

**ULUSLARARASI DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI
ALINABİLECEK ÖNLEMLER VE YAPTIRIM UYGULAMASI**

FİGEN TABANLI

TARAFINDAN

**YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜNE
SUNULAN TEZ**

**KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

EYLÜL 2015

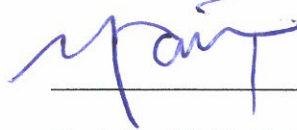
TEZ ONAY SAYFASI

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı




Prof. Dr. Zeki Salih ZENGİN
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans derecesi için gereken tüm şartları sağladığımı tasdik ederim.



Prof. Dr. M. Fatih UŞAN
Anabilim Dalı Başkanı

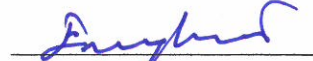
Okuduğumuz ve savunmasını dinlediğimiz bu tezin bir Yüksek Lisans derecesi için gereken tüm kapsam ve kalite şartlarını sağladığını beyan ederiz.



Yrd. Doç. Dr. Yasin POYRAZ
Danışman

Jüri Üyeleri (İlk isim jüri başkanına ikinci isim danışmana aittir.)

Prof. Dr. Enver BOZKURT (HKÜ Hukuk)



Yrd. Doç. Dr. Yasin POYRAZ (YBÜ Hukuk)



Yrd. Doç. Dr. Gökhan GÜNEYSU (AÜ Hukuk)



İNTİHAL

Bu tez içerisindeki bütün bilgilerin akademik kurallar ve etik davranış çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca bu kurallar ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmada orijinal olmayan her tür kaynak ve sonuçlara tam olarak atıf ve referans yaptığımı da beyan ederim; aksi takdirde tüm yasal sorumluluğu kabul ediyorum.

Adı Soyadı : Figen TABANLI

İmza



ÖZET

ULUSLARARASI DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINABİLECEK ÖNLEMLER VE YAPTIRIM UYGULAMASI

Tabanlı, Figen

Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. Yasin Poyraz

Eylül 2015, 120 sayfa

Deniz haydutluğu tarihteki en eski suçlardan biridir. Ancak bu kadar eski bir suç olmasına rağmen 20. yüzyılın ortalarına kadar uluslararası hukukta bir tanımı yoktur. Deniz haydutluğu ile ilgili uluslararası hukuk kuralları 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde yazılı hale getirilmiştir. Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin deniz haydutluğu ile ilgili kuralları 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde aynen kabul edilmiştir.

Deniz haydutluğu kavramı, 1856 Paris Deklarasyonu ile yasaklanmasından önce yasal bir savaş yöntemi olan korsanlık ile sıklıkla karıştırılmaktadır. Oysaki deniz haydutluğu korsanlıktan hukuken farklı kavramları ifade etmektedir. Korsanlık, devletler tarafından verilen bir yetki belgesi ile resmiyet kazandırılan meşru bir savaş şekli iken; deniz haydutluğunda, böyle bir meşruiyet söz konusu değildir.

Uluslararası hukukta deniz haydutlarını yargılama konusu devletlerin iç hukukuna bırakılmıştır. Bütün devletler açık denizlerde deniz haydutlarını yakalama ve yargılama yetkisine sahiptir. Ancak devletler deniz haydutlarını yargılama konusunda isteksiz davranmaktadırlar. Bunun sonucu olarak da özellikle son dönemlerde artan deniz haydutluğunu önleme amacıyla Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından bir dizi karar alınmıştır. Bu kararlar ışığında uluslararası toplum tarafından sivil ve askeri önlemler alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Haydutluğu, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Somali, Korsanlık, Cibuti Kodu

ABSTRACT

PRECAUTIONS AND IMPOSED SANCTIONS AGAINST INTERNATIONAL PIRACY

Tabanlı, Figen

Master, Department of Public Law

Supervisor: Assistant Professor Yasin Poyraz

September 2015, 120 pages

Piracy has been one of the oldest crimes throughout history. Although it is an old crime, there had never been a definition in international law until the middle of the 20th century. Rules of international law relating to piracy was written in the 1958 Geneva Convention on the High Seas. The rules on piracy in the 1958 Convention on the High Seas were adopted exactly to the 1982 United Nations Law of the Sea Convention.

The concept of piracy is often confused with the concept of privateering which was a legal method of war until the 1856 Paris Declaration. However, the concept of piracy expresses different meaning from the concept of privateering. An authorization certificate is given to the privateer by states. There is not such a case in piracy.

Judgement of pirates has been left to domestic law of the states in international law. All states have the right of capturing and judging pirates on the high seas. However, states have been reluctant to judge the pirates. As a result, a series of decisions has been taken by the United Nations Security Council in order to prevent increasing piracy, especially in the recent times. Civil and military operations have been made by the international community in the light of the these decisions.

Keywords: Piracy, The United Nations Convention on the Law of the Sea, Somalia, Privateering, Djibouti Code of Conduct

TEŞEKKÜR

Tez alıŐmam boyunca bana yol gösteren, değerli grüşleriyle beni aydınlatan ok kıymetli hocam Sayın Yrd. Do. Dr. Yasin POYRAZ'a tavsiyeleri, tenkitleri ve destekleri için teŐekkürlerimi ve Őükranlarımı sunarım. Yine tez savunmamda bulunarak tezime değerli katkılarda bulunan görüş ve düşüncelerini sunan Sayın Prof. Dr. Enver BOZKURT'a ve Yrd. Doç. Dr. Gökhan GÜNEYSU'ya teşekkür ederim.

Ayrıca bu süreçte her zaman yanımda olan, bana desteğini esirgemeyen sevgili eŐim Serhat TABANLI'ya da teŐekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

İNTİHAL.....	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
TEŞEKKÜR.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar LİSTESİ	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TARİHÇESİ VE DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

1. DENİZ HAYDUTLUĞU VE KORSANLIK.....	3
2. GEÇMİŞTE DENİZ HAYDUTLUĞU	4
2.1. İlk Çağlarda Deniz Haydutluğu	4
2.2. Orta Çağ'da Deniz Haydutluğu	6
2.3. Yeni Çağ'da Deniz Haydutluğu	9
2.4. 19. Yüzyılda Deniz Haydutluğu	14
3. GÜNÜMÜZDE DENİZ HAYDUTLUĞU	15
3.1. Günümüz Deniz Haydutluğunun Sebepleri ve Maliyeti.....	15
3.2. Deniz Haydutluğunun Yoğun Olarak Görüldüğü Bölgeler	17

3.2.1 Güneydoğu Asya’da Deniz Haydutluğu.....	22
3.2.2. Batı Afrika’da Deniz Haydutluğu.....	27
3.2.3. Güney Amerika’da Deniz Haydutluğu	29
4. DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN OLARAK YAPILAN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER	29
4.1. 1856 Paris Deklarasyonu	30
4.2. 1922 Washington Antlaşması.....	30
4.3. 1937 Nyon Antlaşması	30
4.4. 1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı	31
4.5. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	32
4.6. 1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme.....	32
4.7. Uluslararası Denizcilik Bürosu.....	34
4.8. Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu.....	34
İKİNCİ BÖLÜM	
BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ’NDE DENİZ HAYDUTLUĞU, SOMALİ ÖRNEĞİ VE TÜRKİYE	
1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ’NDE DENİZ HAYDUTLUĞU	36
1.1. Özel Amaç Şartı.....	36
1.2. Özel ve İki Gemi Şartı.....	38
1.3. Şiddet, Alıkoyma ve Yağma Fiilinin Bulunması Şartı	40
1.4. Açık Deniz veya Herhangi Bir Devletin Yargı Yetkisinin Bulunmaması Şartı.....	40
2. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE İLİŞKİLENDİRİLEN SUÇLAR	43
2.1. Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri.....	44
2.2. Deniz Haydutluğu ve Köle Ticareti.....	44

2.3. Deniz Haydutluğu ve Denizde İsyan	46
2.4. Deniz Haydutluğu ve Terörizm	46
2.5. Ticaret Gemilerine Saldıran Denizaltılar.....	48
3. SOMALİ ÖRNEĞİ.....	48
3.1. Somali'nin Deniz Haydutları İçin Cennet Haline Dönüşmesinin Nedenleri.....	50
3.1.1. Başarısız Devlet, Çatışma ve Kaos Ortamı	50
3.1.2. Yoksulluk ve Elverişli Coğrafya	53
3.1.3. Somali Karasularında Balıkçılığın Yok Edilmesi ve Zehirli Atıklar	54
3.2. Türkiye - Somali Siyasi İlişkileri	57
4. TÜRKİYE'NİN İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ.....	59
4.1. Anayasa 92. Madde Kapsamında Alınan Tezkere Kararları	59
4.2. Deniz Haydutluğu ile İlişkilendirilebilecek Türk Ceza Kanunu Hükümleri.....	63
5. TÜRKİYE'NİN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDEKİ ROLÜ	65

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI TOPLUMUN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE

MÜCADELEDEKİ ÇABALARI

1. ULUSLARARASI HUKUKTA YAPTIRIM	69
2. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI YAPTIRIM UYGULAMASI.....	74
2.1. Deniz Haydutlarının Yargılanması	74
2.2. Birleşmiş Milletler Tarafından Oluşturulan Barış Güçleri	81
2.3. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Tarafından Alınan Kararlar	81
2.4. Deniz Haydutluğuna Karşı Çok Uluslu Operasyonlar	85
2.4.1. Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı (United Kingdom Maritime Trade Operations - UKMTO)	86
2.4.2. ABD Liderliğinde Oluşturulan Birleşik Deniz Güçleri (Combined Task Force - CTF)	87

2.4.3. NATO ve AB Tarafından Gerçekleştirilen Operasyonlar	88
3. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINABİLECEK ÖNLEMLER.....	91
3.1. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu İletişim Grubu (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPGS)	91
3.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü Cibuti Kodu (The Djibouti Code of Conduct)	91
3.3. Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (Maritime Security Center Horn of Africa - MSCHOA)	92
3.4. IMO Tarafından Deniz Haydutluğunu Önlemeye Yönelik Yayımlanan Kararlar, Sirkülerler ve Önerilen Önlemler	92
3.4.1. IMO Tarafından Alınan Kararlar.....	93
3.4.2. IMO Tarafından Oluşturulan Sirkülerler.....	96
3.4.3. IMO Tarafından Önerilen Önlemler.....	98
4. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	99
SONUÇ	106
YARARLANILAN KAYNAKLAR	109

TABLÖLAR LİSTESİ

TABLÖLAR

Tablo 1. Bölgelere göre Gerçekleşen ve Teşebbüs Aşamasında Kalan Saldırıları, Ocak-Aralık: 2010 – 2014	19
---	----

ŞEKİLLER LİSTESİ

ŞEKİLLER

Şekil 1. Güneydoğu Asya Haritası	22
Şekil 2. Malakka Boğazı Haritası	24

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi
Bk.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
C.	Cilt
CGPCS	Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu İle İlgili İletişim Grubu
CTF	Birleşik Deniz Gücü
EUNAVFOR	Avrupa Birliği Liderliğindeki Deniz Gücü
GSMH	Gayri Safi Millî Hasıla
ICC	Uluslararası Ticaret Odası
ICS	Uluslararası Deniz Ticaret Odası
IMB	Uluslararası Denizcilik Bürosu
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS	Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu
KEI	Karadeniz Ekonomi İş Birliği
m.	Madde
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra

MSCHOA	Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi
NAFTA	Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Antlaşması
NATO	Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
OECD	Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Örgütü
ReCAAP	Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun İle Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması
Res.	Karar
s.	sayfa
Sa.	Sayı
SEATO	Güneydoğu Asya Antlaşması Örgütü
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
ss.	Sayfaları Arası
SUA	1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCK	Türk Ceza Kanunu
TİKA	Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı
UKMCC	Birleşik Krallık Deniz Unsur Komutanlığı
UKMTO	Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UNITAF	Birleşik Görev Gücü
UNODC	Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi
UNOSOM	Somali'deki Birleşmiş Milletler Barış Operasyonu
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
USNAVCENT	ABD Merkez Komutanlığı
WFP	Dünya Gıda Programı

GİRİŞ

Denizler her daim insanoğlunun çeşitli amaçlar için faydalandığı alanlar olmuştur. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Her çeşit kargonun yapıldığı 50 binin üzerinde uluslararası ticaret yapan ticarî gemi vardır. Dünya ticaret filosuna kayıtlı yüz ellinin üzerinde ülke gemisi ve hemen hemen her milletten bir milyondan üzerinde denizci mevcuttur¹. Geçmişten günümüze denizlerdeki bu ticari hareketlilikten faydalanmak ve kendilerine pay çıkarmak isteyenler her zaman olmuştur.

Denizlerin insanlar tarafından kullanılmaya başlanması ne kadar eski ise; deniz haydutluğunun tarihi de o kadar eskidir. Deniz haydutluğu, İlk Çağlarda medeniyetin beşiği olarak bilinen Akdeniz çanağında ortaya çıkmıştır. Orta Çağ'ın sonlarına doğru savaş uluslararası ilişkiler bakımından çok sık başvurulan bir yöntem olmuş; bugün anladığımız anlamda deniz korsanlığı da bu dönemin sonlarına doğru çıkmıştır. Özellikle denizcilikle uğraşan devletler, korsanlarla iş birliği yapmış; onlara “yetki belgesi” vererek egemenlikleri altında hareket etmelerini sağlamışlardır. Yetki belgesinin verilmesi, deniz haydutluğundan korsanlığa geçişin başlangıcı sayılmıştır.

Yeni Çağ'da görülen teknolojik gelişmeler, keşifler ve siyasi değişiklikler, yüzyıllar boyunca yerel ölçekli olan deniz haydutluğuna küresel bir perspektif kazandırmıştır. Günümüz gelişen teknolojisi ve büyük ve etkili deniz kuvvetleri sayesinde deniz haydutluğu bir nebze bastırılmışsa da dünya üzerinden hiçbir zaman silinememiştir.

20. yüzyılda deniz haydutluğunun tarihe karışmak üzere olduğu düşünülürken, 21. yüzyılda bu suç tekrar su üstüne çıkmıştır. Özellikle 2008 yılından sonra deniz haydutluğunun çok çarpıcı bir biçimde artış gösterdiği görülmektedir. Deniz haydutluğunun en çok artış gösterdiği bölgeler; Güneydoğu Asya, Aden Körfezi, Afrika kıyıları, Uzak Doğu, Hindistan alt kıtası ve Güney Amerika olmaktadır. Deniz haydutluğunun bu bölgelerde artış göstermesinde birçok sebep bulunmakla birlikte genel olarak deniz haydutluğu, deniz ticaret yollarının yoğunlaştığı kanal, boğaz, sayısız küçük adaların

¹ Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping - ICS), Deniz Taşımacılığı ve Dünya Ticareti, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>, Erişim Tarihi, 05.01.2015.

bulunduğu deniz alanları ve özellikle otorite boşluğu bulunan, kontrolden uzak deniz alanlarında daha sık görölmekte ve önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır.

Uluslararası deniz haydutluğu ve özellikle Somali deniz haydutları ile mücadele için uluslararası toplum tarafından birçok önlem alınmaya çalışılmış ve yakalanan deniz haydutlarını yargılayabilmek için çeşitli yargılama mekanizmaları önerilmiştir. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından deniz haydutlarının yargılanması ve deniz haydutluğunun önüne geçebilmek amacıyla bir dizi karar alınmış; uluslararası toplum tarafından bu kararlar ışığında operasyonlar düzenlenmiş, uluslararası güçler oluşturulmuştur. Mücadele amacı ile hukuki düzenlemeler yapılmıştır.

Cicero² deniz haydutlarını “*hostis humani generis*” yani bütün insanlığın ortak düşmanı olarak ilan etmiştir. Deniz haydutları bütün insanların düşmanı olduğu için bütün devletlerin bunları yargılama hakkı vardır. Geçmişteki bu kurallar, halen uluslararası ceza hukukunun temelini oluşturmaktadır. Deniz haydutluğu, ilk ve en başta ele alınması gereken evrensel yargılama yetkisine sahip olan suçtur.

Bu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, ilk olarak deniz haydutluğu ve korsanlık kavramından kısaca bahsedilecek, deniz haydutluğunun İlk Çağlardan günümüze nasıl bir tarihi süreç geçirdiği incelenecektir. Ayrıca deniz haydutluğuna ilişkin yapılan uluslararası düzenlemeler ele alınacaktır. İkinci bölümde, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde (BMDHS) deniz haydutluğunun nasıl düzenlendiği, hangi eylemlerin bu suçu oluşturduğu ayrıntılı olarak incelenecek; bu suç ile ilişkilendirilen suçların benzer yanları ve farklılıkları ortaya konacaktır. Özellikle 2000’li yıllardan sonra artış gösteren Somali deniz haydutluğu örnek olarak verilecektir. Türkiye’nin Somali ile ilişkisi, deniz haydutluğu konusunda iç hukuktaki düzenlemeleri ve mücadeledeki rolü ele alınacaktır. Üçüncü bölümde ise, uluslararası toplumun deniz haydutluğu ile mücadeledeki çabaları ele alınacak; öncelikle uluslararası hukukta yaptırımın ne olduğundan ve türlerinden bahsedilecek; uluslararası deniz haydutluğuna karşı yaptırım uygulaması ve alınabilecek önlemler ayrıntılı bir biçimde incelenecektir. Ayrıca deniz haydutluğu ile mücadelede karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerilerine değinilecektir.

² Uzun ismi Marcus Tullius olan ünlü Romalı devlet adamı, bilgin, felsefeci ve yazardır. Cicero’nun en önemli özelliği Yunan düşüncesini sonraki kuşaklara aktarmasıdır. Ayrıntılı bilgi için bk. Wikipedi, Marcus Tullius Cicero, http://tr.wikipedia.org/wiki/Marcus_Tullius_Cicero, Erişim Tarihi, 18.12.2014.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TARİHÇESİ VE DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

1. DENİZ HAYDUTLUĞU VE KORSANLIK

Bugün uluslararası hukuk bakımından “*korsanlık*” ve “*deniz haydutluğu*” kavramları nitelik ve hukuki sonucu bakımından farklı kavramlar olarak görülmesine rağmen tarihi sürece baktığımızda, İlk Çağlardan Orta Çağ’ın sonlarına kadar savaşın devletlerarası ilişkilerde yoğun olarak kullanılması neticesinde bu iki kavram arasında kesin bir ayırımın yapılmadığını, çoğu zaman birbiri yerine kullanılan kavramlar olduğunu görmekteyiz.

Türkçede “*haydut*” kelimesinin sözlük anlamı silahlı soygun yapan, yol kesen kimse anlamında olup Arapça’dan gelmektedir³. Haydut kelimesinin kökeni Yunanca ve Latince’de “*peirates*” ve “*pirata*” kelimelerinden gelmektedir. Bir gemiye saldıran kişi anlamında kullanılmıştır⁴.

Arapça “*korsan*” kelimesi de İtalyanca “*corsaro*”dan gelmektedir ve denizlerde düşman gemilerine karşı gerçekleştirilen saldırıları ve yine denizlerden gelerek sahillere yapılan akınları ifade etmektedir. Deniz haydutluğu İngilizcede “*pirate*” ve “*piracy*” kelimeleri ile kullanılırken İtalyanca aslına uygun olarak “*corsair*” şeklinde de kullanımı mevcuttur. Yine İngilizcede sadece devlet izniyle savaşan korsan anlamına “*privateer*” ve devlet izniyle korsanlık yapma anlamına “*privateering*” kelimesinin kullanılmakta olduğu ve her iki kavram arasındaki farkın dikkate alınması gerektiği belirtilmektedir⁵.

Korsanlık ve deniz haydutluğunun tarihi iç içe geçmiştir ve insanlık tarihi kadar eskidir. Her ne kadar pratikte bu iki terim birbirine benzer eylemleri oluştursa da, hukuksal

³ Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.558bd3c5305433.44451424, Erişim Tarihi, 08.01.2015.

⁴ Middelburg, Annemarie, Piracy in a Legal Context: Prosecution of Pirates Operating off the Somali Coast, Yıl. 2011, [https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context\(e279e28e-c9ed-4913-ab03-5d0822893a3d\).html](https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context(e279e28e-c9ed-4913-ab03-5d0822893a3d).html), Erişim Tarihi, 11.12.2014.

⁵ Şahin, Erkan, Deniz Alanlarında Güvenlik Uygulamalarındaki Gelişmeler, Deniz Haydutluğunun İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2011, s. 54.

açından aralarında belirgin farklar vardır. Korsanlık, devletler tarafından verilen bir “*yetki belgesi*” (*letter of marque* veya *reprisal*) ile resmîyet kazandırılan meşru bir savaş şeklidir. Deniz haydutluğunun ise kendine özgü bir dünyası vardır ve bu dünyada ne bir üst otorite ne de sınırlayıcı kurallar mevcuttur⁶.

Deniz haydutluğu kavramı, kişilere şiddet uygulanması suretiyle malların ve eşyaların zorla alınması (yağma) fiillerini içerir ve deniz haydutları her zaman “*insanlığın ortak düşmanı*” (*hostis humani generis*) olarak kabul edilirler. Diğer yandan korsanlık fiili ise; bir devletin izni ve koruması altında daha çok özel kişilerce silahla donatılmış gemiyle düşman gemilerine saldırmak için yapılan dolaşmaları ifade eder. Burada sorumluluk, ilgili geminin dolaşımını sağlayan devlete aittir. Korsan gemisi, barış zamanında özel bir ticaret gemisi olarak denizlerde seyreder, savaş zamanında ise bağlı bulunduğu devlet tarafından verilen yetki ile düşman ticaret gemilerine saldırır ve ele geçirdiği gemilerden elde ettiği yükler üzerinden kendisine hisse alır⁷.

Tarihi sürece bakıldığında devletlerin korsanları savaş zamanlarında düşmana karşı kullandığı; barış zamanlarında ise cezalandırdığı görülmektedir. Özellikle Orta Çağ’da savaşlarda korsanlar aktif rol oynamışlardır. Korsanların savaşlarda aktif olarak rol almasına bir örnek olarak zamanının ünlü bir korsanı olan Osmanlı kaptan-ı deryası Barbaros Hayrettin Paşa verilebilir.

2. GEÇMİŞTE DENİZ HAYDUTLUĞU

2.1. İlk Çağlarda Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu ve korsanlığın hangi tarihte başladığını belirlemek kolay değildir. Mileno Sterio’nun⁸ “*Deniz haydutluğu hep vardı*”⁹ sözünden deniz haydutluğu tarihinin ne kadar eskiye dayandığını anlayabiliriz. Gerçekten de deniz haydutluğu, denizlerin ticaret için kullanılmaya başlandığından beri var olan bir suçtur.

⁶ Erol, Soner, Karşılaştırmalı Bir İnceleme: Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Deniz Korsanlığı 16. ve 17. Yüzyıllar Akdeniz Örneği, https://www.academia.edu/6792134/Deniz_Haydutlu%C4%9Fu_ve_Korsan%C4%B1k, Erişim Tarihi, 19.10.2014, s. 1.

⁷ Aydın, Devrim, Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 51, Sa. 4, Yıl. 2002, s. 145-146.

⁸ Cleveland-Marshall Hukuk Fakültesi Milletlerarası Özel Hukuk Profesörü.

⁹ Sterio, Milena, Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More is Needed, Fordham International Law Journal, C. 33, Sa. 2, Yıl. 2009, s. 375.

Deniz haydutluğu, İlk Çağlarda medeniyetin beşiği olarak bilinen Akdeniz çanağında ortaya çıkmıştır. Deniz haydutluğunun bu bölgede ortaya çıkmasının altında yatan sebep, milattan önce iki binli yıllarda Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'nde deniz ticaretinin düzenli olarak yapılmasıdır¹⁰.

Deniz haydutlarından doğrudan bahseden ilk eser Homeros'un İlyada ve Odessa'sıdır. Ancak bunların devlet nezdinde düşman ya da suçlu olarak nitelendirilmeleri duruma göre değişmektedir. Nitekim Krallıklar, deniz haydutlarını diğer ülkeleri zayıf düşürmek için bir araç olarak kullanabilmekte veya başka bir devlet adına hareket eden deniz haydutlarına düşman muamelesi yapabilmekteydi¹¹.

Antik Çağ'da ticaret gemilerine saldırmak amacıyla Limni adasını üs edinen "Trakyalılar" (Thracians) ilk deniz haydutları olarak kayıtlara geçmişlerdir¹². Ancak deniz haydutluğu ile ilgili karşılaşılan en eski belgelerin M.Ö. 13. yüzyıla kadar uzandığı ve bunların da Ege ve Akdeniz'de tehdit oluşturan "Sea Peoples" (Deniz İnsanları) isimli deniz haydutları olduğu söylenmektedir. M.Ö. 12. yüzyılda Anadolu'da hüküm süren Hitit Krallığı bu haydutlar tarafından yıkılmış ve Hitit halkı da Kuzey Suriye'ye yerleşmiştir¹³.

İlk Çağlarda deniz haydutluğu ile ün kazanmış başka bir uygarlık, Kilikyalılardır. Kilikya, güneydoğuda bugünkü Alanya ve Tarsus'u içine alan ve deniz haydutları için elverişli kıyı çizgisine sahip bir bölgedir. İlk zamanlarda Suriye ile Yunanistan ve İtalya arasında sefer yapan gemilere saldırmakta iken daha sona nüfuz alanlarını genişleterek batıda Girit'e, doğuda Filistin'e, güneyde Mısır'a kadar uzanan bölgede hüküm sürmüşlerdir¹⁴.

İnsanları kaçırmak köle olarak satan deniz haydutları, sadece ticaret mallarına el koyarak değil; aynı zamanda, zengin insanları fidye alabilmek için de kaçırmışlardır. Örneğin, Kilikyalı deniz haydutları, M.Ö. 75 veya 74 yılında güzel konuşma eğitimi almak

¹⁰ Batır, Kerem, Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, USAK Yayınları, Ankara, 2011, s. 12.

¹¹ Aydoğdu, Burçin, Deniz Haydutluğu: Somali Örneği, <http://tr.buray.net/2014/11/somalideki-deniz-haydutlugu.html?m=0>, Erişim Tarihi, 27.10.2014.

¹² Topal, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 59, Sa. 1, Yıl. 2010, s. 101.

¹³ Evin, Bekir, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü, Güvenlik Bilimleri Dergisi, C. 1, Sa. 1, Yıl. 2012, s. 120.

¹⁴ Batır, s. 14.

için Rodos adasına seyahat eden Roma İmparatoru Julius Caesar'ı kaçıarak fidye talep etmişlerdir. Caesar yüksek bir fidye ile serbest kalmış ve serbest kalır kalmaz tutsaklığında söz verdiği gibi bir donanma toplayıp deniz haydutlarının peşine düşmüş ve onları çarmıha gerdirmiştir. M.Ö. 67 yılında Roma Senatosu, deniz haydutluğunun kökünü kazıma kararı almıştır. Deniz haydutluğu ile mücadele için bir kanun yapılmış ve konsüllerden birine denizde mutlak ve sonsuz yetkiyle beraber, donanma kurmak için gerekli para ve harekâta katılmak için yetenekli bütün deniz adamlarını devşirme yetkisi verilmiştir. Bu kanunun sadece kabul edilmesi bile deniz haydutlarını İtalya kıyılarından uzaklaştırmaya yetmiştir. Daha sonra yetkiyi alan Gnaeus Pompeius Magnus, Anadolu ve Yunanistan'da mücadeleye girişmiş ve Akdeniz havzasını deniz haydutlarından temizlemiştir. Burada dikkati çeken nokta, Pompeius'un herkesi sorgusuz sualsiz çarmıha germek yerine; fakirliğin zorlamasıyla bu yola girenlere toprak verip çiftçiliğe teşvik etmesi olmuştur. Böylece Pompeius, masum kişileri kötü haydutlardan ayırarak takdir toplamıştır¹⁵.

Roma İmparatorluğu'nun M.S. 3. yüzyılda güç kaybetmeye başlamasından ve özellikle parçalanmasından sonra Akdeniz'de görülen deniz haydutluğu olayları da tekrar yükselişe geçmiştir¹⁶.

2.2. Orta Çağ'da Deniz Haydutluğu

Batı Roma İmparatorluğu'nun çöküşüyle beraber barbar kavimler Roma İmparatorluğu'nun topraklarını işgal etmişlerdir. Vandallar, İspanya ile Kuzey Afrika'yı işgal etmiş ve Doğu Roma İmparatoru Leon da Kartaca'yı üs edinen Vandallara karşı sefer düzenlemiştir¹⁷.

Batı Avrupa'nın 8 - 11. yüzyıllar arasında Vikingler¹⁸ tarafından yağmalanması tarihin önemli deniz haydutluğu olayları olarak görülmektedir. İngiltere ve İrlanda sahilleri de uzun bir süre Vikinglerin saldırısına maruz kalmıştır. Fransa'ya da 845 yılında büyük bir saldırı yapılmış; Parisliler 3175 kg gümüş ödeyerek şehri yağmadan kurtarmışlardır. Viking

¹⁵ Öktem / R. Kurtarcan, s. 20-21.

¹⁶ Batır, s. 15.

¹⁷ Öktem / R. Kurtarcan, s. 22.

¹⁸ Vikingler / Norslar, yılın çoğunu denizlerde geçiren, savaşçı bir halktır. İskandinavyalı korsan ve tüccar bir kavimdir. 8 - 11. yüzyıllar arasında Kuzeybatı Avrupa'da birçok yeri fethetmişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bk. Vikipedi, Vikingler, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Vikingler>, Erişim Tarihi, 18.12.2014.

çağı 9. yüzyıldan itibaren etkinliğini yitirmeye başlamış olsa da 11. yüzyıla kadar devam etmiştir¹⁹.

Orta Çağ'da, Akdeniz'de de deniz haydutluğu olaylarına rastlanmaktadır. M.S. 9. yüzyılda İslam hâkimiyetine geçen Akdeniz'de, Müslüman Arap deniz haydutları güçlenerek 10. yüzyıl ile birlikte tüm Akdeniz'de faaliyet göstermeye başlamıştır²⁰.

Roma İmparatorluğu, Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrıldıktan sonra İstanbul Bizans İmparatorluğu'nun başkenti olmuş; şehir önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. İmparatorluğun savaş gemileri ticaret yollarında devriye gezerek güvenliği sağlamıştır. İslamiyet'in Kuzey Afrika ve Orta Doğu'da yayılmasına karşılık kendini korumayı başaran Bizans'ın durumu 11. yüzyılın sonlarına doğru değişmiştir. Türkler, Malazgirt'te 1071 yılında Bizanslıları yenmiş; savaşın sonunda Bizans Anadolu'nun büyük kısmını kaybetmiştir. Denizler üzerinde hâkimiyet kurma kavgasında ise, Normanların Sicilya'yı işgal etmesi, Bizans'ın deniz ticareti yollarını tehdit etmeye başlamıştır. Bu tehditle başa çıkabilmek için Venediklilerden yardım alan Bizans'ın durumu Venediklilerin Adriyatik adalarını işgal etmesiyle daha da kötü bir hal almıştır. Haçlı Seferlerine katılan İtalyanların 1204 yılında İstanbul'a girip, şehri ve Bizans donanmasını yıkması sonucu İmparatorluğun deniz ticaret yollarını koruması imkânsız hale gelmiş ve böylece Doğu Akdeniz deniz haydutları için bir avlanma alanına dönüşmüştür²¹.

Haçlı Seferleri ile artan ticaret sayesinde Akdeniz'de deniz haydutluğunda 11. yüzyılın sonlarına doğru yeni bir sayfa açılmıştır. Malta, korsanlık ve deniz haydutluğu arasında gidip gelen Hristiyan denizcilerin merkezi olmuş ve adaya yerleşen Saint-Jean şövalyeleri bunlarla mücadele etmiştir. Görevleri Hristiyan sahillerini korumak olan bu şövalyeler zamanla görevlerinden uzaklaşmış; bunlara bağlı olarak faaliyet gösteren korsanlar, Yeni Çağ'a gelindiğinde Türklere ve Hristiyanlara korku salmışlardır²².

Akdeniz'i kasıp kavuran deniz haydutluğu, 10. yüzyılın sonlarında Venedik Cumhuriyet'i tarafından dize getirilmiştir. Katolik kilisesi, Hristiyanlara karşı

¹⁹ Batır, s. 15-16.

²⁰ Bozkurt, M. Uğur, Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2011, s. 24.

²¹ Şahin, s. 63-64.

²² Öktem / R. Kurtarcan, s. 22-23.

gerçekleştirilen korsan saldırılarını aforozla cezalandırmıştır. 12. yüzyıldan itibaren özellikle İtalya olmak üzere Avrupa’da deniz haydutluğuna karşı emirnameler yayınlanmış ancak Araplara ve diğer “*kâfirlere*” yönelik eylemler bunun dışında tutulmuştur. Yayınlanan bu emirnamelere rağmen deniz haydutluğu tamamen ortadan kalkmamış, zaman zaman bu kuralları koyanların da korsanlara başvurduğu görülmüştür²³.

Türkler, Anadolu’da hâkimiyetlerini 14. yüzyılın başlarında genişletmişlerdir. Denizlerde ise, Ege’de deniz haydutluğunun sonradan bir önceki kalesi olan Rodos adasını üs edinen Rodos şövalyelerinin dönemi yaşanmaktadır. Atina şehri de 1548 yılında Türkler tarafından fethedilmesine kadar Katalan deniz haydutlarının faaliyet gösterdiği bir şehir olmuştur. Deniz haydutluğu faaliyetleri 14. yüzyılın sonlarına doğru Doğu Akdeniz’den Batı Akdeniz’e yönelmeye başlamıştır²⁴.

Günümüzdeki anlamıyla deniz korsanlığı Orta Çağ’ın sonlarına doğru çıkmıştır. Orta Çağ’ın sonlarına doğru savaş uluslararası ilişkiler bakımından çok sık başvurulan bir yöntem olmuştur. Özellikle denizcilikle uğraşan devletler, korsanlarla iş birliği yapmış; henüz resmî devlet donanmaları da kurulmadığından onları düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak görmüşlerdir. Hatta fırsatını bulduklarında desteklemekten de geri durmamışlardır; çünkü korsanların ele geçirdiği ganimetlerden pay almışlardır. Zamanla bu durum yarı resmî bir nitelik kazanmış ve korsanlar savaş durumunda düşman ticaret gemilerine saldırmak ve yüke el koymak için yetkilendirilmişlerdir. Böylece barış zamanında bir ticaret gemisi olarak faaliyet gösteren ve özel kişilerin elinde bulunan gemiler, savaş zamanında bağlı olduğu devletten “*yetki belgesi*” (*lettres de marque, commission en course*) olarak savaşa katılma yetkisine sahip olmuştur²⁵.

Bilinen ilk yetki belgesi İngiltere’de 1295 yılında, Bernard Dongresilli’ye verilmiştir. Yetki belgesinin verilmesi, deniz haydutluğundan korsanlığa geçişin başlangıcı sayılmıştır. İngiltere Kralı III. Edward özellikle Yüzyıl Savaşları (1337 - 1453) sırasında denizcileri bu iş için teşvik etmiş; Kral V. Henry de Hollanda’nın Leiden şehrinin mallarının yağmalanması için yetki belgeleri düzenlemiştir. Korsanlar belgede belirtilen sınırlar dışına çıkmışsa kraliyet tarafından bunlar deniz haydudu olarak kabul edilmiş ve İngiltere’de yargılanmaları

²³ Öktem / R. Kurtarcan, s. 23.

²⁴ Batır, s. 20.

²⁵ TC. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı, Ankara, 2013, s. 7.

sağlanmıştır. Verilen yetki belgeleri ile korsanların dost devletlerin donanmalarına saldırmamaları ve bir savaş durumunda da savaş esiri olarak muamele görmeleri sağlanmıştır²⁶.

Deniz haydutluğu, Orta Çağ döneminde deniz güvenliğini çok fazla tehdit etmiştir. Bununla mücadele edebilmek için özellikle Batı Avrupa devletleri tarafından ilk defa “*karasuları*” kavramı ortaya atılmış ve deniz ticaretinde güvenliği sağlayabilmek, deniz haydutluğu faaliyetlerini en azından kıyıya yakın alanlarda engellemek amacıyla karasuları uygulaması yerleşmeye başlamıştır²⁷.

2.3. Yeni Çağ’da Deniz Haydutluğu

Yeni Çağ’da görülen teknolojik gelişmeler, keşifler ve siyasi değişiklikler, yüzyıllar boyunca yerel ölçekli olan deniz haydutluğunu 16. yüzyılda yerel bir suç olmaktan çıkarmış ve küresel bir perspektif kazandırmıştır. Dünya çevresinde dönen ilk gemi de Francis Drake’nin komutasındaki bir İngiliz deniz haydutluğu gemisi olmuştur²⁸.

Devletlerin, deniz haydutlarını herhangi bir düşman devlete zarar vermek ve ticaret gemilerine saldırmak amacıyla yetkilendirdikleri görülmektedir²⁹. Bu uygulamaya göre, korsanlar, devletlerin bir silahı veya askeri olarak kabul edilmektedir. Bu durum özellikle 17. yüzyılda İngiltere - Fransa ve İngiltere - İspanya savaşları sırasında göze çarpmaktadır. Devletlerin deniz haydutluğunu aktif olarak desteklediği veya yasadışı ilan ettikleri 16. ve 19. yüzyıllar arasında inişli çıkışlı dönemler olmuştur. Tipik olarak, savaş sırasında korsanlık, düşmana karşı bir araç olarak kullanılmış; barış zamanında ise, yasaklanması gereken bir eylem olarak kabul edilmiştir³⁰.

Cenevizli denizci Cristopher Columbus’un 1492 yılında Atlantik Okyanusunu geçmesiyle, Columbus’u destekleyen İspanyollar için yeni bir fırsat dünyası oluşmuştur.

²⁶ Batır, s. 20-21.

²⁷ Koşaner, Berrin, Birleşmiş Milletler ve Türkiye Ekseninde Deniz Haydutluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010, s. 10.

²⁸ Batır, s. 21.

²⁹ Örneğin, İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533 - 1603), İngiliz korsanlarını Kraliyet Donanması’nın bir parçası gibi görmüş ve onlara düzenli olarak İspanyolların deniz ticaretine engel olabilmek için hükümetin izniyle korsanlık yapma yetkisine sahip kılan belge vermiştir. İlk kez 1243 yılında İngiltere Kralı III. Henry tarafından verilen bu belgelerde korsanlar tarafından uyulması gereken kurallara da yer verildiği görülmektedir. Topal, s. 103.

³⁰ Azubuike, Lawrence, International Law Regime Against Piracy, Annual Survey of International & Comparative Law, Sa. 15, Yıl. 2009, s. 45-46.

Amerika'nın keşfiyle İspanyol-Portekiz rekabeti buraya da sıçramış ve oluşan anlaşmazlık o dönemin Papası tarafından verilen bir muafiyet ve sonrasında imzalanan “*Tordesillas Anlaşması*” ile çözülmüştür. Bu anlaşma ile okyanuslar sadece bu iki devlet arasında paylaşılmıştır. Diğer devletler bu paylaşımı rezil bir küstahlık olarak görmüşlerdir. 15. yüzyılın sonları ile 16. yüzyılın başlarında, İspanyollar ve Portekizliler deniz ticaretindeki gelişimlerini sürdürürken, deniz haydutluğu da yeni kıtanın keşfiyle altın, gümüş, şeker gibi herkesin istediği değerli malların deniz yolu ile ticaretinin yapılmasıyla gelişmeye başlamıştır. Kuzey Afrika, İngiltere ya da İrlanda kökenli bu kişiler, Portekizliler ve İspanyollar tarafından “*corsarios*” olarak adlandırılmıştır³¹.

Yeni Çağ'ın önemli deniz haydutluğu odaklarından biri de Cezayir, Tunus ve Trablus'tur. Üç yüzyıl kadar Osmanlı İmparatorluğu'na yarı bağımlı olarak varlıklarını sürdüren bu bölgeleri, Batılılar “*Berberi Devletler*” (*Etats Barbaresques*); Türkler ise “*Garp Ocakları*” olarak adlandırmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın zaferiyle Osmanlı idaresine geçen bölgede önceden de deniz haydutluğu / korsanlık eylemleri yaygın olarak işlenmiştir. Granada'nın düşmesi ve Müslümanların İspanya'dan kovulmasıyla deniz haydutluğu artmıştır. Berberi³² deniz haydutları/korsanları faaliyet alanlarını İngiliz karasularına ve hatta Kuzey Atlantik'e kadar genişletmişlerdir. Berberi deniz haydutluğu/korsanlığı, 18. yüzyıldan itibaren hızını kaybetmiş ve artık bir savaş yöntemi olmaktan çıkmış; siyasi müzakerelerde baskı ve korku aracı olarak kullanılmıştır³³.

Osmanlı Devleti'nin, 1453 yılında Doğu Roma İmparatorluğu'nu ortadan kaldırmasıyla Doğu Akdeniz üzerinde olan iddiaları kesinleşmiştir. 16. yüzyılda ise Osmanlı Devleti, Akdeniz'de kendisine en önemli rakip olarak İspanya'yı görmüştür. Bu iki rakip arasındaki mücadele birbirlerinin egemenliklerine ve ticaretlerine yönelttikleri korsan saldırıları biçiminde olmuştur. Osmanlı Devleti, Akdeniz'de İspanyollarla mücadele verirken, Hint sularında karşısında olan rakip; Akdeniz ticaretini Hint sularına döndürmeye çalışan Portekizliler olmuştur. Osmanlı Devleti, bölgedeki Müslüman yönetimin iş birliği

³¹ Batır, s. 21-22.

³² Berberiler, bugünkü Mısır, Libya, Tunus, Cezayir ve Fas'ı içine alan Kuzey Afrika'nın bilinen en eski yerli halkıdır. Bu geniş coğrafyada göçebe ya da yarı-göçebe olarak yaşayan eski kabilelerdendir. Kuzey Afrika'ya egemen olan Fenike, Kartaca, Roma, İslam ve Osmanlı kültürlerinden farklı biçimlerde etkilenmiştir. Berberiler, Berberice adını verdikleri bir dile sahiptirler. Bölgede 7. yüzyılda yaşanan İslam yayılması sırasında İslamiyeti benimsemişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bk. Vikipedi, Berberiler, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Berberiler>, Erişim Tarihi, 18.12.2014.

³³ Öktem / R. Kurtarcan, s. 26-29.

yapmaması karşısında Portekizlilere karşı başarısız olurken; Kuzey Afrika korsanlarının kendisiyle iş birliği yapmasıyla İspanya'ya karşı başarı sağlamıştır³⁴.

Barbaros Hayrettin Paşa'nın Ege adalarına yönelerek Ege Denizi'nde tam bir üstünlük kurması ve Venediklilerin Ege Denizi'nde hiç bir üssünün kalmaması sebebi ile Venedik, Ceneviz, Malta, İspanya ve Portekiz Hükümetlerinin birleşmesiyle oluşan yeni bir Haçlı donanması, Osmanlı Devleti'nin denizlerde hâkimiyet kurmasını engellemek maksadıyla 1538 yılında Osmanlı donanması üzerine yönelmiş; iki donanma arasında “*Preveze Deniz Savaşı*”³⁵ meydana gelmiştir.

Haçlı donanması, savaşın sonrasında Venedik'e verilmesi gereken toprakları İspanya'ya verince, Venedik ittifaktan ayrılmış; Osmanlı Devleti ile anlaşma yapmıştır. Bu sayede Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Cezayir'e kadar olan Akdeniz'in doğu tarafında hâkim konuma geçmiştir. Osmanlı Devleti'nin Akdeniz üzerindeki hâkimiyeti, 1571 yılında yapılan İnebahtı Savaşı sonrasına kadar sürmüştür. Osmanlı'nın Batı'daki genişlemesinin sonu ise, 1565 yılında Malta kuşatması ile olmuştur. Piri Reis kumandasındaki Kızıldeniz ve İran Körfezi mücadelesi de yine aynı tarihlerde sona ermiştir³⁶.

1574 yılından itibaren Akdeniz'de düzenli deniz savaşı azalmaya başlarken; deniz haydutluğu da yükselmeye başlamıştır. Bunun arkasında yatan sebep ise; Müslüman Türk dünyası ile Hristiyan dünyası arasında oluşan gayriresmî barışın egemen olmasıdır. Devlet donanmalarından aldığı maaşlarla tatmin olmayan denizciler daha fazla para kazanabilmek için bu yolları tercih etmişlerdir. Bir mesleğe dönüşen bu maceraperestliğin artık ne dini ne de vatani kalmıştır. Osmanlı ve İspanyol İmparatorluklarını karşı kaşıya getiren “*Hilâl ile Haç arasındaki deniz düellosu*” zamanla bu niteliğini kaybederek deniz haydutları arasında çatışmalara dönüşmüştür³⁷.

³⁴ Özdemir, Şenay, Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004, s. 5.

³⁵ Preveze Deniz Savaşı'nda, Cenevizli Andrea Doria komutasındaki 602 adet gemiden oluşan Haçlı donanması, Barbaros'un 122 adet gemisinden oluşan Osmanlı donanmasıyla karşı karşıya gelmiştir. Çetin mücadeleler sonucunda Osmanlı ordusu büyük bir galibiyet almıştır. Haçlı donanmasının 128 büyük gemisinin etkisiz hale getirilmesi sonucunda donanma geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bunun üzerine Kanuni Sultan Süleyman, Sadrazam İbrahim Paşa'nın teklifi ile ünlü korsan Barbaros Hayrettin'i kaptanı derya olarak görevlendirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Preveze Deniz Savaşı, <http://tarihin.com/osmanli-donemi-savaslari/1538-preveze-deniz-savasi.html>, Erişim Tarihi, 20.10.2014.

³⁶ Özdemir, s. 6-7.

³⁷ Öktem / R. Kurtarcan, s. 30.

Hristiyan ülkeler korsanlığı, Müslümanlara ve onlarla ticaret yapan Hristiyan müttefiklerine karşı bir yöntem olarak görürken; Osmanlı Devleti de Rodos, Fransız, İspanya, Ceneviz ve Venedik ticaret ve savaş gemilerine yönelik savaşın bir parçası olarak görmüştür. Diğer yandan 16. yüzyılın sonlarından itibaren İngilizlerin ve Hollandalıların Akdeniz'e inmeleri sonucu korsanlık yayılma dönemine girmiştir³⁸.

16. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar Karayiplere doğru kaymaya başlayan deniz haydutluğunda / korsanlıkta, ünlü Karayip korsanları 1560'lardan 1720'lerin ortalarına kadar Güney Amerika - İspanya arasındaki ticaret yollarında çok sayıda ticaret gemisine saldırmışlardır. Karayip korsanlarının büyük çoğunluğu İngiliz, Fransız ve Hollanda kökenlidir³⁹.

Deniz haydutluğunun altın çağının bu eylemlerin en yaygın olarak görüldüğü dönem olan 1716 - 1725 yılları arasında olduğu kabul edilir. İngiltere ve İspanya arasındaki "*Spanish Succession Savaşı*" (1702 - 1713) deniz haydutluğunun bu dönemde artmasının önemli bir sebebi olarak gösterilmektedir. Bu savaş süresinde birçok deniz haydudu krallıktan aldığı yetki belgesiyle deniz korsanlığı yapmış ve belgelerini kaybetmeleri halinde kendilerine deniz haydudu muamelesi yapılmıştır. 1713 yılında İspanya ve İngiltere barış anlaşması imzaladıktan sonra binlerce deniz korsanı bu işi bırakmayı reddederek deniz haydudu olarak eylemlerini sürdürmüşlerdir⁴⁰.

17. yüzyılın sonunda 18. yüzyılın başlarında deniz haydutları, Karayiplerde elde edilecek büyük ganimetler kalmayınca gözlerini Hint Okyanusu'na çevirmişlerdir. Bu dönemde Hollanda, Portekiz, Fransa ve İngiltere bölgedeki ticarî hâkimiyeti elde edebilmek için birbirleriyle girdikleri amansız mücadelede korsanları kullanmışlardır. Korsanların gözünü Hint Okyanusu'na çevirmesinin nedenlerinden bazıları da İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ve Hindistan sultanının ticaret gemileri ve Doğu Afrika'dan gerçekleştirilen köle ticareti olmuştur. Hindistan'a giden ana ticaret yollarının üzerinde bulunan Madagaskar Adası ise, önemli bir korsanlık yeri haline gelmiştir. Hatta korsanlar burada 1674 yılında Fransa'nın koruması altında "*Libertaria*" adlı devletlerini kurmuşlardır. Zamanla bu adaya yerleşen Kuzey Amerikalılar deniz haydutlarının getirdikleri mallar karşılığında onlarla

³⁸ Topal, s. 103.

³⁹ Koşaner, s. 11.

⁴⁰ Batır, s. 28.

ticaret yapmaya başlamış böylece Hint Okyanusu'nda yağmalanan mallar New York'a satılmaya başlanmıştır⁴¹.

16. yüzyıldan itibaren korsanlığın dinler arası bir mücadele olmaktan çıkıp profesyonel deniz haydutluğuna dönüşmesinden sonra Osmanlı İmparatorluğu, Hristiyan devletlerle bazı anlaşmalar yaparak korsanlığı yasaklama yoluna gitmiştir. 1669 yılında Venedik'le bir anlaşma yapılarak korsanlık yasaklanmış ve cezalandırılmıştır. 1675 yılında İngiltere ile yapılan anlaşmada İngilizlere yönelik korsanlık faaliyetleri yasaklanmıştır. 1718 Pasarofça Antlaşması'nın 13. maddesinde Avusturyalı tüccarların faaliyetleri ve seyrüsefer serbestlikleri güvence altına alınmış; bunlara yönelik Garp Ocakları ve Arnavutluk'taki korsanlık faaliyetlerine karşı tedbirler ile gasp edilen eşyanın iadesine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Rusya ile de 1783 yılında ve 1791 Yaş Antlaşması ile düzenlemeler yapılmış; Garp Ocakları korsanlarının Ruslara karşı saldırması halinde, Osmanlı'nın bu ocaklar üzerindeki gücünü kullanarak, esir alınmışsa serbest bırakılmasını, ele geçirilen malların iadesini veya uğranılan zararın tazmini taahhüt edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu şekilde yaptığı daha birçok anlaşma vardır⁴².

Osmanlı Devleti'nin deniz gücünün oluşmasında Türk korsanları önemli bir rol oynamıştır. Bu korsanlar İslam hukukunun prensiplerine uygun olarak "*cihad ve gaza*"⁴³ anlayışı ile düşmanlara saldırmışlardır. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti, Akdeniz'de deniz güvenliğini sağlayabilmek için, donanma gemilerini ve kaptanlarını korsanlıkla görevlendirmiştir. Bu izinli korsanların en önemli görevi; deniz haydutlarını takip etmek ve yakalamaktır. Akdeniz'de Osmanlı Devleti'nin donanmasının harekât tarzının bir yönünü oluşturan bu izinli korsanlık, sadece 18. yüzyılda kaşımıza çıkan bir olgu değildir. Geriye doğru bakıldığında izinli korsanlık Osmanlı deniz gücünün oluşum dönemlerine kadar gitmektedir⁴⁴.

⁴¹ Batır, s. 38.

⁴² Öktem / R. Kurtarcan, s. 38-41.

⁴³ Cihad ve gaza, İslam dininin yayılmasına yönelik kutsal savaştır. İslam Hukukuna göre, dünya; İslam egemenliğinde olan topraklar (Dar-ül İslam) ve İslam egemenliğinde olmayan topraklar (Dar-ül Harp) diye ikiye ayrılmıştır. Cihad denilen kutsal savaşlar da Dar-ül Harp özelliğindeki toprakları, Dar-ül İslam'a katmaya yöneliktir. <http://www.dersimiz.com/terimler-sozlugu/Cihad-Gaza-Nedir-2731.html>, Erişim Tarihi, 25.06.2015.

⁴⁴ Özdemir, s. 139-140.

2.4. 19. Yüzyılda Deniz Haydutluğu

19. yüzyılda, deniz haydutluğunun, devletlerin güçlü donanmalar kurması karşısında ve artık yelkenli deniz haydutluğu gemilerinin buharlı savaş gemilerinden kaçamamaları sonucunda hızla düşüş yaşadığı görülmektedir. Ancak deniz haydutluğu bu dönemde de zayıf yönetimlerin başvurdukları bir yöntem olarak devam etmiştir. Örneğin, 1812 Savaşı'nda⁴⁵ Amerikan deniz haydutları sayesinde İngilizlerin beş milyon değerinde malı yok edilmiş veya ele geçirilmiştir⁴⁶.

19. yüzyılda Doğu Asya'da, en güçlü korsanlık filosuna Çinli korsanlar sahip olmuşlardır. Güney Çin Denizi'nde olan 40 bin kişilik bir deniz haydudu topluluğu, 400 yelkenli ile faaliyet göstermişlerdir. O dönemlerde en önemli deniz ticareti yollarından olan Malakka Boğazı, Çinli korsanlar tarafından kontrol edilmiştir⁴⁷.

Her ne kadar devletler Kraliçe Elizabeth dönemindeki gibi deniz haydutlarını destekleseler de 18. ve 19. yüzyılda deniz haydutluğu farklı bir görünümde gelişmiştir. Eğer deniz haydutluğu İngilizlere veya Fransızlara ait sivil bir gemi tarafından işleniyorsa bu eylem vatan hainliği olarak kabul edilmiş; fakat gerçek bir deniz haydudu tarafından işlenmişse hem müsaade edilebilir, hoş görülebilir hem de politik olarak yararlı görülmüştür. Bu görüş çelişkili bir durum haline gelmiştir; çünkü devletler hem kendi hukuklarında deniz haydutluğunu "*hostis humani generis*" olarak tanımlamış hem de diğer devletlere karşı bunlara iş vermiş, desteklemişlerdir. En sonunda, devletler, bütün insanlığa karşı kötü bir suç olarak günümüz deniz haydutluğu tanımını kabul etmiş ve böylece deniz haydutları bütün insanlığın ortak düşmanı olarak tanımlanabilmiştir. Yeni gelişmekte olan Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ordusunun 1804 yılında deniz haydutlarına karşı zafer elde etmesi, deniz haydutlarının uluslararası bir tehdit olarak görüldüğünün bir işareti⁴⁸.

1856 yılında neredeyse bütün devletlerin katıldığı Paris Deklarasyonu yayınlanmıştır. Bu deklarasyon ile deniz haydutluğu ve korsanlığın bütün çeşitleri

⁴⁵ 1812 Savaşı (War of 1812) veya üç yıl savaşı olarak da bilinen ABD ile Büyük Britanya ve İrlanda Birleşik Krallığı'nın Kuzey Amerika'daki kolonileri ve Amerikan yerlisi (Kızılderili) müttefikleri arasında iki buçuk yıl süren askeri çatışmalar dizisidir. Ayrıntılı bilgi için bk. Vikipedi, 1812 Savaşı, https://tr.wikipedia.org/wiki/1812_Sava%C5%9F%C4%B1, Erişim Tarihi, 21.07.2015.

⁴⁶ Batır, s. 40.

⁴⁷ Koşaner, s. 14.

⁴⁸ Sterio, s. 6.

yasaklanmıştır. Bu yasaklamaya ilişkin kurallar, 1899 ve 1907 Lahey Konvansiyonları ile de tekrar edilmiştir.

3. GÜNÜMÜZDE DENİZ HAYDUTLUĞU

Günümüz gelişen teknolojisi ve büyük ve etkili deniz kuvvetleri sayesinde deniz haydutluğu bir nebze bastırılmışsa da dünya üzerinden hiçbir zaman silinememiştir. Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki artık günümüzde korsanlık kalmamıştır. Haberlerde⁴⁹ veya gazetelerde korsanlık diye bahsedilen olaylar, deniz haydutluğu suçunu oluşturmaktadır. Birleşmiş Milletler (BM) dönemi ile birlikte savaş evrensel düzeyde yasaklanmış ve uluslararası hukukta kuvvet kullanmama ilkesi (BMGK kararı ve meşru müdafaa halleri istisna olmak üzere) geçerli olmuştur. Böylece savaş dönemlerinde kullanılan korsanların rolü de ortadan kalkmıştır. Paris Deklarasyonu sonrası hiçbir devlet korsanlara yetki belgesi düzenlememiştir. Ayrıca deniz haydutluğu konusunda günümüzdeki tek ve geçerli sözleşme olan BMDHS'ni kabul eden devletler ve uluslararası toplum tarafından da korsanlığın kaldırılması kabul edilmiş; deniz haydutluğu da evrensel bir suç olarak görülmüştür.

3.1. Günümüz Deniz Haydutluğunun Sebepleri ve Maliyeti

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de gerçekleşen deniz haydutluğu olaylarının gerçekleşme nedenlerinin aynı olduğu, hemen hemen aynı taktikleri uyguladıkları görülmektedir. Ticaretin yoğun olarak gerçekleştiği, otorite ve denetimin zayıf olduğu bölgelerde deniz haydutluğu olayları daha çok yaşanmaktadır⁵⁰.

Günümüz deniz haydutluğu olaylarının altında yatan birçok sebep bulunmaktadır. Bu sebepleri; bazı devletlerin yasalarında deniz haydutluğunun suç olarak düzenlenmemesi, uygulamada devletlerin deniz haydutlarını yakalama ve yargılama konusunda isteksiz davranmaları, elverişli coğrafya, çatışma ve kargaşa ortamı, güvenlik güçlerinin yeterli

⁴⁹ Örneğin bk. 2009 ve 2012 yılları arasında yapılan bu haberlerde hâlen korsanlık teriminin kullanıldığı görülmektedir. <http://www.virahaber.com/haber/korsanlarin-yillik-maliyeti-13-milyar-dolar-25035.htm>, Erişim Tarihi, 27.10.2014, <http://www.virahaber.com/yazi/gunumuz-korsanlik-olaylari-ve-gemilerekarsi-silahli-soygun-eylemleri-8670.htm>, Erişim Tarihi, 01.01.2015, http://www.gezmek.org/page_ID_6844063.html, Erişim Tarihi, 24.11.2014.

⁵⁰ Ece, Jale Nur, Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık, Yıl. 2008, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350, Erişim Tarihi, 27.10.2014.

finansmanı bulunmaması, hoşgörölü siyasi ortam, kültürel kabul görme ve ödöl vaadi olarak sayabiliriz⁵¹.

Ayrıca deniz haydutluğu olaylarının denizcilik sektörü açısından önemli bir gündem maddesi olmasının belki de en önemli nedeni sebep olduğu yüksek maliyetlerdir. Bu yüksek maliyetleri oluşturan sebeplerden başlıcaları ise; ödenen fidyeler, sigorta primleri, gemilerin rota değişikliğinin maliyeti, denizde koruma tedbirleri, soruşturmalar için limanda geçirilen zaman ve deniz haydutluğu şüphelilerinin yargılanma maliyeti, deniz haydutluğu için kurulan örgütlerin maliyetleridir. Bu maliyetlerin yıllık 25 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca bu hesaplamalar içinde rapor edilmeyen deniz haydutluğu olayları yoktur⁵².

Sayılan sebepler, deniz haydutluğunun ekonomiye olan dolaysız etkileridir. Bir de ikinci planda kalan dolaylı etkiler mevcuttur. Dolaylı etkileri; bölgesel ticarete olan etki, enflasyon ve yiyecek fiyatlarına yansıyan etkiler ve uluslararası alanda yapılan ticaret gelirlerinde düşüş olarak sayabiliriz⁵³.

Ayrıca deniz haydutluğu saldırıları, bayrak devleti vatandaşlarının yaşamlarını ve refahını direkt olarak tehdit etmektedir. Ölüm veya yaralanma dışında, deniz haydutluğu saldırılarına maruz kalan kişilerin psikolojik travma geçirdikleri ve bir daha asla denize geri dönememeleri durumlarına da rastlanmaktadır⁵⁴.

Deniz haydutluğu olayları sonucunda çok büyük çevresel felaketlerin de ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Akaryakıt taşıyan gemilere saldırma veya batırma durumunda deniz hayatı ve açık deniz kaynakları ciddi zararlar görmekte ve okyanusa bağlı herhangi bir devlet için büyük zorluklarla karşılaşmasına sebebiyet vermektedir⁵⁵.

Sigorta ve tazminatlar, maliyetleri oluşturan listenin en başında yer alırken, bu miktar 460 milyon dolar ve 3 milyar dolar arasında değişim göstermektedir. Armatörlerin en çok

⁵¹ Batır, s. 147-153.

⁵² Canca, Hakan Selim, Denizde İşlenen Suçlar, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2012, s. 123.

⁵³ Bowden, Anna, The Economic Costs of Maritime Piracy, Yıl. 2010, <http://oneearthfuture.org/sites/1earthfuture.org/files/documents/publications/The-Economic-Cost-of-Piracy-Full-Report.pdf>, Erişim Tarihi, 29.11.2014, s. 19-24.

⁵⁴ Chalk, Peter, Maritime Piracy Reasons, Dangers and Solutions, Yıl. 2009, www.rand.org, Erişim Tarihi, 25.11.2014, s. 4.

⁵⁵ Chalk, s. 4.

aldığı poliçeler; savaş riski, kaçırma ve fidye olmaktadır. Güvenlik için alınan ekipmanlar ve riskli bölgelerden geçerken koruma istihdamı gibi maliyetler de 2.5 milyar dolara kadar çıkabilmektedir. Riskli bölgelerden geçmek yerine rota değişiminin yapılması, 2.5 ve 3 milyar dolar arasında değişen maliyetler gösterdiği tahmin edilmektedir⁵⁶.

2010 Kasım ayında, 9.5 milyon dolar olarak kayıtlara geçen en yüksek fidye miktarı, “*Samho Dream*” isimli bir Güney Kore tankerini kurtarmak için Somali deniz haydutlarına ödenmiştir. Bir diğer kayda değer fidye miktarı olan 7 milyon dolar ise, yine 2010 yılında Suudi Arabistan’dan Amerika’ya 162 milyon dolar değerinde ham petrol taşıyan “*MV Maran Centaurus*” isimli Yunan tankerini kurtarmak için ödenmiştir. 2005 yılında ortalama fidye miktarı 15 milyon dolar iken; 2009’da 3.5 milyon dolar, 2010’da ise 5.5 milyon dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir⁵⁷.

Yapılan istatistikler sadece rapor edilen saldırılara göredir. Birçok gemi sahibi saldırıya uğradığında bunu bildirmekten kaçınmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) rapor edilmeyen saldırı sayısının % 50’den fazla olduğunu belirtmektedir. Soruşturmanın uzun sürmesi sebebi ile gemilerin gecikmesi, bunun sonucu olarak da maliyetlerin artması, liman masrafları ve saldırıların rapor edilmesi halinde sigorta primlerinde meydana gelecek olan artışlar saldırıların rapor edilmemesinin nedenlerini oluşturmaktadır⁵⁸.

3.2. Deniz Haydutluğunun Yoğun Olarak Görüldüğü Bölgeler

Günümüzde deniz haydutluğu, deniz ticaret yollarının yoğunlaştığı kanal, boğaz, sayısız küçük adaların bulunduğu deniz alanları ve özellikle otorite boşluğu bulunan, kontrolden uzak deniz alanlarında daha sık görülmekte ve önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır.

20. yüzyılda deniz haydutluğunun tarihe karışmak üzere olduğu düşünülürken, 21. yüzyılda bu suç tekrar su üstüne çıkmıştır. Özellikle 2008 yılından sonra bu suç türünün çok çarpıcı bir biçimde artış gösterdiği görülmektedir. Bu suç türünün en çok artış gösterdiği bölgeler; Güneydoğu Asya, Aden Körfezi, Afrika kıyıları, Uzak Doğu, Hindistan alt kıtası

⁵⁶ Vira Haber, Korsanların Yıllık Maliyeti 13 Milyar Dolar, <http://www.virahaber.com/haber/korsanlarin-yillik-maliyeti-13-milyar-dolar-25035.htm>, Erişim Tarihi, 24.11.2014.

⁵⁷ Anna, s. 9.

⁵⁸ Ece, Jale Nur, Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C. 2, Sa. 2, Yıl. 2010, s. 10.

ve Güney Amerika olmaktadır. Daha detaylı bölümler yapmak gerekirse, deniz haydutluğu için yüksek riskli bölgeler; Nijerya açıkları başta olmak üzere Tanzanya, Peru, Bangladeş, Malezya, Malakka ve Singapur Boğazları, Filipinler, Vietnam, Hindistan, Güney Çin Denizi ve özellikle Somali sahillere dir.

Tablo 1. Bölgelere göre Gerçekleşen ve Teşebbüs Aşamasında Kalan Saldırıları, Ocak - Aralık: 2010 - 2014⁵⁹

BÖLGELER	2010	2011	2012	2013	2014
GÜNEYDOĞU ASYA					
Endonezya	40	46	81	106	100
Malakka Boğazı	2	1	2	1	1
Malezya	18	16	12	9	24
Mianmar (Burma)		1			
Filipinler	5	5	3	3	6
Singapur Boğazı	3	11	6	9	8
Tayland	2				
UZAK DOĞU					
Çin	1	2	1		
Güney Çin Denizi	31	13	2	4	1
Vietnam	12	8	4	9	7
HİNT ALT KITASI					
Bangladeş	23	10	11	12	21
Hindistan	5	6	8	14	13
GÜNEY AMERİKA					
Brezilya	9	3	1	1	1
Kolombiya	3	4	5	7	2
Kosta Rika	1	3	1		
Dominik Cumhuriyeti			1	1	
Ekvator	3	6	4	3	
Guyana	2	1		2	1
Haiti	5	2	2		
Peru	10	2	3	4	
Venezuela	7	4			1
AFRİKA					
Cezayir			1		
Angola		1			1
Benin		20	2		
Kamerun	5		1		1
Demokratik Kongo Cumhuriyeti	3	4	2		1
Dem. Sao Tome & Principe Cumh.					1
Mısır	2	3	7	7	
Gabon				2	1
Gana		2	2	1	4
Gine	6	5	3	1	

⁵⁹ Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2014, s. 5.

BÖLGELER	2010	2011	2012	2013	2014
Aden Körfezi*	53	37	13	6	4
Fildişi Sahilleri	4	1	5	4	3
Kenya		1	1	1	
Liberya	1				1
Moritanya				1	
Fas				1	1
Mozambik			2	2	1
Nijerya	19	10	27	31	18
Kızıl Deniz*	25	39	13	2	4
Sierra Leone		1	1	2	1
Somali*	139	160	49	7	3
Tanzanya	1		2	1	1
Kongo	1	3	4	3	7
Togo		6	15	7	2
GERİYE KALAN					
Arap Denizi*	2				
Irak	2				
Akdeniz		1			
Umman		1			2
Yıl Sonu Toplamı	445	439	297	264	245

* Meydana gelen bütün saldırılar Somali deniz haydutları tarafından gerçekleştirilmiştir.

Son birkaç yıldır Somali bölgesinde yaşanan saldırılarda bir düşüş varken, burada yaşanan düşüşe karşılık; Batı Afrika kıyıları ve Güneydoğu Asya'da olayların yoğunlaştığı görülmektedir. Gine Körfezi'nde, 2012 yılında toplamda 297⁶⁰; 2013 yılında toplam 264⁶¹ saldırı gerçekleşmiştir. Haydutlar, 3 mürettebatı öldürmüş, 5 gemiden 169 yolcuyu fidye için rehin almış, 17 gemiyi kaçırmışlardır. Ayrıca teşebbüs aşamasında kalmış 27 saldırı daha gerçekleşmiştir.

IMB 2015 Yılı İkinci Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu'nda⁶²; Ocak – Haziran 2015 ayları arasındaki rapor edilen 134 deniz haydutluğu vakasının % 75'lik bölümünün Endonezya başta olmak üzere; Vietnam, Bangladeş, Nijerya ve Malezya bölgelerinde meydana geldiği rapor edilmiştir. Hindistan Yarımadası'nda rapor edilen toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı 15, Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'da rapor edilen deniz haydutluğu saldırısı sayısı 92, Gine Körfezi'nde rapor edilen toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı 21'dir. Somali ile ilgili deniz haydutluğu vakalarında düşüş yaşandığı; ancak Kızıl Denizin güneyi, Aden Körfezi, Yemen, Somali kıyılarının kuzeyi ve Arap Denizi'nde saldırı riskinin tam anlamıyla ortadan kalkmadığı, gemilerin halen tedbirli olmaları tavsiye edilmektedir.

Deniz haydutluğunun bu şekilde yön değiştirmesini, Doğu Afrika kıyılarında BMGK ve uluslararası toplum tarafından alınan askeri ve sivil önlemlere bağlayabiliriz. Şüphesiz, Doğu Afrika kıyılarında düzenli olarak bulundurulan savaş gemilerinin de bu sonuçta etkisi vardır. Ayrıca 9 Şubat 2015'de güvenoyu alarak kurulan yeni Somali hükümetinin de bu sonuçta etkisi olduğu söylenebilir.

Bu başlık altında deniz haydutluğunun en yoğun biçimde görüldüğü Güneydoğu Asya Bölgesi'ne ve kısaca Batı Afrika ve Güney Amerika bölgelerine değinilecektir. Somali deniz haydutluğu olarak da adlandırılan Aden Körfezi ve Doğu Afrika kıyılarında gerçekleşen deniz haydutluğu olaylarının sayısında son birkaç yılda büyük bir azalma söz konusu olsa da özellikle son on yılda gerek burada yaşanan olayların sayısının gerekse

⁶⁰ Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-31 December 2012, s. 84.

⁶¹ Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-31 December 2013, s. 25.

⁶² Uluslararası Denizcilik Bürosu 2015 Yılı 2. Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, Erişim Tarihi, 08.08.2015.

olayların ciddiyetinin diğer bölgelerdeki saldırıları gölgede bırakacak şekilde olması nedeniyle bu bölge çalışmamızın ikinci bölümünde daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

3.2.1 Güneydoğu Asya'da Deniz Haydutluğu

Güneydoğu Asya, Asya kıtasıyla Okyanusya arasında bulunan bölgeye verilen isimdir. Bu bölgede bulunan ülkeler; Brunei, Doğu Timor, Endonezya, Filipinler, Kamboçya, Laos, Malezya, Myanmar, Singapur, Tayland ve Vietnam'dır. Ayrıca dünyanın en önemli deniz yollarından biri olan Malakka Boğazı da bu bölgede bulunmaktadır.



Şekil 1. Güneydoğu Asya Haritası⁶³.

Uluslararası Denizcilik Bürosu tarafından, 2001 yılında 371; 2002 yılında 370 deniz haydutluğu saldırısını rapor edilmiştir. Yine aynı şekilde IMB, 2003 yılında 445; 2004 yılında 325 saldırıyı belgelemiştir. 2000 - 2006 yılları arasında bu rakam 2463; yıllık ortalama deniz haydutluğu sayısı ise 352'dir. Bu saldırılar tüm dünyada gerçekleşen saldırı sayıları olmakla birlikte büyük çoğunluğu Güneydoğu Asya'da meydana gelmiştir. Hatta

⁶³ Greenpeace, Güneydoğu Asya Haritası, <http://www.greenpeace.org/turkey/tr/news/guenedo-u-asya-bat-n-n-oeploe/>, Erişim Tarihi, 31.12.2014.

2006 yılında Endonezya sularında, dünyanın en tehlikeli 50 deniz haydutluğu vakası gerçekleşmiştir⁶⁴.

Deniz haydutluğu, Güneydoğu Asya için asırlardır bir problem olarak varlığını sürdürmüştür. Bölgede 2000’li yıllarda deniz haydutluğu vakaları rakamlarında keskin bir artışın ortaya çıkmasında, 1997 yılında Tayland’da ve Endonezya’da yaşanan Asya finansal krizi etkili olmuştur. Kriz sonrasında binlerce insan işsiz kalmış ve deniz haydutluğuna doğru bir yönelim gerçekleşmiştir⁶⁵.

Güneydoğu Asya’da olan deniz haydutluğunun nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz;

a) Artan ticaret hacmi ile birlikte deniz ticaretinin ve dolayısı ile deniz trafiğinin de artması;

b) Ticaret rotalarının Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı, Panama Kanalı gibi yoğun olarak kullanılan, dar ve sıkışık olan bu riskli bölgeler üzerinde bulunması;

c) Asya’da baş gösteren mali krizin ortaya çıkardığı işsizlik, düşük ücretler ve yüksek gıda fiyatları;

d) Mali krizin de etkisiyle devletlerin sahilleri denetlemek için gerekli olan kaynaklardan mahrum kalması, deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz olması ve sonucunda yetersiz kıyı ve liman denetim ve gözetimi;

e) Bölgede sürekli görülen yolsuzluk uygulamaları, yargı boşluğu sonucu yönetim ve bürokrasi yetkililerinin Filipinler, Endonezya, Çin gibi yerlerde örgütlü olan deniz haydutları ile işbirliği yapmaları⁶⁶.

Güneydoğu Asya kapsamında olayların en yoğun olarak gerçekleştiği yer, Hint Okyanusu ile Pasifik arasındaki geçiş yolu ve 805 km uzunluğunda dar bir boğaz olan Malakka Boğazıdır. Hindistan, Endonezya ve Çin’i deniz yolu ile birbirine bağlamaktadır. Büyük ölçüde Malezya, Endonezya ve Singapur’un karasularında bulunduğu için, bu devletlerin kontrolü altındadır. Bu boğazdan her sene yaklaşık olarak 50 bin gemi geçmektedir. Ayrıca Japonlar tarafından yapılan araştırmada 2020 yılında buradan geçen

⁶⁴ Sterio, s. 9.

⁶⁵ Robert Dillon, Dana, Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade, Yıl. 2000, s. 6, <http://www.heritage.org/research/reports/2000/06/piracy-in-asia-a-growing-barrier-to-maritime-trade>, Erişim Tarihi, 26.11.2014.

⁶⁶ Ece, Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi, s. 4.

gemi sayısının bir yılda 150 bine ulaşacağı; petrol tankerlerinin ise boğazlardan geçen toplam gemiler içindeki payının % 55 civarında olacağı tahmin edilmektedir⁶⁷.



Şekil 2. Malakka Boğazı Haritası⁶⁸.

Deniz haydutluğunun üç türü bulunmaktadır. IMO tarafından düşük düzeyli saldırılar olarak tanımlanan birinci tür, genelde limanda demirli gemilere yapılan saldırılardır. Bu tip saldırılara en çok Malakka Boğazı'nda rastlanmaktadır. Gemiler, bu gibi dar yerlerden geçerken hızlarını azaltmakta ve bu da deniz haydutları için bir fırsat oluşturmaktadır. Genelde açık denizlerde, karasularında gemilere yapılan saldırılar ve soygunlar ikinci tür deniz haydutluğu sayılmaktadır. IMO tarafından orta düzeyli olarak nitelendirilen bu saldırılar, genelde Somali'de ve Aden Körfezi'nde görülmektedir. Bu tip saldırı türünde artış olmakla birlikte, saldırılar gemilerin soyulması, kaçırılması, fidye için kaçırmaya olayları şeklinde gerçekleşmektedir. Deniz haydutlarının gelişmiş silahlara sahip olmaları ve teknolojiye ve uydulardan yararlanmaları sayesinde, kıyılarda olan saldırılar gittikçe açık denizlere doğru kaymaya başlamıştır. Üçüncü tür deniz haydutluğunda ise "hayalet gemi"

⁶⁷ Batır, s. 179-181.

⁶⁸ Welt Atlas, Malakka Boğazı, https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847, Erişim Tarihi, 31.12.2014.

denilen bir yöntem kullanılmaktadır. Hayalet gemi, geminin kaçırılarak, sahte belgeler ve başka bir ad altında başka amaçlarla kullanılması ya da satılmasıdır. Bu tip suçlar daha çok iyi eğitilmiş kişiler tarafından gerçekleştirilen ve daha organize suçlardır⁶⁹.

Deniz haydutluğu konusunda son dönemde gerçekleşen en önemli gelişme, “*Asya’da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun İle Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması - ReCAAP*”ın kabul edilmesidir. 11 Kasım 2004 tarihinde Bangladeş, Kamboçya, Brunei, Hindistan, Çin, Endonezya, Laos, Japonya, Myanmar, Sri Lanka, Filipinler, Singapur, Güney Kore, Vietnam ve Tayland tarafından imzalanmış; 4 Eylül 2006 tarihinde on devletin onayı ile yürürlüğe girmiştir. Günümüze kadar bu sayı yirmiye ulaşmıştır⁷⁰.

“*Asya’da Meydana Gelen Akaryakıt Hortumlama Olayları Hakkında Özel Rapor*”a göre; akaryakıt hortumlama olayları yeni gerçekleşen olaylar değildir. Ancak, bu tip olayların gerçekleşme sıklığında Nisan 2014’den beri bir artış yaşanmaktadır. 2014 yılında Asya’da toplamda on beş tankerin akaryakıtı hortumlanmaya çalışılmış; on ikisi başarılı olurken, üçünde başarılı olunamamıştır⁷¹.

Hortumlama vakalarının meydana geliş şekli (*modus operandi*) genel olarak birbirine oldukça benzemektedir. 2011 - 2014 yılları arasında meydana gelen bu tip olaylarda saldırganlar genellikle güverteadaki akaryakıt ile ilgilenmiş; gemi kaçırma veya mürettebatı esir alma yönünde herhangi bir girişimde bulunulmamıştır. Saldırganlar mürettebatı bağlayıp kabinlere kilitlemişler; akaryakıtı gemiden başka bir gemiye hortumlamışlardır. Hortumlama tamamlandıktan sonra, saldırganlar geminin iletişimi ve navigasyon araçlarını kullanılamaz hale getirmiş; gemiden ayrılmadan önce de mürettebatın parasını veya kişisel eşyalarını çalmışlardır. Mürettebata ise, bir zarar verilmemiştir; şiddet uygulandığına dair herhangi bir rapor da söz konusu olmamıştır⁷².

⁶⁹ Kızıldeniz Güneyindeki Deniz Haydutluğu Olayları, Siyasi ve Hukuki Sonuçları, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Jeopolitik Tartışmalar Serisi OJT-3, Ankara, 2009, s. 4.

⁷⁰ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP), <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>, Erişim Tarihi, 01.02.2015.

⁷¹ ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), Ocak 2015 Raporu, s. 2, http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=367&PortalId=0&TabId=78, Erişim Tarihi, 01.02.2015.

⁷² Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), Ocak 2015 Raporu, s. 4.

ICC - IMB Raporlama Merkezi tarafından, Güneydoğu Asya'da 2014 yılında sadece Endonezya Bölgesinde yetmiş iki gemi kaçırma olayının meydana geldiği; 2014 Eylül ayında meydana gelen iki saldırıda, yirmi altı mürettebatın rehin alındığı bildirilmiştir⁷³.

IMB'nin 2014 yıllık raporunda Güneydoğu Asya Bölgesi'nde gerçekleşen ve teşebbüs aşamasında kalan saldırı sayısının ise, Endonezya'da 100 saldırı olmakla birlikte toplamda 141 saldırı olduğu yönündedir⁷⁴.

Dünya genelinde deniz haydutluğu vakalarında azalma varken; Güneydoğu Asya Bölgesi'nde tanker saldırılarında artış yaşanmaktadır. 2014 yılında dünya genelinde son sekiz yılın en düşük rakamları gözlenirken, bu bölgede 2013 yılında % 13 seviyesinde görülen deniz haydutluğu vakalarının 2014 yılında % 21'e yükseldiği görülmektedir. Bölgede 2013 yılında rehine sayısı 304 iken, 2014 yılında bu rakam 442'ye ulaşmıştır⁷⁵.

Bölgenin en önemli su yollarından bazılarını içermesi, ayrıca bölgeye kıyısı olan devletlerin sorunu tek başlarını çözmek için yeterli olmayışları ve sorunu çözmek için isteksiz olmaları nedenleriyle bölge dışı devletlerden, küresel güçlere, ticaret örgütlerinden BM'e kadar çözüm için girişimlerde bulunulmuştur. Singapur, Malezya, Endonezya gibi devletler, sahil güvenliği, deniz polisi gibi güvenlik kuvvetlerini güçlendirmiş, deniz haydutluğu ile mücadele için özel güvenlik birimleri oluşturmuş, deniz trafiğini izleyebilmek için kıyı tesisleri kurmuştur. Ayrıca yeniden yapılandırılıp güçlendirilen güvenlik güçleriyle de deniz devriyeleri arttırılmış; denizlerde daha etkin bir kontrolün varlığı sağlanmıştır. Geliştirilen bu güvenlik güçlerinin etkinliğini arttırmak için söz konusu ülkeler arasında ikili ve üçlü işbirliği ve koordinasyon antlaşmaları yapılmıştır. Filipinler, takımadasında devriye gezecek bir özel kuvvet kurarken; Singapur da önemli gemilere refakat etmeye başlamıştır. ABD, Japonya ve Hindistan'ın katılımı ile sahil güvenlik tatbikatları, deniz haydutluğu ile mücadele eğitimleri yapılmış; bölge dışı devletler tarafından desteklenen kıyı devletlerinin bu çabalarına uluslararası örgütler de yardımcı olmuştur. Örneğin, IMO tarafından deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik gemi sahipleri ve çalışanları ile devletler için tavsiyeler içeren iki ayrı kılavuz yayınlamıştır⁷⁶.

⁷³ <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, Erişim Tarihi, 01.01.2015.

⁷⁴ Bk. Tablo 1, s. 19.

⁷⁵ <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, Erişim Tarihi, 03.02.2015.

⁷⁶ Bozkurt, s. 39-41.

Yapılan anlaşmalara ve alınan tüm bu önlemlere rağmen, IMO'nun verdiği rakamlara göre bölgede 2010 yılında, toplam 109 deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin gerçekleşmiş olması ve bu sayının 2014 yılı dâhil artarak ilerlemesi, Güneydoğu Asya'da, deniz haydutluğu eylemlerinin sona ermediğini göstermektedir. Bu da sorunun kökeninde var olan nedenlerin halen çözülemediği ve bölgede çözüm için gereken işbirliği seviyesinin yetersiz kaldığı anlamına gelmektedir⁷⁷. Yapılan anlaşmaların bölge ülkelerinin tamamı tarafından imzalanması ve bunun imzalanmakla kalmayıp uygulanması gerekmektedir. Her devletin bu konuda üzerine düşen görevi yapması ve işbirliği konusunda yeterli seviyeyi yakalaması gerekmektedir.

3.2.2. Batı Afrika'da Deniz Haydutluğu

Batı Afrika'da önemli bir ticaret merkezi olarak son dönemde öne çıkmaya başlayan bölge, Gine Körfezi olmaktadır. Bölgede yer alan ülkeler ise büyük petrol üreticisi olan ülkelerdir. Bunlar; Angola, Nijerya, Kamerun, Gabon, Ekvator Ginesi ve Çad'dır. Bölgedeki enerji kaynaklarının yanı sıra elmas madenlerinin bulunması, kakao üretiminin olması ve turizm deniz haydutlarını cezbetmektedir⁷⁸.

Afrika'da gerçekleşen deniz haydutluğu olayları sadece bu bölgelerle sınırlı olmamak üzere, Batı Afrika'da en yoğun Nijerya; Doğu Afrika'da ise Somali'de gerçekleşmiştir.

2001 - 2008 yılları arasında Büyük Sahra altında bulunan otuz üç kıyı devletinin yirmi dörtü deniz haydutluğu olaylarına sahne olmuştur. Bu yıllar arasında gerçekleşen olayların % 54'ü Batı Afrika'da gerçekleşmiş ve bu oranda Nijerya tek başına % 31'lik kısmı karşılamaktadır. Bu dönemde Nijerya 213 saldırı ile ilk sırayı alırken, 206 saldırı ile Somali ikinci sırada, 58 saldırı ile Tanzanya üçüncü sıradadır. 2006 - 2008 yılları arasında Somali, Nijerya, Gana ve Tanzanya'da gerçekleşen deniz haydutluğu vakaları, toplam saldırıların % 85'ini oluşturmaktadır⁷⁹.

Somali açıklarından geçen gemilerin halen hazırlıklı olarak geçiş yapmaları gerekirken, dikkatler Batı Afrika açıklarında artış gösteren ve ateşli silahlarla düzenlenen saldırılara yönelmiştir. 2013 yılında ICC'den yapılan açıklamalara göre, Batı Afrika

⁷⁷ Bozkurt, s. 41.

⁷⁸ Batır, s. 165.

⁷⁹ Batır, s. 164.

bölgesinde, 2008 yılından beri gözlemlenen en yüksek rakam olan elli bir saldırı meydana gelmiştir. Bu saldırıların çoğu Nijerya sularında gerçekleşmekle birlikte, artışta etkili olan nedenin gelişen petrol endüstrisi olduğu tahmin edilmektedir. Ocak 2014’de bir tankerin Angola açıklarında Nijeryalı deniz haydutları tarafından kaçırılması, deniz haydutluğu faaliyetlerinin giderek güneye kayması konusunda endişeler oluşturmuştur. Nijerya’da gerçekleşen saldırılar 2014’ün üçüncü çeyreğine gelindiğinde bir azalma göstermiştir. 2013 yılında yirmi dokuz saldırı gerçekleşirken, 2014 yılında bu sayı on üçe düşmüştür. Gana açıklarında ise 2013 yılında hiçbir vakaya rastlanmazken 2014 yılında dört saldırı olmuş ve seksen altı mürettebat rehin olarak alınmıştır⁸⁰. IMB’nin 2014 yılı raporunda ise, on sekizi Nijerya’da olmak üzere Afrika bölgesinde toplam elli beş saldırı meydana gelmiştir⁸¹.

Batı Afrika’da Somali’nin aksine yerleşik hükümetler ve çok etkin olmasa da görevde olan güvenlik güçleri bulunmaktadır. Çoğu saldırının burada olan ülkelerin sularında gerçekleşmesine rağmen bu durum, yabancı deniz kuvvetlerinin olaylara müdahalede bulunmasını kısıtlamaktadır. Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki, Batı Afrika’da gerçekleşen deniz haydutluğu saldırılarının yöntemi de Somali’den farklılık göstermektedir. Somali’de daha çok fidye alabilmek için mürettebat esir alınırken; Batı Afrika’da daha çok hırsızlık amaçlı saldırılar olmakta, bazen de mürettebatın vahşice öldürülmesi şeklinde sonuçlanabilmektedir⁸².

Nijer Deltası’nda ve Gine Körfezi’nde gerçekleşen deniz haydutluğu olaylarının temelinde bölge devletlerinde yaşanan iç karışıklıklar vardır. Bölgedeki sınır uyuşmazlıkları ve terörizm, petrol ve gaz kaynaklarına yapılan saldırılar, çevre kirliliği ve turizm endüstrisi ile ilgili yaşanan sorunlar bölgesel işbirliği ile çözülebilecek sorunlardır. Afrika’nın doğu sahillerinde özellikle Somali’de deniz haydutları ile mücadelede uluslararası güçler katkıda bulunmaktayken batı ülkelerinde sadece bölge ülkeleri çaba göstermekte; ABD’nin bölgeye olan ilgisi dışında herhangi bir uluslararası çaba söz konusu olmamaktadır⁸³.

⁸⁰ <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, Erişim Tarihi, 01.01.2015.

⁸¹ Bk. Tablo 1, s. 19.

⁸² <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, Erişim Tarihi, 01.01.2015.

⁸³ Batır, s. 168.

3.2.3. Güney Amerika'da Deniz Haydutluğu

Güney Amerika'da gerçekleşen deniz haydutluğu vakaları genellikle silahlı soygun şeklinde gerçekleşmektedir. Bölgede deniz haydutluğunun yoğun olarak yaşandığı yerler; Venezuela, Ekvator, Peru ve Haiti'dir. Burada meydana gelen deniz haydutluğu yöntemi genel olarak, gemide bulunan nakit paraya ve gemi yüküne, personele ait değerli eşyalara ve gemi ekipmanlarına el koymak şeklinde gerçekleşmektedir⁸⁴.

Güney Amerika'da gerçekleşen deniz haydutluğu vakalarında günümüze gelinceye kadar bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Bu sayı 2010 yılında kırk iken; 2014 yılına gelindiğinde beşe düşmüştür⁸⁵.

4. DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN OLARAK YAPILAN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

Uluslararası deniz hukuku, örf ve adet hukuku şeklinde ortaya çıkmış ve 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayarak, 20. yüzyılın başlarında hız kazanarak kodifiye edilmeye, düzenlenmeye çalışılmıştır.

1856 Paris Deklarasyonu'ndan sonra yapılan bir diğer bölgesel düzenleme 1889 Montevideo Sözleşmesi⁸⁶'dir. Bu sözleşmede deniz haydutluğunun önlenmesinin tüm insanlığı ilgilendiren bir sorumluluk olduğu hukukun genel ilkesi olarak kabul edilmiştir.

1932 yılında oluşturulan Harvard Araştırma Grubu Taslağı'nda deniz haydutluğunun tanımı yapılmış olsa da, uluslararası hukukta geçerli olan ilk tanım bu taslağa dayanılarak oluşturulan 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'ndeki deniz haydutluğu tanımıdır. 1874 Brüksel Kuralları, 1899 ve 1907 Lahey Konvansiyonları ve 1913 Oxford Deniz Savaşı Kılavuzu'nda deniz haydutluğunun yasaklanmasına ilişkin kurallar bulunsa da tanımına dair herhangi bir düzenleme yoktur. Düzenleme yapılmamasının altında yatan sebeplerden biri de, buharlı gemilerin icat edilmesi ile devletlerin güçlü donanmaları sayesinde deniz haydutları ile giriştikleri etkili mücadele sonucu o dönemde deniz haydutluğunun neredeyse bitme noktasına gelmiş olmasıdır⁸⁷.

⁸⁴ Koşaner, s. 40.

⁸⁵ Bk. Tablo 1, s. 19.

⁸⁶ Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO), 1889 Montevideo Sözleşmesi, <http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001554/155495eb.pdf>, Erişim Tarihi, 28.06.2015.

⁸⁷ Batır, s. 87.

4.1. 1856 Paris Deklarasyonu

1856 Paris Deklarasyonu'nun ilk maddesi korsanlığın yasaklanmasına ilişkindir. Bu alanda düzenlenen ilk anlaşma olması bakımından önem teşkil etmektedir. Korsanlık yasaklandığı için savaş zamanında ticaret gemilerine saldırmak artık modern silahlı çatışmalar hukukuna tabi tutulmuştur⁸⁸.

Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya arasında gerçekleşen Kırım Savaşı (1853 - 1856) sonrasında imzalanan Paris Deklarasyonu'nu aslında Birleşik Krallık ve Fransa'nın Rusya'ya karşı ortak bir politika izlemesi sonucu ortaya çıkmıştır. Osmanlı'ya yardım eden Birleşik Krallık ve Fransa, tarafsız ülke gemilerinde bulunan düşmana ait mallara el konulmaması üzerinde anlaşmışlardır. Ayrıca korsanlara yetki vermeyeceklerini ilan etmişlerdir. Savaş sonrası 1856 yılında toplanan Paris Barış Konferansı sonucu Paris Barış Antlaşması üzerinde uzlaşmış; Birleşik Krallık ve Fransa arasında kabul edilen bu kurallar aynen kabul edilmiştir. Neredeyse bütün devletler bunu kabul etmiştir⁸⁹. Böylece devletler hiçbir şekilde korsanlığa izin vermeyecekler, savaş halinde korsanları kullanmayacaklardır.

4.2. 1922 Washington Antlaşması

“Silahların Sınırlandırılmasına İlişkin 1922 Washington Konferansı” öncesi deniz haydutluğu kavramı yeniden hukuki tartışmalarda yer almaya başlamıştır. Denizaltıların icat edilmesi ile bunların kullanılarak ticaret gemilerine saldırılması başta İngiltere olmak üzere ABD, Fransa, İtalya ve Japonya gibi ülkeleri rahatsız etmiştir. İmzalanan anlaşma ile savaş zamanında ticaret gemilerinin batırılabilmesi ancak yolcuları ve personelinin güvenli bir yere nakli sonrasında olabileceği; bu kurala aykırı hareket edenlerin ise herhangi bir devletin emri ile hareket edip etmediğine bakmaksızın deniz haydutluğu ile suçlanacağı ve hangi ülkede yakalanırsa o devlet tarafından yargılanacağı kabul edilmiştir⁹⁰.

4.3. 1937 Nyon Antlaşması

Türkiye, Fransa, Yunanistan, Mısır, Yugoslavya, İngiltere, SSCB, Romanya ve Bulgaristan tarafından imzalanan Nyon Antlaşması'nda deniz haydutluğuna ya da eylemlerine hiç değinilmemiştir; İspanya'da yaşanan iç savaş sonucu Akdeniz'de tarafsız

⁸⁸ Şahin, s. 54.

⁸⁹ International Committee of the Red Cross (Uluslararası Kızılhaç Komitesi), Declaration Respecting Maritime Law, <https://www.icrc.org/ihl/INTRO/105?OpenDocument>, Erişim Tarihi, 25.06.2015.

⁹⁰ Batır, s. 88-89.

ülkelere ait ticaret gemilerinin batırılmasının uluslararası hukuka aykırı olduğu ve insanlığın temel ilkelerine karşı işlenen suçların haydutluk olarak kabul edilmeleri gerektiği ifade edilmiştir⁹¹.

4.4. 1932 Harvard Araştırma Grubu Taslağı

Milletler Cemiyeti'nin oluşturduğu Uluslararası Hukukun Aşamalı Kodifikasyonu Uzmanlar Komitesi'ne bağlı Alt - Komite'nin 1925 yılında hazırladığı bir raporda, deniz haydutluğu tanımı önerisinde bulunulmuştur. Daha sonra Milletler Cemiyeti tarafından deniz haydutluğu ile ilgili araştırma yapılması ve bir sözleşme taslağı oluşturulması için Harvard Araştırma Grubu'na görev verilmiştir.

Tasarının 3. maddesindeki tanıma göre;

“Deniz haydutluğu bir devletin ülkesel yargı yetkisinde olmayan yerlerde işlenen aşağıdaki eylemlerden herhangi birisidir:

1. Bir kişiyi soyma, tecavüz, yaralama, köleleştirme, tutuklama ya da öldürme niyetiyle ya da bir malı çalma ya da yok etme niyeti ile özel amaçlar için işlenen, denizden ya da havadan gelen bir saldırı ile bağlantılı her türlü şiddet ve yağma eylemi. Eğer eylemler geminin küpeştesinde başlayan bir saldırı ile ilgili ise o gemi ya da ilgili diğer gemi mutlaka deniz haydutluğu gemisi ya da milliyeti olmayan bir gemi olmalıdır,

2. Bir gemiyi deniz haydutluğu gemisi yapan olayları bilerek onların işletilmesine gönüllü olarak katılma eylemi,

3. Bu maddenin 1 ya da 2. paragraflarında tarif edilen bir eylemi teşvik eden veya onu kasten kolaylaştıran herhangi bir eylem”dir⁹².

Deniz haydutluğu tanımının taslağının oluşturulması, çok sayıda yerel mahkeme kararının analiz edilmesi bu taslağı önemli kılan sebeplerdendir. Deniz haydutluğunun devletlerin yetki alanı dışındaki yerlerde işlenmesi, deniz haydutlarının insanlığın ortak düşmanı olarak görülmesi ve haydutların yakalandıktan sonra iç hukuk hükümleri çerçevesinde cezalandırılmaları noktalarında mutabık kalınmıştır⁹³.

⁹¹ Batır, s. 90.

⁹² Öktem / R. Kurtarcan, s. 54.

⁹³ Batır, s. 92-93.

4.5. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

1958’de toplanan, Cenevre Deniz Hukuku Konferansı olarak bilinen “*Birinci Deniz Hukuku Konferansı*”nda kabul edilen Açık Deniz Sözleşmesi’nin deniz haydutluğuna ilişkin 14 – 21. maddeleri Harvard Hukuk Fakültesi’nin çabaları sonucunda hazırlanan 1932 tarihli Harvard Araştırma Grubu Taslağı’na dayanmaktadır. Böylece deniz haydutluğundan ne anlaşılması gerektiği doktrinde uzun süren tartışmalardan sonra uluslararası bir düzenleme ile açıklığa kavuşturulmuştur⁹⁴.

Cenevre Deniz Hukuku Konferansı’nda dört temel sözleşme (Cenevre Sözleşmeleri) ve bir ek protokol kabul edilmiştir⁹⁵. 1960’da Cenevre’de toplanan “*İkinci Deniz Hukuku Konferansı*” sonuçsuz kalmış; 1973 - 1982 yılları arasında toplanan “*Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı*” ile uluslararası deniz hukukuna dair en kapsamlı sözleşme olan BMDHS kabul edilmiştir.

BMDHS’nin 101. maddesinde 1958 Açık Deniz Sözleşmesi’nde yapılan deniz haydutluğu tanımı aynen tekrarlanmıştır⁹⁶.

4.6. 1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme

1912 yılındaki Titanic faciası “*seyir emniyeti*”; 1967 yılındaki Torrey Canyon kazası “*deniz çevresinin korunması*”, 1985 yılında İtalyan yolcu gemisi *Achille Lauro*’nun Filistin Kurtuluş Örgütü’ne bağlı militanlarca kaçırılması ve Amerikalı bir yolcunun eylemciler tarafından öldürülerek denize atılması “*deniz güvenliği*” konularında denizcilik dünyasının dikkatini çekmiştir. BM’de alınan bir kararla IMO’ya gemide veya gemiye karşı terör konusunda çalışma ve gerekli önlemler konusunda teklif hazırlaması için görev verilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda “*1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı*

⁹⁴ Topal, s. 109.

⁹⁵ Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme. Türkiye bu sözleşmelerden hiçbirini kabul etmemiştir. Sözleşme metinlerinin Türkçe tercümesi için bk. Aslan, Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar, 7. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2014, s. 198-220.

⁹⁶ Deniz haydutluğunun tanımı için bk. İkinci Bölüm, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde Deniz Haydutluğu”, s. 38.

Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme - SUA Sözleşmesi” kabul edilmiş; 1 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁹⁷.

Sözleşme esas olarak, hırsızlık, haydutluk ve silahlı soygun, kaçakçılık, kaçak yolcu ve terörizm gibi şiddet içeren deniz güvenliğini tehdit eden eylemlere karşı hazırlanmıştır. Devlet gemilerinin kapsam dışında tutulduğu Sözleşme’nin 3. maddesinde suçlar sayılmıştır. Bu suçların ortak özelliği geminin seyir güvenliğinin tehlikeye sokulmasıdır. Bu bağlamda;

- *Geminin veya kontrolünün ele geçirilmesi,*
- *Gemide bulunanlara şiddet uygulanması,*
- *Gemiye ve yüküne zarar verilmesi,*
- *Gemiye tahrip edebilecek cihaz veya maddelerin gemiye konulması/ koydurulması,*
- *Seyrüseferi kolaylaştıran yapılara zarar verilmesi,*
- *Seyrüseferi tehlikeye sokacak şekilde yanlış bilgilerin gemiye iletilmesi,*
- *Bu maddede belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi dolayısıyla bir kimsenin öldürülmesi ve yaralanması suç oluşturmaktadır*⁹⁸.

Görüldüğü gibi sayılan bu eylemler deniz haydutluğu olarak kabul edilir. Sözleşmede terim olarak deniz haydutluğu yer almasa da Sözleşme deniz haydutluğu olarak kabul edilen bu eylemleri içermesi bakımından önem teşkil etmektedir.

SUA Sözleşmesi’ni 1958 Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 BMDHS’den ayıran en önemli özellik sözleşmede sayılan bu suçların açık denizde işlenmesinin mecburi olmamasıdır. Sözleşme’nin uygulanabilmesi için, açık deniz şartı olmaksızın uluslararası sefer yapan gemilere karşı işlenmiş olması yeterlidir. Ancak münhasıran bir devletin karasuları içinde seyreden gemilere uygulanmaz; burada uygulanacak olan hukuk, ulusal hukuktur. Sözleşme’yi BMDHS’den ayıran bir diğer özellik ise, evrensel yargı yetkisinin benimsenmemiş olmasıdır. Akit devletin yargı yetkisini kullanabilmesi ancak kendi karasularında yasadışı bir eylem gerçekleşmişse, saldırı kendi bayrağını taşıyan bir gemiye karşı ya da kendi bayrağını taşıyan bir gemi üzerinde gerçekleşmişse ve saldırıyı

⁹⁷ Doğru, Sami, *Deniz Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)’de Yapılan Değişikliklerin Yürürlüğe Girişi: Deniz Güvenliği Paradigması Değişiyor mu? Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu*, 24 - 25 Mart, 1. Baskı, Mersin, 2012, s. 21-23.

⁹⁸ Doğru, s. 22-23.

gerçekleştiren kendi vatandaşı ise mümkün olabilmektedir. Sözleşme başka bir devletin karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına müsaade etmemektedir⁹⁹.

Sözleşme, denizlerde ortaya çıkabilecek hukuka aykırı eylemlere karşı zorlayıcı bir mekanizma oluşturmamış; fiillerin önlenmesi veya durdurulmasından çok bu filleri gerçekleştirenlerin tutuklanması, yargılanması ve cezalandırılması üzerinde hükümler getirmiştir¹⁰⁰.

Denizlerde terör ve şiddetin artması ve özellikle 11 Eylül 2001’de ABD’de meydana gelen terörist saldırılar sonucu küresel terörizmle mücadele amacıyla “*SUA Sözleşmesi 2005 Protokolü*” imzalanmıştır. Sözleşme, Türkiye tarafından 1988 yılında imzalanmış; 1998 yılında Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca Türkiye, SUA Sözleşmesi’nde değişiklik çalışmaları içerisinde aktif bir şekilde rol alan ülkelerden biridir. Hatta 11 Eylül terörist saldırıları sonrasında, Nisan 2002’de icra edilen “*84. Dönem Hukuk Komitesi Toplantısı*”nda ABD ile birlikte SUA Sözleşmesi’nde değişiklik yapılması gerektiği konusunda Komite’ye yazılı öneri sunan ilk iki ülkeden birisi de Türkiye’dir¹⁰¹.

4.7. Uluslararası Denizcilik Bürosu

IMB, konuya ticarî bir bakış açısıyla baktığından daha çok deniz haydutluğunun dünya denizcilik endüstrisine olan mali etkisi üzerinde durmakta ve şöyle bir tanım yapmaktadır; “*Açık hırsızlık amacıyla ya da başka bir suç işlemek için herhangi bir geminin bordasına yanaşmak ya da yanaşmaya teşebbüs etmek ve eylemi ilerletmede açıkça kuvvet kullanma niyeti ya da kabiliyetine sahip olma.*” Tanımın en önemli özelliği ise, nerede yapıldığına bakılmaksızın her türlü gemi ele geçirme teşebbüslerini kapsamaktadır¹⁰².

4.8. Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu

Denizlerde karşılaşılan terörist saldırılarda can ve mal güvenliğinin sağlanması, denizcilik faaliyetlerinin ciddi biçimde etkilenmesinin önlenmesi amacıyla, IMO’nun daha önce kabul ettiği önlemlere ilave olarak 2002 yılında Londra’da, “*1974 Denizde Can*

⁹⁹ Batır, s. 100-101.

¹⁰⁰ Doğru, s. 24.

¹⁰¹ Seymen, Cihan, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon, 2010, s. 76

¹⁰² Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2008, s. 4.

Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)’nde yeni hükümler ve “*Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu - ISPS Kodu*” kabul edilmiştir. ISPS Kodu Bölüm A’da, hükümetler, liman otoriteleri ve denizcilik şirketlerinin güvenlik ile alakalı gereksinimlerine yer verilmiş; Bölüm B’de ise bu gereksinimlerin nasıl karşılanacağı hakkında rehberlik hususları yer almıştır.

11 Eylül olayları sonrası uluslararası terörizmle mücadelede kabul edilen metinlerden biri olan bu Kod, içerdiği hükümler bakımından deniz haydutluğu ile mücadelede de kullanılmaktadır.

ISPS Kodu’nun önsözünde bu Kod’un amacının; “*Güvenlik tehditlerini tespit etmek/değerlendirmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici önlemler almak amacı ile taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek; denizde güvenliği temin etmek için ilgili görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek; güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini temin etmek; değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacı ile, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak ve uygun ve yeterli deniz güvenlik önlemlerinin yerinde olduğunun güvencesini sağlamak*” olduğu belirtilmiştir¹⁰³.

¹⁰³ Uluslararası Denizcilik Örgütü Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS) ve 1974 Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) Değişiklikleri, http://www.istanbulliman.gov.tr/tr/dokumanlar/kiyiyapilari/ISPS/isps_kod.pdf, Erişim Tarihi, 09.01.2015.

İKİNCİ BÖLÜM
BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE DENİZ
HAYDUTLUĞU, SOMALİ ÖRNEĞİ VE TÜRKİYE

1. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NDE DENİZ
HAYDUTLUĞU

Günümüzde deniz haydutluğu konusunda uluslararası hukukta geçerli olan tek düzenleme 1958 Açık Deniz Sözleşmesi ile getirilen düzenlemelerin aynen tekrar edildiği BMDHS'dir.

BMDHS'nin "*Deniz Haydutluğunun Tanımı*" başlıklı 101. maddesine göre aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri haydutluk suçunu teşkil etmektedir:

"a) Özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen:

(i) Açık denizde diğer bir gemi veya uçağa ya da bunlardaki şahıslara veya mallara yöneltilmiş,

(ii) Herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili.

b) Bir gemi veya uçağı, deniz haydudu gemi veya uçak yapan olayları bilerek böyle bir geminin veya uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili,

c) a ve b fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya böyle bir fiili bilerek kolaylaştırmak üzere gerçekleştirilen herhangi bir fiil."

Tanımda "*Açık denizde diğer bir gemi veya uçağa*" şeklindeki ifadeden de anlaşılacağı üzere haydutluk sadece deniz haydutluğu ile sınırlı olmayıp hava haydutluğu da mevcuttur. Ancak konumuz gereği burada hava haydutluğundan bahsedilmemiş "*haydutluk*" ifadesi ile kastedilen de her zaman deniz haydutluğu olmuştur.

101. madde ışığında deniz haydutluğunun tanımında öngörülen temel şartları şu şekilde sıralayabiliriz:

1.1. Özel Amaç Şartı

Özel amaç şartı sözleşmede yer alan en tartışmalı şartlardan birisidir. Tanıma göre, deniz haydutluğunu oluşturan eylemlerin özel amaçla (*private end*) yapılmış olması gerekmektedir. 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nin müzakereleri sırasında bazı Doğu Bloku

Devletleri deniz haydutluğu tanımına siyasi amaçların da eklenmesini önermiş; ancak kabul edilmemiştir¹⁰⁴.

Sözleşmede, özel amaç açıkça tanımlanmamıştır. Genel olarak kabul edilen, maddi kazanç, kişisel intikam ve diğer kişisel çıkarları kapsadığı (nitekim haydutların nakit para, taşınan yükü ele geçirmek veya fidye almak gibi sıradan amaçlarla bu işi yaptıkları görülmektedir); dini etnik ve siyasi amaçların kapsam dışında olduğudur. Ancak bu kabul, yoğun olarak eleştirilmekte ve tartışılmaktadır¹⁰⁵.

Deniz haydutluğu özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen fiillerle sınırlandırılmış olduğundan siyasi amaçlarla gerçekleştirilen terörist saldırılar, doğal olarak kapsam dışında kalmaktadır. Bununla birlikte, teröristlerle deniz haydutları arasında ortak maddi çıkarlara dayalı ilişki olması ve birbirleriyle işbirliği yapma ihtimali, önemli bir güvenlik riskini de beraberinde getirmektedir. Aynı şekilde uluslararası toplumu endişeye sevk eden bazı durumlar da söz konusu olabilir. Mesela; kaçırılan gemiler terör saldırılarında kullanılabilir veya taşınan petrol kasten denize boşaltılabilir ya da deniz haydutluğundan elde edilen maddi kazanç terörist faaliyetlerin finansmanında kullanılabilir. Özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında, deniz alanlarında gerçekleştirilen terörist saldırıların da deniz haydutluğu şeklinde nitelendirilerek evrensel yargı yetkisine tabi tutulması gerektiğini düşünenlere göre; BMDHS’de deniz haydutluğunun tanımlandığı 101. madde, deniz alanlarında gerçekleştirilen terörist saldırıları da kapsayacak şekilde genişletilmelidir¹⁰⁶.

Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren siyasi amaçlarla denizlerde yapılan eylemlerde artış yaşanmıştır. Bu konuda öncü eylemlerden biri 1961 yılında “*Santa Maria*” isimli Portekiz gemisinin, gemide bulunan Portekiz yönetimine muhalif ağır silahlara sahip olan bir grup tarafından açık denizde kaçırılmasıdır. Portekiz Hükümeti bu eylemin Açık Deniz Sözleşmesi’nin 15’inci maddesi gereği deniz haydutluğu olduğunu ileri sürmüştü; ABD ve İngiliz makamlarından geminin bulunması ve müdahale için yardım istemiştir. Yardım talebi olumlu karşılanarak arama çalışmalarına başlanmıştır; beş yüz civarında yolcusu bulunan, bunlardan kırk kadarı ABD vatandaşı olan geminin yeri tespit edilmiştir. Gemiye ele geçirenler yolculara ve yolcuların şahsi eşyalarına dokunmamış, Portekizli olmayan yolculara da herhangi bir şiddet eyleminde bulunmamışlardır. Gemiye ele geçirenler,

¹⁰⁴ Öktem / R. Kurtarcan, s. 62.

¹⁰⁵ Bozkurt, s. 54.

¹⁰⁶ Topal, s. 114.

geminin özel çıkarlar için ele geçirilmediğini söylemişlerdir. Ayrıca eylem bir gemiden başka bir gemiye karşı işlenmediğinden, uluslararası hukukta tanımlanan deniz haydutluğu olayı olarak kabul edilmemiştir¹⁰⁷.

Siyasi amaçlarla gemi kaçırma olayları sadece ayrılıkçı gruplar veya terörist örgütler tarafından değil; bazen devletler tarafından da gerçekleştirilebilir. Buna örnek olarak 1975 yılında gerçekleşen Mayaguez vakası verilebilir. Amerikan bayraklı “Mayaguez” isimli gemiye, Kamboçyalı deniz kuvvetleri tarafından el konulmuştur. ABD açık denizde gerçekleşen bu olayın deniz haydutluğu olduğunu ileri sürmüştür. ABD, Kamboçya yönetimini tanımamaktadır. Bu yüzden ABD’ye göre Kamboçya’ya ait savaş gemileri özel bir gemi niteliğindedir. Kamboçya’yı tanıyan devletler için bu olay bir deniz haydutluğu vakası olarak kabul edilemeyecektir¹⁰⁸.

1.2. Özel ve İki Gemi Şartı

Deniz haydutluğunu oluşturan eylemleri gerçekleştiren askeri gemiler veya hava taşıtlarında doğrudan bayrak devletinin¹⁰⁹ uluslararası sorumluluğu söz konusu olacaktır¹¹⁰. Ancak, eğer bir savaş gemisi ya da kamu gücünü kullanan bir devlet gemisi isyan edip özel

¹⁰⁷ Batır, s. 113-114.

¹⁰⁸ F. Direk, Ömer / D.A. Hamilton, Martin / S. Openshaw, Karen / C.R. Terry, Patrick, Somalia and the Problem of Piracy in International Law, Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi, C. 6, Sa. 24, Yıl. 2010, s. 126.

¹⁰⁹ Bu yetki geminin uyrukluğu dolayısıyla devletin kişisel yetkisine dayanır. Açık denizler herhangi bir devletin yetkisinde olmadığından burada seyreden gemiler bayrağını taşıdığı geminin yetkisi altındadır. Böylece hem hukuk hem de ceza ve idare açısından gemi üzerinde bayrak devletinin yetkisi vardır. Bayrak yasası ilkesinin başlıca sonuçları ise şunlardır: Gemi üzerinde bayrak devleti yasasının geçerli olması, açık denizde kaptanın devleti adına yetkili olması ve diğer devletlerin bu gemilere müdahale yetkisinin bulunmaması. Yargı yetkisi konusunda Uluslararası Adalet Divanı’nın (UAD) 1927 tarihli Bozkurt-Lotus Davası’nda verdiği karar önem taşımaktadır. Olayda, açık denizde bir Fransız ticaret gemisi ile bir Türk gemisi çarpışmış ve Türk gemisinin batması sonucu sekiz Türk vatandaşı hayatını kaybetmiştir. Fransız ve Türk kaptan Türk mahkemelerince yargılanmış; hapis ve para cezasına çarptırılmıştır. Ancak Fransa, ısrarla Türk mahkemelerinin yetkisizliğini ileri sürünce konu UAD’ın önüne gelmiştir. Divan’ın kararına göre; bayrak devletinin yargı yetkisinin yanında, çatmaya maruz kalan devletin de yargı yetkisinin olduğu sonucuna varılmış ve Türkiye davada haklı çıkmıştır. Ancak günümüz uluslararası hukuk kurallarına baktığımızda UAD’ın kararının benimsenmesi güçtür; çünkü 1952 tarihli “Çatmalarda Cezai Yargı Yetkisine İlişkin Brüksel Sözleşmesi”nde bayrak devletinin münhasır yetkisi kabul edilmiş bunun yanı sıra “1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi” ve “1982 BMDHS”nde de hem bayrak devletinin hem de suçlunun uyruğunun bulunduğu devletin yargı yetkisi benimsenmekle birlikte mağdurun uyruğunun bulunduğu devlete böyle bir yetki tanınmamıştır. Bk. Sur, Melda, Uluslararası Hukukun Esasları, Güncellenmiş 4. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, 2010, s. 354.

¹¹⁰ Bozkurt, s. 54.

amaçlarla açık denizde seyredip, şiddet eylemleri gösterirse, bu gemi kamu gemisi olma özelliğini yitirir ve gerçekleşen eylemler deniz haydutluğu sayılır¹¹¹.

“Denizde isyan” ve “haydutluk” farklı kavramlardır. Denizde isyan, mürettebatın, siyasi ya da maddi nedenlerden dolayı gemideki otoriteye isyan ederek gösterdiği disiplinsizlik eylemidir. Mürettebatın isyan ederek geminin kontrolünü ele geçirmesi tek başına deniz haydutluğu eylemini oluşturmaz. Gemideki isyanı bastırma yetkisi sadece bayrak devletine aittir ve bu suçun suçluların iadesine tabi bir suç olduğu kabul edilmektedir. İsyanlılar amaçlarını aşarak deniz haydutluğu eylemlerini yaparlarsa, evrensel yetki kuralları geçerli olacaktır. İsyan sonucu deniz haydutluğuna giren bir geminin hedefi bir ticarî gemi olabileceği gibi bir devlet gemisi ve hatta savaş gemisi de olabilir. Saldırılan geminin türü eylemin deniz haydutluğu niteliğini etkilemez¹¹².

Devlete ait bir geminin veya savaş gemisinin yaptığı bütün eylemler aksi ispat edilmedikçe devlet otoritesi altında yapıldığı varsayılır. Böyle bir geminin devlete olan itaatini açıkça koparmadıkça, ya da bayrak devleti tarafından deniz haydudu ilan edilmediği sürece kendisine deniz haydudu muamelesi yapılamaz¹¹³.

Bir önceki başlıkta “*Santa Maria*” olayında, eylemin bir gemiden başka bir gemiye karşı işlenmiş olmaması nedeniyle deniz haydutluğu sayılmadığı ifade edilmiştir. Dolayısıyla tanım, geminin yolcular tarafından ele geçirilmesini kapsamamaktadır; deniz haydutluğunun gerçekleşebilmesi için iki geminin bulunması şarttır.

Uluslararası hukukta gemiler, eskiden beri bayrak devletinin yüzen uzantıları olarak kabul edilir ve açık denizde bayrak devleti kendi gemileri üzerinde münhasır yetkiye sahiptir. Bu kapsamda deniz haydutluğu için iki gemi şartının getirilmesinde hedeflenen amaç, bayrak devletinin iç hukukuna tabi olan bir alanda (tabiiyetini koruyan bir gemi için) evrensel yargı yetkisinin işletilmesinin önlenmesidir¹¹⁴.

¹¹¹ Bk. 1982 BMDHS m. 102: “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.”

¹¹² Öktem / R. Kurtarcan, s. 65.

¹¹³ Öktem / R. Kurtarcan, s. 67.

¹¹⁴ Azubuike, s. 53.

1.3. Şiddet, Alıkoyma ve Yağma Fiilinin Bulunması Şartı

Sözleşme, “*Herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili*”ni deniz haydutluğunun oluşabilmesi için bulunması gereken bir şart olarak tanımlamıştır. Bu durum doktrini ikiye bölmüş; bazı yazarlar, şiddet, alıkoyma ve yağma fiilinin bulunması şartını, eylem teşebbüs aşamasında kaldığında deniz haydutluğunu oluşturmayacağı yönünde yorumlarken¹¹⁵, bazı yazarlar da şiddet, alıkoyma ve yağma şartının bulunmasını aramamak gerektiği; tehdit, teşebbüs ve hatta kovalamanın dahi deniz haydutluğu sayılacağını belirtmektedirler¹¹⁶.

Şiddet, alıkoyma ve yağmanın bulunmadığı, gemiye gizlice girilerek kolayca taşınabilir, gemiye veya mürettebata ait eşyaların alındığı diğer bir deyişle hırsızlık amaçlı gerçekleştirilen eylemlerin varlığı durumunda, Sözleşme’ye göre, şiddet, alıkoyma ve yağma gerçekleşmediğinden bu fiiller deniz haydutluğunu oluşturmayacaktır.

1.4. Açık Deniz veya Herhangi Bir Devletin Yargı Yetkisinin Bulunmaması Şartı

Eylem açık denizde işlenmiş olabileceği gibi herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bir alanda da gerçekleşebilir. Ancak günümüz teknolojik gelişmeleri ile birlikte dünya üzerinde keşfedilmemiş veya sahiplenilmemiş bir alan bulunma ihtimali çok zor görünmektedir. Nitekim gerçekleşen deniz haydutluğu olaylarının hepsinin açık denizde işlenmiş olması, bunu kanıtlayan bir durumdur.

Açık denizlerin serbestliği, bütün devletler ve vatandaşlarının kendi iç hukuklarına uygun bir şekilde açık denizlerden çeşitli şekillerde faydalanma serbestliğidir. Açık denizin altından veya üstünden seyrüsefer yapılması, denizaltı kablolarının döşenmesi, açık denizin üstündeki hava sahasından serbestçe uçuş, bilimsel araştırma yapılması bu serbestiye örnek olarak verilebilir. Ancak bu serbesti sınırsız bir serbesti anlamına gelmemektedir. BMDHS 88’inci maddede açık denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılacağı belirtilmiştir.

BMDHS’nin 87. maddesine göre; açık denizlerin serbestisinden yararlanabilmek için denize kıyısı olan bir ülkeye sahip olmak gerekmez, nitekim bu serbesti denize kıyısı olan veya olmayan bütün ülkeler için eşit koşullar altında geçerlidir.

¹¹⁵ Örneğin bk. Topal, s. 112.

¹¹⁶ Örneğin bk. Jennings, Robert / Watts, Arthur (eds), Oppenheim’s International Law, London and New York, 1996, s. 752.

Coğrafi konumun getirdiği eşitsizlikler BMDHS'nin 125. maddesinde de giderilmeye çalışılmıştır. Buna göre;

“1-Sahili bulunmayan devletler, açık denizlerin serbestliğine ve insanlığın ortak mirasına ilişkin olanlar da dâhil olmak üzere, işbu Sözleşme ile öngörülen haklarını kullanmak için, denize ulaşma ve denizden ulaşma hakkına sahip olacaklardır. Bu amaçla, transit geçiş devletinin ülkesinden her türlü ulaştırma araçlarıyla transit geçiş serbestisinden yararlanacaklardır.

2- Transit geçiş serbestisinin kullanılmasının şartları ve usulleri, sahili bulunmayan devletler ile ilgili transit geçiş devletleri arasında iki taraflı, alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar yoluyla belirlenecektir.” Toluner’e göre, ülkeden transit olarak geçiş hakkı karşılıklılık koşulu ile gerçekleşecektir¹¹⁷.

Açık deniz kavramı bir örf-adet kuralı olarak ortaya çıkarak gelişme göstermiştir. Ancak bu serbesti, açık denizlerde bir kargaşa ortamının olduğu anlamına gelmemelidir. Antik Çağlarda bile bu serbesti sınırlıdır, bir takım kurallar ve kararlar mevcuttur. Orta Çağ'da da yine aynı şekilde tam bir serbesti yoktur. Ancak büyük keşiflerle birlikte bir takım kurallar ortaya çıkmıştır. 1492 yılında okyanuslar Portekizliler ve İspanyollar arasında paylaştırılmış, buna en çok karşı çıkan ülke İngiltere olmuştur. Daha sonra Fransa ve Hollanda da İngiltere'ye destek vermiştir. Portekizliler, ünlü bir avukat olan daha sonra da uluslararası hukukun babası sayılacak olan Hollandalı Hugo Grotius'tan bir kitap yazmasını istemiştir. Grotius'un yazdığı eserin ismi, *“Açık Deniz (Mare Liberum)”*dur. Grotius'un ortaya attığı ve bugün de hâlen uluslararası hukuk alanında yürürlükte olan bu ilke *“açık denizlerin serbestliği ilkesi”*dir¹¹⁸.

Her geminin tabiiyetinde bulunduğu bir bayrak devleti mevcuttur. Bir geminin o bayrak devletinin tabiiyeti altına nasıl gireceği ise, o devletin iç hukukundaki düzenlemeye bağlıdır. Bir geminin uyrukluğunun olmaması, o geminin uluslararası hukuka göre korumasız olması ve yakalanıp bağlanabilmesi anlamına gelmektedir. Böyle bir geminin limanlara girmesi mümkün olmadığından yasalara uygun bir ticaretin aracı da olamayacaktır. Ayrıca bütün devletlerin bu gemiyi açık denizde yakalama ve yargılama

¹¹⁷ Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s. 279.

¹¹⁸ Bozkurt, Enver / Kütükçü, M. Akif / Poyraz, Yasin, Devletler Hukuku, 7. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012, s. 146.

yetkisi vardır. İki bayrak taşıyan bir gemi de uyruksuz bir gemi kabul edilerek aynı muameleye tabi tutulmaktadır. Bunun sebebi, açık denizlerde bayrak devletinin yetkili olması kuralı karşısında denetimden kurtulmak için yabancı bayrak çekilmesinin önüne geçmektir¹¹⁹.

BMDHS'nin 92. maddesine göre, açık denizde seyreden gemiler bayrak devletinin yargı yetkisine tabidir. Bayrak devletinin yükümlülükleri ise, ayrıntılı bir biçimde Sözleşme'nin 94. maddesinde düzenlenmiştir. Bayrak devletinin açık denizlerdeki münhasır yargı yetkisinin birtakım istisnaları mevcuttur. Bunlar; deniz haydutluğu, abluka ve kontrabant¹²⁰, kölelik ve uyuşturucu madde trafiği (BMDHS m. 108), açık denizlerden izinsiz yayın yapma (BMDHS m. 109), ziyaret hakkı¹²¹ (BMDHS m. 110) ve kesintisiz izleme hakkıdır¹²² (BMDHS m. 111).

¹¹⁹ Misili, Sinan, Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrukluluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 18, Sa. 1, Yıl. 2014, s. 193-195.

¹²⁰ Savaş zamanında, savaş hukuku kurallarına riayet edilerek düşman limanları veya kıyıları ablukaya alınabilir. Bu esnada tarafsız devlet bayrağı taşıyan ticaret gemileri bu ablukayı delmeye çalıştıklarında, bu gemilere kıyıya bitişik açık deniz bölgelerinde durdurulabilir ve el konulabilir. Bk. Ünal, Şeref, Uluslararası Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005, s. 152.

¹²¹ BMDHS m. 110: "1- Müdahalenin bir antlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde 95. ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar 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 m. 109 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."

¹²² BMDHS'nin 111. maddesine göre, sahildar devletin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kaniya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilir. Bu izleme, yabancı gemi veya bunun araçlarından birini izleyen devletin iç sularında, takımada sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde iken başlamalıdır ve karasularının veya bitişik bölgenin ötesinde, ancak kesintiye uğramamak şartıyla devam edebilir. İzleme hakkı, izlenen geminin kendi devletinin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erer. Kesintisiz takip hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Gözlügöl, Said Vakkas, Uluslararası Deniz Hukukunda

BMDHS'nin kabulüyle birlikte, kıyı devletinin yargı yetkisine dâhil deniz alanları oldukça genişletilmiş; karasularının genişliği üç milden on iki mile çıkarılmıştır. BMDHS'de, deniz alanları dört farklı kategoriye ayrılmıştır. Bunlar; karasuları (m. 2 - 32), bitişik bölge (m. 33), münhasır ekonomik bölge (m. 55 - 75) ve açık deniz (m. 86 - 115) alanlarıdır. Her devletin, karasularının genişliğini tespit etme hakkı vardır ancak bu hak esas hatlardan itibaren on iki mili aşmayacak bir şekilde olmalıdır. Kıyı devleti, münhasır egemenlik yetkisine sahip olduğu bu alanda, diğer devletlere ait gemi ve deniz araçlarının zararsız geçiş hakkına¹²³ saygı göstermekle yükümlüdür. Bitişik bölge, esas hatlardan itibaren yirmi dört millik bir deniz alanını kapsamaktadır. Kıyı devleti, bitişik bölgede gümrük, maliye, göç ve sağlık alanlarında yetkilidir ve söz konusu alanlarda ihlâlde bulunanları yargılama yetkisine sahiptir. Münhasır ekonomik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren iki yüz deniz milinin ötesine uzanmayacaktır. Münhasır ekonomik bölgeyle birlikte kıyı devleti, söz konusu deniz alanında bulunan doğal kaynakları işletme hakkına sahip kılınmıştır. Diğer tüm alanlar, açık deniz olarak kabul edilmiştir.

2. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE İLİŞKİLENDİRİLEN SUÇLAR

Deniz haydutluğunun başka suçlar ile özdeşleştirilmek ve deniz haydutluğu ile aynı sonuçlara bağlanmak istenmesi, büyük deniz gücüne sahip devletlerin uluslararası kolluk hizmeti sunma bahanesi ile güçlerini göstererek üstünlüklerini sergileme fırsatı ele geçirmeleri bakımından menfaatedir¹²⁴.

Deniz alanları, deniz güvenliğini tehdit eden saldırılar için diğer alanlara göre daha elverişli bir yapıya sahiptir zira deniz alanlarının genişliği ve kontrolsüzlüğü/kontrol edilemezliği düşünüldüğünde bu eylemleri gerçekleştirmenin kolaylığı ve yakalanma riskinin azlığı görülmektedir. Deniz güvenliğine yönelik tehditler değişik şekillerde ortaya çıkabilir. Bu tehditler; terörist hareketlerini, uyuşturucu ve göçmen kaçakçılığını, köle

Kıyı Devletinin Kesintisiz Takip Hakkı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 62, Sa. 2, Yıl. 2013, ss. 473-500.

¹²³ BMDHS'nin 19. maddesinde tanımlanan zararsız geçiş deyimini kısaca özetlemek gerekirse; geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşme'nin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir. Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya BM Antlaşması'nda belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması, geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması durumlarında zararsız geçiş hakkı ortadan kalkacaktır.

¹²⁴ Öktem / R. Kurtarcan, s. 71.

ticaretini, denizde isyanı, korsanlığı, deniz haydutluğunu, silahlı soygunu ve diğer suçları kapsar.

Dolayısıyla deniz haydutluğu kavramının daha iyi anlaşılabilmesi için bu kavram ile birlikte denizde silahlı soygun, köle ticareti, denizde isyan ve terörizm gibi kavramların tanımlanması önem taşımaktadır.

2.1. Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri

BMGK tarafından 02 Haziran 2008 tarihinde yayınlanan ve deniz haydutluğu ile mücadelede devletlere gerekli tüm araçları kullanma yetkisi veren 1816 sayılı BMGK karar metnine, IMO tarafından tanımlanan “silahlı soygun” (*armed robbery*) kavramı eklenmiştir.

IMO'nun benimsediği “*Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunculuk Suçlarının Soruşturulması İçin Uygulama Kodu*”¹²⁵ m. 2.2'ye göre;

“Gemilere yönelik silahlı soygunculuktan aşağıdaki eylemlerden biri anlaşılır:

Bir devletin iç suları, takımada suları ve karasularında, özel amaçlarla ve bir gemiye yönelik olarak ya da bir gemide bulunan kişi ya da mallara yönelik olarak gerçekleştirilen, deniz haydutluğu eyleminden başka, her türlü kanundışı şiddet ya da alıkoyma eylemi ya da herhangi bir yağma eylemi, ya da bunların yapılacağı yönünde tehdit;

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

Özdeşleştirilmek istenen bu iki suç arasında birtakım farklılıklar vardır. Deniz haydutluğunun tanımında yer alan diğer şartları yerine getirirlerse de silahlı soygun eylemleri açık denizler dışında gerçekleşmektedir. Silahlı soygun olayları başlıca, bir limanda demirli ya da demir yerinde bulunan gemilere karşı yapılan soygunlar şeklinde ve hayalet gemi yöntemi ile işlenen suçlardır¹²⁶.

2.2. Deniz Haydutluğu ve Köle Ticareti

İlk olarak 1815 Viyana Kongresi Bildirgesi ile yasaklanan köle ticareti daha sonra birçok uluslararası antlaşma ile de yasaklanmış ve bu ticareti yapanların cezalandırılması öngörülmüştür. Ancak deniz haydutluğu ile köleliğin yasaklanmasının arasında önemli bir

¹²⁵ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.1025 (26) Sayılı Karar, [http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/A.1025\(26\)%20Piracy%20Investigation.pdf](http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/A.1025(26)%20Piracy%20Investigation.pdf), Erişim Tarihi, 25.11.2014.

¹²⁶ Canca, s. 123.

fark vardır. Deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanması hususunda bütün devletler kamu gücünü kullanabilirken; köleliğin yasaklanmasında yalnızca ülke devletine veya gemilerde bayrak devletine gerekli önlemleri alma yükümlülüğü getirilmiştir. Diğer bir deyişle, devletlerin deniz haydutluğunda olduğu gibi, üçüncü devletlerin gemilerini denetlemeden sonra köle ticaretinin yapıldığını saptaması halinde bu suçu işleyenleri yargılama ve cezalandırma yetkisine sahip değildir, yapabileceği tek şey, köleleri serbest bırakmak olacaktır¹²⁷.

Köle ticaretinde, deniz haydutluğunda olduğu gibi doğrudan yasaklamaya gidilmemiş; bunun yerine, gerekli önlemleri alma yükümlülüğü sözleşmeciler devletlere bırakılmıştır. Bu konuda yargılama yetkisinin yanı sıra hukuki ve cezai düzenlemeler, sözleşmeciler devletler tarafından düzenlenecektir. Bu özelliğinden dolayı kölelik, dolaylı olarak bir uluslararası suçtur¹²⁸.

Köleliğin ortadan kaldırılması çabaları sırasında deniz haydutluğu ile bir tutulduğu ve başta İngiltere olmak üzere birçok devlet tarafından benimsendiği görülmektedir. Ancak deniz haydutluğu, bütün deniz ticaretine yönelik bir tehlikeken, köle ticaretinin böyle bir etkisi söz konusu değildir. Ayrıca deniz haydutları hiçbir otoriteyi tanımaz, başına buyruk hareket ederken; köle tacirleri bir devlete bağlıdır ve o devletin bayrağı altında hareket ederler¹²⁹.

Günümüzde, insan haklarının gelişimi ile birlikte köle ticaretinin basit bir mal taşıyıcılığı olarak görülemeyeceği açıktır. Köle ticaretini yasaklayan kurallar “*jus cogens*”¹³⁰ kapsamındadır.

¹²⁷ Pazarıcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, 11. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2012, s. 205.

¹²⁸ Aydın, s. 149-150.

¹²⁹ Öktem / R. Kurtarcan, s. 72.

¹³⁰ Jus cogens doktrini uzunca bir süre tartışma konusu olmuş, “1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi” ile pozitif hukukun parçası haline gelmiştir. Uluslararası hukukun buyruk kurallarını oluştururlar. Jus cogens doktrininin temelindeki varsayıma göre, uluslararası hukukun yüksek çıkarları için öncelikli olarak korunmayı ve düzenlenmeyi gerektiren değerlerin, devletlerin bireysel çıkarlarından daha üst düzeyde olduğudur. Bu kurallara uymak, uluslararası toplum üyelerinin başlıca yükümlülüğü; bunun sağlanması ise uluslararası hukukun başlıca görevidir. Ayrıntılı bilgi için bk. Pazarıcı, Hüseyin, Uluslararası Hukukta Jus Cogens Kavramı, Ankara Üniversitesi Yayınevi, Ankara, 1977. Mangır, Demet Şefika, Uluslararası Toplumun Anayasası - Jus Cogens, Nobel Yayıncılık, İstanbul, 2015. Anlar Güneş, Şule, Uluslararası Toplumun Ortak Değerleri Sorunu, Çevrenin Korunması ve Jus Cogens Doktrini, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C. 59, Sa. 4, Yıl. 2004, ss. 123-150.

2.3. Deniz Haydutluğu ve Denizde İsyan

Tanınmamış isyan hareketlerini üçüncü devlet gemisi üzerinde gerçekleştirenlerin eylemlerinin deniz haydutluğunu oluşturup oluşturmadığı tartışılmıştır. İsyancıların eylemleri deniz haydutluğunda olduğu gibi mallara yönelik olsa da isyancıların amacı siyasi nitelik taşıdığından deniz haydutluğu için gerekli olan özel amaç şartı bakımından farklılık göstermektedir. Hükümetler kendilerine isyan edenleri deniz haydudu olarak ilan ederek bir taktik uygulamaya çalışsalar da bu üçüncü devletler tarafından görmezden gelinmektedir. Çünkü isyan sonucu mağdur olan devletin ulusal ceza kanunlarını uygulamasında herhangi bir menfaati söz konusu değildir. İsyanın derecesi artarsa üçüncü devletler, asilere muharip statüsü tanır veya isyanı “uluslararası nitelikte olmayan silahlı çatışma” olarak nitelendirirler¹³¹.

2.4. Deniz Haydutluğu ve Terörizm

“Terör” terimi, dehşet ve korkuyu içinde barındırarak bireyleri veya kitleleri etkisi altına almak için şiddete başvurulması iken; “terörizm”, bu kavrama süreklilik ve siyasi içerik katmaktadır. İdeolojik unsur, örgütün siyasi hareket noktasını teşkil etmektedir. Buradan hareketle terörizm; “Savaş ve diplomasi ile kazanılmayan sonuçları elde etmek, korkutmak ve itaat ettirmek için bir teoriye, felsefeye ve ideolojiye dayanılarak siyasi maksatlarla iradi olarak terör ve şiddetin sistemli ve hesaplı bir şekilde kullanılmasıdır.”¹³²

Deniz haydutluğu ve terörizm gerçekte bazı benzerliklere sahip olmakla birlikte önemli farklılıklara da sahiptir. Terörizmin tanımında da belirtildiği gibi, deniz haydutlarının ve teröristlerin amaçları farklıdır. Deniz haydutları hırsızlıkla finansal bir kazanç elde etmeye çalışırlar. Başka bir deyişle, deniz haydutlarını harekete geçiren sebepler ekonomik sebepler iken; teröristler için bu politik ve dini ideolojilerden kaynaklanır. Diğer önemli bir fark ise; teröristler ellerinden geldiği kadar hasar ve zarar vermeye çalışır ve eylemlerine dikkati çekmek isterken; deniz haydutları dikkati üzerlerine çekmekten kaçınır ve sadece kişisel çıkarlarına ulaşmak için gerekli olan hasar ve zararı verirler¹³³.

¹³¹ Öktem / R. Kurtarcan, s. 76.

¹³² Gençtürk, Tuğçe, Terör Kavramı ve Uluslararası Terörizme Farklı Yaklaşımlar, Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara, 2012, s. 3.

¹³³ Middelburg, s. 13.

Deniz haydutlarının saldırılarında amaç kişisel kazanç sağlamak olduğundan, adi suç kapsamında değerlendirilmektedir. Saldırıları, terör eylemi olarak kabul edilseydi, uygulanacak yaptırımların farklı olması gerekirdi. Yoğun olarak saldırılar gerçekleşen bölgeye gönderilen askeri unsurların müdahalesi farklı bir boyut kazanır; deniz haydutlarına verilen fidyeler terörizme maddi destek sağlamak anlamına geleceğinden haydutlarla fidyeye pazarlığı söz konusu olamazdı¹³⁴.

Aşağıda terörizm ve deniz haydutluğu arasındaki farkı göstermek için deniz terörizmi örnekleri verilmektedir. 2002 yılının Ekim ayında, teröristler, Yemen’de Aden Körfezi limanında demirli “*USS Cole*” isimli bir savaş gemisine saldırmışlardır. Yedi Amerikan denizci öldürülmüştür. Usame bin Ladin liderliğindeki El Kaide örgütü, bu saldırıyı üstlenmiştir. Yine 2002 yılının Ekim ayında, Aden Körfezi’nde teröristler bu sefer “*MT Limburg*” isimli bir Fransız tankerine saldırmışlardır. Küçük bir hız botu tankere aşırı derecede hasar vererek patlayıcı maddelerle doldurmuştur. El Kaide terör örgütü bu saldırıyı da üstlenmiştir. Usame Bin Ladin yaptığı bir açıklamada, amaçlarının dünyanın endüstrileşmiş toplumlarının ekonomik hayatını yok etmek olduğunu söylemiştir. Görüldüğü gibi, teröristler, ya yolcu veya mürettebatı öldürerek ya da gemiye aşırı derece hasar vererek dikkat çekmeye çalışmaktadırlar. Somali’deki deniz haydutlarının amaçlarına baktığımızda, kişisel fayda sağlayabilmek için avlandıklarını görmekteyiz. Gerçekleşen deniz haydutluğu vakalarında öldürme olayına çok az rastlanmakta; daha çok fidyeye amaçlı deniz haydutluğu olayları gerçekleşmektedir. Ancak burada tartışmaya sebep olan durum, Somali deniz haydutları ve “*Somali Mücahit Gençlik Hareketi*” veya kısaca “*El Şebab*” militan örgütü arasında bağlantı olduğu iddialarıdır. Somali deniz haydutları ve terörist grupları arasında bağlantının olduğu ileri sürülse de, bu bağlantının varlığını gösteren somut kanıtlar bulunamamıştır¹³⁵.

Terör örgütü üyeleri, aynı zamanda deniz haydutluğu faaliyetlerine de girişebilmektedir. Örneğin, Singapur Stratejik Araştırmalar Enstitüsü tarafından rapor edilen bir bilgiye göre, Endonezya yönetimine karşı savaşan ayrılıkçı terörist örgüt “*Özgür Aceh*

¹³⁴ Koşaner, s. 8.

¹³⁵ Middelburg, s. 13-14.

Hareketi” (GAM) silah ve teçhizat finansmanı sağlamak amacıyla deniz haydutluğu faaliyetlerinde bulunmuştur¹³⁶.

2001 yılında New York ve Washington’da gerçekleştirilen 11 Eylül terör saldırıları sonucu sadece bu yerlerde terörizme karşı tetikte olmayı arttırmamış; aynı zamanda Bali, Moskova ve Madrid gibi yerlerde de aynı etkiyi doğurmuştur. Dünya gündeminde büyük yankı uyandıran bu saldırılar sonucu, medyada, politikada ve bilim adamları ve yayıncılar arasında da terörizm konusunda dikkatler artmıştır¹³⁷.

2.5. Ticaret Gemilerine Saldıran Denizaltılar

İkinci Dünya Savaşı yıllarında, kimliği belirsiz denizaltılar tarafından ticaret gemilerine karşı gerçekleştirilen torpido saldırıları, deniz haydutluğu kapsamında kabul edilmiştir. Oysaki deniz haydutluğu daha önce de belirttiğimiz üzere, özel girişim tarafından yürütülen faaliyetlerde söz konusudur. Denizaltıların ticaret gemilerine saldırılarında ise, doğrudan doğruya bir devlet tasarrufu söz konusu olduğundan deniz haydutluğu kapsamına giremeyecektir. Dolayısıyla bu görüş de doktrinde kabul görmemiştir¹³⁸.

3. SOMALİ ÖRNEĞİ

Somali, Doğu Afrika'da Afrika Boynuzu denilen coğrafi bölgede bulunan bir ülkedir. Somali, Afrika'nın en doğu ucunda yer alır ve kuzeybatıda Cibuti, güneybatıda Kenya, kuzeyde Aden Körfezi ve Yemen, doğuda Hint Okyanusu, batıda Etiyopya ile çevrilidir. Kıtadaki en uzun sahil şeridinde sahiptir. Önemli altın ve petrol rezervlerine sahip bir ülke olmasına rağmen, Hint Okyanusuna sıfır olan Somali'nin ekonomisinin aşağı yukarı % 65'i hayvancılık ve çiftçiliğe dayalıdır. Somali, çoğu henüz el değmemiş halde uranyum, demir, kalay, bakır, jips, boksit ve doğal gaz yataklarına sahiptir. 2014 yılında tahmini nüfusu 10 milyon civarındadır ve kişi başına düşen milli gelir 600 dolardır¹³⁹.

¹³⁶ Çeşmeci, Nazmi, Sınıraşan Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu ve Korsanlığın Gelişim Trendleri ve Güvenliğe Etkileri, http://utsam.org/images/upload/attachment/utsas_2010_secilmis/S%C4%B1n%C4%B1ra%C5%9Fan%20Bir%20Su%C3%A7%20Olarak%20Deniz%20Haydutlu%C4%9Fu%20ve%20Korsanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n%20Geli%C5%9Fim%20Trendleri%20ve%20G%C3%BCvenli%C4%9Fe%20Etkileri.pdf, Erişim Tarihi, 19.10.2014.

¹³⁷ K. Skogan, John / Kwa Chong, Guan, Maritime Security in Southeast Asia, Routledge Taylor and Francis Group, Yıl. 2007, s. 177.

¹³⁸ Aydoğdu, s. 7.

¹³⁹ Vikipedi, Somali, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Somali>, Erişim Tarihi, 09.02.2015.

Gelişen teknoloji sayesinde Somali deniz haydutluğu daha tehlikeli bir hal almaya başlamıştır. Olaylar ilk başlarda kıyılara yakın bölgelerde, Somali karasularında balıkçılık yapan nispeten küçük gemilere karşı gerçekleşiyorken; saldırılar balıkçı gemilerinden sonra daha büyük ticarî gemilere ve kıyıdan uzak noktalara sıçramıştır. Haydutların, saldırılarında ağır silâhlar ve roketatarlar kullandıkları, teknolojik ekipmanlara sahip oldukları, imkân ve kabiliyetlerinin son derece arttığı görülmektedir¹⁴⁰.

Gemi sahipleri, gemileri Somali bölgesinde seyredecekse, sigorta şirketlerine 5 milyon dolarlık fidye için “*Marine K&R Insurance*” klozuyla¹⁴¹ 14 bin dolarlık prim ödemektedir. Bir yılda bölgeden geçen 20 bin geminin bu sigorta klozunu yaptırdığı söylenmektedir. Gemi sahipleri ayrıca geminin kaçırılması durumunda, kazanç kaybının karşılanması için “*Loss of Hire Insurance*” adı altında başka bir sigorta daha yaptırmaktadır. Türkiye’de ise, milli bayraklı gemilerimiz için bu tür sigortalar yaptırıldığı yolunda henüz bir kayıt yoktur¹⁴².

Açık denizde gerçekleşen saldırılara ve büyük miktarlarda fidye ödenerek kurtarılabilen gemilere, Suudilere ait “*Sirius Star*” isimli 68 milyon dolar değerinde 2 milyon varil ham petrol taşıyan gemiye karşı yapılan saldırı örnek olarak verilebilir. Bu gemi 2008 yılında kıyıdan 450 mil açıkta Somalili haydutlar tarafından ele geçirilmiştir. Haydutların gemi için istediği fidye miktarı 25 milyon dolardır. Sonunda anlaşmaya varılan miktar, 3 milyon dolar olmuştur ve fidye 2009 yılında paraşütle gemiye bırakılarak gemi kurtarılmıştır¹⁴³.

Somali deniz haydutlarının kullandıkları taktikler de oldukça karmaşık ve saldırgandır. Somali sahillerinden iki yüz deniz milinden fazla açılırken “*ana gemi*” kullanılırken; açık denizde, hızlı ve manevra kabiliyetine sahip küçük botlarla saldırı aşamasına geçilmektedir. Ana gemi geride balıkçı gemileri arasında saklanırken; küçük botlar, makineli tüfekler, roketatarlı silahları ile saldırıya başlamaktadırlar. Saldırı

¹⁴⁰ Lehr, Peter, *Violence At Sea, Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge Taylor and Francis Group, LLC, New York USA, 2007, s. 16.

¹⁴¹ Poliçenin bir bölümü veya poliçeye ekli, özel şart.

¹⁴² <http://www.virahaber.com/haber/korsanlarin-yillik-maliyeti-13-milyar-dolar-25035.htm>, Erişim Tarihi, 27.10.2014.

¹⁴³ Demirtaş, Cengiz, *Somali Sahillerindeki Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Haydutların Yargılanması*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 70, Sa. 1, Yıl. 2012, s. 43.

sonrasında deniz haydutları kendi karasularına geri dönmekte, anlaşmaya varılıncaya kadar gemiler Somali limanlarında tutulmaktadır¹⁴⁴.

3.1. Somali'nin Deniz Haydutları İçin Cennet Haline Dönüşmesinin Nedenleri

Daha önceden de belirtildiği gibi günümüz deniz haydutluğu olaylarının altında yatan birçok sebep bulunmaktadır. Ancak Somali deniz haydutluğunun altında yatan bazı farklı sebepler mevcuttur; Somali hükümetinin yıkılması, Somali'nin ekonomik durumu ve elverişli coğrafyası, Somali karasularının batılı devletler tarafından yağmalanması ve Somali karasularına zehirli atıkların bırakılması gibi.

Deniz haydutluğu, Somali'de bir sektör haline gelmiştir. Öyle ki, deniz haydutluğundan elde edilen miktarlar, Somali ekonomisinin yarısına denk gelmektedir. Deniz haydutları küçümsenecek insanlar değildir. Ellerinde güçlü silahlar olan organize bir gruptur. Örneğin, suları çok iyi bilen balıkçılar, silah kullanmada uzman askerler ve teknolojiden çok iyi anlayan teknik bir ekip ile birlikte çalışmaktadırlar. Deniz haydutluğunun bu derece önemli bir sektör haline gelmesinin sebeplerinden biri de kültürel kabul görmedir. Uluslararası toplum tarafından deniz haydudu olarak görülen bu insanlar, ülkelerinde birer kahraman olarak görülmekte, itibar sahibi olmaktadır¹⁴⁵.

3.1.1. Başarısız Devlet, Çatışma ve Kaos Ortamı

Başarısız devletin (*failed state*) ne olduğu konusunda birçok tanımlama yapılmıştır. Bazı yazarlar, başarısız devleti, oldukça karmaşık, tehlikeli ve savunma fonksiyonları sınırlı devlet olarak tanımlarken; bazı yazarlar için başarısız devlet, vatandaşlarının ve sınırlarının güvenliğini sağlayamayan, fonksiyonel bir hükümeti olmayan devlettir¹⁴⁶. Somali de aynı şekilde hükümetten yoksun olduğu, sınırlarının ve vatandaşlarının güvenliğini koruyamadığı için başarısız devlet olarak nitelendirilmektedir.

Deniz haydutları, Somali'de etkili bir hükümet olmadığı için kaçırdığı gemileri Somali kıyılarında aylarca tutabilmektedir. Güneyde, El-Şebab Örgütü şiddet kampanyası uygulayarak fiilî bir hükümet otoritesi kurmaya çalışmaktadır. Avrupa Birliği (AB) ve BM

¹⁴⁴ Guilfoyle, Douglas, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2009, s. 62.

¹⁴⁵ Gemi Kaçıran Somalili Korsanlar, http://www.gezmek.org/pageID_6844063.html, Erişim Tarihi, 24.11.2014.

¹⁴⁶ W. Potter, Donald, *State Responsibility, Sovereignty, and Failed States*, Australasian Political Studies Association Conference University of Adelaide, 2004, s. 3.

tarafından, El-Şebab Örgütü, El Kaide ile müttefik bir terör örgütü olarak görülmektedir. Puntland kıyılarının bu terör örgütlerinin elinde olmasının, deniz haydutlarının bu kıyılardan faydalanmasını zorlaştıracağını söyleyenler olduğu gibi, bazı uzmanlar tarafından da Somali deniz haydutları ve bu örgütler arasında bağlantı olduğu ve birlikte hareket ettikleri ileri sürülmektedir. Ancak bu iddiaları ileri sürenler bu iddialarını somut olarak kanıtlamamaktadırlar¹⁴⁷.

Somali'nin başarısız devlet olarak nitelendirilmesinin ardında yatan sebeplere bakmak gerekmektedir. 1 Temmuz 1960 tarihinde Somali Cumhuriyeti olarak bağımsızlığına kavuşan Somali, İngiliz ve İtalyan Somaliland sömürgelerinin birleşmesi ile kurulmuştur. Dokuz yıl boyunca demokrasi uygulanan Somali'de, 1969 yılında General Muhammed Siyad Barre başkanlığında gerçekleştirilen darbe sonucunda ülkede askeri diktatörlük dönemi başlamıştır. Barre, yedi yıllık yönetimi boyunca Sovyetler Birliği tarafından desteklenmiştir. 1977 yılında çıkan Ogaden iç savaşında, Sovyetler Birliği, bir diğer doğu Afrika ülkesi olan Etiyopya'yı desteklemeyi seçtiğinde, Barre danışmanı olan Sovyet askerlerini ihraç etmiştir. Bunun yerine, 1980 yılında Amerikan güçlerini davet ederek onlara Somali üslerini vermiştir. Barre'nin bu riskli girişimi, Etiyopya'nın Somali topraklarına saldırdığı zamanlarda, Amerika'nın asker ve cephane yardımı ile karşılığını bulmuştur. Ancak Barre'nin asıl yüzleşmesi gereken durum; Somali'deki iç karışıklıklar ve isyanlar olmuştur. "*Manifesto Group*" olarak bilinen gerilla grupları Barre yönetimine karşı birleşmiş; 1991 yılında Barre yönetimini ortadan kaldırmışlardır. Ülke, "*Somaliland*" ve "*Puntland*" olarak ikiye ayrılmıştır¹⁴⁸.

Siyad Barre rejiminin devrilmesi ne yazık ki ülkeye huzur ve barış getirmemiştir. Rejimin çöküşü ile beraber insancıl bir felaket yaşanmıştır. Devletsizlik, kanunsuzluk ve şiddet, bu dönemde birçok masum insanın hayatını kaybetmesine neden olmuştur.

1991 yılından beri iki kez merkezi hükümet kurma çabaları olmuşsa da, başarılı olunamamıştır. Somali'deki baş liderler arasında çeşitli barış anlaşmaları yapılmış; "*Somali Ulusal İttifak*" (SNA) ve "*Somali Kurtuluş Birliği*" (SSA) arasında iki başarılı hükümet kurulabilmiştir. Bunlardan ilki "*Geçici Ulusal Hükümet*"tir. Bu hükümetin çöküşünden

¹⁴⁷ Alessi, Christopher / Hanson, Stephanie, Combating Maritime Piracy, Yıl. 2012, <http://www.cfr.org/piracy/combating-maritime-piracy/p18376?breadc> Erişim Tarihi, 25.11.2014.

¹⁴⁸ Lehr, s. 8-9.

sonra kurulan ikinci hükümet ise, “*Geçici Federal Hükümet*” olmuştur¹⁴⁹. Ancak kurulan bu hükümetlerin ikisinin de ülkede etkili bir düzen kuramaması, deniz haydutluğu vakalarının devam etmesinden de anlaşılmaktadır.

Ülkenin siyasi yapılanması kabilelerden oluşmaktadır. 275 milletvekiline sahip Federal Parlamento’da sandalye dağılımı 4,5 kabile arasında olmuştur. Dört büyük kabile sayılan Hawiye, Darod, Dir ve Rahanweyn 61’er sandalyeye, 0,5’i temsil eden diğer kabileler 31 sandalyeye sahiptir. 2004 yılında kurulan bu geçici yönetim, 10 Eylül 2012 tarihinde Hasan Şeyh Mahmud’un parlamento tarafından Cumhurbaşkanı seçilmesiyle sona ermiştir¹⁵⁰.

Bu konu ile ilgili çok önemli bir gelişme yaşanmış; 1991’de Somali’de iç savaşın başlamasından beri devletin çoğu bölgesinde merkezî bir hükümet kontrolü olmaması sebebi ile Somali’de yeni hükümet kurma çalışmaları sonucunda, 9 Şubat 2015 tarihinde Ömer Abdurreşid Ali Şermarke başkanlığındaki yeni hükümet güvenoyu almıştır¹⁵¹. Hükümet yokluğunun oluşturduğu boşluk ve kargaşa ortamının da deniz haydutluğunun oluşumunda rol oynadığı düşünüldüğünde yeni kurulan bu hükümetin umulur ki Somali’deki deniz haydutluğu vakalarında düşüş göstermesinde büyük önemi olacaktır.

4 Şubat 2015 tarihinde, Somali Genel Sekreter Temsilcisi ve Afrika Birliği Komisyonu Başkanı Özel Temsilcisi tarafından Somali’deki durumlar hakkında BMGK’ne bilgilendirme yapılmıştır. Güvenlik Konseyi, Somali’de devam eden politik kriz hakkında endişelerini açıklayarak, bunun Somali halkı ve barış ve istikrar üzerindeki olumsuz etkisinden söz etmiş; Somali’nin bütün politik liderlerini; Cumhurbaşkanı, Başbakan ve Parlamentosu birlikte çalışması ve hükümeti hızlı bir şekilde kurmaları için teşvik etmiştir. Ayrıca, Güvenlik Konseyi üyeleri, yeni hükümeti, Federal Hükümetin “*Vizyon 2016*” hedefini hızlandırması yönünde uyarılmış ve bu yönde ertelemeksizin “*Ulusal Bağımsız Seçim Komisyonu*”nun kurulmasındaki önemi vurgulamıştır. Güvenlik Konseyi üyeleri, El-Şebab tarafından yöneltilen tehditleri bitirmeyi ve Somali’de barışın tesisi ve sürdürülebilir

¹⁴⁹ Lehr, s. 10.

¹⁵⁰ Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Somali’nin Siyasi Görünümü, <http://www.mfa.gov.tr/somali-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015.

¹⁵¹ Bugün Haber, <http://www.bugun.com.tr/son-dakika/somalide-hukümet-kurma-calismalari-haberi/1481941>, Erişim Tarihi, 09.02.2015.

kalkınma için elverişli bir ortam oluşturmayı amaçlayan tüm uluslararası çabaları desteklemeye devam etme kararlılıklarının da altını çizmiştir¹⁵².

3.1.2. Yoksulluk ve Elverişli Coğrafya

Deniz haydutluğu, yoğun olarak Aden Körfezi - Doğu Afrika ve Malakka Boğazı - Endonezya'da gerçekleşmektedir. Afrika'da yoğun olarak deniz haydutluğunun gerçekleştiği diğer yerler; Batı Afrika'da Fildişi Sahilleri ve Nijerya arasında kalan sulardır. Nijerya'daki petrol trafiği, Malakka Boğazı'ndan geçerek batıdan uzak doğuya giden gemiler, bölgeye olan ilgiyi arttırmaktadır. Bu bölgelerde yoğun olarak deniz ticaretinin yapılması, başka bir deyişle kilit bölge olmaları, deniz haydutlarının dikkatini çekmekte ve olaylar da buralarda yoğunlaşmaktadır. Kızıldeniz'in çıkışında Yemen ve Somali arasında yer alan Akdeniz ve Arap Denizi arasındaki bağlantıyı sağlayan yılda 20 binden fazla geminin geçtiği Aden Körfezi de, uluslararası deniz ticareti açısından hayati öneme sahiptir. Bu özellikleri dolayısıyla bölge deniz haydutları açısından bir cennet haline gelmektedir¹⁵³.

Deniz haydutlarının büyük bir kısmı Puntland bölgesinden gelen fakir Somalililerden oluşmaktadır. Saldırıların büyük çoğunluğu da Eyl ve Mugdug bölgesinin yanında yer alan Puntland bölgesinde meydana gelmektedir. Bu bölgelerin ülkenin en yoksul kesimlerini oluşturması, yoksulluğun deniz haydutluğu üzerindeki etkisini bir kez daha gözler önüne sermektedir¹⁵⁴.

Somali deniz haydutluğunun en büyük kurbanları ise, yine Somalililerin kendisi olmaktadır. Somali'de yaşayan yaklaşık 5 milyon insan (nüfusun neredeyse yarısı) hayatta kalabilmek için yiyecek yardımına muhtaçtır. Fakat deniz haydutlarının yiyecek yardımı için gelen gemilere saldırımları, BM'yi erzak yardımlarını devam ettirmede zor duruma düşürmektedir. 2009 Mart ayından itibaren hiçbir yiyecek gemisi Mombasa'dan (Kenya'nın ikinci büyük şehri) yanında bir Hollandalı, Kanadalı, Fransız, Alman, İtalyan veya Yunan savaş gemisi olmadan açılmamıştır. Birleşmiş Milletler resmî yetkilisi Lemma Jembere, *“Eğer bir eskortunuz yoksa oraya yiyecek götüremezsiniz”* diyerek bu durumu ortaya

¹⁵² Birleşmiş Milletler, Security Council Press Statement on Somalia, 5 Şubat 2015, <http://www.un.org/press/en/2015/sc11769.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

¹⁵³ Mutluer, Oğuzhan, Uluslararası Politikanın Yumuşak Karnı: Bir Devlet Dışı Aktör Olarak Deniz Haydutları, Ortadoğu Analiz Dergisi, C. 1, Sa. 1, Yıl. 2009, s. 69.

¹⁵⁴ Ho, Joshua, Piracy Around the Horn of Africa, Yıl. 2009, <http://echogeo.revues.org/11370#ftn21>, Erişim Tarihi, 26.11.2014.

koymuştur. Ancak, savaş gemilerinin eskortluğu pahalıya mal olmaktadır ve savaş gemileri sonsuza kadar orada bulunmayabilir; bu da demek oluyor ki milyonlarca insan, birkaç bin fırsatçı deniz haydudu yüzünden açlıktan ölme tehlikesiyle karşılaşabilir¹⁵⁵.

Somali'nin potansiyel olarak yeterli doğal kaynakları bulunduğu ifade edilmektedir. 2010 yılı verilerine göre, Gayri Safi Millî Hasılda (GSMH), tarım % 65, sanayi % 10, hizmet % 25 oranında yer tutmaktadır. Özellikle hayvancılıktan elde edilen gelirler, GSMH'nin % 40'ına, ihracat hacminin ise % 50'sine karşılık gelmektedir. Somali ekonomisinde, dış yardımların da önemi büyüktür. Ekonomi çok büyük bir ölçüde bu yardımların sayesinde ayakta durabilmektedir. Yani ülkenin bel kemiğini oluşturan en önemli üç şey tarım, hayvancılık ve dış ülkelere gelen yardımlar olmaktadır. Tarım ürünlerini işlemeye dayalı sanayi sektöründeki makineler talan edilmiş, hurda metal olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ülkede kamu eliyle yürütülen bankacılık faaliyetleri bulunmamaktadır¹⁵⁶.

Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık ve Genel Müdürlüğü tarafından, Somali'ye gidecek olan vatandaşlarımızın sarıhumma, hepatit ve tetanos aşılarını yaptırmaları ve sıtmaya karşı önlem almaları konularında uyarılarda bulunmaktadır. Sıtma ve sarıhumma hastalığının ülkede yaygın olarak görüldüğü belirtilmektedir¹⁵⁷.

Bu hastalıkların Somali'de günümüzde hâlen yaygın olarak görülmesi, Somali'nin dünyanın en fakir ve geri kalmış ülkelerinden biri olduğuna kanıt teşkil etmekte, Somali'nin ekonomik durumunu gözler önüne sermektedir. Dolayısıyla fakirlikle mücadele edemeyen Somalililerin bir kısmı da deniz haydutluğu yoluyla geçimlerini sağlama yolunu tercih etmişlerdir.

3.1.3. Somali Karasularında Balıkçılığın Yok Edilmesi ve Zehirli Atıklar

Somali, 1900 mil uzunluğunda Afrika'nın en uzun sahiline sahip olan bir ülkedir. Somalililerin büyük çoğunluğu zengin balık rezervine sahip Somali kıyılarında balık avlayarak geçimlerini sürdürmekteydiler. Siad Barre döneminde bu zengin balıkçılık

¹⁵⁵ Axe, David, 10 Things You Didn't Know About Somali Pirates, Yıl. 2009, <http://online.wsj.com/articles/SB124060718735454125>, Erişim Tarihi, 02.12.2014.

¹⁵⁶ Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Somali'nin Ekonomisi, <http://www.mfa.gov.tr/somaliekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015.

¹⁵⁷ Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık ve Genel Müdürlüğü, <http://www.seyahatsagligi.gov.tr/ulkeler/somali.aspx>, Erişim Tarihi, 16.02.2014.

kaynaklarını korumak amacıyla küçük bir donanma kurulmuştu ve yabancı balıkçılık şirketlerine elde ettikleri gelirin belli bir payı karşılığında balıkçılık lisansları verilmekteydi. Somali donanması, balıkçılık bölgelerini ve limanlarını kontrol altında tutuyor; hem ülkenin zengin kaynaklarını koruyor hem de deniz haydutluğu olaylarının yaşanmasına engel oluyordu¹⁵⁸.

Bu durum, 1991 yılında Siad Barre rejiminin devrilmesi ile sona ermiş; Somali karasuları sahihsiz kalmıştır. Somali karasularında yabancı devletler aşırı balık avında bulunup adeta bu karasularını sömürmüşlerdir. 2009 yılında yakalanan bir Somalili deniz haydudu, yaptıkları eylemin sebebini, *“Somali’de tüm genç adamlar çaresiz. Büyük bir işsizlik var, gelir kaynakları yok. Kaynaklardan biri balık avlamak, bunun yanında süper devletler ve Asya ülkeleri kendi denizlerimizde yan iş veriyorlar. Bu nedenle biz öncelikle yasadışı balıkçılığa başladık, fakat uluslararası güçler onları toplamaya başladı!”* şeklinde, açıklamıştır¹⁵⁹.

Ayrıca Somalililer, Batılıların Somali iç karışıklığından faydalanarak nükleer atıklarını getirip, Somali sularına döktüklerinden şikâyetçidirler. Nitekim bu durum BM gözlemcileri tarafından da doğrulanmış durumdadır. New York Times gazetesinin röportaj yaptığı bir Somalili; *“Biz deniz haydudu değiliz. Deniz haydudu olanlar asıl denizlerimizde balığı bitirenler, atıklarını denizlerimize bırakanlar ve denizlerimizde silah taşımacılığı yapanlardır. Biz kendimizi haydut olarak değil sahillerimizi koruyan Sahil Güvenlikçileri olarak görüyoruz”* demiştir¹⁶⁰.

Bir Somalili yetkilinin ifadesi ise şu şekilde olmuştur; *“Durumu daha da kötüleştirecek şekilde şimdi de donanmaların, savaş gemilerinin orada olduğunu görüyoruz. Her ülke kendi ‘korsan avcılarını-balıkçı gemilerini’ koruyor. Gönüllü Sahil Muhafaza tarafından gönderilmişlerdi ama şimdi yine geri geldiler. Kendi donanmaları tarafından korunuyorlar. Doğrusu, deniz haydudu diye adlandırılma ve donanma tarafından tutuklanma korkusuyla artık sahilde balık avlama fırsatı veya imkânı kalmayan balıkçıları*

¹⁵⁸ Batır, s. 209-210.

¹⁵⁹ Ayan, Murat, Deniz Haydutluğu Sonucunda Oluşan Çevresel ve Ekonomik Dışsallıklar: Somali Örneği, <http://www.isem2014.com/PastConferences/ISEM2014/ISEM2014/papers/B6-ISEM2014ID88.pdf>, Erişim Tarihi, 01.02.2015, s. 554.

¹⁶⁰ İstikbal, Cahit, Somali Korsanları, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100440, Yıl. 2009, Erişim Tarihi, 26.11.2014.

taciz etmek için Somali'nin karasularına sokuluyorlar ki bu donanma, aynı zamanda Somalili olmayan diğer ülkelerin korsan balıkçılarını da korumaktadır.”¹⁶¹

Somali'ye ait olan balıkçılık bölgelerinde avlanma yapan balıkçı filoları arasında birçok ülke vardır. İspanya, İtalya, Yunanistan, İngiltere ve daha sonra katılan Rusya ve Asya ülkelerinden de Güney Kore ve Çin dikkati çeken ülkelerdendir. Somalili balıkçıların ve otoritelerin şikâyetlerine ve bu yabancı balıkçıların ruhsatları olmadıklarını “*korsan balıkçılık*” yaptıklarını söylemelerine rağmen herhangi bir gelişme olmamış; aksine bu yabancı balıkçılar bunu reddedip balıkçılarla ve kıyıda yaşayan ahaliyle çatışmış, üzerlerine kaynar su dökmüş ve hatta kanolarının ve balık teknelerinin üzerinden geçerek ateş etmişlerdir. 1990'lı yıllardan günümüze kadar gelen bu problem, Somali'de, balıkçılıkla geçinenler tarafından, BM ve AB aracılığıyla uluslararası topluma bildirilmiş ve şikâyette bulunulmuş, durumun düzeltilmesini istenmiş; ancak karşılığında herhangi bir cevap alınmamıştır. Bunun sonucu olarak da deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ve bu olayları destekleyenlerin sayısı artmaktadır¹⁶².

Somali karasularına zehirli atıklar boşaltılması durumu hakkında, 1992 yılında Scientist dergisi tarafından bir dizi makale yayınlanmıştır. 2005 yılında Somali'de meydana gelen tsunami felaketi sonrasında, denizlerden tonlarca atığın kıyıya vurması ve BM Çevre Programı Yetkilisi Nick Nuttall'in bu atıkların tıbbi ve radyoaktif atıklar olduklarını açıklaması ile bu durum daha da kanıtlanır bir hal almıştır¹⁶³. Bu kadar açık bir şekilde ifade edilip gizli saklı bir şey olmadığı resmî kayıtlara geçmesine rağmen, dünya çapında etkin kurum ve kuruluşlar tarafından bu konuda halen bir şey yapılmaması da ayrıca bir sorun teşkil etmektedir.

BM Habitat Programı, çeşitli raporlarla atıkların Somali'ye boşaltıldığını teyit etmiştir. Dünya Bankası'nın o zamanlar baş ekonomisti bir yazışmada şöyle demiştir: “*Zehirli atık yüklerinin en düşük ücretli ülkelere boşaltılmasının arkasındaki ekonomik mantıkta bir kabahat olduğunu sanmıyorum ve bu mantığı cesaretle savunmalıyız.*

¹⁶¹ Ayan, s. 556.

¹⁶² Ayan, s. 556.

¹⁶³ <http://www.usak.org.tr/dosyalar/rapor/yQx92cp4XFCV87zna3RkVavGgg8mUq.pdf>, Erişim Tarihi, 05. 11.2014.

Afrika'daki az nüfuslu ülkelerin az kirlendiğini düşünmüşümdür her daim.” Bu trajik komik ifade, Batının genel fikrine tercüman olmuştur¹⁶⁴.

3.2. Türkiye - Somali Siyasi İlişkileri

Türkiye'nin deniz haydutluğu ile verdiği mücadeleye en büyük katkısı Somali ile kurduğu ilişkiler olmuştur. Somali'deki deniz haydutluğunun ortadan kaldırılması için askeri müdahalelerden daha önemli olan; Somali'nin iç huzurunu, refahını sağlamak, Somali'de istikrarlı bir yönetimin olması için çabalarda bulunmak, sağlık ve eğitim vb. alanlarda Somali'nin gelişimi için destek olmaktır. Türkiye de Somali'nin bu alanlardaki en büyük destekçisi olmuştur.

Türkiye - Somali ilişkileri, Osmanlı İmparatorluğu dönemine kadar giden uzun bir geçmişe sahiptir. Somali'de, 1979 yılında açılan, ancak yaşanan iç savaş sebebiyle 1991 yılında kapatılan Türkiye'nin Mogadişu Büyükelçiliği, 1 Kasım 2011 tarihinde yeniden açılmıştır. Büyükelçiliğin kapalı olduğu zamanlarda Türkiye, Somali'de yaşananlara kayıtsız kalmamış; imkânlar dâhilinde Somali'de barış ve istikrarın sağlanmasına katkıda bulunmaya çalışmıştır.

2011 yılında yaşanan büyük kuraklık felaketine uluslararası toplumun dikkatini çekmek ve Somali halkı ile olan dayanışmanın gösterilmesi amacıyla, zamanının Türkiye Başbakanı tarafından gerçekleştirilen ziyaret, Somalililer tarafından bir mucize olarak nitelendirilmekte ve o tarihten sonra Somali'nin uluslararası toplum tarafından hatırlanmaya başlandığı dile getirilmektedir. Ziyaretin ardından, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA), Kızılay ve sivil toplum kuruluşlarının da katkısıyla Türkiye'nin en büyük yurt dışı operasyonuna başlanmış; o tarihten bu yana insani yardım ve kalkınma alanında Somali'ye yaklaşık 360 milyon dolar yardım yapılmıştır. Eğitim, sağlık, ulaştırma ve güvenlik alanlarına yayılmış olan yardımlar, kurumsal sistemin bulunmadığı ve her türlü altyapı desteğine ihtiyacı olan Somali'nin yeniden inşa sürecine büyük katkı sağlamaktadır¹⁶⁵.

Bugüne kadar Türkiye tarafından Somali'ye on dokuz uçak ve on gemiyle binlerce ton gıda aktarılmış; ekmek fabrikası, aşhane, buzhane ve çadır kentler kurulmuştur. Doksan kadar Türk hekim ve üç yüze yakın Türk sağlık personeli ülkede görev yapmaktadır. Üç yüz

¹⁶⁴ Ayan, s. 557.

¹⁶⁵ TC. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye - Somali Siyasi İlişkileri, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-somali-siyasi-iliskileri.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015

ton kadar ilaç ve tıbbi sarf malzemesi gönderilmiş, dört sahra hastanesi kurulmuş, beş ambulans verilmiştir. Türk üniversitelerinde okuyan ve okumakta olan 1418 Somalili öğrenci vardır. Somali'de sağlık meslek yüksekokulu ve lisesi, balıkçılık meslek lisesi yapılmıştır. Sokaklardaki çöpler halkla işbirliği içinde toplanmış, bu çerçevede kırk dokuz iş makinası ve dört yüz çöp konteyneri gönderilmiştir. Somali'de, hâlihazırda yardım faaliyetlerini ve gönderilen yardım malzemelerinin dağıtımını koordine etmekle görevlendirilen TİKA Başkanlığı'nın yanı sıra, iki sahra hastanesini işleten Sağlık Bakanlığı, iki bin çadır kapasiteli çadır kenti kurarak idare eden ve yardım malzemeleri dağıtan Türk Kızılay'ı, yardım faaliyetlerinde bulunan Diyanet İşleri Başkanlığı ve Türk Diyanet Vakfı'nın yetkilileri görev yapmaktadır¹⁶⁶.

Somali Cumhurbaşkanı Hasan Şeyh Mahmud, 25 Ocak 2015 tarihinde yaptığı bir konuşmada¹⁶⁷, Somali'nin hızla toparlandığını ve ulusal Somali güçlerinin Afrika Birliği ile ortak çalışarak ülkede kalabalık nüfusun ve altyapı çalışmalarının bulunduğu birçok kritik bölgede yeniden kontrolün sağlandığını belirtmiştir. Hükümetin imar çalışmalarında güçlü bir artış yaşandığı ve seçimlerin yapılacağı 2016 yılı olan “2016 Vizyonu” planının uygulanmasını daha mümkün hale getirdiğini de sözlerine eklemiştir. Hasan Şeyh Mahmud'un vurguladığı diğer önemli nokta ise; bu gelişmelerin, uluslararası camianın desteği ve bu camianın içinde oldukça önemli ve örnek teşkil edici rol oynayan Türkiye'nin yardımları olmadan gerçekleşemeyeceğidir.

Somali Cumhurbaşkanı Hasan Şeyh Mahmud konuşmasında Türkiye için şu sözleri sarfetmiştir; “Türkiye, ülkemizde istikrarın oluşmasını bekleyip de yatırımlarından asla geri durmadı. Aksine, bu yatırımların fayda getirmesi için girişimci tavrını sürdürdü. Diğer uluslararası ortaklarımız, buradaki sorunlara dışarıdan müdahale ederken; Türkiye, kendi elemanlarını bizzat Somali'ye getirdi ve buradaki etkin kaynak kullanımını en yüksek seviyeye çıkarmayı hedefledi. Türk yardım görevlileri, etkiyi en üst düzeye çıkarmak için yardım malzemelerini ihtiyaç sahiplerine bizzat dağıttı. Mogadişu'daki üniversite hastanesi bunu kanıtlayan bir örnektir. Türkiye dört yüz yataklı hastane inşa etti; burada çalışan doktorları da eğiterek, hastalara daha iyi yardımda bulunulmasını mümkün kıldı. Bütün bu

¹⁶⁶ <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-somali-siyasi-iliskileri.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015.

¹⁶⁷ Sabah Gazetesi, Türkiye'nin Somali'deki Rolü: Zor Zamanlarda Bir Dayanışma Modeli, <http://www.sabah.com.tr/dunya/2015/01/25/turkiyenin-somalideki-rolu-zor-zamanlarda-bir-dayanisma-modeli#>, Erişim Tarihi, 03.04.2015.

girişimler, Türkiye'nin kalkınma faaliyetlerinin hükümetimizle, iş dünyasıyla ve bölge insanıyla gerçek bir ortaklık tesis etmesini sağladı.”

Somali Cumhurbaşkanı'nın sarf ettiği bu sözler, Türkiye'nin Somali ilişkilerini her daim güçlü tuttuğunu, gerek sivil yardımlarla gerek askeri operasyonlara olan katkısı ile Somali'nin her zaman yanında olduğunu bir kez daha gözler önüne sermesi bakımından önem arz etmektedir.

4. TÜRKİYE'NİN İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ

Türkiye, BMDHS'ne şekil verilen Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın aktif katılımcılarından biri olmasına rağmen, Sözleşme metnini imzalamamış ve onaylamamıştır. BMDHS'nin 309. maddesinde; *“İşbu Sözleşmeye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne ihtirazi kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir.”* denmiştir. Maddeden de anlaşılacağı üzere, Sözleşme'de çekince konulması yasaklanmıştır; ancak 310. maddeye göre devletler bildirim şeklinde açıklamalarda bulunabilirler. Türkiye'nin Sözleşme'yi onaylamamasının esas sebebi, karasularına ilişkin olan hükümler¹⁶⁸ ve deniz hukuku uyuşmazlıklarında zorunlu yargı yetkisine ilişkin yapılan düzenlemelerdir.

4.1. Anayasa 92. Madde Kapsamında Alınan Tezkere Kararları

Türk silahlı kuvvetlerinin yabancı ülkelere gönderilmesini düzenleyen 1982 Anayasası *“Savaş Hali İlanı ve Silahlı Kuvvet Kullanılmasına İzin Verme”* başlıklı 92. maddesinde şu hüküm yer almaktadır;

“Milletlerarası hukukun meşru saydığı hallerde savaş hali ilanına ve Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası antlaşmaların veya milletlerarası nezaket kurallarının gerektirdiği haller dışında, Türk Silahlı Kuvvetlerinin yabancı ülkelere gönderilmesine veya

¹⁶⁸ Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz sınırı henüz bir anlaşmayla belirlenmemiştir. Şu anda, hem Türkiye hem de Yunanistan karasularının Ege Denizi'ndeki genişliği altı deniz milidir. Karasularının on iki deniz miline çıkarılması, Ege Denizi'ndeki çıkar dengelerini Türkiye'nin aleyhine orantısız bir şekilde değiştirecektir. Şu anda, sahip olduğu birçok ada sebebiyle, Yunanistan'ın karasuları Ege Denizi'nin % 40'ını oluşturmaktadır. Karasularının on iki deniz miline çıkarılması durumunda bu oran % 70'e yükselmektedir. Bu durumda açık deniz büyüklüğü % 51'den % 19'a düşerken, Türkiye'nin karasuları da Ege Denizi'nin % 10'undan daha az kalmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bk. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Başlıca Ege Denizi Sorunları, <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 02.07.2015. Güven, Ertuğrul, Türk-Yunan Uyuşmazlığında Ege Sorunlarının Aşılması, 21. Yüzyıl Dergisi, Sa. 16, Yıl. 2010. Sandıklı, Atilla / Kaya, Erdem, Teoriler Işığında Türk - Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, Yıl. 2011, http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-130-2014031911sandikli_kaya2.pdf, Erişim Tarihi, 02.07.2015.

yabancı silahlı kuvvetlerin Türkiye'de bulunmasına izin verme yetkisi Türkiye Büyük Millet Meclisi'nindir.

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.”

Bu bağlamda verilen ilk karar, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin deniz unsurlarının, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele amacıyla yürütülen uluslararası çabalara destek vermek üzere; Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde görevlendirilmesi hususunda, Anayasanın 92. maddesi uyarınca hükümete bir yıl süreyle izin verilmesine dair, 10.02.2009 tarihli, 27140 sayılı karar¹⁶⁹ olmuştur.

Bu kararla birlikte sorunun öneminin ve karmaşıklığının gereği olarak, uluslararası toplumla birlikte ortak hareket edilmesi, uluslararası tedbirlerin alınması ve etkin olarak uygulanması vurgulanmış; hiçbir ülkenin tek başına bu sorunla baş etmek için imkân ve yeteneğe sahip olmadığını altı çizilmiştir.

Kararda ayrıca Türkiye'nin, deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadelede uluslararası işbirliğinin geliştirilmesine özel olarak önem verdiği, bu alandaki çabaları desteklediği, BM, Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization – NATO), AB ve IMO bünyesinde yürütülen çalışmalarda aktif olarak rol aldığı belirtilmiştir. Örneğin, Türkiye, 12.12.2008 tarihinde sona erene kadar NATO operasyonlarına, TCG Gökova Fırkateyni ile aktif şekilde iştirak etmiştir. Bu yaklaşım doğrultusunda, Türkiye, BMGK'nin 16.12.2008 tarihinde aldığı 1851 sayılı BMGK Kararı çerçevesinde, ABD'nin öncülüğünde kurulan “İletişim Grubu”na kurucu üye olarak katılmıştır.

BMGK kararlarında, Somali karasularına girmek için önceden Somali Geçici Hükümeti'nin izninin alınması şartının, Türkiye tarafından 13.01.2009 tarihinde gerçekleştirildiği bu karar ile bildirilmektedir. Türkiye, 01.01.2009 tarihinden itibaren, BMGK'nin deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadele yönündeki çabalarına ve uluslararası çabalara destek olmuştur. Bu kapsamda bölgeye gönderilecek Türk Silahlı

¹⁶⁹ Resmî Gazete Resmî Web Sitesi, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/02/20090213-2.htm>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.

Kuvvetleri'nin görevleri kararda şu şekilde belirtilmiş; söz konusu görevlerin icrasından, verilecek talimat çerçevesinde, gemi komutanı sorumlu tutulmuştur:

“- Keşif ve karakol görevleri,

- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun yaptığından şüphe duyulan ticaret gemilerini telsizle sorgulamak, bayrak devletin rızası halinde bu gemilere çıkmak, geminin bayraksız olması durumunda uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde müdahalede bulunmak,

- Ticaret gemilerine refakat ve koruma sağlamak,

- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun icra eden kişilerin saldırısına uğrayan ticaret gemilerine yardım etmek,

- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun icra eden kişilerin kullandıkları deniz araçlarına müdahale etmek, durdurmak, etkisiz hale getirmek ve el koymak, bu amaçlarla şartların gerektirdiği ölçüde güç kullanmak,

- Bu deniz araçlarında bulunan deniz haydutluğu ve silahlı soygun icra eden kişileri gerektiğinde yakalamak, gözaltına almak,

- 1851 sayılı BMGK hükümlerine uygun olarak, 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,

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

- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun faillerini, Türk vatandaşı olmaları durumu hariç, haklarında cezai işlem yapacak devlet makamlarına teslim etmek,

- Gereken hallerde, sorgulama, delil toplama da dâhil her türlü adli kolluk işlemlerini yapmak.”

Bölgede konuşlandırılacak Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının, Somali toprakları üzerinde, deniz haydutluğu ve silahlı soygun icra eden kişilere yönelik herhangi bir kara operasyonunda görevlendirilmeyeceği ayrıca belirtilmiştir.

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçları, Türk karasuları için herhangi bir tehdit oluşturmamaktadır. Türk karasularında ve açıklarında, bugüne kadar kişisel menfaatler

doğrultusunda gerçekleştirilen herhangi bir deniz haydutluğu veya silahlı soygun faaliyeti ile karşılaşılmamıştır. Ancak, Aden Körfezi ve Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu vakaları sonucu Türk gemileri de bu durumdan etkilenmektedir.

Kararda, 2008 yılı sonu itibarıyla, üçü Türkiye bağlantılı on beş gemi ve otuz yedisi Türk olmak üzere üç yüzü aşkın denizcinin rehin alındığı bildirilmiştir. Ayrıca, bölgede seyreden bazı ticaret gemilerimiz deniz haydutlarının saldırısından son anda kurtulmuşlardır ve buna benzer vakalarla karşılaşma riski çok yüksektir. Esasen, söz konusu eylemlerin gerçekleştiği deniz alanları, Türk ticaret gemileri tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Türk ticarî gemilerine ve vatandaşlarına yönelik tehdit, Türkiye'nin ticarî ve ekonomik menfaatlerini de olumsuz etkileyen bir boyut kazanmıştır.

Deniz haydutluğunun mali yönden Türk Deniz Ticareti Filosuna getirdiği yükün, 2011 yılı itibarıyla yıllık 25 milyon dolar civarında olduğu belirlenmiştir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne (TBMM) sunulan bilgi esas alındığında, askeri harcama olarak, yaklaşık 16 milyon dolar harcama yapıldığı; ülkemize yansıyan toplam maliyetin ise, yaklaşık 42 milyon dolar olduğu görülmektedir¹⁷⁰.

2008 yılında üç Türkiye bağlantılı gemi kaçırılmıştır. Kaçırılan Türk gemilerinden biri Ya-SA Denizcilik şirketine ait “*M/V Yasa Neslihan*” isimli kuru yük gemisidir. Kanada'dan aldığı 7700 ton demir cevherini Çin'e götürürken, 29 Ekim 2008 tarihinde Somali açıklarında, Aden Körfezi'nde, Yemen'in on altı mil açıklarında el konulmuştur. Yirmi mürettebatı olduğu belirtilen gemi 2 milyon dolar fidye karşılığında serbest bırakılmıştır¹⁷¹.

Aden Körfezi'nde 12 Kasım 2008 tarihinde kaçırılan bir diğer Türk gemisi ise YDC Denizcilik'e ait “*Karagöl*” isimli 4.500 ton kimyasal madde yüklü gemidir. Geminin Hindistan'ın Bombay kentine gittiği, içinde on dört Türk vatandaşı mürettebatının bulunduğu belirtilmiştir. Bölgede görevli bulunduğu sırada, Türk Deniz Kuvvetleri'ne mensup Gökova firkateyni tarafından izlenmiştir. Karagöl adlı geminin bağlı olduğu YDC Denizcilik A.Ş.'nin

¹⁷⁰ Ertan, Hüseyin, 2008 – 2011 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.virahaber.com/haber/huseyin-ertandan-deniz-haydutlugu-raporu-25350.htm>, Erişim Tarihi, 27.10.2014..

¹⁷¹ Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No:1, Yıl. 2009, www.orsam.org.tr/, Erişim Tarihi, 21.10.2014, s. 21.

avukatı geminin 13 Ocak 2009 tarihinde serbest bırakıldığını bildirmiştir¹⁷². Geminin serbest bırakılmasının karşılığında 2 milyon dolar fidyenin ödendiği söylenmektedir¹⁷³.

Son olarak, İsko Marine'e ait "*M/V Bosphorus Prodigy*" adlı Antigua&Barbuda bayraklı Türk Armatörüne ait gemi Aden Körfezi'nde Somalili haydutlar tarafından 16 Aralık 2008 tarihinde kaçırılmıştır. Gemide, üçü Türk on bir mürettebatın olduğu açıklanmıştır. 2 Şubat 2009 tarihinde bu gemi ve mürettebatı serbest bırakılmıştır¹⁷⁴.

2009 yılında, armatörü veya şirketi Türk olanlar ile gemi personelinden Türk olan kaçırılan gemiler ise şunlar olmuştur; Ulusoy 6, M/V Horizon-1, M/V Elgiznur Çebi. 2010 yılında kaçırılan gemiler ise, Frigia, M/T Özay 5, M/V Yasin-C'dir¹⁷⁵.

Alınan bu tezkere kararı sonrasında verilen izin birer yıl arayla uzatılmış en son uzatma kararı 6 Şubat 2015 tarihli 29259 Sayılı TBMM kararı¹⁷⁶ ile verilmiştir. Türkiye bölgede halen uluslararası çabalara destek vermeye devam etmektedir.

4.2. Deniz Haydutluğu ile İlişkilendirilebilecek Türk Ceza Kanunu Hükümleri

Türkiye'nin yakalanan deniz haydutlarının yargılanması konusundaki yaklaşımı, deniz haydutluğuyla mücadeleye askeri katkı yapılmasına ilişkin Başbakanlık tezkereleri ve TBMM kararlarında ortaya konmaktadır. Buna göre, 1851 sayılı BMGK kararında esasen deniz haydutluğu yapan kişilerin bölge ülkelerinde yargılanmalarını teşvik eden bir yaklaşımın benimsendiğine ve bu yaklaşımın Türkiye tarafından da desteklendiğine vurgu yapılmıştır. Ayrıca bazı durumlarda, deniz haydutlarını yargılama yetkisi 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu (TCK) hükümleri gereği ortaya çıksa bile, iç mevzuattan ve taraf olunan uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yargı yetkisi saklı tutularak, mesafe uzaklığından kaynaklanan fiziki imkânsızlıklar, mücbir sebepler ve özel koşullar nedeniyle, 1851 sayılı BMGK kararında öngörülen teslim sisteminin işletilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir.

¹⁷² Somalili Korsanların Elindeki Türk Gemisi Serbest Bırakıldı, <http://www.haberler.com/somalili-korsanlarin-elindeki-turk-gemisi-serbest-haberi/>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.

¹⁷³ Somali'ye 2 Milyon Dolar Fidyeye Gönderildi, <http://www.haberler.com/somali-ye-2-milyon-dolar-fidyeye-gonderildi-haberi/>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.

¹⁷⁴ Deniz Haber, Bosphorus Prodigy Serbest Bırakıldı, <http://www.denizhaber.com/HABER/15582/1/denizhaber-denizcilik-deniz-haber-turk-denizciligi-bosporus-turk-bogazlari-istanbul-bogazi-canakkale-bogazi-dto-turkish-maritime-pilotage-marine-environment-deniz-kirliligi-balikcilik.html>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.

¹⁷⁵ Karamete, Abdullah, Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye'ye Entegrasyonu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2010, s. 40-41.

¹⁷⁶ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/02/20150206.htm>, Erişim Tarihi, 14.03.2015.

Nitekim Türkiye bu zamana kadar deniz haydutluğu yargılamasında bulunmamış, yakaladığı haydutları bölge ülkelerine teslim etme yoluna gitmiştir¹⁷⁷.

Türkiye, SUA Sözleşmesi'ne taraf bir ülke olduğundan, sözleşmede belirtilen yasadışı eylemleri iç hukukunda suç olarak düzenleme yükümlülüğünü de kabul etmiştir. Türk ceza mevzuatlarına bakıldığında, TCK'da deniz araçlarına karşı gerçekleştirilebilecek seyir güvenliğine karşı eylemlerin suç olarak düzenlendiğini, Türkiye'nin bu yükümlülüğünü yerine getirdiğini görmekteyiz.

Ancak TCK'nın 76 ila 80. maddeleri arasında yer alan “*Uluslararası Suçlar*” başlıklı bölümünde, “*soykırım*”, “*insanlığa karşı suçlar*”, “*soykırım ve insanlığa karşı suçları işlemek maksadıyla örgüt kurma*”, “*göçmen kaçakçılığı*” ve “*insan ticareti*” suçları düzenlenmiş olup, evrensel bir suç olan “*deniz haydutluğu*” suçu düzenlenmemiştir. Türkiye'nin böyle bir yükümlülüğü de söz konusu değildir; çünkü Türkiye BMDHS'ne taraf bir ülke değildir. Ceza hukukunda “*kanunsuz suç ve ceza olmaz*” ilkesi mutlaktır. Bu kapsamda, yetkili Türk savaş gemileri tarafından yakalanan haydutlar, Türkiye'de doğrudan “*deniz haydutluğu*” suçundan yargılanamayacaklardır. Ancak TCK detaylı bir şekilde incelendiğinde, kanunda “*deniz haydutluğu*” kavramı yer almamasına rağmen, bu suç oluşturulan fiillerin kanun kapsamında olduğu görülmektedir.

TCK'nın “*Topluma Karşı Suçlar*” başlıklı üçüncü kısmının “*Ulaşım Araçlarına veya Sabit Platformlara Karşı Suçlar*” başlıklı altıncı bölümünün “*Ulaşım Araçlarının Kaçırılması veya Alıkonulması*” başlıklı 223. maddesinde, cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket hâlinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı; bu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi veya kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hâllerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca bu suçlara ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir. Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması hâlinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

¹⁷⁷ Demirtaş, s. 62-64.

Kural olarak, yabancı bir devletin karasularında ilgili devlet mahkemeleri yetkilidir. Ancak, TCK 13/i maddesi¹⁷⁸ deniz haydutluğu ve terör suçlarını kapsayan bir tanım vererek Türk kanunlarının uygulanacağından bahsetmektedir. Burada devletlerarası krize sebep olabilecek bir hüküm olduğu düşünülebilirse de; bu hükmün uygulanabilirliği, yakalayan makama göre değişecektir ve hüküm, aslında hukuk boşluğunun doğmasını engellemek için konulmuştur. Şöyle ki, Türk makamlarının yakaladığı haydudun vatandaşı olduğu devlet yargı hakkını kullanmazsa, bu madde hükümleri geçerli olacaktır.

TCK'nın "*Yer Bakımından Uygulama*" başlıklı 8. maddesine göre; fiilin kısmen veya tamamen Türkiye'de işlenmesi veya neticenin Türkiye'de gerçekleşmesi halinde suç, Türkiye'de işlenmiş sayılır ve Türkiye'de işlenen suçlar hakkında Türk kanunları uygulanır. Ayrıca suçun, Türk karasularında, açık denizde Türk deniz araçlarıyla, Türk deniz araçlarında veya bu araçlarla veya Türkiye'nin kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlendiğinde de Türkiye'de işlenmiş sayılacağı belirtilmiştir.

TCK'nın deniz haydutluğu ile dolaylı yoldan ilgili diğer maddeleri ise şöyledir: kasten öldürme (m. 81), kasten öldürme suçunun nitelikli halleri (m. 82), kasten yaralama (m. 86), tehdit (m. 106), şantaj (m. 107), cebir (m. 108), kişiyi hürriyetinden yoksun kılma (m. 109), yağma (m. 148), nitelikli yağma (m. 149), mala zarar verme (m. 151), mala zarar vermenin nitelikli halleri (m. 152), suç işleme amacıyla örgüt kurma (m. 220), kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgedeki sabit platformların işgali (m. 224).

Bu hükümler, bayrak yasasının iç hukuktaki yansımalarıdır. Somut olarak bakıldığında, Türk bayrağı taşıma yetkisine sahip bir deniz aracına haydutlar tarafından yapılacak herhangi bir saldırı halinde, haydutların TCK'nın 223. maddesini ihlâl etmeleri ve bayrak kanunu prensibi gereği, Türk mahkemelerinde yargılanmaları mümkün olacaktır.

5. TÜRKİYE'NİN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDEKİ ROLÜ

Türkiye, bölgedeki deniz haydutluğu fiilleri ile mücadeleye, BMGK'nin kararları ile Anayasa'nın 92. maddesi çerçevesinde alınan tezkere kararlarına dayanarak, deniz kuvveti

¹⁷⁸ TCK m. 13/i: "Deniz ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (m. 223, fıkra 2, 3) ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme (m. 152) suçları vatandaş veya yabancı tarafından, yabancı ülkede işlenmesi hâlinde, Türk kanunları uygulanır."

göndermek suretiyle katkıda bulunmuştur. Türkiye'nin söz konusu mücadeleye katkısı hem NATO hem de “*Combined Task Force - CTF - 151*” (*Birleşik Görev Gücü*) bünyesindedir.

CTF - 151 kapsamında, Aden Körfezi, Somali açıkları ve Arap Denizi'nde deniz haydutluğu ile mücadele etmek üzere Şubat 2009'da gönderilen ilk gemimiz, “*Gelişmiş Elektronik Entegrasyon Sistemi - GENESIS*” ile donatılmış firkateynlerimizden “*TCG Giresun*” olmuştur. TCG Giresun, bölgede yürüttüğü görevini, 18 Haziran 2009 tarihinde Cibuti'de “*TCG Gaziantep*”e devretmiştir¹⁷⁹.

Afrika turu kapsamında, 17 Mart 2014 tarihinde Donanma Komutanlığı'nın Gölcük Deniz Üssü'nden ayrılan ve yirmi bir ülkeyi ziyaret ettikten sonra Somali açıkları ile Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu mücadelesine başlayan “*Barbaros Türk Deniz Görev Grubu*”na bağlı Türk gemileri, Aden Körfezi'nde keşif karakol faaliyetlerine devam etmektedir. Gemilerin görevi, deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri kapsamında keşif karakol icra edilen sahalardan geçen Türkiye bayraklı ve Türkiye bağlantılı gemiler başta olmak üzere tüm ticarî gemilerin emniyetle geçiş yapmalarını sağlamaktadır. Barbaros Türk Deniz Görev Grubu'nun bölgede görev yaptığı süre içerisinde hiç bir şüpheli olay meydana gelmemiştir¹⁸⁰.

Türkiye'nin “*NATO Daimi Görev Grubu - 2*” bünyesinde, Aden Körfezi ve Somali açıklarında deniz haydutluğu fiilleri ile mücadele etmek amacıyla görev yapan gemileri ise; 21 Haziran - 15 Ekim 2009 tarihleri arasında “*TCG Gediz*”, 5 Mart - 5 Ağustos 2010 tarihleri arasında ise “*TCG Gelibolu*”dur¹⁸¹.

Türkiye, 21 - 23 Mayıs 2010 tarihleri arasında, kanunsuzluk döngüsünün, şiddet ve umutsuzluğun yerine barışçıl bir Somali inşası, Somali halkı için rahat bir geleceğin sağlanması ve BM'nin, Türkiye'nin, uluslararası topluluğun ve Somali halkının güçlü kararlılığını yansıtmak amacı ile İstanbul'da düzenlenen “*Somali Konferansı*”na ev sahipliği yapmıştır. Konferansta, Somali egemenliğine, toprak bütünlüğüne, Somali'nin siyasal bağımsızlığına ve birliğine saygı ifade edilmiştir. Konferans sonunda yayımlanan bildiride, Somali kaynaklı haydutlukla mücadelede başta BM olmak üzere uluslararası teşkilatların çabalarına, AB, NATO ve CTF - 151 tarafından yürütülen harekâtlara ve

¹⁷⁹ Karamete, s. 77.

¹⁸⁰ Barbaros Türk Deniz Görev Grubu Aden Körfezi'nde Kuş Uçurtmuyor, 13 Haziran 2014, <http://www.haberler.com/barbaros-turk-deniz-gorev-grubu-aden-korfezi-nde-6148693-haberi/>, Erişim Tarihi, 01.02.2015.

¹⁸¹ Bayılhoğlu, s. 155.

yakalanan haydutların yargılanmaları konusunda gönüllü olan devletlere finansal katkıda bulunulmasına vurgu yapılmıştır. Konferansa katılan elliden fazla ülke ve BM Genel Sekreteri, Somali'nin barış, güvenlik ve kalkınma yolunda çabalarına önemli bir katkısı olan bu konferansa ev sahipliği yapan Türkiye'ye derin takdirlerini ifade etmiştir¹⁸². Türkiye'nin bu konferansa ev sahipliği yapması, gerek mücadeledeki etkin rolünü göstermesi gerekse adını uluslararası alanda duyurması açısından önem teşkil etmektedir.

Aden Körfezi / Somali kıyılarında artış gösteren deniz haydutluğu faaliyetleriyle ilgili olarak, söz konusu deniz alanından geçiş yapacak olan Türk gemilerinin geçiş bilgilerinin bölgede görev yapan askeri gemilere bildirilmesinin kolaylaştırılması, gemilere imkân ve kabiliyetler elverdikçe koruma hizmetinin sağlanabilmesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan duyuruların ve gerek ulusal ve gerek uluslararası organizasyonlar tarafından yayımlanan ve rehber niteliğinde olan bilgi ve belgelerin gemi kaptanlarına, donatanlarına ve acentelerine daha hızlı ve etkin bir şekilde duyurulabilmesi amacıyla "*Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi*" oluşturulmuştur¹⁸³.

Özetlemek gerekirse; Türkiye, deniz haydutluğu ve silahlı soygun ile mücadelede uluslararası işbirliğinin geliştirilmesine özel bir önem vermiş; bu alandaki çabaları her daim desteklemiştir. Türk gemilerinin bölgeden mümkün olduğunca risksiz geçiş yapabilmeleri için "*Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi*" oluşturulmuş, BM, NATO, AB ve IMO bünyesinde yürütülen çalışmalarda aktif olarak rol üstlenilmiş, askeri operasyonlara katkıda bulunulmuş ve bölgede güvenliğin sağlanabilmesi için Türk gemileri görevlendirilmiştir.

¹⁸² African Press Orginazation, İstanbul Conference on Somalia / Declaration, <https://appablog.wordpress.com/2010/05/24/istanbul-conference-on-somalia-declaration/>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.

¹⁸³ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi, <http://denizhaydutlugu.udhb.gov.tr/>, Erişim Tarihi, 27.10.2014.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI TOPLUMUN DENİZ HAYDUTLUĞU İLE

MÜCADELEDEKİ ÇABALARI

Hukukun amacı toplumdaki düzeni sağlamaktır. Bu düzeni sağlayabilmek amacıyla da kanun koyucu tarafından kurallar konulmakta ve bu kuralların uygulanabilmesi için müeyyideler öngörülmektedir. Toplumsal düzenin sağlanması için hukuk kurallarının varlığı ve bu kuralları uygulayacak yaptırım mekanizmalarının olması iç hukukta ne kadar önemli ise, uluslararası hukukta da uluslararası toplum arasında düzenin ve barışın var olabilmesi için uluslararası hukuk kurallarının olması ve bu kuralların uygulanmasını sağlayacak uluslararası yaptırımların varlığı o kadar önemlidir.

Uluslararası hukukta kuvvet kullanma şeklinde ifade bulan şiddet ve çatışma durumunun belirli bir düzene oturtulması ve hukuki bir zemininin oluşturulması BM Örgütü ile sağlanmaya çalışılmıştır. Uluslararası barış ve güvenliğin sağlanması, BM'nin esas görevi olmuştur. 26 Haziran 1945 tarihli BM Antlaşması'nda kuvvet kullanma eylemleri meşru olarak değerlendirilen birkaç istisnai durum (örneğin, meşru müdafaa, BMGK kararı ile kuvvet kullanımı) haricinde yasaklanmıştır. Uluslararası uyuşmazlıkların giderilmesinde, kuvvet kullanımından önce barışçı çözüm yollarının (görüşmeler, dostça girişim, arabuluculuk, uzlaştırma, araştırma ve soruşturma, uluslararası hakemlik, uluslararası mahkeme)¹⁸⁴ uygulanması BM'nin çözüm şeklidir.

Uluslararası deniz haydutluğu ve özellikle Somali deniz haydutları ile mücadele için uluslararası toplum tarafından birçok önlem alınmaya çalışılmış; yakalanan deniz haydutlarını yargılayabilmek için çeşitli yargılama mekanizmaları önerilmiştir. BMGK tarafından deniz haydutlarının yargılanması ve deniz haydutluğunun önüne geçilebilmesi amacıyla bir dizi karar alınmıştır. Uluslararası toplum tarafından bu kararlar ışığında operasyonlar düzenlenmiş ve uluslararası güçler oluşturulmuştur. Mücadele amacı ile hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu bölümde kısaca bahsedilen bu durumlar ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

¹⁸⁴ Uluslararası uyuşmazlıkların barışçı çözüm yolları hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 237-271, Acer, Yücel / Kaya, İbrahim, Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı (İngilizce Özetli), 5. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2014, s. 427-438, Pazarcı, Uluslararası Hukuk, s. 443- 484.

1. ULUSLARARASI HUKUKTA YAPTIRIM

Yaptırımlar, hukuk sistemi tarafından yönetilen bir toplum ya da topluluk adına hareket etmeye yetkili bir sosyal organın kararlarını uygulamak üzere alınan zorlayıcı önlemlerdir. Bu zorlayıcı önlemler; maddi (silahlı ya da silahsız, ekonomik ya da askeri, cezai yaptırımlar gibi), ahlaki (kınama gibi) ya da sahip olunan bir statünün kaybı (bir uluslararası örgüt üyeliğinin sona erdirilmesi gibi) olabilir. Bu önlemler, hedef aldığı kişinin isteklerine aykırı olarak ve onun iradesi dışında, hukukun yeniden tesis edilmesi amacıyla alındığı için zorlayıcıdır. Böylece kişi daha önce sahip olduğu bir statüden ya da çeşitli haklardan mahrum bırakılmaktadır. Bu zorlayıcı önlemler yetkili bir sosyal organın bir kararı ya da bir tavsiyesi ile uygulanır¹⁸⁵.

Pazarıcı, yaptırımları, hukuksal önlemler, karşı önlemler ve zorlama yolları, baskı ve vazgeçirme önlemleri olmak üzere üçe ayırmaktadır.

Hukuksal önlemler ile uluslararası hukuka aykırı bir fiilin herhangi bir hukuksal etki doğurmasının engellenmesi amaçlanmaktadır. Bunlar; tanımama, kınama, yargı kararıyla hukuksal etkinin reddi, antlaşmaların hukuksal geçerliliğini durdurma veya ortadan kaldırmadır. Tanımama ile bir devlet, uluslararası hukuka aykırı bulduğu bir fiili tanımadığını bildirerek bu işlemlerin kendisine yasal olarak ileri sürülememesini sağlamaktadır. Kınama, bir hukuk kişinin iddiasını veya davranışını yasal bulmadığını belirterek bu işlemlerin yasal olarak ileri sürülme imkânını ortadan kaldırmaktadır. Uluslararası hukuka aykırı bir fiil sonucunda bir antlaşmanın temel hükümlerinin çiğnenmesi durumunda, diğer tarafın veya tarafların bu antlaşmanın uygulanmasını durdurma veya son verme hakkı vardır¹⁸⁶.

Karşı önlemler ve zorlama yolları arasında yer alan yaptırım türlerinden biri misillemedir. Misilleme, bir devletin, diğer bir devletin hukuka aykırı olmayan ancak çıkarlarını zedeleyen davranışına karşı uluslararası hukukun yasaklamadığı yollarla karşılık vermesidir. Örneğin, ilgili devlet vatandaşlarına sıkı kurallar uygulama, limanların ilgili devlet gemilerine kapatılması, ilgili devletle ticari ilişkilerin kesilmesi¹⁸⁷.

¹⁸⁵ Akkutay, Berat Lale, Birleşmiş Milletler Andlaşması Çerçevesinde Ekonomik Yaptırımların Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sa. 111, Yıl. 2014, s. 413.

¹⁸⁶ Pazarıcı, Uluslararası Hukuk, s. 426-428.

¹⁸⁷ Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 268-269.

Karşı önlemler ve zorlama yolları arasında yer alan bir diğer yaptırım türü olan zararlar karşılığında ise; bir devlete karşı yönelen hukuk dışı bir davranışa yine bu devlet tarafından hukuk dışı bir davranışla karşılık verilmesi söz konusudur. Uluslararası hukukun yapılageliş kurallarına göre, zararlar karşılık önlemi alan bir devletin bu fiili aslında uluslararası hukuka aykırı olmakla birlikte, öteki devletin uluslararası hukuka aykırı olan bir fiiline karşı işlendiği için yasallık kazanmaktadır¹⁸⁸. Ambargo, boykot, barış içinde abluka birer zararlar karşılık yöntemi ile yaptırım uygulamalarıdır.

Ambargo, kendisine karşı bir başka devlet tarafından işlenmiş haksız bir eylemi, başka bir şekilde düzeltme ya da onarma imkânı bulunmayan bir devletin, limanlarında ya da karasularında bulunan ve haksız eylemi işlemiş devletin bayrağını taşıyan gemilerin, bu sülardan çıkmalarının yasaklanmasıdır. Bunun hukuksal sonucu gemilere el konulması veya zapt edilmesi olarak algılanmamalıdır. Söz konusu haksız eylem düzeltildiği veya taraflar arasında anlaşma sağlandığı takdirde ambargo da kalkmaktadır. Günümüzde ambargo kavramı, sadece gemilerin ülkeden çıkışının engellenmesi olarak değil, daha geniş bir anlamda yorumlanmaya başlanmıştır. Artık ambargo denildiğinde bir devletin, özellikle silah, petrol ve savaş malzemeleri gibi belirli stratejik mallarının dışsatımının yasaklanması da anlaşılabilir¹⁸⁹.

Boykot; bir devlet halkının, haksız fiil işlediği ileri sürülen diğer bir devletle ticari ve iktisadi münasebetlerini kesmek için ortak karar ve iradesidir. Boykotların devlet politikası olarak uygulandıkları veya en azından devlet destekli uygulamalar oldukları da söylenebilir. Boykot, genel olarak ilgili ülkenin tüm mal ve hizmetlerine uygulanabileceği gibi belirli bir mal veya hizmet grupları üzerine de uygulanabilir¹⁹⁰.

Barış içinde abluka, bir devletin başka bir devlet üzerinde hem maddi hem psikolojik baskı kurmak gayesiyle, savaş gemileri aracılığıyla bu devletin deniz kıyılarını ve limanlarını denetim altına alarak, deniz yolundan gelebilecek her türlü maddi ve askeri ulaşımın kesilmesidir¹⁹¹.

¹⁸⁸ Kanatlı, Mehmet, Uluslararası Yaptırımlar, <http://web.hitit.edu.tr/dosyalar/materyaller/mehmetkanatli@hititedutr090520149Y6J8T9V.pptx>, Erişim Tarihi, 05.07.2015.

¹⁸⁹ Eren, M. Yusuf, Uluslararası Hukukta Savaşa Varmayan Kuvvet Kullanma Yolları, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, Sa. 2, Yıl. 2012, s. 241.

¹⁹⁰ <http://web.hitit.edu.tr/dosyalar/materyaller/mehmetkanatli@hititedutr090520149Y6J8T9V.pptx>, Erişim Tarihi, 05.07.2015.

¹⁹¹ Eren, s. 242.

Baskı ve vazgeçirme önlemleri ile ise, hukuka aykırı davranan bir devleti, uluslararası kamuoyu önünde ya da uluslararası ilişkilerinde zor durumda bırakarak kendi iradesi ile uluslararası hukuka saygı göstermesi amaçlanmaktadır. Bu önlemlerin başlıcaları; uyarı ve kınama, uluslararası örgütlere üye kabul etmeme, uluslararası örgütlerde üyelik haklarının durdurulması veya üyelikten çıkarma, ekonomik ve teknik yardımın ve diplomatik ilişkilerin kesilmesidir¹⁹².

BM Antlaşması m. 33/1'e göre; *“Süreğitmesi uluslararası barış ve güvenliğin korunmasını tehlikeye düşürebilecek nitelikte bir uyumsuzlığa taraf olanlar, her şeyden önce görüşme, soruşturma, arabuluculuk, uzlaşma, hakemlik ve yargısal çözüm yolları ile bölgesel kuruluş ya da anlaşmalara başvurarak veya kendi seçecekleri başka yollarla buna çözüm aramalıdır. Güvenlik Konseyi, gerekli gördüğünde tarafları aralarındaki uyumsuzluğu bu gibi yollarla çözmeye çağırır.”*

BM Antlaşması'na göre; barışın tehdidi halinde Güvenlik Konseyi bu tehdidi ortadan kaldırmak amacıyla, barışın bozulması halinde bozulan barışı yeniden kurmak için, bir saldırı halinde ise bu saldırıyı defetmek için BM Antlaşması'nın VII. Bölümü'nde m. 41 ve m. 42'de yer verilen zorlama önlemlerine başvurabilir. Bu önlemler, ekonomik ilişkilerin ve demiryolu, deniz, hava, posta, telgraf, radyo ve diğer iletişim ve ulaştırma araçlarının tümüyle ya da bir bölümüyle kesintiye uğratılmasını, diplomatik ilişkilerin kesilmesini içerebilir. Güvenlik Konseyi, öngörülen önlemlerin yetersiz kalacağı ya da kaldığı kanısına varırsa; hava, deniz ya da kara kuvvetleri aracılığıyla, gerekli saydığı her türlü girişimde bulunabilir. Bu girişimler; gösterileri, ablukayı ve BM üyelerinin hava, deniz ya da kara kuvvetlerince yapılacak başka operasyonları içerebilir. Görüldüğü gibi, BMGK, ekonomik, askeri ve diplomatik yaptırımlar uygulayabilmektedir.

BM adına ya da izniyle üye devletlerin kuvvet kullanması da mümkündür. BM Antlaşması'nın 43. maddesine göre; BM'nin tüm üyeleri, uluslararası barış ve güvenliğin korunmasına katkıda bulunmak üzere, Güvenlik Konseyi'nin çağrısı ile özel anlaşma ya da anlaşmalar uyarınca, uluslararası barış ve güvenliğin korunması için gerekli silahlı kuvvetleri ve geçit hakkını da içine almak üzere her türlü yardım ve kolaylığı Konsey'in hizmetine sunmayı yüklenirler.

¹⁹² Pazarıcı, s. 429.

BM Antlaşması'nda öngörülen bir BM Kuvveti kurulmadığında, uluslararası barış ve güvenliğin tehdit edildiği, bozulduğu ya da bir saldırı fiilinin varlığı durumunda; barışı kurma, barışı koruma ve barışı kollama ve uygulama amacı ile BM Barış Gücü kurulabilir. Ancak gerek Güvenlik Konseyi gerekse Genel Kurul kararı ile kurulsun, BM Barış Gücü'nün kurulup görevinin ilgili ülkede yapabilmesi için ilgili ülke devletinin buna rıza vermesi şarttır¹⁹³.

Uygulamada Barış Gücü operasyonları, gözlemci gruplar ve askeri gruplar olmak üzere iki şekilde olmaktadır. Gözlemci gruplar, bölgeyi kontrol ederek uluslararası bir organizasyona rapor vermekle görevli, askeri kuvvet sayılmayan ve silah bulundurmayan az sayıda kişiden oluşan gruplardır. Askeri gruplar, savaş tekrar başlarsa kendilerinin koruma amacıyla güce başvurma yetkisine sahip, yetkileri daha geniş daha büyük sayıda silahlı kuvvetlerden oluşur. BM Barış Gücü, dünyanın çatışma olan birçok yerinde; örneğin, İsrail - Mısır sınırı, Kongo, Kıbrıs, Lübnan, İran - Irak Savaşı, Orta Amerika, Körfez Savaşı, Balkanlar ve Somali'de görev yapmıştır¹⁹⁴.

Uluslararası çatışmaların önlenmesi amacıyla uluslararası hukukta bölgesel organizasyonlar da kurulmaktadır. BM Antlaşması'nın VIII. Bölümü'nün 52 – 54. maddeleri bölgesel düzenlemelere ilişkin kuralları içermektedir. Buna göre, bu kuruluşların çalışmaları BM'nin amaç ve ilkeleri ile bağdaşır olmalıdır. Bu tür anlaşmalara giren ya da bu tür kuruluşları oluşturan BM üyeleri, yerel uyuşmazlıkları Güvenlik Konseyi'ne sunmadan önce, bunları söz konusu anlaşmalar ya da kuruluşlar aracılığıyla ve barışçı yollarla çözmek için çaba harcamalıdır (m. 52). Güvenlik Konseyi, gerekirse bölgesel organizasyonlardan zorlayıcı önlemler almasını isteyebilir. Bununla birlikte, Güvenlik Konseyi'nin izni olmaksızın bölgesel anlaşmalar uyarınca ya da bölgesel kuruluşlar tarafından hiçbir zorlama eylemine girişilemez (m. 53).

Bölgesel organizasyonlara örnek olarak; NATO, AB, SEATO (Güneydoğu Asya Antlaşması Örgütü), OECD (Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Örgütü), NAFTA (Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Antlaşması), KEİ (Karadeniz Ekonomi İş Birliği) verilebilir.

¹⁹³ Pazarıcı, Uluslararası Hukuk, s. 339-441.

¹⁹⁴ Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 333.

BM Antlaşması'nda, BMGK'nin tavsiyesi, kararları, çağrısı, daveti gibi kavramlar bulunmaktadır. Bu kavramlar sonucu BMGK kararlarının bağlayıcılığı hususunda şüphe uyanmaktadır. Güvenlik Konseyi'nin uluslararası barış ve güvenliğin korunmasına ilişkin görev ve yetkilerini kullanabileceği iki durum vardır. Bu iki duruma göre Konsey'in kararlarının bağlayıcılığı değişiklik göstermektedir. Birinci durum, Güvenlik Konseyi'nin tavsiye nitelikli kararlar alabileceği durumlardır. BM Antlaşması m. 33'de belirtildiği üzere, devletler ilk önce uyuşmazlığın çözümü için barışçı çözüm yollarını kullanarak soruna çözüm aramalıdır. BMGK da uyuşmazlığın herhangi bir evresinde uygun düzeltme yöntemlerini veya yollarını tavsiye edebilir. İkinci durum ise, BMGK'nin bağlayıcı nitelikli kararlar alma yetkisine sahip olduğu; "barışa karşı tehdit", "barışın bozulması", ya da bir "saldırı" durumlarıdır¹⁹⁵.

Zorlayıcı önlemlerle ilgili olarak m. 41 ve m. 42 çerçevesinde alınan Güvenlik Konseyi kararlarının genellikle bağlayıcı olduğu kabul edilmektedir. Güvenlik Konseyi yaptırımlara ilişkin bir karar verdiğinde, bu karar tüm BM üyeleri için bağlayıcı olacaktır. Aynı şekilde, üyeler talimatları da yerine getirmekle yükümlüdürler. Eğer m. 41'deki yaptırımlar yetersiz ise, m. 42 doğrultusunda askeri yaptırımlara başvurulabilecektir. Ancak Güvenlik Konseyi'nin bu yetkisine en büyük engeli üye devletlerin veto yetkisine sahip olması oluşturmaktadır. 1945 yılından bu yana veto hakkı, Konseyin alabileceği birçok önlemin gerçekleşmesine engel olmuştur¹⁹⁶.

BM Antlaşması uyarınca Güvenlik Konseyi'nin yetkilerine bakıldığında ise; getirilen tek kısıtlamanın 24. maddenin 2. fıkrasında belirtildiği görülmektedir. Söz konusu fıkra uyarınca Konsey, kendisine tevdi edilen görev ve yetkileri kullanırken BM'nin amaç ve ilkelerine uygun hareket eder. Konsey'in yetkileri bakımından bu amaç ve ilkeler Antlaşma'nın 1. maddesinde gösterilmektedir. Maddede Konsey'in, Antlaşma'nın VI. Bölümü çerçevesindeki, uyuşmazlıkların barışçı yollarla çözümü konusundaki yetkilerini kullanırken, adalet ve uluslararası hukuk ilkelerine uygun hareket edeceği ifade edilmiş, VII. Bölüm yetkileri bakımından ise böyle bir sınırlandırma getirilmemiştir. BM Antlaşması'nın lafzi ve tarihsel yorumuna göre Konsey'in, uluslararası barış ve güvenliğin korunabilmesi için uluslararası hukuku ihlal edebileceği anlaşılmaktadır.

¹⁹⁵ Acer / Kaya, s. 459-460.

¹⁹⁶ Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 323.

Son yıllarda alınan yaptırım kararlarında, üye devletlerin insan hakları ve insancıl hukuk kuralları çerçevesinde hareket etme yükümlülükleri vurgulanmaktadır. Uluslararası hukuk kuralları arasındaki en üstün normlar olan jus cogens normlar da Konsey'in VII. Bölüm yetkilerini kısıtlayan kurallardır¹⁹⁷.

2. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI YAPTIRIM UYGULAMASI

BM ve uluslararası toplum tarafından deniz haydutluğu ile mücadelede çeşitli yaptırım türleri uygulanmıştır. Deniz haydutlarının yargılanmasını ve cezalandırılmasını sağlayabilmek için cezai yaptırım, BM tarafından alınan kararlar ile diplomatik yaptırım, Somali'ye silah ambargosu konularak ekonomik yaptırım uygulanmıştır. Ayrıca, BM adına ya da izniyle üye devletlerin kuvvet kullanması ve BM Barış Gücü'nün kurulması yolu ile de askeri yaptırımlar uygulanarak deniz haydutluğu ile mücadele edilmeye çalışılmıştır.

BM Antlaşması'nın VII. Bölümüne dayanılarak Somali'de yapılan operasyonlar, kendine özgü bir nitelik taşımaktadır. BM, Somali'deki durumun başka bir devlete karşı yöneltilen tehdit veya saldırı durumundan dolayı değil; uluslararası barış ve güvenliğe yönelik bir tehdit oluşturduğundan hareket ederek karar vermiştir. Somali'de merkezi bir otorite olmadığından, kuvvetlerin statüsü ile ilgili bir antlaşma yapılamamıştır. Kuvvetlerin kullanımı, iyi niyet ve işbirliği ilkeleri çerçevesinde yürütülmüştür¹⁹⁸.

2.1. Deniz Haydutlarının Yargılanması

Maddi yaptırım, hukuk kurallarına uyulmadığında devlet tarafından uygulanan kamu gücünü belirtmektedir. Ceza da yasayı çiğneyen kişiye, yöntemine göre mahkemelerce uygulanan maddi bir yaptırımdır. Nasıl ki iç hukukta kurallara uymayanlar ceza ile karşılaşılıyor ve mahkemelerce yargılanıyorlarsa; uluslararası hukukta da yaptırımlar, uluslararası hukuk kurallarına uyulmasının sağlanması amacıyla ortaya çıkmaktadır. Deniz haydutluğu da evrensel bir suç olarak kabul edildiğinden uluslararası hukuk bakımından yargılanması gereken bir fiili oluşturmaktadır.

BMDHS'nin 105. maddesinin "*Deniz haydudu bir gemi veya bir uçağa el konulması*" başlığı altında şu düzenleme vardır: "*Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı*

¹⁹⁷ Akkutay, s. 427.

¹⁹⁸ Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 327.

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.”

Maddeden de anlaşılacağı üzere, uluslararası hukukta deniz haydutlarının yargılanması devletlere bırakılmıştır. Devletlerin sahip olduğu bu yetkiyi kullanabilmesi için çeşitli ilkeler ileri sürülmüştür. Ceza kanunlarının uygulanmasında yargılama yetkisi için temel alınan prensip “*mülkîlik ilkesi*”dir. Buna göre, kendisine suç isnat edilen kişinin hangi vatandaşlıkta olduğuna bakılmaksızın, suçun işlendiği ülke devletinin ceza kanunlarının uygulanması esastır. Ancak, günümüz ulaşım imkânları da düşünüldüğünde, bir ülkede suç işleyen bir kişinin başka bir ülkeye geçiş yapması durumunda sadece mülkîlik ilkesi esas alındığında bu eylemlerin cezasız kalması gibi bir durum ortaya çıkmaktadır. Bunun önüne geçebilmek için de “*şahsîlik ilkesi*”, “*korunma ilkesi*” ve “*evrensellik ilkesi*” hukuk sistemlerine konulmuştur. Şahsîlik ilkesinde, vatandaşlık bağı esas unsurdur. Mağdura veya faile göre şahsîlik belirlenebilmektedir. Korunma ilkesinde, devlet güvenliği aleyhine karşı işlenmiş bir suç varsa bu durumda devletler suçun işlendiği yere veya suçlunun vatandaşlığına bakmaksızın kovuşturma yapabilmektedir. Evrensellik ilkesine göre ise, insanlığa karşı işlenmiş bir suç¹⁹⁹ varsa evrensel adaleti tesis etmek amacıyla, yetkili olunmasa dahi suç kovuşturulabilecektir²⁰⁰.

¹⁹⁹ Uluslararası ceza mahkemeleri statülerinin incelenmesi ile insanlığa karşı suçlar kavramının kapsamına hangi tür suçların girdiği bulunabilir. Nuremberg, Eski Yugoslavya Uluslararası Ceza Mahkemesi (EYUCM), Ruanda Uluslararası Ceza Mahkemesi (RUCM) ve Roma Uluslararası Ceza Mahkemeleri Statüleri, insanlığa karşı suçların kapsamını, birbirlerinden farklı öğeleri içerecek şekilde tanımlamalar yaparak belirlemişlerdir. Nuremberg Mahkemesinde insanlığa karşı suçlar “*savaş süresince veya savaştan önce öldürme, imha, köleleştirme, sürgün ve sivil insanlara karşı girişilen diğer insanlık dışı muameleler veya mahkemenin yargı kapsamına giren suçlarla ilişkili dini, siyasi veya ırkçı nedenlerden dolayı yargılama*” şeklinde tanımlanmıştır. EYUCM ve RUCM Statüleri birbirlerine benzer öğeleri taşıyan tanımlamalar yapmışlardır: Öldürme, imha, köleleştirme, sürgün, hapis, işkence, tecavüz, siyasi, ırksal ve dini nedenlerden dolayı yargılama ve diğer insanlık dışı muameleler. Bunlara ek olarak, Roma Uluslararası Ceza Mahkemesi Statüsü, ırk ayrımı ve insan kaybını da insanlığa karşı suçlar içine alan daha ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır. İnsanlığa karşı suçlar için daha ayrıntılı bilgi için bk. Azarkan, Ezeli, Uluslararası Hukukta İnsanlığa Karşı Suçlar, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 52, Sa. 3, Yıl. 2003, ss. 275-297. Günal, Hüseyin, Hannah Arendt ve İnsanlığa Karşı Suçlar, Dost Kitabevi, İstanbul, 2015.

²⁰⁰ Erdal, Selcen, Uluslararası Ceza Mahkemesinin Devlet Egemenliğine Etkisi, Yetkin Yayınları, Ankara, 2010, s. 57.

Deniz haydutluğu da “*hostis humani generis*” olarak ilan edildiğinden ve suçun taşıdığı tehdit uluslararası düzeyde olduğundan, devletler bunu evrensel yargı yetkisine tabi bir suç olarak kabul ederek soruna bir çözüm bulmayı amaçlamışlardır²⁰¹.

BMDHS devletlerin sahip oldukları yetkileri “*bayrak devleti*”, “*kıyı devleti*” ve “*liman devleti*” olarak üçe ayırmıştır. BMDHS’nin 94. maddesinde bayrak devletinin yükümlülükleri ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Buna göre, devletler kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda yargı yetkilerini kullanacaklardır. Bu yetkiler gemilerin inşası, donatımı ve denize elverişliliğinden; gemilerde çalışma koşulları, mürettebatın eğitimi konularına kadar uzanan geniş bir alanı kapsamaktadır.

Kıyı devletinin denizde sahip olduğu yargı yetkisi, devlet egemenliğinin denize yansımadır. Devletlerin denizde sahip oldukları yargı yetkisi, karasularındaki tam egemenliğinden başlayarak münhasır ekonomik bölgedeki egemen haklara kadar uzanır. Kıyı devleti, karasularında deniz haydutluğu ile mücadelede münhasıran yetkilidir. Kıyı devletinin denizde sahip olduğu yetkisinin karada sahip olduğu yetkisinden farkını zararsız geçiş hakkı oluşturmaktadır. Ancak geminin geçişi kıyı devletine zarar veriyorsa bu durumda kıyı devleti bu geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alabilir²⁰².

Liman devletinin yargı yetkisinin kabulü ise, aslında kıyı devletinin yargı yetkisinin münhasır ekonomik bölgeye genişlemesinin bir sonucu olarak ve özellikle çevre korunmasının daha etkili biçimde yapılmasını sağlamak amacı ile olmuştur. Kıyı devleti her zaman liman devleti olmayabilirken, liman devleti her zaman için kıyı devletidir. Kıyı devleti ile liman devleti arasındaki en temel fark; gemilerin limanlarda bulunabilmelerinin liman devletinin rızasına bağlı bir işlem olmasıdır. Başka bir deyişle, bir limana giriş yapılması liman devletinin yargı yetkisine rıza gösterildiği anlamına gelmektedir. Liman devleti, bir başka devletin iç sularında, karasularında ve münhasır ekonomik bölgesinde gemilerden yapılan atıklar nedeniyle çevrenin kirletilmesi durumunda, ilgili devletin, bayrak devletinin, zarar gören ya da zarar görme tehlikesi altında olan üçüncü bir devletin talebi ile yargı yetkisini isteğine bağlı olarak kullanabilir. Yeni bir uluslararası düzenleme yapıncaya kadar liman devletinin deniz haydutluğu ile mücadelede yetkisinin olduğu söylenemez²⁰³.

²⁰¹ Caşın, Mesut Hakkı, Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt II, Legal Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 1494.

²⁰² Batır, s. 58-60.

²⁰³ Batır, s. 61-63.

Açık denizlerde, kural olarak gemiler üzerinde bayrak devleti yetkilidir. Ancak deniz haydutları çoğu zaman ulusal bir bayrak çekmezler. Bu durumda sadece bayrak devletinin münhasır yetkisi kabul edilirse, bu gemiler üzerinde hiçbir devletin yargılama yetkisi söz konusu olamayacaktır. Evrensel yargı yetkisi kabul edilerek, bu eksiklik giderilmiş ve bütün devletlere deniz haydutluğu suçunu bastırma yetkisi verilmiştir²⁰⁴.

Devletlere bu yetkinin verilmiş olması, her devletin bu suçları kovuşturmak için istekli olduğu anlamına gelmemektedir. Her devletin yakalama ve yargılama yetkisine sahip olma hakkı, beraberinde bir yükümlülük getirmemektedir. Başka bir deyişle, BMDHS 100. maddede yer alan işbirliği ve yardımlaşma yükümünden bahsedilebilirse de devletler olay anında harekete geçip geçmemekte serbesttir²⁰⁵.

Her devlet, kendi vatandaşları için ya da kendi egemenliği altındaki kişi veya sicilinde kayıtlı gemiler için deniz haydutluğu ile ilgili düzenlemeler yapabilir. Açık denizde her devletin deniz haydutlarını yakalama yetkisi olduğundan, yakaladıkları bu kişilere karşı uygulayacakları cezaları da kendileri belirlemektedirler. Ancak evrensel yargılama ilkesi gereği yakalandığı devlet tarafından veya teslim edildiği üçüncü bir devlet tarafından yargılama yapılması, deniz haydutlarının adil yargılanma hakkını ihlal edebilir, çünkü haydut yakalandığı devletin iç hukukuna göre hangi fiilinin suç olduğunu veya hangi cezaya çarptırılacağını daha önceden bilemez²⁰⁶.

Nitekim örneğin, ABD’de, ceza kanunları dışında deniz haydutluğunu düzenleyen yasalar vardır. Fransa’da, 2009 yılında “*Deniz Haydutluğu Yasası*” kabul edilmiş; ancak bu yasa yeni düzenlemeler getirmemiş, mevcut ceza kanunundaki bazı düzenlemelere göndermeler yaparak mevcut suçların deniz haydutluğu eylemlerine nasıl uygulanacağını düzenlemiştir. Almanya’da, mevcut ceza kanunu gereği “*Deniz Ulaşımına Saldırı*” başlığında deniz haydutluğu suç olarak kabul edilmiş, suçun cezası da beş yıl hapis cezası olarak belirlenmiştir. Hollanda’da deniz haydutluğu için ayrıca bir düzenleme yapılmamıştır. 1881 yılında kabul edilen ve halen geçerliliğini koruyan ceza kanununun deniz haydutluğu suçunu düzenleyen 381. maddesine göre hareket edilmektedir. Türkiye’de ve Çin’de ise, deniz haydutluğuna ilişkin özel bir düzenleme yoktur, bu suça genel ceza

²⁰⁴ Şahin, s. 130.

²⁰⁵ Öktem / R. Kurtarcan, s. 99.

²⁰⁶ Şahin, s. 132.

kanunları uygulanmaktadır. Görüldüğü gibi bazı ülkeler bu suç için ayrıca düzenlemeler getirirken; bazı devletler de ceza kanunlarında bu suça göndermeler yaparak düzenlemeler yapmışlardır²⁰⁷.

Burada oluşturulabilecek en kötü senaryo; bir devletin iç hukukunda bu konu ile ilgili herhangi bir yasal düzenleme söz konusu olmaması halinde, bu suçu işleyen kişilerin cezalandırılmaksızın serbest bırakılması olacaktır. Örneğin, Danimarka Deniz Kuvvetleri tarafından yakalanan deniz haydutları, Danimarka hükümetinin bu kişileri yargılama yetkisinin olmadığı sonucuna varması ile serbest bırakılmıştır. Kenya, kendisine teslim edilen deniz haydutlarını yargılamamıştır²⁰⁸.

Somali açıklarında deniz haydudu yakalayan devletler, bu kişileri yargılamak konusunda isteksiz davranmaktadır. Bunun gerisinde yatan belli başlı sebepler ise, yargılama masrafları, yargılama yerinin suçun işlendiği yere ve delillere olan uzaklığı ve yargılama yetkisinin kullanılmasının insan haklarına ilişkin sonuçları gibi hukuki problemlerin doğurduğu kaygılardır. Ayrıca kovuşturmayı yürüten devletler, deniz haydutlarını yıllarca hapiste alıkoymayı veya mahkeme hükmü açıklanıncaya kadar savaş gemilerinde gözaltına almaya hazırlıklı olmak durumundadır. Bu durum devletleri deniz haydutluğu yargılaması yapmada daha da isteksizleştirmektedir²⁰⁹.

Somalili deniz haydutlarının yargılanmasındaki bir diğer sorun ise, zanlıların yargılanması için başka bir ülkeye nakli konusunda olmaktadır. Bu konuda gözaltına alınma sürelerinin dikkate alınması ve “Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi”ne göre iade edileceği ülkede idam edilme veya işkenceye maruz kalma gibi bir durum oluşacaksa bu kişilerin bu ülkelere nakledilmemesi gerekmektedir. Zanlıların başka ülkeye nakledilmesinde tartışmalı olan bir diğer husus ise, zanlıların yakalamaya ilişkin olarak yapacakları itirazın hangi merciye olacağı konusundadır. Almanya’daki “*Courier*” davasında mahkeme “*yargıç yargıçtır*” diyerek Alman yetkililerinin gerçekleştirdiği yakalama işlemine yönelik itiraza Kenya yargıcı tarafından bakılabileceğine dair karar vermişse de doktrinde bu yaklaşıma karşı olan görüşler mevcuttur. Karşı çıkan bu görüşe göre; zanlılar doğal yargıç ilkesi gereği kendileri üzerinde yakalama işlemi gerçekleştiren kolluk gücü üstünde yetkisi olan yargıca

²⁰⁷ Batır, 69-75.

²⁰⁸ Canca, s. 139-140.

²⁰⁹ Öktem / R. Kurtdarcan, s. 110.

başvurabilmelidir. Doktrin, İspanya'nın yakalanan zanlıların yakalamaya ilişkin itirazlarını telekonferans yöntemiyle İspanyol bir yargıç tarafından dinlenmesi usulünü yeterli görmüştür²¹⁰. Yakalanan deniz haydutlarının gözaltı ve tutukluluk sürelerinin ve yargılanma sürecinin insan hakları hukukuna uygun olarak gerçekleştirilebilmesi için yakalayan ve yargılamayı yapan devletin bu konuya hukuki olarak uygun davranması ve kurallara riayet etmesi gerekmektedir.

Bütün devletlerin yargılama ve cezalandırma yetkisi, BMDHS'de zorunlu olarak kullanılması gereken bir yetki olmadığından, genellikle herhangi bir zarar görmeyen bir devlet bu alanda faaliyet göstermekten kaçınmayı tercih etmektedir. Nitekim 1816 ve 1846 sayılı BMGK kararlarında bu isteksizliği azaltmak için Somali kıyıları açıklarında yakalanan deniz haydutlarının yargı yerinin tespiti ve bu kişilerin soruşturulması ve kovuşturulması için işbirliği çağrılarında bulunulmuş; ancak bu durum devletlerin takdirine bırakılmış; yargı yetkisini kullanmayan devlete herhangi bir yaptırım öngörülmemiştir.

2013 yılında, deniz haydutlarını yargılamaya devam eden mahkemelerin adil ve verimli bir şekilde yürütülmesi ve haydutluktan şüphelenilen kişilerin insan hakları ışığı altında yargılanmasının sağlanması, sağlık ve güvenliklerinin korunmasını sağlamak amacı ile 2 milyon dolar değerinde beş proje onaylanmıştır. Bu projeler, haydutluktan şüpheli tutukluların, Somali Maldivler arası geri dönüşü kolaylaştıracak, hem de mahkûmların tedavisi için asgari standartlarını karşılamada Kenya cezaevlerine destek olacaktır. Projelerin, deniz haydutluğuna katılımları caydırmak ve deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerin ekonomik gelişimine katkı sağlamak, deniz haydutlarının geçimlerini sağlayabilmeleri için istihdam sağlamak gibi hedefleri de mevcuttur²¹¹.

Deniz haydutluğuna karşı yürütülen mücadelede, şüpheli haydutların ve haydutlukla mücadele altında meydana gelen diğer faaliyetlerin kovuşturulması ile ilgili giderlerin ödenmesinde yardımcı olmak amacı ile 2010 yılında Güven Fonu kurulmuştur. Güven Fonu,

²¹⁰ Aydoğdu, s. 16.

²¹¹ United Nations Political Office for Somalia (UNPOS), UN Approves Funding to Support Anti-Piracy Efforts in Somalia and Affected States in the Region, <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9705&ctl=Details&mid=12667&ItemID=20329&language=en-US>, Erişim Tarihi, 27.02.2015.

kuruluşundan bu yana, üye devletlerin ve denizcilik sektörünün katkılarıyla 17 milyon dolara ulaşmıştır²¹².

Yakalanan deniz haydutlarının yargılanması konusunda birçok öneride bulunulmuştur. Bazı devletler, yakalanan Somalili haydutların Somali'ye gönderilmesinin otorite boşluğu nedeniyle haksız yargılamaya tabi tutulabileceklerini ileri sürerken; Fransa gibi bazı devletler de yakaladığı haydutları Somali'ye teslim etmiştir. Haydutların yargılanmasının, uluslararası mahkeme veya bölge devletlerinin yerel mahkemelerince yapılması da ileri sürülmüştür. 1851 Sayılı BMGK kararında çeşitli ülkeler görüşlerini bildirmiştir. Bu konuda Mısır, geçici (ad hoc) uluslararası mahkemenin kurulmasını çözümden yol olarak göstermiştir. İngiltere ise, bölge ülkelerinin yerel mahkemelerinden faydalanılması üzerinde durmaktadır²¹³.

Mektup teatisi yoluyla Kenya ile AB arasında insan haklarının gözetilmesi ve yargı yetkisinin kullanılması amacı ile anlaşma yapılmıştır. “Avrupa Birliği Deniz Güçleri” (EU NAVFOR) tarafından yakalanan ve Kenya'ya teslim edilecek şüpheli şahısların ve el konulan malları teslimi şartları düzenlenmiştir. Buna göre; teslim edilen kişilerin işkence ve kötü muamele ve insanlık dışı cezalara maruz bırakılmamaları, beslenme ve barınma ihtiyaçlarının karşılanması, sağlık kontrollerinin yapılması ve adil olarak yargılanmaları gerekmektedir. Aynı şekilde ABD Deniz Güçleri tarafından Kenya'ya teslim edilen kişilere “1966 Kişisel ve Siyasal Haklar Sözleşmesi” ve “1984 İşkence ve Diğer Zalimane, İnsanlık Dışı, Küçültücü Muamele veya Cezaya Karşı BM Sözleşmesi”ne uygun bir şekilde davranılması düzenlenmiştir²¹⁴.

Ancak burada belirtilmesi gerekir ki, Kenya Mahkemeleri, deniz haydutlarını yargılamakla görevli olan bir uluslararası mahkeme olmayıp, evrensel yargılama yetkisini kullanan yerel bir mahkemedir²¹⁵.

²¹² <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9705&ctl=Details&mid=12667&ItemID=20329&language=en-US>, Erişim Tarihi, 27.02.2015.

²¹³ Karadaş, Cemalettin, Deniz Haydutlarına Karasularında Egemen Devlet Dışında Üçüncü Devletlerce Müdahale İhtimali: Somali Örneği, Polis Bilimleri Dergisi, C. 11, Sa. 4, Yıl. 2013, s. 162- 163.

²¹⁴ Koşaner, s. 98-99.

²¹⁵ Batır, s. 238.

2.2. Birleşmiş Milletler Tarafından Oluşturulan Barış Güçleri

1991 yılında, Somali’de, Barre yönetiminin ortadan kaldırılması, ne yazık ki ülkeye huzur ve barış getirmemiştir. Rejimin çöküşü ile beraber insancıl bir felaket yaşanmıştır. Devletsizlik, kanunsuzluk ve şiddet, bu dönemde birçok masum insanın hayatını kaybetmesine neden olmuştur. Bunun sonucunda BMGK, 1992 yılında aldığı 751 Sayılı BMGK kararı ile Somali’ye ekonomik yaptırım olarak, silah ambargosu uygulamış ve “UNOSOM - I Barış Operasyonu” (*United Nations Operation in Somalia*) başlatılmıştır. Bu operasyonla, beş yüz kadar asker, elli gözlemci ve birçok insani yardım ve gıda malzemesi Somali’ye gönderilmiştir. Ancak kısıtlı sayıdaki BM askeri bölgede güvenliği sağlayamamıştır. 1992 yılında BMGK, 794 Sayılı BMGK kararı ile insani yardım operasyonlarının başarıya ulaşabilmesi için gerektiğinde üye devletlere, kuvvet kullanabilme yetkisi vermiştir. ABD, “UNITAF” (*Unified Task Force*) isimli yeni bir operasyonu desteklemiş; ancak operasyonun maliyetinin bir milyar doları geçmesi ve bölgedeki askerlerinin görev sürelerinin dolmasından dolayı yeni bir gücün Somali’ye konuşlandırılmasını istemiştir. Bunun üzerine Amerika güçleri ülkeden kısmen çekilmiş ve 37 bin askerin görevlendirildiği “UNOSOM - II” operasyonu başlatılmıştır. Bazı gerilla liderleri tarafından iki Amerikan helikopterinin düşürülmesi ve bunun sonucunda on sekiz Amerikan askerinin ölmesi üzerine ABD askerleri ülkeden çekilmiş; BM barış gücü operasyonları da sona ermiştir. Somali’ye yardım etmeye çalışan bu operasyonların önünün bu şekilde kesilmesi, uluslararası toplum tarafından yapılmak istenen yardımlara da engel olmuştur²¹⁶.

2.3. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Tarafından Alınan Kararlar

BMGK, üye devletlerine Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele için donanma gemilerini ve savaş uçaklarını kullanmaları yönünde izin vermektedir. Aslında bu konuya dikkat çekilmesinin altında yatan ilk gelişme, IMO’nun 2005 yılı Kasım ayında verdiği A. 979 (24) sayılı ilke kararı olmuştur. Bu kararda, bu tür eylemler ve eylemleri yapanlar kınanmakta ve bunların derhal sona ermesi, planlamalardan vazgeçilmesi, kaçırılan gemilerin derhal ve koşulsuz olarak salıverilmesi ve

²¹⁶ Aktürk, Hüseyin, Somali Korsan Krizi, Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, USAK Afrika Raporları 2008-1, <http://www.usak.org.tr/dosyalar/rapor/yQx92cp4XFCV87zna3RkVavGgg8mUq.pdf>, Erişim Tarihi, 05.11.2014.

mürettebatın hiçbir şekilde zarar görmemesi için tüm taraf devletlere uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde harekete geçmeleri yönünde çağrıda bulunmaktadır²¹⁷.

BMGK, bu ilke kararlarını dikkate alarak 2008 yılında, Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu vakalarını önlemek amacıyla, Somali Geçici Hükümeti'nden de izin alarak beş adet BMGK kararı²¹⁸ kabul etmiş; sonraki kararlarda Somali karasularına girme ve gerekli vasıtaları kullanma yetkisinin süresini Somali Geçici Hükümeti'nin talebi ile uzatmıştır.

BMGK'nin aldığı bu kararlar, genel itibariyle devletlere deniz haydutluğu ile mücadelede işbirliğinde bulunulması, gerekli tedbirlerin ve önlemlerin alınması, gerekli düzenlemelerin yapılması konusunda uyarılarda ve çağrılarda bulunulması, mücadelede yapılan gelişmelerin ve düzenlemelerin desteklenmesi ve diğer devletleri de bu konularda teşvikte bulunulması, deniz haydutlarının yargılanması konusunda devletlere çağrıda bulunulması gibi özellikler taşıdığı için diplomatik yaptırımını oluşturmaktadır. BMGK kararlarına bağlı olarak oluşturulan operasyonlar askeri yaptırımı; kararlarda haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin kınanması ise, manevi yaptırımını oluşturmaktadır.

2008 yılında oybirliğiyle kabul edilen 1816 sayılı BMGK kararı²¹⁹ ile ilk olarak BMGK tarafından Somali kıyıları ve karasularında meydana gelen haydutluk ve silahlı soygun eylemleri esefle kınanmıştır. Karar ile Somali Geçici Hükümeti'nin izni ve altı aylık süre ile Somali karasularına girmek ve uluslararası hukukun ilgili hükümleri ile uyumlu bir şekilde, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerini bastırmak için üye devletlere gerekli tüm vasıtaları kullanma izni verilmiştir.

Karar, karasularını korumaktan yoksun olan Somali'nin rızasına uygun olarak, ülkenin kıyı sularında meydana gelen gemilere karşı yapılan saldırılarda (Dünya Gıda Programı (*World Food Program - WFP*) tarafından Somali halkına gıda ve diğer insani yardım yapan ve çeşitli ticarî gemilere karşı meydana gelen saldırılarda) artış olmasında ve

²¹⁷ Yaman, Emrah, Günümüz Korsanlık Olayları ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Eylemleri, Yıl. 2009, <http://www.virahaber.com/yazi/gunumuz-korsanlik-olaylari-ve-gemilere-karsi-silahli-soygun-eylemleri-8670.htm>, Erişim Tarihi, 01.01.2015.

²¹⁸ 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) ve 1851 (2008) Sayılı BMGK Kararları, Kararlar için bk. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Resmî Web Sitesi, <http://www.un.org>, Erişim Tarihi, 03.01.2015.

²¹⁹ Birleşmiş Milletler, 1816 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2008/sc9344.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

bu saldırıların yapılan yardımların önüne geçmesi, mürettebat, yolcu ve kargo için ciddi bir tehlike oluşturması sebebi ile alınmıştır. Ayrıca kararda, Somali kıyılarının hava sahası üzerinde askeri uçakları ve açık denizlerde donanma gemisi bulunan devletlere tedbirli ve uyanık olmaları konusunda uyarılarda bulunulurken, Somali kıyıları ticarî yollarının kullanımı ile ilgilenen devletlere, ülke hükümeti ve birbirleri ile gemilere karşı yapılan saldırıları caydırmak için işbirliğinde bulunulması çağrısı yapılmıştır²²⁰.

Bu kararın uluslararası hukuk, deniz hukuku, özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ile uyumlu olarak alındığı ve bu kararın tüm devletlere Somali karasularına giriş hakkı tanımadığı sadece Somali Geçici Federal Hükümeti'nin açık onayını alan devletlerin Somali karasularında operasyonlara katılabileceği, Endonezya Temsilcisi tarafından belirtilmiştir. Devletler, deniz haydutluğu ile mücadele için bölgeye donanma gemilerini gönderebilecek; ancak BMDHS uyarınca Somali karasuları dışında açık denizde bulunabileceklerdir. Oylamadan sonra konuşan Vietnam temsilcisi de aynı şekilde çözümün, uluslararası hukuka ve BMDHS'ne aykırı olarak Somali'nin diğer deniz alanlarında herhangi bir eyleme izin vermesi olarak yorumlanmaması gerektiğini söylemiştir²²¹.

Yine 2008 yılında alınan 1838 sayılı BMGK kararı²²², 1816 sayılı BMGK kararıyla benzer içeriklere sahiptir. Somali kıyılarında meydana gelen silahlı soygun ve deniz haydutluğu olayları esefle kınanmakta; Somali açıklarında deniz haydutluğu ile aktif olarak mücadele etmek üzere devletlere, askeri kapasitelerini kullanmaları konusunda çağrı yapılmaktadır. Somali Geçici Hükümeti ile işbirliği çağrısında bulunulmaktadır. Somali açıklarında askeri deniz ve hava unsurları ile faaliyet gösteren devletlerin, gerekli vasıtaları uluslararası hukuka uygun olarak kullanmaları gerektiği belirtilmektedir. Dünya Gıda Programı kapsamında Somali'ye insani yardım sağlayan gemilerin korunmasına devam edilmesi öngörülmektedir.

2008 yılında alınan bir başka karar; 1846 sayılı BMGK kararıdır²²³. Söz konusu karar ile BMGK öncelikle Somali'nin durumla ilgili önceki kararlarını hatırlatmaktadır.

²²⁰ <http://www.un.org/press/en/2008/sc9344.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

²²¹ <http://www.un.org/press/en/2008/sc9344.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

²²² Birleşmiş Milletler, 1838 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2008/sc9467.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

²²³ Birleşmiş Milletler, 1846 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2008/sc9514.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

Somali'deki Gözlem Grubu'nun 20 Kasım 2008 tarihli raporunda belirttiği artan fidye miktarının, Somali açıklarındaki haydutluk olaylarını körüklemesinden duyulan endişe ifade edilmektedir. Gerekli imkân ve kabiliyete sahip devletlere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askeri deniz ve hava vasıtalarını konuşlandırmaları ve haydutluk ve silahlı soygun faaliyetlerinde kullanılan veya kullanıldığından şüphe edilen gemilere, teknelere, silahlara ve diğer ekipmanlara el koyarak, uluslararası hukuka uygun şekilde, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sonra erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısında bulunmaktadır. Ayrıca SUA Sözleşmesi'nin taraflarına, yükümlülüklerini yerine getirmeleri ve haydutluk veya silahlı soygun şüphelisi kişilerin soruşturulması için hukuki ortamın tesis edilmesi amacı ile BM Genel Sekreterliği ve IMO ile işbirliği yapmaları çağrısında bulunmaktadır.

1851 sayılı BMGK kararında²²⁴ belirtilen en önemli nokta; haydutluk ve silahlı soygunla mücadele eden devletlere Somali'de haydutlara karşı, Somali Federal Geçici Hükümeti'nin 09 Aralık 2008 tarihindeki talebine cevap olarak, karadan da operasyon yapma yetkisi verilmesidir. Kararda ayrıca Somali açıklarındaki haydutluk ve silahlı soygun ile ilgili bilgilerin koordine edilmesi, BMDHS'ye uygun olarak etkin kolluk işbirliği anlaşmalarının yapılması ve haydutluk ile silahlı soygun eylemlerinin etkin şekilde soruşturulması ve kovuşturulması için SUA Sözleşmesi ve "*BM Sınır aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi*" ve bölgedeki devletlerin taraf oldukları diğer anlaşmaların yürütülmesi maksadıyla bölgede bir merkez oluşturulması teşvik edilmektedir.

Somali sularında seyreden veya saldırı altındaki gemilerin saldırıdan kurtulma ve savunmada en iyi uygulamaları geliştirmek için nakliye ve sigorta endüstrilerine ve IMO'ya işbirliği içerisinde olma çağrısı yapılmaktadır. Ayrıca devletler, kendi vatandaşlığı altında bulunan kişilere ve bayrak devleti olduğu gemilere, deniz haydutluğu saldırıları veya saldırı teşebbüslerinden sonra ilk uğrayacakları limanda adli soruşturma için gerekli işlemlerin yapılacağını duyurmaları yönünde ikaz edilmektedir²²⁵.

²²⁴ Birleşmiş Milletler, 1851 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

²²⁵ <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

Güvenlik Konseyi'nin 1897 Sayılı BMGK kararında²²⁶ ise; Kenya'nın şüpheli haydutların ulusal mahkemelerinde kovuşturulması için gösterdiği çabaların övgü ve takdirle karşılandığı belirtilmektedir. “Deniz Haydutluğu İletişim Grubu”, “BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi” (UNODC) ve diğer uluslararası örgütler, “Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu İle İlgili İletişim Grubu” (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPCS) ile koordineli olarak çalışmaya davet edilmektedir. Başka bir yerde yakalanan haydutların üçüncü bir devlette kovuşturulması için Seyşeller ve Yemen olmak üzere, bölgedeki Kenya, Somali ve diğer devletleri desteklemek için uluslararası insan hakları ile uyumlu olarak adımlar atılması yönünde çağrılarda bulunmaktadır. Somali karasularında haydutluk ve silahlı soygun eylemlerini caydırmak amacı ile CGPCS'nin çalışmalarından övgü ile bahsedilmekte; bu çabalar desteklenmektedir.

2011 yılında alınan 1976 sayılı BMGK kararında, BM Genel Sekreteri'nin haydutların yargılanması ve suçlu bulunanların cezalarının infazı ile ilgili daha etkin çözümler üzerinde çalışması desteklenmiş; deniz haydutluğunun evrensel yargılama ilkesine tâbi bir suç olduğu ifade edilerek, üye ülkelere haydutların yargılanmasında daha etkin olmaları çağrısı yapılmıştır. Ayrıca Somali'de, yakalanan haydutların yargılanması için planlanan özel yetkili yerel mahkemenin kurulması üzerinde durulmuştur²²⁷.

Alınan bu kararların Somali'nin iç egemenliğine müdahale niteliğinde olduğu şeklinde bir düşünce oluşabilse de, gerek Somali Geçici Hükümeti'nin kendi rızasının ve talebinin bulunması, gerekse Somali karasularına giriş için her zaman Geçici Hükümet'in izninin olması şartının aranması alınan kararları uluslararası hukuka uygun hale getirdiğini düşünmekteyiz.

2.4. Deniz Haydutluğuna Karşı Çok Uluslu Operasyonlar

Amerikalı jeopolitik kuramcı Alfred Thayer Mahan'a göre, devletlerin küresel bir güç olabilmesinin ilk şartı; yer küredeki büyük su havzalarını ve özellikle de stratejik su yollarını kontrol altında tutmaktır. Birçok ülkenin Somali'deki deniz haydutları ile mücadele edebilmek amacıyla bölgedeki deniz kuvvetlerini güçlendirmiş olması bu tezi destekler niteliktedir. Bölgede, Türkiye, Amerika, İngiltere, Almanya, İtalya gibi NATO ülkelerinin

²²⁶ Birleşmiş Milletler, 1897 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2009/sc9799.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

²²⁷ Demirtaş, s. 47.

yanı sıra Çin, Rusya ve Japonya gibi diğer küresel güce sahip ülkeler görev yapmaktadır. Bölgede hâkimiyetini arttırmaya çalışan Rusya ise, 2013 yılına kadar Hint Okyanusu'nda "*Sivil Gemi Koruma Bölge Komutanlığı*" adı altında haydutlarla mücadele filosu kuracağını açıklamışsa da konu ile ilgili herhangi bir gelişmeye rastlanmamaktadır²²⁸.

Somali açıklarında, dünyanın her yerinden birçok ülke donanmasının katkı sağladığı askeri operasyonlar yapılmıştır. Her operasyonun farklı görev tanımı ve hukuki boyutu mevcuttur. NATO ve AB gibi bir uluslararası örgüt bünyesinde görev alan devletler, Çin, Rusya, Hindistan, Pakistan gibi bireysel hareket eden ülkeler olduğu gibi ABD ve Danimarka gibi çok uluslu koalisyonlar şeklinde operasyonlara katılan ülkeler vardır. Çoğu devlet bölgeye deniz ticareti güzergâhlarında devriye atmak, insani yardım konvoylarının güvenliğini sağlamak gibi faaliyetlerle deniz haydutluğu ile mücadele için gemilerini gönderse de Çin gibi bazı devletler ise sadece kendi gemilerini korumak için bölgeye gemilerini göndermektedir. Bazı devletler ise, sadece deniz haydutluğu saldırılarının önüne geçilmesi ve durdurulması için yapılan operasyonlara katkıda bulunmaktadır²²⁹.

2.4.1. Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı (United Kingdom Maritime Trade Operations - UKMTO)

ABD'de, 11 Eylül 2001 tarihinde meydana gelen terörist saldırıları sonrasında, 10 Ekim 2001 tarihinde Birleşik Arap Emirlikleri'nin Dubai şehrinde başlatılmıştır. UKMTO'nun asli görevi, karargâhı Bahreyn'de bulunan Birleşik Krallık Deniz Unsur Komutanlığı (United Kingdom Maritime Component Command - UKMCC), ABD Merkez Komutanlığı (United States Naval Forces Central Command - USNAVCENT) ve AB unsurlarını desteklemektir. Ayrıca, sorumluluk sahası olan Basra Körfezi, Arap Denizi, Somali açıkları, Aden Körfezi ve Kızıl Deniz içindeki tüm ticarî trafiği takip etmek, ticaret gemileri ile askerî unsurlar arasındaki ilk kademe eşgüdüm ve iletişimi sağlamak ve ticaret gemilerine tavsiyeler yayınlayarak bilgi verme görevi de bulunmaktadır²³⁰.

²²⁸ Tekinbaş, Adem, Aden Körfezi ve Deniz Haydutları, Deniz Harp Okulu Pusula Dergisi, Sa. 71, Yıl. 2011, http://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/11_Pusula/71/aden-korfezi-ve-deniz-haydutlari.html, Erişim Tarihi, 01.02.2015, s. 4.

²²⁹ Batır, s. 226.

²³⁰ Beyoğlu, Melih, Somali'de Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğuna Karşı Geliştirilen İnisiyatifler, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 4, Sa. 2, Yıl. 2013, s. 38.

2.4.2. ABD Liderliğinde Oluşturulan Birleşik Deniz Güçleri (Combined Task Force - CTF)

2008 yılının ilk ayları boyunca Aden Körfezi'ndeki güvenlik neredeyse sadece Birleşik Deniz Gücü kapsamında deniz görev gücü CTF - 150 tarafından sağlanmıştır. Birleşik Deniz Kuvvetleri 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'ye yönelik terörist saldırıların ardından başlayan “*Sonsuz Özgürlük Harekâtı*” (*Operation Enduring Freedom - OEF*) kapsamında Bahreyn'de kurulmuştur. CTF - 150, ABD, Birleşik Krallık, Kanada, Fransa, Almanya, Avustralya, İtalya, Hollanda, Yeni Zelanda, İspanya, Portekiz, Danimarka, Pakistan, Türkiye ve diğer ülkelerin gemilerinden oluşmaktadır. Ana amaç; genel deniz güvenliği sağlamak ve terörizmle mücadeledir. Görev gücü daha sonra sadece Aden Körfezi bölgesi ile sınırlı kalmayıp, Kızıldeniz, Hint Okyanusu, Arap Denizi ve Umman Körfezi'nde toplamda 2.5 milyon mil suda deniz güvenliği operasyonlarını yürütmeye başlamıştır. Bu geniş alan yedek gemiler de dâhil olmak üzere sadece on dört gemi tarafından taranmaktadır²³¹.

2008 yılı Ağustos ayı itibari ile de IMO'nun ve diğer örgütlerin baskısı ile Aden Körfezi'nden geçen ticaret gemilerinin güvenliğini sağlamak amacıyla CTF - 150 tarafından “*Deniz Güvenliği Karakol Alanı*” (*Maritime Security Patrol Area*) kurulmuştur. Çünkü daha küçük bir alana odaklanıldığında savunma önlemleri almak daha etkili olmaktadır. Ekim ayında Fransız Donanması bölgeden transit olarak geçen gemilere yakın eskortluk yapmaya başlamıştır ve kısa bir süre için, bir “*NATO Mukabele Kuvveti*” (Daimi NATO Deniz Grubu Donanma Gemileri) Somali yakınlarında faaliyette bulunmuştur. Daha sonra, Malezya, Hindistan, Rusya, Çin, Suudi Arabistan, İran ve Japonya dâhil olmak üzere diğer ülkelerin bağımsız donanma gemileri, Somali açıklarında haydutlukla mücadele görevine başlamıştır. Alınan bütün önlemler, bazı ticaret gemilerinin güvenli geçişini sağlamasına ve bazı bordalama eylemlerini engellemesine rağmen bütünüyle gemi kaçırmalarını veya saldırıları engelleyememiştir. Özellikle savaş gemileri Aden Körfezi'ne odaklanmışken, Somali'nin doğusundaki Hint Okyanusu'nun geniş alanları oldukça korumasız kalmıştır²³².

2006 yılında CTF - 150 görev gücü kapsamında BM Donanması tarafından açık denizde yakalanan on Somalili, deniz haydutluğu suçundan Kenya'nın Mombasa ilinde

²³¹ Knott, John, UK: Somalia, The Gulf Of Aden, And Piracy: An Overview, And Recent Developments, Yıl. 2009, <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>, Erişim Tarihi, 25.11.2014.

²³² <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>, Erişim Tarihi, 25.11.2014.

yargılanmıştır. Somaliler suçlamayı reddederek balıkçı olduklarını ileri sürseler de Kenya mahkemesi bu kişileri suçlu bularak yedi yıl hapis cezası ile cezalandırmıştır²³³.

Yine CTF - 150 görev gücü kapsamında 2008 yılında “Absalon” isimli Danimarkalı savaş gemisi tarafından on deniz haydudu yakalanmış; ancak Danimarka yasaları ve yargı politikası gereğince, sadece Danimarka vatandaşı olan kişilere ve gemilere yapılan saldırılarda yargılama yetkisinin olduğu ileri sürülerek yakalanan kişiler salıverilmiştir²³⁴.

CTF - 151 ise, CTF - 150'nin bir devamı niteliğinde, Aden Körfezi, Arap Denizi, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz çevresinde haydutları caydırma ve haydutlarla mücadele için oluşturulmuş çok uluslu bir görev gücüdür. Bu görev gücü yasal bir deniz düzenini oluşturmak ve deniz ortamında güvenliği sağlamak için kurulmuştur. CTF - 151 görev gücü kapsamında, bir helikopter filosu, filo cerrahi ekibi, bordalama ekipleri ve ABD Deniz Piyadeleri ve ABD Sahil Güvenliği'nin kuvvetleri mevcuttur²³⁵.

ABD Sahil Güvenliği'ne bağlı kolluk kuvvetlerinin yakaladığı 117 zanlının 2009 yılı Ocak - Mart ayları arasında Kenya adli makamlarına yargılanmak üzere teslim edildiği belirtilmiştir. Bununla birlikte, CTF - 151 görev gücü kapsamında başarılar elde edilmiş olsa da gerek gemi sayısının azlığı gerekse yürütülen harekâtın çok geniş bir alana yayılması nedeniyle bölgede deniz haydutluğu faaliyetlerinin devam ettiği belirtilmiştir²³⁶.

Ayrıca Somali sahillerindeki deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile mücadele kapsamında tüm bu çok uluslu güçlere ve çeşitli devletlere ait savaş gemilerine, Güvenlik Konseyi'nin yukarıda belirtilen 1816 sayılı BMGK kararı çerçevesinde WFP gemilerine refakat etme görevi verilmiştir.

2.4.3. NATO ve AB Tarafından Gerçekleştirilen Operasyonlar

NATO da söz konusu BMGK kararları çerçevesinde bölgede deniz haydutluğu fiillerine karşı çeşitli operasyonlar icra etmiştir. İlk olarak “*Tedarikçi Müttefik Operasyonu*” (*Allied Provider*) adı altında bir operasyon düzenlenmiştir. 24 Ekim 2008 tarihinde, Somali kıyılarında, haydutlukla mücadele görevlerini yürütmek üzere NATO Daimi Deniz Grubu

²³³ Kenya Jails 10 Somali Pirates For Seven Years, <http://www.somalilandtimes.net/sl/2005/250/22.shtml>, Erişim Tarihi, 24.02.2014.

²³⁴ Batır, s. 227-228.

²³⁵ U.S Deniz Güçleri Merkez Komutanlığı Birleşik Deniz Güçleri, <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2009/004.html>, Erişim Tarihi, 27.02.2015.

²³⁶ Bayılhoğlu, s. 146.

2'den (SNMG2) beş savaş gemisi konuşlandırılmıştır. Bu gemiler; İtalya, Yunanistan, Türkiye, Birleşik Krallık ve Almanya'ya ait gemilerdir. Bu operasyonun görevi, WFP gemilerine refakat etmek, ticaret gemilerine karşı suç teşkil eden eylemlere karşı en hassas devriye yolları oluşturmak, bölgede deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı savunma yapmak, caydırmak ve önlemektir²³⁷.

Allied Provider Operasyonu, BM Genel Sekreteri Ban Ki - Moon tarafından talep edilen geçici bir operasyondur ve bu operasyonun devamı niteliğinde 2008 yılı Aralık ayında AB altında “*Atalanta Operasyonu*” oluşturulmuştur. Daha sonra görev süresi 2012 Aralık ayına kadar uzatılmıştır. Atalanta Operasyonu'nda, Fransa, Almanya, Hollanda, İspanya ve Yunanistan'a ait altı savaş gemisi ve üç gözetim uçağı yer almaktadır²³⁸.

Atalanta Operasyonu, WFP gemilerinin korunmasının yanı sıra tehlikeye açık gemiler başta olmak üzere bölgeden geçiş yapan tüm gemilere koruma sağlama imkânı vermektedir. AB, harekât icra eden birliklerinin bölge ülkelerindeki statülerini belirlemek üzere; Somali, Cibuti ve Seyşeller ile karşılıklı anlaşmalar imzalamıştır. Ayrıca deniz haydutluğu ve silahlı soygun şüphesi ile yakalanan kişilerin yargılanmak üzere teslim edilmesi konusunda Seyşeller ile ikili anlaşmalar da imzalanarak 2009 yılı içinde yürürlüğe sokulmuştur²³⁹.

Atalanta Operasyonu'nu tamamlayıcı nitelik olarak düşünülen, ticarî deniz yolları ve uluslararası seyir güvenliğine katkıda bulunmaya devam eden 2009 yılı Mart - Ağustos ayları arasında yürütülen bir diğer NATO operasyonu “*Koruyucu Müttefik Operasyonu*” (*Operation Allied Protector*) adı altında gerçekleştirilmiştir. Daha önce Operation Allied Provider tarafından üstlenilen görevleri yerine getirmektedir²⁴⁰.

Allied Protector Operasyonu'nu takiben 2009 yılı Ağustos ayında “*Okyanus Kalkanı Harekâtı*” (*Ocean Shield Operation*) başlatılmıştır. Bu operasyon da bölgedeki deniz güvenliğini sağlamada katkıda bulunmak için ilgili BMGK kararları ile uyumlu olarak, Birleşik Görev Güçleri, Atalanta gibi diğer girişimlerle koordinasyon içerisinde ve Çin, Hindistan ve Güney Kore gibi bireysel olarak hareket eden ülkelerin katılımı ile

²³⁷ Ho, <http://echogeo.revues.org/11370#ftn21>, Erişim Tarihi, 26.11.2014.

²³⁸ Ho, <http://echogeo.revues.org/11370#ftn21>, Erişim Tarihi, 26.11.2014.

²³⁹ Beyoğlu, s. 40.

²⁴⁰ Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO), Counter - Piracy Operations, http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm, Erişim Tarihi, 27.02.2015.

gerçekleştirilmiştir. Bu uluslararası deniz güçlerinin varlığı, haydutların faaliyetlerini sürdürmesi ve eylemlerinde caydırıcılık oluşturması konusunda önem teşkil etmektedir. Bölgede 2012 yılı Mayıs ayından beri başarılı bir saldırının olmaması bunu destekler niteliktedir. Ancak haydutlar halen bir saldırı fırsatı aramaktadırlar. 2014 yılı Eylül ayında Galler Zirvesi'nde NATO liderleri, 2016 yılı sonuna kadar Somali kıyılarında haydutlukla mücadeleye katılıma devam etme kararı almışlardır²⁴¹.

Somali'de, 2010'da yüz otuz dokuz, 2011'de yüz altmış, 2012'de kırk dokuz, 2013'de yedi, 2014 yılında ise üç saldırı meydana gelmiştir²⁴². 30 Nisan 2013'de, Somali Sahillerinde Haydutlarla Mücadele Girişimlerini Destekleme Fonu'nun Siyasi İşler Kurulu Başkanı, BM Yardımcısı - Genel Sekreteri tarafından şöyle bir açıklama yapılmıştır; “Deniz haydutluğu saldırılarındaki bu keskin düşüş, BM üyesi devletlerin, uluslararası ve bölgesel organizasyonların ve denizcilik sektöründeki aktörlerin sıkı çalışmasının bir kanıtıdır.” BM Yardımcısı - Genel Sekreteri bu başarıları kabul ederken haydutların kesin olarak kontrol altına alındığı yanılsamasının olmaması yönünde vurgulamada bulunmuş; uluslararası toplumun Somali'deki bu çalışmalarına devam etmesi için de çağrıda bulunmuştur²⁴³.

Doğu Afrika'da alınan bu kadar önlem ve yapılan operasyonlar sonucu rakamlardan da görüleceği gibi dört yıl içerisinde büyük bir başarı sağlanmıştır. Ancak bu demek değildir ki; gerek bu bölgede gerekse diğer bölgelerde deniz haydutluğu tamamen sona ermiştir. Doğu Afrika'da azalan deniz haydutluğu vakalarına karşı Batı Afrika'da meydana gelen deniz haydutluğu vakalarında yoğun bir şekilde artış yaşanması bunu göstermektedir. Bunun altında yatan sebeplerden en önemlileri; Doğu Afrika'da alınan yoğun güvenlik önlemleri ve değişen ticarî deniz rotaları olmaktadır. Bu durum bize göstermektedir ki deniz haydutluğu ile mücadelede alınan gerek sivil gerekse askeri önlemler sonucu, mücadele edilen saha kapsamında başarılı olduğu söylenebilse de deniz haydutluğu bir yolunu bulup başka arenalarda gün yüzüne çıkmakta, deniz haydutluğu hep vardı ve hep olacak tezini kanıtlamaktadır.

²⁴¹ http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm, Erişim Tarihi, 27.02.2015.

²⁴² Bk. Tablo 1, s. 19.

²⁴³ <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9705&ctl=Details&mid=12667&ItemID=20329&language=en-US>, Erişim Tarihi, 27.02.2015.

3. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI ALINABİLECEK ÖNLEMLER

Uluslararası toplum üyeleri arasındaki koordinasyonu sağlamak ve kolaylaştırmak, deniz haydutluğu ve gemileri hedef alan silahlı soygun eylemlerini bastırmak, Somali açıklarında seyreden ticaret gemilerini desteklemek vb. amaçlarla sivil önlemler de diyebileceğimiz bir takım önlemler alınmıştır. IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi amacı ile yönetmelikler, rehberler, kararlar ve sirkülerler yayınlanmıştır.

3.1. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu İletişim Grubu (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPGS)

Uluslararası toplum üyeleri arasındaki koordinasyonu sağlamak ve kolaylaştırmak için BMGK'nin 2008 yılında verdiği 1851 sayılı BMGK kararına ilişkili olarak, 2009 yılında kurulmuştur. Günümüzde altmıştan fazla ülke ve uluslararası organizasyon bu grubun üyesidir. Grup üyeleri düzenli olarak Güvenlik Konseyi'ne kaydedilen ilerlemeler hakkında rapor sunmaktadır. 2010 yılında da İletişim Grubu tarafından "*Somali Açıklarında Deniz Haydutluğu İle Mücadele Eden Devletlerin Girişimlerini Destekleme Kredi Fonu*" kurulmuştur²⁴⁴.

Yaklaşık seksen ülke ve Afrika Birliği, Arap Ligi, AB, IMO, NATO, BM gibi çeşitli uluslararası kuruluşlar İletişim Grubu üyesidir²⁴⁵.

3.2. Uluslararası Denizcilik Örgütü Cibuti Kodu (The Djibouti Code of Conduct)

2009 yılında gerçekleştirilen IMO Cibuti toplantısında, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve gemileri hedef alan silahlı soygun eylemlerinin bastırılması için bu Kod kabul edilmiştir. Etiyopya, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Seyşeller, Somali, Tanzania ve Yemen temsilcileri tarafından imzalanmış; bölgedeki diğer ülkeler tarafından katılımın sağlanabilmesi için de IMO Genel Merkezi'nde imzaya açık bırakılmıştır. Komor Adaları, Mısır, Eritre, Ürdün, Mauritius, Mozambik, Umman, Suudi Arabistan, Güney Afrika, Sudan ve Birleşik Arap Emirlikleri Cibuti Kodu'nu

²⁴⁴ Piracy off the Coast of Somalia, United Nations, Department of Political Affairs, http://www.un.org/wcm/content/site/undpa/main/activities_by_region/africa/somalia_piracy Erişim Tarihi, 02.12.2014.

²⁴⁵ ABD Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia, <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm>, Erişim Tarihi, 24.02.2015.

imzalayan ülkeler arasındadır. Bu Kod toplam yirmi bir bölge ülkesinden yirmisi tarafından imzalanmıştır²⁴⁶.

3.3. Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (Maritime Security Center Horn of Africa - MSCHOA)

BMGK tarafından alınan 1814, 1816 ve 1838 sayılı BMGK kararları uyarınca, AB'nin "*Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası*" kapsamında 2008 yılında Somali açıklarında Atalanta deniz harekâtına başlama kararı alınması üzerine, Etiyopya, Somali, Eritre ve Cibuti'yi içine alan ve Afrika'nın doğu bölümünün Arap Yarımadası'nı çevreleyen bölgesinde deniz güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla kurulmuştur²⁴⁷.

3.4. IMO Tarafından Deniz Haydutluğunu Önlemeye Yönelik Yayımlanan Kararlar, Sirkülerler ve Önerilen Önlemler

IMO, 1948'de Cenevre Konferansı sonucunda imzalanan sözleşme ile "*Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Örgütü*" (*Inter - Governmental Maritime Consultative Organization - IMCO*) adıyla kurulmuş, 1958 yılında çalışmalarına başlamış bir BM kuruluşudur. Bugünkü ismini 1982 yılında almıştır. IMO'nun kurulma amaçlarından ilki kuruluş sözleşmesi m. 1'de; "*Uluslararası ticaretle uğraşan gemileri etkileyen her türlü teknik sorunla ilgili yasal düzenleme ve uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliği için mekanizma sağlamak ve denizciliğin güvenliği ve seyrüseferin etkinliği ile ilgili konularda en yüksek uygulanabilir standartların benimsenmesini teşvik etmek*" olarak özetlenmiştir. Bu kapsamda deniz haydutluğu ile mücadele doğrudan IMO'nun ilgi alanına girmektedir. IMO, BM'ye bağlı bir Uzmanlık Kurumu²⁴⁸,dur²⁴⁹.

²⁴⁶ Uluslararası Denizcilik Örgütü, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde Meydana Gelen Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun Eylemlerinin Bastırılması İçin Kod (Cibuti Kodu), <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>, Erişim Tarihi, 24.02.2015.

²⁴⁷ Beyoğlu, s. 37.

²⁴⁸ BM'ye yardımcı olmak amacıyla özel bir sorumluluk ve uzmanlık gerektiren alanlarda kurulmuş olan kurumlardır. Bu kurumlar birer uluslararası örgüt ve dolayısıyla ayrı bir uluslararası hukuk kişisi olmalarına rağmen, BM ile özel işbirliği ve sıkı ilişkiler çerçevesinde hareket ettiğinden BM'ye bağlı uzmanlık kurumları olarak nitelendirilirler. BM'ye bağlı uzmanlık kurumlarına başlıca örnek olarak; Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO), WFP verilebilir.

²⁴⁹ Ayan, Murat / Tan, Baykal, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 7, Sa. 13, Yıl. 2010, s. 276-277

IMO'nun hukuki olarak düzenleme yaptığı konular arasında, deniz güvenliği, uluslararası sularda seyir güvenliği, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası-donanımı ile trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Uygulama alanında ise; hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik etmektedir. Özellikle uluslararası sözleşmelerin benimsenmesi ve uygulanması çerçevesinde çalışmalarını sürdürmektedir. “*Daha emniyetli seyrüsefer ve daha temiz denizler*” IMO'nun temel felsefesini oluşturmaktadır²⁵⁰.

IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi amacı ile yönetmelik²⁵¹, rehber²⁵², kararlar ve sirkülerler yayınladığı görülmektedir. Deniz haydutluğu ile mücadelede uyulması gereken önerilerde bulunmaktadır.

3.4.1. IMO Tarafından Alınan Kararlar

IMO'nun 1983 yılında kabul ettiği A.545 (13) sayılı kararda²⁵³ devletlere deniz haydutluğuna karşı gerekli bütün önlemleri alma ve deniz haydutluğu ile mücadeleye üst düzeyde önem vermeleri hususunda öncelik vermeleri uyarısı yapılmakta; devletlere ve ilgili uluslararası organizasyonlara; gemi sahiplerine, gemi operatörlerine, mürettebata ve kaptanlara gerekli bilgileri ve tavsiyeleri vermeleri konusunda davette bulunmaktadır.

06 Kasım 1991 tarihinde alınan “*Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesi*” başlıklı ve A.683 (17) sayılı kararda²⁵⁴, devletlerin deniz haydutları veya silahlı soygun olayları ve kullanılan yöntemler konusunda kendi karasularından geçen gemileri maksimum düzeyde bilgilendirmesi tavsiye edilmektedir.

IMO Genel Sekreteri'nden, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile ilgili olarak IMO'ya gelen her türlü bilgiyi üye ülkelere yayması ve söz konusu suçları önlemeye

²⁵⁰ Ayan / Tan, s. 277.

²⁵¹ A.1025 (26) Sayılı Karar.

²⁵² Gemi Sahipleri, Donatanlar, Kaptanlar ve Gemi Adamları için Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesi ve Bastırılması ile İlgili Kılavuz (Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships (MSC.1/Circ.1334), <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1Circ.1334.pdf>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.

²⁵³ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.545 (13) Sayılı Karar, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.545.pdf>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.

²⁵⁴ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.683 (17) Sayılı Karar, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.683.pdf>, Erişim Tarihi, 0 4.04.2015.

yönelik teknik yardım isteyen ülkelerin taleplerini karşılaması için ulusal veya bölgesel seminerler veya çalıştaylar vasıtası ile olanaklar araması talep edilmiştir.

04 Kasım 1993 tarihinde alınan “*Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesine Yönelik Tedbirler*” başlıklı ve A.738 (18) sayılı kararda²⁵⁵ ilk olarak BMDHS 101. maddesi ve önceki kararlar hatırlatılarak, tüm devletlerin deniz haydutluğu ile mücadelede verdikleri çabalara devam etmesi uyarısı yapılmakta ve kendi bayrağını taşıyan gemilerin deniz haydutluğu ve silahlı soygun olayları hakkında uyarılmasını ve önleyici tedbirler alınmasının sağlanması öngörülmektedir.

Deniz haydutluğu eylemi gerçekleştiği takdirde en yakın Kurtarma Koordinasyon Merkezi’ne durumun bildirilmesi, haydutluk faaliyetlerine karışan kişilerin yakalanması ve tutuklanmasını kolaylaştırmak maksadıyla komşu devletlerle yakın işbirliği yapılması tavsiye edilmektedir.

29 Kasım 2001 tarihinde alınan “*Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Suçlarını Soruşturma ve Kovuşturma Uygulama Kodu*” başlıklı ve A.922 (22) sayılı karar²⁵⁶, gemilere yönelik deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçlarının soruşturulmasıyla ilgili usulleri düzenlemektedir. Devletler, bu tür suçları işleyenleri yargılamak için mevzuatlarını uyarlamalı, BMDHS, SUA Sözleşmesi ve SUA Protokolü’nü imzalamalı ve onaylamalıdır.

Soruşturmayı yürüten birimlerin öncelikli amaçları; rehin alınan mürettebatın güvenli bir şekilde serbest bırakılmasını sağlamak, suçluları tutuklamak, delilleri muhafaza etmek, başka bir saldırıyı önleyebilmek için bilgi paylaşımında bulunmak, çalınan malları ortaya çıkarmak ve ilgili yetkililerle işbirliği içinde hareket etmektir. Kolluk birimlerinin bu konuda eğitim almasının gerekliliği vurgulanmaktadır.

Uygulama Yönetmeliği’nde belirtilen eylemler hakkında hükümetler, kendi yetkisi altında meydana gelen haydutluk ve silahlı soygun olayları hakkında araştırma yapmak ve bu eylemler ile ilgili tüm soruşturma ve kovuşturmalar hakkında IMO’ya gerekli bilgileri rapor etmeleri hususunda teşvik edilmektedir.

²⁵⁵ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.738 (18) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22587&filename=A738\(18\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22587&filename=A738(18).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

²⁵⁶ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.922 (22) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

23 Kasım 2005 tarihinde “*Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri*” başlıklı A.979 (24) sayılı kararında²⁵⁷ Somali sularında seyreden denizcilerin ve gemilerin korunmasını sağlamak için BMGK’ne gerekli gördüğü her türlü eylemleri başlatması için çağrıda bulunmaktadır. Güvenlik Konseyi’ne ilk olarak bu konuda önlem alınması için çağrıda bulunan karar olması bakımından önem teşkil etmektedir.

2 Aralık 2009 tarihinde alınan “*Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri*” başlıklı ve A.1026 (26) sayılı kararla²⁵⁸, daha önceki almış olduğu kararlara benzer öneri, tavsiye ve teşviklere ek olarak, Aden Körfezi ve Somali sularından geçen insani yardım taşıyan gemilere eskortluk edilmesi kararı alınmıştır.

Gerçekleşen saldırı veya girişimlerinin ivedilikle bayrak devletine, en yakın kıyı devletine, en yakın Kurtarma Koordinasyon Merkezi’ne ve bölgede görevli güvenlik güçlerine bildirilmesi ve devletlerin deniz haydutlarının yargılanması için iç hukukta gerekli olan tüm tedbirleri alması gerektiği hususu belirtilmiştir.

Uluslararası işbirliği mekanizmasının oluşturulabilmesi için CPGPS kurulması ve Cibuti Kodu oluşturulması teşvik edilmiştir. Bir devletin yetkili organına deniz haydutluğu ile ilgili bir bildirimde bulunulduğunda, ilgili makamın bölgedeki diğer gemileri uyarması tavsiye edilmiştir

18 Ocak 2010 tarihinde yayınlanan “*Deniz Haydutluğu ve Gemilere Yönelik Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulması Usulleri Yönetmeliği*” başlıklı A.1025 (26) sayılı karar²⁵⁹, üye devletlere deniz haydutluğu ve silahlı soygun suçlarının soruşturulmasına yardımcı olmak üzere bir hatırlatma notu sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

Tüm devletler soruşturmayı yürüten devlete yardımcı olmalıdır. Deniz haydutluğu veya silahlı soygun olayı ile ilgili olarak ilk bildirim alan yetkililer gecikme olmaksızın olaya müdahale etmelidir. Olay yerine ilk ulaşanların sorumlulukları ise şunlardır; kurbanların hayatlarının korunması, suçluların kaçmasının önlenmesi, civardaki gemilerin

²⁵⁷ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.979 (24) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25750&filename=A979\(24\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25750&filename=A979(24).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

²⁵⁸ Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.1026 (26) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29987&filename=A1026\(26\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29987&filename=A1026(26).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

²⁵⁹ [http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/A.1025\(26\)%20Piracy%20Investigation.pdf](http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/A.1025(26)%20Piracy%20Investigation.pdf), Erişim Tarihi, 25.11.2014.

benzer saldırılara karşı uyarılması, suç mahallinin kontrol altına alınması ve delillerin muhafaza altına alınması.

3.4.2. IMO Tarafından Oluşturulan Sirkülerler

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı “*Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Güvenlik Komitesi*” (*Maritime Safety Committee - MSC*) tarafından 1986 yılından Ağustos 2009’a kadar on sekiz adet sirküler çıkarılmıştır²⁶⁰. Çıkarılan sirkülerlerin tarihleri ve başlıkları ise şu şekildedir;

- 26 Eylül 1986 tarihli, MSC/Circ.443 sayılı ve “Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler”
- 22 Haziran 1987 tarihli, MSC/Circ.475 sayılı ve “Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler”
- 22 Haziran 1987 tarihli, MSC/Circ.476 sayılı ve “Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler”
- 18 Ağustos 1992 tarihli, MSC/Circ.597 sayılı ve “Saldırıya Uğrayan Gemilere Gecikmeksizin Destek Sağlamak Üzere Deniz Otoritelerinin Arama Kurtarma Hizmetinden Faydalanılmasına Yönelik Tavsiye”
- 16 Haziran 1999 tarihli, MSC/Circ.622/Rev.1 sayılı ve “Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele için Tavsiyeler”
- 20 Temmuz 1995 tarihli, MSC/Circ.700 sayılı ve “Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri”
- 06 Haziran 1997 tarihli, MSC/Circ.805 sayılı ve “Deniz Haydutları veya Silahlı Soyguncuların Saldırısına Maruz Kalan ve Saldırı Tehdidi Altındaki Gemiler Tarafından Radyo Sinyallerinin Kullanılması Rehberi”
- 06 Haziran 2000 tarihli, MSC/Circ.967 sayılı ve “Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri ile ilgili olarak Kurtarma Koordinasyon Merkezleri’ne yönelik Direktifler”

²⁶⁰ Uluslararası Denizcilik Örgütü, MSC Archives, <http://www.imo.org/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.

• 20 Aralık 2000 tarihli, MSC/Circ.984 sayılı ve “Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Uygulama Kodu”

• 29 Mayıs 2002 tarihli, MSC/Circ.623/Rev.3 sayılı ve “Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Faaliyetlerinin Bastırılması ve Önlenmesine İlişkin Gemi Sahipleri ve Gemi İşleticileri ile Kaptanlar ve Mürettebat İçin Rehber”

• 10 Haziran 2003 tarihli, MSC/Circ.1073 sayılı ve “Gemilere Yönelik Şiddet İçeren Eylemler Hakkında Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezleri’ne Yönelik Direktifler”

• 15 Haziran 2007 tarihli, MSC.1/Circ.1233 sayılı ve “Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri”

• 16 Nisan 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1302 sayılı ve “Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri”

• 16 Haziran 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1332 sayılı ve “Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri”

• 26 Haziran 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1333 sayılı ve “Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri”

• 23 Haziran 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1334 sayılı ve “Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunun Bastırılması ve Önlenmesine İlişkin Gemi Sahipleri ve Gemi İşleticileri ile Kaptanlar ve Mürettebat İçin Rehber”

• 29 Eylül 2009 tarihli, MSC.1/Circ.1335 sayılı ve “Somali Açıklarında ve Aden Körfezi’nde Deniz Haydutluğunun Caydırılması İçin En İyi Uygulamalar”

• 03 Ağustos 2009 tarihli ve SN.1/Circ.281 sayılı ve “Aden Körfezi’nden geçen gemiler için Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridor”

Söz konusu sirkülerlerde mevcut durum analizi yapılarak Somali açıklarında gemilere karşı düzenlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerini caydırmak maksadıyla alınabilecek en iyi güncel uygulamalar belirtilmiş olup armatörlere, kaptanlara ve mürettebata yönelik tavsiyelerde bulunmaktadır.

3.4.3. IMO Tarafından Önerilen Önlemler

Yapılması gerekenler bakımından Uluslararası Denizcilik Örgütü 23 Haziran 2009 tarihinde 1334 sayılı MSC Sirküleri²⁶¹ adında bir rehber yayınlamıştır. Yayımlanan bu rehberde şu önlemlerin alınması tavsiye edilmektedir:

- 1- Gemide büyük miktarda nakit para taşınması haydutlar için gemiyi daha cazip hale getireceğinden, gemide büyük miktarda para taşınmaması önerilmektedir.
- 2- Otomatik Tanımlama Sistemi'nin (Automatic Identification System - AIS) kapatılması haydutlara karşı bir önlem olabileceği gibi yardıma gelecek gemilerin AIS bilgilerini göremeyeceğini hesaba katarak hareket edilmesi gerekmektedir.
- 3- ISPS Kod'un gerektirdiği gemi güvenlik planına uyulması önerilmektedir.
- 4- Mürettebatın limanda geminin yapacağı seferle ilgili etrafta konuşması sakıncalı olabilir, bu konuşmaların haydutların kulağına gideceği unutulmamalıdır.
- 5- Riskli bölgelerden geçerken mürettebat sayısının artırılması, uzun süre gözetleme yapmayı kolaylaştıracaktır. Armatörler bunun için yardımcı elektronik araçları gemide bulundurmalıdır.
- 6- Haydut tekneleri veya gemisi belirlendiğinde, gemiye saldırı riski olduğunda en yakın Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne veya IMB temas numaralarına bilgi verilmesi önemlidir.
- 7- Borda ağı, tel halat, elektrikli çit koruması, uzun menzilli akustik cihazlar gibi çeşitli araçlar yanında yüksek riskli alanlardan geçerken gemide özel güvenlik elemanları bulundurulması da düşünülebilir ancak genel olarak gemide özel güvenlik personeli bulundurulmaması tavsiye edilmektedir.
- 8- Deniz haydutları gemiye çıkmaya çalışırken üzerlerine hortumla tazyikli su sıkılması önleyici olabilir. Bütün önleyici çalışmalara rağmen deniz haydutlarının gemiye çıkışının engellenemediği anlaşılırsa, tüm mürettebat güvenlik mevkilerine geçmelidir. Bu esnada civar gemilerin görebilmesi için ses ve ışık sinyallerine devam edilmeli, gemideki bütün sesli alarm sistemleri devreye sokulmalıdır.

²⁶¹ <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1Circ.1334.pdf>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.

4. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Deniz haydutluğu tarihin çok eski dönemlerinden günümüze kadar bir sorun olarak var olmuş en eski suçlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konu üzerinde birçok sorunla karşılaşmakta; bir o kadar da bu soruna karşı çözüm önerisi sunulmaktadır. Temel olarak karşımıza çıkan sorunları şu şekilde özetleyebiliriz:

- Deniz haydutluğu ile mücadelede karşılaşılan en büyük sorunlardan biri devletlerin deniz haydutlarını yargılama konusunda isteksiz davranmalarıdır. Nitekim BMGK, deniz haydutluğu ile mücadele için verdiği kararlarda tüm ülkeleri deniz haydutluğunu iç hukuklarında suç olarak tanımlamak ve yakalanan deniz haydutlarının yargılanmasını sağlamak konularında teşvik etmektedir. Zira deniz haydutlarının yargı önüne çıkarılmamaları ve yakalandıklarında serbest bırakılmaları, mücadelenin en zayıf halkasını oluşturmaktadır. Ancak bu konuda yeterli düzenlemelerin yapılmadığı yapılan ikili ve bölgesel anlaşmaların sayılarının çok az sayıda olmasından ve yakalanan deniz haydutlarının gerek ulusal mevzuatlardaki yetersizlikler gerek devletlerin öne sürdüğü hapisane kapasiteleri gibi sebeplerden ötürü serbest bırakılmalarından anlaşılmaktadır.
- Mürettebatın yakalanan deniz haydutları ile ilgili tanıklık yapmaktan çekinmeleri bir başka sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Deniz haydutluğu şüphesi ile yakalanan şahıslar hakkında mahkemede delil olarak sunulabilecek kanıtların yetersiz olması da bir diğer sorunu oluşturmaktadır. Bunun sonucu olarak da yetersiz delil sebebi ile yakalanan kişiler mahkeme tarafından serbest bırakılmaktadır²⁶².
- Karşılaşılan bir diğer sorun, bölge devletleri ile zanlıların yargılanmak üzere teslimi konusunda anlaşma yapamayan ve ulusal mevzuatlarında eksiklikler bulunan devletlerin Aden Körfezi'nde görevli savaş gemilerinin Somalili haydutları yakalayıp etkisiz hale getirdikten sonra serbest bırakmaları olmaktadır. Zanlıların yakalandıktan sonra serbest kalıp kalamayacağı mahkemenin takdir yetkisini bırakılmışken, böyle bir tutum, savaş gemilerinin yargının alanına girmesi anlamına gelmektedir. Hâlbuki olması gereken savaş gemilerinin deniz haydutlarının

²⁶² Beyoğlu, s. 41.

yakalanması ve gözaltına alınması dışında bir yetkisi bulunmadığından, zanlıların serbest bırakılıp bırakılmayacağına mahkemelerin karar vermesidir²⁶³.

Deniz haydutluğu sorununun çözümü için ise gemilere ve gemi personellerine, hukuki düzenlemelere, deniz haydutlarının yargılanması konusuna yönelik vb. birçok öneri bulunmaktadır. Bu önerileri kısaca özetlemek gerekirse;

- Gemilerde alınan tedbirlerle gemilerin deniz haydutlarının saldırısına uğramaları engellenebilmektedir. Alınan bu tedbirler sayesinde deniz haydutlarına karşı bir caydırıcılık olmakta ve gerektiğinde savunma imkânı sağlanmaktadır. Ayrıca Deniz Kuvvetleri unsurlarının ya da kolluk birimlerinin olaya müdahalesi bakımından zaman kazandırmaktadır. Bu nedenle, IMO Kılavuzları ve Gemi Güvenlik Planı'nın yanı sıra çeşitli denizcilik örgütleri tarafından da deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri ile mücadele alanında gemilere yönelik tavsiyeleri içeren kılavuzlar yayınlanmıştır. Bu kılavuzlarda yer alan tavsiyelerin dikkatle incelenmesi ve uygulanması deniz haydutluğu ile mücadelede yol gösterici büyük öneme sahiptir.

Bu kılavuzlara bakıldığında genel olarak verilen tavsiyeler şunlardır²⁶⁴;

- Deniz haydutlarını kışkırtmamak için geminin silahlandırılmaması ve özel güvenlik elemanlarının gemide bulundurulmaması,
- Tehlikeli sulardan geçilirken gemide ilave gözcüler konuşlandırılması ve gece görüş dürbünleri kullanılması,
- Deniz haydutlarının tekneleri küçük olduğundan dalgalardan etkilenmesi kolaydır bu yüzden tehlikeli sulardan mümkün olduğunca hızlı geçilmesi,
- Saldırı anında gemidekileri bilgilendirmek amacıyla köprü üstünde (kaptan köşkünde) alarm sistemi bulundurulması,
- Mürettebatın uyanık ve gemiye yasa dışı çıkışlara karşı hazırlıklı olduğunu göstermek amacıyla gece boyunca geminin ışıklandırılması,
- Güvertede yanıcı madde içeren eşyaların olası bir yangını engellemek amacıyla kurşungeçirmez battaniyelere sarılması,
- Güvertesi alçak olan gemilerin dikenli teller ile donatılması,

²⁶³ Koşaner, s. 99.

²⁶⁴ Koşaner, s. 118-120.

- Deniz haydutlarının gemiye tırmanmasını engellemek amacıyla gemide elektrikli çitlerin ve bariyerlerin olduğunu gösteren Somali'nin resmî dilinde uyarı levhaları asılması,
 - Su hortumlarının yeterli basınçta tutulması,
 - Geminin Aden Körfezi geçişinden üç - dört gün önce MSCHOA'ya kayıt yaptırılması ve geminin konumu hakkında güncelliğin sağlanması olası bir saldırıyı erken tespit etme imkânı sağlayacaktır.
- Gemilerin rotalarını değiştirmesi gündeme getirilen bir diğer öneridir. Ancak bu sefer de artan taşımacılık maliyetlerinin, uluslararası pazarlardaki bir dizi ürünün fiyat artışını tetiklemesi söz konusudur. Ayrıca riskli bölgelerde ticaret yapan gemilerin sigorta masrafları zaten artmış durumdadır. Aynı zamanda rota değişikliği fazladan bir zaman kaybına da sebep olmaktadır. Kanımızca bu bölgelerden geçerken koruma konvoylarına katılmak gemi sahiplerince daha kabul edilebilir bir öneri olarak gözükmemektedir.
 - Gemide silahlı güvenlik elemanlarının bulundurulması önerisi söz konusudur. Ancak bu önerinin gerek IMO kılavuzunda belirtildiği gibi deniz haydutlarını kışkırtması gerek uğranılan limanlarda güvenlik zafiyetlerine sebebiyet vermesi ve bu devletlerden limana girerken bu konuda izin alınması gerekeceği gerekse de maliyet olarak gemi şirketlerine aşırı yük getireceğinden bizim uygun bulmadığımız bir öneridir.
 - Deniz haydutlarının gemiye çıkmalarının kaçınılmaz hale geldiği durumlarda gemi personelinin kendilerini gemi içinde ulaşılamayacak bir bölmeye kilitlemeleri de uygulanan taktik ve önerilerdendir. Örneğin, Bergen Denizcilik'e ait Türk bayraklı Yasin C, 7 Nisan 2010 tarihinde Kenya'nın Mombasa Limanı açıklarında gerçekleşen saldırıda kendilerini geminin yeke dairesine (gemilerde dümen sisteminin bulunduğu bölüm) kilitleyerek gemiye çıkan deniz haydutları tarafından rehlin alınmaktan kurtulmuşlardır²⁶⁵.
 - Bu olay gemi personelinin eğitiminin önemini ortaya koymaktadır. Gemi personelinin deniz haydutluğu saldırısı ile karşılaşıldığında hangi tedbirleri alması gerektiği ve nasıl davranacağı hususlarında bilgi sahibi olmalıdır.

²⁶⁵ CNN Türk Haber, Kaçırılan Türk Gemisi Korsanların Elinden Kurtuldu <http://www.cnnturk.com/2010/dunya/04/10/kacirilan.turk.gemisi.korsanlarin.elinden.kurtuldu/571567.0/>, Erişim Tarihi, 29.05.2015.

- Deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanması konusunda uluslararası işbirliği büyük önem arz etmektedir. Bu işbirliği açık denizlerle sınırlı olmamalı; bu konuyla etkin olarak mücadele edebilmek için ilgili uluslararası, bölgesel ve ikili anlaşmaların sayılarının çoğaltılması gerekmektedir.
- Devletlerin deniz haydutluğu konusunda iç hukuklarındaki düzenlemelerin BMDHS'deki düzenlemelerle uyumlu olması, bu konuda hukuksal bir boşluk olmaması özellikle deniz haydutlarının yargılanması açısından önem arz etmektedir.
- Özellikle Somali civarlarında meydana gelen deniz haydutluğu olaylarının önlenmesi için Somali'nin siyasi istikrarı ve ekonomik kalkınmasının desteklenmesi sorunun çözümü için çok önemlidir. Nitekim bölgede savaş gemileri vasıtasıyla sağlanmaya çalışılan istikrar kısa vadeli bir çabadır. Somali ve buna benzer bölgelerdeki refah düzeyinin artırılması, deniz haydutluğuna yönelimlerin de önüne geçecektir.
- Deniz haydutluğu ile mücadelede deniz haydutlarının yargılanabilecekleri bir uluslararası yargı organına ihtiyaç duyulmaktadır. Nitekim şüphelilerin gönderildikleri devlette yargı kapasitesi, hapisane koşulları veya hukuki düzenlemelerin bulunmaması, devletlerin bu konuda isteksiz olması bunu göstermektedir. Kanımızca bu konu için ya özel yetkili bir mahkemenin kurulması ya da UCM'nin yargı yetkisi içine deniz haydutluğu da ilave edilmek suretiyle Mahkeme'nin yetkilendirilmesi yerinde olacaktır.
- 1982 BMDHS'de yapılan deniz haydutluğu tanımının değiştirilerek iki gemi şartının kaldırılması ve kamusal çıkarlar ya da siyasi çıkarlarla yapılan eylemlerin de bu kapsama alınması bu konuda getirilen bir diğer öneriyi oluşturmaktadır. İki gemi şartının kaldırılması önerisine katılmamakla birlikte siyasi çıkarlarla yapılan eylemlerin bu kapsama alınması önerisini haklı bulmaktayız. Daha önceden de bahsedildiği üzere; mürettebatı isyan eden geminin yolcuları tarafından ele geçirilmesi tek başına bir deniz haydutluğu oluşturmamakta bu gemi ile başka gemilere yönelik olarak işlenen eylemler deniz haydutluğu suçunu oluşturmaktadır. Eğer iki gemi şartı kaldırılırsa bu durumda bayrak devletinin yetkili olduğu saha üzerinde bütün devletler yetkili kılınacaktır ve bu durum o devletin egemenliğine müdahale anlamına gelecektir. Kamusal veya siyasi çıkarla yapılan eylemlerin kapsam alanına alınması ise “deniz terörizmi” olarak ifade edilen suçun da

uluslararası bir suç haline gelerek deniz haydutluğu hükümlerine tabi tutulması terör örgütü veya gruplarına karşı daha caydırıcı bir rol oynayacaktır.

- Açık deniz şartının kaldırılması deniz haydutluğu ile mücadelede getirilen çözüm önerilerinden bir diğerini oluşturmaktadır. Bu çözüm önerisinin altında yatan sebep; kendi karasularında deniz haydutluğu eylemlerini engelleyemeyen, üzerine düşen yükümlülükleri yerine getiremeyen Somali gibi devletlerin varlığıdır. Böyle bir durumda BMGK kararlarında olduğu gibi yine o devletin rızası alınarak o ülkenin karasularında uluslararası toplum tarafından müdahale etme imkânı doğabilmektedir. Karasularında bu tip saldırılar olduğunda kıyı devletinin rızası olmaksızın bütün devletlerin müdahalesinin olabileceğini kabul etmek o devletin egemenliğine karşı bir tehdit olacaktır. Bunu da devletlerin kabul etmeyeceği açıktır. Deniz haydutluğu ile mücadele isteği ve imkânı olan ülkeler ile karasularını kontrol edemeyen ülkeler arasında işbirliği modellerinin geliştirilmesi daha uygun düşecektir kanısındayız. Bilindiği gibi BMDHS ile birlikte karasularının azami sınırı on iki mile çıkarılmıştır. Bununla birlikte açık denizlerin sınırları oldukça daralmış devletlerin müdahale edebileceği alan ise oldukça genişlemiştir. Böyle bir durumda karasularının azami sınırının düşürülmesini bu konuda bir diğer öneri olarak sunabiliriz.
- Tarihe baktığımızda korsanlara verilen yetkinin sadece savaş zamanı verilmediği, başta kanun kaçaklarının yakalanması için olmak üzere farklı amaçlara yönelik olmak üzere özel kişilere korsanlık yetkisinin verildiği görülmektedir. İşte bu noktadan harekete geçerek Öktem ve R. Kurtdarcan'ın şu önerisi bulunmaktadır; *“Korsanlık lisansı ya da yüzyıllar süren uygulama ile ‘letter of marque veya reprisal’ şeklinde ifade edilir hale gelen, özel kişilere egemen adına kuvvete başvurma yetkisi tanıyan bu sistem deniz haydutluğunun artan yoğunluğu ve şiddetiyle mücadele etmek için günümüzde tekrar hayata geçirilip başvurulabilen bir yöntem olabilir mi?”* Deniz haydutluğu konusunda düzenleme yapma ve yargılamanın devletlere bırakılmış olması ve devletlerin bu yöndeki egemenliklerini kısıtlayan bir uluslararası hukuk kuralının olmaması, kısıtlamaların devletlerin iç hukukundan kaynaklandığı düşünüldüğünde bu öneri mümkün gözükmemektedir. Örneğin, Birleşik Devletler, anayasasında korsanlık lisansı verme yetkisini saklı tutmaktadır. Bu gibi devletlerin bu yetkiyi uluslararası hukukça yasaklanmamış olan meşru müdafaa ve kanun kaçaklarının yakalanması amacı ile kullanmaları mümkündür. Öyleyse Letters of Marque'ın devletler tarafından açıkça yasaklanmayan uygulamaları herhangi bir

uluslararası hukuk kuralına ihtiyaç duyulmadan yeniden hayata geçirilebilir ve son yıllarda artan deniz haydutluğu olaylarına karşı mücadelede kullanılacak yöntemlerden birisi olabilir²⁶⁶. Ancak bu önerinin uluslararası hukuk ve uluslararası toplumun büyük bir çoğunluğu tarafından yasaklanan korsanlığın, korsanlık yetkisi verme yetkisini saklı tutan birkaç devlet tarafından kullanılmasının kabul edilebilirliğinin olması zor gözükmetedir.

- 2013 yılında, 2 milyon dolar değerindeki beş projenin hedeflerine ulaşması bu konuda etkin faaliyetlerde bulunması deniz haydutluğu ile mücadelede önemli rol oynayacaktır. Bu projeler, haydutluktan şüpheli tutukluların, Somali Maldivler arası geri dönüşü kolaylaştıracak, hem de mahkûmların tedavisi için asgari standartlarını karşılamada Kenya cezaevlerine destek olacaktır. Projelerin, deniz haydutluğuna katılımları caydırmak ve deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerin ekonomik gelişimine katkı sağlamak, deniz haydutlarının geçimlerini sağlayabilmeleri için istihdam sağlamak gibi hedefleri de mevcuttur. Bu hedefler gerçekleştiği takdirde deniz haydutluğuna yönelimler büyük oranda azalma gösterecektir.
- Günümüzde halen büyük bir sorun olarak karşımıza çıkan Somali karasularının balıkçılıkla uğraşan devletler tarafından sömürülmesi, bazı devletler tarafından zehirli atıkların bu sulara bırakılarak çevrenin ciddi olarak kirletilmesi ve geçim kaynaklarının yok edilmesi; geçmişte geçiminin çoğunu balıkçılıkla elde eden Somali'nin artık balıkçılıkla geçinememesi sonucu deniz haydutluğuna yönelimlerde de artış olmaktadır. Bu durumun ortadan kalkabilmesi için bölgenin sömürülmesinin önüne geçilmesi gerekmektedir. Somali halkı tarafından uluslararası topluma bildirilen şikâyetlere kayıtsız kalınmamalı; BM, AB gibi etkin rol oynayan uluslararası örgütlerin ve uluslararası toplumun acilen harekete geçmesi gerekmektedir.
- Somali deniz haydutluğunun sebebi hükümetin yokluğu olarak gösterilmektedir. Ancak 2015 yılı Şubat ayında Somali'de yeni bir hükümet güvenoyu almıştır. En az uluslararası toplumla işbirliği yapılması kadar, kurulan bu yeni hükümet ile işbirliği yapılması büyük önem arz etmektedir. Somali'de istikrarın sağlanabilmesi için halen daha Somali hükümetini devirmek isteyen El - Şebab terör örgütünün eylemleri karşısında Somali hükümetine destek ve yardımcı olunması, bu terör örgütünün

²⁶⁶ Öktem / R. Kurtarcan, s. 185-187.

eylemlerinin önüne geçilecek plan ve eylemlerin biran önce uygulamaya konulması gerekmektedir.

- Deniz haydutluğunun önüne geçilebilmesi için Somali hükümetine de büyük görevler düşmektedir. Somali karasularının yeniden canlanabilmesi için Siad Barre döneminde olduğu gibi yabancı devlet gemilerine balıkçılık lisansları verilebilir. Böylece hem aşırı avlanmanın önüne geçilmiş hem de diğer devletlerin elde ettiği kazançtan pay alınmış olunacaktır. Somali Donanması'nın güçlendirilmesi de hem balıkçılık bölgelerinin korunabilmesi hem de deniz haydutluğunun önüne geçilebilmesi için önem arz etmektedir. Bütün bunları Somali hükümetinin tek başına gerçekleştirmesi zordur. Dolayısıyla uluslararası toplumun da bu konularda Somali hükümetine destek olmaları gerekmektedir.

SONUÇ

Deniz haydutluğu, denizlerin insanoğlu tarafından kullanılmaya başlanmasından beri var olan bir suçtur. Bugün dünya ticaretinin büyük bir kısmı deniz ticareti ile yapılmaktadır. Deniz haydutluğu ise küresel deniz ticaretini ve dolayısıyla dünya ekonomisini olumsuz etkilemektedir. Bundan sadece deniz ticareti ile yoğun olarak uğraşan devletler değil; deniz ticareti ile hiç ilgisi olmayan bir devlet dahi dolaylı olarak etkilenebilmektedir. Görüldüğü gibi küresel ekonominin güvenliği, deniz alanlarının güvenliğine bağlıdır.

Deniz alanlarının güvenliğini sağlayabilmek amacıyla uluslararası toplum tarafından sözleşmeler imzalanmış, bölgesel ve ikili anlaşmalar yapılmıştır. Meydana gelen facialar sonucunda deniz güvenliğine daha çok önem verilmeye başlanmış ve bu konuda SUA Sözleşmesi kabul edilmiştir. Ancak bu sözleşmede deniz haydutluğu özel olarak düzenlenmemiştir. Deniz haydutluğunun özel olarak düzenlendiği günümüzde geçerli olan sözleşme BMDHS'dir. Sözleşme'nin 101. maddesinde deniz haydutluğunun tanımı yapılarak hangi eylemlerin bu kapsamda olacağı düzenlenmiştir.

BMDHS, deniz haydutluğunu evrensel bir suç olarak kabul etmiş ve deniz haydutlarının yargılanmasını devletlere bırakmıştır. Bütün devletlerin açık denizlerde deniz haydutlarını yakalama ve yargılama yetkisi vardır. Ancak deniz haydutları ile mücadeleye açık denizde bütün devletlerin yetki sahibi olmalarına rağmen isteksizlikleri ket vurmaktadır.

Deniz haydutluğu eylemlerinin altında yatan birçok sebep bulunmaktadır. Bu sebepleri; bazı devletlerin yasalarında deniz haydutluğunun suç olarak düzenlenmemesi, uygulamada devletlerin deniz haydutlarını yakalama ve yargılama konusunda isteksiz davranmaları, elverişli coğrafya, çatışma ve kargaşa ortamı, güvenlik güçlerinin yeterli finansmanı bulunmaması, hoşgörülü siyasi ortam, kültürel kabul görme ve ödül vaadi olarak sayabiliriz. Bunlarla birlikte Somali'de yaşanan olaylarda kendine özgü sebepler mevcuttur; Somali hükümetinin yıkılması, Somali'nin ekonomik durumu ve elverişli coğrafyası, Somali karasularının batılı devletler tarafından yağmalanması ve Somali karasularına zehirli atıkların bırakılması gibi durumlar eylemlerin artmasında büyük etken oluşturmaktadır.

BM ve uluslararası toplum tarafından deniz haydutluğu ve özellikle Somali deniz haydutları ile mücadele amacıyla çeşitli yaptırım türleri uygulanmıştır. Deniz haydutlarının yargılanmasını ve cezalandırılmasını sağlayabilmek için cezai yaptırımlar, BM tarafından alınan kararlar ile diplomatik yaptırımlar, Somali'ye silah ambargosu konularak ekonomik

yaptırımlar uygulanmıştır. Ayrıca, BM adına ya da izniyle üye devletlerin kuvvet kullanması ve BM Barış Gücü'nün kurulması yolu şeklinde askeri yaptırımlar uygulanarak deniz haydutluğu ile mücadele edilmeye çalışılmıştır.

Uluslararası toplum üyeleri arasındaki koordinasyonu sağlamak ve kolaylaştırmak, deniz haydutluğu ve gemileri hedef alan silahlı soygun eylemlerini bastırmak, Somali açıklarında seyreden ticaret gemilerini desteklemek vb. amaçlarla sivil önlemler de diyebileceğimiz bir takım önlemler alınmıştır. IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi amacı ile yönetmelikler, rehberler, kararlar ve sirkülerler yayınlanmıştır.

Türkiye de deniz haydutluğu ile mücadelede aktif rol oynayan devletler arasında olmuştur. Türkiye'nin deniz haydutluğu ile verdiği mücadeleye belki de en büyük katkısı Somali ile kurduğu ilişkiler olmuştur. Somali'deki deniz haydutluğunun ortadan kaldırılması için askeri müdahalelerden daha önemli sorunun kaynağına yönelmek; Somali'nin iç huzurunu ve refahını sağlamak, sağlık ve eğitim alanlarında Somali'ye destek olmaktır. Türkiye de Somali'nin bu alanlardaki en büyük destekçisi olmuştur. Türkiye, bölgedeki deniz haydutluğu fiilleri ile mücadeleye, Anayasa'nın 92. maddesi çerçevesinde alınan tezkere kararlarına dayanarak, deniz kuvveti göndermek suretiyle de katkıda bulunmuştur.

Özellikle son on yılda dünya gündemine gelen deniz haydutluğu olaylarına karşı uluslararası toplumun almış olduğu hukuki ve askeri önlemler ile yaşanan olay sayısında belirgin bir düşüş meydana gelmiştir. Bu düşüşün ana sebepleri olarak uluslararası toplum tarafından alınan hukuki ve askeri önlemleri gösterebiliriz. Ancak bölgede her daim askeri güçlerin bulunması mümkün değildir. Özellikle askeri önlemlerde bir azalma olduğu takdirde bölgede yaşanan olayların artma potansiyeli olduğu söylenebilir. Dolayısıyla askeri önlemler deniz haydutluğu ile mücadelede geçici bir önlemdir diyebiliriz. Ayrıca ne kadar askeri önlem alınarak bölgede çözüme ulaşılsa dahi bu defa askeri güçlerin bulunmadığı yerlerde deniz haydutluğu olaylarında artış yaşanmaktadır. Son birkaç yılın tablosu bunu açıkça göstermektedir. Kalıcı çözüm için bölge ülkelerinin hukuk sistemlerinin geliştirilmesi, Somali gibi ülkelerin gelişmişlik düzeyinin arttırılması, yeni kurulan Somali hükümeti ile işbirliğine gidilerek istikrarlı bir merkezi otoritenin kurulmasının sağlanması, bunun için de Somali hükümetine karşı olan terör örgütleri ile mücadele büyük önem arz etmektedir.

Sonuç olarak, dünyanın 2/3'ünün sularla kaplı olduğu ve deniz ticaretinin dünya ticareti üzerindeki etkisinin % 90'lara varan boyutlara ulaşması ve bu ticaretten de vazgeçilemeyeceği düşünöldüğünde deniz alanları deniz haydutları için her zaman bir avlanma alanı olarak kalmaya devam edecektir. Ayrıca deniz haydutluğu olaylarının altında yatan birçok sebep bulunmaktadır. Bu sebeplerin hepsinin ortadan kaldırılması da mümkün gözükmemektedir. Kaldı ki kaldırılrsa dahi yine de bu sorunların herhangi bir zaman ve herhangi bir yerde gün yüzüne çıkma ihtimali hep vardır. Güneydoğu Asya'da olduğu gibi yaşanacak bir mali kriz veya Somali'de olduğu gibi bir otorite boşluğunun olması durumlarında deniz haydutluğu olaylarında artış olmaktadır. Deniz haydutluğunun kökten bir çözümü olmasa dahi yine de bu olayların sayısının minimuma indirilebilmesi; uygulanan yaptırımların, gerçekleştirilen operasyonların ve uluslararası düzenlemelerin sayesinde olacağı da göz ardı edilemeyecek bir gerçektir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- ABD Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sitesi, Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia, <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm>, Erişim Tarihi, 24.02.2015.
- Acer, Yücel / Kaya, İbrahim, Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı (İngilizce Özetli), 5. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2014
- African Press Orgination, İstanbul Conference on Somalia / Declaration, <https://appablog.wordpress.com/2010/05/24/istanbul-conference-on-somalia-declaration/>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.
- Akkutay, Berat Lale, Birleşmiş Milletler Andlaşması Çerçevesinde Ekonomik Yaptırımların Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sa. 111, Yıl. 2014, ss. 411-446.
- Alessi, Christopher / Hanson, Stephanie, Combating Maritime Piracy, Yıl. 2012, <http://www.cfr.org/piracy/combating-maritime-piracy/p18376?breadc>, Erişim Tarihi, 25.11.2014.
- Anlar Güneş, Şule, Uluslararası Toplumun Ortak Değerleri Sorunu, Çevrenin Korunması ve Jus Cogens Doktrini, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C. 59, Sa. 4, Yıl. 2004, ss. 123-150.
- Aslan, Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar, 7. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2014.
- Axe, David, 10 Things You Didn't Know About Somali Pirates, Yıl. 2009, <http://online.wsj.com/articles/SB124060718735454125>, Erişim Tarihi, 02.12. 2014.
- Ayan, Murat / Tan, Baykal, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 7, Sa. 13, Yıl. 2010, ss. 275-297.
- Ayan, Murat, Deniz Haydutluğu Sonucunda Oluşan Çevresel ve Ekonomik Dışsallıklar: Somali Örneği, <http://www.isem2014.com/PastConferences/ISEM2014/ISEM2014/papers/B6-ISEM2014ID88.pdf>, Erişim Tarihi, 01.02.2015.

- Aydın, Devrim, Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 51, Sa. 4, Yıl. 2002, ss. 131-167.
- Aydoğdu, Burçin, Deniz Haydutluğu: Somali Örneği, <http://tr.buray.net/2014/11/somalideki-deniz-haydutlugu.html?m=0>, Erişim Tarihi, 27.10.2014.
- Azarkan, Ezeli, Uluslararası Hukukta İnsanlığa Karşı Suçlar, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 52, Sa. 3, Yıl. 2003, ss. 275-297.
- Azubuike, Lawrence, International Law Regime Against Piracy, Annual Survey of International & Comparative Law, Sa. 15, Yıl. 2009, ss. 43-59.
- Barbaros Türk Deniz Görev Grubu Aden Körfezi'nde Kuş Uçurtmuyor, 13 Haziran 2014, <http://www.haberler.com/barbaros-turk-deniz-gorev-grubu-aden-korfezinde6148693-haberi/>, Erişim Tarihi, 01.02.2015.
- Batır, Kerem, Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, USAK Yayınları, Ankara, 2011.
- Beyoğlu, Melih, Somali'de Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğuna Karşı Geliştirilen İnisyatifler, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 4, Sa. 2, Yıl. 2013, ss. 29-42.
- Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO), 1889 Montevideo Sözleşmesi, <http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001554/155495eb.pdf>, Erişim Tarihi, 28.06.2015.
- Birleşmiş Milletler, Security Council Press Statement on Somalia, 5 Şubat 2015, <http://www.un.org/press/en/2015/sc11769.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.
- Bowden, Anna, The Economic Costs of Maritime Piracy, Yıl. 2010, <http://onearthfuture.org/sites/1earthfuture.org/files//documents/publications/The-Economic-Cost-of-Piracy-Full-Report.pdf>, Erişim Tarihi, 29.11.2014.
- Bozkurt, Enver / Kütükçü, M. Akif / Poyraz, Yasin, Devletler Hukuku, 7. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012.
- Bozkurt, M. Uğur, Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, 2011.

- Bugün Haber, <http://www.bugun.com.tr/son-dakika/somalide-hukumet-kurma-calismalari-haberi/1481941>, Erişim Tarihi, 09.02.2015.
- Canca, Hakan Selim, Denizde İşlenen Suçlar, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2012.
- Çaşın, Mesut Hakkı, Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt II, Legal Kitabevi, İstanbul, 2013.
- Chalk, Peter, Maritime Piracy Reasons, Dangers and Solutions, Yıl. 2009, www.rand.org, Erişim Tarihi, 25.11.2014.
- CNN Türk Haber, Kaçırılan Türk Gemisi Korsanların Elinden Kurtuldu <http://www.cnnturk.com/2010/dunya/04/10/kacirilan.turk.gemisi.korsanlarin.einden.kurtuldu/571567.0/>, Erişim Tarihi, 29.05.2015.
- Çeşmeci, Nazmi, Sınıraşan Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu ve Korsanlığın Gelişim Trendleri ve Güvenliğe Etkileri, http://utsam.org/images/upload/attachment/utsas_2010_secilmis/S%C4%B1n%C4%B1ra%C5%9Fan%20Bir%20Su%C3%A7%20Olarak%20Deniz%20Haydutlu%C4%9Fu%20ve%20Korsanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n%20Geli%C5%9Fim%20Trendleri%20ve%20G%C3%BCvenli%C4%9Fe%20Etkileri.pdf, Erişim Tarihi, 19.10.2014.
- Demirtaş, Cengiz, Somali Sahillerindeki Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Haydutların Yargılanması, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 70, Sa. 1, Yıl. 2012, ss. 39-68.
- Deniz Haber, Bosphorus Prodigy Serbest Bırakıldı, <http://www.denizhaber.com/HABER/15582/1/denizhaber-denizcilik-deniz-haber-turk-denizciligi-bosporus-turk-bogazlari-istanbul-bogazi-canakkale-bogazi-dto-turkish-maritime-pilotage-marine-environment-deniz-kirliligi-balikcilik.html>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.
- Doğru, Sami, Deniz Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)'de Yapılan Değişikliklerin Yürürlüğe Girişi: Deniz Güvenliği Paradigması Değişiyor mu? Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu, 24-25 Mart, 1. Baskı, Mersin, 2012.
- Ece, Jale Nur, Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C. 2, Sa. 2, Yıl. 2010, ss. 1-20.

- Ece, Jale Nur, Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık, Yıl. 2008, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350, Erişim Tarihi, 27.10.2014.
- Erdal, Selcen, Uluslararası Ceza Mahkemesinin Devlet Egemenliğine Etkisi, Yetkin Yayınları, Ankara, 2010.
- Eren, M. Yusuf, Uluslararası Hukukta Savaşa Varmayan Kuvvet Kullanma Yolları, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, Sa. 2, Yıl. 2012, ss. 229-260.
- Erol, Soner, Karşılaştırmalı Bir İnceleme: Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Deniz Korsanlığı 16. ve 17. Yüzyıllar Akdeniz Örneği, https://www.academia.edu/6792134/Deniz_Haydutlu%C4%9Fu_ve_Korsanl%C4%B1k, Erişim Tarihi, 19.10.2014.
- Ertan, Hüseyin, 2008 – 2011 Yılı Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.virahaber.com/haber/huseyinertandan-deniz-haydutlugu-raporu-25350.htm>, Erişim Tarihi, 27.10.2014.
- Evin, Bekir, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü, Güvenlik Bilimleri Dergisi, C. 1, Sa. 1, Yıl. 2012, ss. 119-151.
- F. Direk, Ömer / D.A. Hamilton, Martin / S. Openshaw, Karen / C.R. Terry, Patrick, Somalia and the Problem of Piracy in International Law, Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi, C. 6, Sa. 24, Yıl. 2010, ss. 115-143.
- Gemi kaçırın Somalili Korsanlar, http://www.gezmek.org/pageID_6844063.html, Erişim Tarihi, 24.11.2014.
- Gemi Sahipleri, Donatanlar, Kaptanlar ve Gemi Adamları için Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesi ve Bastırılması ile İlgili Kılavuz (Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships (MSC.1/Circ.1334), <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.C.1-Circ.1334.pdf>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.
- Gençtürk, Tuğçe, Terör Kavramı ve Uluslararası Terörizme Farklı Yaklaşımlar, Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara, 2012.

- Gözlügöl, Said Vakkas, Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Kesintisiz Takip Hakkı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 62, Sa. 2, Yıl. 2013, ss. 473-500.
- Greenpeace, Güneydoğu Asya Haritası, <http://www.greenpeace.org/turkey/tr/news/guenedo-u-asya-bat-n-n-oeplue/>, Erişim Tarihi, 31.12.2014.
- Guilfoyle, Douglas, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, Cambridge University Press, 2009.
- Günel, Hüseyin, Hannah Arendt ve İnsanlığa Karşı Suçlar, Dost Kitabevi, İstanbul, 2015.
- Güven, Ertuğrul, Türk-Yunan Uyuşmazlığında Ege Sorunlarının Aşılması, 21. Yüzyıl Dergisi, Sa. 16, Yıl. 2010.
- Ho, Joshua, Piracy Around the Horn of Africa, Yıl. 2009, <http://echogeo.revues.org/11370#ftn21>, Erişim Tarihi, 26.11.2014.
- International Committee of the Red Cross (Uluslararası Kızılhaç Komitesi), Declaration Respecting Maritime Law, <https://www.icrc.org/ihl/INTRO/105?OpenDocument>, Erişim Tarihi, 25.06.2015.
- İstikbal, Cahit, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100440, Erişim Tarihi, 26.11.2014.
- Jennings, Robert / Watts, Arthur (eds), Oppenheim's International Law, London and New York, 1996.
- K. Skogan, John / Kwa Chong, Guan, Maritime Security in Southeast Asia, Routledge Taylor and Francis Group, Yıl. 2007.
- Kanatlı, Mehmet, Uluslararası Yaptırımlar, <http://web.hitit.edu.tr/dosyalar/materyaller/mehmetkanatli@hititedutr090520149Y6J8T9V.pptx>, Erişim Tarihi, 05.07. 2015.
- Karadaş, Cemalettin, Deniz Haydutlarına Karasularında Egemen Devlet Dışında Üçüncü Devletlerce Müdahale İhtimali: Somali Örneği, Polis Bilimleri Dergisi, C. 11, Sa.4, Yıl. 2013, ss. 151-171.
- Karamete, Abdullah, Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye'ye Entegrasyonu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2010.

- Kenya Jails 10 Somali Pirates For Seven Years, <http://www.somalilandtimes.net/sl/2005/250/22.shtml>, Erişim Tarihi, 24.02.2014.
- Kızıldeniz Güneyindeki Deniz Haydutluğu Olayları, Siyasi ve Hukuki Sonuçları, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Jeopolitik Tartışmalar Serisi OJT-3, Ankara, 2009.
- Knott, John, UK: Somalia, The Gulf Of Aden, And Piracy: An Overview, And Recent Developments, Yıl. 2009, <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>, Erişim Tarihi, 25.11.2014.
- Koşaner, Berrin, Birleşmiş Milletler ve Türkiye Ekseninde Deniz Haydutluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010.
- Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO) Counter-Piracy Operations, http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm, Erişim Tarihi, 27.02.2015.
- Lehr, Peter, Violence At Sea, Piracy in the Age of Global Terrorism, Routledge Taylor and Francis Group, LLC, New York USA, 2007.
- Mangır, Demet Şefika, Uluslararası Toplumun Anayasası - Jus Cogens, Nobel Yayıncılık, İstanbul, 2015.
- Middelburg, Annemarie, Piracy in a Legal Context: Prosecution of Pirates Operating off the Somali Coast, Yıl. 2011, [https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context\(e279e28e-c9ed-4913-ab03-5d0822893a3d\).html](https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context(e279e28e-c9ed-4913-ab03-5d0822893a3d).html), Erişim, 11.12.2014.
- Misili, Sinan, Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyraklığı ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 18, Sa. 1, Yıl. 2014, ss. 179-207.
- Mutluer, Oğuzhan, Uluslararası Politikanın Yumuşak Karnı: Bir Devlet Dışı Aktör Olarak Deniz Haydutları, Ortadoğu Analiz Dergisi, C. 1, Sa. 1, Yıl. 2009, ss. 68-75.
- Öktem, A. Emre / R. Kurtarcan, Bleda, Deniz Haydutluğu ve Korsanlık (Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla), Denizler Kitabevi, İstanbul, 2011.

- Özdemir, Şenay, Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004.
- Pazarcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, 11. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2012.
- Pazarcı, Hüseyin, Uluslararası Hukukta Jus Cogens Kavramı, Ankara Üniversitesi Yayınevi, Ankara, 1977.
- Piracy off the coast of Somalia, United Nations, Department of Political Affair, http://www.un.org/wcm/content/site/undpa/main/activities_by_region/africa/somalia_piracy, Erişim Tarihi, 02.12.2014.
- Preveze Deniz Savaşı, <http://tarihin.com/osmanli-donemi-savaslari/1538-preveze-denizsava-si.html>, Erişim Tarihi, 20.10.2014.
- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP), <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>, Erişim Tarihi, 01.02.2015.
- Resmî Gazete Resmî Web Sitesi, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/02/20090213-2.htm>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.
- Robert Dillon, Dana, Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade, Yıl. 2000, <http://www.heritage.org/research/reports/2000/06/piracy-in-asia-a-growing-barrier-to-maritime-trade>, Erişim Tarihi, 26.11.2014.
- Sabah Gazetesi, Türkiye'nin Somali'deki Rolü: Zor Zamanlarda Bir Dayanışma Modeli, <http://www.sabah.com.tr/dunya/2015/01/25/turkiyenin-somalideki-rolu-zor-zamanlarda-bir-dayanisma-modeli#>, Erişim Tarihi, 03.04.2015.
- Sandıklı, Atilla / Kaya, Erdem, Teoriler Işığında Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu, Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi, Yıl. 2011, http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-130-2014031911sandikli_kaya2.pdf, Erişim Tarihi, 02.07.2015.
- Seymen, Cihan, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Göre Deniz Alanlarının Sınıflandırılması: Açık Deniz Rejimi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon, 2010.

- Somalili Korsanların Elindeki Türk Gemisi Serbest Bırakıldı, <http://www.haberler.com/somalili-korsanlarin-elindeki-turk-gemisi-serbest-haberi/>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.
- Somali'ye 2 Milyon Dolar Fidyeye Gönderildi, <http://www.haberler.com/somali-ye-2-milyon-dolar-fidyeye-gonderildi-haberi/>, Erişim Tarihi, 10.03.2015.
- Sterio, Milena, Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More is Needed, *Fordham International Law Journal*, C. 33, Sa. 2, Yıl. 2009, ss. 1-25.
- Sur, Melda, Uluslararası Hukukun Esasları, Güncellenmiş 4. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, 2010.
- Şahin, Erkan, Deniz Alanlarında Güvenlik Uygulamalarındaki Gelişmeler, Deniz Haydutluğunun İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2011
- TC. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye - Somali Siyasi İlişkileri, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-somali-siyasi-iliskileri.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015.
- TC. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı, Ankara, 2013.
- Tekinbaş, Adem, Aden Körfezi ve Deniz Haydutları, *Deniz Harp Okulu Pusula Dergisi*, Sa. 71, Yıl. 2011, http://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/11_Pusula/71/aden-korfezi-ve-deniz-haydutlari.html, Erişim Tarihi, 01.02.2015.
- Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.
- Topal, Ahmet Hamdi, Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 59, Sa. 1, Yıl. 2010, ss. 99-130.
- Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.54ae6732c55593.62990323, Erişim Tarihi, 08.01.2015.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Başlıca Ege Denizi Sorunları, <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 02.07.2015.

- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Somali'nin Ekonomisi, <http://www.mfa.gov.tr/somaliekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Somali'nin Siyasi Görünümü, <http://www.mfa.gov.tr/somali-siyasi-gorunumu.tr.mfa>, Erişim Tarihi, 16.02.2015.
- Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık ve Genel Müdürlüğü, <http://www.seyahatsagligi.gov.tr/ulkeler/somali.aspx>, Erişim Tarihi, 16.02.2014.
- U.S Deniz Güçleri Merkez Komutanlığı Birleşik Deniz Güçleri, <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2009/004.html>, Erişim Tarihi, 27.02.2015.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi, <http://denizhaydutlugu.udhb.gov.tr/>, Erişim Tarihi, 27.10.2014.
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping - ICS), Deniz Taşımacılığı ve Dünya Ticareti, <http://www.ics-shipping.org/shippingfacts/shipping-and-world-trade>, Erişim Tarihi, 05.01.2015.
- Uluslararası Denizcilik Örgütü Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS) ve 1974 Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) Değişiklikleri, http://www.istanbulliman.gov.tr/tr/dokumanlar/kiyiyapilari/ISPS/isps_kod.pdf, Erişim Tarihi, 09.01.2015.
- Uluslararası Denizcilik Örgütü, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde Meydana Gelen Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun Eylemlerinin Bastırılması İçin Kod (Cibuti Kodu), <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>, Erişim Tarihi, 24.02.2015.
- Uluslararası Denizcilik Örgütü, MSC Archives, <http://www.imo.org/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.
- United Nations Political Office for Somalia (UNPOS), UN Approves Funding to Support Anti-Piracy Efforts in Somalia and Affected States in the Region, <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=9705&ctl=Details&mid=12667&ItemID=20329&language=en-US>, Erişim Tarihi, 27.02.2015.
- Ünal, Şeref, Uluslararası Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005.
- Vikipedi, 1812 Savaşı, https://tr.wikipedia.org/wiki/1812_Sava%C5%9F%C4%B1, Erişim Tarihi, 21.07.2015.

- Vikipedi, Berberiler, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Berberiler>, Erişim Tarihi, 18.12.2014.
- Vikipedi, Marcus Tullius Cicero, http://tr.wikipedia.org/wiki/Marcus_Tullius_Cicero, Erişim Tarihi, 18.12.2014.
- Vikipedi, Somali, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Somali>, Erişim Tarihi, 09.02.2015.
- Vikipedi, Vikingler, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Vikingler>, Erişim Tarihi, 18.12.2014.
- Vira Haber, Korsanların Yıllık Maliyeti 13 Milyar Dolar, <http://www.virahaber.com/haber/korsanlarin-yillik-maliyeti-13-milyar-dolar-25035.htm>, Erişim Tarihi, 24.11.2014.
- W. Potter, Donald, State Responsibility, Sovereignty, and Failed States, Australasian Political Studies Association Conference University of Adelaide, 2004.
- Welt Atlas, Malakka Boğazı, https://www.welt-atlas.de/map_of_strait_of_malacca_6-847, Erişim Tarihi, 31.12.2014.
- Yaman, Emrah, Günümüz Korsanlık Olayları ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Eylemleri, Yıl. 2009, <http://www.virahaber.com/yazi/gunumuz-korsanlik-olaylari-vegemilere-karsi-silahli-soygun-eylemleri-8670.htm>, Erişim Tarihi, 01.01.2015.

BMGK Kararları

- Birleşmiş Milletler, 1816 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2008/sc9344.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.
- Birleşmiş Milletler, 1838 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2008/sc9467.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.
- Birleşmiş Milletler, 1846 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/press/en/2008/sc9514.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.
- Birleşmiş Milletler, 1851 Sayılı BMGK Kararı, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.
- Birleşmiş Milletler, 1897 Sayılı BMKG Kararı, <http://www.un.org/press/en/2009/sc9799.doc.htm>, Erişim Tarihi, 20.02.2015.

IMO Kararları

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.545 (13) Sayılı Karar, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.545.pdf>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.683 (17) Sayılı Karar, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.683.pdf>, Erişim Tarihi, 04.04.2015.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.738 (18) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22587&filename=A738\(18\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22587&filename=A738(18).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.922 (22) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.979 (24) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25750&filename=A979\(24\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25750&filename=A979(24).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.1025 (26) Sayılı Karar, [http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/A.1025\(26\)%20Piracy%20Investigation.pdf](http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/A.1025(26)%20Piracy%20Investigation.pdf), Erişim Tarihi, 25.11.2014.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.1026 (26) Sayılı Karar, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29987&filename=A1026\(26\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29987&filename=A1026(26).pdf), Erişim Tarihi, 04.04.2015.

Raporlar

Aktürk, Hüseyin, Somali Korsan Krizi, Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu, USAK Afrika Raporları 2008-1, <http://www.usak.org.tr/dosyalar/rapor/yQx92cp4XFCV87zna3RkVavGgg8mUq.pdf>, Erişim Tarihi, 05.11.2014.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2015 Yılı 2. Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, Erişim Tarihi, 01.01.2015.

Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), 2009 Rapor No:1, www.orsam.org.tr/, Erişim Tarihi, 21.10.2014.

ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), Ocak 2015 Raporu, http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=367&PortalId=0&TabId=78, Erişim Tarihi, 01.02.2015.

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2008.

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-31 December 2012.

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-31 December 2013.

Uluslararası Ticaret Odası Uluslararası Denizcilik Bürosu, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2014.