

## ULUSLARARASI HUKUK VE DENİZDE YASADIŞI FAALİYETLERİN ÖNLENMESİ

Doç. Dr. Deniz KIZILSÜMER ÖZER\*

### Öz

Günümüzde deniz taşımacılığının boyutları düşünüldüğünde denizde yasadışı faaliyetlerin önlenmesine ilişkin kuralların önemi ortaya çıkmaktadır. Tarih boyunca denizcilik başta deniz haydutluk olmak üzere önemli tehlikelere açık bir faaliyet alanı olarak görülmüştür. Denizde yasadışı faaliyetlerin önlenmesine ilişkin ilk düzenleme deniz haydutluğu ile mücadeleyle ilişkindir. 1982 BMDHS’de haydutluğun tanımı yapılmış ve haydutlukla mücadelenin sağlanması için evrensel yetki kuralı kabul edilmiştir. Ancak belirtilmesi gerekir ki, Sözleşmede haydutluğun oluşması bazı ağır şartlara bağlandığı ve suç oldukça sınırlandırıldığı için günümüz gereksinmelerine cevap vermekten uzaktır. Bu sebeple daha yakın tarihlerde 1988 yılında Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (1988 SUA Sözleşmesi) yapılmıştır. Bu Sözleşmede haydutluk olarak nitelenemeyecek bazı fiiller suç haline getirilmiş; deniz güvenliğine ilişkin kuralların uygulanacağı coğrafi alan genişletilmiş ve iade et ya da yargıla ilkesi ile sanıkların yargılanması sağlanmıştır. Son olarak yapılan düzenleme ise denizde söz konusu olabilecek terörist saldırıların önlenmesine yöneliktir. 2005 SUA Protokolü ile de yeni bazı fiiller suç haline getirilmiş; ayrıca açık denizde gemilere müdahaleyle ilişkin ayrıntılı kurallar benimsenmiştir.

### Anahtar Kelimeler

*Haydutluk, denizde terörizm, 1988 SUA Sözleşmesi, 2005 SUA Protokolü*

---

\* Dokuz Eylül Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Devletler Hukuku Anabilim Dalı (e-posta: [deniz.kizilsumer@deu.edu.tr](mailto:deniz.kizilsumer@deu.edu.tr)) (Makale Gönderim T.: 05.01.2016/Kabul T.: 29.02.2016)

## INTERNATIONAL LAW AND PREVENTION OF UNLAWFUL ACTS AT SEA

### Abstract

*Today the capacity of the maritime transport reveals the importance of the rules on the prevention of unlawful acts at sea. Throughout the history maritime navigation has been regarded as an activity prone to danger. The first regulations regarding the prevention of unlawful acts at sea was piracy. Piracy was defined in 1982 UNCLOS and universal jurisdiction was accepted as a tool for prosecution guarantee. However, it must be mentioned that there has been high threshold for an unlawful act to be regarded as a piracy. The definition of piracy so limited that it cannot meet the current necessities. For that reason 1988 Convention on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation was adopted. In this Convention some unlawful acts that cannot be regarded as piracy had been regulated as crimes, the geographical area has been extended and the prosecution of the accused was guaranteed by the principle of aut dedere aut iudicare. The last regulation is about the prevention of terrorist acts at sea. Again with the 2005 SUA Protocol some new unlawful acts have become crimes and detailed rules regarding interdiction to ships has been adopted.*

### Keywords

*Piracy, terrorism in the sea, 1988 SUA Convention, 2005 SUA Protocol*

## GİRİŞ

Bu çalışmada denizde gerçekleşen yasadışı fiillerin önlenmesine ilişkin uluslararası hukuk düzenlemeleri incelenecektir. Öncelikle denizde son bir yıl içinde gerçekleşmiş yasadışı olaylara değinmekte fayda vardır. Uluslararası Denizcilik Örgütü aylık ve yıllık olarak o dönemde gerçekleşen haydutluk ve silahlı soygunlarla ilgili raporlar yayınlamaktadır. Örgütün 2015 yılında yayınladığı Raporuna<sup>1</sup> göre, 2014 yılı içinde haydutluk, gemilere karşı silahlı soygun ya da bunlara teşebbüs olarak nitelenebilecek 291 olay gerçekleşmiştir. 2014 yılında meydana gelen olayların bölgelere dağılımı da Raporda şu şekilde belirtilmiştir: Malacca Boğazı ve Singapur (81), Güney Çin Denizi (93), Batı Hint Okyanusu, Arap Denizi, Doğu Afrika, İran Körfezi (61), Doğu Afrika (45), Güney Amerika Karayipler (9), Kuzey Atlantik Okyanusu (1). Günümüzde denizde gerçekleşen yasadışı fiillerin en önemli sebebi otoritesini kısmen ya da tamamen kaybetmiş devletlerin oluşturdukları hukuki boşluk alanlarıdır. Kara alanlarındaki hukuki boşluk alanları çoğu kez bu ülkelerin deniz alanlarına da yayılmakta denizde işlenen yasadışı fiillerin önlenmesini ya da yargılanmasını nerede ise imkânsız hale getirmektedir. Bu çerçevede günümüzde uluslararası toplumu denizde yasadışı faaliyetlerin önlenmesine ilişkin yeni düzenlemeler yapmaya iten sebeplerden en önemlisi terörizmin önlenmesidir.

### I. 1982 BM DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNDE HAYDUTLUĞUN UNSURLARI VE SINIRLAYICI YÖNÜ

Haydutluk, 1958 Açık Deniz Sözleşmesinde ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinde aynı unsurlarla tanımlanmıştır. Haydutluğun sözleşmelerde yer alan unsurlarının örf ve âdet kuralı haline geldiği kabul edilmektedir. Unsurları tanımlanan haydutluğun gerçekleşmesi halinde bütün devletlerin haydutlar ve haydutlukta kullanılan gemiler üzerinde geniş yetkileri söz konusudur.

---

<sup>1</sup> Reports of Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, MSC.4/Circ.219/Rev.1, 28.04.2015 (IMO).

### A. Haydutluğun Unsurları

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarının devam ettiği 1973-1982 yıllarında devletlerin egemenliklerini denizde ortaya çıkabilecek güvenlik sorunlarından üstün tuttıkları söylenebilir. Esasen o dönemde özellikle haydutluk günümüzdekinden farklı olarak güncel bir tehlike olmadığı için bunu anlamak mümkündür.

Deniz haydutluğunun tanımı tarih boyunca uzun tartışmalara konu olsa da günümüzde 1982 BMDHS'de ayrıntılı olarak tanımlanmıştır<sup>2</sup>. 1982 BMDHS'de haydutluğun tanımlanmasından başka haydutluğun önlenmesi konusunda işbirliği, ayaklanan mürettebatın ele geçirdiği devlet gemi ve uçakları tarafından gerçekleştirilen haydutluk faaliyetleri, haydut gemi ya da hava araçlarının müsadere edilmesi, haydutluk olaylarında müsadere yetkisinin devlet gemi ve uçakları ile bu konuda yetkilendirildiği belirlenebilen gemi ve uçaklar ile kullanabileceği ve yeterli şüphe olmaksızın müsadere halinde ödenmesi gereken tazminat da düzenlenmiştir<sup>3</sup>.

Çalışmada öncelikle Sözleşmede yer alan ve haydutluk suçunun oluşması için aranan unsurlar ele alınacaktır. Hemen belirtelim ki, Sözleşmede yer alan bu unsurlar haydutluk suçunu *sui generis* bir suç haline getirmiştir. Haydutluğun *sui generis* bir suç olarak düzenlenmesi denizde işlenebilecek benzeri yasadışı fiillerin çoğu zaman haydutluğun unsurlarını tam olarak taşımadıkları için yargılanmalarını ve önlenmelerini zorlaştırmaktadır<sup>4</sup>. Bu sebeple, haydutluğun unsurlarını incelerken bir yandan da bu unsurların sınırlayıcı olmaları sebebiyle denizde işlenebilecek birçok suçun haydutluk olarak nitelenemeyeceği ve diğer yasadışı suçlarla mücadele güçlüğü üzerinde durulacaktır. Esasen çalışmanın devamında incelenecek olan 1988 SUA Sözleşmesinin yapılmasının en önemli sebeplerinden birisi de budur.

<sup>2</sup> **Brownlie**, Ian: *Principles of Public International Law*, 6th ed., Oxford University Press, Oxford, New York, 2003, s. 229.

<sup>3</sup> 1982 BMDHS m. 100-107.

<sup>4</sup> **Bento**, Lucas: 'Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish', *Berkley Journal of International Law*, vol:29, iss.2, 2011, s. 416.

Aslan Gündüz hocamız, haydutluğun 1982 BMDHS’de yer alan tanımını Türkçe’ye şu ifadelerle çevirmiştir. “özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı ya da yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen ve:

- i. açık denizde, başka bir gemi veya uçağa karşı veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere yönelmiş,
- ii. herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan, bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala karşı yönelmiş,

Herhangi bir gayri hukuki şiddet ve tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi.”<sup>5</sup>

Haydutluğun unsurları ise doktrinde aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir.

### 1. Özel Amaçlarla İşlenme

“Özel amaçlarla işlenme” 1982 BMDH Sözleşmesinde tanımlanmamıştır<sup>6</sup>; ancak Sözleşmenin 101. maddesine<sup>7</sup> göre, “özel amaçlarla işlenen hukuka aykırı şiddet, tutuklama (özgürlükten mahrum etme) ya da yağma (soygun) fiilleri” haydutluk suçunu oluşturmaktadır. Tanımda yer alan “özel amaçlarla” ifadesi ile suçun fidye alma, hırsızlık, soygun gibi maddi saiklerle ya da kişisel nefret ve öç amacıyla işlenmesi gerektiği belirtilmektedir<sup>8</sup>. Bu çerçevede, Castle John v. NV Mabeco davasında, Greenpeace’e ait Castle John gemisinin denizi kirlettiği iddia edilen bir gemiye karşı gerçekleştirildiği müdahalenin, fiilin siyasi amaçlarla yapılmadığı ancak kişisel değerlendirmeler (özel amaçlarla işlenme) neticesinde böyle bir müdahaleye girişilmesi gerekçesiyle haydutluk olarak nitelenmesi dikkat çekmektedir<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Gündüz, Aslan: *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar*, gen. 3. Baskı, Beta yayınları, İstanbul, 1998, s. 406.

<sup>6</sup> Davidson, Scott: ‘International Law and Suppression of Maritime Violence’, Burchill, R./White, D. W./Morris, J. (eds), *International Conflict and Security Law, Essays in Memory of Hilaire McCoubrey*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, s. 271.

<sup>7</sup> Haydutluk, 1958 BM Açık Deniz Sözleşmesinin 15. maddesinde de aynı şekilde tanımlanmıştır.

<sup>8</sup> IMO s.5

<sup>9</sup> UNCTAD, *Maritime Piracy: Part II An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy, Studies in Transport Law and*

*Bento*, haydutluğun günümüzde terörizmle ilişkinin kanıtlanamadığını ancak terörizme kaynak sağlamak amacıyla haydutluk yapılması halinde bu tür fiillerin haydutluk olarak nitelenip nitelenemeyeceğini tartışmaktadır. Bu çerçevede terörizme kaynak sağlama amacının kanıtlanamaması halinde faillerin amaçlarının değil de mağdurların fiilden doğan zararlarının dikkate alınarak bu tür fiillerin haydutluk sayılması gerektiğini belirtmektedir<sup>10</sup>. Buna karşılık, denizdeki bazı yasadışı fiillerin siyasi amaç ya da terörizm amacı ile gerçekleşmesi ve bu amacın açık olması halinde haydutluk olarak nitelendirilmesi söz konusu olmayacaktır.

Haydutluk özel nitelikli bir suç olması sebebiyle 1982 BMDHS haydutluğun oluşması için başka unsurların da gerçekleşmesini aramaktadır.

## 2. En Az İki Ayrı Geminin Bulunması Zorunluluğu

İkinci unsur ise “suçun özel bir gemi ya da uçaktaki yolcu ya da mürettebat tarafından diğer bir özel gemi ya da uçağa ya da bunlarda bulunan kişilere ya da mala karşı işlenmesi” gerektiğidir. Bunun anlamı suçun işlenmesi için en az iki gemi ya da uçağın bulunması zorunluluğudur. Bu sebeple yolcuların ya da gemi mürettebatının zorla geminin denetimini ele geçirdiği olaylarda haydutluktan farklı suçların gerçekleşmesi söz konusu olmaktadır<sup>11</sup>. Açık denizde işlenecek haydutluktan farklı yasadışı fiiller ise kural olarak bayrak devletinin yetkisine tabi olacaktır. Bu sebeple, gemideki yolcular ya da kaçaklar tarafından geminin denetimini ele almaları sonucu gerçekleşen şiddet olayları, -1985 İtalyan Achille Lauro gemisi<sup>12</sup> ve 1961 Portekiz gemisi Santa Maria olaylarında olduğu üzere, haydutluk olarak nitelendirilmemiştir. Bu koşul elbette eleştiriye açıktır. Bir geminin deneti-

*Policy*, UNCTAD, New York and Geneva, 2014, No:2. (Maritime Piracy); eleştirisi için bkz., **Davidson**, s. 273.

<sup>10</sup> **Bento**, s. 418.

<sup>11</sup> **Churchill**, R. R./**Lowe** A. V.: *The Law of the Sea*, 2nd ed. Revised and enlarged, Manchester University Press, Manchester, 1988, s. 170; **Bento**, s. 422.

<sup>12</sup> Achille Lauro gemisi olayında Filistin Kurtuluş Cephesi adına gemide bulunan kişiler gemiyi ele geçirmiş ve İsrail hapishanelerinden bulunan 50 Filistinli'nin salıverilmesini talep etmişlerdir. Taleplerinin yerine getirilmemesi üzerine Yahudi bir Amerikan vatandaşını öldürerek gemiden aşağı atmışlardır. ABD uçaklarının müdahalesi sonucu gemiyi kaçırılanlar yakalanmış ve cinayetle yargılanmışlardır.

minin zorla ele geçirildikten sonra bu geminin kullanılarak yasadışı fiillerin gerçekleştirilmesi halinde haydutluk olarak nitelenememesi birçok suç ile mücadeleyi oldukça zorlaştırmaktadır. Haydutluk olarak nitelenemeyen fiiller bakımından evrensel yetki söz konusu olmayacağı için başarısız devletlerin ya da uygun bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemilerde işlenecek suçlarda cezasızlık durumu ortaya çıkabilmektedir.

Bu çerçevede “özel bir gemi” ifadesinden devlet gemileri ya da devlet hizmetinde kullanılan gemiler tarafından ya da bu tür gemilere karşı haydutluk suçunun işlenememesi anlaşılmaktadır. Ancak devlet gemileri ya da devlet hizmetinde kullanılan gemilerde isyan çıkması yani çalışanların geminin denetimini ele geçirmeleri halinde bu gemilerden yapılacak saldırılar haydutluk olarak nitelenebilir<sup>13</sup>.

### 3. Suçun Açık Denizde İşlenmesi

Üçüncü unsur ise haydutluğun açık denizde ya da devletin yargı yetkisi dışında gerçekleşmesidir. Devletin “yargı yetkisi dışında” ifadesinden anlaşılması gereken ise *terre nullus* teşkil eden adalara ve kara alanlarına ait deniz alanlarıdır<sup>14</sup>. Bu çerçevede karasularının ötesinde yer alan münhasır ekonomik bölge açık deniz alanı sayıldığı için münhasır ekonomik bölgede işlenen fiiller de haydutluk sayılır<sup>15</sup>.

Ancak günümüzde Malacca Boğazı, Malezya, Endonezya ve Singapur’un karasularında gerçekleşen birçok olay bu sebeple haydutluk olarak nitelenememektedir. 1989-1993 yılları arasında denizdeki saldırıların %63’ünün karasularında gerçekleştiği belirtilmektedir. Bu da özellikle Somali gibi başarısız devletlerin karasularında gerçekleşen saldırılarla mücadele etmeyi neredeyse imkânsız hale getirmektedir. BM Güvenlik Konseyi bu problemi ortadan kaldırmak amacıyla aldığı 1851 (2008) sayılı kararında<sup>16</sup> “Aden Körfezi’nde devriye görevi yapan uluslararası güce, haydutluk fiillerini bastırmak amacıyla Somali’nin karasularına girme ve gerekli bütün

<sup>13</sup> 1982 BMSHS m.102.

<sup>14</sup> **Brownlie**, s. 230.

<sup>15</sup> **Davidson**, s. 271.

<sup>16</sup> Res. 1851 (2008); bkz., **Bento**, s. 418-420.

araçların kullanılması yetkisi” vermiştir<sup>17</sup>. Keza, IMO da karasularında gerçekleşen fiilleri “gemilere karşı silahlı soygun” olarak nitelermekte ve bu fiillerle haydutluğa benzer şekilde mücadele edilmesi gerektiğini ancak haydutluktaki gibi bir yetki sınırlaması bulunmadığını da belirtmektedir<sup>18</sup>. Haydutluğa benzer unsurları taşıyan suçlar, iç sularda ya da karasularında işlenmeleri halinde ulusal ceza hukuku hükümlerine tabi olacaklardır.

Bu çerçevede, BMDHS’nin haydutlukla mücadele konusundaki eksikliklerinden biri olarak “tersine sıcak takip” olarak nitelenebilecek bir tedbire izin vermemesi eleştirilmektedir. Bununla anlatılmak istenen, açık denizde bir haydutluk olayı ile karşılaşıldığında açık denizde başlayan takibin diğer bir devletin karasularında devam edememesidir. Haydut gemisi başka bir devletin karasularına girdiğinde o devletin egemenliği altına girmekte ve bundan sonra takibin sonlandırılarak ilgili devlet konu hakkında bilgilendirilmelidir. Bu yüzden, haydutlar özellikle başarısız devletlerin karasularına girdiklerinde bir çeşit bağışıklık kazanmaktadırlar<sup>19</sup>.

Son olarak, Sözleşmenin 101. maddesinde haydut gemisinde durumdan haberdar ve gönüllü olarak suça iştirak ve bu suçu teşvik ve bilerek suça yardım etmek de haydutluk olarak nitelenmiştir. Sözleşmenin 103. maddesinde ise haydut gemi ve uçak tanımlanmıştır. Buna göre, bir gemi ya da uçak kendisini denetleyebilen kişilerce belirttiğimiz fiillerin yapılması niyetiyle kullanılmışsa ya da gemi bu suçu işleyen kişilerin denetiminde ise haydut gemi ya da uçak sayılır. Gemi haydutluk sebebiyle uyrukluğunu hemen kaybetmez; ancak bayrak devleti tarafından geminin uyrukluğu kaldırılabilir.

## B. Haydutlukla Mücadele

1982 BMDHS’de haydutluğun tanımının çok sınırlayıcı olduğunu belirttik ancak bir kere fiil haydutluk olarak nitelendikten sonra Sözleşme haydutlukla mücadele konusunda devletlere bazı yetkiler tanıdığı; alınabilecek tedbirlerden söz etmiştir. Çalışmanın bu bölümünde bu yetkiler ele alınacaktır.

<sup>17</sup> **Bento**, s. 419; Somali’nin 200 deniz millik karasuları iddiası da burada vurgulanmalıdır.

<sup>18</sup> IMO’s Code of Practice for the Investigation of Armed Robbery against Ships, IMO Res. A 1025 (26).

<sup>19</sup> **Bento**, s. 420-421.



## 1. Evrensel Yetki Kuralı

1982 BMDHS ile haydutlukla mücadelenin sağlanması amacıyla evrensel yetki kuralı kabul edilmiştir. Esasen evrensel yetki, açık denizlerde bayrak devleti ilkesinin önemli bir istisnasıdır. Uluslararası hukukta evrensel yetkinin tanındığı en temel suç haydutluktur. Evrensel yetki, suçun işlendiği yere, sanığın ya da mağdurun milliyetine ya da suç ile yargılama yapan devlet arasında kabul edilmiş herhangi bir diğer bağlama kuralına atf yapılmasına gerek olmadan bir devlete yargılama yetkisi vermektedir<sup>20</sup>. Evrensel yetki sayesinde suçun yargılanması için aranan yetki şartlarından ülkesellik, vatandaşlık ya da mağdurun vatandaşlığı aranmamaktadır. Elbette yargılama yapacak Devletlerin ulusal mevzuatlarına bu yönde düzenlemelerin bulunması gerekmektedir<sup>21</sup>. Evrensel yetkinin uygulama alanının açık denizde müdahale edilen haydutluktur. Haydut gemisi bir devletin karasularına girdiğinde ise cezai yargılama yetkisi ilgili kıyı devleti tarafından kullanılabilir<sup>22</sup>.

## 2. Haydutluğa Karşı Alınabilecek Tedbirler

Haydutluğun önlenmesi bakımından en önemli hüküm haydut gemi ya da uçağın müsadere edilmesidir<sup>23</sup>. Sözleşmede müsaderenin açık deniz ya da herhangi bir devletin yargı yetkisi dışındaki alanlarda gerçekleştirilmesi gerektiği öngörülmüştür. Makul sebeplerin olması halinde gemiye açık denizde müdahale edilip bazı tedbirlerin uygulanması mümkündür. Esasen “makul sebepler” ifadesi suçların bastırılmasına ilişkin sözleşmelerde sıklıkla kullanılmaktadır. Ancak bu kavramın belirsizliği ve ulusal hukuklarda farklı şekillerde değerlendirilmesi bazı sorunlara da yol açabilir<sup>24</sup>. Bu çerçevede gemi müsadere edilip, mallara el konulabilir; gemideki kişiler tutuklanabilir. Bu tedbirleri uygulayan geminin bayrak devleti gemideki kişilere

<sup>20</sup> Cryer, R.: et al, *An Introduction to International Criminal Law and Procedure*, 2nd ed., Cambridge University Press, Cambridge, 2010, s. 50-51.

<sup>21</sup> IMO Legal Committee, 98th Ses., Agenda item, LEG. 98/81, 18 February 2011, Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

<sup>22</sup> Bento, s. 420.

<sup>23</sup> 1982 BMDHS m.105.

<sup>24</sup> Bento, s. 423.

hangi cezaların verileceğine ve müsadere edilen gemi, uçak ve mallara ne yapılacağına karar verecektir. Ayrıca tedbiri uygulan devlet, diğer taraf devletlerin haklarına iyiniyet ilkesi çerçevesinde saygı gösterecektir. Sözleşmenin 107. maddesine göre, haydutluk sebebiyle yapılacak işlemler savaş gemileri, askeri uçaklar ya da bunun için kendilerine yetki verilen devlet gemi ve uçakları tarafından gerçekleştirilmelidir. Çağdaş hukuka göre, haydutlar yalnızca meşru müdafaa sebebi ile öldürülebilir; onun dışında gerçekleşecek ödümler yaşam hakkının ihlaline yol açar. Haydutlara yapılacak muamele bakımından haydutların statülerini yasadışı savaşçılara benzeten yazarlar bulunmaktadır<sup>25</sup>. Esasen haydutluk uluslararası hukukta çok yönlü düzenlenmiş olduğu için bu tür bir benzetmeye gerek bulunmamaktadır. Son olarak, BMDHS’de açıkça düzenlenmemiş olsa da gemiye yapılacak müdahalelerin, tutuklamaların ve yargılamaların insan hakları hukukuna ve özellikle adil yargılama ilkesine uygun olarak yapılması gerektiği açıktır.

### 3. Haydutluğa Karşı İşbirliği

Haydutluğa karşı işbirliği, tutuklama, gemiye çıkılması, gemiye ya da mallara el konulması, delillerin toplanması, tanık ifadelerinin alınması, sanık ya da suçluların iadesi ya da transferleri konusunda devletler arasında işbirliğini ifade eder<sup>26</sup>. Devletler, cezaî konularda adli yardımlaşma andlaşmaları yapabilirler; ulusal mevzuatlarına bu konuda hükümler koyabilirler<sup>27</sup>.

İşbirliği hükümleri çerçevesinde, BMDHS’de yer alan haydutlukla ilgili hükümlerin uygulanmasını sağlamak üzere yapılan bölgesel nitelikteki ilk andlaşma 2005 tarihli “Asya’da Gemilere Karşı Haydutluk ve Silahlı Soygunla Mücadele Bölgesel İşbirliği Anlaşması”<sup>28</sup>’dir. Anlaşmada Singapur’da bilgi paylaşım merkezi kurulması ve haydutluğa ilişkin düzenlemelerin iç

<sup>25</sup> **Kontorovich**, Eugene: “A Guantanamo on the Sea”: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists’, *98 Cal. L. Rev.*, 2010, s. 257.

<sup>26</sup> 1982 BMDHS m.100.

<sup>27</sup> IMO Legal Committee, 98th Ses., Agenda item 8, LEG. 98/8/3, 18 February 2011, Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

<sup>28</sup> Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Conflict against Ships in Asia, 44 ILM, 2005.

sular, karasuları ve takımda sularında da uygulanması hükme bağlanmıştır<sup>29</sup>. Batılı ülkeler haydutları yakalasalar dahi kendi ülkelerinde yargılamamakta çoğu kez Kenya'ya yargılamak üzere teslim etmektedirler. Ancak Kenya'nın "gayri resmi bölgesel haydut mahkemesi" olarak hizmet vermediği de belirtilmektedir. Benzeri yargılama talepleri ise Seyşeller tarafından kendi ülke ve vatandaşlarına yapılabilecek benzeri uygulamalar gerekçesi ile reddedilmiştir. Bütün bu sebeplerle günümüzde evrensel bir haydutluk mahkemesinin kurulması üzerinde tartışılmaktadır<sup>30</sup>. Kerem *Batır* da haydutluk suçunun yargılanması için zorunlu yargı yetkisini haiz bir uluslararası mahkemenin bulunmamasını eleştirmektedir<sup>31</sup>. Keza bölgesel düzeyde işbirliği için "IMO Cibuti Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezinde Gemilere karşı Silahlı Soygun ve Haydutluğun Bastırılmasına İlişkin Davranış Kodu"<sup>32</sup> kabul edilmiştir<sup>33</sup>.

1982 BMDHS m.105'de haydutluk için bir ceza öngörülmemiş, haydutluğun ulusal mahkemeler tarafından yargılanması ve cezalandırılması öngörülmüştür. Bazı ülkelerde haydutluk hapis (Arjantin, Meksika, Rusya), ömür boyu hapis (Kanada, Yeni Zelanda, Singapur) ya da haydutluk sırasında ölüm gerçekleşmesi halinde ölüm cezası (Singapur) ile cezalandırılmaktadır<sup>34</sup>. Türkiye'de ise "Deniz ulaşım araçlarının alıkonulması ya da kaçırılması suçu" olarak Türk Ceza Kanununun 223. maddesinde düzenlenmiştir. Maddede hapis cezası öngörülmüş ancak suçun işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetlerinin de tahdidi sebebiyle ayrıca cezaya hükmolunacağı ve kasten

<sup>29</sup> **Shaw**, Malcolm N.: *International Law*, sixth ed., Oxford University Press, Oxford, 2008, s. 616.

<sup>30</sup> **Kontorovich**, s. 255.

<sup>31</sup> **Batır**, Kerem: *Yirmi Birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara, 2011, s. 141-143.

<sup>32</sup> IMO Djibouti Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and Gulf of Aden, Jan., 29, 2009, C 102/14,

<sup>33</sup> **Kontorovich**, s. 256; **Bento**, s. 426.

<sup>34</sup> **Boister**, Neil: *An Introduction to Transnational Criminal Law*, Oxford University Press, Oxford, 2012, s. 34; bir gemi haydut gemisi haline gelse dahi bayrak devleti aksini öngörmediği takdirde uyrukluğunu kaybetmemektedir (1982 BMDHS m. 104).

yaralama suçunun da işlenmesi halinde ayrıca kasten yaralanmaya ilişkin hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir<sup>35</sup>.

Günümüzde haydutluğa teşebbüs, haydutluğun finansmanı ile ilgili uluslararası bir düzenleme henüz yapılmamıştır; haydutluğa yardım ve yataklık, haydutlukta kullanılan silah ve gemilerin edinilmesi, fidye ödemesine ilişkin uluslararası düzenlemeler bulunmamaktadır. Bunun sebebi olarak, 1982 BMDHS'nin hazırlık çalışmalarının yapıldığı dönemde deniz haydutluğunun günümüzdeki kadar yaygın olmaması gösterilmektedir. O dönemde denizde gerçekleştirilecek diğer yasadışı faaliyetler de günümüzdeki kadar önemli bir sorun olarak anlaşılmamaktaydı<sup>36</sup>.

Esasen 1982 BMDHS'ye haydutluğun önlenmesine yönelik düzenlemelerin hazırlanışı sırasında ileride deniz ulaşım güvenliği bu derece tehdit edebilecek yoğunlukta bir haydutluk faaliyeti de öngörülmemiştir. Günümüzde 1982 BMDHS'de yer alan sınırlayıcı hükümler sebebi ile haydutlukla ve denizdeki diğer yasadışı faaliyetlerle mücadele etmek oldukça güçleşmiştir. Özellikle denize kıyısı olan başarısız devletlerin artması, deniz taşımacılığının boyutları, gemilerin çok az mürettebat ile çalışabilmesi, silah teknolojilerinin ilerlemesi, terörist faaliyetlerin yarattığı tehdit uluslararası toplumun denizde yasadışı faaliyetlerle mücadele amacıyla yeni uluslararası düzenlemelerin yapılmasını zorunlu kılmıştır. Uluslararası deniz güvenliğine ilişkin düzenlemeler haydutluğun bu sınırlayıcı özellikleri dikkate alınarak giderilmeye çalışılmıştır. 1982 BMDHS'de yer alan deniz haydutluğuna ilişkin hükümlerin denizde işlenebilecek bazı önemli suçlar özellikle terörizmle mücadele bakımından yeterli olmadığı ortaya çıkmıştır. Haydutluğa ilişkin hükümlerin *mutadis mutandis* denizde diğer yasadışı fiillere uygulanması, terörizmle mücadele amacıyla kullanılması da mümkün

<sup>35</sup> Bkz., **Canca**, Hakan Selim: *Denizde İşlenen Suçlar*, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2012, s. 146-147.

<sup>36</sup> **Boister**, s.35; **Bento**, s. 423.

değildir<sup>37</sup>. Bunun sebebi, günümüzde denizdeki yasadışı faaliyetlerin yalnızca “özel sebeplerle” değil “siyasi sebeplerle” de gerçekleşebilmesidir<sup>38</sup>.

## II. 1988 DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR SÖZLEŞME (1988 SUA Sözleşmesi)

### A. 1988 SUA Sözleşmesinin Hazırlanması

1988 SUA<sup>39</sup> Sözleşmesinin hazırlanmasına neden olan olay olarak “7 Ekim 1985 tarihinde İtalya bayrağı taşıyan Achille Lauro yolcu gemisinin İskenderiye-Port Said seferi sırasında kaçırılması” gösterilmektedir. Gemiye kaçırılan yolcuları ve mürettebatı rehin almış; İsrail’in 50 Filistinli tutukluyu bırakmaması halinde yolcuları öldürmekle tehdit etmişlerdir. Hatta tekerlekli sandalyedeki İsraili bir yolcuyu öldürerek gemiden atmışlardır. Bu olay denizde gerçekleşen ilk terörist saldırı olarak da değerlendirilmektedir<sup>40</sup>.

<sup>37</sup> **Tuerk**, Helmut: ‘Combating Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation’, *J. Miami Int.l & Comp. L. Rev.*, 2007-2008, s. 365.

<sup>38</sup> **Hamid**, A.G./**Sein**, K. M./**Win**, K. H.: ‘Assessing the Viability of the 2005 Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Security of Maritime Navigation’, *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*, 6(11), 2012, s. 137.

<sup>39</sup> 1988 Convention on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Ayrıca aynı tarihte

Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fix Platforms on the Continental Shelf, 10.03.1988, 1678 UNTS 201. Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı İşlenebilecek Hukukdışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Protokol. 1988 Platform Protokolü kapsamında sabit platform, “tabii kaynakların araştırılması veya işlenmesi veya diğer ekonomik gayelerle deniz yatağına daimi surette bağlanmış (demirlenmiş) bulunan suni ada, tesis veya yapı” anlamına gelir. Esasen denizdeki en önemli ekonomik faaliyetlerin bu sabit platformlar vasıtasıyla gerçekleştirilmesi bu konuda ayrı bir Protokolün yapılması gereğini ortaya koymaktadır. Bkz., **Karim**, Md Saiful: ‘The Rise and Fall of the International Law of Maritime Terrorism: the ghost of piracy is still hunting!’, *New Zealand Un. Law Review*, 26(1), s. 98.

<sup>40</sup> **Kraska**, James/**Petrozo** Raul: *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2013, s. 740.

Bu saldırıdan hemen sonra 20 Kasım 1985 tarihinde IMO Kurulu toplanarak “Gemilerin güvenliği ve mürettebatın ve yolcuların emniyetini tehdit eden yasadışı fiillerin önlenmesi için tedbirler” konusunda bir karar almıştır<sup>41</sup>. Benzer bir karar BM Genel Kurulu tarafından 9 Aralık 1985 günü alınmıştır<sup>42</sup>. Bu kararda da “nerede gerçekleşirse gerçekleşsin bütün terörist faaliyetler kınanarak özellikle denizde gerçekleşebilecek yasadışı faaliyetlerin önlenmesine ilişkin uygun tedbirleri tavsiye etmesi IMO’dan istenmiştir”. 18 Aralık 1985 tarihinde ise BM Güvenlik Konseyi Archille Lauro olayını ele alarak bir kınama kararı almıştır<sup>43</sup>.

Öte yandan ulusal hukuklarda bu olay değerlendirilirken ilk ele alınan konu olayın haydutluk olarak nitelenip nitelenemeyeceği olmuştur. Özellikle olayda iki geminin bulunmaması ve fiilin özel sebeplerle işlenmemesi sebebiyle bir hukuk boşluğunun söz konusu olduğu ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine Avusturyalı, İtalyan ve Mısır’lı hukukçular özellikle sivil havacılık güvenliğine karşı yasadışı faaliyetlerin önlenmesine ilişkin sözleşmelerin oldukça ileri düzeyde hükümler içerdiklerini tespit etmiş; benzer düzenlemelerin denizcilik alanında da benimsenmesi yolunda görüş bildirmişlerdir. 1986 yılı Kasım ayında IMO Konseyi konunun IMO’da ele alınmasının uygun olduğu yönünde oybirliği ile bir karar almıştır. Bu çerçevede oluşturulan *Ad Hoc* Hazırlık Komitesi bütün devletlerin katılımı ile toplanmış ve İtalya, Mısır ve Avusturya tarafından hazırlanan Taslak Sözleşme temelinde çalışmaya başlamıştır. Bu Sözleşmenin hazırlık çalışmaları bir yıl içinde tamamlanmış ve metin 10 Mart 1988 tarihinde Roma’da yapılan diplomatik konferansta oydaşma ile kabul edilmiş<sup>44</sup>; 1 Mart 1992’de yürürlüğe girmiştir<sup>45</sup>.

<sup>41</sup> Res. A.584(14) (Nov. 20, 1985) on “Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of Their Passengers and Crews”.

<sup>42</sup> General Assembly Res. 40/61, 15, U.N. Doc. A/Res/40/61 (Dec. 9, 1985).

<sup>43</sup> Security Council Res. 579, 1, U.N. Doc. S/Res/579 (Dec.18, 1985), bkz., **Tuerk**, s. 338-339.

<sup>44</sup> **Tuerk**, s. 344-345; bkz., **Balkin**, Rosalie: ‘The International Maritime Organization and Maritime Security’, *30 Tul. Mar. L. J.* (Winter/Summer, 2006), s. 5-7.

<sup>45</sup> Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, R.G.:9.10.1990; s.: 20660, kanun no: 3662, K.T.: 27.09.1990. Günümüzde 1988 SUA

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, 1988 SUA Sözleşmesi kendisinden evvel hazırlanan ve temel amaçları terörizmle mücadele olan iki sözleşmeye benzer bir sistematik ile hazırlanmıştır. Bu sözleşmeler 1970 La Haye Hava Araçlarının Hukukdışı Olarak Ele Geçirilmesi Sözleşmesi<sup>46</sup> ve 1971 Montreal Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Hukukdışı Fiillerin Önlenmesi Sözleşmesidir<sup>47</sup>. Bu sözleşmeler ile uluslararası ulaşım güvenliğine karşı işlenecek hukuka aykırı fiillerin faillerinin yargılanmaları ve cezalandırılmaları amaçlanmaktadır.

### B. 1988 SUA Sözleşmesinin Kapsamı

1988 SUA Sözleşmesinde bazı fiiller tanımlanarak suç olarak düzenlenmiş; taraf devletler için bu fiillerin ulusal hukuklarında suç haline getirilmesi ve bu suçların ağır şekilde cezalandırılması yükümlülüğü getirilmiştir. Sözleşme ile 1982 BMDHS’de tanımlanan “haydutluk” olarak kabul edilmeyen denizde gerçekleşebilecek diğer hukuka aykırı fiillerin önlenmesi amaçlanmaktadır<sup>48</sup>. Sözleşmede yer alan suçlar bakımından haydutlukta aranan “özel amaçlarla işleme” koşulu ya da sınırlaması bulunmamakta, deniz ulaşımını tehlikeye sokan özel ya da siyasi amaçlı fiillerin tümünün cezalandırılması sağlanmaktadır<sup>49</sup>. Benzeri düzenlemeler sivil havacılığın güvenli bir şekilde yapılması amacıyla daha evvel yapılan sözleşmelerde yer almış iken deniz ulaşım güvenliğine ve denizde terörizmin önlenmesine yönelik cezai hükümler içeren ilk sözleşme 1988 SUA Sözleşmesidir<sup>50</sup>. Kısaca, 1988 SUA Sözleşmesinin hükümleri hem yetkiye ilişkin hükümleri bakımından coğrafi olarak hem de haydutlukla beraber diğer yasadışı fiilleri de düzen-

---

Sözleşmesine taraf devlet sayısı 166 (Dünya tonajının %94.45’i), 1988 SUA Protokolüne taraf devlet sayısı ise 166’dır (Dünya tonajının %87.55’i).

<sup>46</sup> 1970 Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Hague, 16.12.1970, 704 UNTS 219, yürürlüğe giriş, 04.12.1971.

<sup>47</sup> 1971 Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Aviation, Montreal, 23.09.1971, 974 UNTS 177, yürürlüğe giriş, 26.01.1973.

<sup>48</sup> **Hamid/Sein/Win**, s. 138.

<sup>49</sup> **Keyuan, Zou**: ‘New Developments in the Law of Piracy’, *Chinese Journal of International Law*, vol.8, iss.2, 2009, s. 330.

<sup>50</sup> **Tuerk**, s. 343.

lediği için cezalandırılabilir fiiller bakımından 1982 BMDHS'ye nazaran daha kapsamlıdır<sup>51</sup>.

Esas olarak denizde terörizmle mücadele amacıyla yapılmasına rağmen Sözleşme metninde “terörizm”, “terörist saldırı” ya da “terörizm amacı” ifadeleri açıkça tanımlanmamaktadır. Sözleşmede öncelikle Sözleşmenin uygulanacağı alanı belirlemek üzere gemi tanımlanmıştır. Daha sonra uluslararası deniz hukukunun ilkelerine de uygun olarak, yargı bağımsızlığı olan savaş gemileri ve ticari olmayan amaçla hizmet eden diğer devlet hizmetindeki gemilere (donanmadaki yardımcı gemiler, gümrük ve polis gemileri) ve deniz ulaşımından çekilen gemilere Sözleşme hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir<sup>52</sup>. Ancak, yazarlara göre, cümlede geçen “hizmetteki” gemilerin neler oldukları yeterince anlaşılmamaktadır<sup>53</sup>.

Sözleşmenin terörizm ya da haydutluk ifadeleri yer almayan 3. maddesinde, suç oluşturan “yasadışı fiiller” tanımlanmaktadır. Burada amaçlanan deniz haydutluğu dışındaki bazı fiillerin suç haline getirilerek bir uluslararası sözleşme kapsamına dahil edilmeleridir. 1988 SUA Sözleşmesi esasen bir uluslararası ceza sözleşmesi olması bakımından suç teşkil eden fiillerin tanımlanması önemlidir. Uluslararası ceza sözleşmelerinin en önemli özelliklerinden biri taraf devletler için getirilen bazı fiillerin cezalandırılması yükümlülüğüdür. Suç olmadan ceza olmaz ilkesi gereğince Sözleşmenin 3. maddesinde belirtilen fiillerin ulusal mahkemelerce yargılanabilmesi için öncelikle ulusal ceza kanunlarında suç olarak düzenlenmesi gerekir. Sözleşmede, uluslararası deniz ulaşım güvenliğini tehlikeye atan fiillerden bazıları suç olarak düzenlenmiştir.

### 1. 1988 SUA Sözleşmesi ile Suç Haline Getirilen Fiiller

Sözleşmede öncelikle “kuvvet kullanarak veya tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile bir gemiyi veya denetimini ele geçirirse veya seyir güvenliği tehlikeye sokacak bir şekilde, gemide bulunan bir şahsa karşı şiddet hareketinde bulunursa veya gemiyi tahrip eder veya gemiye veya

<sup>51</sup> Kontorovich, s.253; Hamid/Sein/Win, s. 137.

<sup>52</sup> 1988 SUA Sözleşmesi m. 2(1).

<sup>53</sup> Kraska, Petrozo, s. 806; Tuerk, s. 348.



bunun navlununa zarar verirse veya gemiye ve navlununa zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi herhangi bir surette gemiye koyar veya koydurtursa veya seyrüseferi kolaylaştıran yapıları tahrip eder veya bunlara önemli bir zarar verirse veya bu yapıların işlenmesini ciddi bir şekilde aksatırsa veya yanlış olduğunu bildiği bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokarsa taraf devletlerden burada yer alan suçların ağırlığı dikkate alınarak uygun cezalarla yaptırıma bağlaması” öngörülmüştür.

Bu suçların unsurlarının ayrıca belirlenmesi ve suç oluşturacak fiillerin oluşma şartlarının bazı ek koşullara tabi kılınması 1988 SUA Sözleşmesi ile birlikte BMDHS’de yer alan haydutluğa ilişkin hükümlerin uygulanmasını mümkün kılmaktadır. Örneğin, ulaşım güvenliği zedelenirse dahi gemi kaptanının soyulması diğer şartları da karşılaması halinde haydutluk olarak nitelenebilir. 1988 SUA Sözleşmesinde düzenlenen suçlarda özellikle haydutlukta aranan “özel amaçla işleme” ve “iki ayrı gemi” unsurları aranmadığı için cezalandırılacak fiillerin daha geniş kapsamlı olduğu açıktır<sup>54</sup>.

## 2. 1988 SUA Sözleşmesinin Coğrafi Bakımdan Uygulama Alanı

1988 SUA Sözleşmesinde yer alan suçlar devletin deniz ülkesi içinde ya da dışında gerçekleşebilir; haydutlukta olduğunun aksine burada düzenlenen suçların açık denizde işlenmesi zorunluluğu bulunmamaktadır. Hukuka aykırı bir fiilin SUA Sözleşmesi çerçevesinde değerlendirilip cezalandırılması için aranan coğrafi koşul “geminin seyir planının bir ülkenin karasularından çıkacak şekilde düzenlenmesidir”. Sözleşmede “Bir geminin tek bir Devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi veya programına göre bu sulardan geçerek veya bu sularda seyretmesinin planlanması halinde bu Sözleşmenin uygulanacağı”<sup>55</sup> düzenlenmiştir. Bunun anlamı herhangi bir geminin bir devletin yargı yetkisi dışına çıkmasının planlanması halinde dahi Sözleşmenin uygulama alanına girmesidir. Sözleşme, yalnızca bir devletin deniz ülkesinden çıkmamış ve çıkması da planlanmamış gemilerde işlenen suçlarda uygulama alanı bulma-

<sup>54</sup> Boister, s. 33.

<sup>55</sup> 1988 SUA Sözleşmesi m.4(1).

maktadır. Keza Sözleşme, taraf devletlere ülkesinde bulunan suçluların yargılanması dışında diğer taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilere müdahale ya da suçluları yakalama yetkisi de vermemektedir<sup>56</sup>. Kabotaj hakkı çerçevesinde yalnızca bir devletin sularında seyrüsefer halinde o devletin ulusal hukuku uygulanacaktır. Ticari amaçla kullanılmayan yabancı devlet ve savaş gemilerinin dokunulmazlığı ilkesine uygun olarak bu tür gemiler Sözleşme kapsamına alınmamışlardır.

Sözleşmenin önemli bir özelliği yalnızca açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgede işlenen suçlarla sınırlı olmamasıdır. Suçun diğer bir taraf devletin karasularında işlenmesi halinde de suç işleyenlerin karasularına girmesi halinde diğer taraf devletler yetki kullanabilirler. Bu bakımından şartların gerçekleşmesi halinde fiilin nerede işlendiği önemli değildir. *Beckman*, özellikle yasadışı fiillerle mücadele için aynı bölgede yer alan devletlerin Sözleşmeye taraf olmasının önemli olduğunu belirtiyor<sup>57</sup>. Sözleşme aynı zamanda uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda da bu boğazı oluşturan suların hukuki statüsüne bakılmaksızın uygulanacaktır. Uluslararası ulaşımda kullanılan boğazların Sözleşmede ayrıca düzenlenmesi ortaya çıkabilecek tartışmaların önlenmesi bakımından yerindedir. Esasen uluslararası boğazlarda işlenebilecek suçlar kıyı devletlerini de tehdit edecektir.

1988 SUA Sözleşmesi, taraf devletlere zanlıların yakalanması için açık denizde gemiye müdahale, çıkma ve suçluların yargılanması yetkisi tanıtmaktadır. Sözleşmenin uygulanması sanıkların ancak taraf devletlerin iç sularında, karasularında ya da ülkelerinde yakalanmaları sonrasında söz konusu olmaktadır<sup>58</sup>. Bu durum Sözleşmenin en önemli eksikliklerinden biri olarak görülmüş ve daha sonra yapılan 2005 SUA Protokolü ile değiştirilmiştir.

---

<sup>56</sup> **Balkin**, s. 10.

<sup>57</sup> **Beckman R. C.**: ‘The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism’, **Herbert-Burns, R./Bateman, S./Lehr, P.** (eds.), *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2009, s. 189; ayr.: **Davidson**, s. 279-280.

<sup>58</sup> **Beckman**, s. 189.

### C. 1988 SUA Sözleşmesine Göre Yargı Yetkisi

#### 1. 1988 SUA Sözleşmesine göre Cezai Yargı Yetkisinin Tesisi

Taraf devletler için Sözleşmeden doğan en önemli yükümlülüklerden biri cezai yargı yetkisinin tesis edilmesidir. Burada uluslararası ceza hukukunda yargı yetkisinin ortaya çıkış şekilleri hakkında kısa bir bilgi verilmelidir. Uluslararası ceza hukukunda bir devletin cezai yargı yetkisi beş farklı şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlar milliyet ilkesi (sanığın milliyetine göre), ülkesellik ilkesi, pasif kişisellik (mağdurun milliyetine göre) ilkesi, koruma ilkesi (devlete karşı bir tehdit olması halinde) ve evrensel yetkidir. 1982 BMDHS’de yer alan bayrak devleti yetkisi ise ülkesellik ve milliyet ilkesini içinde barındırmaktadır. Aşağıda incelediğimiz 1988 SUA Sözleşmesine göre tesis edilecek cezai yargı yetkisi, 1982 BMDHS’nin 91. ve 92. maddelerinde düzenlenen bayrak devleti ilkesi ile paraleldir<sup>59</sup>.

1988 SUA Sözleşmesinde iki çeşit yargı yetkisi düzenlenmiştir<sup>60</sup>. Bunlar, zorunlu yargı yetkisi ve takdire bağlı yargı yetkisidir. Sözleşmenin 6(1) maddesinde “Suçun devletin bayrağını taşıyan bir gemiye karşı veya bu gemide veya Devletin karasuları dahil ülkesinde işlenmesi veya vatandaşı tarafından işlenmesi durumlarında yargılanması” halinde devletin zorunlu yargı yetkisinin olduğu düzenlenmiştir. Taraf devlet özellikle bu durumlarda yargı yetkisini tesis etmek için gereken tedbirleri alacaktır. Burada zorunlu yargı yetkisinin ülkesellik ve milliyet ilkeleri çerçevesinde tesis edileceğini görüyoruz<sup>61</sup>.

Sözleşmenin 6(2) maddesinde ise ihtiyari yargı yetkisi şu şekilde düzenlenmiştir. “Suçun daimi ikametgâhı o Devlette bulunan vatansız kişiler tarafından işlenmesi; suç işlenmesi sırasında Devletin vatandaşının alıkonulması, tehdit edilmesi, yaralanması veya öldürülmesi; suçun Devleti bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlama niyetiyle işlenmesi durumlarına ilişkin olarak kendi yargı yetkisini tesis edebilir.” İhtiyari yetki çerçevesinde ise SUA Sözleşmesinde esas olarak pasif kişilik ilkesi benimsen-

<sup>59</sup> Kraska/Petrozo, s. 810.

<sup>60</sup> Tuerk, s. 351.

<sup>61</sup> Kraska/Petrozo, s. 810.

miştir. SUA Sözleşmesinde yer alan “suçun Devleti bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlama niyeti ile işlenmesi” ifadesi ise koruma ilkesinin bir yansımasıdır<sup>62</sup>.

Yazarlar, milliyet ve ülkesellik ilkesinin kabul edilmesinin yargı yetkisinde boşluklara sebep olabileceğini, sanığın vatandaşı olan devletin soruşturma yapmamaya karar verebileceğini ya da bazı uygun bayrak devletlerinin yargılama yapmayacağını, yargılama yapmaya istekli olmayacağını vurguluyorlar.<sup>63</sup> *Guilfoyle*'e göre ise 6. madde ile taraf devletlere yargılama konusunda bir yetki verilmemekte ancak taraf devletlerden yargılamanın sağlanması istenmektedir. Esasen bu yargıla ya da iade et ilkesi ile de uyumludur<sup>64</sup>. Bu çerçevede aşağıda Sözleşmede de yer alan iade et ya da yargıla ilkesi ele alınacaktır.

## 2. *Aut dedere aut iudicare* ilkesi

Diğer ceza hukuku sözleşmelerinde de yer alan *iade et ya da yargıla ilkesi* Sözleşmenin 10. ve 11. maddesinde düzenlenmiştir. Uluslararası ceza hukukunun temel ilkelerinden “iade et ya da yargıla ilkesi”, devletin “suç işlediği iddia edilen bir kişinin kendi ülkesine bulunması halinde bu kişiyi taraf ülkelerden birine iade etmesi ya da yargılaması gerektiğini” ifade etmektedir. İade et ya da yargıla ilkesine sözleşmelerde yer verilmesi halinde “Sözleşmenin kendisinin iade için hukuki alt yapı teşkil edeceği; ayrıca devletlerin iade için ikili ya da çok taraflı bir iade anlaşmasına ihtiyaç bulunmadığı” hükmü de yer almaktadır. Bu hükmün temel amacı sanıkların işledikleri iddia edilen suçlardan dolayı yargılanmalarının sağlanmasıdır. Suçun denizde işlenmesi suçluların güvenli olarak düşündükleri ülkelere kaçarak cezасız kalmalarına yol açabileceği için sözleşmelerin etkinliği

<sup>62</sup> Diğer bazı sözleşmelerde de benzer şekilde mağdurun vatandaşlığı yargı yetkisi bakımından temel alınmıştır. Örneğin Rehine Sözleşmesinin 5. maddesinde ve İşkenceye Karşı Sözleşmenin 5(1c) maddesinde. Sözleşmenin müzakerelerinde mağdurun milliyeti uyarınca yargı yetkisi tanınmasına itiraz edilse de yapılan oylamada 32 devlet kabul etmiş, dördü reddetmiş, üçü ise çekimser kalmıştır; bkz., **Kraska/Petrozo**, s. 810-811.

<sup>63</sup> **Kraska/Petrozo**, s. 812.

<sup>64</sup> **Guilfoyle**, Douglas: *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2011, s. 256-257.

açısından bu hüküm çok önemlidir<sup>65</sup>. Uluslararası ceza sözleşmelerin amacı sanıkların belli bir ülkenin yargı yetkisinden çıkararak ya da kaçarak yargılanmamalarının önüne geçmektir. Çoğu zaman birden fazla ülkede ya da açık denizde işlenen suçların işlenmesinden hemen sonra yargılanması gereken kişiler bir ülkenin cezai yargı yetki alanından diğerine ya da açık denize kaçarak yargılanmadan kurtulmaktadırlar.

İlke çerçevesinde sanığın ülkesinde bulunduğu taraf devlet sanığı iade etmezse kendisini cezai soruşturma başlatması gereklidir. Ancak bu konuda taraf devletler arasında bazı görüş ayrılıkları ve uygulama farklılıkları vardır. Bazı taraf devletler yalnızca bir iade talebi olduğunda yargılama zorunlulukları olduğunu düşünmektedir. Öte yandan diğerleri bu şekilde bir iade talebi olmaksızın yargılama yapamayacaklarını iddia etmektedirler<sup>66</sup>. Son olarak belirtilmesi gerekir ki, Sözleşmede iade et ya da yargıla ilkesi mutlak bir yükümlülük olarak düzenlenmemiştir. Bu konuda ilgili devletler bakımında uluslararası hukuk yükümlülüklerine uygun hareket edilmesi gerekir. Örneğin, siyasi ya da ekonomik suç sebebi ile iade talepleri reddedilebilir ya da sığınma taleplerinin değerlendirilmesi gerekir<sup>67</sup>.

1988 SUA Sözleşmesi taraf devletlerin denizde işlenen suçlarda yargı yetkisini oldukça genişletmektedir. Bu çerçevede; taraflar belirtilen suçların kendi ülkelerinde işlenmesi, cezai yargı yerleri sayılan gemi ve uçaklarında işlenmesi ya da suçu işlediği iddia edilen kişinin kendi ülkesinde bulunması halinde suç bakımından yargı yetkisini kullanmayı kabul etmektedirler.

#### D. 1988 SUA Sözleşmesinde Yer Alan Diğer Konular

Sözleşmenin 7. maddesine göre “Taraf devlet şartların kendisini yetkili kıldığına kabul ettikten sonra, suçlunun veya zanlının ülkesinde bulunduğu herhangi bir Âkit Devlet, bu kimseyi, millî kanunlarına uygun olarak cezai takibat veya iade işlemleri başlayana kadar gereken süre için gözaltına alacak ya da duruşmada bulunmasını sağlamak için diğer tedbirleri alacaktır. Bu durumda davayla ilgili maddi gerçeğin bulunması için ön soruşturma

<sup>65</sup> Kraska/Petrozo, s. 815.

<sup>66</sup> Kraska/Petrozo, s. 814-815.

<sup>67</sup> Tuerk, s. 349.

yapmalıdır. Sanık, konsoloslukla ya da milliyetini taşıdığı bir temsilciyle görüşme hakkına sahiptir.”

Sözleşmenin 8.maddesinde Sözleşmeye göre suç teşkil eden fiilleri işledikleri iddia edilen kişiler hakkında gemi kaptanının, bayrak devletinin ve bu kişileri teslim alan devletlerin yükümlülükleri düzenlenmektedir.

Sözleşmenin 11. maddesinde ise iade usulleri; 12. maddesinde ise “adli yardım” düzenlenmiştir. Buna göre “taraf devletler cezai takibatların sonuçlandırılması için, delillerin temin edilmesi de dahil olmak üzere birbirlerine en geniş ölçüde yardım sağlayacaklardır.” Sözleşmenin 13., 14., 15. maddelerinde taraf devletlerin 3. maddede belirtilen suçların önlenmesi amacıyla, uygulanabilir bütün tedbirleri almaları, mevzuatları çerçevesinde bilgi teatisinde bulunmaları, idarî ve diğer tedbirleri koordine konularında işbirliği yapacakları düzenlenmiştir. Keza 3. maddede belirtilen suçlardan birinin işleneceği inancında olan her Âkit Devlet, ulusal hukuku çerçevesinde, haiz olduğu konuya ilişkin bilgileri, 6. maddeye göre yargı yetkisine etki ettiğine inandığı Devletlere ivedilikle bildirecektir. 15. maddede sayılan hususlarda IMO Genel Sekreterliğine bildirim yapılacaktır. Sözleşmenin 16. maddesinde Sözleşmenin uygulanmasına ve yorumlanmasına ilişkin bir uyuşmazlık çıkması halinde makul süre içinde müzakere edilmemesi, çözümlenememesi halinde ise hakem heyetinin oluşturulması, hakem heyetinin oluşturulması tarihinden itibaren 6 ay içinde heyetin oluşmaması halinde ise uyuşmazlığın taraflarından birinin konuyu Uluslararası Adalet Divanı’nın önüne götürebileceği düzenlenmiştir. Belirtelim ki, Türkiye, Sözleşme’nin bu maddesine çekince koymuştur<sup>68</sup>.

1988 tarihinden sonra özellikle 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra deniz güvenliğinin sağlanması için diğer bazı başarılı girişimler de söz konusu olmuştur. Bu çerçevede Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Uluslararası Kodu (ISPS Code) ile Denizde Güvenlik Sözleşmesinin SOLAS XI Bölümünün değiştirilmesi suretiyle hazırlanan SOLAS XI-2 Bölümü<sup>69</sup> dikkat çekmektedir. Ancak deniz güvenliğine ilişkin çalışmalardan en önemlisi

<sup>68</sup> 1988 SUA Sözleşmesi m.16(2).

<sup>69</sup> International Code for the Security of Ships and Port Facilities SOLAS/CONF.5/34 (17 December 2002).

1974 SOLAS Convention, IMO Doc SOLAS/CONF.5/32 (12 December 2002).

1988 SUA Sözleşmesinin 2005 yılında yapılan Protokol ile Protokole taraf olan devletler bakımından önemli ölçüde değiştirilmesidir. Aşağıda bu değişiklikleri ayrıntılı olarak ele alacağız.

### III. 2005 SUA PROTOKOLÜ

1988 SUA Sözleşmesi ve Platform Protokolü, 11 Eylül 2001'de ABD'de gerçekleşen terör saldırıları sonrasında deniz güvenliğine ilişkin bütün konuları düzenlemedikleri ve bazı eksikliklerinin olduğu ortaya çıkınca terörizmle daha etkin bir şekilde mücadele edilmesi amacıyla 2005 SUA Protokolü<sup>70</sup> tarafından önemli ölçüde genişletilmiştir. 2005 SUA Protokolü hazırlık süreci IMO yürütülmüştür<sup>71</sup>. 2005 SUA Protokolü esasen bir terörizmin önlenmesi sözleşmesidir. 2005 SUA Protokolü kendisinden önce akdedilmiş terörizmin önlenmesine ilişkin sözleşmelerde yer alan pek çok ortak noktayı içermekte ve günümüzde en önemli uluslararası terörizmle mücadele sözleşmelerinden biri olarak nitelenmektedir. Protokolün girişinde terörizm, terörist saldırılar ve terörist fiillere ve farklı dokuz anti-terörizm sözleşmesine atıf yapılmıştır. Esasen bu da 2005 SUA Protokolünün temel hedefinin denizlerde gerçekleştirilecek terörizmin önlenmesi olduğunu göstermektedir<sup>72</sup>.

2005 Protokolü, Haziran 2010'da yürürlüğe girmiştir. Protokolün kabulünden ancak beş yıl sonra yürürlüğe girmesi uluslararası toplumun 1988 SUA Sözleşmesi hükümlerini değiştirmeye pek de hevesli olmadığını ve bu konuya ilişkin tereddütlerini göstermektedir<sup>73</sup>. 2005 SUA Protokolünü

<sup>70</sup> 2005 SUA Protokolü, 10 Temmuz 2010'da yürürlüğe girmiştir; günümüzde taraf devlet sayısı 36 (Dünya toplam tonajının %35.92'si); SUA Platform Protokolü 10 Temmuz 2010'da yürürlüğe girmiştir; taraf devlet sayısı 31'dir (%35.13). Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation LEG/CONF.15/21 (1 November 2005); Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf LEG/CONF.15/22 (1 November 2005).

<sup>71</sup> 2005 SUA Protokolü hazırlık süreci için bkz., **Beckman**, s. 191-192.

<sup>72</sup> *Tuerk*, terörizmin tanımının yapılmadığını; bu konunun Konferansta dahi ele alınmadığını ve siyaseten bazı sorunlara sebep olacağı için bunun yerinde bir tutum olduğunu belirtiyor. Bkz., **Tuerk**, s. 347.

<sup>73</sup> **Hamid/Sein/Win**, s. 137.

onaylayan devletler bakımından 1988 SUA Sözleşmesi ile bir tek metin olarak okunacak ve yorumlanacaktır<sup>74</sup>. 2005 SUA Protokolü ile 1988 SUA Sözleşmesinin 1 ilâ 16. maddeleri revize edilmiş; Protokolün 17. ilâ 24. maddeleri ve eki ile ise 1988 SUA Sözleşmesine yeni hükümler eklenmiştir.

1988 SUA Sözleşmesinin Protokol ile bu şekilde kapsamlı olarak genişletilmesi ve ayrıntılandırılması yerine yeniden bir sözleşme yapılmasının daha yerinde olduğunu savunan yazarlar vardır<sup>75</sup>. Özellikle günümüzde 2005 Protokolü ile değiştirilmiş 1988 SUA Sözleşmesine taraf devlet sayısının çok sınırlı olması bu görüşün haklılığı desteklemektedir. Günümüzde onaylayan devletler bakımından 1988 SUA Sözleşmesi ve 2005 Protokolü bütünleşmiş tek bir sözleşme olarak kabul edilmektedir. Elbette 2005 SUA Protokolü ayrı bir uluslararası sözleşmedir ve onaylamayan devletler bakımından bağlayıcılığı yoktur.

2005 yılında yapılan SUA Protokolü ile 1988 SUA Sözleşmesine iki temel değişiklik getirilmiştir<sup>76</sup>. Bunlardan ilki yasadışı fiiller olarak nitelenen fiillere yenilerinin eklenmesi diğeri ise bazı koşulların gerçekleşmesi halinde açık denizde gemilere müdahaleye izin verilmesidir.

### A. 1988 SUA Sözleşmesine Eklenen Yasadışı Fiiller

Terörist ve terörizmin tanımlanması konusunda “terörist” ifadesinin Protokole dahil edilip edilmemesi tartışılmış; sonunda sözleşmeye terörist ifadesi alınmamıştır. Esasen bilindiği üzere Protokol ile yapılan değişikliklerin amacı terörist saldırıların önlenmesi, böyle bir saldırının gerçekleşmesi halinde sanıkların yargılanmasının sağlanmasıdır. 2005 Protokolü ile 1988 SUA Sözleşmesine yapılan eklemelerden en önemlisi Sözleşmenin 3. maddesinde tanımlanmış olan yukarıda ele alınan yasadışı fiillere diğeri bazı fiillerin eklenmesidir. Gözden geçirme çalışmaları sırasında özellikle 1998 SUA Sözleşmesinde belirtilen “yasadışı fiillerin” günümüzde söz konusu olabilecek saldırıları kapsamadığı ve eksik olduğu üzerinde durulmuştur. Örneğin, 1988 SUA Sözleşmesinde biyolojik, kimyasal ya da nükleer silah

<sup>74</sup> 2005 SUA Protokolü m.15(1).

<sup>75</sup> Tuerk, s. 358.

<sup>76</sup> Keyuan, s. 331.



ve maddelerle yapılabilecek saldırılar “yasadışı fiiller” kapsamında tanımlanmamıştır<sup>77</sup>. 2005 Protokolü ile Sözleşmenin 3. maddesine yeni fiiller suç olarak eklenmiştir. Bu suçlardan hepsi olmasa da birçoğu denizde seyrüsefer emniyetini tehlikeye sokan fiillerdir. Ancak Protokol ile deniz güvenliğine yapılan vurguda da bir değişiklik olduğu göze çarpmaktadır<sup>78</sup>. Bu değişikliklerde özellikle deniz güvenliği ile karada sağlanacak güvenlik arasındaki ilişki vurgulanmakta ve deniz güvenliği bütüncül bir yaklaşım içinde ele alınmaktadır<sup>79</sup>.

Protokol ile Sözleşmeye eklenen “yasadışı fiiller” geniş kapsamlı olarak denizde terörizmin önlenmesine yöneliktir. Protokolde açıkça terörizmin tanımı yapılsa da “...filin amacı, niteliği veya kapsamı gereği bir toplumu yıldırma veya bir hükümet veya uluslararası örgütünü bir fiili yapmaya zorlamak veya yapmaktan imtina etmeye zorlamak...” ifadesi ile terörizm kastı ifade edilmektedir. Ayrıca fiillerin suç oluşturabilmesi için “bilmek ve istemek” de manevi unsur olarak belirtilmiştir.

Yasadışı olarak nitelenen ilk fiil “geminin silah olarak ya da terör saldırısı gerçekleştirmek üzere kullanılması”dır. Keza ölüme, ciddi yaralanmalara, zarara sebep olabilecek bazı silahların (biyolojik, kimyasal, nükleer silah, radyoaktif malzeme) kullanılması ya da bazı maddelerin (petrol, sıvılaştırılmış doğal gaz, zehirli maddelerin) gemiden boşaltılması suç haline getirilmiştir<sup>80</sup>. Burada artık 1988 SUA Sözleşmesinde olduğu gibi yalnızca deniz ulaşımının tehlikeye atılması değil aynı zamanda 11 Eylül saldırısı da dikkate alınarak gemilerin silah olarak ya da terör saldırısında kullanılması da engellenmeye çalışılmaktadır<sup>81</sup>.

Protokol ile getirilen ikinci tip yasadışı fiil ise kitle imha silahlarının (KİS) gemilerle taşınmasına ilişkindir. Burada da yukarıda belirttiğimiz terörizm amacı ve ölüm, ciddi yaralanma ve zararlar vurgulandıktan sonra biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların varlığı bilinerek açık denizlerde

<sup>77</sup> Balkin, s. 23.

<sup>78</sup> Balkin, s. 26.

<sup>79</sup> Klein, Natalie: *Maritime Security and Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2011, s. 173.

<sup>80</sup> 2005 Protokolü m.3bis 1a.

<sup>81</sup> Kraska/Petrozo, s. 821-822.

taşınması suç haline getirilmektedir. Esasen, bu hüküm BM Güvenlik Konseyi'nin 1540 sayılı kararında öngörülen KİS'lerin sınırlanmasına ilişkin hükümlerinin uygulanmasına da yardımcı olacaktır. Ayrıca Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı (UAEA) Koruma Anlaşmaları<sup>82</sup> kurallarına aykırı olarak nükleer patlatma faaliyetlerinde kullanılacak malzeme ve teçhizatın ya da biyolojik, kimyasal, nükleer silah üretiminde kullanılacak malzemelerin, yazılım ve tasarımın taşınması suç halinde getirilmiştir. Ancak, bu tür taşıma Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşmasına<sup>83</sup> (NYÖA) uygunsuz yasak kapsamında sayılmayacaktır<sup>84</sup>. NYÖA'ya taraf olan devletlere bir ayrıcalık tanınmıştır. Yazarlar, bu hükmün özellikle nükleer silaha sahip olan ancak NYÖA tarafından ayrıcalıklı devletler sayılmayan devletlerin Protokole taraf olmasını oldukça zorlaştıracağını belirtiyorlar. Keza, yazarlara göre, çifte kullanımı olan maddeler ya da denizcilerin konteynerlerin içinde ne olduğunu bilmemeleri de sorunlara yol açabilir<sup>85</sup>.

Üçüncü tip yasadışı fiille Sözleşmenin kapsamı oldukça genişletilmektedir. Buna göre, Protokolün ekinde sıralanan dokuz ayrı terörizmle mücadele sözleşmesinin<sup>86</sup> herhangi birisinde düzenlenen suçları işleyen kişileri

<sup>82</sup> Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı bünyesinde yapılan birçok anlaşmayı kapsayan "IAEA Comprehensive Safeguards Agreement" ifadesi kullanılmaktadır.

<sup>83</sup> The Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, UNTS, vol.729, 1970, no:10485.

<sup>84</sup> 2005 SUA Protokolü m.3bis 1b.

<sup>85</sup> **Tuerk**, s. 360.

<sup>86</sup> 1970 Lahey Uçakların Hukuka Aykırı Kaçırılmasının Önlenmesi Sözleşmesi, 1971 Montreal Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi, 1973 BM Diplomatik Temsilciler Dahil Uluslararası Alanda Korunan Şahıslara Karşı İşlenen Suçları Önleme ve Cezalandırma Sözleşmesi, 1979 BM Rehine alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme, 1979 Viyana Nükleer Malzemenin Fiziki Korunması Sözleşmesi, 1988 Montreal Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Yapılan Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine ek Uluslararası Sivil Havacılık Hizmetlerindeki Havaalanlarında Hukuka Aykırı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesi Sözleşmesi, 1988 Roma Kıta Sahanelerinde Yer Alan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yapılan Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol, 1997 BM Terörist Bombalamaların Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme, 1999 BM Terörizmin Finanse Edilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi. Bu sözleşmelere terörizmle mücadeleye ilişkin yeni sözleşmelerin de eklenmesi mümkündür.

ceza yargılamasından kaçırılmak üzere gemilerde taşınması suç haline getirilmiştir. Bu hüküm Sözleşmeyi revize eden 2005 Protokolünün özellikle terörizmle mücadele amacını vurgulamaktadır. Bu suçun işlenmesi için de “bilmek ve istemek” unsurları aranmaktadır; bunun amacı ise masum denizci ve kaptanların korunması olarak ifade edilmektedir<sup>87</sup>. Bu konuda son olarak, 2005 Protokolü 10. maddesinde Protokol ile oluşturulan yeni suçlar bakımından da iade et ya da yargıla ilkesinin geçerli olacağını düzenlendiği belirtilmelidir.

### **B. Açık Denizde Yabancı Gemilere Müdahale (Interdiction)**

2005 Protokolü ile getirilen diğer bir önemli değişiklik ise açık denizde yabancı gemilere müdahaleye ilişkin kurallardır. Çalışmanın bu bölümünde açık denizde yabancı gemilere müdahale ele alınacaktır. Hemen belirtelim ki, Protokole taraf devlet sayısının 1988 Sözleşmesine nazaran sınırlı kalması özellikle devletlerin yabancı gemilere müdahaleye ilişkin kurallara sıcak bakmadıklarını göstermektedir. Açık denizlerin özgürlüğü ve bayrak devleti yetkilerinin istisnası niteliğindeki bu hükümlere devletler temkinle yaklaşmaktadırlar<sup>88</sup>.

Bu noktada, gemiye müdahale konusunda açıklamalarda bulunmak faydalı olacaktır. Bazı koşulların gerçekleşmesi halinde bir savaş gemisinin ya da hükümet hizmetinde bulunan bir geminin açık denizde ya da yabancı bir devletin karasularında yabancı bir devletin gemisine müdahale etmesi mümkündür. Genel olarak, gemiye müdahale bayrak devletinin rızası, uyraksuz bir gemi ya da uluslararası hukukta buna izin veren bir kuralın olması halinde hukuka uygun kabul edilir. Özellikle uluslararası hukuk çerçevesinde müdahaleye izin veren bir kuralın bulunmasının halinde gemiye müdahale yasaklanmış bir faaliyetten şüphelenilmesi sebebiyle gemiye çıkılması, geminin araştırılması; gemiye ve kargoya el konulması, mürettebatın tutuklanmasıdır<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> Beckman, s. 192; Tuerk, s. 361; Balkin, s. 24.

<sup>88</sup> Hamid/Sein/Win, s. 142.

<sup>89</sup> Guilfoyle, s. 339, 342-343.

Belirtilmesi gerekir ki, yabancı gemiye müdahale otomatik olarak gemide bulunan kişileri yargılama yetkisini müdahale eden devlete tanıtmaktadır. Müdahale eden devletin yargılama yapabilmesi yargı yetkisine ilişkin kurallar çerçevesinde söz konusu olabilir. Yabancı gemiye açık denizde müdahale, denizde hukukun icrası (enforcement) için ilk adım olarak nitelenebilir.

Deniz haydutluğunda kabul edilen evrensel yetkinin burada kabul edilmediği görüyoruz<sup>90</sup>.

2005 SUA Protokolünde de gemi ya da gemideki kişiler hakkında düzenlenmiş suçların işlendiği konusunda makul şüphe bulunması halinde karasularının ötesinde gemiye müdahale edilebileceği düzenlenmiştir. Gemiye müdahale açık denizde geminin bayrak devleti yetkilileri dışındaki yetkililerin belli bir gemiye teröristleri, silahları araştırmak için çıkmasını (gereken durumlarda kişilerin gözaltına alınmasını, mallara el konulmasını kapsamaktadır) ya da terörist saldırıya maruz kalan bir gemiye yardım edilmesini amaçlamaktadır<sup>91</sup>.

Bu çerçevede taraf devletler arasında yasadışı fiillerin önlenmesi konusunda kapsamlı bir işbirliği öngörülmüştür<sup>92</sup>. Açık denizde yabancı gemiye müdahale söz konusu olduğunda öncelikle geminin uyrukluğunun bayrak devletince doğrulanması gereklidir. Bu doğrulama çerçevesinde ilgili devletlere sorulan soru mümkün olduğunca çabuk cevaplandırılmalıdır. Bu noktada önemli bir konu olarak belirtmek gerekir ki, 2005 Protokolü uyarınca taraf devletlere verilen açık denizde yabancı gemilere müdahale yetkisinin bayrak devletinin bu konudaki rızasına dayanmaktadır. Gemiye çıkma yetkisinin düzenlendiği ilk sözleşme 1988 Narkotik Sözleşmesinin 17. maddesinde “çok taraflı gemiye çıkma hükmü” getirilmiştir. Açık denizde bayrak devletinin rızasına dayanan müdahaleye ilişkin benzer düzenlemeler, uyuş-

---

<sup>90</sup> **Wolfrum**, Rudiger: ‘Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law’, Twenty-Eighth Doherty lecture delivered by the author in Washington D.C., 13 April 2006, organized by the Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, Charlottesville, Virginia, USA, s. 12.

<sup>91</sup> **Balkin**, s. 23.

<sup>92</sup> 2005 SUA Protokolü m. 8bis.

turucu kaçakçılığı, yasadışı balıkçılık, hava, deniz göçmen kaçakçılığına ilişkin uluslararası ceza sözleşmelerinde de yer almaktadır<sup>93</sup>.

2005 Protokolüne göre, herhangi bir devletin egemenliği altında olmayan bir deniz alanında Sözleşme ve Protokoller çerçevesinde düzenlenmiş bir suçun işlendiğine ya da işleneceğine dair *makul şüphe* bulunması halinde<sup>94</sup> yabancı bayrak taşıyan gemiye müdahale edilebilir. Bu çerçevede, müdahale yetkisi üç farklı şekilde kullanılabilir<sup>95</sup>. Müdahale yetkisinin kullanılması için bayrak devletin rızasının alınması gerektiğini belirttik; ancak Protokolün bayrak devletin rızasının aranması gereğini bir ölçüde zayıflattığı da hükümler incelendiğinde ortaya çıkmaktadır. İlk durum, *ad hoc* rıza olarak adlandırılabilir. Protokolün 8bis5(b) maddesine göre, taraf bir devlet Sözleşme ve Protokol çerçevesinde düzenlenmiş bir suçun işlendiğine ilişkin makul şüphe var ise gemiyi durdurma, gemiye çıkma, gemiyi, gemideki şahısları ve geminin yükünü aramayı kişileri sorguya çekmeyi de içerebilen yetkileri kullanmak için bayrak devletinden yetki istenecektir. Bu durumda, açık denizde müdahale için her bir olayda bayrak devletin açık rızasının alınmasını gerekir. Kendisinden böyle bir talepte bulunulan bayrak devleti bu talebe dört ayrı şekilde cevap verebilir. Bayrak devleti talepte bulunan devlete gemiye çıkma konusunda açıkça yetki verebilir; ya da gemiye çıkma ve aramayı kendi kolluk kuvvetleri ile yapabilir; ya da talep eden devletle beraber bu işlemi gerçekleştirebilir ya da gemiye çıkma yetkisi vermeyi reddedebilir<sup>96</sup>.

Protokolde daha sonra gemiye müdahale konusunda verilebilecek izinle ilgili iki seçimsel durum düzenlenmektedir. Burada bayrak devleti bayrağını taşıyan gemilere müdahale konusunda önceden bir bildirimle taraf devletleri

<sup>93</sup> **Kraska/Petrozo**, s. 834.

<sup>94</sup> Göçmen Balık Stokları Anlaşmasına (The UN Agreement for the Implementation of the Provisions on the 1982 UNCLOS relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks) göre ise ancak balıkçılıkla ilgili bir ciddi bir ihlal olduğuna dair *yeterli delilin* bulunması halinde yabancı gemilere müdahale edilebilir; gemiler araştırılabilir; bkz., **Wolfrum**, s. 14.

<sup>95</sup> Gemiye müdahale ve üçlü ayırım konusunda ayrıntı için bkz., **Klein**, Natalie: 'The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts the Safety of Maritime Navigation', *Denv. J. Int.l L. & Pol'y*, vol.35:2, 2007, s. 322-326.

<sup>96</sup> 2005 SUA Protokolü m. 8bis 5c.

yetkilendirmektedir. Bayrak devleti, müdahale yetkisini bayrak devleti ilkesine uygun olarak ancak önceden bir bildirim ile bazı ek sınırlamalar ile izin vermektedir<sup>97</sup>.

Bu çerçevede ilk durum “zımnî rıza” olarak adlandırılabilir. Buna göre, yetkinin kullanılması bayrak devletinin IMO Genel Sekreterliği’ne bir bildirimde bulunmasına bağlıdır. Bu bildirim “geminin uyrukluğunun teyit edilmesinden itibaren 4 saat içinde bayrak devleti herhangi bir cevap vermemişse talep eden devletin gemiye çıkmak dahil kendisine bu çerçevede tanıyan hakları kullanabileceğine” ilişkindir<sup>98</sup>. Bir uluslararası sözleşme ile bu şekilde bir zaman sınırlaması getirilmesi sık karşılaşılan bir durum değildir. Ancak sözleşmenin ceza hukukuna ilişkin olması ve çoğu zaman acil müdahale gereği böyle bir hükmün getirmesinin gerekçesi olarak gösterilebilir. Günümüzde 2005 Protokolünün değiştirilmesine yönelik teklifler özellikle gemiye müdahaleye ilişkin hükümler üzerinde yoğunlaşmaktadır. Dört saatlik zaman sınırlamasının kaldırılması ve gemiyi ziyaret ve gemiye çıkma için bayrak devletinden izin alınması ön şartı getirilmesi üzerinde durulmaktadır<sup>99</sup>.

İkinci durum ise bayrak devletinin IMO Genel Sekreterliği’ne önceden yapacağı bir bildirim ile bayrağını taşıyan gemilere müdahale edilebileceğine ilişkin genel bir yetki vermesidir. Bu bildirimde sanıkların sorgulanmasına da izin verebilir. Bu son durum önceden yetkilendirme olarak adlandırılabilir<sup>100</sup>. Her iki durum için yapılmış olan bildirimler her zaman geri alınabilir<sup>101</sup>. Esasen önceden bildirim ile müdahale yetkisi verilmesine ilişkin bu hükümler bayrak devletinin yetkileri ile diğer taraf devletlerin güvenlik endişelerini telif etmek için getirilmiştir. Denizde işlenecek suçlarla mücadele çerçevesinde deniz hukukunun ilkelerinden de tamamen vazgeçilmemiştir. Bu durum bayrak devleti ilkesinin bir istisnası olarak kabul edilebilir.

<sup>97</sup> Beckman, s. 196.

<sup>98</sup> M. 8bis 5d; burada da otomatik bir yetkiden söz edilemez, ABD gözden geçirme tekliflerinde bayrak devletinin belli bir süre (4 saat) içinde bir cevap vermemesi halinde otomatik olarak gemiye müdahale edilmesini ileri sürmüştür; ancak bu bayrak devleti ilkesine aykırı olacağı için kabul edilmemiştir; bkz.: Tuerk, s. 361-162.

<sup>99</sup> Hamid/Sein/Win, s. 143.

<sup>100</sup> 2005 SUA Protokolü m. 8bis 5e; Wolfrum, s. 10-12.

<sup>101</sup> 2005 SUA Protokolü m. 8bis 5e.

Gemiye müdahale sırasında müdahale eden gemi mensupları gemiyi, yükünü, gemidekileri arayabilir; sorgulayabilir; vatandaşlıkları hakkındaki evrakı inceleyebilir. Müdahale sırasında yolcu, gemiye ve yüke zarar verilmemesi için bazı güvenceler de getirilmiştir. Bu çerçevede, müdahale eden devlet müdahale sırasında denizde can güvenliğinin, geminin ve kargonun korunmasını sağlamalı, insan hakları kurallarına uygun davranmalı, bayrak devletinin ticari ve hukuki çıkarlarını zedelememelidir. Ayrıca gemiye çıkma niyetinin önceden kaptana bildirilmesi ve mümkün olan en kısa zaman içinde kaptanın gemi maliklerini ve bayrak devletini durumdan haberdar etmesini sağlanmalıdır. Kuvvet kullanımına ise ancak son çare olarak ve elbette orantılılık esasına uygun olarak başvurulmalıdır<sup>102</sup>. Son olarak, müdahale sırasında alınan önlemler temelsiz ya da yasadışı ise bu sebeple bir zararın ortaya çıkması halinde müdahale eden devlet bu zarardan sorumlu olacaktır<sup>103</sup>.

Müdahale sırasında 1988 Sözleşme ve 2005 Protokolüne göre suç oluşturacak fiillerle karşılaşıldığında bayrak devleti durumdan derhal haberdar edilmelidir. Bu durumda bayrak devleti gemiye ve kargoya el konulması ilgili kişilerin tutuklanması konusunda müdahale eden devlete yetki verebilir. Böyle bir durumda yargılama yetkisi bayrak devleti tarafından kullanılabilir ya da bayrak devleti müdahale eden devleti yargılama konusunda yetkilendirebilir<sup>104</sup>. Bunun anlamı 6. maddede belirtilen durumların gerçekleşmemesi halinde gemiye müdahale izni verildiğinde dahi müdahale sırasında ortaya çıkabilecek hukuka aykırı fiillerin esas olarak bayrak devleti tarafından yargılanmasıdır<sup>105</sup>. Deniz haydutluğunda kabul edilen evrensel yetkinin burada kabul edilmediği görüyoruz<sup>106</sup>.

Protokolün geniş kapsamlı olarak özellikle de büyük denizci devletler tarafından onaylanmaması elbette etkinliğini azaltmaktadır. Protokolün sınırlı sayıda devlet tarafından onaylanmasının nedeni olarak açık denizde yabancı gemiye müdahaleye ilişkin hükümler gösterilmektedir. Bu hüküm-

<sup>102</sup> 2005 SUA Protokolü m. 8bis 10.

<sup>103</sup> 2005 SUA Protokolü m. 8bis 10b.

<sup>104</sup> 2005 SUA Protokolü m. 9.

<sup>105</sup> Klein (2007), s. 327.

<sup>106</sup> Wolfrum, s. 12.

lerin açık deniz özgürlüğünü ve bayrak devleti ilkesini zedelediği görüşü yaygındır<sup>107</sup>.

2005 Protokolünün diğer maddelerinde ise özellikle 1988 SUA Sözleşmesinde getirilen ve denizde yasadışı fiillerle mücadeleye ilişkin önlemler yeni yasadışı fiiller bakımından tekrarlanmıştır. Bunlardan 6. maddede hükmü dikkat çekicidir: taraf devletlerin Protokolle getirilen yasadışı fiiller bakımından da yargı yetkisi tesis etmesi gereği düzenlenmiştir. Ayrıca, yine yeni getirilen fiiller bakımından da yargıya ya da iade et ilkesi benimsenmiştir. 9. maddede gemiye müdahale ve Protokol çerçevesinde kullanılacak diğer yetkilerin diğer güvencelerle beraber uluslararası insan hakları hükümleri çerçevesinde yerine getirilmesi düzenlenmiştir. 10. maddede ise yeni düzenlenen yasadışı fiillerin de iade sözleşmelerine iade edilebilecek suçlar olarak alınacağı, bir devletle aralarında iade anlaşması olmaması halinde ise 2005 Protokolünü iadeye esas teşkil edecek bir anlaşma olarak değerlendirme konusunda bir seçimlik durum düzenlenmiştir. Keza yeni eklenen yasadışı fiilleri işleyenlerin siyasi suç sebebi ile iadesinin engellenmemesi gereği belirtilmektedir.

## SONUÇ

Denizde yasadışı fiillerin önlenmesine ve yargılanmasına ilişkin ilk ve en eski düzenlemeler haydutluğa ilişkindir. Haydutluk 1982 BMDHS'de ayrıntılı olarak tanımlanmıştır. Ancak 1982 BMDHS hazırlık çalışmaları sırasında haydutluğun deniz güvenliğini etkileyen önemli bir suç olarak görülmediği için kapsamı oldukça dar tutulmuş; bunun sonucunda denizde ortaya çıkabilecek birçok benzeri yasadışı fiil ile mücadele imkânsız hale gelmiştir. Bu sorun özellikle bazı bölgelerde haydutluğun yaygınlaşması ve denizde siyasi saikle gerçekleşen şiddet hareketlerinin görülmesi ile daha belirgin bir hale gelmiştir.

Denizde işlenebilecek yasadışı fiillerin yargılanması ve cezalandırılması amacıyla IMO bünyesinde önce 1988 SUA Sözleşmesi daha sonra Sözleşmeyi revize eden 2005 SUA Protokolü (SUA Sözleşmesi ve Protokolü) hazırlanmıştır. 1988 SUA Sözleşmesinde yer alan düzenlemeler

---

<sup>107</sup> Hamid/Sein/Win, s. 142.



esasen terörizmle mücadele sözleşmelerinde izlenen sistematik ve kurallar esas alınarak yapılmıştır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde taraf devletler bakımından bazı fiillerin suç haline getirilmesi yükümlülüğü söz konusudur. Ayrıca, özellikle iade et ya da yargıla ilkesi, adli işbirliğine ilişkin hükümler ve son olarak denizde müdahale ilişkin ayrıntılı hükümler denizde işlenebilecek suçların önlenmesine yönelik en önemli tedbirlerdir.

SUA Sözleşmesinin ve Protokolünün kendisinden evvel yapılan terörizmin önlenmesi sözleşmeleri esas alınarak yapılması IMO'nun denizde yasadışı fiiller konusunda uluslararası toplumun konuya ilişkin birikimlerinden yararlanmasını sağlamıştır. Bunun takdir edilmesi gerekir; ancak burada bir hususun ihmal edildiği göze çarpmaktadır. Bu da SUA Sözleşmesinin hazırlanması sırasında uluslararası toplumun haydutlukla mücadele konusundaki birikimlerinden yeterince yararlanılmamasıdır. Uzun yıllar en önemli ve tek uluslararası suç olarak kabul edilen haydutlukla mücadele uluslararası deniz hukukunun en önemli konularından biridir. Çalışmanın metninde de incelediğimiz üzere 1982 DMDHS'de yer alan haydutluğa ilişkin hükümler ile SUA Sözleşmesi ve Protokolü hükümleri arasındaki ilişki yeterince açık değildir. SUA Sözleşmesi ve Protokolü haydutluğun unsurlarını sağla(ya)mayan yasadışı fiillerle mücadeleyi amaçlamaktadır. Özellikle denizde terörizmin önlenmesi amacıyla SUA Sözleşmesi ve Protokolü yargıla ya da iade et ilkesi ve gemiye denizde müdahale konularında önemli yenilikler getirmiştir. Günümüzde 1982 BMDHS'de yer alan haydutluğun ve SUA Sözleşmesi ve Protokolünde tanımlanan fiillerin taraf devletlerce suç olarak düzenlenmesi ve cezalandırılması gerekmektedir. Kanımca haydutluğun da diğer yasadışı fiillerle beraber SUA Sözleşmesi ve Protokolünde düzenlenmesi yerinde olurdu. Bu sayede özellikle haydutluk halinde gemiye yabancı bir devletin karasularında iken müdahale yetkisi tanınmış olacak Somali gibi başarısız devletlerin karasularında gerçekleşen haydutlukla mücadele mümkün olabilecekti. Haydutlukla mücadele konusunda uluslararası toplumun başarısızlığı dikkate alındığında denizde yasadışı fiillerin iki ayrı rejime tâbi olmaları kendilerinden bekleneni verememelerine sebep olabilir. Esasen günümüzde haydutluğun terörizme kaynak sağlamak amacı ile de yapılması söz konusu olabileceği için çeşitli bağlayıcı metinlerde yer alan ve denizde yasadışı fiiller olarak nitelenebilecek suçların bu şekilde birbirlerinden kesin sınırlarla ayrılmasının suçların önlenmesi açısından faydalı olmayacağı

görüştümeyim. Haydutluğun açıkça SUA Sözleşmesine ve Protokolüne göre cezalandırılacak bir suç haline getirilmesi bu sayede suçun önlenmesi ve yargılanması konusunda SUA Sözleşmesinin ve Protokolün sağladığı kurumlardan yararlanılması sağlanmalıdır. Keza 1982 BMDHS’de haydutluk için benimsenen evrensel yetkiye yakın, benzer bir yetki kuralının SUA Sözleşmesi ve Protokolünde de benimsenmesi halinde devletlerin denizde yasadışı faaliyetlerle mücadelede daha başarılı olabileceği söylenebilir.

Başka bir deyişle, SUA Sözleşmesi ve Protokolü denizde gerçekleştirilecek terörizmin önlenmesini amaçlamaktadır. Oysa ki, denizde işlenebilecek yasadışı fiiller yalnızca terörizm değildir. Sözleşmenin adına uygun olarak geniş kapsamlı olarak haydutluğu da içine alacak şekilde denizdeki yasadışı şiddet fiillerinin önlenmesine yönelik hükümler getirmesi yerinde olurdu.

**KAYNAKÇA**

- Balkin**, Rosalie: ‘The International Maritime Organization and Maritime Security’, *30 Tul. Mar. L. J.* (Winter/Summer, 2006), s. 1-35.
- Batır**, Kerem: *Yirmi Birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara, 2011.
- Beckman**, R. C.: ‘The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism’, **Herbert-Burns R./Bateman, S./Lehr, P.** (eds.), *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2009.
- Bento**, Lucas: ‘Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish’, *Berkley Journal of International Law*, Vol: 29, iss.2, 2011.
- Boister**, Neil: *An Introduction to Transnational Criminal Law*, Oxford University Press, Oxford, 2012.
- Brownlie**, Ian: *Principles of Public International Law*, 6th ed., Oxford University Press, Oxford, New York, 2003.
- Canca**, Hakan Selim: *Denizde İşlenen Suçlar*, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2012.
- Churchill**, R.R./Lowe, A.V.: *The Law of the Sea*, 2nd ed. Revised and enlarged, Manchester University Press, Manchester, 1988.
- Cryer**, R.: et al, *An Introduction to International Criminal Law and Procedure*, 2nd ed., Cambridge University Press, Cambridge, 2010.
- Davidson**, Scott: ‘International Law and Suppression of Maritime Violence’, **Burchill, R./White, D.W./Morris, J.** (eds.), *International Conflict and Security Law, Essays in Memory of Hilaire McCoubrey*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, s. 265-285.
- Gündüz**, Aslan: *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar*, gen. 3. Baskı, Beta yayınları, İstanbul, 1998.
- Guilfoyle**, Douglas: *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2011.

- Hamid, A.G./Sein, K.M /Win, K.H.:** ‘Assessing the Viability of the 2005 Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Security of Maritime Navigation’, *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*, 6(11), 2012, s. 137-144.
- Karim, Md Saiful:** ‘The Rise and Fall of the International Law of Maritime Terrorism: the ghost of piracy is still hunting!’, *New Zealand Un. Law Review*, 26(1), s. 82-103.
- Keyuan, Zou:** ‘New Developments in the Law of Piracy’, *Chinese Journal of International Law*, vol.8, iss.2, 2009, s. 323-345.
- Klein, Natalie:** ‘The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts the Safety of Maritime Navigation’, *Denv. J. Int.l L. & Pol’y*, vol.35:2, 2007, s. 287-332.
- Klein, Natalie:** *Maritime Security and Law of the Sea*, Oxford University Press, Oxford, 2011.
- Kontorovich, Eugene:** ‘“A Guantanamo on the Sea”: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists’, *98 Cal. L. Rev.*, 2010.
- Kraska, James/Petrozo, Raul:** *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2013, s.801-859. **Tuerk, Helmut,** ‘Combatting Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation’, *J. Miami Int.l & Comp. L. Rev.*, 2007-2008, s. 337, vd.
- UNCTAD, *Maritime Piracy: Part II An Overwiev of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*, *Studies in Transport Law and Policy*, UNCTAD, New York and Geneva, 2014, No:2.
- Shaw, Malcolm N.:** *International Law*, sixth ed., Oxford University Press, Oxford, 2008.
- Wolfrum, Rudiger:** ‘Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law’, *Twenty-Eighth Doherty lecture delivered by the author in Washington D.C.*, 13 April 2006, organized by the Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, Charlottesville, Virginia, USA.