacağı için belli bir elverişlilik de sağlamaktadır<sup>196</sup>.

Avrupa Birliği'nin Somali kıyılarındaki deniz haydutluğu ile alakalı 2008/851 sayılı belgesine göre deniz haydutluğu şüphelilerini yakalayan devlet kendi yargı yetkisini kullanamıyor ya da kullanmak istemiyorsa, söz konusu kişiler yargılanma amacı ile yargılama konusunda istekli üye bir devlete nakledilebileceği kararına

---

<sup>194</sup> TREVES, a.g.m. s. 408.

<sup>195</sup> GUILFOYLE, Douglas, “Piracy off Somalia“, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts, s. 696.

<sup>196</sup> WARNER, a.g.m. s. 71.

varılmıştır. Ancak bu durum gerçekleştirilirken kişinin ölüm cezası veya işkenceye maruz kalmayacağı garanti edilebilir olmalı ve bu hususlar uluslararası insan hakları uyumlu bir şekilde yürütülmelidir<sup>197</sup>.

Somali açıklarında deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında yürütülen operasyonlara katılan Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne taraf devletler, İnsan Hakları Mahkemesinin geliştirdiği yükümlülükleri dikkate almak durumundadırlar. Kişi özgürlüğü Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 5. maddesinde Özgürlük ve Güvenlik hakkı başlığında incelenmiştir.

Deniz haydutluğu ile yapılan bu mücadeleler kapsamında, bu faaliyetin yoğun olarak görüldüğü bölgelerde özel ihtisas mahkemeleri kurulması fikri ortaya atılmıştır. Kurulacak bu tip bir mahkemelerin uluslararası ve evrensel mahkemelere göre alternatif bazı avantajlara sahip olacağı ileri sürülmektedir. Bu tip mahkemeler hem olay yerine yakınlığı hem bölge hukukçularının deneyimlerinden yararlanma hem de başka mahkemelerle yetki çatışması probleminin de önüne geçmesi bakımından birçok avantaja sahip olacaktır<sup>198</sup>.

---

<sup>197</sup> Council Joint Action 2008/851/CFSP, 10 Kasım 2008 on a European Union Military Operations to Contribute to the Deterrence, Prevention and Repression of Acts of Piracy and Armed Robbery off Somalia Coast, Md.12, in Official Journal of the European Union, L 301/33.

<sup>198</sup> BAHAR, **a.g.e.** s. 82.

### 3. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Son yıllarda gösterdiği artış ile dikkat çeken deniz haydutluğu olayları alınan tedbirlere rağmen sadece dünya ticaretine konu olan malların % 90'na yakınının taşındığı deniz yollarını değil, uluslararası barış ve güvenliği de tehdit eder hale gelmiştir. Sorunun çözülememesinde ve giderek derinleşmesinde bölge devletlerin siyasi istikrarsızlığı, sosyoekonomik koşulları, krizler ve olaylar büyük rol oynarken, deniz haydutlarının sahip olduğu teknolojik imkânlar kadar mevcut hukuk kurallarının eksikliği ve yetersizliği de büyük rol oynamaktadır. Deniz haydutluğundan elde edilen gelirin yüksek olması da bu yasadışı faaliyeti oldukça cazip kılmaktadır.

1982 BMDHS ve diğer ilgili sözleşmeler, deniz haydutluğu tanımını sadece açık denizlerdeki hukuka aykırı fiillere dayandırmıştır. Bu nedenle anılan sözleşmeler deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında sorunun çözümü için yetersiz kalmakta, yeterli hukuki zemini sağlamaktan uzak durmaktadır. Bu kapsamda, mevcut sözleşmelerin deniz haydutluğu ile mücadelede açık deniz ile sınırlı kalması günümüz ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Karasularında ve devletlerin egemenliği altında diğer deniz alanlarında gerçekleştirilen eylemler konusundaki bu boşluğun doldurulması için SUA Sözleşmesi kabul edilmiştir. Ne yazık ki, karasularında bu tarz eylemlerin en yoğun olarak görüldüğü ülkeler SUA Sözleşmesi'ne taraf olmadıkları için Sözleşme beklenen etkiyi doğurmamıştır.

Uluslararası toplumun verdiği mücadele çerçevesinde esasen marjinalleştirilen deniz haydutluğunun daha çok Aden Körfezi ve Somali açıklarında 2000'li yıllardan sonra farklı bir şekilde (modern deniz haydutluğu) ortaya çıkması üzerine BM Güvenlik Konseyi, deniz haydutluğu olaylarını uluslararası güvenlik ve barış için bir tehdit olarak kabul etmiş, bu çerçevede deniz haydutluğu ile mücadele için kararlar almıştır. Güvenlik Konseyi deniz haydutluğu olayları için yeni bir düzenlemeye gitmemiş, 1982 BMDHS'yi temel aldığını kabul etmiştir. Ancak, deniz haydutluğunu, denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlerin kullanımına açık olan uluslararası sularda işlenen bir suç olarak tanımlayan 1982 BMDHS'nin yetersizliği karşısında Güvenlik Konseyi Somali karasularında gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetlerini açık denizde gerçekleştirilmiş gibi kabul edileceğini vurgulayarak, bu anlamda oluşan tıkanmayı esnetmiştir. Somali de bu bağlamda bir takım ülkelerle deniz haydutlarının yargılanmasına ilişkin yaptığı ikili sözleşmelerle sorunun çözümüne katkıda bulunmuştur. Son yıllarda, farklı bir yüz ile tekrar ortaya çıkan deniz

haydutluğuna karşı, uluslararası toplumun başlattığı mücadeleye Türkiye de askeri destek sağlamış ve halen sağlamaya devam etmektedir.

Deniz haydutluğuna yönelik başlatılan bu yeni mücadelede yakalanan haydutların yargılanması meselesi halen bir sorun olmaya devam etmektedir. Uluslararası hukuk, evrensel yargılama yetkisi kapsamında her ülkeye yargı yetkisi tanınmasına rağmen devletler siyasi olarak isteksiz davranmaktadırlar. Yakalanan deniz haydutlarının yargılanması için devletler bölge ülkeleri ile ikili anlaşmalar yaparak yargı yetkilerini devretmekte bu da az gelişmiş bu ülkelerin güçsüz yargı erkleri sebebiyle yargılama konusuna çözüm getirememektedir. Geline bu noktada BM'nin girişimi ile bölgede bağımsız bir uluslararası ihtisas mahkemesi kurulması gündemdedir. Bu girişimin başarısı önümüzdeki günlerde kendini gösterecektir.

Uluslararası Denizcilik Bürosu Başkanı Michael Howlett'a göre, Somali açıklarında deniz haydutluğu ile mücadelede savaş gemileriyle sağlanmaya çalışılan çözüm kısa vadeli bir çabadır. Yine ABD Savunma Bakanlığı Sözcüsü Geoff Morrell, *'Dünyanın bütün donanmalarını, içindeki tüm savaş gemileriyle Somali kıyılarına getirseniz, bu dahi sorunu tek başına çözemez. Sorun, bütünsel bir yaklaşım gerektiriyor.'* sözü de sorunun çözümündeki diğer faktörlere işaret etmektedir. Bu sorunun çözülmesinde daha ayrıntılı düşünülüp daha kalıcı çözümler üretmenin gereği açıkça görülmektedir. Zira, Somali'deki insanların yiyecek ve barınma ihtiyaçları düşünüldüğünde, Somali'de bir devlet düzeninin kurulmasıgerekliliği yadsınamaz bir gerçektir. BM Güvenlik Konseyi de, çoğu kararında buna işaret etmiş, Somali'nin yer altı ve yer üstü kaynaklarının Somali'ye ait olduğuna, Somalili balıkçılara gereken kaynaklarının sağlanmasına vurgu yapmıştır. Alınan önlem ve çözümlerin başarısı, önümüzdeki yıllarda belli olacaktır.

Yeryüzünün dörtte üçünü kaplayan denizlerin gerek ticaret gerekse taşıma açısından önemi tartışılmaz bir gerçektir. Bu durum var olduğu sürece, bunun üzerinden haksız kazanç elde etmek için çabalayan oluşumlar da var olacaktır. Denizlerin tamamının kontrol altına alınması günümüzün teknolojilerine rağmen hala olanaksızdır. Bu yoldan hareketle deniz haydutluğu sorununun çözümünde denizden önce karaya yönelinilmeli ve bu sorunu ortaya çıkaran nedenlerin ne olduğu üzerinde durulmalıdır. Günümüzde deniz haydutluğu ile ilgili uluslararası hukuk kurallarını kabul etmeyen devlet neredeyse kalmamıştır. Sorunun temelini hukuksal boşluklar değil, deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanması konusunda isteksiz olan devletler oluşturmaktadır. Bu konuda devletlerin sorunun çözümünde istekli davranmaları ve

işbirliği içinde olmaları,kuşkusuz bu eylemlerin tamamı ile sonlandırılmasında büyük bir adım olacaktır.

## 4. EKLER

#### 4.1. EK-1:Antik Çağ'da Yunanistan Haritası



#### **4.2. EK-2: Paris Deklarasyonu -The Declaration of Paris (1856)**

Declaration respecting maritime law signed by the Plenipotentiaries of Great Britain, Austria, France, Prussia, Russia, Sardinia, and Turkey, assembled in Congress at Paris, April 16, 1856.

The Plenipotentiaries who signed the Treaty of Paris of the 30th of March, 1856, assembled in conference, -considering:

That Maritime Law, in time of war, has long been the subject of deplorable disputes;

That the uncertainty of the law, and of the duties in such a matter, gives rise to differences of opinion between neutrals and belligerents which may occasion serious difficulties, and even conflicts;

That it is consequently advantageous to establish a uniform doctrine on so important a point.

That the Plenipotentiaries assembled in Congress at Paris cannot better respond to the intentions by which their governments are animated than by seeking to introduce into international relations fixed principles in this respect;

The above-mentioned Plenipotentiaries, being duly authorized, resolved to concert among themselves as to the means of attaining this object; and, having come to an agreement, have adopted the following solemn declaration:

1. Privateering is, and remains abolished.
2. The neutral flag covers enemy's goods, with the exception of contraband of war.
3. Neutral goods, with the exception of contraband of war, are not liable to capture under the enemy's flag.
4. Blockades, in order to be binding, must be effective, that is to say, maintained by a force sufficient really to prevent access to the coast of the enemy. The Governments of the undersigned Plenipotentiaries engage to bring the present Declaration to the knowledge of the states which have not taken part in the Congress of Paris, and to invite them to accede to it.

Convinced that the maxims which they now proclaim cannot but be received with gratitude by the whole world, the undersigned Plenipotentiaries doubt not that the efforts of their governments to obtain the general adoption thereof will be crowned with full success.

### **4.3. EK-3:Deniz Haydutluğu İle İlgili Olarak Harvard Üniversitesinde Hazırlanan Taslak Sözleşme**

#### **ARTICLE 1**

As the terms are used in this convention:

1. The term “jurisdiction” means the jurisdiction of a state under international law as distinguished from municipal law.

2. The term “territorial jurisdiction” means the jurisdiction of a state under international law over its land, its territorial waters and the air above its land and territorial waters. The term does not include the jurisdiction of a state over its ships outside its territory.

3. The term “territorial sea” means that part of the sea which is included in the territorial waters of a state.

4. The term “high sea” means that part of the sea which is not included in the territorial waters of any state.

5. The term “ship” means any water craft or air craft of whatever size.

#### **ARTICLE 2**

Every state has jurisdiction to prevent piracy and to seize and punish persons and to seize and dispose of property because of piracy. This jurisdiction is defined and limited by this convention.

#### **ARTICLE 3**

Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state:

1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with intent to steal or destroy property, for private ends without bona fide purpose of asserting a claim of right, provided that the act is connected with an attack on or from the sea or in or from the air. If the act is connected with an attack which starts from on board ship, either that ship or another ship which is involved must be a pirate ship or a ship without national character.

2. Any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts which make it a pirate ship.

3. Any act of instigation or of intentional facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 of this article.

#### **ARTICLE 4**

1. A ship is a pirate ship when it is devoted by the persons in dominant control to the purpose of committing an act described in the first sentence of paragraph 1 of Article 3, or to the purpose of committing any similar act within the territory of a state by descent from the high sea, provided in either case that the purposes of the persons in dominant control are not definitely limited to committing such acts against ships or territory subject to the jurisdiction of the state to which the ship belongs.

2. A ship does not cease to be a pirate ship after the commission of an act described in paragraph I of Article 3, or after the commission of any similar act within the territory of a state by descent from the high sea, as long as it continues under the same control.

#### **ARTICLE 5**

A ship may retain its national character although it has become a pirate ship. The retention or loss of national character is determined by the law of the state from which it was derived.

#### **ARTICLE 6**

In a place not within the territorial jurisdiction of another state, a state may seize a pirate ship or a ship taken by piracy and possessed by pirates, and things or persons on board.

#### **ARTICLE 7**

1. In a place within the territorial jurisdiction of another state, a state may not pursue or seize a pirate ship or a ship taken by piracy and possessed by pirates; except that if pursuit of such a ship is commenced by a state within its own territorial jurisdiction or in a place not within the territorial jurisdiction of any state, the pursuit may be continued into or over the territorial sea of another state and seizure may be made there, unless prohibited by the other state.

2. If a seizure is made within the territorial jurisdiction of another state in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, the state making the seizure shall give prompt notice to the other state, and shall tender possession of the ship and other things seized and the custody of persons seized.

3. If the tender provided for in paragraph 2 of this article is not accepted, the state making the seizure may proceed as if the seizure had been made on the high sea.

## **ARTICLE 8**

If a pursuit is continued or a seizure is made within the territorial jurisdiction of another state in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 7, the state continuing the pursuit or making the seizure is liable to the other state for any damage done by the pursuing ship, other than damage done to the pirate ship or the ship possessed by pirates, or to persons and things on board.

## **ARTICLE 9**

If a seizure because of piracy is made by a state in violation of the jurisdiction of another state, the state making the seizure shall, upon the demand of the other state, surrender or release the ship, things and persons seized, and shall make appropriate reparation.

## **ARTICLE 10**

If a ship seized on suspicion of piracy outside the territorial jurisdiction of the state making the seizure, is neither a pirate ship nor a ship taken by piracy and possessed by pirates, and if the ship is not subject to seizure on other grounds, the state making the seizure shall be liable to the state to which the ship belongs for any damage caused by the seizure.

## **ARTICLE 11**

1. In a place not within the territorial jurisdiction of any state, a foreign ship may be approached and on reasonable suspicion that it is a pirate ship or a ship taken by piracy and possessed by pirates, it may be stopped and questioned to ascertain its character.

2. If the ship is neither a pirate ship nor a ship taken by piracy and possessed by pirates, and if it is not subject to such interference on other grounds, the state making the interference shall be liable to the state to which the ship belongs for any damage caused by the interference.

## **ARTICLE 12**

A seizure because of piracy may be made only on behalf of a state, and only by a person who has been authorized to act on its behalf.

## **ARTICLE 13**

1. A state, in accordance with its law, may dispose of ships and other property lawfully seized because of piracy.

2. The law of the state must conform to the following principles:

(a) The interests of innocent persons are not affected by the piratical possession or use of property, nor by seizure because of such possession or use.

(b) Claimants of any interest in the property are entitled to a reasonable opportunity to prove their claims.

(c) A claimant who establishes the validity of his claim is entitled to receive the property or compensation therefor, subject to a fair charge for salvage and expenses of administration.

#### **ARTICLE 14**

1. A state which has lawful custody of a person suspected of piracy may prosecute and punish that person.

2. Subject to the provisions of this convention, the law of the state which exercises such jurisdiction defines the crime, governs the procedure and prescribes the penalty.

3. The law of the state must, however, assure protection to accused aliens as follows:

(a) The accused person must be given a fair trial before an impartial tribunal without unreasonable delay.

(b) The accused person must be given humane treatment during his confinement pending trial.

(c) No cruel and unusual punishment may be inflicted.

(d) No discrimination may be made against the nationals of any state.

4. A state may intercede diplomatically to assure this protection to one of its nationals who is accused in another state.

#### **ARTICLE 15**

A state may not prosecute an alien for an act of piracy for which he has been charged and convicted or acquitted in a prosecution in another state.

#### **ARTICLE 16**

The provisions of this convention do not diminish a state's right under international law to take measures for the protection of its nationals, its ships and its commerce against interference on or over the high sea, when such measures are not based upon jurisdiction over piracy.

#### **ARTICLE 17**

1. The provisions of this convention shall supersede any inconsistent provisions relating to piracy in treaties in force among parties to this convention, except

that such inconsistent provisions shall not be superseded in so far as they affect only the interests of the parties to such treaties *inter se*.

2. The provisions of this convention shall not prevent a party from entering into an agreement concerning piracy containing provisions inconsistent with this convention which affect only the interests of the parties to that agreement *inter se*.

#### **ARTICLE 18**

The parties to this convention agree to make every expedient use of their powers to prevent piracy, separately and in co-operation.

#### **ARTICLE 19**

1. If there should arise between the High Contracting Parties a dispute of any kind relating to the interpretation or application of the present convention, and if such dispute cannot be satisfactorily settled by diplomacy, it shall be settled in accordance with any applicable agreements in force between the parties to the dispute providing for the settlement of international disputes.

2. In case there is no such agreement in force between the parties to the dispute, the dispute shall be referred to arbitration or judicial settlement. In the absence of agreement on the choice of another tribunal, the dispute shall, at the request of any one of the parties to the dispute, be referred to the Permanent Court of International Justice, if all the parties to the dispute are parties to the Protocol of December 16, 1920, relating to the Statute of that Court; and if any of the parties to the dispute is not a party to the Protocol of December 16, 1920, to an arbitral tribunal constituted in accordance with the provisions of the Convention for the Pacific Settlement of International Disputes, signed at The Hague, October 18.

#### **4.4. EK-4: Milletler Cemiyeti Döneminde Hazırlanan Deniz Haydutluğu İle İlgili**

##### **Sözleşme Taslağı**

*Article 1.*—Piracy occurs only on the high sea and consists in the commission for private ends of depredations upon property or acts of violence against persons.

It is not involved in the notion of piracy that the above-mentioned acts should be committed for the purpose of gain, but acts committed with a purely political object will not be regarded as constituting piracy.

*Article 2.*—It is not involved in the notion of piracy that the ship should not have the right to fly a recognised flag, but in committing an act of piracy the pirate loses the protection of the State whose flag the ship flies.

*Article 3.*—Only private ships can commit acts of piracy. Where a warship, after mutiny, cruises on its own account and commits acts of the kind mentioned in Article 1, it thereby loses its public character.

*Article 4.*—Where, during a civil war, warships of insurgents who are not recognised as belligerents are regarded by the regular Government as pirates, third Powers are not thereby obliged to treat them as such.

Insurgents committing acts of the kind mentioned in Article 1 must be considered as pirates, unless such acts are inspired by purely political motives.

*Article 5.*—If the crew of a ship has committed an act of piracy, every warship has the right to stop and capture the ship on the high sea.

On the condition that the affair shall be remitted for judgment to the competent authorities of the littoral State, a pursuit commenced on the high sea may be continued even within territorial waters unless the littoral State is in a position to continue such pursuit itself.

*Article 6.*—Where suspicions of piracy exist, every warship, on the responsibility of its commander, has authority to ascertain the real character of the ship in question. If after examination the suspicions are proved to be unfounded, the captain of the suspected ship will be entitled to reparation or to an indemnity, as the case may be. If, on the contrary, the suspicions of piracy are confirmed, the commander of the warship may either proceed to try the pirates, if the arrest took place on the high sea, or deliver the accused to the competent authorities.

**Article 7.**—Jurisdiction in piracy belongs to the State of the ship making the capture, except: (a) in the case of pursuit mentioned in Article 5, paragraph 2; (6) in the case where the domestic legislation or an international convention otherwise decides.

**Article 8.**—The consequences of capture, such as the validity of the prize, the right of recovery of the lawful owners, the reward of the captors, are governed by the law of the State to which jurisdiction belongs. Geneva, January 26th, 1926.

#### **4.5. EK-5: 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin Deniz Haydutluğu ile İlgili**

##### **Hükümleri**

Madde 14- Bütün Devletler açık denizde veya bir Devletin yargı yetkisi dışındaki diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunun bastırılması için mümkün olan azami ölçüde işbirliği yapacaklardır.

Madde 15- Deniz haydutluğu aşağıdaki hareketlerin herhangi birisinden ibarettir:

1. Özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen,
  - a- açık denizde, başka bir gemiye veya uçağa karşı veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere ve mala karşı,
  - b- herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala karşı yöneltilmiş herhangi bir gayri hukuki şiddet veya tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi.
2. Bir gemi veya uçağı haydut gemi veya uçak yapan olayları bilerek onların işletilmesine ihtiyari ile herhangi bir şekilde katılma hareketi;
3. Bu maddenin 1. alt paragrafında veya 2. alt paragrafında tarif edilen bir hareketi teşvik eden veya onu kasden kolaylaştıran herhangi bir hareket.

Madde 16- Mürettebatı isyan etmiş ve kontrolü ele geçirmiş olan bir harp gemisi, devlet gemisi veya devlet uçağı tarafından işlenen ve onbeşinci maddede tarifi yapılmış haydutluk hareketleri, özel bir geminin işlediğı hareketlerle aynı muameleye tabi tutulur.

Madde 17- Bir geminin veya uçağın onu hakim şekilde kontrol eden kişiler tarafından 15. Maddede zikredilmiş hareketlerden birini işlemek amacıyla kullanılması kullanmayı tasarlandıysa, gemi veya uçak, haydut bir gemi veya haydut bir uçak olarak mütalaa edilir. Gemi veya uçak, böyle bir hareketi yapmak için kullanılmışsa bu hareketin suçlusu olan kişilerin kontrolünde kaldığı sürece aynı hükümler uygulanır.

Madde 18- Bir gemi veya uçak, haydut bir gemi veya uçak haline gelmiş olduğu halde, tabiiyetini koruyabilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı bu tabiiyeti veren Devletin kanunlarına göre belirlenecektir.

Madde 19- Açık denizde veya herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışındaki diğer herhangi bir yerde, her Devlet bir haydut gemiye veya uçağa veya haydutluk yoluyla alınan ve haydutların kontrolünde olan bir gemiye el koyabilir, ve gemide bulunan

kişileri tutuklayabilir ve mallara el koyabilir. El koymayı gerçekleştiren Devletin mahkemeleri verilecek cezaları kararlaştırabilir, ve iyi niyetle hareket eden unc kişilerin hakları saklı kalmak üzere, gemi, uçak veya mallar hakkında alınacak tedbirleri de kararlaştırabilir.

Madde 20- Yeterli gerekçe olmadan haydutluk kuşkusuyla bir gemi veya uaa elkonulduğunda, elkoymayı gerçekleştiren Devlet geminin veya uçağın tabiiyetini taşıdığı Devlete karşı el koymanın sebep olduğu herhangi bir kayıp veya zarardan dolayı hukuken sorumlu olacaktır.

Madde 21- Haydutluk sebebiyle (yapılan) herhangi bir elkoyma hareketi sadece harp gemileri veya askeri uçaklar veya o amaçla izin verilen devlet hizmetindeki diğer gemi veya uçaklar tarafından gerçekleştirilebilir.

Madde 22- 1. Anlaşmanın verdiği yetkilerden doğan müdahale hareketleri saklı kalmak üzere, açık denizde yabancı bir ticaret gemisine rastlayan bir harp gemisi,

- a- geminin haydutluk yaptığından veya;
- b- geminin esir ticaretine giriştiğinden; veya
- c- yabancı bir bayrak taşıdığı, veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde, geminin gerçekte harp gemisi ile aynı tabiiyette olduğundan şüpheyi gerektirecek makul bir sebep olmadıkça bu gemiye yanaşmakla haklı olamaz.

#### **4.6. EK-6:1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Deniz**

##### **Haydutluğu ile İlgili Hükümleri**

##### **Madde 100**

**Deniz haydutluğunun önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü**

Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır.

##### **Madde 101**

##### **Deniz Haydutluğu'nun tanımı**

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluluğunu teşkil eder;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:

i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

ii) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

c) a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.....

##### **Madde 102**

**Mürettebatı isyan eden bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı yoluyla deniz haydutluğu**

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur.

##### **Madde 103**

##### **Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tanımı**

Fiilen kontrol altında bulundukları kimseler tarafından 101. maddede öngörülen fiillerden birini işlemeye tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar. Bu gibi fiilleri işlemeye hizmet etmiş gemiler veya uçaklar da

bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrol, altında kaldıkları sürece deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar.

#### **Madde 104**

##### **Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tabiiyetini muhafaza etmesi veya kaybetmesi**

Bir gemi veya uçak, deniz haydudu uçak veya gemi niteliğini almasına rağmen, tabiiyetini muhafaza edebilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı bu tabiiyeti vermiş olan devletin iç hukukuna tabiidir.

#### **Madde 105**

##### **Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağa el konulması**

Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan her hangi bir yerde, deniz haydudu birgemiye veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el koyabilir ve bu gemide ve uçakta bulunan kişileri yakalayabilir ve mallara el koyabilir. El koyan devletin mahkemeleri verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilir.

#### **Madde 106**

##### **Keyfi el koyma halinde sorumluluk**

Deniz haydudu olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devlet, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu, devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacaktır.

#### **Madde 107**

##### **Deniz haydutluğu nedeniyle el koymayı gerçekleştirmeye yetkili gemi ve uçaklar**

Deniz haydutluğu sebebiyle el koyma, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir.

#### **Madde 110**

##### **Ziyaret Hakkı**

1- Müdahalenin bir andlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde 95. ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlanılanlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda

belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir.

- a) Geminin deniz haydutluğu yaptığı;
- b) Geminin köle ticaretine karıştığı;
- c) Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği;
- d) Geminin tabiiyetsiz olduğu; veya
- e) Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu.

2- 1. paragrafta öngörülen durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir subayın kumandasında bir araç gönderebilir. Belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir.

3- Şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartıyla, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir.

4- İşbu hükümler gerekli değişikliklerle askeri uçaklara da uygulanır.

5- İşbu hükümler, keza açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemilere veya uçaklara da uygulanabilir.

#### **4.7. EK-7:1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine**

##### **Dair Sözleşme**

Bu Sözleşmeye Taraf Devletler,

Birleşmiş Milletler Yasasının uluslararası barış ve güvenliğin idamesi ve devletler arasında dostane ilişkiler ve işbirliğinin geliştirilmesine ilişkin amaç ve ilkelerini gözönünde tutarak,

İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi ve Uluslararası Kişisel ve Siyasi Haklar Sözleşmesinde belirtildiği üzere herkesin yaşama, özgürlük ve güvenlik hakkı bulunduğunu özellikle teslim ederek,

Masum insanların hayatlarını tehlikeye sokan veya hayatlarını kaybetmesine yol açan, temel özgürlükleri ihlal eden ve insan haysiyetini ciddi biçimde zedeleyen her şekliyle terörizm eylemlerinin dünya çapında tırmanışından derin endişe duyarak,

Deniz'de seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin, insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürdüğünü, denizcilik hizmetlerinin yürütülmesini ciddi şekilde etkilediğini ve insanların denizde seyir güvenliğine duydukları itimadı zayıflattığını dikkate alarak,

Bu tür eylemlerin vukuunun, tüm olarak uluslararası topluluk için büyük bir endişe konusu teşkil ettiğini göz önünde bulundurarak,

Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve faillerin kovuşturulması ve cezalandırılması için etkin ve uygulanabilir önlemler bulunması ve benimsenmesi hususunda devletler arasında uluslararası işbirliğinin geliştirilmesinin acil ihtiyaç olduğuna inanarak,

Bütün devletleri tek taraflı olarak veya diğer devletlerle ve Birleşmiş Milletlerin organlarıyla işbirliği halinde uluslararası terörizmin gerisinde yatan nedenlerin tedrici olarak ortadan kaldırılmasına katkıda bulunmaya ve uluslararası terörizme yol açabilecek ve uluslararası barış ve güvenliği tehlikeye düşürebilecek sömürgecilik, ırkçılık ve yabancı işgali dahil insan hakları ve temel özgürlüklerin toplu ve ağır biçimde ihlal edildiği durumlar dahil tüm durumlara özel dikkat atfetmeye çağırarak Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 9 Aralık 1985 tarihli 40/61 sayılı Kararını hatırlayarak,

Ayrıca, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 40/61 sayılı kararında "devletler arasında dostane ilişkileri ve devletlerin güvenliklerini tehlikeye sokanlar dahil

nerede ve kim tarafından işlenilirse işlensin tüm terörizm eylem, metod ve uygulamalarının caniane olarak kayıtsız şartsız tatbik edildiğini hatırd tutarak, Aynı şekilde, 40/61 sayılı kararıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün "gemilerde veya bunlara karşı terörizm sorununu inceleyerek bu konuda alınacak uygun önlemler hakkında tavsiyelerde bulunmaya" davet edildiğini hatırlayarak, Gemilerin emniyeti ve bunların yolcu ve mürettebatının güvenliğini tehdit eden yasadışı eylemlerin önlenmesi için tedbirler geliştirilmesini öngören Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Kurulu'nun 20 Kasım 1985 tarihli ve A. 584 (14) sayılı Kararını gözönünde tutarak, Mürettebatın normal gemi disiplinine tabi olan eylemlerinin bu Sözleşmenin kapsamı dışında kaldığını kaydederek, Gemilere ve gemilerde bulunan kişilere karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve kontrol altına alınmasıyla ilgili kural ve standartların gereken şekilde güncelleştirilmesi amacıyla sürekli gözden geçirilmesinin şayanı arzu olduğunu teyid ederek ve bununla ilgili olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Güvenliği Komitesinin tavsiye ettiği gemilerdeki yolcu ve mürettebata karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine ilişkin tedbirleri memnuniyetle kaydederek, Öte yandan bu Sözleşmeyle düzenlenmeyen konuların genel uluslararası hukuk kural ve ilkeleriyle tedvir edileceğini teyid ederek, Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerle mücadelede tüm devletlerin genel uluslararası hukukun kural ve ilkelerine tam anlamıyla uymaları gerektiğini hatırd tutarak

Aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır:

### **Madde 1**

Bu Sözleşmenin amaçları bakımından "gemi", dinamik takviyeli, su altına dalabilir veya diğer yüzen her gemi dahil devamlı olarak deniz yatağına bağlı bulunmayan her türlü gemi anlamına gelir.

### **Madde 2**

1. Bu Sözleşme aşağıdaki gemilere uygulanmayacaktır:

- a) Harp gemisi; veya
- b) Devlete ait veya Devlet tarafından yardımcı gemi veya gümrük veya polis hizmeti amacıyla işletilen gemi; veya
- c) Seferden çekilen ve kızağa alınan gemi;

2. Bu Sözleşme, hiçbir şekilde harp gemilerinin ve gayri ticari amaçlarla

işletilen diğer Devlet gemilerinin muafiyetlerini etkilemeyecektir.

### **Madde 3**

1. Herhangi bir şahıs, kanuna aykırı ve kasıtlı olarak aşağıdaki fiilleri işlerse suç işlemiş olur:

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

2. Keza bir şahıs;

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

### **Madde 4**

1. Bir geminin tek bir Devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi veya programına göre bu sulara, bu sulardan

geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması halinde bu Sözleşme uygulanacaktır.

2. 1 inci paragraf gereğince bu Sözleşmenin uygulanmadığı durumlarda, suçlunun veya zanlının yukarıda 1 inci paragrafta atıfta bulunulan Devletten başka bir Akit Devletin ülkesinde bulunması halinde, bu Sözleşme yine de tatbik edilecektir.

#### **Madde 5**

Her Akit Devlet, 3 üncü maddede belirtilen suçların, bunların vehametini nazara alarak, uygun cezalarla tecziyesini sağlayacaktır.

#### **Madde 6**

1. Her Akit Devlet, 3 üncü maddede belirtilen suçların:

a. Suçun, Devletin bayrağını taşıyan bir gemiye karşı veya bu gemide;

veya

b. O Devletin karasuları dahil ülkesinde işlenmesi; veya

c. O devletin vatandaşı tarafından,

işlenmesi durumlarında bunlar üzerinde kendi yargı yetkisini tesis etmek için gereken tedbirleri alacaktır.

2. Her Akit Devlet, keza bu nev'i suçların:

a. Daimi ikametgahı o Devlette bulunan vatansız kişiler tarafından işlenmesi;

b. Suçun işlenmesi sırasında o Devletin vatandaşının alıkonulması, tehdit edilmesi, yaralanması veya öldürülmesi;

c. Suçun o Devleti bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlama niyetiyle işlenmesi;

Durumlarına ilişkin olarak da bunlar üzerinde kendi yargı yetkisini tesis edebilir.

3. 2 nci paragrafta belirtilen yargı yetkisini tesis eden her Akit Devlet keyfiyeti Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreterine (bundan böyle "Genel Sekreter" olarak atıfta bulunulacaktır) bildirecektir. Bu yargı yetkisinin kaldırılması halinde de Genel Sekretere bildirimde bulunulacaktır.

4. Her Akit Devlet, zanlının kendi ülkesinde bulunması ve bu zanlıyı bu maddenin 1 inci ve 2 nci paragrafları uyarınca yargı yetkisini tesis etmiş bulunan Devletlerden birine iade etmemesi halinde, 3 üncü maddede belirtilen suçlar üzerinde yargı yetkisini tesis edecektir.

5. Bu Sözleşme, milli hukuka göre kullanılan herhangi bir cezai yargı yetkisini bertaraf etmez.

#### **Madde 7**

1. Şartların kendisini yetkili kıldığına kani olduktan sonra, suçlunun veya zanlının ülkesinde bulunduğu herhangi bir Akit Devlet, bu kimseyi, milli kanunlarına uygun olarak cezai takibat veya iade işlemleri başlayana kadar gereken süre için gözaltına alacak veya muhafaza edecektir.

2. Bu Devlet, kendi mevzuatı çerçevesinde, derhal olayın hazırlık soruşturmasını yapacaktır.

3. Hakkında 1 inci paragrafta belirtildiği şekilde tedbirler alınan kişiye:

- a. Bu kişinin, uyruğunda bulunduğu veya bunun dışında yetkili görülen veya vatansız olması halinde de daimi ikametgahının bulunduğu Devletin en yakın ve uygun temsilciliğiyle gecikmeksizin haberleşmesi,
- b. O Devletin temsilcisi tarafından ziyaret edilmesi, imkanları sağlanacaktır.

4. 3 üncü paragrafta belirtilen haklar, sözkonusu paragrafta amaçlanan haklara uygun ve tamamen tatbiki kabil olmak kaydıyla, suçlunun veya zanlının ülkesinde bulunduğu Devletin kanun ve nizamları mucibinde uygulanacaktır.

5. Bir Akit Devlet, bu madde uyarınca bir şahsı gözaltına alınca, 6 ncı maddenin 1 inci paragrafına göre yargı yetkisini tesis etmiş bulunan ve uygun görüyorsa diğer ilgili Devletlere, o şahsın gözaltına alındığını ve gözaltına alınmasını gerektiren olayları derhal bildirecektir. Bu maddenin 2 nci paragrafında öngörülen hazırlık soruşturmasını yapan Devlet, bulgularını, sözkonusu Devletlere bir an evvel iletcek ve yargı yetkisini kullanmak niyetinde olup olmadığını belirtecektir.

#### **Madde 8**

1. Bir Akit Devletin (Bayrak Devleti) gemisinin kaptanı 3 üncü maddede belirtilen suçları işlediğine dair makul nedenleri bulunan bir kişiyi diğer herhangi bir Akit Devlet (kabul eden Devlet) makamlarına teslim edebilir.

2. Bayrak Devleti, 1 inci paragrafta uygun olarak teslim etmeyi düşündüğü kişiyi taşıyan gemi kaptanının mümkün olduğu takdirde ve mümkünse kabul eden Devletin karasularına girmeden önce kabul eden Devletin makamlarınca bu kişiyi teslim etme niyetinde olduğunu nedenleriyle birlikte bildirilmesini sağlayacaktır.

3. Kabul eden Devlet, Sözleşmenin teslimine yol açan eylemlere uygulanmadığına ilişkin nedenleri bulunması hali hariç, teslimi kabul edecek ve 7 nci

madde hükümleri uyarınca hareket edecektir. Teslimin reddedilmesi halinde bunun sebepleri belirtilecektir.

4. Bayrak Devleti gemi kaptanının iddia edilen suça ilişkin elinde bulunan kanıtları kabul eden Devletin makamlarına vermesini temin edecektir.

5. 3 üncü paragrafa uygun olarak bir kişiyi kabul eden Devlet, bilahare bayrak Devletinden bir kaçının teslimini kabul etmesini isteyebilir. Bayrak Devleti böyle bir istemi mütalaa edecek ve bunu kabul etmeyi kararlaştırması halinde 7 nci maddeye göre hareket edecektir. Bayrak Devleti bu talebi reddetmesi halinde kabul eden Devlete bunun nedenlerini bildirecektir.

#### **Madde 9**

Bu Sözleşmedeki hiçbir hüküm, Devletlerin kendi bayrağını taşımayan gemiler üzerinde soruşturma veya icra yetkisini kullanmalarına ilişkin uluslararası hukuk kaidelerini hiçbir şekilde etkilemeyecektir.

#### **Madde 10**

1. Suçlunun veya zanlının ülkesinde bulunduğu Akit Devlet, 6 ncı maddenin tatbik edildiği durumlarda, eğer bu kişiyi iade etmezse, herhangi bir istisna tanımadan ve suç kendi ülkesinde işlenmiş olsun veya olmasın, kendi kanunlarına uygun olarak takibata tevessül edilmek üzere, gecikmeksizin olayı yetkili makamlarına intikal ettirecektir. Bu makamlar kararlarını, o Devletin kanunlarına göre vehamet arzeden herhangi diğer bir suç için öngörülen usuller dairesinde vereceklerdir.

2. 3 üncü maddede belirtilen herhangi bir suç sebebiyle hakkında cezai takibat yapılan kişiye, yargılamanın tüm safhalarında, ülkesinde bulunduğu Devletin kanunlarında bu yargılamalar için öngörülen bütün hak ve teminatlar da dahil olmak üzere, adil muamele yapılacaktır.

#### **Madde 11**

1. 3 üncü maddede belirtilen suçlar, Akit Devletler arasında mevcut suçluların iadesi konusundaki herhangi bir anlaşmada iadeyi gerektiren suçlar arasında yer almış sayılacaktır. Akit Devletler, aralarında akdolunacak suçluların iadesi konusundaki her anlaşmada, bu suçları iadeyi gerektiren suçlar kapsamına dahil etmeyi taahhüt ederler.

2. Suçlunun iadesini, bir anlaşmanın mevcut olması şartına bağlayan bir Akit Devlet, aralarında suçluların iadesi anlaşması bulunmayan diğer bir Akit Devletten, suçlunun iadesi için bir talep alırsa, 3 üncü maddede belirtilen suçlar bakımından,

ihtiyacına bağılı olarak bu Sözleşmeyi suçlunun iadesi için hukuki bir dayanak olarak kabul edebilir. Suçlunun iadesi talepte bulunulan Devletin kanunlarında belirtilendiğer şartlara bağılı olacaktır.

3. Suçlunun iadesini bir anlaşmanın mevcut olmasına bağlamayan Akit

Devletler, 3 üncü maddede belirtilen suçları, talepte bulunulan Devletin kanunlarında belirtilen şartlara bağılı olarak, iadeyi gerektiren suçlar olarak kabul edeceklerdir.

4. Şartlar gerektirdiğinde, Akit Devletler arasında suçluların iadesi bakımından, 3 üncü maddede belirtilen suçlar, sadece vuku bulduğu yerde değil, aynı zamanda iade talebinde bulunan Akit Tarafın yargı yetkisine giren yerde de işlenmiş addedilecektir.

5. 7 nci maddeye göre yargı yetkisi tesis etmiş birden fazla Devletten iade talebi alan ve takibatta bulunmamaya karar veren Akit Devlet, suçluyu veya zanlıyı hangi Devlete iade edeceği hususunda seçim yaparken, suçun işlendiği tarihte geminin bayrağını taşıyan Akit Devletin çıkarlarını ve sorumluluklarını dikkate alacaktır.

6. Kendisinden iade talebinde bulunan Devlet bu Sözleşmeye göre zanlının iadesi talebini değerlendirirken, zanlının 7 nci maddenin 3 üncü bendinde belirtilen haklarının iade talebinde bulunan ülkede etkilenip etkilenmeyeceğini gözönünde bulunduracaktır.

7. Bu Sözleşmede tarif edilen suçlarla ilgili olarak, Akit Devletler arasındaki tüm suçluların iadesi antlaşmaları ve düzenlemelerinin hükümlerinin bu Sözleşmeye uymayan yönleri Akit Devletler arasında geçerli olmak üzere tadil edilmiştir.

## **Madde 12**

1. Akit Devletler, 3 üncü maddede belirtilen suçlara ilişkin olarak tevessül edilen cezai tatbikatların sonuçlandırılması için, delillerin temin edilmesi de dahil olmak üzere birbirlerine en geniş ölçüde yardım sağlayacaklardır.

2. Akit Devletler, 1 inci paragrafta belirtilen mükellefiyetlerini, karşılıklı adli yardımlaşma konusunda aralarında mevcut olabilecek anlaşmalara göre yerine getireceklerdir. Böyle bir anlaşma bulunmaması halinde, Akit Devletler birbirlerine milli kanunlarına uygun olarak yardım sağlayacaklardır.

## **Madde 13**

1. Akit Taraflar, 3 üncü maddede belirtilen suçların önlenmesi amacıyla, özellikle;

a. Ülkelerinde bu suçların ülke içinde veya dışında işlenmesi için

yapılacak hazırlıkları önlemek için uygulanabilir bütün tedbirleri almak;

b. Kendi mevzuatları çerçevesinde bilgi teatisinde bulunmak ve 3 üncü maddede belirtilen suçların işlenmesinin önlenmesi için idari ve diğer tedbirleri koordine etmek Hususlarında işbirliği yapacaklardır.

2. 3 üncü maddede belirtilen suçların işlenmesi nedeniyle bir geminin yolculuğu geciktiğinde veya kesintiye uğradığında, geminin veya yolcularının veya mürettebatın ülkesinde bulunduğu her Akit Devlet, bunların lüzumsuz olarak alıkonulmalarının veya geciktirilmelerinin önlenmesi için mümkün olan her türlü çabayı göstermekle yükümlü olacaktır.

#### **Madde 14**

3 üncü maddede belirtilen suçlardan birinin işleneceği inancında olan her Akit Devlet, milli hukuku çerçevesinde, haiz olduğu konuya ilişkin bilgileri, 6 ncı maddeye göre yargı yetkisini tesir ettiğine inandığı Devletlere süratle iletacaktır.

#### **Madde 15**

1. Her Akit Devlet, aşağıdaki hususlarla ilgili olarak sahip bulunduğu konuyla ilgili herhangi bir bilgiyi milli kanunlarına uygun olarak mümkün olan en kısa zamanda Genel Sekretere intikal ettirecektir.

a. Suçun işleniş biçimi;

b. 13 üncü maddenin 2 nci paragrafı uyarınca yapılan işlem;

c. Suçlu veya zanlı ile ilgili olarak alınan tedbirler ve özellikle iade veya diğer hukuki işlemlerinin sonuçları.

2. Zanlı hakkında ülkesinde cezai takibat yapılan Akit Taraf, milli hukukuna uygun olarak, takibatın sonucunu Genel Sekretere iletacaktır.

3. Genel Sekreter, 1 ve 2 nci paragraflara göre gönderilmiş bulunan bilgileri tüm Akit Devletlere, Uluslararası Denizcilik Örgütünün (bundan sonra Örgüt olarak atıfta bulunulacaktır) üyelerine, diğer ilgili Devletlere ve uygun gördüğü uluslararası Hükümetlerarası kuruluşlara iletacaktır.

#### **Madde 16**

1. İki veya daha fazla Akit Devlet arasında, bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak ortaya çıkan ve makul bir süre içinde müzakere yoluyla halledilemeyen bir anlaşmazlık, bunlardan birinin isteği üzerine hakeme havale edilecektir. Tahkim için talepte bulunulan tarihten itibaren 6 ay içinde taraflar hakem heyetinin kuruluşu konusunda bir anlaşmaya varamazlarsa, taraflardan biri, Uluslararası Adalet Divanının statüsü uyarınca yapılacak bir müracaatla

anlaşmazlığı anılan Divana götürebilir.

2. Her Devlet, bu Sözleşmeyi imzalama veya onaylama, kabul veya tasdik veya Sözleşmeye katılma sırasında, kendisini 1 inci paragrafta bağlı saymadığını beyan edebilir. Diğer Akit Devletler, böyle bir ihtirazi kayıt koyan Akit Devlete karşı 1 inci paragrafla bağlı olmayacaklardır.
3. 2 nci paragrafta tevfi kan, ihtirazi kayıt koymuş bulunan her Devlet, Genel Sekretere bildirmek suretiyle, her zaman bu kaydı geri alabilir.

#### **Madde 17**

1. Bu Sözleşme Roma'da 10 Mart 1988 tarihinde Denizde Seyir Güvenliğine Karşı İşlenen Kanun Dışı Suçların Önlenmesi Uluslararası Konferansına katılan Devletlerin ve 14 Mart 1988 - 9 Mart 1989 tarihleri arasında Örgütün Genel Merkezinde bütün Devletlerin imzasına açık olacaktır. Bunu müteakip katılmaya açık bulundurulacaktır.
2. Devletler bu Sözleşme ile bağlı olmaya rızalarını şu şekilde izhar edebilirler:
  - a. Onay, kabul veya tasdik kaydı olmaksızın imzalama; veya,
  - b. Bilahare onay, kabul veya tasdik edilmek üzere onay, kabul veya tasdike bağlı olarak imzalama,
  - c. Katılma,
2. Onay, kabul, tasdik veya katılma, buna ilişkin belgenin Genel Sekretere tevdi ile hüküm ifade eder.

#### **Madde 18**

1. Bu Sözleşme, 15 Devletin onay, kabul veya tasdik için ihtirazi kayıt koymaksızın imzalamalarından veya onay, kabul, tasdik veya katılma belgesini tevdi etmelerinden sonraki 90 günü takip eden gün yürürlüğe girecektir.
2. Onay, kabul, tasdik veya katılma belgelerini, bu Sözleşmenin yürürlüğe girme şartlarının karşılanması sonrasın tevdi eden Devlet bakımından onay, kabul, tasdik veya katılma belgesinin tevdiinden sonraki 90 günü takip eden gün yürürlüğe girecektir.

#### **Madde 19**

- 1. Bu Sözleşme, her Akit Devlet tarafından, Sözleşmenin o Devlet yönünden yürürlüğe girmesinden itibaren 1 yıllık süreyi takip eden günden sonra her zaman fesh edilebilir.**
2. Fesih, buna ilişkin belgenin Genel Sekretere tevdi suretiyle yapılır.
3. Fesih, buna dair belgenin Genel Sekreter tarafından alınmasından itibaren

1 yılın veya bildirimde daha uzun bir süre belirtilmişse, o sürenin hitamında hüküm ifade eder.

#### **Madde 20**

1. Teşkilat bu Sözleşmenin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi amacıyla konferans düzenleyebilir.
2. Genel Sekreter, Akit Devletlerin en az üçte birinin veya asgari 10 Akit Devletin talebi üzerine, bunlardan hangisi daha yüksek olursa, Sözleşmenin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi amacıyla Akit Tarafları Konferansa çağırabilir.
3. Bu Sözleşmede bir değişikliğin yapılarak yürürlüğe girmesinden sonra onay, kabul, tasdik veya katılma belgesi tevdi eden Devletler yönünden bu Sözleşme değişik haliyle hüküm ifade edecektir.

#### **Madde 21**

1. Bu Sözleşme Genel Sekretere tevdi edilecektir.
2. Genel Sekreter;
  - a. Bu Sözleşmeyi imzalayan veya buna katılan bütün Devletlere ve Örgütün tüm üyelerine:
    - (i) Her yeni imzayı veya onay, kabul, tasdik veya katılma belgesinin tevdiini, bunların tarihleriyle birlikte;
    - (ii) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihini;
    - (iii) Alındığı ve hüküm ifade edeceği tarihlerle birlikte her fesih bildirimini;
    - (iv) Bu Sözleşmeye göre yapılan her beyan veya bildirimin alınışını;
  - b. Bu Sözleşmeyi imzalayan veya buna katılan her Devlete Sözleşmenin aslına uygun ve tasdikli örneğini, İletecektir.
3. Bu Sözleşme yürürlüğe girer girmez, depoziter tarafından aslına uygun bir örneği Birleşmiş Milletler Statüsünün 102 nci maddesi uyarınca kaydedilmek ve yayınlanmak üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi olunacaktır.

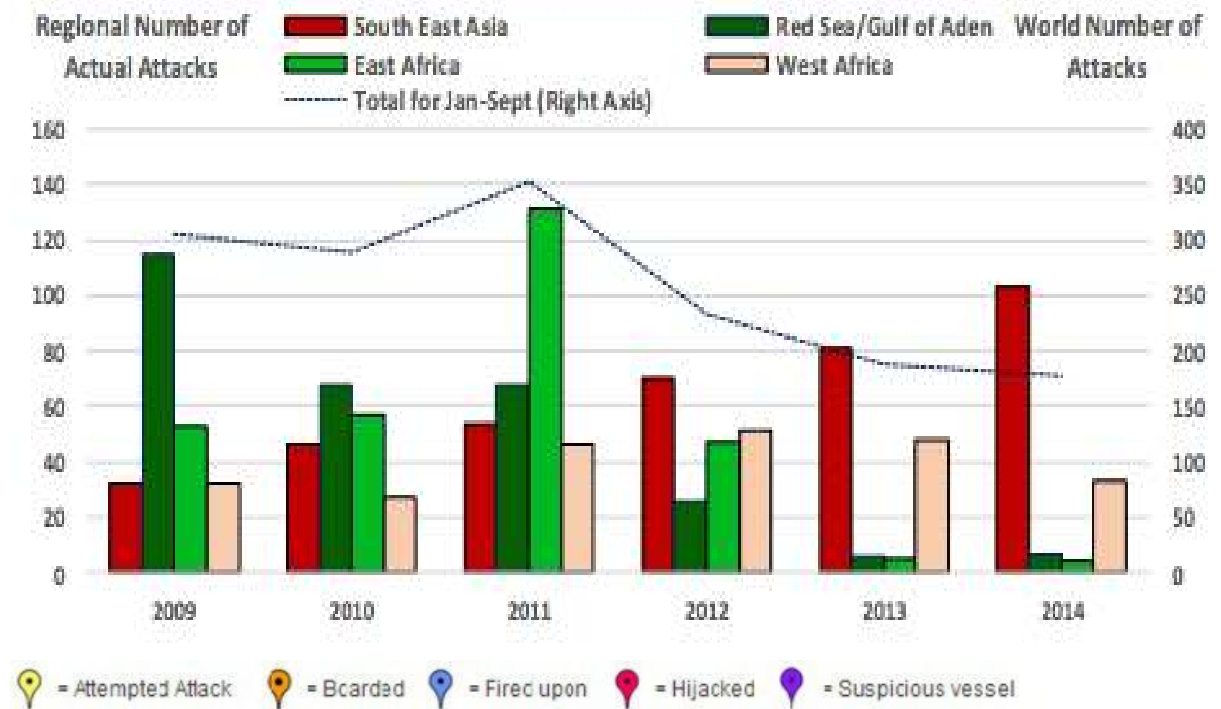
#### **Madde 22**

Bu Sözleşme, Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde, bu dillerden her birindeki metinler aynı derecede geçerli olmak üzere, tek nüsha olarak tanzim edilmiştir. Yukarıdaki hususları tasdiken Hükümetlerince yetkili kılınan ve aşağıda imzaları bulunan temsilciler bu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

Roma'da 10 Mart 1988 tarihinde tanzim edilmiştir.

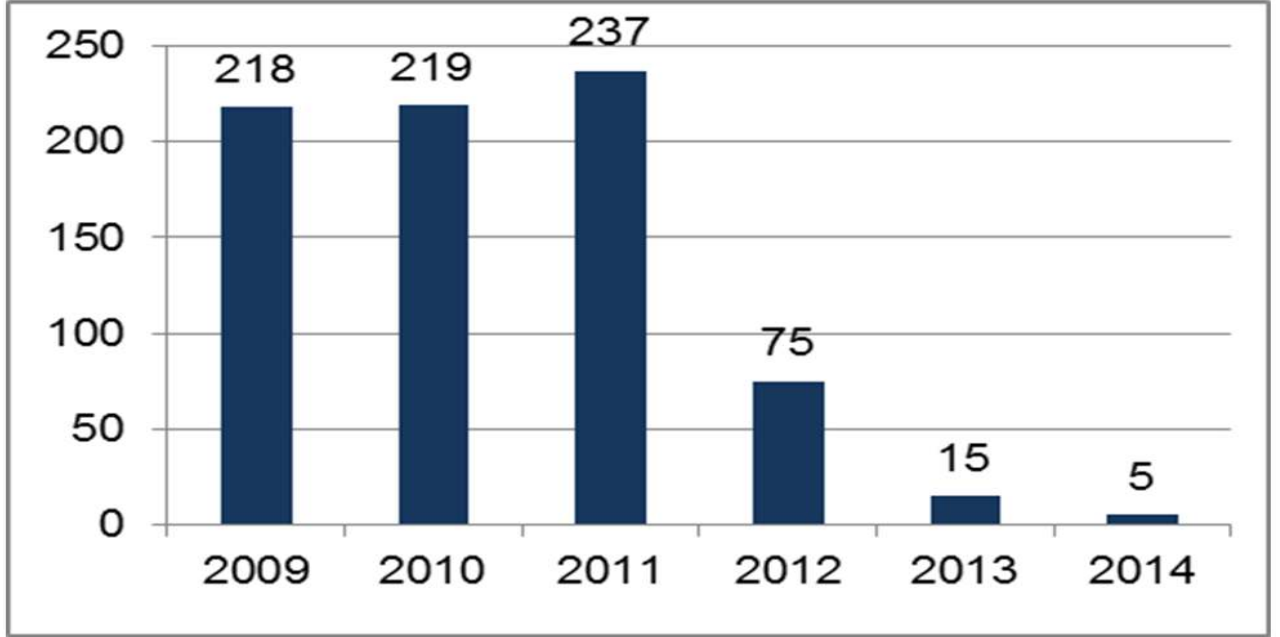
#### 4.8. EK-8:2009-2014 Yılları Arası Dünyada Deniz Haydutluğu Saldırıları

**Figure 1. Location of piracy attacks, 9 months Jan-Sept, between 2009-2014**

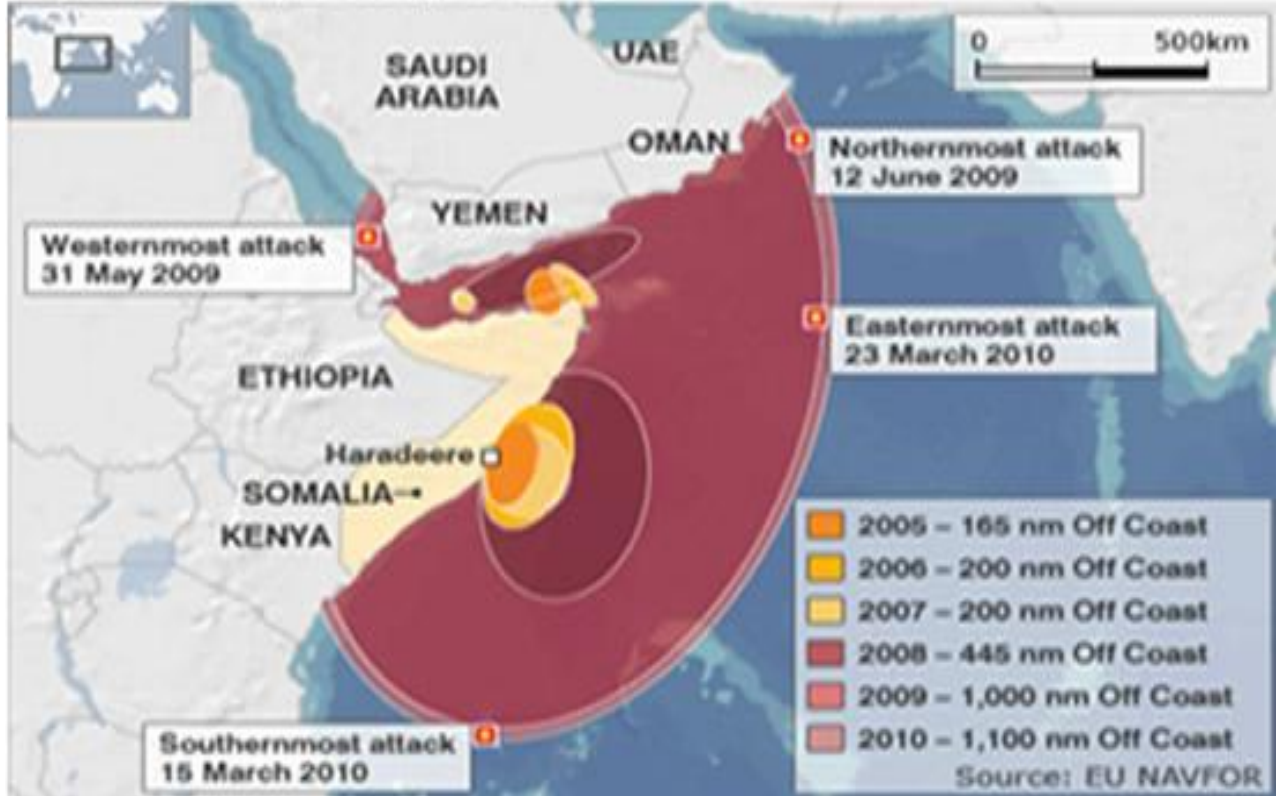


#### 4.9. EK-9: 2008-2014 Yılları Arası Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu

##### Eylemlerinin Yıllara Göre Sayıları



##### Expansion of pirate operations



#### **4.10. Ek 10:8 Eylül 1945 Tarihli (ABD) Başkanlık Duyurusu (Truman Bildirisi)**

Madem ki ABD Hükümeti, yeni petrol kaynaklarına ve diğer minerallere dünya çapında duyulan çok şumüllü ihtiyacın farkında olarak, bu kaynakları keşfetme ve hazır hale getirme çabalarının teşvik edilmesi gerektiği görüşündedir; ve

Madem ki ABD'nin yetkili uzmanları, bu kaynakların ABD kıyılarına yakın kıta sahanlığının birçok bölümlerinin altında yer aldığını ve modern teknolojik gelişmelerle birlikte bunları kullanmanın zaten mümkün hale geldiğini veya yakın bir gelecekte bu hale geleceği görüşündedir; ve

Madem ki bu gelişme oldukça ve olduğu zaman bu kaynaklar üzerinde yetki tanıma, onların korunması ve akıllı şekilde kullanılması yararına gereklidir; ve

Madem ki ABD Hükümeti'nin görüşüne göre bu kaynakları kullanma veya koruma hususundaki tedbirlerin etkinliği kıydan yapılacak işbirliğine ve korumaya bağlı olduğu için, kıta sahanlığının kıyı Devletinin kara ülkesinin bir uzantısı ve böylece doğal olarak ona merbut telakki edilebileceği için, bu kaynaklar çok defa ülke içinde bulunan bir maden rezervi veya damarının deniz yönündeki bir uzantısını teşkil edebileceği için, ve kendini savunma kıyı Devletini kıyısının hemen yakınında bu kaynakların kullanılması için gerekli olan nitelikteki faaliyetleri yakından takip etmeye zorunlu kıldığı için, kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal yatakları üzerinde kıta sahanlığına bitişik millet tarafından yetki kullanılması makul ve adildir;

Şimdi, bu sebeple ben ABD Başkanı H.S. Truman işbu suretle kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal kaynakları hakkında ABD'nin aşağıdaki siyasetini duyuruyorum:

Doğal kaynakları koruma ve akıllı şekilde kullanma aciliyetinden kaygılı olan ABD Hükümeti, açık denizin altında fakat ABD kıyılarına bitişik kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal kaynaklarını ABD'ye ait, (ABD'nin) yetki ve kontrolüne tabi olarak telakki etmektedir. Kıta sahanlığının başka bir Devletin kıyılarına kadar uzandığı veya kıyıları (ABD ile) bitişik konumda olan bir Devletle paylaşıldığı durumlarda, sınır, ABD ve ilgili Devlet tarafından hakça ilkelere uygun şekilde tespit edilecektir. Kıta sahanlığının üzerindeki suların açık deniz olarak statüsü ve serbest ve engelsiz ulaşım hakları hiçbir surette etkilenmeyecektir.

#### 4.11. EK-11: Temas Grubu Çalışma Grupları

| <b>ÇALIŞMA GRUBU</b> | <b>SORUMLULUK SAHASI</b>                                                              | <b>BAŞKAN</b>           |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Çalışma Grubu-1      | <b>Askeri ve Operasyonel Koordinasyon,<br/>Bilgi Paylaşımı ve Kapasite Gelişimi</b>   | <b>Birleşik Krallık</b> |
| Çalışma Grubu-2      | <b>Hukuki Konular</b>                                                                 | <b>Danimarka</b>        |
| Çalışma Grubu-3      | <b>Deniz Ticareti Konusunda<br/>Farkındalığı ve Diğer Yetenekleri<br/>Güçlendirme</b> | <b>ABD</b>              |
| Çalışma Grubu-4      | <b>Tanıtım ve Genel Bilgilendirme</b>                                                 | <b>Mısır</b>            |
| Çalışma Grubu-5      | <b>Finansman Akışı</b>                                                                | <b>İtalya</b>           |

## 5. KAYNAKÇA

### KİTAPLAR

- Alsan, ZM. (1955), **Yeni Devletler Hukuku**, C.: 1, A.Ü.S.B.F. Yayınları No. 88, İstanbul, Fakülteler Matbaası.
- Balcıoğlu, M., ozkurt, E. (2003), **Bozkurt - Lotus Davası**, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım.
- Batır, K. (2011), **Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, Ankara, USAK Yayınları.
- Braudel, F. (1995), **II. Felibe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**. Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara İmge Yayınevi.
- Bostan, İ. (2009), **Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler**. Timaş Yayınları, İstanbul, Birinci Baskı.
- Calvo, C. (1985), **Diplomasi ve Devletler Umumi ve Hususi Hukuku Sözlüğü**, Paris-Berlin.
- Conway, B. (1981), **The Piracy Bussiness**, Hamlyn Press, Londra.
- Cordingly, D. (1995), **Korsanlar Arasında Yaşam**, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara, Birinci Baskı.
- Cordingly, D. (1995), **Korsanlar Arasında Yaşam**, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara, Birinci Baskı.
- De Souza, P. (2002), **Piracy in the Graeco-Roman World**, Cambridge University Press, Cambridge.
- Gosse, P. (1934), **The History of Piracy**, Londra: Longmans, Green and CO.
- Hall, WE. (1985), **A Treatise on International Law**, The Clarendon Press, Oxford.
- Hasan, F. (1300), **Telhis-i Hukuk-u Düvel**, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul.
- Kuran, S. (2009), **Uluslararası Deniz Hukuku**, Türkmen Kitabevi, 3.B., İstanbul.
- Lane, EK. (1988), **Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750**, M.E. Sharpe Inc. New York.
- Lauterpacht, H. (1952), (ed.), **Openheim's International Law**, C 2: Disputes, War and Neutrality, 7. B., Longmans Green and Co.
- Meray, SL. (1968), **Devletler Hukukuna Giriş**, C:1, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.
- Moore, JB. (1963), **Digest of International Law**, C: 4, Government Printing Office, Washington.

- Odman, T. (1990), **Karasularının Genişliği Sorunu**, Ankara, **D.Z.K.K.**'lığı Kitabevi.
- Pancraccio, JP. (1997),**Droit International Des Espaces-Air, mer, Fluves, terre, cosmos**, Paris.
- Pazarcı, H. (2005),**Uluslararası Hukuk Dersleri**,Turhan Kitapevi Yayınları, Ankara, İkinci Kitap, Sekizinci B.
- Toluner, S. (1989),**Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi**, Beta Basım Yayım, İstanbul, Dördüncü B.

## **MAKALELER**

- Abdulquavi, A. (2003), Yusuf, “Goverment Collapse and State Continuity: The Case of Somalia“,**Italian Yearbook of International Law**, C: 13, ss. 11-33.
- Alexander, S. (2009), “Military Activity in the Exclutive or Excluded Right“, içinde Freedom of Seas, **Passage Right and the 1982 Law of the Sea Convention**, Tommy T.B. Koh, John Norton Moore ve Myron H. Nordquist (Ed.), Martinus nijhoff Publishers, Leidien, ss. 249-264.
- Allen, HC. (1989),“Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practises“, **Ocean Development and International Law**, C: 20, S. 4, ss. 301-309.
- Bahar, M. (2007), “Attacking Optimal Deterence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations“, **Vanderbilt Journal of Transnational Law**, C:40, ss. 1-34.
- Bayıllıoğlu, U. (2011), “Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu”**Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** C. 15, Yıl. 2011, S: 1 s.126
- Barrie, GN. (1983), “Exit Mare Liberum-The 1982 Law of the Sea Convention“, **South African Yearbook of International Law**, C:9,ss. 78-95.
- Birnie, P., Patricia, W. (1987), “Past, Present, Future, Marine Policy“, C:2,ss. 163-183
- Bowden, A. “The Economic Costs of Maritime Piracy“, **One Earth Future Foundation Working Paper**, , <http://www.oceansbeyondpiracy.org>, E.T.: 15.01.2015.
- Bradford, J. (1994),“Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and The Coastal State Responses“,**Contemporary Southeast Asia**, ss. 11-26.

- Budislav, V. (2006), "State Practice in the Altermath of the UN Convention on the Law of the Sea", 'The Exclusive Economic Zone and Mediterranean Sea', içinde Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea, Anastacia Strati, Maria Gavounelli ve Nikos Skourtos (Ed.), Martinus Nijhoff Publishers, ss. 244-253.
- Cassese, A. (1989), "Terrorism, Politics and Law: The Achille Lauro Affair", **Princeton University Press**.
- Collins, R., Hassan, D. (2009), "Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy, A South East Asian Perspective", **Journal of Maritime Law and Commerce**.
- Devrim, A. (2002), "Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 51, S. : 4.
- Deniz Kuvvetleri Dergisi, <http://www.dzkk.tsk.tr>, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 2010.
- Doğru, S. (2012). "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)'de Yapılan Değişikliklerin Yürürlüğe Girişi: Deniz Güvenliği Paradigması Değişiyormu?", Deniz Hukuku Sempozyumu, **Çağ Üniversitesi Yayınları** No: 16, Adana, ss. 91-99.
- Doğru, S. (2003), "Ege Denizi Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığına Çözüm Önerisi: Ortak Arama ve İşletme", **Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, S. : 2, Ankara, ss. 221-241.
- Dubner, BH. (1979), "The Law of International Sea Piracy", **New York University Journal of International Law and Politics**, C:11, ss. 471-417.
- Dubner, BH.(1980), "The Law of International Piracy", **Martinus Nijhoff Publications**, Lahey.
- Ece, NJ. (2010), "Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, C: 2 S. : 2.
- Ferenc, AV. (1962), "The Santa Maria Case", **Northwestern University Law Review**, C:56, ss. 167-176
- Green, LC. (1961), "The Santa Maria: Rebels or Pirates", **British Yearbook of International Law**, C:37, ss. 496-505.

- Guilfoyle, D. (2008), "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts", **International and Comparative Law Quarterly**, S. : 57.
- Halberstam, M. (1989), "Terrorism on the High Seas, The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", **American Journal of International Law**, S. : 82.
- Harvard Research in International Law, **New York University Journal of International Politics and Law**, C:11, 1979, ss. 501-511.
- Hawkins, O. (2009), "What to do with a Captured Pirate", BBC News, 10 Mart 2009 <http://www.news.bbc.co.uk/2/hi/7932205.stm>, E.T.: 13.01.2015.
- Hunter, TB. (1999), "The Growing Threat of Modern Piracy", **US Naval Institute Proceedings**, C:125, S. :7, ss. 72-75.
- Kolodkin, AL., Gutsuliak, VN., Bobrova, V. (2010). 'The World Ocean: International Legal Regime, Eleven International Publishing', Pennsylvania.
- Kraska, J., Brian, W. (2009), "The Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy", **Stanford Journal of International Law**, C: 45, ss. 243-283.
- Lehr, P., Lehmann, H. (2007), "Somalia – Pirates, New Paradise" içinde "Violence at se: Piracy in the Age of Global Terrorism" , Peter Lehr (Ed.), Routledge, Oxford, ss. 1-22.
- Lordlar Kamarası Avrupa Birliği Komitesi, 'Combating Somali Piracy: the EU's Naval Operation', **The Stationary Office Limited**, Londra, 2010.
- Menefee, SP. (1990), "The New Jamaica Discipline", Problems with Piracy, Maritime Terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea', **Connecticut Journal of International Law** S. : 6.
- Meray, SL. (1956), "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması." **Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 18, C:3, s. 106-129.
- MTO Uluslararası Denizcilik Bürosu, "Pirates Intensify Attacks in New Areas, with First Somalia Hijacking Reported in Red Sea", <http://www.icc-ccs.org/news/424-pirates-intensify-attacks-in-new-areas-with-first-somalia-hijacking-reported-in-red-sea>, E.T.: 23.03.2015.
- Ninnic, D. (2009), "Maritime Piracy: Implications For Maritime Energy Security", **Journal of Energy Security**, Şubat <http://www.ensec.org/index.php?option=com>. E.T.: 05.01.2015.

- Oral, N. (2006). "Terror at Sea: Detection and Prevention – The New International Ship and Port Facility Security Code and the Amended SOLAS" Chapter XI-2', içinde Recent Developments in the Law of the Sea and China, Kuen-chen Fu, John Norton Moore and Myron H. Nordquist (Ed.), **Martinus Nijhoff Publishers**, Leiden, ss. 335-349.
- Padelford, NJ. (1938), "Foreign Shipping During the Spanish Civil War", **American Journal of International Law**, S. : 32.
- Plant, G. "Legal aspects of terrorism at sea", **Terrorism and International Law**, edited by Rosalyn Higgins and Maurice Flaury, Routledge.
- Plonch, L. (2009), "Piracy off the Horn of Africa", **CRS Report for Congress, Congressional Research Service**, 24.04.2009, <http://www.stripes.com/news/the-law-of-the-sea-1.89713>, E.T.: 01.02.2015.
- Power, J. (2008), "Maritime terrorism, A new Challenge for National and International Security" **Barry Law Review**.
- Ronzitti, N. (1988), "The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries", **Martinus Nijhoff Publishers**, Dordrecht, ss. 209-245.
- Silva, M. (2010), "Somalia: State Failure, Piracy and the Challenge to International Law", **Vanderbilt Journal of International Law**, C: 50, ss. 553-578.
- Skaridov, A. (2009), "Military Activity in the Exclusive or Excluded Right", içinde Freedom of Seas, Passage Right and the 1982 Law of the Sea Convention, Tommy T.B. Koh, John Norton Moore ve Myron H. Nordquist (Ed.), **Martinus Nijhoff Publishers, Leiden**, ss. 249-264.
- Sterio, M. (2010), "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More is Needed", **Fordham International Law Journal**, C:33, ss. 376-408
- Thomasm, F. (1961), "To Define and Punish Piracies-The Lessons of the Santa Maria, A Comment", **New York University Law Review**, C: 36, ss. 31-39.
- Treves, T. (2009), "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments of the Coast of Somalia", **European Journal of International Law**, C: 20, ss. 349-417.
- Tuerk, H. (2008), "Combating Terrorism at the Sea - The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation", **University of Miami International and Comparative Law Review** C:15, ss. 337-367.

- Uluslararası Daimi Adalet Divanı, **S.S. Lotus Davası, Publications of the Perlament Court of International Justice**, Seri A – No. 10, para. 62, [http://www.icj-cij.org/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](http://www.icj-cij.org/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf), E.T.: 28.03.2015
- Uluslararası Hukuk Komisyonu, (1956).**Deniz Hukukuna Dair Maddelerin Şerhi**, Madde 39, Yearbook of International Law Commission, C:2.
- Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu (1998).‘Piracy and Armed Robbery Against Ships, report of the period 1 January – 30 September 2008’, ss.4-12
- Gündüz, A.,**Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Beta Yayınları, 3. Baskı, İstanbul.
- Uluşahin, N. (2003),“Savaş Hali İlânı ve Silahlı Kuvvet Kullanılmasına İzin Verme Yetkisi ve Anayasa Mahkemesi’nin 24.9.1990 Tarihli Kararı”, **Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan**, Ankara,ss. 1039-1065.
- Vagg, J. (1995), “Rough Seas, Contemporary Piracy in South East Asia”, **The British Journal of Criminology**, C: 35, S. : 1, ss. 63-80.
- Vukas, B. (2006), “State Practice in the Altermath of the UN Convention on the Law of the Sea: The Exclusive Economic Zone and Mediterranean Sea”, içinde **Unresolved Issues and New Challenges to the Lwa of the Sea**, Anastacia Strati, Maria Gavounelli ve Nikos Skourtos (Ed.), Martinus nijhoff Publishers,ss. 251-258.
- Warner, AL. (2010),“An Appraisal of U.S. Counterpiracy Options in the Horn of Africa”, **Naval War College Review**, S. :63.
- Weir, GE. (2009), “Fish,Family and Profit: Piracy and the Horn of Africa”, **Naval War College Review**, C:62,ss.15-28.
- White, GE. (1989),“The Marshall Court and International Law: The Piracy Cases”,**American Journal of International Law**, S. : 83.
- Winn, JI., Kevin, H. (2008), Govern, “Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Thereats“, **The Homeland Security Review**, C:2, No:2, ss. 131-156.

## **TEZ**

- Doğru, S. (2008),“Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği” Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.

## **KARARLAR**

BM Güvenlik Konseyi, 1846 Sayılı Karar

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı karar

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1897 sayılı karar

BM Güvenlik Konseyi, 1846 Sayılı Karar

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı karar

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1897 sayılı karar

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 1918 sayılı karar

<http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem23/yil4/ham/b05501h.htm>

## **RAPORLAR**

Milletlerarası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu Raporu

Dünya Bankası Somali GSMH Raporu

MTO Uluslararası Denizcilik Bürosu Raporu

Uluslararası Denizcilik Örgütü Raporu

Birleşmiş Milletler Raporu

ABD Dışişleri Bakanlığı Raporu

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Birleşik Görev Kuvveti CTF 151 Raporu

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Raporu

## **İNTERNET**

<<http://tr.wikipedia.org/>>

<<http://www.denizcilik.gov.tr> >

<<http://www.imo.org>. >

<<http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/>>

<<http://www.mgk.gov.tr/>>

<<http://www.tsk.mil.tr>>

<<http://www.un.org/>>

<<http://www.nato.int/>>

<<http://www.whitehouse.gov/>>

<<http://www.state.gov/>>

<<http://www.bbc.co.uk/> >

<<http://www.denizhaber.com/>>

<<http://www.turkishpilots.org.tr/>>