

OTONOM ARAÇLAR VE HUKUKİ SORUMLULUK

Autonomous Cars And Liability

Yrd. Doç. Dr. Mesut Serdar ÇEKİN*

Geliş Tarihi: 05.09.2016

Kabul Tarihi: 15.12.2017

ÖZET

Otomotiv sektörünün yeni trendi, otonom araçlardır. Her gün farklı üreticiler tarafından kendi kendine gidebilen ve birçok farklı teknolojiyi içinde barındıran farklı modeller geliştirilmekte ve piyasaya sürülmektedir. Peki bu araçların hatalı sensör ya da yazılımdan dolayı sebebiyet verdiği kazalarda sorumluluk kime ait olacaktır? Hukukumuzda öngörülen sisteme göre kusursuz sorumluluk olarak düzenlenen araç işletenin sorumluluğu, kusur sorumluluğuna tâbi olan sürücünün sorumluluğu ve hukukî dayanağı tartışmalı olan ürün/üreticinin sorumluluğunda bir değişiklik söz konusu olacak mı? Çalışmamızın amacı, otonom araç teknolojileriyle alakalı bu ve benzeri sorunlara işaret etmek ve mümkün olduğunda çözüm yolları aramaktır.

Anahtar Kelimeler: otonom araçlar, sorumluluk, sürücünün sorumluluğu, işleticinin sorumluluğu, tehlike sorumluluğu, kusur sorumluluğu, ürün sorumluluğu

ABSTRACT

Autonomous cars are the new trend in the automotive sector. Every day, the manufacturers announce or introduce new models based on new technologies. But what about the damages which are caused because of defect sensors or defect software of the car? Do we need changes in our legal system which is based upon the strict liability of the vehicle owner, the fault-based liability of the driver and the liability of the producer, the foundation of which has caused many disputes among the Turkish scholars? The aim of this paper is to address and find possible solutions to these and other questions in connection with autonomous driving.

Keywords: autonomous cars, liability, drivers liability, liability of the vehicle owner, strict liability, fault based liability, product liability.

I. GİRİŞ

Dünya ekonomisinin en önemli lokomotiflerinden birisi kuşkusuz otomotiv sektörüdür. Ancak yer altı kaynaklarının (özellikle petrol) sınırlılığı dikkate alındığında bu sektörün her türlü gelişime açık olduğu, hatta birçok alanda teknolojik gelişime öncülük yaptığını söylemek mümkündür. Bununla birlikte otomotiv sektörü tarafından üretilen motorlu taşıtların dâhil olduğu trafik kazalarında her sene binlerce insan yaşamını yitirmektedir. Gerçekten de ülkemizde 2007 yılında trafik kaza sayısı 825.561 iken bu sayı 2016 yılına gelindiğinde 1.182.491'e yükselmiş, ölü ve yaralı sayısında da artışlar meydana gelmiştir¹.

* Türk Alman Üniversitesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, cekin@tau.edu.tr.

¹ Bkz. <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/Genel-Kaza.aspx> [Erişim: 11.07.2017].

Meydana gelen trafik kazalarında başlıca unsur, sürücü hatasıdır. Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen trafik kazalarının % 94'ünün insan hatasından kaynaklandığı belirtilmektedir². Dolayısıyla otomotiv sektörünün amacı, insan unsurunu olabildiğince geri plâna itip aracın kontrolünü sensörlerle donatılmış ve kendi kendine hareket edebilen ve kararlar verebilen (otonom) araçlara devretmektir. Bu sayede trafik kazalarının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır.

Belirtelim ki hâlihazırda sürücünün hiçbir müdahalesi olmadan kendi kendine trafikte yol alabilen araçlar mevcuttur. Bunun en tanınmış örneği kuşkusuz, 100 yıl sonra otomotiv sektöründe kendine yer edinebilen tek firma niteliği taşıyan Tesla'dır. Ancak bu sıkı rekabet sadece otomotiv sektörüyle sınırlı kalmamış, bilişim sektöründen de katılımcılar bu yarışa dâhil olmuştur. Gerçekten de Google³, Apple⁴ ya da Samsung⁵ gibi bilişim sektörünün dünya devleri de bu alanda birçok proje geliştirmektedirler. Güncel bir örnek olarak Audi, en yeni A8 modelinde sürücünün sürekli trafiği denetlemesine gerek kalmaksızın yapay zekâya dayanan bir teknolojiyi kullanacağını duyurmuştur⁶.

Ne var ki bu gelişmeler, birçok hukukî sorunu da beraberinde getirmektedir. Nitekim alanın öncülerinden olan Tesla araçlarının otonom sürüş esnasında kaza yapması⁷ ya da Google Car'ın⁸ karıştığı trafik kazaları, otonom araçların sebebiyet verdiği trafik kazalarında kimin ya da kimlerin ve hangi hukukî sebebe dayalı olarak sorumlu tutulacağı sorusunu beraberinde getirmektedir.

Çalışmamızın amacı, öncelikle otonom sürüş kavramına açıklık getirerek meydana gelebilecek muhtemel sorunlara işaret etmek ve mümkün olduğu takdirde cevap aramaktır. Gerçekten de nasıl birinci, ikinci ve üçüncü sanayi devrimi öncesi meydana gelen teknolojik gelişmeler zamanın hukukçularını yeni çözümler üretmeye sevk etmiş ise, dördüncü sanayi devrimi olarak nitelendirilen bilişim ve yapay zekâya dayalı teknolojik gelişmeler de aynı

² <https://waymo.com/tech/> [Erişim: 11.07.2017].

³ İlgili proje artık Waymo adı altında yürütülmektedir.

⁴ Güncel gelişmeler hakkında bkz. <http://www.macworld.co.uk/news/apple/icar-apple-car-release-date-rumours-news-caros-evidence-patents-3425394/> [Erişim: 11.07.2017].

⁵ <https://www.donanimhaber.com/otomobil-teknolojileri/haberleri/Samsung-kendi-ulkesinde-otonom-otomobil-testlerine-basliyor.htm> [Erişim: 11.07.2017].

⁶ <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/autonomes-fahren-der-neue-audi-mit-dem-kuenstliche-intelligenz-knopf-15101879.html> [Erişim: 11.07.2017].

⁷ Gerçi ABD'de meydana gelen ölümcül bir kazada aracın oto-pilotunda herhangi bir sorun olmadığı ve Tesla'nın bu sebeple herhangi bir geri çağırma yükümlülüğünün söz konusu olmayacağı sonucuna varılmıştır; <https://www.nytimes.com/2017/01/19/business/tesla-model-s-autopilot-fatal-crash.html> [Erişim: 11.07.2017]; bununla birlikte Tesla'nın otopilotunun öngördüğü ve önlediği birçok kaza anına da rastlamak mümkündür.

⁸ <https://www.donanimhaber.com/otomobil-teknolojileri/haberleri/Googlein-surucusuz-araci-baska-bir-trafik-kazasi-olayina-karisti.htm> [Erişim: 11.07.2017].

şekilde hukukî açıdan farklı çözüm yolları arama zarureti doğurmaktadır⁹.

II. SÜRÜCÜSÜZ (OTONOM) ARAÇ KAVRAMI

Otonom sürüş hususunu hukukî açıdan incelemeden önce bu kavram ile tam olarak neyin kastedildiğinin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Gerçekten de otonom sürüş denildiğinde bir taraftan sürücüyü eşlik eden asistan sistemler akla gelmekte, öte yandan sürücünün hiçbir şekilde dâhil olmadığı ve aracın tamamıyla otonom hareket ettiği hâller de bu kavrama dâhil edilmektedir. Dolayısıyla otonom sürüş kavramının yeknesak bir şekilde kullanıldığını söylemek mümkün değildir. Bilakis farklı gelişim aşamaları söz konusudur.

Otomotiv sektöründe bugüne kadar birçok teknolojik yeniliğe imza atılmıştır. Kilitlenme karşıtı frenleme sistemi (ABS), hava yastıkları (Airbag), elektronik stabilite programı (ESP), bugün araçlarda standart niteliğinde bulunan örneklerdendir. Aslında bu sistemler de sürücünün müdahalesine gerek kalmaksızın, kendiliğinden devreye girmektedir. Bu teknolojilerin çoğu sensörler sayesinde çalışmaktadır. Örneğin aracın viraja çok hızlı girdiğini algılayan sensörler ESP sistemini devreye sokmakta ve aracın yol dışına savrulmasını engellemektedir. Ancak otonom sürüşü bu teknolojilerden farklı kılan ve hukukî açıdan da yeni bir bakış açısı gerektiren husus, bir taraftan sürücünün araç hâkimiyetini tamamıyla devretmesi, öte yandan yapay zekâyla donatılmış otonom araçların kendi kendilerine öğrenme yeteneğine sahip olmalarıdır. Gerçekten de bugüne kadar geliştirilen birçok teknoloji, belirli bir şartın gerçekleşmesi hâlinde belirli bir neticenin öngörüldüğü algoritmalar üzerine inşa edilmiştir. Bir diğer ifade ile sistemin ihtiyaç duyduğu denklem önceden belirlenmiştir. Oysa Apple, Google gibi teknoloji devlerinin üzerinde çalıştığı ve sadece otomotiv sektörünü değil, bütün bilişim ve makine sektörünü temellerinden değiştirecek olan husus, “*machine learning*”, yani makinelerin kendi kendilerine yeni şeyler öğrenebilmeleridir. Bu bağlamda geliştirilen algoritmalar, tecrübeye dayalı olarak kendi kendini geliştirebilen bir sistem oluşturmayı amaçlamaktadır. Ne var ki bu geliştirme ya da iyileştirme, programlacının önceden belirlediği kısıtlar çerçevesinde gerçekleşmektedir¹⁰. Otomobil açısından bu öğrenme süreci ise (1) çevrenin ve araçların ölçülerinin sensörler sayesinde belirlenmesi, (2) sensörlerin aktardığı bilgiler doğrultusunda çevrenin resminin tam ve isabetli bir şekilde oluşturulması, (3) bu resim çerçevesinde nasıl hareket edileceğine dair karar

⁹ Genel olarak robotlar ve beraberinde getirdikleri hukuki sorunlar için bkz. Armağan Ebru Bozkurt Yüksel, Robot Hukuku, TAAD, Yıl:7, Sayı:29 (Ocak 2017), s. 85 vd.

¹⁰ Walther Wachenfeld / Hermann Winner, Lernen autonome Fahrzeuge?, in: Markus Maurer/J. Christian Gerdes/Barbara Lenz/Hermann Winner (Hrsg.), Autonomes Fahren, Heidelberg 2015, s. 465, 468.

alınması ve (4) alınan kararın uygulanması aşamalarından oluşmaktadır¹¹. Yapılan test sürüşleri bu amaca hizmet etmekte, toplanan veriler sayesinde araçların trafikte meydana gelebilecek her türlü anormalliğe kendi kendine tepki verebilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Az önce işaret edildiği üzere bu alandaki teknolojik gelişim baş döndürücü bir hızla ilerlemekte iken otonom sürüş kavramından tam olarak neyin kastedildiği hususunda bir netlik söz konusu değildir. Bu bağlamda Alman Federal Karayolları Müdürlüğü'nün "*Araç Otomasyonundaki Gelişmelerin Hukukî Sonuçları*" adı altında oluşturulan proje ekibinin raporunda¹² yer verilen ayrımı esas almak isabetli olacaktır¹³. Buna göre aracın yatay (yani direksiyon hâkimiyeti, aracın yönünü belirleme imkânı) ve dikey hâkimiyetinin (aracın hızlanması ya da frenlemesi) sürücüde olup olmasına göre bir ayırım yapılmaktadır.

(1) "*Driver Only*" olarak nitelendirilen ilk aşamada aracın hem dikey, hem de yatay hâkimiyeti tamamiyle sürücüdür. Bu çerçevede özellikle gerek dikey, gerek ise yatay hâkimiyete herhangi bir müdahale söz konusu değildir. Otomobil sürüşünün en basit ve yalın hâli budur.

(2) Asistanlı sürüş çerçevesinde ise sürücü yatay ya da dikey hâkimiyetin birisini sürekli olarak elinde bulundurmaktadır. Hız sabitleyici sistemleri ya da park asistanı sistemleri buna örnek olarak gösterilebilir. Nitekim hız sabitleyici sistemlerinde sürücü aracın dikey hâkimiyetini elinden bırakmakta, yani gaza ya da frene dokunmamakta, fakat bu esnada direksiyonun hâkimiyetini sürekli olarak elinde bulundurmaktadır. Günümüzde çoğu aracın sahip olduğu teknolojiler bu kategoriye dâhil edilebilir.

(3) Kısmen otomatize araçlarda ise sistem yatay ve dikey hâkimiyetin ikisini de belirli bir zaman dilimi ya da durumlarda devralmaktadır. Bu seviyede sürücü aracı daima gözetimi altında tutmalıdır ve her an aracı devralmaya hazır bir konumda olmalıdır. Bu sistemlere örnek olarak hâlihazırda bazı araçlarda mevcut olan otoban asistan sistemi gösterilebilir. Bu araçlarda belirli bir hıza kadar hem hız, hem de direksiyon hâkimiyeti tamamen otomatize sisteminde

¹¹ Wachenfeld/Winner, s. 468.

¹² Tom M. Gasser/Clemens Arzt/Mihiar Ayoubi u.A., Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, Gemeinsamer Schlussbericht der Projektgruppe, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen - Fahrzeugtechnik Heft F 83, Bergisch Gladbach 2012, <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/587/pdf/F83.pdf> [Erişim: 11.07.2017].

¹³ Her ne kadar hukukî açıdan bir bağlayıcılığı söz konusu olmasa da bu ayırım sadece Alman literatüründe değil, İsviçre literatüründe de kabul görmüştür, bkz. Benjamin von Bodungen / Martin Hoffmann, Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain? (1. Teil), NZV 2016, s. 449, 450; Melinda F. Lohmann/Markus Müller-Chen, Selbstlernende Fahrzeuge – eine Haftungsanalyse, SZW 2017, s. 48, 49.

olmakla birlikte sürücünün direksiyondan tamamiyle el çekmesi söz konusu değildir.

(4) İleri derecede otomatize sistemlerde ise yine yatay ve dikey hâkimiyet belirli bir zaman dilimi için ya da belirli durumlarda devralınmakta, ancak kısmen otomatize sistemlere kıyasla sürücünün sürekli olarak denetimi gerekmemektedir. Gerekli gördüğü durumlarda sistem, makul bir süre belirleyerek sürücüye aracın hâkimiyetini devralması hususunda uyarı yapmaktadır. Sistem kendi sınırlarını kendisi belirlemekle birlikte, sürücüye devralması hususunda uyarıda bulunduktan sonra başlangıç noktasına geri dönme kabiliyetine sahip değildir. Bir diğer ifade ile bu durumda sürücünün muhakkak hâkimiyeti tekrar ele alması gerekmektedir. Araç kendi kendine frenleyip durma kabiliyetine sahip değildir. Burada yine gelişmiş otoban şoförü teknolojisi akla gelmektedir. Belirtildiği üzere bu teknolojiye sürücünün sistemi sürekli gözetlemesi zorunluluğu söz konusu değildir. Sadece makul bir süre verilerek yapılan uyarı halinde aracın kontrolünü devralması gündeme gelecektir.

(5) Tam otomatize teknolojilerde ise sistem yatay ve dikey hâkimiyeti belirli durumlarda tamamiyle devralmakta, öte yandan sürücünün sistemi gözetleme gibi bir zorunluluğu gündeme gelmemektedir. Her ne kadar kendi sınırlarını tespit eden sistem sürücüye devralması hususunda bir uyarıda bulunsa da, sürücünün bu uyarıya tepki vermemesi üzerine sistem, riski (yani kaza riskini) aşgari seviyeye indirecek şekilde aracı konumlandırma yetkisine sahip olacaktır. Örneğin otoban pilot sisteminde sürücünün tepki vermemesi üzerine araç kendi kendine durabilmektedir.

Dikkat edildiği üzere bu sınıflandırma çerçevesinde insanın sadece bir yolcu olarak ve aracın sevk ve idaresine hiçbir şekilde müdahale etmediği araç tipleri¹⁴ esas alınmamıştır. Bunun sebebi ise söz konusu araçların trafiğe uygunluğu konusunda gerekli hukukî altyapının oluşturulmadığıdır. Gerçekten de 8 Kasım 1968 tarihli Viyana Karayolu Trafiği Konvansiyonu md. 8 f. 6'ya göre sürücü, sürüş esnasında başka bir işle meşgul olamaz. Dolayısıyla her araçta muhakkak bir sürücü bulunmalıdır; insan unsurunun bir yolcu sıfatına indirgenmesi bu hukukî çerçevede mümkün değildir. Lakin yapılacak değerlendirmeler çerçevesinde bu tip araçların muhteva ettiği hukukî risklere de yeri geldiğinde değinilecektir.

¹⁴ Bu araç tiplerine örnek olarak bkz. Mercedes F 015 prototip modeli, <https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/innovation/research-vehicle-f-015-luxury-in-motion/> [Erişim: 11.07.2017].

Son olarak işaret edelim ki söz konusu ayırım, hukukî açıdan hiçbir bağlayıcı nitelik taşımamakla birlikte, hemen gerçekleştirilecek olan hukukî inceleme çerçevesinde işaret edilen farklılıklar önem kazanacaktır.

III. MESULİYETE DAİR DEĞERLENDİRMELER

Otonom araç kavramı altında birçok farklı teknolojinin söz konusu olabileceği neticesine varılmıştır. Dolayısıyla bu farklı aşamalar dikkate alınarak işletici, sürücü ve üreticinin sorumluluğu ele alınacaktır. Bu bağlamda özellikle “*otonom araçlarda sürücünün mesuliyetinin azalacağı, buna karşılık işletici ile üreticinin sorumluluğunun önem kazanacağı*” tezinin doğru olup olmadığı hususuna değinilecektir.

1. 2918 Sayılı KTK md. 85 f. 1’e Göre Araç İşleticisinin Sorumluluğu

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu md. 85 f. 1’e göre “*Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, [...] motorlu aracın işleteni [...] doğan zarardan [...] sorumlu olurlar*”. Dolayısıyla ilgili hükme göre “işletenin sorumlu tutulabilmesi için, her şeyden önce “aracın işletilmesi” gerekir¹⁵. Bu çerçevede hâkim olan görüş, işletenin sorumluluğunun tehlike esasına dayandığını, bir diğer ifade ile KTK md. 85 f. 1’de tehlike sorumluluğunun özel bir düzenlemesinin söz konusu olduğunu belirtmektedir¹⁶. Bu sebeple araç işleticisinin sorumluluğunu belirlerken hangi tehlikenin esas alındığı sorusuna cevap aramak gerekecektir. Gerçekten de en basit anlatımla tehlike sorumluluğu çerçevesinde belirli bir tehlike kaynağını işleten kişi, kusursuz da olsa bu tehlike kaynağının sebebiyet verdiği zararlardan sorumlu tutulmaktadır¹⁷. Bu sebeple de esas alınan tehlike ile bu tehlikenin meydana getirdiği zarar arasında sıkı bir ilişki mevcuttur. Bu bağlamda Türk/İsviçre hukukunda hâkim olan görüş, makine tekniğini¹⁸ esas alan işletme kavramını tercih etmektedir. Tehlikenin kaynağı bu görüşe göre aracın mekanik aksamının çalışması ve kullanılması, yani aracın işletilmesine has tehlikedir. Buna göre kaza, aracı harekete geçiren mekanik aksamının, özellikle motor ve ışık donanımının çalışmasının ortaya çıkardığı tehlike sebebiyle

¹⁵ Fikret Eren, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları, AÜHFD., C.XXXIX, 1982 – 1987, 1 – 4, s. 159, 192.

¹⁶ M. Kemal Oğuzman/M. Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2, 12. Bası, İstanbul 2016, s. 190; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, İstanbul 1993, s. 523.

¹⁷ Bu müessesenin dogmatik temellerine dair daha geniş bilgi için bkz. Mesut S. Çekin, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununun md. 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu, İstanbul 2016, s. 21 vd.

¹⁸ Teknikomekanik, mekanoteknik; kavram için Bkz. Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 21. Baskı, Ankara 2017, s. 712 vd.

doğmuş olmalıdır¹⁹. Bir aracın mekanik aksamının harekete geçirilmesiyle ortaya çıkan kaza tehlikesi, tehlike sorumluluğunun özel görünümü niteliğindeki bu sorumluluk türünün ana unsurunu oluşturmaktadır²⁰.

Yukarıda değinilen farklı otonom sürüş kategorileri ışığında Türk/İsviçre hukukunda hâkim olan görüş dikkate alındığında mesuliyet hususunda herhangi bir ayırımın söz konusu olmayacağı neticesine varmak mümkündür. Şöyle ki sürücünün tamamiyle hâkimiyeti altında bulunan bir araç olsun, tamamiyle sensörler sayesinde kendi kendine gidebilen bir araç olsun, her iki durumda da meydana gelebilecek mekanik ve teknik bütün aksaklıklar ve bunların sebebiyet verdiği zararlar, aracın arz ettiği tipik tehlike olarak nitelendirilebilecektir. Gerçekten de otonom sürüş çerçevesinde kullanılan bir sensörün arızalanması ya da çevresindeki diğer araçları yanlış algılaması sonucunda meydana gelen bir trafik kazası, bu aracın arz ettiği tipik tehlikeyle doğrudan ilişkilendirilebilecektir²¹. Benzer şekilde sensörlerden alınan verileri işleyen araç hafızasının hatalı yazılıma dayalı olarak kazaya sebebiyet vermesi durumunda da, araç motorunun hız ve güce dayalı olarak sebebiyet tipik tehlike unsurunun gerçekleştiğini kabul etmek gerekecektir.

Ayrıca belirtelim ki işletenin oto pilotun hatasına dayanarak mesuliyetten kurtulması imkân dâhilinde gözükmemektedir. Nitekim KTK md. 86 f. 1'e göre işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için "*kendisinin [...] kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat*" etmesi gerekmektedir. Oysa aracın sensörlerinde ya da yazılımında meydana gelen bir aksaklık, tipik tehlike unsurunu ortadan kaldıracak nitelikte değildir. Bilakis bu haller, araçtaki bir bozukluk olarak değerlendirilmelidirler. Bu sebeple otonom sürüş çerçevesinde aracın sensörlerinde ya da yazılımında yaşanan aksaklıkların mücbir sebep olarak nitelendirilmesi ve buna dayalı olarak işleticinin sorumluluktan kurtulması imkân dâhilinde gözükmemektedir²².

Bu sonuç, nimet-külfet ilkesi doğrultusunda da isabetli gözükmemektedir. Gerçekten de teknolojinin nimetlerinden faydalanmak isteyen işletenin, bunların sebebiyet verebileceği zararlardan da sorumlu tutulması adil bir çözüm yolu olarak gözükmemektedir. Dolayısıyla tehlike sorumluluğuna dayanan

¹⁹ Eren, Hukuki Nitelik, s. 192.

²⁰ BGE 63 II 267 269; diğer örnekler için bkz. Karl Oftinger/Emil W. Stark, Schweizerisches Haftungsrecht, Band II/2, Besonderer Teil, Zweiter Halbband, Gefährdungshaftungen, 4. Aufl., Zürich 1989, § 25 kn. 352.

²¹ İşletme tehlikesinin bu durumlarda da söz konusu olduğuna dair bkz. Lohmann/Müller-Chen, SZW 2017, s. 53.

²² Aynı doğrultuda von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 451.

işletenin sorumluluğu çerçevesinde araç tipleri açısından ciddi bir farklılığın olmadığı kanaatine varmak mümkündür.

2. BK md. 49 f. 1 Çerçevesinde Sürücünün Sorumluluğu

Türk hukukunda sürücünün sorumluluğu, genel hüküm niteliğindeki 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (BK) md. 49 f. 1 çerçevesinde değerlendirilmektedir²³. İlgili düzenleme otonom araçlar açısından ayrıca bir önem kazanmaktadır. Nitekim kusur sorumluluğunun genel hükmü olan BK md. 49 f. 1'e göre sorumluluğun kurucu unsurlarından birisi zarar verenin kusurlu davranışdır.

Yukarıda otonom araçlara dair yapılan sınıflandırma dikkate alındığında sürücünün tamamıyla hâkimiyeti altında olan araçlar ve asistan sistemlere sahip araçlar açısından hâlihazırda hukuki durumda bir değişiklik gündeme gelmeyecektir. Nitekim bu araç tiplerinde sürücü aracın hâkimiyetini kısmen de olsa elinde bulundurmaya zorunda olduğu için kusurunun tespiti hususunda da bir farklılık meydana gelmeyecektir.

Araç hâkimiyetinin geçici bir süreliğine dahi olsa otomatik sisteme geçtiği durumlarda ise sürücünün kusurunun nasıl tespit edileceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Nitekim KTK md. 3'te yer verilen tanıma göre sürücü, "Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir". Şoför ise "Karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişidir". Her iki tanım da dikkatlice incelendiğinde aracın yatay ve dikey hâkimiyetinin sistem tarafından devralındığı hâllerde aracın bir insan tarafından "sevk ve idare" edilmediği neticesine varmak mümkündür. Gerçekten de otomatik sürüş sisteminin devreye girdiği esnada aracın sürücü tarafından idare edilmesi söz konusu değildir. Benzer şekilde taşıt bu esnada şoför tarafından sürülmemektedir. Aracı süren ya da sevk ve idare eden, bizzat otomatik sistemdir.

Bu sebeple Alman hukukunda otomatik sistemin devreye girmesiyle birlikte sürücünün Alman Karayolları Trafik Kanunu § 18 f. 1 çerçevesinde sürücülük sıfatını kaybedip kaybetmeyeceği hususu tartışmalıdır. Bu çerçevede bir görüş, aracın idaresi ve hâkimiyetinin bütünüyle otomatik sisteme geçmesi sebebiyle artık sürücülük sıfatının ortadan kalkacağını, dolayısıyla ilgili hükmün şartlarının oluşmayacağını belirtmektedir²⁴. Buna karşılık diğer bir

²³ Eren, Hukuki Nitelik, s. 189; Probst, in: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann (Hrsg.), Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014, Art. 58 kn. 283; buna karşılık Alman hukukunda sürücünün sorumluluğuna dair Alman Karayolları Trafik Kanunu'nda özel bir düzenleme mevcuttur, bkz. § 18 Abs. 1 StVG.

²⁴ von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 453. Ancak yazarlar sürücünün hâkimiyeti otomatik sisteme devrettiği süre zarfında § 18 f. 1 StVG çerçevesinde sorumlu tutulamayacağını, sürücünün hâkimiyeti ve idareyi devraldığı andan itibaren tekrar sorumlu tutulacağını belirtmektedirler.

görüŖ, sürücünün kendi iradesi doğrultusunda hâkimiyeti otomatik sisteme devrettiğini, her an sisteme müdahale edebilme imkânına sahip olduğunu ve hatta sistemi tamamiyle devre dıŖı bırakmasının da mümkün olduğunu, dolayısıyla sürücü niteliğinin ortadan kalkmadığını belirtmektedir²⁵.

Bu tartıŖma Türk/İsviçre hukuku açısından önem taŖımamaktadır. Nitekim sürücü niteliğinin ortadan kalktığını savunan görüŖ bu hallerde genel hüküm niteliğindeki § 823 f. 1 BGB'nin uygulama alanı bulacağını belirtmekle²⁶, Türk/İsviçre hukukunda zaten uygulanacak olan BK md. 49 f. 1 hükmünün muadili bir düzenlemenin uygulanmasını savunmaktadır. Dolayısıyla Türk/İsviçre hukuku açısından önem teŖkil eden husus, BK md. 49 f. 1 çerçevesinde otomatize sistemden istifade eden sürücüden beklenecek özenin nasıl tespit edileceğidir. Genel itibariyle kusur, kasten ya da ihmal sebebiyle ortalama davranıŖtan sapma olarak nitelendirilmektedir²⁷. Araç sürücüsünden beklenen ortalama davranıŖ seviyesi ise, kazaları önlemek için kendisinden beklenebilecek bütün özeni göstermesidir²⁸. Peki otomatize sistem kullanan araç sürücüsünden beklenecek özen seviyesi nasıl olmalıdır?

Bu çerçevede bir taraftan sürücünün hâkimiyeti sisteme devretmesi sebebiyle hiçbir Ŗekilde sorumlu tutulamayacağı ihtimali akla gelmekte, bunun tam tersi hâlde ise otomatize sistemi kullanan sürücünün bu sistemin hatalarını da göze almıŖ sayılacağı savunulabilmektedir. Ancak ilk bakıŖta hemen akla gelen bu iki uç görüŖün de isabetli olmadığı aŖıkârdır. Ŗöyle ki sürücüyü mesuliyetten tamamiyle muaf tutmak, sürücülerden beklenen yüksek özen seviyesi dikkate alındığında gerçekçi değildir. Her ne kadar otomatize sistemlerin amacı sürücü hatalarını ortadan kaldırmak olsa da, en azından kısmî ve ileri seviyede otomatize sistemlerde sürücüden hiçbir Ŗekilde özenli davranmasını beklememek isabetli gözükmemektedir. Örneğin otoban sistemini Ŗehir içinde kullanan ve bu esnada filim izlemeye dalan sürücünün sorumlu kılınmaması isabetli bir çözüm yolu olarak gözükmemektedir. Diğer taraftan otomatize sistemi kullanmanın baŖlı baŖına özensiz davranıŖ olarak değerlendirilmesi, hukuk düzenimizin kurduğu menfaat dengesine aykırı düŖmektedir. Nitekim kanun koyucu, araç iŖletenin sorumluluğunu tehlike sorumluluğu olarak düzenlemiŖ, sürücü ise kusur sorumluluğu çerçevesinde mesul kılınmıŖtır. Fakat sürücüyü sırf otomatize sistem kullanması sebebiyle sorumlu kılmak, kusur sorumluluğu ile tehlike sorumluluğu arasındaki sınırı ortadan kaldırmak anlamına gelecektir. Sürücü açısından daha uygun olan

²⁵ Paul T. Schrader, Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, s. 3537, 3541.

²⁶ von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 454.

²⁷ Roland Brehm, Berner Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, Die Entstehung durch unerlaubte Handlung, Art. 41-61 OR, 4. Aufl., Bern 2013, Art. 41 kn. 169, 172.

²⁸ Oftinger/Stark, Band II/2, § 25 kn. 492.

kusur sorumluluğu bu sayede bir kusursuz sorumluluk hâline bürünecektir. Bu neticenin ise kanun sistematığına aykırı olduğu açıktır.

Dolayısıyla sürücünün göstermesi gereken özeni belirlerken özellikle sistem denetimi ve aracın muayene edilmemesi hususları ön plâna çıkmaktadır²⁹. Sürücü, otomatize sistemlerle donatılmış araç ile trafiğe çıkmadan önce bu sistemlere yeterince hâkim olup olmadığını tespit etmelidir. Bu bağlamda özellikle sisteme dair gerekli bilgiler aracın kullanma kılavuzundan ya da satış yetkilisinden temin edilmeli ve sürücü tarafından okunmalıdır. Örneğin sadece otoban için öngörülen bir sistemi bölünmüş yolda ya da şehir içinde kullanan sürücü, kendisinden beklenen özeni yerine getirmiş sayılamayacaktır. Bu çerçevede kısmi otomatize sistemlerde sürücünün gözetim ve denetim yükümlülüğü bütün sürüş esnasında devam etmektedir³⁰. İleri derecede otomatize sistemlerde ise sürücünün sistemin komutlarına derhal tepki verme yükümlülüğünden bahis açılabilecektir. Sistem sınırlarına ulaştığını fark ettiği esnada sürücüye hâkimiyeti tekrar devralması hususunda uyarıda bulunmasına rağmen sürücünün bu komuta uygun davranmaması, özensiz davranışa işaret etmektedir. Bunun yanında sürücü, aracın sistemlerinin çalışıp çalışmadığını denetlemek, aracın gerekli muayenelerinin yapıp yapılmadığını kontrol etmekle kendi üzerine düşen özen yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılmaktadır. Öte yandan sürücü gerekli denetimleri yapmış, fakat otomatize sistemin hâkimiyeti devraldığı esnada sistemden kaynaklanan bir hata kazaya sebebiyet vermiş ise, sürücünün kusurundan bahsedilemeyeceği savunulmaktadır³¹. Aynı şekilde tam otomatize sistemlerde de sürücünün kusurundan kural olarak bahis açılmayacağı belirtilmektedir³².

Son olarak otomatize sistemler konusunda Karayolları Trafik Kanunu'nda yeni düzenlemeler içeren Alman Tasarısı'na değinmekte fayda vardır. Zira ilgili tasarıda ileri derecede ya da tam otomatize sistemleri kullanan sürücülerin yükümlülükleri açıkça düzenlenmektedir.

Her şeyden evvel tasarı, otomatize sistem kullanan sürücünün Alman Karayolları Trafik Kanunu bağlamında sürücülük sıfatını kaybedip kaybetmeyeceği hususuna açıklık getirmekte, doktrin ve uygulamadaki bazı görüşlerin³³ aksine otomatize sistemin teknolojik seviyesinden bağımsız olarak sürücünün sürücü sıfatını kaybetmeyeceğini, otomatize sistemlere rağmen

²⁹ Lohmann/Müller-Chen, SZW 2017, s. 52.

³⁰ von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 454.

³¹ Lohmann/Müller-Chen, SZW 2017, s. 52.

³² von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 449.

³³ 2015 senesinde Alman Trafik Mahkemeler Günü çerçevesinde toplanan hukukçular, sonuç bildirisinde otomatize sistemin kullanıldığı esnada sürücünün sürücü sıfatının ortadan kalktığının kabul edilmesini tavsiye etmişlerdir; bkz. www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_53_vgt.pdf [Erişim: 11.07.2017]; von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 454.

halen aracı sevk ve idare eden kişi olarak değerlendirileceğini hüküm altına almaktadır. Bir diğer ifade ile sürücü elini direksiyondan çekse dahi sürücü kalacaktır. Ancak tasarımı, insanların sadece bir yolcu olarak kullandıkları tamamiyle otonom araçları kapsamamaktadır. Nitekim bu tür araçların trafiğe uygunluğu hususunda dahi henüz kanunî bir düzenleme mevcut değildir. Zaten bu tür bir düzenlemenin, 8 Kasım 1968 tarihli Viyana Karayolu Trafik Konvansiyonu md. 8 f. 6 hükmüne aykırı düşeceği belirtilmektedir³⁴.

Sürücünün yükümlülüklerini düzenleyen StVG § 1b b. 1) hükmüne göre sürücü, sistem tarafından hâkimiyeti devralması hususunda uyarıldığında derhal hâkimiyeti eline almalıdır. Aynı yükümlülük, b. 2)'ye göre sürücünün, otomatize sistemin düzgün çalışması için gerekli ortamın mevcut olmadığını tespit ettiği ya da tespit etmesi gerektiği an itibarıyla de söz konusu olacaktır. Bu sebeple sürücünün otomatize sistemi kullanmadan önce bu sistem hakkında, özellikle sistemin sınırları hakkında yeterince bilgi edinmesi ve bu sayede sistemin sınırlarına vakıf olabilmesi gerekmektedir. Bu sayede sürücü, aracın hâkimiyetini otomatize sisteme devretme ya da devretmeme, devrettiği hâkimiyeti tekrar geri alıp almama hususlarında sağlıklı ve isabetli kararlar alabilecek konumda olmalıdır. Ayrıca araçta meydana gelen diğer arızalar da sürücüyü otomatize sistemi kapatıp hâkimiyeti devralmaya sevk etmelidir. Araçta aksaklıklar hisseden sürücünün sistem uyarılarına gerek olmaksızın kendiliğinden müdahale etmesi gerekmektedir³⁵.

Bu düzenleme birçok soru işaretini de beraberinde getirmektedir. Gerçekten de otomatize sistemi kullansa dahi trafiğin akışını gözden kaçırmamak ve sistemin sınırlarına ulaşıp ulaşmadığını daima kontrol etmekle yükümlü olan sürücünün bu yükümlülüğünü hangi sıklıkla yerine getirmesi gerektiği hususu belirsizliklere sebebiyet vermektedir. Bir telefon görüşmesi yapmak, maillerini okumak, mesaj yazmak gibi faaliyetler mümkün olacak mıdır? Yoksa sürücünün gözünü daima trafikten ayırmaması mı gerekmektedir? Şayet sürücü trafiği devamlı gözetlemekle yükümlü ise yeni teknolojilerin getirdiği imkânlardan istifade etmek ne derece mümkün olacaktır? Bu ve benzeri sorular, kanunun mahkemelerce dar mı yoksa geniş mi yorumlanacağı sorusuna sebebiyet vermekle birlikte, an itibarıyla tasarının otomatize sistemler hususunda gerçekten de tam bir açıklık getirdiğini söylemek imkân dâhilinde gözükmemektedir.

Tamamiyle otonom çalışan ve kendi kendine öğrenebilme kabiliyetine sahip olan sistemlerde ise bir sürücünün söz konusu olup olmadığı dahi şüphelidir.

³⁴ Daha geniş bilgi için bkz. Merih Erdem Kütük-Markendorf / David Essers, Zivilrechtliche Haftung des Herstellers beim autonomen Fahren – Haftungsfragen bei einem durch ein autonomes System verursachten Verkehrsunfall, MMR 2016, s. 22, 23.

³⁵ Bkz. BT-Drucks. 18/11300, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, s. 22, 23.

Bir kişinin sürücü olarak tayin edilmesi hâlinde dahi bu kişinin ancak sistem tarafından yapılan uyarıları dikkate alması ve genel itibariyle aracı gözden geçirmesi ile kendisinden beklenen özeni yerine getirdiğinin kabul edilmesi gerekecektir.

3. Araç Üreticisinin Sorumluluğu

a. Hukuki Dayanak

Türk hukukunda ürün/üretici sorumluluğunun hukuki dayanağı hususunda tartışma mevcuttur. Doktrinde genel itibariyle kabul gören bir görüşe göre Türk hukukunda ürün/üreticinin sorumluluğu hususunda örtülü bir boşluk mevcuttur. Bu boşluk pozitif bir kural ile doldurulmalıdır³⁶. Diğer bir görüş ürün/üreticinin sorumluluğunun dayanağını 4077 satılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da görmektedir³⁷. Öte yandan 6502 sayılı yeni Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, taslak hâlinde üreticinin sorumluluğuna dair bir hüküm içermekte iken kanunun nihaî hâlinde bu düzenleme çıkartılmıştır³⁸. Dolayısıyla kanun koyucunun iradesinin üreticinin sorumluluğunu 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun çerçevesinde düzenleme niyetinde olmadığı, bilakis kanun koyucu tarafından bu sorunun tespit edilip kanun çerçevesinde ele alınmamasının örtülü boşluğu da ortadan kaldıracığı söylenebilecektir.

Nihayet 4703 sayılı Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun çerçevesinde piyasaya sunulacak/sunulmuş ürünlere dair düzenlemeler mevcuttur. Ne var ki ilgili Kanun'un "ürünlerin piyasaya arzında üreticilerin ve dağıtıcıların yükümlülükleri"ni esas alan md. 5 hükmünde sorumluluğun, "*herhangi bir kişinin (özellikle satıcının) sorumluluğuna dayanmadan bağımsız olarak*" düzenlendiği savunulmaktadır³⁹. Nihayet "Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu Taslağı" md. 7 f. 1'de

³⁶ Ergun Özsunay, AB ve Türkiye'de Ürün Sorumluluğu, AB Yönergesi ve Bazı Yabancı Düzenlemeler Işığında Türk Hukukuna İlişkin Düşünceler, Uluslararası Tüketici Hukuku Sempozyumu, 24-25 Kasım 2011, Metinler Kitabı, İKÜ Yayını, İstanbul 2011, s. 174 vd.; Oğuz Sadık Aydos, Ürün Sorumluluğu, Ankara 2009. De lege feranda öneriler için bkz. Tuba Akçura-Karaman, Üreticinin Ayıplı Ürünün Sebep Olduğu Zararlar Nedeniyle Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluğu, İstanbul 2008, s. 53 vd.; Ayşe Havutçu, Türk Hukukunda Örtülü Bir Boşluk: Üreticinin Sorumluluğu, Ankara 2005, s. 111 vd.; Çiğdem Kırca, Ürün Sorumluluğu, Ankara 2007, s. 76 vd.

³⁷ Etraflı bilgi için bkz. Emrah Kulaklı, Ürün Sorumluluğu ve Ayıp Kavramı, İstanbul 2009, s. 9 vd.

³⁸ Murat Aydoğdu, 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un Getirdiği Yeniliklere Genel Bakış, Sözleşmeye Aykırılık, Ayıplı İfa Kavramlarına Getirdiği Farklı Yaklaşım ve Bu Konudaki Önerilerimiz, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 15, Sayı: 2, 2013, s.1, 6.

³⁹ Aydoğdu, s. 6. Aksi görüş için bk. Havutçu, s. 115 vd.; Kırca, s. 85 vd.

üreticinin sorumluluğuna dair bir düzenlemeye yer verilmiştir⁴⁰. Buna göre “*Sıncı maddede belirtilen ürün güvenliği koşullarını veya uygulanabildiği durumlarda 6ncı maddede atf yapılan genel güvenlik gereklerini karşılayamadığı için bir ürünün, bir kişinin ölümüne veya yaralanmasına veya bir malın zarar görmesine sebep olması hâlinde, bu ürünün imalâtçısı veya ürün ithal ise ithalâtçısı doğan zarardan kusuru aranmaksızın sorumlu tutulur ve bu Kanun uyarınca tazminat borcu doğar. Mala gelen zararlar tazminat borcunun doğması için, uygun olmayan ürün dışındaki bir malın zarar görmesi, bu malın normalde kişisel kullanıma mahsus olması ve zarar gören tarafından esasen kişisel amaçlarla kullanılmış olması gerekir.*” Nedensellik bağına düzenleyen 2. fıkraya göre ise “*İmalâtçı veya ithalâtçinin sorumlu tutulabilmesi için; zarar görenin üründeki uygunsuzluğu, uğradığı zararı ve uygunsuzluk ile zarar arasındaki nedensellik bağına ispat etmesi zorunludur. Somut olayın özelliklerine göre ürünün ortaya çıkan türden bir zararı doğurmaya elverişli olması hâlinde nedensellik bağına var olduğu kabul edilir.*” Bu düzenlemelerden anlaşılacağı üzere mukayeseli hukukta yer verilen ürün sorumluluğu hükümleri, ilgili kanun taslağına yansıtılmıştır. Dolayısıyla taslağın yasalaşması hâlinde ürün sorumluluğu müessesesinin pozitif hukuk zeminine oturtulmuş olacağı savunulabilecektir.

b. Üreticinin Sorumluluğunun Esasları

Yukarıda ifade edildiği üzere, ürün sorumluluğunun kanunî dayanağı hususunda bir ihtilafın söz konusu olması, bu sorumluluğun pozitif hukuktaki şartlarını tespit etmek bağlamında da belirsizliğe sebebiyet vermektedir. Ancak örtülü boşluğu savunan görüş, 4703 sayılı Kanun’un uygulama alanı bulacağını savunan görüş ve nihayet Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu Taslağı md. 7 f.2’de, netice itibarıyla ürün sorumluluğu için aynı şartları öngörmektedir. Buna göre mukayeseli hukuktaki düzenlemelere⁴¹ benzer şekilde üreticinin sorumluluğundan bahis açabilmek için zarar görenin (1) üründeki ayıbı, (2) uğradığı zararı ve (3) ayıp ile zarar arasındaki nedensellik bağına ispat etmesi zorunludur. Dolayısıyla sorumluluğun yegâne şartı, üründeki uygunsuzluktur. Bu sebeple otomatize araçlarda ayıp denetiminin nasıl ve neye göre yapılması gerektiği sorusunun öncelikle cevaplandırılması gerekmektedir.

Otomatize sistemlerle donatılmış araçların trafikte seyredecekleri dikkate alındığında bunların doğrudan can ve mal zararlarına sebebiyet verme ihtimalleri söz konusudur. Dolayısıyla nasıl bir sürücü trafikte kendisinden beklenen bütün özeni göstermekle yükümlü ise, otomatize sistem araç üreticilerinin de en azından dikkatli bir insanın göstereceği özen seviyesinde

⁴⁰ Tasarı metni için bkz. <http://www.orgtr.org/2014/yenitaslak-karsilastirma-tablosu.pdf-4703.pdf> [Erişim: 11.07.2017].

⁴¹ Bkz. § 1 f. 1 Produkthaftungsgesetz (Almanya) ve Art. 1 f. 1 PrHG (İsviçre).

araçlarını tasarlamaları gerekmektedir. Dolayısıyla özenli sürücü seviyesinin altındaki otomatize sistemler uygunsuz olarak nitelendirilecektir. Fakat özenli bir sürücünün göstereceği özen seviyesi, otomatize araç üreticisinden beklenen özenin asgarî sınırıdır. Bunun ötesinde araç üreticisinin tasarım aşamasında çok dikkatli olması, can ve mal kaybının söz konusu olmaması için tasarım aşamasında elinden gelen bütün özeni göstermesi gerekmektedir⁴². Bu çerçevede otomotiv sektörüne mahsus standartlar önem kazanacaktır⁴³. Nitekim 4703 sayılı Kanun md. 5 f. 3'te belirtildiği üzere *“Teknik düzenlemelere uygun ürünlerin güvenli olduğu kabul edilir. Teknik düzenlemenin bulunmadığı hâllerde, ürünün güvenli olup olmadığı; ulusal veya uluslararası standartlara; bunların olmaması halinde ise söz konusu sektördeki iyi uygulama kodu veya bilim ve teknoloji düzeyi veya tüketicinin güvenliğe ilişkin makul beklentisi dikkate alınarak değerlendirilir.”* Ancak hâlihazırda tam otomatize sistemlere uygulanacak standartların mevcut olmayışı, üreticilerin hangi standartlara uyması gerektiği sorununu da beraberinde getirecektir. Zira üretici, mesuliyetten kurtulmak için teknik standartları dikkate aldığı savunmasını öne sürmekten mahrum kalacaktır. Dolayısıyla en kısa zamanda tam otonom sürüş teknolojileri için gerekli normların ihdas edilmesi elzemdir.

Dikkat çekilen bir diğer husus, otomatize sistemlerin sensörler tarafından elde edilen verilerin araç içindeki bir yazılımla işlenmesi suretiyle gerçekleşmesidir. Dolayısıyla otomatize sistemde meydana gelecek hata, doğrudan bu yazılımla alakalı olacaktır. Hatalı yazılım ise tasarım hatası olarak nitelendirilmektedir. Buna göre araç üreticisi, yazılımı tasarlama aşamasında tam ve eksiksiz parametrelerle çalışmadığı için hatalı yazılım üretmiştir. Yazılımdaki bu hata ise, ürün sorumluluğunun önemli bir kategorisi olan tasarım hatası olarak nitelendirilmektedir⁴⁴. Dolayısıyla aracın otomatize seviyesi ne olursa olsun, tasarımın ileride hataya sebebiyet vermeyecek şekilde yapılması gerekmektedir.

Üreticinin sorumluluğu sadece tasarım aşamasıyla kısıtlı değildir. Bilakis üretici, ürünü kullanacak olan kişiyi yeterince bilgilendirmekle de yükümlüdür. Bu yükümlülük özellikle otomatize sistemler açısından önem kazanmaktadır. Buna göre üretici, kullanıcıyı doğru, eksiksiz ve anlaşılır bir şekilde otomatize sistemin özellikleri hususunda bilgilendirmelidir. Bu bilgilendirmenin içeriği olarak özellikle otomasyonun derecesi, otomasyon sistemlerinin kapsamı ve

⁴² Benjamin von Bodungen / Martin Hoffmann, *Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain?* (2. Teil), NZV 2016, s. 503, 505.

⁴³ Lohmann/Müller-Chen, bu çerçevede Ulusal Karayolları Trafik Güvenliği Kurumunun otomatize araçlara dair Yönergesini (Vehicle Performance Guidance for Automated Vehicles) örnek göstermekte (SZW 2017, s. 54, dn. 67), von Bodungen/Hoffmann ise bu çerçevede ISO 26262 no.lu endüstri normlarına işaret etmektedirler (NZV 2016, s. 506).

⁴⁴ von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 505.

sınırları öne çıkmaktadır⁴⁵. Ne var ki kullanıcının bilgilendirme şekli hususunda somut bir veri söz konusu değildir. Sürücünün tıpkı uçaklarda olduğu gibi araç içinde sürüş öncesi bilgilendirilmesi, sürücünün satış sonrasında test sürüşü kapsamında otomasyon sistemi hakkında eğitilmesi gibi farklı önerilere rastlamak mümkündür. Ancak kural olarak şu kadarını söyleyebiliriz ki otomasyon seviyesinin artmasıyla üreticinin kullanıcıyı bu sistemler hakkında bilgilendirme yükümlülüğü de artacaktır.

Araçların dijitalleşmesi aynı zamanda bu araçların dışarıdan gerçekleşen kasıtlı müdahalelerle siber saldırılara açık hâle gelmesini de beraberinde getirmektedir. Bu çerçevede araç üreticisinin dışarıdan gerçekleşecek saldırılara karşı gerekli koruma mekanizmalarına sahip araç üretmekle yükümlü olduğu belirtilmektedir⁴⁶. Buna göre üretici, otomasyon sisteminin dışarıdan gerçekleşecek muhtemel siber saldırılardan etkilenmemesi için gerekli bütün önlemleri almalıdır. Aksi hâlde dışarıdan gerçekleşecek saldırılara yeterince koruma imkânı sunmayan araçlar, hatalı olarak değerlendirilecektir. Gerçekten de aracın işlevsel ve güvenli bir hâlde olabilmesi için dışarıdan gerçekleşecek müdahalelere karşı gerekli koruma mekanizmasına sahip olması elzemdir. Dolayısıyla bu mekanizmaya sahip olmayan ürün yeterince güvenli olmamakla birlikte, kendisinden beklenen faydayı da sağlayamamaktadır⁴⁷.

Son olarak üreticinin pazara sunduğu ürünü düzenli olarak denetlemesi ve gözetlemesi gerektiğine dikkat çekilmektedir. Gerçekten de otomatize sürüş teknolojilerinin henüz yeni olduğu ve yazılımların hayatın olağan akışı doğrultusunda daima hata vermeye yatkın olduğu dikkate alındığında üreticinin otomatize sürüş sistemini içeren aracı piyasaya sürmekle hiçbir yükümlülüğünün kalmadığını söylemek imkan dâhilinde gözükmemektedir. Bilakis üretici ürünü piyasaya sunduktan sonra ürünü gözlemlenmek ve meydana gelen muhtemel eksiklikleri gidermekle yükümlü olmalıdır⁴⁸.

c. Üreticinin Sorumluluktan Kurtulma İmkânı

Tartışılan bir diğer husus ise üreticinin sorumluluktan kurtulma imkânının söz konusu olup olmadığına ilişkindir. Bu çerçevede illiyet bağı ve gelişim riski konuları özellikle tartışılmaktadır.

Buna göre meydana gelen kazada aracın otomasyon sistemi arızalanmış, fakat bunun yanında sürücü de kusurlu davranmış ise üreticinin sorumluluğu gündeme gelebilecektir. Zira illiyet bağının kesilmesi için sürücünün ya da

⁴⁵ von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 505; benzer şekilde Lohmann/Müller-Chen, SZW 2017, s. 54.

⁴⁶ Lohmann/Rusch, HAVE 2015, s. 351.

⁴⁷ Lohmann/Rusch, HAVE 2015, s. 351.

⁴⁸ Aynı yönde von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, s. 506.

üçüncü kişinin ağır kusurlu bir şekilde kazaya sebebiyet vermesi gerekmektedir. Bu çerçevede önem taşıyan tek hususun, sistem hatasız çalışsaydı yine de kazanın meydana gelip gelmeme ihtimali olduğu belirtilmektedir⁴⁹. Sistemin kusursuz çalıştığı durumda dâhi kaza meydana gelecekse üreticinin sorumluluğu söz konusu olmayacak, ancak sistemin kusursuz çalıştığı durumda kaza önlenilecek nitelikteyse üreticinin sorumluluğu gündeme gelecektir.

Öte yandan yapay zekâyla donatılmış sistemin kendi kendine hatalı şeyler öğrenmesi ve bu sayede kazaya sebebiyet vermesi halinde tasarım hatası sebebiyle üreticinin sorumluluğunun gündeme gelebileceği hususu yukarıda belirtilmiştir.

Nihayet İsviçre hukukunda Ürün Sorumluluğu Kanunu Art. 5 f. 1 b. e)'ye göre üretici, gelişim riskini öne sürerek sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir. Bu düzenlemeye göre üretici, ürünü piyasaya sunduğu an itibariyle bilim ve teknolojiye kabul gören standartlar çerçevesinde somut olayda ortaya çıkan hatanın öngörülemez nitelikte olduğunu ispat ettiği takdirde mesuliyetten kurtulabilecektir. Bilim ve teknolojiye kabul gören standartların esas alındığı benzer bir düzenlemeye, 4703 sayılı Kanun md. 5 f. 3'te rastlamak mümkündür. Ancak üreticinin bu çerçevede bütün denetim ve kontrol imkânlarını kullanması gerektiğine, hatta ürünün muhteva ettiği riske üreticinin katlanması gerektiğine işaret edilmektedir⁵⁰. Gerçekten de yazılımların hataya meyilli olduğu ve riskin tamamen bertaraf edilmesinin imkânsız olduğu gerçeği dikkate alındığında üreticinin bu riski bilerek üstlenmesi, onun bu riskin sebebiyet verdiği zararlara da katlanmasını meşru kılacak niteliktedir.

4. Üretici ve İşleticinin Müteselsil Sorumluluğu

Yukarıda yapılan değerlendirmeler göstermektedir ki otonom aracın muhteva ettiği risk, araç işletenin kusursuz sorumluluğunun dayanağını teşkil eden tipik riskten farklı değildir. Dolayısıyla otonom araçların yazılım ve sensörlerindeki hatalardan dolayı sebebiyet verdiği kazalardan kural olarak aracın işleticisi sorumlu tutulabilecektir. Bunun yanında yazılımların hatalı olması araç üreticisinin de sorumluluğunu gündeme getirebilecektir. Dolayısıyla BK md. 61 çerçevesinde araç işletenin ve araç üreticisinin müteselsil sorumluluğu gündeme gelebilecektir. Zarar gören, kazanın yazılım ya da diğer bir tasarım hatasından meydana geldiğini ispat ettiği takdirde zararını üreticiden ya da araç işletenden talep etme imkânına sahip olacaktır.

Ne var ki uygulamada zarara uğrayan, söz konusu zararını doğrudan

⁴⁹ Lohmann/Rutsch, HAVE 2015, s. 351.

⁵⁰ Fellmann, in: Heinrich Honsell/Nedim Peter Vogt/Wolfgang Wiegand (Hrsg.), Obligationenrecht I, Basler Kommentar, 6. Aulf., Basel 2015, Art. 5 PrHG kn. 83.

araç işleticisinin sigorta şirketinden ve ilaveten araç işleticisinden talep etmektedir. Dolayısıyla zarar görenin zararını telafi eden sigorta şirketinin ya da araç işleticisinin araç üreticisine rücu etmesi söz konusu olacaktır. Bu çerçevede öncelikle araç yazılımından meydana gelen kazalarda davanın araç üreticisine de ihbar edilmesinde fayda olacaktır. Ancak maddi hukuk açısından cevaplanması gereken soru, BK md. 62 çerçevesinde araç işleten ile araç üreticisi arasındaki zarar paylaşımının nasıl olması gerektiğidir⁵¹. İlgili hükme göre *“bütün durum ve koşullar, özellikle”* müteselsil sorumluların *“her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu”* dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla bir taraftan araç işletenin bu faaliyetinin muhteva ettiği tipik risk ile araç üreticisinin hataya meyilli bir ürünü piyasaya sürmesindeki risk dikkate alınarak bir neticeye varılmalıdır. Bu sebeple de bu hususun uygulamada birçok tartışmaya sebebiyet vereceğini şimdiden söylemek mümkündür.

IV. SONUÇ

Otonom sürüş çerçevesinde doğacak sorumluluğa dair yapılan değerlendirmeler neticesinde öncelikle farklı araç tiplerinin farklı seviyede teknolojilere sahip olduğu ve bu sebeple somut olay şartlarının daima dikkate alınması gerektiğine dikkat çekmek gerekecektir. Gerçekten de farklı teknolojik seviyelere göre özellikle sürücünün sorumluluğunun azalması ya da üreticinin sorumluluğunun artması söz konusu olabilecektir.

Genel itibariyle aracın teknolojik seviyesi ne olursa olsun, arz ettiği tipik tehlikede herhangi bir değişiklik meydana gelmeyeceği için işleticinin tâbi olduğu ve tehlike sorumluluğunun özel bir görünümü şeklinde KTK md. 85 f. 1’de düzenlenmiş olan araç işletenin sorumluluğunda ciddi bir değişikliğin olmayacağı söylenebilecektir.

Oysa genel kusur sorumluluğu çerçevesinde ele alınan sürücünün sorumluluğunda ciddi farklılıklar gündeme gelebilecektir. Belirtelim ki otomatize sistem, sürücüyü her türlü sorumluluktan muaf kılmamakta, araç sistemlerinin çalışıp çalışmadığını kontrol etmek ve sistemlerin sınırları hakkında gerekli bilgileri edinmek, gerektiği yerde sisteme müdahale etmek gibi yükümlülükleri de beraberinde getirmektedir. Ancak bu yükümlülüklerini yerine getiren bir sürücüyü, tamamiyle otomatize sistemin hatasından kaynaklanan bir kazada kusurlu sayıp zararların tazminine zorlamak isabetli bir çözüm olarak gözükmemektedir. Dolayısıyla kendisinden beklenen özeni yerine getiren sürücünün sorumluluğunun otomatize sistemler bağlamında ciddi derecede azalacağını söylemek mümkündür.

⁵¹ Tehlike sorumluluğunun diğer sorumluluk halleriyle çakıştığı durumlarda paylaşımın nasıl yapılacağına dair bkz. Çekin, s. 319 vd.

Nihayet gelişen teknolojilerin karmaşıklığı, yazılımların çok düşük de olsa hata verme riskinin bulunması ve trafikte meydana gelebilecek kazaların doğrudan insan canını ve eşyayı etkilemesi, üreticilerin ürün sorumluluğu çerçevesindeki yükümlülüklerini ciddi derecede artırmaya elverişlidir. Dolayısıyla üreticilerin bu çerçevede yeni teknolojiler içeren ürünlerini tanıtırken bu teknolojilerin tehlikelerine de daima dikkat çekmeleri isabetli olacaktır.

Sigorta hukuku açısından belirtelim ki her ne kadar üreticinin mesuliyeti artsa da trafikte zarar gören, ya doğrudan araç işletene ya da bunun sigortasına başvuracaktır. Dolayısıyla zarar görenin doğrudan araç üreticisine başvurma ihtimali düşüktür. Ne var ki araç işleten ya da araç işletenin sigorta şirketi, zarar görene ödediği tazminatı üreticiden rücu etme yoluna gidebilecektir.

BİBLİYOGRAFYA

AKÇURA-KARAMAN, Tuba: Üreticinin Ayıplı Ürünün Sebep Olduğu Zararlar Nedeniyle Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluğu, İstanbul 2008.

AYDOĞDU, Murat: 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un Getirdiği Yeniliklere Genel Bakış, Sözleşmeye Aykırılık, Ayıplı İfa Kavramlarına Getirdiği Farklı Yaklaşım ve Bu Konudaki Önerilerimiz, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 15, Sayı: 2, 2013, s.1 vd.

AYDOS, Oğuz Sadık: Ürün Sorumluluğu, Ankara 2009.

BOZKURT YÜKSEL, Armağan Ebru: Robot Hukuku, TAAD, Yıl:7, Sayı:29 (Ocak 2017), s. 85 vd.

BREHM, Roland: Berner Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, Die Entstehung durch unerlaubte Handlung, Art. 41-61 OR, 4. Aufl., Bern 2013.

ÇEKİN, Mesut S.: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununun md. 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu, İstanbul 2016.

EREN, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 21. Baskı, Ankara 2017.

EREN, Fikret: Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları, AÜHFĐ., C.XXXIX, 1982 – 1987, 1 – 4, s. 159 vd. (Eren, Hukuki Nitelik).

GASSER, Tom M. / ARZT, Clemens / AYOUBİ, Mihir u.A.: Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, Gemeinsamer Schlussbericht der Projektgruppe, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen - Fahrzeugtechnik Heft F 83, Bergisch Gladbach 2012.

HAVUTÇU, Ayşe: Türk Hukukunda Örtülü Bir Boşluk: Üreticinin Sorumluluğu, Ankara 2005.

HONSELL, Heinrich / VOGT, Nedim Peter / WIEGAND, Wolfgang (Hrsg.): Obligationenrecht I, Basler Kommentar, 6. Aufl., Basel 2015.

KIRCA, Çiğdem: Ürün Sorumluluğu, Ankara 2007.

KULAKLI, Emrah: Ürün Sorumluluğu ve Ayıp Kavramı, İstanbul 2009.

KÜTÜK-MARKENDORF, Merih Erdem / ESSERS, David: Zivilrechtliche Haftung des Herstellers beim autonomen Fahren – Haftungsfragen bei durch ein autonomes System verursachten Verkehrsunfall, MMR 2016, s. 22 vd.

LOHMANN, Melinda F. / MÜLLER-CHEN, Markus: Selbstlernende Fahrzeuge – eine Haftungsanalyse, SZW 2017, s. 48 vd.

MAURER, Markus / GERDES, J. Christian / LENZ, Barbara / WINNER, Hermann (Hrsg.): Autonomes Fahren, Heidelberg 2015

NIGGLI, Marcel Alexander / PROBST, Thomas / WALDMANN, Bernhard (Hrsg.): Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014.

OFTINGER, Karl / STARK, Emil W.: Schweizerisches Haftungsrecht, Band II/2, Besonderer Teil, Zweiter Halbband, Gefährdungshaftungen, 4. Aufl., Zürich 1989.

ÖZSUNAY, Ergun: AB ve Türkiye’de Ürün Sorumluluğu, AB Yönergesi ve Bazı Yabancı Düzenlemeler Işığında Türk Hukukuna İlişkin Düşünceler, Uluslararası Tüketici Hukuku Sempozyumu, 24-25 Kasım 2011, Metinler Kitabı, İKÜ Yayını, İstanbul 2011.

SCHRADER, Paul T.: Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, s. 3537 vd.

von BODUNGEN, Benjamin / HOFFMANN, Martin: Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain? (2. Teil), NZV 2016, s. 503 vd.

von BODUNGEN, Benjamin / HOFFMANN, Martin: Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain? (1. Teil), NZV 2016, s. 449 vd.

DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI MÜCADELEDE ULUSLARARASI TOPLUMUN ÇABALARI

International Community's Efforts on Fighting with the Piracy

Yrd. Doç. Dr. Yasin POYRAZ¹ - Arş. Gör. Figen TABANLI²

Geliş Tarihi: 14.08.2017

Kabul Tarihi: 07.11.2017

ÖZET

Deniz haydutluğu, uluslararası nitelik taşıyan en eski suçlardan birisidir. Buna karşın, 20. yüzyıl ortalarına kadar uluslararası hukukta bir tanımı yapılmamıştır. Tarihi süreç içerisinde ortaya çıkan deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuk kuralları, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ile yazılı hale getirilmiştir. Bu kuralların 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde tekrarlandığı görülmektedir.

1856 Paris Deklarasyonu ile yasaklanan ve daha önce yasal bir savaş yöntemi olarak kullanılan korsanlık ile deniz haydutluğunun çoğu zaman birbirine karıştırıldığı görülmektedir. Oysa hukukî açıdan korsanlık ve deniz haydutluğu kavramları farklı durumları ifade etmektedir. Uygulandığı dönem açısından korsanlık, devletler tarafından verilen bir yetki belgesi ile resmiyet kazandırılan ve meşru görülen bir savaş yöntemi iken; deniz haydutluğu hiçbir zaman hukuka uygun ve meşru kabul edilmemiştir.

Uluslararası hukukta deniz haydutlarını yargılama konusu devletlerin iç hukukuna bırakılmıştır. Pozitif uluslararası hukuka göre, bütün devletler açık denizlerde deniz haydutlarını yakalama ve yargılama yetkisine sahiptir. Ancak birçok devletin, deniz haydutlarını yargılama konusunda isteksiz davrandığı görülmektedir.

ABSTRACT

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.

¹ Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi, ypoyraz@ybu.edu.tr

² Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, figentabanli@anadolu.edu.tr

Bu durumu göz önünde tutan BM Güvenlik Konseyi, özellikle son dönemlerde artış gösteren deniz haydutluğunu önlemek amacıyla bir dizi karar almıştır. Bu kararlar, uluslararası toplumun sivil ve askerî önlemler almasını teşvik etmektedir. Çalışmamızda, deniz haydutluğuna karşı uluslararası toplumun gösterdiği çabalar, özellikle BM Güvenlik Konseyinin kararları çerçevesinde ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Haydutluğu, Korsanlık, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Somali, Cibuti Kodu, Uluslararası Denizcilik Örgütü.

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, Privateering, The United Nations Convention on the Law of the Sea, Somalia, Djibouti Code of Conduct, International Maritime Organization

I. GİRİŞ

Denizler, insanoglunun ilkçağlardan günümüze kadar çeşitli amaçlar için yararlandığı alanlar olmuştur. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Çok farklı sektörlerde uluslararası taşımacılık yapan 50 binin üzerinde ticaret gemisi bulunmaktadır. Dünya ticaret filosuna kayıtlı 150'den fazla devlete ait gemiler ve hemen hemen tüm devletlerin uyruğu altında bulunan bir milyonu aşkın denizci, bu alanda faaliyet göstermektedir³. Bu ticarî potansiyeli kullanma ve azami ölçüde yarar elde etme arzusu, tarih boyunca, devletler ve uluslar arasında rekabeti ve hatta savaşlara neden olan bir mücadeleyi beraberinde getirmiştir.

Türkçe “*haydut*” kelimesinin kökeni Arapçadır ve sözlük anlamı, “silahlı soygun yapan, yol kesen kimse” şeklinde verilmektedir⁴. Batı dillerinde deniz haydudunu ifade etmek için kullanılan kavram, Yunanca “*peirates*” ve Latince “*pirata*” kökeninden gelmekte olup⁵; bu sözcükler, “bir gemiye saldıran kişi”yi ifade eder⁶.

Türkçeye Arapça yoluyla geçen “*korsan*” kelimesinin karşılığı sözlükte “gemilere saldıran deniz haydudu, deniz hırsızı” şeklinde verilmiştir⁷. Bu örnek

³ International Chamber of Shipping, “Shipping and World Trade”, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>, ET: 29.07.2017.

⁴ Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, “haydut” maddesi, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&, ET: 29.07.2017.

⁵ Öktem, A. Emre / Kurt darcan, Bleda R. (2011), Deniz Haydutluğu ve Korsanlık: Tarihi ve Hukukî Boyutlarıyla, Denizler Kitabevi, İstanbul, s. 18.

⁶ Batır, Kerem (2011), Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, Ankara, USAK Yayınları, s. 1; Middelburg, Annemarie (2011), “Piracy in a Legal Context: Prosecution of Pirates Operating off the Somali Coast”, [https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context\(e279e28e-c9ed4913ab035d08228_93a3d\).html](https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context(e279e28e-c9ed4913ab035d08228_93a3d).html), ET: 15.06.2017.

⁷ Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, “korsan” maddesi, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&, ET: 29.07.2017.

de gösteriyor ki, teknik anlamı dışında ve günlük dilde çoğu zaman bu iki kavram, hukukî anlamlarına bakılmaksızın, birbiri yerine kullanılmaktadır. Korsan ve korsanlık kelimelerinin kökeni de, Latince “*cursus*” ve “*cursarius*” olup⁸; Fransızca “*corsaire*”, İngilizce “*corsair*” ve İtalyanca “*corsaro*” kelimelerinin kaynağını oluşturmaktadır. Korsan ve korsanlık kavramları genel anlamıyla; denizlerde düşman gemilerine veya denizlerden gelerek sahillere yapılan saldırıları ya da bu saldırıda bulunanları ifade etmek için kullanılmaktadır. Korsanlığın, yaygın ve meşru kabul edildiği dönemlerde; denizlere hâkim olma, sahilleri ve deniz ticaretini koruma ve denizden gelebilecek muhtemel tehlikeyi önceden bertaraf etme gibi olumlu amaçlar için de yapıldığı kabul edilmektedir⁹.

Deniz haydutluğuna karşılık İngilizcede “*pirate*” ve “*piracy*” kelimeleri kullanılırken “*corsair*” şeklinde de kullanıma rastlanmaktadır. 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 belirtilmektedir¹⁰. Fransızca “*corsaire*” şeklindeki kullanım günümüzde yaygın olmasa da; korsan veya soyguncu anlamında “*pirate*”, korsanlık veya soygunculuk anlamında “*piraterie*” sözcükleri kullanılmaktadır¹¹.

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; hukukî açıdan, aralarında belirgin farklar bulunmaktadır. Korsanlık, karşılıklı çıkar ilişkisi çerçevesinde devletler tarafından verilen bir yetki belgesi (*letter of marque* veya *reprisal*)¹² ile savaşma hakkının kazanılmasını ifade eder. Deniz haydutluğunun ise kendine özgü bir dünyası vardır ve bu dünyada ne bir üst otorite ne de sınırlayıcı kurallar mevcuttur¹³.

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 edilmiştir¹⁴.

⁸ Flagel, Amélie-Anne (2013), Le renouveau de la piraterie international, Thèse de doctorat, L'Université de la Nouvelle-Calédonie, École Doctorale du Pacifique, s. 26.

⁹ Korsanlığa ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Bozkurt, Nebi (2012), İslam Ansiklopedisi, C. 26, “korsan” maddesi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, s. 210-212.

¹⁰ Batır, s. 4-5.

¹¹ Saraç, Tahsin (1992), Fransızca-Türkçe Büyük Sözlük, 4. Bası, “*pirate*” ve “*piraterie*” maddeleri, Adam Yayınları, İstanbul, s. 1055.

¹² Türkçede “müsaade belgesi” olarak da anılan yetki belgesinin karşılığı olarak Fransızcada *lettre de marque*, *lettre de course*, *lettre de commission*, *lettre de représailles*, *lettre de prise* ve *commission en course* terimleri kullanılmaktadır.

¹³ Batır, s. 4-5.

¹⁴ Öktem / Kurtarcan, s. 94; Hennessy-Picard, Micheal (2016), “La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes”, Champ pénal -

Korsanlık fiili ise; bir devletin izni ve koruması altında daha çok özel kişiler tarafından silahla donatılmış gemiyle, düşman gemilerine saldırmak için yapılan eylemleri ifade eder. Burada sorumluluk, ilgili geminin dolaşımını sağlayan devlete aittir. Korsan gemisi, barış zamanında özel bir ticaret gemisi olarak denizlerde seyrederek; savaş zamanında ise, bağlı bulunduğu devlet tarafından verilen yetki ile düşman ticaret gemilerine saldırır ve ele geçirilen gemide çıkan mallar üzerinde pay hakkına sahip olur¹⁵. Devlet otoritesine yönelik bir tehdit olması itibarıyla deniz haydutluğu eski dönemlerden beri hukuka aykırı bir davranış kabul edilmiş; suç oluşturan bir eylem olarak görüldüğünden hem ulusal hukuklarda hem de uluslararası hukukta ceza yaptırımlarına tâbi tutulmuştur. Uzunca süre hukuka uygun bir eylem olarak kabul edilen ve devletler uygulamasında sıklıkla başvurulan korsanlık ise, 1856 Paris Deklarasyonu ile tamamen yasaklanmıştır¹⁶. Hukuk terminolojisi açısından farklı anlamlar ifade ediyor olsalar da, yürürlükteki uluslararası hukuka göre, deniz haydutluğu ve korsanlığın her ikisi de hukuka aykırı bir davranıştır.

Deniz haydutluğuna ve özellikle Somali bağlantılı haydutlara karşı mücadelede uluslararası toplum tarafından birçok önlem üzerinde düşünülmüş ve yakalanan deniz haydutlarının yargılanabilmesi için çeşitli yargılama mekanizmaları önerilmiştir. Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi tarafından deniz haydutlarının yargılanması ve deniz haydutluğunun önlenmesi amacıyla çok sayıda karar alınmış; uluslararası toplum tarafından bu kararlar ışığında operasyonlar düzenlenmiş, uluslararası güçler oluşturulmuştur. Ama alınan önlemler sadece askerî güce dayalı operasyonlarla sınırlı olmayıp; hukukî mücadele çerçevesinde normatif düzenlemeler oluşturma yönünde de çaba gösterilmiştir.

II. DENİZ HAYDUTLUĞU ve KORSANLIĞIN KISA TARİHÇESİ

Deniz haydutluğu ve korsanlığın, belirli bir tarih vererek başlangıcını göstermek kolay değildir. Bir çalışmada zikredilen ve “deniz haydutluğu hep vardı”¹⁷ şeklinde formüle edilen özlü söz, aslında deniz haydutluğu tarihinin

Pénel field [En ligne], Vol. XIII/2016, mis en ligne le 29 fevrier 2016, consulte le 10 août 2017, par. 10, URL: <http://champpenal.revues.org/9275>, ET: 29.07.2017; Lara, Valentin (2015), “Corsaires vs pirates ou la formation d’un partenariat public-privé pour l’établissement d’un dispositif permanent face à la menace pirate”, Revue général de droit, C. 45, S. 1, s. 154.

¹⁵ Aydın, Devrim (2002), “Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 51, S. 4, s. 145-146.

¹⁶ Öktem / Kurtdarcan, s. 13-14.

¹⁷ Sterio, Milena (2009), “Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More is Needed”, Fordham International Law Journal, C. 33, S. 2, s. 375.

ne kadar eskiye dayandığını bize göstermektedir. Uzak geçmişine bir çok çalışmada işaret edilen¹⁸ deniz haydutluğu, denizlerin ticaret için kullanılmaya başlandığından beri var olan bir eylem türüdür.

Deniz haydutluğu, İlk Çağlarda medeniyetin beşiği olarak bilinen Akdeniz çanağında ortaya çıkmıştır. Deniz haydutluğunun bu bölgede ortaya çıkmasının altında yatan sebep, M.Ö. iki binli yıllarda Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'nde düzenli bir deniz ticaretinin varlığıdır¹⁹. Güneyine Müslümanların ve kuzeyine Hristiyanların hükmettiği bir siyasî iklime sahip olan Akdeniz, Ortaçağ boyunca deniz haydutluğunu veya korsanlığı besleyen uygun bir coğrafyaya dönüşmüştü²⁰. Aslında korsan ve korsanlık kavramları ilk defa 12. yüzyılda Atlantik Okyanusu kıyılarında yaşayan uluslar tarafından kullanılmıştır. 16. yüzyıla kadar Akdeniz'de deniz haydutluğu ile korsanlık arasında bir ayırım yapmak zordur. Bu ayırım Atlantik bölgesinde, devletler tarafından izin verilen ve hatta teşvik edilen denizcilik faaliyetleri ile belirgin bir biçimde ortaya çıkmaya başlamıştır²¹.

Hukuk terminolojisine uygun kullanım açısından korsanlık, Orta Çağ'ın sonlarına doğru görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde savaş, uluslararası ilişkilerin yürütülmesinde sıklıkla başvurulan bir araçtır. Özellikle, denizcilikte ileri düzeyde bulunan devletler, günümüz devletleri gibi kurumsallaşmadığı ve henüz resmî donanmalara sahip bulunmadığından²², düşman gemilerine saldırmanın en kolay yolu olarak, korsanlarla iş birliği yapmayı tercih etmişlerdir. Hatta, ele geçirilen ganimetlerden pay aldıkları için, şartlar uygunsa bu devletler, korsanlığı teşvik etmekten de çekinmemiştir. Zamanla bu durum yarı resmî bir nitelik kazanmış ve korsanlar, savaş durumunda düşman ticaret gemilerine saldırmak ve yüke el koymak için yine devletlerce

¹⁸ Örneğin bkz. Batır, s. 11; Öktem / Kurtdarcan, s. 18; Topal, Ahmet Hamdi (2010), 'Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri', Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 59, S. 1, s. 101.

¹⁹ Batır, s. 12.

²⁰ Kuzey Afrika'da 16. yüzyılda kurulan ocaklar ve bu ocaklarda örgütlenen Türk leventleri, Osmanlı Devletinin Akdeniz politikasının önemli bir unsurunu teşkil etmektedir. Levent olarak adlandırılan korsanların gerçekte kendi başlarına buyruk davranmadıkları; Osmanlı siyasî otoritesine bağlı bulunan denizciler olduğu bilinmektedir. Bu dönemde yükselen korsan savaşları, Garp Ocaklarının önemini artırmış; Osmanlı korsanları, Adriyatik'te İspanya, Venedik ve Uskoklar'a; Akdeniz'de Malta Şövalyeleri ve Santo Stefano Tarikatına karşı büyük bir mücadele vermiştir. Bkz. Acıpınar, Mikail (2016), Osmanlı İmparatorluğu ve Floransa: Akdeniz'de Diplomasi, Ticaret ve Korsanlık, 1453-1599, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, s. 210-211.

²¹ Villiers, Patrick (2000), Les corsaires du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne: de Philippe II à Louis XIV (1568-1713), Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve-d'Ascq, s. 14; Flagel, s. 26.

²² Öktem / Kurtdarcan, s. 157.

yetki sahibi kılınmıştır. Böylece barış zamanında bir ticaret gemisi olarak faaliyet gösteren ve özel kişilerin elinde bulunan gemiler, savaş zamanında bağlı olduğu devletten yetki belgesi (*letter of marque*) olarak savaşa katılma hakkı elde etmiştir²³.

Yeni Çağ'da görülen teknolojik gelişmeler, keşifler ve siyasî değişiklikler, yüzyıllar boyunca bölgesel düzeyde gerçekleşen deniz haydutluğunu, 16. yüzyıldan itibaren küresel bir boyuta taşımıştır. Dünya çevresini dolanan ilk gemi de, *Francis Drake*'nin komutasındaki bir İngiliz deniz haydutluğu gemisi olmuştur²⁴.

Devletlerin, deniz haydutlarını herhangi bir düşman devlete zarar vermek ve ticaret gemilerine saldırmak amacıyla yetkilendirdikleri görülmektedir²⁵. 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. Genel bir yaklaşım olarak korsanlık, savaş sırasında düşmana karşı bir araç olarak kullanılmış; barış zamanında ise, yasaklanması gereken bir eylem olarak görülmüştür²⁶. Yetki belgesi verilmesi, gerçekte, deniz haydudu ile korsanı ayırmaya yarayacak tek ölçüt değildir. Devletler uygulamasının kavramlar arasındaki çiziyi belirsizleştirdiği söylenebilir. Bir devlet açısından yetki verdiği korsanlar meşru kabul edilirken; yetki belgesine sahip yabancı korsanlar ele geçirildiğinde deniz haydudu olarak ilan edilmiştir. Korsanlar, egemen gücün hukukî koruması altında olmakla birlikte; deniz haydutlarının veya benzer hukukî dokunulmazlıklara sahip olup yakalanan yabancı korsanların suç işlediği kabul edilmektedir. Açık denizlerde

²³ Batır, s. 44. Yetki belgesi, 15. yüzyıldan itibaren devletlerce daha sık verilmeye başlanmış ve giderek yaygınlaşmıştır. Bununla birlikte korsanlık uygulaması, ilk defa 1243 yılında İngiliz Kralı III. Henry'nin bazı denizcilere korsanlık yapma yetkisi vermesiyle ortaya çıkmıştır. Kralın düşmanlarına saldırmayı ve elde edilen ganimetleri paylaşmayı içeren bu yetkilendirme yöntemi, daha sonra tüm Avrupa'da egemen güçlerin sıkıca sarıldığı bir kurum haline dönüşmüştür. Korsanlığın diğer bir uygulama biçimi ise *ihkâk-ı hak* içermekteydi. Portekizliler tarafından gemisine el konulan bir İngiliz için 1295 yılında verilen yetki belgesi, kayıplarının tamamını karşılayıncaya kadar, kendisine saldırıda bulunan devletin veya vatandaşlarının gemilerine saldırı için izin ve zararlarını bu yolla tazmin hakkı veriyordu. Bkz. Öktem / Kurtdarcan, s. 150-151; Batır, s. 44.

²⁴ Batır, s. 21.

²⁵ Le Goff, Roland (2016), *La protection des navires soumis au risque de piraterie, Thèse de doctorat, L'Université de Nantes, École Doctorale*, s. 49. Örneğin, İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533-1603), İngiliz korsanlarını Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi görmüş ve onlara düzenli olarak İspanyolların deniz ticaretine engel olabilmek için hükümetin izniyle korsanlık yapma yetkisine sahip kılan belge vermiştir. Bkz. Topal, s. 103.

²⁶ Azubuike, Lawrence (2009), "International Law Regime Against Piracy", *Annual Survey of International & Comparative Law*, S. 15, s. 45-46.

meşru şiddetin devlet tekeline alınmasıyla beraber; artık savaşların yapılmadığı dönemde, barışçıl biçimde korsanlığa son vermenin doğurduğu güçlük, korsanlığı ortadan kaldırmak amacıyla devletlerin ulusal yargı yetkilerini açık denizlere uzatması sonucunu doğurmuştur. Böylece devletlerin kalıcı biçimde egemenliklerini ülke dışına uzatmasını meşrulaştıran bir süreç yaşanmıştır²⁷.

19. yüzyılda, devletlerin güçlü donanmalar kurması ve artık yelkenli deniz haydutluğu gemilerinin buharlı savaş gemilerinden kaçamamaları sonucunda, deniz haydutluğunun hızla düşüş yaşadığı görülmektedir. En sonunda devletler, günümüzdeki tanıma uygun olarak deniz haydutluğunu bütün insanlığa yönelmiş ağır bir suç olarak kabul etmiş ve böylece deniz haydutları, bütün insanlığın ortak düşmanları olarak görülmüştür²⁸. ABD dışında devletlerin tamamına yakın bir bölümünün katılımıyla imzalanan 1856 Paris Deklarasyonu ise, korsanlığı tamamen yasaklamıştır²⁹.

III. GÜNÜMÜZDE DENİZ HAYDUTLUĞU

Modern teknoloji kullanımı ve büyük deniz güçleri sayesinde deniz haydutluğu önemli ölçüde ortadan kalkmış gözükse de; son çeyrek yüzyıl içinde ortaya çıkan olaylar, gerçekte bu hukuka aykırı davranışın devam ettiğini ve uluslararası toplumun mücadele için ciddi bir tutum sergilemesine ihtiyaç bulunduğunu açıkça göstermiştir.

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de deniz haydutluğu olaylarının benzer sebeplere dayandığı ve kullanılan araçlar şeklen farklı olmakla birlikte; özü itibarıyla, benzer yöntemler tercih edilerek gerçekleştirildiği görülmektedir. Deniz ticaretinin yoğun olarak yapıldığı, otorite ve denetimin zayıf olduğu bölgelerde deniz haydutluğu olayları daha çok yaşanmaktadır.

21. yüzyılda ortaya çıkan *yeni* deniz haydutluğunun hukukî, siyasî, sosyal, ekonomik ve stratejik açıdan çok farklı sebeplere bağlı olduğu ileri sürülebilir. Her şeyden önce, bazı devletlerin deniz haydutluğunu ulusal yasalarında bir suç olarak kabul etmemesi önemli bir sebeptir. Öte yandan; deniz haydutlarını yakalama ve yargılama konusundaki isteksizlik, elverişsiz coğrafi unsurların varlığı, iç çatışma ve siyasî karışıklığın bulunması, güvenlik güçlerinin mücadele için finansman desteğinden yoksun kalması, siyasî iktidarın gizli teşviki ve hoşgörüsü, kültürel ve ideolojik kabullenme ve ödül vaadi diğer sebepler arasında sayılabilir³⁰. Sorunla karşı karşıya kalan ve mücadele etmesi gereken belirli devletlerin, egemen bir uluslararası hukuk kişisi olarak sahip

²⁷ Hennessy-Picard, par. 4, 10, 20, 26, 55.

²⁸ Sterio, s. 6.

²⁹ Paris Deklarasyonunun hazırlanması ve sonuçlarına ilişkin geniş bir değerlendirme için bkz. Öktem / Kurtdarcan, s. 181-183.

³⁰ Batır, s. 147-153.

olması gereken gücünü kaybetmesi ya da egemen yetkilerini kullanmada zayıflık göstermesi de deniz haydutluğunu tetikleyen önemli bir olgu olarak söylenebilir.

Deniz haydutluğu olaylarının denizcilik sektörü açısından önemli bir gündem maddesi oluşturmasının belki de en önemli sebebi, bu olayların denizcilik faaliyetlerini yüksek maliyetlere çıkarmış bulunmasıdır. Yüksek maliyet oluşturun unsurların başında ödenen fidyeler, sigorta primleri, rota değişikliğinin doğurduğu ek yükler, denizde alınması zorunlu koruma tedbirlerine harcanan giderler, soruşturma için limanda geçirilen süreler bağlı kayıplar, deniz haydutlarının yargılanmasında sarf edilen emek ve masraflar ve nihayet deniz haydutluğu için kurulan uluslararası örgütlerin finansmanı gelmektedir. Bu maliyetlerin yıllık 25 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca rapor edilmeyen deniz haydutluğu olayları, bu hesaplamalara dahil edilmemiřtir³¹.

20. yüzyılda tarihe karışmak üzere olduğu düşünölen deniz haydutluğu, 21. yüzyılda, şaşırtıcı ve görece yaygın bir biçimde yeniden ortaya çıkmıştır. Özellikle 2008 yılından itibaren deniz haydutluğunun beklenmeyecek ölçüde artış gösterdiği görölmektedir. Güneydoğu Asya, Aden Körfezi, Afrika kıyıları, Uzak Doğu, Hindistan Alt Kıtası ve Güney Amerika, deniz haydutluğunun en çok göröldüğu bölgelerdir. Coğrafi konum açısından daha sınırlı bir belirleme yapmak gerekirse; deniz haydutluğu için yüksek riskli bölgelerin Nijerya, Bangladeş, Malezya, Singapur Boğazı, Filipinler, Vietnam, Hindistan, Güney Çin Denizi ve Somali kıyıları olduğu söylenebilir³².

Son birkaç yıl içinde Somali bölgesinde gerçekteşen saldırı eylemlerindeki düşüşe karşın; Batı Afrika kıyıları ve Güneydoğu Asya'da olayların arttığı görölmektedir. Uluslararası Ticaret Odasının (*International Chamber of Commerce-ICC*) özel bir alt birimi olan Uluslararası Denizcilik Bürosu (*International Maritime Bureau-IMB*) tarafından belirli periyotlar içinde yayınlanan deniz haydutluğu raporlarının yakın tarihli olanlarından bir kısmına göz atmak, konuya ilişkin gelişimi görmek bakımından yararlı olacaktır. IMB 2015 Yılı İkinci Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporunda Ocak-Haziran 2015 aylarında gerçekteşen 134 deniz haydutluğu olayının % 75'lik bölümü Endonezya başta olmak üzere; Vietnam, Bangladeş, Nijerya ve Malezya bölgelerinde meydana gelmiştir. Coğrafi alanlar bakımından rapor edilen deniz haydutluğu saldırı

³¹ Canca, Hakan Selim (2012), *Denizde İşlenen Suçlar*, Seçkin Yayınları, Ankara, s. 123.

³² Somalili deniz haydutlarınca gerçekteştirilen (Somali kıyıları ve açıkları, Aden Körfezi vd.) saldırı eylemlerinin artışını, birkaç yıllık periyottaki rakamlara bakarak görmek mümkündür: 2003'de 21, 2004'de 10, 2005'de 45, 2006'da 20, 2007'de 44, 2008'de 111, 2009'da 218 ve 2010'da 199. Bkz. International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau (IMB) (2011), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 1 January-31 December 2010*, s. 5-6.

rakamları şu şekilde gerçekleşmiştir: Hindistan Yarımadası'nda 15, Uzakdoğu ve Güneydoğu Asya'da 92, Gine Körfezi'nde 21. Sözü edilen raporda; Somali ile ilgili deniz haydutluğu olaylarında düşüş yaşandığı; ancak Kızıl Denizin güneyi, Aden Körfezi, Yemen, Somali kıyılarının kuzeyi ve Arap Denizi'nde saldırı riskinin tam anlamıyla ortadan kalkmadığı işaret edilerek, gemilerin halen tedbirli olmaları tavsiye edilmektedir³³.

IMB 2016 Yılı İlk Yarısı Küresel Deniz Haydutluğu Raporunda ise, 2016 Ocak-Haziran aylarında 72 gemiye çıkıldığı; 5'inin kaçırıldığı, 12'sine saldırı girişiminde bulunduğu, 9 gemiye ateş açıldığı ve geçen senenin aynı periyodunda 250 olarak gerçekleşen rehine alınan mürettebatın bu yılın ilk yarısında 64'e gerilediği, ancak gemilerin bilhassa Somali açıklarında ve Gine Körfezinde deniz haydutluğu olaylarına karşı temkinli olmaları, gerekli güvenlik önlemlerini almaları ve tüm saldırıları rapor etmeleri gerektiği; küresel iyileşmeye rağmen, 2015 yılının ilk yarısında 10 olarak kaydedilen fidye için mürettebatın kaçırılma sayısının, 2016 yılının ilk yarısında 24 mürettebata ulaştığı ve tamamının Nijerya'da gerçekleştiği; Endonezya'da yaşanan deniz haydutluğu olaylarında ise düşüş yaşandığı, geçen yılın ilk altı ayı ile karşılaştırıldığında 54 olan deniz haydutluğu eyleminin, bu yılın ilk altı ayında 24'e gerilediği bildirilmektedir³⁴.

IMB 2016 Yılı Üçüncü Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, deniz haydutluğu olaylarında % 26'lık payın Nijerya'ya ait olduğuna işaret etmekte ve 2016 yılının ilk dokuz ayı içerisinde 110 denizcinin rehin alındığını, 49 mürettebatın fidye talebiyle rehin tutulduğunu belirtmektedir. Bu periyotta 141 olay meydana gelmiş bulunmasına rağmen 2015 yılının aynı dönemine oranla % 25 düşüş yaşanmış ve 1996 yılından beri deniz haydutluğu olaylarının en düşük seviyesine ulaşılmıştır. IMB 2016 Yılı Deniz Haydutluğu Raporuna³⁵ göre, 2016 yılı içerisinde toplam 191 olay meydana gelmiş; bu olayların 150'si gemiye çıkma, 12'si gemiye ateş etme, 7'si gemiyi kaçırma ve 22'si saldırı girişiminde bulunma şeklinde gerçekleşmiştir. 2015'teki toplam olay sayısı 246 olarak rapor edildiğinden, bu sayıda bir düşüş olduğu görülmektedir³⁶.

³³ Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2015 Yılı Üçüncü Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=8506>, ET: 30.07.2017.

³⁴ Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2016 Yılı İlk Yarısı Küresel Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=9166&KATEGORI=;>, ET: 30.07.2017.

³⁵ International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau (IMB) (2017), Report: Sea kidnappings rise in 2016 despite plummeting global piracy, London-Kuala Lumpur, 10.01.2017, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/imb-report-sea-kidnappings-rise-2016-despite-plummeting-global-piracy/>, ET: 30.07.2017.

³⁶ Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2016 Yılı Üçüncü Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=9375&KATEGORI=;>, ET: 30.07.2017.

2017 yılının ilk altı ayı içerisinde genel düşüş eğiliminden ciddi bir sapma görülmemiştir. İlk çeyrekte bir önceki yıla göre olay sayısında 6 artış gerçekleşerek 43 deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemi rapor edilmiş; bunların üçte ikisi Filipinler, Nijerya, Endonezya ve Bangladeş'te meydana gelmiştir³⁷. IMB 2017 Yılı İkinci Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporunda ilk altı ay için 87 olay rapor edildiği ve bir önceki yılın aynı dönemine göre olay sayısında 10 düşüş meydana geldiği tespit edilmiştir. Bu eylemlerin 63'ü gemiye çıkma, 12'si gemiye ateş etme, 4'ü gemiyi kaçırma ve 8'i gemiye saldırı girişiminde bulunma şeklinde oluşmuştur. Bu dönemde 63 denizci rehin alınmış, 41'i gemilerinden kaçırılmış, mürettebattan üçü yaralanmış ve ikisi ölmüştür. Raporda, Somalili deniz haydutlarının hala bir tehdit oluşturduklarına da işaret edilmektedir³⁸.

Yukarıda ele alınan raporların ortaya koyduğu sayılara bakarak iki tespit yapmak mümkündür: İlk olarak deniz haydutluğu, uluslararası toplumun tüm çabalarına rağmen tamamen ortadan kaldırılabilmiş değildir. Bu sebeple, deniz ticareti açısından ciddi bir tehdit oluşturmaya devam etmektedir. İkinci olarak, deniz haydutluğuna karşı alınan önlemlerin bazı bölgeler düzeyinde olumlu sonuçlar doğurmasına karşın; saldırı eylemlerinin yer değiştirmesine de sebep olmaktadır. Böylesi bir değişiklik, deniz haydutluğuna karşı etkili önlemler için küresel bir mücadele ve uluslararası düzeyde işbirliği yapılmasına duyulan ihtiyacı göstermektedir. Doğru Afrika kıyılarında deniz haydutluğunun azalması, Güvenlik Konseyi kararlarının³⁹ gereklerini yerine getirmek amacıyla uluslararası toplumun başvurduğu askerî ve sivil önlemlere bağlanabilir. Hatta bölgedeki siyasî gelişmelerin olumlu seyri ve Somali Hükümetinin çabalarını da bu gelişmenin unsurları olarak saymak mümkündür. Ama şu açık olarak görülmektedir ki, uluslararası toplum üyelerinin işbirliği olmaksızın, deniz haydutluğuna karşı etkin bir mücadele yürütülmesini beklemek hayalden ibaret olacaktır.

IV. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNDE DENİZ HAYDUTLUĞU

Uluslararası hukuk açısından deniz haydutluğunun, yazılı bir kural olarak, kapsamlı biçimde düzenlendiği ilk metin 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesidir ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)

³⁷ Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2017 Yılı İlk Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, ET: 30.07.2017.

³⁸ Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2017 Yılı İkinci Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=9971>, ET: 30.07.2017.

³⁹ Kararlar için bkz. Aşağıda V., A., 3.

bu düzenlemeyi tekrar etmiştir. BMDHS'nin "Deniz Haydutluğunun Tanımı" başlıklı 101. maddesine⁴⁰ göre:

"Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil etmektedir:

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

(i) Açık denizde, diğer bir gemi veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

(ii) Hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde; bir gemiye, uçağa, kişilere veya mallara karşı,

her türlü yasa dışı şiddet ve alıkoyma veya yağma fiili.

b) Bir gemi veya uçağın; deniz haydudu gemi veya uçak niteliği kazanmasına yol açan 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 işlenen herhangi bir fiil."

Tanıma göre, deniz haydutluğu suçunun oluşabilmesi için şu şartların gerçekleşmesi gerekir: a) belirli ve özel bir amaç, b) iki özel gemi, c) şiddet, alıkoyma veya yağma fiili, d) açık denizde veya herhangi bir devletin hakimiyeti altında olmayan bir alanda gerçekleşme.

Sözleşmede, özel amaç açıkça tanımlanmamıştır. Genel olarak, maddi kazanç, kişisel intikam ve diğer kişisel çıkarları kapsadığı kabul edilmektedir. Nitekim gerçekleşen olaylarda haydutların, nakit para ve taşınan yükü ele geçirmek veya fidye almak gibi çıkar sağlama amacıyla bu işi yaptıkları görülmektedir. Dinî, etnik ve siyasî amaçlarla işlenmiş fiiller, deniz haydutluğu kapsamı dışında tutulmuştur. Ancak bu sınırlama, yoğun olarak eleştirilmekte ve tartışılmaktadır⁴¹. Deniz haydutluğu özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen fiillerle sınırlandırılmış olduğundan siyasî amaçlarla gerçekleştirilen terörist saldırılar, doğal olarak kapsam dışında kalmaktadır.

⁴⁰ Sözleşmenin tüm çevirisi için bkz. Özman, Aydoğan (1984), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul. Sözleşmenin 101. maddesi metnini krş. Özman, s. 47. Ayrıca aynı maddenin deniz korsanlığı terimi tercih edilerek yapılan bir çevirisi için bkz. Kaya, İbrahim (2016), Uluslararası Hukukta Temel Belgeler, 3. Bası, Seçkin Yayınları, Ankara, s. 364.

⁴¹ Bayilloğlu, Uğur (2011), "Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XV, S. 1, s. 130-132; Öktem / Kurtdarcan, s. 62-63.

Deniz haydutluğu sayılabilecek eylemleri gerçekleştiren askerî gemiler veya hava taşıtları bakımından, doğrudan bayrak devletinin⁴² uluslararası sorumluluğu söz konusu olacaktır⁴³. Ancak, eğer bir savaş gemisi ya da kamu gücünü kullanan bir devlet gemisi, isyan ederek özel amaçlarla açık denizde seyrüsefer yaparken şiddet eylemlerine başvurursa, BMDHS'ne göre, bu gemi kamu gemisi olma özelliğini yitirir ve gerçekleşen eylemler deniz haydutluğu sayılır (m. 102).

Açık denizlerin serbestliği ilkesi, denize kıyısı bulunsun veya bulunmasın bütün devletlerin ve iç hukuklarının öngördüğu biçimde vatandaşlarının açık denizlerden belirli yollarla faydalanma özgürlüğünü ifade eder. Açık denizin altından veya üstünden seyrüsefer yapılması, denizaltı kablolarının döşenmesi, açık deniz üzerindeki hava sahasında serbestçe uçuş faaliyeti gerçekleştirilmesi ve bilimsel araştırma yapılması, bu serbestinin unsurları olarak verilebilir. Ancak tüm bu serbestiler sınırsız değildir; BMDHS düzenlemelerine göre, açık denizler ancak barışçıl amaçlarla kullanılabilir (m. 88). Öte yandan açık denizde seyreden gemiler, bayrak devletinin yargı yetkisine tâbi bulunmaktadır (m. 92). 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 kontrabant⁴⁴, köle taşıması yapılması (m. 99), uyuşturucu ve psikotrop

⁴² Yabancı devletlerin ülkesel yetki alanlarında veya uluslararası alanlarda bulunan ticaret ve devlet gemileri üzerinde bayrak devletinin kişisel yetkileri devam etmektedir. Bu yetki, gemi ile devlet arasındaki uyrukluğ ilişkisinden doğar. Böylece açık denizlerde bulunan bir gemide, bayrağını taşıdığı devletin medenî hukuku, ceza hukuku, idare hukuku ve hatta vatandaşlık hukuku gibi bütün bir hukuk düzeni uygulama alanı bulur. Öte yandan bayrak yasası, devletlerin kural olarak, uyruğu altında bulunmayan gemilere müdahale etmeme yükümlülüğünü de içerir. Devletler, cezaî yargı yetkisi bakımından esas olarak mülkîlik ilkesini benimsemekle birlikte; ülkeleri dışında işlenmiş suçlarda kendilerini yetkili görmelerini engelleyen bir kural da bulunmamaktadır. Nitekim Uluslararası Sürekli Adalet Divanı (USAD), 1927 tarihli Bozkurt-Lotus Davası kararında, bir devletin ülkesi dışında meydana gelen eylemler bakımından yargı yetkisi kullanmasını yasaklayan bir uluslararası hukuk kuralının bulunmadığı sonucuna ulaşmıştır. Bkz. Cour Permanente de Justice Internationale, *Affaire du Lotus, Série A, No: 10, Le 7 septembre 1927*, s. 18-19. Ethem Menemencioglu tarafından Türkçeye çevirisi yapılan ve Latin harfleriyle yeniden yayınlanan karar metni için bkz. Menemenlizade, Edhem (2011), *Lotus Meselesi*, Yayına Hazırlayan: Yasin Poyraz, Asil Yayınları, Ankara, s. 3-39. Açık denizde meydana gelen çatmalar bakımından yargı yetkisini belirleyen sözleşme düzenlemelerine ilişkin değerlendirme konusunda bkz. Sur, Melda (2017), *Uluslararası Hukukun Esasları*, 11. Bası, Beta Yayınları, İstanbul, s. 389.

⁴³ Öktem / Kurtdarcan, s. 65.

⁴⁴ Savaş zamanında, savaş hukuku kurallarına riayet edilerek düşman limanları veya kıyıları ablukaya alınabilir. Bu esnada tarafsız devlet bayrağı taşıyan ticaret gemileri ablukayı delmeye çalıştıklarında, bu gemiler kıyıya bitişik açık deniz bölgelerinde durdurulabilir ve bu gemilere el konulabilir. Bkz. Ünal, Şeref (2005), *Uluslararası Hukuk*, Ankara, Yetkin Yayınları, s. 152. Denizdeki Silahlı Çatışmalara Uygulanabilecek Uluslararası Hukuka İlişkin San Remo

maddelerin hukuka aykırı trafiği (m. 108), açık denizlerden izinsiz yayın yapma (m. 109), ziyaret hakkı (m. 110) ve kesintisiz izleme hakkıdır (m. 111).

V. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI MÜCADELEDE BAŞVURULACAK ÖNLEMLER ve YAPTIRIM UYGULAMASI

Yaptırımlar, hukuk düzenleri tarafından öngörülen; bir toplum ya da topluluk adına hareket etmeye yetkili bir sosyal organın kararlarını uygulamak üzere alınan zorlayıcı önlemlerdir. Bu zorlayıcı önlemler; silahlı ya da silahsız, ekonomik ya da askerî, hukukî ya da cezaî yaptırımlar gibi maddî; kınama gibi ahlâkî ya da uluslararası örgüt üyeliğinden çıkarma gibi sahip olunan bir statünün kaybı şeklinde olabilir. Bu önlemler, hedef aldığı kişinin isteklerine aykırı olarak ve onun iradesi dışında, hukukun yeniden tesis edilmesi amacıyla alındığı için zorlayıcıdır. Böylece hukuk kişisi, daha önce sahip olduğu bir statüden ya da çeşitli haklardan mahrum bırakılmaktadır. Bu zorlayıcı önlemler yetkili bir sosyal organın kararı ya da tavsiyesi ile uygulama alanı bulmaktadır⁴⁵.

Devletler arasındaki şiddet ve çatışmayı ifade eden savaş kavramı yerine BM Andlaşması, kuvvet kullanımı kavramını tercih etmiş ve kuvvet kullanımının bir düzene ve hukukî zemine kavuşturulması BM Örgütü döneminde mümkün olmuştur. Örgütün en temel görevi, uluslararası barış ve güvenliği sağlamak ve sürdürmektir. BM Andlaşmasında sayılan; meşru müdafaa ve Güvenlik Konseyi kararıyla kuvvet kullanımı istisnaları dışında; yürürlükteki uluslararası hukuka göre, kuvvet kullanımı yasaklanmıştır. Devletlerin, aralarındaki uyuşmazlıkları, kuvvete başvurmadan barışçı yollarla⁴⁶ çözmeleri, bu yeni hukuk düzeninin öngördüğü bir yükümlülüktür.

BM Andlaşmasına göre; Güvenlik Konseyi, barışın tehdidi halinde bu tehdidi ortadan kaldırmak; barışın bozulması halinde bozulan barışı yeniden kurmak veya bir saldırı halinde bu saldırıyı defetmek için; VII. Bölümün 41. ve 42. maddelerinde yer verilen zorlama önlemlerine başvurabilir. Bu önlemler,

Rehberinde kontraband şü şekilke tanımlanmaktadır: “Düşmanın kontrolündeki bir yere ulaşmak için yönelmiş ve silahlı çatışmada kullanmaya elverişli olan mallar” (par. 148). Bkz. Canca, Hakan Selim (2015), Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri, Seçkin Yayınları, Ankara, s. 245, dp. 570.

⁴⁵ Akkutay, Berat Lale (2014), “Birleşmiş Milletler Andlaşması Çerçevesinde Ekonomik Yaptırımların Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı: 111, s. 413.

⁴⁶ Diplomatik ve yargısal yollardan oluşan barışçı çözüm yolları, BM Andlaşmasında örnekleme yoluyla sayılmıştır (m. 33). Uluslararası uyuşmazlıkların barışçı çözüm yolları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Bozkurt, Enver / Kütükçü, M. Akif / Poyraz, Yasin (2015), Devletler Hukuku, 8. Bası, Ankara, Yetkin Yayınları, s. 243-277; Acer, Yücel / Kaya, İbrahim (2017), Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı (İngilizce Özetli), 8. Bası, Ankara, Seçkin Yayınları, s. 427-438, Pazarıcı, Hüseyin (2012), Uluslararası Hukuk, 11. Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, s. 443- 484.

ekonomik ilişkilerin kesilmesi ya da siyasî ilişkilerin sona erdirilmesi yanında, deniz, hava ve demiryolu ulaşım araçlarının işleyişinin kısmen veya tamamen durdurulması; posta, telgraf, radyo veya günümüzde kullanılan diğer tüm iletişim araçlarının engellenmesi biçiminde ortaya çıkabilir. Güvenlik Konseyi, öngörülen önlemlerin uygun olmayacağı veya uygun düşmediğinin görüldüğü sonucuna ulaşırsa; uluslararası barış ve güvenliğin korunması veya yeniden kurulması için hava, deniz ve kara kuvvetleri aracılığıyla, gerekli saydığı her türlü girişimde bulunabilir. Bu çerçevede Konseyin, ekonomik, askeri ve diplomatik yaptırımlar uygulaması mümkün olabilecektir. BM Andlaşmasında öngörülen askerî güç oluşturulmadığından (m. 43-47); uluslararası barış ve güvenliğin tehdit edildiği, bozulduğu ya da bir saldırı fiilinin gerçekleştiği durumlarda; uluslararası toplum adına uygulanacak en ağır yaptırım oluşturan kuvvet kullanımının, BM Örgütü adına veya onun izniyle üye devletler tarafından uygulanması doğal bir sonuçtur.

Uluslararası barış ve güvenliği sağlama amacı çerçevesinde BM uygulamasında karşılaşılan diğer bir yol, barış gücü operasyonlarıdır. Barış gücü operasyonları, BM Andlaşmasında düzenlenmediği gibi; VII. Bölümde belirtilen zorlama önlemlerinden birini de teşkil etmez. Ancak, saldırganlıkla mücadelenin aksayan yönlerini gidermek ve somut şartlara uygun pratik ve esnek çözümlere ulaşmak için BM barış güçleri, Örgütün faaliyete geçtiği ilk yıllardan itibaren dünyanın çok farklı coğrafyalarında kullanılmıştır. Barış güçlerinin asıl kullanım alanı uluslararası çatışmalar veya uluslararası nitelik taşıyan iç çatışmalar olup; geleneksel olarak misyonu, mevcut veya muhtemel bir çatışmayı önlemek, tarafları ayırmak ve tampon bölge oluşturarak teması engellemektir. Bununla birlikte, karşılaşılan farklı sorunlar bakımından barış güçlerinin; Güvenlik Konseyi kararlarını yerine getirmek, görev yapılan bölgede kamu düzenini sağlamak, demokratik seçimler yapılmasına zemin hazırlamak, insanî yardımın ihtiyaç sahiplerine ulaşmasını kolaylaştırmak gibi çok farklı amaçlara hizmet ettiği görülmektedir. Tüm bu özel hedeflere yönelmiş görevlerin nihaî amacı ise, uluslararası barış ve güvenliği sağlamaktır. Barış gücü uygulaması zorlama içermeyen bir yoldur; bu yola başvurulması, gönderen ve kabul eden devletlerin ortak rızasına bağlı bulunmaktadır⁴⁷.

Uluslararası çatışmaların önlenmesi amacıyla uluslararası hukukta bölgesel organizasyonlar da kurulmaktadır. Güvenlik Konseyi, gerekirse Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü (NATO) gibi 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 (BM Andlaşması m. 53).

⁴⁷ Pazarcı, s. 339-441; Sur, s. 211-216; Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 338-339.

A. DENİZ HAYDUTLUĞUNA KARŞI MÜCADELENİN UNSURLARI

BM ve uluslararası toplum tarafından deniz haydutluğu ile mücadelede; uluslararası hukukta kullanılan birçok yaptırım türüne rastlamak mümkündür. Deniz haydutlarının yargılanmasını ve cezalandırılmasını sağlayabilmek için hukukî/cezaî yaptırım; BM Örgütünün farklı organlarınca alınan, uluslararası topluma çağrı niteliğindeki kararlar bakımından diplomatik yaptırım; Somali'ye silah ambargosu uygulanmasında ise ekonomik yaptırım örnek olarak gösterilebilir. Ayrıca, BM adına ya da izniyle üye devletlerin kuvvet kullanması ve BM Barış Gücünün kurulması yolu ile de askerî yaptırımlar uygulanarak deniz haydutluğu ile mücadele edilmeye çalışılmıştır.

BM Andlaşmasının 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 bulunmaması sebebiyle kuvvetlerin statüsü ile ilgili bir anlaşma yapılamamış ve kuvvetlerin kullanımı, iyi niyet ve işbirliği ilkeleri çerçevesinde yürütülmüştür⁴⁸.

1. Deniz Haydutlarının Yargılanması

Maddi yaptırım, ulusal hukuk kurallarına uyulmadığında devlet tarafından uygulanan kamu gücünü belirtmektedir. Ceza uygulaması da, yasaları ihlal eden toplum üyesine karşı, yargı organlarınca usulüne uygun bir biçimde kararlaştırılan maddi bir yaptırımdır. Hukuk düzenlerinin temel işlevi, yürürlükte olduğu toplum açısından, kişi olarak kabul edilen varlıkların hukuka uygun davranmasını sağlamaktır. İç hukuklarda olduğu gibi uluslararası hukukta da; hukuka aykırı davranışın bir yaptırımla karşılaşması uluslararası hukuk düzeninin doğal bir sonucudur. Deniz haydutluğunun iç hukuk ceza normlarına göre suç olarak kabul edilmesi bir yana; uluslararası toplum düzenini de bozucu etkisi sebebiyle, uluslararası hukuk bakımından da engellenecek bir eylem olarak görülmektedir. Şüphesiz böyle bir engelleme, ortak kullanılan birçok araç yanında, tüm devletlere tanınmış yargı yetkisinin etkin biçimde kullanılmasıyla başarıya ulaşacaktır.

Devletlerin yargılama yetkisini kullanırken belirli esaslardan hareket ettiği görülür. Ceza kanunlarının uygulanmasında devletlerin yargılama yetkisini belirleyen en temel yaklaşım "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

⁴⁸ Bozkurt / Kütükçü / Poyraz, s. 333.

kişinin başka bir ülkeye geçiş yapması durumunda sadece mülkîlik ilkesi esas alındığında; bu eylemlerin cezasız kalması gibi bir durum ortaya çıkabilecektir. Böyle olumsuz bir sonucun önüne geçebilmek için, devletler uygulamasında, mülkîlik ilkesi yanında; daha çok tamamlayıcı nitelikte olmak üzere, “şahsîlik ilkesi”, “korunma ilkesi” ve “evrensellik ilkesi” de kullanılmaktadır. 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 suç varsa evrensel adaleti tesis etmek amacıyla suç kovuşturulabilecektir⁴⁹. Deniz haydutluğu *hostis humani generis* kabul edildiği ve suçun taşıdığı tehdit uluslararası düzeyde olduğu için devletler, evrensel yargı yetkisi çerçevesinde soruna bir çözüm bulmayı amaçlamışlardır⁵⁰. Bu amaca uygun olarak BMDHS'nin 105. maddesi, deniz haydutlarının yargılanmasını devletlere bırakmıştır.

Deniz haydutluğu fiilleri açısından devletlerin yargılama yetkisiyle donatılması; kovuşturma yaparak bu yetkiyi kullanmak bakımından tüm devletlerin istekli oldukları şeklinde yorumlanamaz. Devletler topluluğu içinde bir devletin yakalama ve yargılama yetkisine sahip olması; aynı zamanda yargılama yükümlülüğü altında bulunmasını ifade etmemektedir⁵¹. BMDHS'nin 100. maddesinde düzenleme konusu yapılan, “deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en kapsamlı biçimde işbirliği” yapılması yükümünden söz edilebilirse de; böyle bir yükümlülüğün genel bir amaca yönelik olduğu ve somut olaylar bakımından doğrudan devletleri harekete geçirecek bir uygulamayı içermediği, normun düzenleme biçiminden çıkartılabilir.

Her devlet; uyruğu altındaki gerçek ve tüzel kişilere veya gemilere yönelik deniz haydutluğuna ilişkin kurallar koyabilir. Yine açık denizde her devletin deniz haydutlarını yakalama yetkisi olduğundan; yakaladıkları bu kişilere uygulayacakları cezaları da kendileri belirleyecektir⁵². Ancak evrensel yargılama ilkesi pratiğinde; yakalayan veya teslim edildiği üçüncü bir devlet

⁴⁹ Erdal, Selcen (2010), Uluslararası Ceza Mahkemesinin Devlet Egemenliğine Etkisi, Ankara, Yetkin Yayınları, s. 57. Ceza yasalarının uygulanması ve yargı yetkisinin belirlenmesine ilişkin ilkeler için ayrıca bkz. Acer / Kaya, s. 163-169; Batır, s. 47-63; Canca, Denizde İşlenen Suçlar, s. 237-248.

⁵⁰ Çaşın, Mesut Hakkı (2013), Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları, C. II, Legal Kitabevi, İstanbul, s. 1494.

⁵¹ Öktem / Kurtdarcan, s. 99.

⁵² Deniz haydutluğunu suç olarak düzenlemeyen ulusal yasaların varlığı bir yana; suç olarak kabul eden devlet yasalarının öngördüğü cezaların; iki yıl süreli hapis cezasından ömür boyu hapis cezasına kadar geniş bir yelpaze oluşturduğu bilinmektedir. Bkz. Topal, s. 123-124.

tarafından yargılama yapılması, yargılama sürecinin işletilmesinde ciddi insan hakları ihlallerini doğurma potansiyeline sahip bulunmaktadır⁵³.

Devletlerin ulusal düzenlemelerine bakıldığında farklı özellikler gösterdiği tespit edilecektir. Bazı devletler, ceza yasaları dışında doğrudan deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeler içermektedir. Örneğin Fransa'da kısa adıyla Haydutluğa Karşı Mücadele Kanunu yürürlüğe konulmuş ve özellikle uluslararası toplumdaki gelişmelere koşut olarak 2011 ve 2014 yıllarında önemli değişiklikler yapılmıştır⁵⁴. Bu yasa, yargılama yetkisinin kullanımı ve ceza yargılaması açısından temel kanunlara da gönderme yapmaktadır. Bazı devletler bakımından ise, ceza yasalarında bulunan eski düzenlemeler deniz haydutluğuna da uygulanmaktadır. Görüldüğü gibi bazı devletler bu suç için ayrıca düzenleme yaparken; bazı devletler de ceza kanunlarında bu suçta gönderme yapmakla yetinmektedir⁵⁵. Devletler uygulamasına bakarak deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeleri üç kategori içinde ele almak mümkündür: İlk olarak doğrudan özel yasaların yürürlüğe konulması; ikinci olarak, özel düzenlemeyle genel ceza normlarına ya da ceza yasalarıyla özel düzenlemelere gönderme yapılması ve nihayet genel düzenlemelerin doğrudan uygulanması.

Deniz haydutlarının yargılanmasında en kötü ihtimal; kural yokluğu veya başka bir sebeple ulusal hukuka göre suç kabul edilmemesine bağlı olarak, fiili gerçekleştirenlerin cezasız kalmasıdır. Bu olumsuz sonuca iyi bir örnek; kendi deniz kuvvetlerince yakalanan deniz haydutlarının Danimarka Hükûmetinin bu kişileri yargılama yetkisinin olmadığı sonucuna varması ile serbest bırakmasıdır⁵⁶.

Yakalanan deniz haydutlarının yargılanması konusunda birçok öneride bulunmaktadır. 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

⁵³ Öktem / Kurtardarcan, s. 110-111.

⁵⁴ Fransa'nın Haydutluğa Karşı Mücadele Kanunu için bkz. République Française, Loi n° 94-589, La lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000713756>, ET: 30.07.2017.

⁵⁵ Batır, s. 69-75.

⁵⁶ Canca, *Denizde İşlenen Suçlar*, s. 139-140; Topal, s. 125. Danimarka donanmasına bağlı *Absalon* gemisi, Somali açıklarında 17 Eylül 2008 tarihinde yakaladığı on deniz haydudunu altı gün göz altında tuttukten sonra, Somali kıyılarında serbest bırakmıştır. Görünürde idam cezası ve işkence riskinin, suçluların iadesinde veya yargılamadan sonra tesliminde sorun doğuracağı endişesi bulunmaktadır. Yine İngiliz Hükûmetinin, sığınma taleplerine yol açma ihtimaliyle deniz haydutlarının gözaltına alınmaması yönünde uyarı yaptığı kaydedilmiştir. Bkz. Öktem / Kurtardarcan, s. 110-111.

mahkeme veya bölge devletlerinin yerel mahkemelerince yapılması da ileri sürülmüştür. Devletlerin bazıları ise, soruna özgü/geçici (*ad hoc*) uluslararası mahkeme kurulmasını bir çözüm yolu olarak görmektedir. Etkili bir mücadele için *ad hoc* mahkeme kurulması, yerinde bir çözüm olarak da görülebilir⁵⁷.

2. Birleşmiş Milletler Tarafından Oluşturulan Barış Güçleri

1991 yılında, Somali'de, yirmi yılı aşkın süren *Siad Barre* yönetiminin ortadan kaldırılması; ne yazık ki, ülkeye huzur ve barış getirmemiştir. Rejimin çöküşü ile beraber insancıl bir felaket yaşanmıştır. Devletin fiili otoritesini kaybetmesiyle yasal olmayan ve şiddet içeren olayların yaygınlaşması, bu dönemde birçok masum insanın hayatını kaybetmesine neden olmuştur⁵⁸. Bu olaylar üzerine Güvenlik Konseyi 751 (1992) sayılı kararı⁵⁹ 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 insanî yardım ve gıda malzemesi Somali'ye gönderilmiştir. Ancak BM adına hareket eden sınırlı sayıdaki asker, bölgede güvenliği sağlayamamıştır.

Konsey, 794 (1992) sayılı kararı⁶⁰ ile insanî yardım operasyonlarının başarıya ulaşabilmesi için gerektiğinde üye devletlere, kuvvet kullanabilme yetkisi vermiştir. ABD, Birleşik Görev Gücü (*Unified Task Force-UNITAF*) 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 helikopterinun düşürülmesi ve bunun sonucunda on sekiz Amerikan askerinun ölmesi üzerine ABD askerleri ülkeden çekilmiş; BM barış gücü operasyonları da sona ermiştir. Somali'ye yardım etmeye çalışan operasyonların süreklilik gösterememesi, uluslararası toplum tarafından yapılmak istenen yardımlara da engel olmuştur⁶¹.

⁵⁷ Bayilloğlu, s. 155.

⁵⁸ Maden, Tuğba Evrim (2013), Somali'de Bitmeyen Siyasi Kriz, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Rapor No: 163 (Temmuz 2013), Ankara, s. 10.

⁵⁹ BM Güvenlik Konseyi, 24 Nisan 1992 Tarih ve 751 Sayılı Karar, S/RES/751 (1992), Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/751\(1992\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/751(1992)), ET: 30.07.2017.

⁶⁰ BM Güvenlik Konseyi, 3 Aralık 1992 Tarih ve 794 Sayılı Karar, S/RES/794 (1992), Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/794\(1992\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/794(1992)), ET: 30.07.2017.

⁶¹ Batır, s. 211.

3. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararlarının Belirlediği Rejim

Güvenlik Konseyi, Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu olaylarını önlemek amacıyla; önceki ilke kararlarını da göz önünde tutarak, Somali Geçici Hükûmetinin izin ve desteğiyle, 2008 yılında beş adet karar⁶² kabul etmiştir. Konsey sonraki kararlarında, Somali karasularına girme ve gerekli vasıtaları kullanma yetkisinin süresini, Somali Hükûmetlerinin talebine uygun olarak, birçok kez uzatmıştır.

Konseyin aldığı bu kararlar, genel itibariyle, devletlerin deniz haydutluğu ile mücadelede işbirliği yapması, bu amaca yönelik olarak gerekli önlemleri alması, ihtiyaç duyulan yasal düzenlemeleri yürürlüğe koyması konusunda uyarılarda ve çağrılarda bulunmaktadır. Bu ve benzer nitelikteki; deniz haydutluğuna karşı mücadelede sürecin kontrolü ve geliştirilmesine, yasal düzenleme girişimlerinin teşvik edilmesi ve desteklenmesine veya suçluların yargılanmasına yönelik tavsiye ve çağrılarının birer diplomatik yaptırım olduğu söylenebilir. Konsey kararlarına uygun olarak gerçekleştirilen operasyonlar askeri yaptırımı; karara dahil edilen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin kınanması ise, manevi yaptırımı oluşturmaktadır.

Konseyin oybirliğiyle kabul edilen 1816 (2008) sayılı kararında⁶³ öncelikle, Somali kıyıları ve karasularında meydana gelen haydutluk ve silahlı soygun eylemleri üzüntüyle kınanmıştır. Karar uyarınca, Somali Geçici Hükûmetinin onayı ve altı aylık süre için Somali karasularına girme ve uluslararası hukukun ilgili düzenlemelerine uygun bir şekilde, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerini bastırmak için üye devletlere gerekli tüm vasıtaları kullanma izni verilmiştir.

1838 (2008) sayılı Konsey kararı⁶⁴, 1816 sayılı kararla benzer içeriklere sahiptir. Kararda, Somali kıyılarında meydana gelen silahlı soygun ve deniz haydutluğu olayları kınanmakta; Somali açıklarında deniz haydutluğu ile aktif olarak mücadele etmek üzere devletlere, askeri kapasitelerini kullanmaları konusunda çağrı yapılmaktadır. Ayrıca, tüm devletlerin, Somali Geçici Hükûmeti ile işbirliği yapmasının önemine işaret edilmiştir. Somali açıklarında deniz ve hava askerî unsurları ile faaliyet gösteren devletlerin, ihtiyaç duyulan araçları uluslararası hukuka uygun olarak kullanmaları gerektiği belirtilmektedir. Dünya Gıda Programı (*World Food Program-WFP*) kapsamında Somali'ye insanî yardım sağlayan gemilerin korunmasına devam edilmesi öngörülmektedir.

⁶² Konseyin 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008) ve 1851 (2008) Sayılı Kararları.

⁶³ BM Güvenlik Konseyi, 2 Haziran 2008 Tarih ve 1816 Sayılı Karar, S/RES/1816 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20(2008)), ET: 30.07.2017.

⁶⁴ BM Güvenlik Konseyi, 7 Ekim 2008 Tarih ve 1838 Sayılı Karar, S/RES/1838 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838%20(2008)), ET: 30.07.2017.

1846 (2008) sayılı kararında⁶⁵ Konsey, öncelikle Somali'nin durumuyla ilgili önceki kararlarını hatırlatmaktadır. Ayrıca kararda, Somali'deki Gözlem Grubu'nun 20 Kasım 2008 tarihli raporunda belirlediği yükselen fidye miktarının, Somali açıklarındaki haydutluk olaylarını artırmamasından duyulan endişe ifade edilmektedir. Gerekli imkân ve kabiliyete sahip devletlere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askerî deniz ve hava vasıtalarını konuşlandırmaları ve haydutluk ve silahlı soygun faaliyetlerinde kullanılan veya kullanıldığından şüphelenen gemilere, teknelere, silahlara ve diğer ekipmanlara el koyarak, uluslararası hukuka uygun şekilde, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısında bulunmaktadır. Yine Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Sözleşmesi)⁶⁶ taraflarının yükümlülüklerini yerine getirmeleri ve haydutluk veya silahlı soygun şüphelisi kişilerin soruşturulması için hukukî ortamın tesis edilmesi amacı ile BM Genel Sekreterliği ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile işbirliği yapmaları çağrısında bulunmaktadır⁶⁷.

Konseyin 1851 (2008) sayılı kararında⁶⁸ belirtilen en önemli nokta; haydutluk ve silahlı soygunla mücadele eden devletlere, Somali Federal Geçici Hükûmetinin talebi göz önünde tutularak, Somali'de haydutlara karşı karadan da operasyon yapma yetkisi verilmesidir. Kararda ayrıca, Somali açıklarındaki haydutluk ve silahlı soygun ile ilgili bilgilerin koordine edilmesi; kolluk güçlerinin etkin işbirliği sağlamaları amacıyla BMDHS hükümlerine uygun olarak anlaşmaların yapılması; haydutluk ile silahlı soygun eylemlerinin etkin şekilde soruşturulması ve kovuşturulması için SUA Sözleşmesi ile Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi⁶⁹ ve bölgedeki devletlerin taraf oldukları diğer anlaşmaların yürütülmesi ve bu amaçlara hizmet etmek üzere bölgede bir merkez oluşturulması teşvik edilmektedir.

⁶⁵ BM Güvenlik Konseyi, 2 Aralık 2008 Tarih ve 1846 Sayılı Karar, S/RES/1846 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846%20(2008)), ET: 30.07.2017.

⁶⁶ SUA Sözleşmesi için bkz. RG: 9 Ekim 1990, S. 20660.

⁶⁷ SUA Sözleşmesinin BM Deniz Hukuku Sözleşmesinde düzenlenen deniz haydutluğu eylemi dışında diğer bazı eylemleri de hukuka aykırı kabul etmesinden dolayı, daha etkin bir mücadele imkanı doğmuştur. Öte yandan hukuka aykırı eylemlere karşı yalnızca açık denizde değil; taraf diğer devletlerin karasularında da yetki kullanılmasına imkan tanındığı görülmektedir. Belirlenen eylemlerin zanlılarının yakalanabilmesi için Sözleşme taraf devletlere gemiye müdahale etme, çıkma ve suçluları yargılama yetkisi vermektedir. Sözleşme düzenlemelerinin geniş bir değerlendirmesi için bkz. Kızılsümer Özer, Deniz (2016), "Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 17, S. 2 (2015), s. 41-49.

⁶⁸ BM Güvenlik Konseyi, 16 Aralık 2008 Tarih ve 1851 Sayılı Karar, S/RES/1851 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%20(2008)), ET: 30.07.2017.

⁶⁹ Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi için bkz. RG: 4 Şubat 2003, S. 25014.

1897 (2009) sayılı Konsey kararında⁷⁰ ise; deniz haydudu şüphelilerini ulusal mahkemelerinde kovuşturmak için gösterdiği çabalar dolayısıyla Kenya'nın 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 of the Coast of Somalia-CGPCS*) ile koordineli olarak çalışmaya davet edilmektedir.

1918 (2010) sayılı Konsey kararına⁷¹ göre, Somali kıyılarında gerçekleşen deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiillerini işleyenlerin kovuşturulmasındaki eksiklikler, uluslararası toplumun deniz haydutluğu ile mücadelesini zayıflatmaktadır. Konsey, bölge devletleri de dahil olmak üzere tüm devletlere; Somali kıyılarında yakalanan deniz haydutlarını kovuşturmak ve cezalandırmak üzere, uluslararası insan hakları hukukuna uygun şekilde, ulusal hukuklarında deniz haydutluğu suçunu düzenleme çağrısı yapmıştır. Yine kararda, Genel Sekreterden Somali kıyılarında deniz haydutluğu ve silahlı soygun fiillerini işleyen kişilerin yargılanmasını ve cezalandırılmasını sağlayacak; uluslararası destekle oluşturulmuş ulusal özel mahkeme, bölgesel mahkeme veya evrensel mahkeme gibi seçenekleri içeren bir rapor hazırlaması istenmiştir.

1976 (2011) sayılı Konsey kararında⁷², deniz haydutlarının yargılanması ve suçu sabit olanların cezalarının infazına ilişkin Genel Sekreterin daha etkin çözümler üzerinde çalışması desteklenmiş; deniz haydutluğunun evrensel yargılama ilkesine tâbi bir suç olduğu ifade edilerek, üye devletlere haydutların yargılanmasında inisiyatif almaları çağrısı yapılmıştır. Ayrıca Somali'de, yakalanan haydutların yargılanması için planlanan özel yetkili yerel mahkemenin kurulması üzerinde durulmuştur⁷³.

2015 (2011) sayılı Konsey kararında⁷⁴, uluslararası katılımı özel yetkili mahkemelerin kurulması çalışmalarına başlamak üzere Genel Sekreterden, bölge devletleri nezdinde danışma faaliyetlerinde bulunması istenmektedir. Ayrıca kararda, ad hoc mahkeme kurulması görüşü de gündeme getirilmiştir.

⁷⁰ BM Güvenlik Konseyi, 30 Kasım 2009 Tarih ve 1897 Sayılı Karar, S/RES/1897 (2009), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897%20\(2009\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897%20(2009)), ET: 30.07.2017.

⁷¹ BM Güvenlik Konseyi, 27 Nisan 2010 Tarih ve 1918 Sayılı Karar, S/RES/1950 (2010), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918%20\(2010\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918%20(2010)), ET: 30.07.2017.

⁷² BM Güvenlik Konseyi, 11 Nisan 2011 Tarih ve 1976 Sayılı Karar, S/RES/1976 (2011), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1976\(2011\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1976(2011)), ET: 30.07.2017.

⁷³ Demirtaş, Cengiz (2012), "Somali Sahillerindeki Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Haydutların Yargılanması", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 70, S. 1, s. 47.

⁷⁴ BM Güvenlik Konseyi, 24 Ekim 2011 Tarih ve 2015 Sayılı Karar, S/RES/2015 (2011), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015\(2011\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015(2011)), ET: 30.07.2017.

2020 (2011) sayılı Konsey kararı⁷⁵, deniz haydutluğu sorununun kaynağına işaret etmektedir. Kararda, Somali'de devam etmekte olan deniz haydutluğu eylemlerinin temelinde Somali'deki istikrarsız siyasî ortamın etkili olduğu ve diğer önlemler yanında, bu konuda da hassasiyet gösterilmesi gerektiği belirtilerek; istikrarı sağlayacak araçların desteklenmesi konusunda devletlere çağrıda bulunmaktadır.

Konseyin 2077 (2012) sayılı kararı⁷⁶, Somalili yetkililerin sorumlulukları üzerinde durmuş; Somali tarafından talep edilen uluslararası yardıma işaret edilerek, Güvenlik Konseyinin aldığı kararların olumlu karşılandığına ilişkin tespit dile getirilmiştir. Kenya ve Seyşellerin, deniz haydutlarını yargılama çabası memnuniyet verici bulunmuştur. Somali'de barış ve istikrarın sağlanması, ekonomik ve sosyal gelişim ile insan haklarına saygının ve yasalara uyulmasının önem taşıdığına vurgu yapılmıştır.

2125 (2013) sayılı Konsey kararında⁷⁷, bir önceki kararda olduğu gibi, deniz haydutluğu ve silahlı soygunlar bakımından asıl sorumluluğun Somalili yetkililerde olduğu ifade edilerek; bu eylemlere karşı kanunların derhal çıkartılması ve haydutların yerel mahkemelerde yargılanmasının sağlanması istenmiştir. Kararda Somali'nin, BMDHS hükümlerine uygun olarak münhasır ekonomik bölge oluşturması da talep edilmiştir.

2184 (2014) sayılı Konsey kararında⁷⁸, deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarında kadın ve çocukların istismar edildiği ve baskı altında bırakıldığı tespiti yapılarak; bu durumun, endişe verici olduğu ifade edilmektedir. Yine kararda, etkin bir ceza sisteminin uygulanması üzerinde durulmuş; deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle ilişkili olarak yakalanan kişilerin adalet karşısına çıkmadan salıverilmelerine rastlandığı belirtilmiştir. Olaylarda mali çıkar sağlayan, yardım eden, planlama yapan ve organizasyonu yürüten kişilerin de ceza alması için ciddi bir süreç yürütülmelidir. Kararda ilgi çeken bir tespit de; deniz haydutluğu ile mücadele ile Somali halkının yeterli ekonomik düzeye ulaşması arasında bir bağ kurulmuş olmasıdır.

⁷⁵ BM Güvenlik Konseyi, 22 Kasım 2011 Tarih ve 2020 Sayılı Karar, S/RES/2020 (2011), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020\(2011\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020(2011)), ET: 30.07.2017.

⁷⁶ BM Güvenlik Konseyi, 21 Kasım 2012 Tarih ve 2077 Sayılı Karar, S/RES/2077 (2012), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077\(2012\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077(2012)), ET: 30.07.2017.

⁷⁷ BM Güvenlik Konseyi, 18 Kasım 2013 Tarih ve 2125 Sayılı Karar, S/RES/2125 (2013), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125\(2013\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013)), ET: 30.07.2017.

⁷⁸ BM Güvenlik Konseyi, 12 Kasım 2014 Tarih ve 2184 Sayılı Karar, S/RES/2184 (2014), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184\(2014\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184(2014)), ET: 30.07.2017.

2246 (2015) sayılı Konsey kararı⁷⁹, Somalili yetkililerin deniz haydutlarının belirlenmesi, yargılanması ve iadelerinde gösterdiği çabalardan övgüyle söz etmektedir. Seyşellerde cezaları onanan suçluların, cezalarını Somali'de çekmeleri uygun görülmüştür. Bilgi paylaşımı konusunda önemli bir gelişme sağlayacak Deniz Güvenliği Koordinasyon Komitesinin (Maritime Security Coordination Committee-MSCC) oluşturulması, kayda değer bir gelişim olarak değerlendirilmektedir. Somali'nin münhasır ekonomik bölgesindeki yasadışı balıkçılık faaliyetlerine de işaret eden karar, deniz haydutluğu ile yasadışı balıkçılık arasında karmaşık bir ilişki bulunduğuna da vurgu yapmıştır.

2316 (2016) sayılı Konsey kararı⁸⁰, önceki kararlarda yer alan bir çok konuyu tekrarlamaktadır. Cibuti Kodunun uygulanmasında küresel ve bölgesel uluslararası örgütlerin eşgüdüm içinde işbirliği yapmalarının her türlü takdirin üzerinde olduğu ifade edilmiştir. Seyşellerin özel bir yargılama ile deniz haydutluğuna karşı kullandığı yargı yetkisi, memnuniyet vericidir. Deniz haydutluğu ve silahlı soygunlara yönelik olarak ilgili tüm devletlerin, uluslararası hukuka veya iç hukuklarına bağlı olarak yargılama yapmalarının önemine de işaret edilmiştir.

Somali'de deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarıyla mücadelede, askerî müdahale yetkisinin temel dayanağı 1816 (2008) sayılı karardır. Güvenlik Konseyi, ilk defa, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin BM Andlaşmasının VII. Bölümü çerçevesinde uluslararası barış ve güvenliği tehdit ettiğini (m. 39) kabul etmiş görünmektedir. Diğer taraftan Konsey kararlarında, deniz haydutluğuna karşı mücadelede askerî ve teknik gerekliliklere bağlı olarak; ülkesel yetki alanlarında uluslararası toplum adına hareket eden askerî güçlerin müdahalesinin Somali Hükûmetinin veya Somalili yetkililerin rıza ve taleplerine bağlı olarak gerçekleştiği ısrarla ve bilinçli olarak tekrarlanmaktadır. Kararlarda özellikle rızanın, "Somali karasularına girme" ve "deniz haydutluğu ile mücadelede gerekli tüm araçları kullanma yetkisine sahip olma" biçiminde formüle edildiği görülmektedir. İlk çırpıda, bu iki yaklaşımın birbiriyle çeliştiği söylenebilir. Uluslararası barış ve güvenliği tehdit eden bir durum karşısında uluslararası toplum adına uluslararası hukuk ve BM Andlaşmasından doğan bir yetki kullanmak ile kıyı devletinin rıza ve talebine uygun bir girişim başlatmak arasında hukukî dayanak açısından ciddi bir farklılık bulunmaktadır. Aslında ikinci yöntemin tercih edilmesinde, çok açıktır ki, ne uluslararası toplumun müdahalesine ne de Güvenlik Konseyinin kararına ihtiyaç kalacaktır. İşte bu sebeple ve haklı olarak, Konsey kararlarında Somali devletinin iznine

⁷⁹ BM Güvenlik Konseyi, 10 Kasım 2015 Tarih ve 2246 Sayılı Karar, S/RES/2246 (2015), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246\(2015\), ET: 30.07.2017](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246(2015), ET: 30.07.2017).

⁸⁰ BM Güvenlik Konseyi, 9 Kasım 2016 Tarih ve 2316 Sayılı Karar, S/RES/2316 (2016), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2316\(2016\), ET: 30.07.2017](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2316(2016), ET: 30.07.2017).

gönderme yapan ifadelerin “kararların devrimci niteliğini ortadan kaldırdığı”, kullanılan diplomatik dilin yeni bir görev ve yükümlülük doğuracak biçimde yorumlanmasının doğru olmadığı; sadece teşvik edici bir özellik taşıdığı ileri sürülmüştür⁸¹. Hatta, kullanılan yetkilerin sadece Somali bağlantılı olaylarla sınırlı bulunduğu; bu kararlardan yola çıkarak, devletler açısından genel nitelikte hak, yükümlülük ve sorumluluk doğmayacağı; aynı zamanda teamül kuralı oluşumundan da söz edilemeyeceğine yönelik kararlarda yer alan ifadeler de, Konseyin yaklaşımını göstermesi bakımından ilginçtir.

Güvenlik Konseyi, bir yandan deniz haydutluğuna karşı uluslararası toplumun müşterek hareket etmesine özel bir önem atfederken; öte yandan, tüm uygulamaların ulusal yetki alanına müdahale olarak görülmemesi için, izin alınarak yapıldığına vurguyla devlet egemenliğini yüceltmektedir. Aslında BM Andlaşması, bu çelişkiyi ortadan kaldıracak ölçütü açıkça ortaya koymuştur: BM Andlaşmasının VII. Bölümünde düzenlenen zorlama önlemlerinin uygulanması dışında; BM Örgütü, devletlerin ulusal yetkisi içinde bulunan işlere ne karışabilir ne de bu gibi işlerini bir çözüme kavuşturması için üye devletleri zorlayabilir (m. 2/7).

4. Deniz Haydutluğuna Karşı Çok Uluslu Operasyonlar ve Uluslararası Örgütlerin Rolü

Somali açıklarında, dünyanın çeşitli yerlerinden devletlere ait donanmaların katkı sağladığı askerî operasyonlar yürütülmektedir. Her operasyon, farklı görev tanımlarına ve dayanaklar açısından ayırt edici özellikler gösteren hukukî süreçlere bağlı bulunmaktadır. NATO ve Avrupa Birliği gibi uluslararası örgütlerin üyesi olarak görev almak; Çin, Rusya, Hindistan ve Pakistan gibi tek başına hareket etmek ve nihayet ABD ve Danimarka gibi çok uluslu koalisyonlara önderlik etmek şeklinde operasyonlara katılan devletlerin, deniz haydutluğuna karşı mücadeleye destek olduğu görülmektedir. Bu devletlerin birçoğu deniz ticareti yollarında devriye görevi yürütmek ve insanî yardım konvoylarının güvenliğini sağlamak gibi belirlenmiş amaçlara yönelik faaliyetler yürütürken; Çin gibi bazı devletler ise faaliyetlerini, sadece kendi ticaret gemilerinin korunmasına hizmetle sınırlı tutmaktadır. Bazı devletlerin ise, deniz haydutluğunun önlenmesi ve mevcut saldırıların bertaraf edilmesine yönelik katkılar sağladığı görülmektedir⁸².

2008 yılının ilk ayları boyunca Aden Körfezi’ndeki güvenlik neredeyse sadece Birleşik Deniz Güçleri (*Combined Maritime Forces*) kapsamında görev yapan Birleşik Görev Gücü (*Combined Task Force / CTF-150*) tarafından sağlanmıştır. Birleşik Deniz Gücü, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’ye yönelik terörist saldırıların ardından başlayan Sonsuz Özgürlük Harekâtı (*Operation Enduring Freedom-*

⁸¹ Bayıllıoğlu, s. 137.

⁸² Batır, s. 226.

OEF) kapsamında Bahreyn'de kurulmuştur. Bu güç içerisinde ABD, İngiltere, Kanada, Fransa, Almanya, Avustralya, İtalya, Hollanda, Yeni Zelanda, İspanya, Portekiz, Danimarka, Pakistan, Türkiye ve diğer bazı devletlerin gemileri yer almaktadır. Bu operasyonun temel amacı, genel çerçevede deniz güvenliğini sağlamak ve terörizmle mücadele etmektir. 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 kare suda deniz güvenliği operasyonlarını yürütmeye başlamıştır. Bu geniş alan yedek gemiler de dâhil olmak üzere sadece on dört gemi tarafından taranmaktadır⁸³.

2008 yılı Ağustos ayında IMO'nun ve diğer uluslararası örgütlerin baskısı ile Aden Körfezi'nden geçen ticaret gemilerinin güvenliğini sağlamak amacıyla CTF-150 tarafından Deniz Güvenliği Karakol Alanı (*Maritime Security Patrol Area*) kurulmuştur. Böyle bir oluşumun amacı, küçük bir alana odaklanarak daha etkili savunma önlemleri alınmasını sağlamaktır. Aynı yılın Ekim ayında Fransız Donanması bölgeden transit olarak geçen gemilere refakat etmeye başlamıştır ve kısa bir süre için, NATO Mukabele Kuvveti (Daimî 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 kaçırımlarının veya gemilere yönelik saldırıların önüne geçememiştir. Özellikle savaş gemileri Aden Körfezi'ne odaklanmışken, Somali'nin doğusundaki Hint Okyanusu'nun geniş alanları oldukça korumasız kalmıştır⁸⁴.

CTF-151 ise, CTF-150'nin 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 Güvenliğinin kuvvetleri mevcuttur⁸⁵.

Sözü edilen Güvenlik Konseyi kararları uyarınca NATO da bölgede deniz haydutluğu fiillerine karşı çeşitli operasyonlar icra etmiştir. İlk olarak Tedarikçi Müttefik Operasyonu (*Operation Allied Provider*) adı altında bir operasyon

⁸³ Knott, John (2009), "UK: Somalia, The Gulf Of Aden, And Piracy: An Overview, And Recent Developments", <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>, ET: 15.06.2017.

⁸⁴ Knott, John (2009), 'UK: Somalia, The Gulf Of Aden, And Piracy: An Overview, And Recent Developments', <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>, ET: 15.06.2017.

⁸⁵ U.S. Naval Forces Central Command, <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2009/004.html>, ET: 15.06.2017.

düzenlenmiştir. 24 Ekim 2008 tarihinde, Somali kıyılarında, haydutlukla mücadele görevlerini yürütmek üzere NATO Daimî Deniz Grubu-2 (SNMG-2)'den 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 önlemektir⁸⁶.

Tedarikçi Müttefik Operasyonu, BM Genel Sekreteri *Ban Ki-Moon* tarafından talep edilen geçici bir operasyondur ve bu operasyonun devamı niteliğinde 2008 yılı Aralık ayında Avrupa Birliği Donanma Gücü Atalanta Operasyonu (*European Union Naval Force Operation Atalanta-EUNAVFOR*) oluşturulmuştur. Atalanta Operasyonu'nda, Fransa, Almanya, Hollanda, İspanya ve Yunanistan'a ait altı savaş gemisi ve üç gözetim uçağı yer almaktadır⁸⁷.

Atalanta Operasyonu, WFP gemilerinin korunmasının yanı sıra tehlikeye açık gemiler başta olmak üzere bölgeden geçiş yapan tüm gemilere koruma sağlama imkânı vermektedir. Avrupa Birliği, operasyona katılan silahlı güçlerinin 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 sokulmuştur⁸⁸.

Atalanta Operasyonu'nu tamamlayıcı nitelikte görülen, ticarî deniz yolları ve uluslararası seyir güvenliğine katkıda bulunma amacına yönelik; 2009 yılı Mart-Ağustos ayları arasında yürütülen bir diğer NATO operasyonu, Koruyucu Müttefik Operasyonu (*Operation Allied Protector*) adı altında gerçekleştirilmiştir. Bu yeni oluşum, daha önceki Tedarikçi Müttefik Operasyonu tarafından üstlenilen görevleri yerine getirmektedir⁸⁹.

Koruyucu Müttefik 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 Güvenlik Konseyi kararları ile uyumlu olarak, Birleşik Görev Güçleri, Atalanta Operasyonu gibi diğer girişimlerle koordinasyon içerisinde ve Çin, Hindistan ve Güney Kore gibi bireysel olarak hareket eden ülkelerin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Bu

⁸⁶ Ho, Joshua (2009), 'Piracy Around the Horn of Africa', <http://echogeo.revues.org/11370#ftn21>, par. 25, ET: 15.06.2017.

⁸⁷ Ho, par. 25-26.

⁸⁸ Beyoğlu, Melih (2013), "Somali'de Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğuna Karşı Geliştirilen İnisiyatifler", Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 4, S. 2, s. 40.

⁸⁹ Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü (NATO), "Counter - Piracy Operations", http://www.nato.int/cps/en/nato live/topics_48815.htm, ET: 15.06.2017.

uluslararası deniz güçlerinin varlığı, haydutların faaliyetlerini sürdürmesi ve eylemlerinde caydırıcılık oluşturması konusunda önem teşkil etmektedir⁹⁰.

Somali'de, 2010 yılında 139, 2011 yılında 160, 2012 yılında 49, 2013 yılında 7, 2014 yılında ise 3 saldırı meydana gelmiştir⁹¹. Somali için alınan önlemlerin bir sonucu olarak saldırıların çok düşük düzeylere indiği görülmekle birlikte; 2017 yılının ilk çeyreğinde 2; ikinci çeyreğinde 5 deniz haydutluğu olayının meydana gelmesi tamamen bitirilemediğinin bir göstergesidir. Doğu Afrika'da alınan bu kadar önlem ve yapılan operasyonlar sonucu rakamlardan da görüleceği gibi birkaç 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 olaylarına karşı Batı Afrika'da meydana gelen deniz haydutluğu olaylarında 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 askerî önlemler sonucu, etkin mücadele edilen sınırlı alanlar bakımından başarılı sonuçlar ortaya çıksa da; bunun dışında kalan alanlar bakımından potansiyelin devam ettiği görülmektedir. Böylesi bir sonuç, deniz haydutluğunun hep var olduğu ve olmaya da devam edeceği şeklindeki yaklaşımı haklı çıkartacak niteliktedir.

Uluslararası toplum üyeleri arasındaki koordinasyonu sağlamak ve kolaylaştırmak için Güvenlik Konseyinin 2008 yılında verdiği 1851 sayılı kararın ele aldığı biçimiyle 2009 yılında Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu İletişim Grubu (*Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia-CGPGS*) kurulmuştur.

Deniz haydutluğuna karşı gemilerini korumak için bayrak devletinin gerekli önlemleri alması yanında; IMO'nun, saldırı tehlikesi karşısında zayıflık doğuran ve güvenlik açısından deniz taşımacılığının hız kesmesine yol açan standart dışı gemiler sorununa daha fazla eğilmesi gerekir⁹². 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 Cibuti Kodu (*The Djibouti Code of Conduct / Le code de conduite de Djibouti*); 2017 Cidde Toplantısında ise Cibuti Kodu Değişiklikleri (*Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct 2017 / Les amendements*

⁹⁰ Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü (NATO), "Counter - Piracy Operations", http://www.nato.int/cps/en/nato_live/topics_48815.htm, ET: 15.06.2017.

⁹¹ International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau (IMB) (2014), Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2014, s. 19.

⁹² Bateman, Sam (2010), "La piraterie maritime: des vérités qui dérangent", Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement (UNIDIR), Forum du désarmement, S. 2, s. 26.

de Jeddah de 2017 au Code de conduite de Djibouti) kabul edilmiştir⁹³.

Güvenlik Konseyi tarafından alınan 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararlar uyarınca, Etiyopya, Somali, Eritre ve Cibuti'yi içine alan ve Afrika'nın doğu bölümünün Arap Yarımadası'nı çevreleyen bölgesinde deniz güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (*Maritime Security Center Horn of Africa-MSCHOA*) kurulmuştur.

IMO, Cibuti Kodu dışında, gemilere yönelik deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının önlenmesi amacıyla çeşitli kararlar almakta ve sirküler çıkarmaktadır⁹⁴. IMO, gemilere karşı silahlı soygun eylemini, BMDHS'nde düzenlenen deniz haydutluğu eyleminden farklı görmektedir. Deniz Haydutluğu ve Gemilere Karşı Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin 2001 Uygulama Rehberinde⁹⁵ gemilere karşı silahlı soygun şu şekilde tanımlanmıştır: "Bir devletin bu tür suçlara ilişkin yetki alanında, bir gemiye veya gemideki kişilere ya da mallara karşı işlenen, deniz haydutluğu eylemleri dışında, herhangi bir kanunsuz şiddet ya da alıkoyma eylemi veya yağma eylemi ya da tehdidi"⁹⁶. 2010 Uygulama Rehberinde⁹⁷ ise daha ayrıntılı bir düzenleme mevcuttur: Gemilere karşı silahlı soygun, "a. Bir devletin iç sularında, takımada sularında ya da karasularında işlenen; özel amaçlarla bir gemiye, gemideki kişilere ya da mallara yönelik haydutluk eylemleri dışında

⁹³ Cibuti Kodu 2009 versiyonu için bkz. Uluslararası Denizcilik Örgütü, The Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>, ET: 30.07.2017. Bölge devletlerinin neredeyse tamamının imzaladığı Cibuti Kodunun ilk versiyonu, taraf devletlerin 10-12 Ocak 2017 tarihli Cidde Toplantısıyla değişikliğe uğramıştır. Değişiklikler en genel çerçevede deniz ticareti, deniz adamları, balıkçılık sektörü, gıda güvenliği ve deniz turizmine yönelmiş tehdit oluşturan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadelede; sürdürülebilir ekonomik gelişimi, istikrar ve refahı sağlamak için diğer devletlerle de işbirliği yapılmasını, ortak hareket edilmesini, suçluların soruşturulması ve kovuşturulmasının ısrarla takip edilmesini hedeflemiş görünmektedir. Değişiklikleri içeren yeni kodu, taraf 17 devletten, 12 Ocak 2017 tarihinde imzalayan 12'si şunlardır: Suudi Arabistan, Komor Adaları, Cibuti, Birleşik Arap Emirlikleri, Etiyopya, Ürdün, Madagaskar, Maldivler, Mozambik, Tanzanya, Seyşeller ve Yemen. Kenya, 13. devlet olarak daha sonradan imzalamıştır. Cibuti Kodu Cidde Değişiklikleri için bkz. Uluslararası Denizcilik Örgütü, The Amendment to the Djibouti Code of Conduct 2017, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>, ET: 30.07.2017.

⁹⁴ Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Güvenlik Komitesi (*Maritime Safety Committee- MSC*) tarafından 1986 yılından Ağustos 2009'a kadar 18 sirküler çıkarılmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü, MSC Archives, <http://www.imo.org/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx>, ET: 15.06.2017.

⁹⁵ 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), ET: 15.06.2017.

⁹⁶ Canca, Gemilere Müdahale, s. 100.

⁹⁷ 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), ET: 15.06.2017.

olmak üzere; herhangi bir kanunsuz şiddet kullanımı veya alıkoyma ya da yağma ya da bunlarla ilgili tehditte bulunmak, b. Bu fiillerden birinin işlenmesine azmettirmek ya da bilinçli olarak yardımda bulunmak” eylemlerinden herhangi biri anlamına gelir⁹⁸.

2010 Uygulama Rehberinde ayrıca, mücadelede önemli kabul edilen belirli konuların altı çizilmiştir: Suçluların cezalandırılmasında etkili yargı süreçleri yürütmek için eksikliklerin giderilmesi ve işbirliği yapılması; ek maliyetlere bağlı olarak olayların rapor edilmesinden kaçınmaya karşı önlemler alınarak raporlamanın teşvik edilmesi; mücadelede görev alacak personelin eğitimi; deniz haydutluğu durumunda bayrak devletinin, karasularında meydana gelen silahlı soygun eylemlerinde kıyı devletinin öncelikle sorumluluğa sahip olduğu göz önünde tutularak başarılı bir soruşturma ve kovuşturma için devletler arasındaki işbirliğinin çok önemli olduğu⁹⁹.

5. Deniz Haydutluğuna Karşı Yürütülen Mücadeleye Türkiye'nin Katkısı

Deniz haydutluğu eylemlerinin artış gösterdiği dönemde Türkiye, baştan itibaren kayıtsız kalmamış¹⁰⁰ ve mücadeleye deniz kuvvetleri aracılığıyla katkı sağlamıştır. 1982 Anayasasının Başlangıcında ifade edildiği gibi “dünya milletleri ailesinin eşit haklara sahip şerefli bir üyesi” olarak Türkiye, uluslararası toplum düzenini sağlamak ve bu amaçla gereken mücadeleyi yürütmek için aktif bir rol üstlenmiştir. 2008 yılında Somali’de ortaya çıkan eylemler ve Güvenlik Konseyinin aldığı kararlar sonrasında; TBMM ilk defa 2009 yılında, Türk Silahlı Kuvvetlerinin deniz haydutluğu eylemlerinin gerçekleştiği bölgelerde görevlendirilmesine ilişkin Anayasanın 92. maddesi uyarınca Hükûmete bir yıl süreyle izin verilmesini öngören tezkereyi çıkarmıştır¹⁰¹. İzin süresi, bugüne kadar birer yıllık periyotlarla sekiz kez uzatılmıştır¹⁰².

⁹⁸ Canca, Gemilere Müdahale, s. 100-101.

⁹⁹ 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), ET: 15.06.2017.

¹⁰⁰ Türkiye'nin 2009 yılı başından itibaren iki yıl süreyle BM Güvenlik Konseyi geçici üyeliğine seçilmiş olması durumunun, deniz haydutluğu ile mücadelede kendisine sorumluluk yüklediği bilinciyle hareket etmesine, uluslararası işbirliğinin geliştirilmesine özel bir önem vermesine ve Güvenlik Konseyinin çağrısına uyarak yürütülen operasyonlara aktif olarak katılmasına yol açtığı söylenebilir. Bkz. Demirel, Naim (2008), “Deniz Haydutluğuyla Mücadele ve Hukuki Sorunlar”, Kamu Hukuku Arşivi, Yıl: 11, S. 2, s. 107.

¹⁰¹ Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının Korsanlık/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 nci maddesi Uyarınca Hükûmete Bir Yıl Süreyle İzin Verilmesine Dair TBMM Kararı, Karar No: 934, Karar Tarihi: 10.02.2009, RG: 13 Şubat 2009, S. 27140.

¹⁰² Adlandırmadaki farklılık açısından karşılaştırma yapabilmek için tüm başlığı verilen son uzatma kararı için bkz. Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının; Korsanlık/Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslararası Çabalara Destek

Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının kullanılmasına izin veren TBMM kararları incelendiğinde; her şeyden önce, deniz haydutluğuyla mücadelenin tek başına yürütülemeyeceği; işbirliği yapmaksızın hiçbir devletin sorunla baş edebilecek imkan ve yeteneğe sahip olmadığı vurgulanarak uluslararası toplumun ortak hareket etmesi gerektiği ve Türkiye'nin de bu ortak çabayı desteklediği ifade edilmiştir. Yine deniz haydutluğu eylemlerinin gerçekleştiği bölge güvenliğinin Türk denizciliği bakımından da önemi belirtilerek; Türk ticaret gemilerinin ve Türk vatandaşlarının bu eylemler dolayısıyla olumsuz etkilendiklerine işaret edilmiştir. Ayrıca kararlarda, mücadelenin uluslararası hukuk normlarına ve Güvenlik Konseyi kararlarına dayandığına ilişkin özel bir gönderme yapıldığı da dikkat çekmektedir. Son olarak, yürütülen mücadelenin kapsamı belirlenirken; deniz haydutluğu/korsanlık ve silahlı soygun eylemleri şeklinde bir sayıma yer verildiği¹⁰³ görülmektedir.

Türk Deniz Kuvvetleri unsurları, TBMM'nin ilk kararıyla 25 Şubat 2009 tarihinden itibaren Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Deniz ve mücavir bölgelerde, deniz haydutluğu ile mücadelede görev yapmaya başlamıştır. Gemiye çıkma (*boarding*) yanında refakat ve koruma görevlerini de yerine getiren Türk Deniz Kuvvetleri bir fırkateyn ile SNMG-2'nin bölgede bulunduğu zamanlarda Okyanus Kalkanı Harekâtı'na (CTF-508), bulunmadığında CTF-151'e katılmaktadır¹⁰⁴.

Vermek Üzere; Gereği, Kapsamı, Zamanı ve Süresi Hükümetçe Belirlenecek Şekilde Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi ve Bununla İlgili Gerekli Düzenlemelerin Hükümet Tarafından Belirlenecek Esaslara Göre Yapılması İçin Türkiye Büyük Millet Meclisinin 10/2/2009 Tarihli ve 934 Sayılı Kararı ile Hükümete Verilen ve Son Olarak 9/2/2016 Tarihli ve 1107 Sayılı Karar ile Bir Yıl Uzatılan İzin Süresinin Anayasanın 92 nci Maddesi Uyarınca 10/2/2017 Tarihinden İtibaren Bir Yıl Daha Uzatılmasına Dair TBMM Kararı, Karar No: 1136, Karar Tarihi: 08.02.2017, RG: 11 Şubat 2017, S. 29976. Geçmişe doğru diğer süre uzatım kararları için bkz. TBMM Kararı, Karar No: 1107, Karar Tarihi: 09.02.2016, RG: 16 Şubat 2016, S. 29620; TBMM Kararı, Karar No: 1082, Karar Tarihi: 03.02.2015, RG: 6 Şubat 2015, S. 29259; TBMM Kararı, Karar No: 1054, Karar Tarihi: 16.01.2014, RG: 21 Ocak 2014, S. 28889; TBMM Kararı, Karar No: 1031, Karar Tarihi: 05.02.2013, RG: 8 Şubat 2013, S. 28553; TBMM Kararı, Karar No: 1008, Karar Tarihi: 25.01.2012, RG: 31 Ocak 2012, S. 28190; TBMM Kararı, Karar No: 984, Karar Tarihi: 07.02.2011, RG: 10 Şubat 2011, S. 27842; TBMM Kararı, Karar No: 956, Karar Tarihi: 02.02.2010, RG: 5 Şubat 2010, S. 27484.

¹⁰³ TBMM kararlarında yer alan "korsanlık/deniz haydutluğu" şeklindeki kullanım; kavramların hukukî anlam farklılıklarını ortadan kaldıracak şekilde karışıklığa neden olacağı, Güvenlik Konseyi kararlarında sadece deniz haydutluğu kavramına yer verildiği, korsanlık uygulamasının günümüzde mevcut bulunmadığı ve böyle bir olayın gerçekleşme ihtimali düşünülecek olsa bile bunun uluslararası hukuka aykırı farklı bir eylem niteliği taşıyacağı ileri sürülerek eleştirilmiştir. Bkz. Bayilloğlu, s. 148; Demirel, s. 99, dp. 1.

¹⁰⁴ Türk gemilerinin icra ettiği gemiye çıkma sayısı 37, refakat ve koruma sağlanan gemi sayısı 8'dir. Ayrıca CTF-151'in komutası; 3 Mayıs-13 Ağustos 2009, 1 Eylül-1 Aralık 2010, 19 Eylül-13 Aralık 2012, 27 Ağustos-21 Aralık 2015 ve 30 Haziran-27 Ekim 2017 tarihleri arasında Türk Deniz Kuvvetleri tarafından yürütülmüştür. Türk Deniz Kuvvetlerinin bölgedeki faaliyetleri

B. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELEDE KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Deniz haydutluğu sadece düne ait bir sorun değildir ve içinde bulunduğumuz yüzyılda varlığını sürdürmektedir. Bu gerçeklik, uluslararası toplumun sorun üzerinde yoğun bir çaba göstermesini gerekli kılmış; deniz haydutluğuna karşı mücadelede mevcut sorunların tespit edilmesi ve çözüm önerileri sunulması amacıyla geniş bir görüş pratiği ortaya çıkmıştır.

Deniz haydutluğu ile mücadelede dile getirilen en önemli sorunlardan biri, devletlerin eylemi gerçekleştirenleri yargılamada isteksiz davranmalarıdır. Devletlerin bu konuda geri durmalarının başlıca sebepleri ise; yargılama giderleri, olay yerinin uzaklığı, delillere ulaşma zorluğu ve uygun hapisane koşullarını sağlama güçlüğü olarak sayılabilir. Bu çekingen davranışın sonuçlarını en aza indirmek için tüm devletlere Güvenlik Konseyi, ilgili kararların tamamında; iç hukuklarında deniz haydutluğunu bir suç olarak düzenlemelerini ve bu fiili işleyenleri yargılamalarını ısrarla teşvik etmektedir. Bazı örneklerde görüldüğü gibi, yakalanan deniz haydutlarının yargı organları karşısına çıkartılmadan serbest bırakılmaları, mücadele zincirinin en zayıf halkasını oluşturmaktadır.

Yargılama sürecinde karşılaşılan diğer bir sorun; gemi mürettebatının, yakalanan deniz haydutlarına ilişkin tanıklık yapmaktan çekinmesidir. Yine, mevcut delillerin yetersiz kalması ve yeni delillere ulaşmayı sağlayacak etraflı bir soruşturma yapılamaması sebebiyle; deniz haydutluğu şüphesiyle yakalanan kişilerin delil yetersizliğinden serbest bırakıldığı görülmektedir¹⁰⁵.

Deniz haydutluğuyla mücadelede karşılaşılan somut sorunlardan birisi de, şüphelilerin teslimi sürecinde ortaya çıkmaktadır. Yargılama yetkisini kullanacak bölge devletleri ile arasında şüphelilerin teslimi konusunda bir anlaşması bulunmayan devletlerin, ulusal yasalarına göre tutuklama ve adalete teslim etme yetkisine sahip olmayan ve sadece angajman kurallarına uymakla yükümlü bulunan savaş gemileri, Somalili deniz haydutlarını etkisiz hale getirdikten sonra serbest bırakmayı tercih etmektedir¹⁰⁶. Bu tutum aslında, deniz haydutluğuna karşı müşterek mücadele mekanizmasının tek taraflı değiştirilmesi anlamına gelir. Belki daha net ifadeyle, savaş gemisindeki görevlilerin ya da geminin uyuğu altında bulunduğu devlete ait siyasî otoritenin kendisini yargı organı yerine koyduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Oysa, bu işleyiş içinde savaş gemilerine düşen görev, deniz haydutlarını yakalamak ve gözaltına almaktan ibaret olup; tamamen bir yargısal sürece bağlı bulunan

İçin bkz. Türk Deniz Kuvvetleri (2016), Deniz Haydutluğu ile Mücadele, Ankara, s. 4-15.

¹⁰⁵ Beyoğlu, s. 41.

¹⁰⁶ Bateman, s. 23.

serbest bırakma tasarrufuna yetkili buldukları söylenemez¹⁰⁷.

Yukarıda özellikle normatif düzenleme eksiklikleri ve yargılama sürecinin işleyişinde karşılaşılan sorunlar dile getirilmiştir. Bu sorunlar da dahil, deniz haydutluğuna ilişkin çözüm önerilerini ana esaslarıyla ortaya koymak¹⁰⁸ mümkündür.

Her şeyden önce deniz haydutluğu eylemi, bir gemi üzerinde gerçekleşeceğinden; alınacak önlemlere de gemilerden başlamak doğru bir yaklaşım olacaktır. Gemide alınan önlemler deniz haydutları üzerinde hem caydırıcı bir etki doğurmakta; hem de, gerektiğinde yeterli savunma araçlarından yararlanma imkanı sağlamaktadır. Bu önlemler, bazı durumlarda deniz kuvvetleri unsurlarının veya kolluk güçlerinin olaya müdahalesi için gerekli zamanın kazanılmasına da hizmet etmektedir. Bu amaca yönelik olarak, IMO Kılavuzları ve Gemi Güvenlik Planının yanı sıra, çeşitli denizcilik örgütleri tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri ile mücadelede gemiler için tavsiye kurallarını içeren dokümanlar yayınlanmıştır. Bu tavsiyelerin, teknik bilgi ve tecrübeye dayalı olarak, deniz haydutluğuna karşı mücadelede yol gösterici nitelikte olduğu söylenebilir. Sözü edilen belgeler incelendiğinde genel olarak şu tavsiyelere yer verdiği görülmektedir:

Gemilerde, deniz haydutlarını kışkırtıcı silahlar ve özel güvenlik elemanları bulundurulmaması,

1. Tehlikeli sulardan geçilirken gemide ek gözcüler konuşlandırılması ve gece görüş dürbünlerinden yararlanılması,
2. Deniz haydutlarına ait küçük teknelerin yaklaşmasını engellemek için, dalga etkisi doğuracak şekilde, tehlikeli sulardan mümkün olduğu ölçüde hızlı geçilmesi,
3. Saldırı anında gemidekileri bilgilendirmek amacıyla köprü üstünde (kaptan köşkünde) alarm sistemi bulundurulması,
4. Mürettebatın uyanık ve gemiye yasa dışı çıkışlara karşı hazırlıklı olduğunu göstermek amacıyla gece boyunca geminin ışıklandırılması,
5. Güvertede yanıcı madde içeren eşyaların olası bir yangını engellemek amacıyla kurşun geçirmez battaniyelere sarılması,
6. Güvertesi alçak olan gemilerin dikenli teller ile donatılması,
7. Su hortumlarının yeterli basınçta tutulması,

¹⁰⁷ Koşaner, Berrin (2010), Birleşmiş Milletler ve Türkiye Ekseninde Deniz Haydutluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, s. 99.

¹⁰⁸ Koşaner, s. 118-120.

8. Özellikle muhtemel bir saldırıyı erken tespit etmek ve önlem almak amacıyla geminin Aden Körfezi geçişinden üç-dört gün önce, Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezine (MSCHOA) kaydının yaptırılması ve konum bilgilerinin güncellenmesi.

Bir diğer öneri, gemilerin daha güvenli rotaları takip etmeleridir. Bununla birlikte rota değişikliği, taşımacılık maliyetlerini artıracak ve uluslararası pazardaki birçok ürünün fiyat artışını tetikleyecek bir etki doğuracaktır. Öte yandan rota değişikliği zaman kaybına da neden olmaktadır. Maliyeti artıran diğer bir unsur, tehlikeli bölgelerde ticari taşımacılık yapan gemilerin sigorta giderleridir. Tüm bu maliyetlere muhtemel bir saldırının doğuracağı kayıpların da eklenmemesi için, tehlikeli bölgelerden geçişlerin konvoy halinde yapılması, makul bir çözüm olarak görülmektedir¹⁰⁹.

Deniz haydutlarının gemiye çıkmalarının kaçınılmaz hale geldiği durumlarda gemi personelinin kendilerini gemi içinde ulaşılamayacak bir bölmeye kilitlemeleri de önerilmektedir¹¹⁰. Bu olay, aynı zamanda, gemi personelinin saldırı sırasında nasıl davranılacağına ilişkin bilgi sahibi olmasının önemini de göstermektedir. Kullanılabilir bilgi ise, verilmesi gereken eğitim sürecinde elde edilebilecektir.

Deniz haydutlarının yakalanması ve yargılanmasına yönelik uluslararası işbirliği en üst düzeyde sağlanmalıdır. Böyle bir işbirliği açık denizlerdeki eylemlerle sınırlı tutulmamalı; etkili sonuçlar elde edebilmek için evrensel, bölgesel ve iki taraflı anlaşmaların sayısı ve kapsamı artırılmalıdır. Uluslararası işbirliği yanında devletler, deniz haydutluğuna ilişkin iç hukuk düzenlemelerini, BMDHS hükümlerine uygun hale getirmeli; gerekirse yargılama sürecinin işleyişi açısından doğabilecek boşlukları giderici yeni düzenlemeleri bir an önce yürürlüğe koymalıdır.

Deniz haydutlarının yargılanmasında ulusal mahkemelerin yetki kullanmaktan belirli ölçüde kaçınmaları sebebiyle; tamamlayıcı nitelikte yargı yetkisinin belirli bir uluslararası mahkemeye verilmesi düşünülebilir. Deniz haydutluğu, köle taşımacılığı, insan ticareti, uyuşturucu madde kaçaklığı ve denizin ağır biçimde kirletilmesi gibi denizde işlenen bazı suçlar bakımından yargılama yetkisine sahip özel bir mahkemenin kurulması seçeneklerden

¹⁰⁹ Öktem / Kurtdarcan, s. 189.

¹¹⁰ Bu uygulamaya örnek olarak, Kenya'nın Mombasa Limanı açıklarında Bergen Denizciliğe ait Türk bayraklı Yasin C gemisine 7 Nisan 2010 tarihinde gerçekleşen saldırı sırasında mürettebatın davranışları gösterilebilir. Olayda gemi personeli, kendilerini geminin dümen sisteminin bulunduğu bölüme (yeke dairesine) kilitleyerek gemiye çıkan deniz haydutları tarafından rehin alınmaktan kurtulmuşlardır. Bkz. 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/>, ET: 15.06.2017.

birini oluşturmaktadır. Yine Uluslararası Ceza Mahkemesinin yargı yetkisi, hiç olmazsa, deniz haydutluğu eylemi de eklenerek genişletilebilir.

Deniz haydutluğu tanımını içeren BMDHS hükmü kısmen değiştirilmelidir. Eylemin sadece kişisel çıkarla işlenmesi şartı, daraltıcı bir etki göstermekte; siyasî amaçlarla yapılan eylemlerin kapsam dışında kalması sonucu doğmaktadır. Terör örgütlerinin eylemleri de, tanımlamada yapılacak genişleme ile deniz haydutluğu kapsamına alınmalıdır.

Eylemin açık denizde işlenmiş olma şartı da, ulusal deniz yetki alanlarında gerekli önlemleri alamayan devletler bakımından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Somali örneğinde olduğu gibi, bazı devletler deniz haydutluğu ile mücadelede üzerlerine düşen yükümlülükleri yerine getirmekten aciz bulunmaktadır. Güvenlik Konseyi kararlarında pratik bir çözüm olarak kıyı devletinin izniyle diğer devletlerin müdahale yetkisini kullanmaları yolu tercih edilmiştir. Böylesi bir durumda, kıyı devletinin egemen hakları ile uluslararası toplumun çıkarlarının yarıştığı ifade edilebilir. Bulunacak çözüm, her iki çıkarı dengeleyecek ölçüde olmalıdır. Kıyı devletinin mutlak egemenliğe sahip olduğunu; her şeye rağmen, kıyı devletinin izni olmaksızın deniz haydutluğuna karşı uluslararası toplumun hiçbir önlem alamayacağını söylemek ne kadar yanlışsa; uluslararası toplum adına hareket eden Güvenlik Konseyinin, kıyı devletinin rızasına gerek olmaksızın karasularında ve belki iç sularında deniz haydutluğuyla mücadele için gerekli tüm önlemleri uygun araçlarla almasına hiçbir engel bulunmadığını söylemek de o kadar yanlış olacaktır. Dolayısıyla deniz haydutluğu ile mücadele imkân, istek ve kabiliyetine sahip devletler ile egemen yetkilerini kullanamayan ve karasularını fiilen kontrol edemeyen devletler arasında çözüm odaklı işbirliği modellerinin geliştirilmesi en uygun tutum olacaktır.

Deniz haydutluğu ile mücadelede askerî önlemlerin etkili bir araç olduğu görülmekle birlikte; uluslararası askerî güç kullanımının yılda iki milyar dolar maliyeti olduğu; bu sebeple, özel sektör aracılığıyla maliyetin düşürülebileceği, güç kullanımı yerine ticaret gemilerinde silahlı güvenlik personeli bulundurmanın yaygın hale getirilebileceği savunulmuştur. Nitekim, ABD uygulamasında, özel güvenlik şirketlerinin payı, ilk Körfez Savaşından Irak'ın işgaline uzanan süreçte yüzde birden onda bire yükselmiştir. Deniz güvenliğini sağlama görevinin özel sektöre bırakılıp bırakılmayacağı üzerinde teknik hukuk tartışmaları bir yana bırakılacak olursa; böyle bir uygulamanın aslında korsanlığın yeniden hayata geçirilmesi anlamına geldiği, yetkilendirmeyi mümkün kılan ulusal düzenlemeleri gerekli kıldığı ve en önemlisi ciddi sorunlara yol açma tehlikesi barındırdığı söylenebilir. Her şeye rağmen, uluslararası hukuk öğretisinde; modern çağda deniz güvenliğinin özel sektör

aracılığıyla sağlanmasını uygun ve yararlı gören bir eğilim bulunmaktadır¹¹¹.

Özellikle Somali örneğinde görüldüğü gibi; deniz haydutluğunu doğuran olgu, içinde bulunulan ekonomik ve siyasî istikrarsızlıktır. Ekonomik refahın artırılması, siyasî istikrarın sağlanması, demokratik değerlerin özümsemesi ve yaygınlaşması, insan haklarına saygı ilkesinin hayata geçirilmesi gibi temel değerler bakımından iyileşme, deniz haydutluğu ve silahlı saldırı eylemlerinin kaynağını kurutmak anlamına gelecektir.

VI. SONUÇ

Dünya ticaretinin büyük bir kısmı deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz haydutluğu eylemlerinin, küresel deniz ticaretini ve dolayısıyla dünya ekonomisini olumsuz etkilediği şüphe duyulmayan bir gerçekliğe dönüşmüştür. Deniz haydutluğunun, denizde yapılan ilk faaliyetlerin tarihine kadar eskiye götürülebileceğini söylemek ne kadar yanlış değilse; zaman içerisinde kullanılan araçlar ve yöntemler değişse de, hep var olacağını öngörmek de yanlış değildir. Bundan sadece deniz ticareti ile yoğun olarak uğraşan devletler değil; hiçbir şekilde bu yolu kullanmayan devletler de etkilenmektedir. Denilebilir ki, küresel ekonominin güvenliği, deniz alanlarının güvenliğine bağlıdır.

Genel düzeyde deniz haydutluğuna ve özellikle Somalili deniz haydutlarına karşı mücadele amacıyla, BM Örgütü ve uluslararası toplum tarafından çeşitli yaptırımlara başvurulması gerekmiştir. Bu çerçevede deniz haydutlarının yargılanmasına bağlı olarak hukukî yaptırımlar, BM tarafından alınan kararlar yoluyla diplomatik yaptırımlar ve nihayet Somali'yi hedef alan silah ambargosu ile ekonomik yaptırımlar, farklı yaptırım türlerine örnek teşkil etmektedir. Ayrıca, BM adına ya da izniyle üye devletlerin kuvvet kullanması ve BM barış güçlerinin görevlendirilmesi, deniz haydutluğuna karşı mücadelede etkisi tartışılmaz nitelikteki askerî yaptırımlara desteğin düzeyini ve uluslararası toplumun işbirliğini yansıtan en önemli gösterge olmuştur.

Uluslararası toplumun güncel sorunları arasında yer bulan deniz haydutluğu olaylarına karşı özellikle son yıllarda alınan önlemler, gerçekleşen olay sayısında belirgin bir düşüşe yol açmaktadır. Bu düşüşün temel sebebi olarak, uluslararası toplum tarafından alınan siyasî, hukukî ve askerî önlemleri gösterebiliriz. Bununla birlikte, bölgede sürekli askerî güç bulunmasını istemek doğru olmadığı gibi sürdürülebilir de değildir. Oysa askerî önlemlerde

¹¹¹ Deniz güvenliğini sağlama amacıyla özel sektörün kullanımına ilişkin bkz. Drapier, Sandrine (2016), "La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires", içinde: Patrick Chaumette, Espace Marins: surveillance et prévention des trafics illicites en mer, Gomylex, s. 247-263, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01525273>, ET: 30.07.2017; Lara, s. 145-198; Le Goff, s. 379-402; Öktem / Kurtdarcan, s. 184-198.

bir azalma, bölgede yaşanacak olayların sayısında bir artış potansiyelini içermektedir. Öte yandan, askerî önlem alınarak belirli bir bölgede çözüme ulaşılsa dahi; benzer önlemlerin alınmadığı bölgelerde deniz haydutluğu olaylarında bir artış gözlemlenmektedir. Son bir kaç yıllık zaman diliminde rapor edilen sayılar bu tespiti doğrulamaktadır. Kalıcı çözüm için; bölge ülkelerinin hukuk sistemlerinin geliştirilmesi, refah düzeylerinin artırılması, istikrarlı bir merkezî otoritenin sağlanması ve kendilerine yönelmiş terör örgütleriyle mücadele edilmesine özel bir önem verilmelidir.

Dünyanın üçte ikisinin sularla kaplı olduğu ve toplam ticaret hacminin % 90 oranında deniz ticareti yoluyla gerçekleştiği göz önüne alındığında; deniz haydutluğunun bazı önlemlerle sona ereceğini düşünmek çok iyimser bir yaklaşım olarak görülebilir. Gerçeklik, deniz haydutluğunun varlığını kabul etmemizi ve etkin önlemler için çaba göstermemizi gerekli kılar. Deniz haydutluğunu doğuran sebeplerin çok çeşitlilik gösterdiğini bilerek; çözümün de sadece askerî önlemlerle sınırlı tutulmasının yanlış olacağı kabul edilmelidir. Öte yandan, sorun sadece belirli bir bölgeyle sınırlı da değildir; bir bölge için alınan olumlu sonuçlar diğer riskli bölgeler için bir garanti oluşturmaz. Dolayısıyla mücadelenin küresel ölçekte yapılması zorunludur. Dünyanın herhangi bir bölgesinde; Güneydoğu Asya'da olduğu gibi yaşanacak bir mali kriz veya Somali'de olduğu gibi doğacak bir otorite boşluğu, deniz haydutluğu olaylarında bir artış doğurabilecektir. Deniz haydutluğunu tamamen ve sonsuza kadar bitirmek mümkün olmayacağına göre; olayların sayısını en aza indirmek için uluslararası toplumun iradesine bağlı yaptırımlar uygulanması, deniz gücü operasyonlarının devam ettirilmesi ve son olarak sorun bağlamında uluslararası hukuk normlarının geliştirilmesinden daha etkin bir yol bulunamayacağı göz ardı edilmemelidir.

KAYNAKÇA

Kitap, Makale ve Diğer Yayınlar

Acer, Yücel / Kaya, İbrahim (2017), Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı (İngilizce Özetli), 8. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınları.

Acıpınar, Mikail (2016), Osmanlı İmparatorluğu ve Floransa: Akdeniz'de Diplomasi, Ticaret ve Korsanlık, 1453-1599, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Akkutay, Berat Lale (2014), "Birleşmiş Milletler Andlaşması Çerçevesinde Ekonomik Yaptırımların Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S. 111, s. 411-446.

Aydın, Devrim (2002), "Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 51, S. 4, s. 131-167.

Azubuikwe, Lawrence (2009), "International Law Regime Against Piracy", Annual Survey of International & Comparative Law, S. 15, s. 43-59.

Bateman, Sam (2010), "La piraterie maritime: des vérités qui dérangent", Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement (UNIDIR), Forum du désarmement, S. 2, s. 15-28.

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

Bayıllıoğlu, Uğur (2011), "Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütölen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XV, S. 1, s. 125-161.

Beyoğlu, Melih (2013), "Somali'de Yaşanan Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğuna Karşı Geliştirilen İnisiatifler", Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 2, Cilt: 4, s. 29-42.

Bozkurt, Enver / Kütökcü, M. Akif / Poyraz, Yasin (2015), Devletler Hukuku, 8. Bası, Ankara, Yetkin Yayınları.

Bozkurt, Nebi (2012), İslam Ansiklopedisi, C. 26, "korsan" maddesi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, s. 210-212.

Canca, Hakan Selim (2012), Denizde İşlenen Suçlar, Seçkin Yayınları, Ankara.

Canca, Hakan Selim (2015), Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlölükleri, Seçkin Yayınları, Ankara.

Çaşın, Mesut Hakkı (2013), Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları C. II, Legal Kitabevi, İstanbul.

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/>, ET: 15.06.2017.

Demirel, Naim (2008), "Deniz Haydutluğuyla Mücadele ve Hukuki Sorunlar", Kamu Hukuku Arşivi, Yıl: 11, S. 2, s. 99-114.

Demirtaş, Cengiz (2012), "Somali Sahillerindeki Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Haydutların Yargılanması", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 70, S. 1, s. 39-68.

Drapier, Sandrine (2016), “La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires”, içinde: Patrick Chaumette, Espace Marins: surveillance et prévention des trafics illicites en mer, Gomylex, s. 247-263, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01525273>, ET: 30.07.2017

Erdal, Selcen (2010), Uluslararası Ceza Mahkemesinin Devlet Egemenliğine Etkisi, Yetkin Yayınları, Ankara.

Flagel, Amélie-Anne (2013), Le renouveau de la piraterie international, Thèse de doctorat, L’Université de la Nouvelle-Calédonie, Ecole Doctorale du Pacifique.

Hennessy-Picard, Micheal (2016), “La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes”, Champ pénal - Pénal field [En ligne], Vol. XIII/2016, mis en ligne le 29 fevrier 2016, consulte le 10 août 2017. URL: <http://champpenal.revues.org/9275>, ET: 29.07.2017.

Ho, Joshua (2009), “Piracy Around the Horn of Africa”, <http://echogeo.revues.org/11370#ftn21>, ET: 15.06.2017.

International Chamber of Shipping, “Shipping and World Trade”, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>, ET: 29.07.2017.

Kaya, İbrahim (2016), Uluslararası Hukukta Temel Belgeler, 3. Bası, Seçkin Yayınları, Ankara.

Kızılsümer Özer, Deniz (2016), “Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 17, S. 2 (2015), s. 27-62.

Knott, John (2009), “UK: Somalia, The Gulf Of Aden, And Piracy: An Overview, And Recent Developments”, <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>, ET: 15.06. 2017.

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

Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü (NATO), “Counter-Piracy Operations”, http://www.nato.int/cps/en/nat_olive/topics_48815.htm, ET: 15.06.2017.

Lara, Valentin (2015), “Corsaires vs pirates ou la formation d’un partenariat public-privé pour l’établissement d’un dispositif permanent face à la menace pirate”, Revue général de droit, C. 45, S. 1, s. 143-198.

Le Goff, Roland (2016), La protection des navires soumis au risque de piraterie, Thèse de doctorat, L’Université de Nantes, École Doctorale.

Maden, Tuğba Evrim (2013), *Somali'de Bitmeyen Siyasi Kriz, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Rapor No: 163 (Temmuz 2013), Ankara.*

Menemenlizade, Edhem (2011), *Lotus Meselesi, Yayına Hazırlayan: Yasin Poyraz, Asil Yayınları, Ankara.*

Middelburg, Annemarie (2011), "Piracy in a Legal Context: Prosecution of Pirates Operating off the Somali Coast", [https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context\(e279e28e-c9ed4913ab035d0822893a3d\).html](https://pure.uvt.nl/portal/en/publications/piracy-in-a-legal-context(e279e28e-c9ed4913ab035d0822893a3d).html), ET: 15.06.2017.

Öktem, A. Emre / Kurtardacan, Bleda R. (2011), *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık: Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla, Denizler Kitabevi, İstanbul.*

Özman, M. Aydoğan (1984), *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.*

Pazarıcı, Hüseyin (2012), *Uluslararası Hukuk, 11. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara.*

Saraç, Tahsin (1992), *Fransızca-Türkçe Büyük Sözlük, 4. Bası, Adam Yayınları, İstanbul.*

Sterio, Milena (2009), "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More is Needed", *Fordham International Law Journal, C. 33, S. 2, s. 1-25.*

Sur, Melda (2017), *Uluslararası Hukukun Esasları, 11. Bası, Beta Yayınları, İstanbul.*

Topal, Ahmet Hamdi (2010), "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 59, S. 1, s. 99-130.*

Türk Deniz Kuvvetleri (2016), *Deniz Haydutluğu ile Mücadele, Ankara.*

Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&, ET: 29.07.2017.

U.S. Naval Forces Central Command, <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2009/004.html>, ET: 15.06.2017.

Ünal, Şeref (2005), *Uluslararası Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara.*

Villiers, Patrick (2000), *Les corsaires du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne: de Philippe II à Louis XIV (1568-1713), Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve-d'Ascq.*

Karar, Rapor ve Diğer Belgeler

BM Güvenlik Konseyi, 24 Nisan 1992 Tarih ve 751 Sayılı Karar, S/RES/751 (1992), Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/751\(1992\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/751(1992)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 3 Aralık 1992 Tarih ve 794 Sayılı Karar, S/RES/794 (1992), Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/794\(1992\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/794(1992)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 2 Haziran 2008 Tarih ve 1816 Sayılı Karar, S/RES/1816 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20(2008)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 7 Ekim 2008 Tarih ve 1838 Sayılı Karar, S/RES/1838 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838%20(2008)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 2 Aralık 2008 Tarih ve 1846 Sayılı Karar, S/RES/1846 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846%20(2008)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 16 Aralık 2008 Tarih ve 1851 Sayılı Karar, S/RES/1851 (2008), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%20\(2008\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%20(2008)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 30 Kasım 2009 Tarih ve 1897 Sayılı Karar, S/RES/1897 (2009), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897%20\(2009\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1897%20(2009)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 27 Nisan 2010 Tarih ve 1918 Sayılı Karar, S/RES/1918 (2010), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918%20\(2010\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918%20(2010)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 11 Nisan 2011 Tarih ve 1976 Sayılı Karar, S/RES/1976 (2011), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1976\(2011\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1976(2011)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 24 Ekim 2011 Tarih ve 2015 Sayılı Karar, S/RES/2015 (2011), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015\(2011\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015(2011)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 22 Kasım 2011 Tarih ve 2020 Sayılı Karar, S/RES/2020 (2011), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020\(2011\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020(2011)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 21 Kasım 2012 Tarih ve 2077 Sayılı Karar, S/RES/2077 (2012), La situation en Somalie, http://www.un.org/fr/documents/view_doc.

asp?symbol=S/RES/2077(2012), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 18 Kasım 2013 Tarih ve 2125 Sayılı Karar, S/RES/2125 (2013), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125\(2013\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 12 Kasım 2014 Tarih ve 2184 Sayılı Karar, S/RES/2184 (2014), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184\(2014\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2184(2014)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 10 Kasım 2015 Tarih ve 2246 Sayılı Karar, S/RES/2246 (2015), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246\(2015\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2246(2015)), ET: 30.07.2017.

BM Güvenlik Konseyi, 9 Kasım 2016 Tarih ve 2316 Sayılı Karar, S/RES/2316 (2016), La situation en Somalie, [http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2316\(2016\)](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2316(2016)), ET: 30.07.2017.

Cour Permanente de Justice Internationale, Affaire du Lotus, Série A, No: 10, Le 7 septembre 1927.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2015 Yılı İkinci Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/DenizHaydutlugu.aspx>, s.e.t, 30.07.2017.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2015 Yılı Üçüncü Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=8506>, ET: 30.07.2017.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2016 Yılı İlk Yarısı Küresel Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=9166&KATEGORI=;>, ET: 30.07.2017.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2016 Yılı Üçüncü Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=9375&KATEGORI=;>, ET: 30.07.2017.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2017 Yılı İlk Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Deniz-Haydutlugu.aspx>, ET: 30.07.2017.

Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Denizcilik Bürosu 2017 Yılı İkinci Çeyrek Deniz Haydutluğu Raporu, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=9971>, ET: 30.07.2017.

International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau (IMB) (2011), Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 1 January-31 December 2010, s. 5-6.

International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau (IMB) (2014), Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2014, London.

International Chamber of Commerce / International Maritime Bureau (IMB) (2017), Report: Sea kidnappings rise in 2016 despite plummeting global piracy, London-Kuala Lumpur, 10.01.2017, <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/imb-report-sea-kidnappings-rise-2016-despite-plummeting-global-piracy/>, ET: 30.07.2017.

République Française, Loi n° 94-589, La lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000713756>, ET: 30.07.2017.

Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi, RG: 4 Şubat 2003, S. 25014.

SUA Sözleşmesi, RG: 9 Ekim 1990, S. 20660.

TBMM Kararı, Karar No: 934, Karar Tarihi: 10.02.2009, RG: 13 Şubat 2009, S. 27140.

TBMM Kararı, Karar No: 956, Karar Tarihi: 02.02.2010, RG: 5 Şubat 2010, S. 27484.

TBMM Kararı, Karar No: 984, Karar Tarihi: 07.02.2011, RG: 10 Şubat 2011, S. 27842.

TBMM Kararı, Karar No: 1008, Karar Tarihi: 25.01.2012, RG: 31 Ocak 2012, S. 28190.

TBMM Kararı, Karar No: 1031, Karar Tarihi: 05.02.2013, RG: 8 Şubat 2013, S. 28553.

TBMM Kararı, Karar No: 1054, Karar Tarihi: 16.01.2014, RG: 21 Ocak 2014, S. 28889.

TBMM Kararı, Karar No: 1082, Karar Tarihi: 03.02.2015, RG: 6 Şubat 2015, S. 29259.

TBMM Kararı, Karar No: 1107, Karar Tarihi: 09.02.2016, RG: 16 Şubat 2016, S. 29620.

TBMM Kararı, Karar No: 1136, Karar Tarihi: 08.02.2017, RG: 11 Şubat 2017, S. 29976.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, The Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>, ET: 30.07.2017.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, The Amendment to the Djibouti Code of Conduct 2017, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>, ET: 30.07.2017.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, MSC Archives, <http://www.imo.org/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx>, ET: 15.06.2017.

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), ET: 15.06.2017.

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), ET: 15.06.2017.

