

# ULUSLARARASI DENİZ GÜVENLİĞİ HUKUKU BAĞLAMINDA İNSANSIZ DENİZ ARAÇLARI ARACILIĞIYLA İŞLENEN SUÇLAR (\*)

Hamza ÇORUM (\*\*)

## ÖZET

Otonom ve uzaktan kumanda edilerek seyredilebilen insansız deniz araçları denizlerde pek çok alanda kullanılmaya başlamaktadır. Bu araçların denizlerde suç işlemek amacıyla kullanılması bu alanlardan biridir ve sundukları kabiliyetler bu araçların bu alanda kullanımının gelecekte artmasına sebep olabileceğine işaret etmektedir. Deniz haydutluğu, şiddet, göçmen ve yasaklı mal trafiği gibi pek çok suç fiilinin bu araçlar aracılığıyla işlenebilecek olması, deniz güvenliği hukukunun bu suçların önlenmesi bakımından güncelliğinin sorgulanmasına yol açmaktadır. Nitekim denizlerde suçların geleneksel gemiler ve üzerlerindeki mürettebat ile işleneceği varsayımıyla hazırlanan mevcut deniz güvenlik hukuku kaynaklarının bu suçların bir insansız deniz aracı aracılığıyla işlenmesi durumunda ne ölçüde uygulanabilir olduğu hukuki analize ihtiyaç duyar. En başta bu insansız araçların "gemi" olarak sınıflandırılıp sınıflandırılmayacağı hususu dahi hukuki bir değerlendirme gerektirir. Üstelik gemi statüsüne sahip olmak, örneğin deniz taşımacılığında kullanılacak bir insansız deniz aracı için pek çok sorunu çözerken, failerin bir başka devletin ülkesinde bulunduğu durumlarda deniz güvenliği hukuku bakımından emsalsiz yeni sorunlar doğurmaktadır. Bu sorunlardan en önemlisi deniz hukukunun suçların önlenmesinde devletlere denizlere tanıdığı yargı yetkisinin insansız deniz araçlarının başka devletlerin kara parçasında bulunan operatörlerine ulaşmak için işlevsiz kalmasıdır. Bu nedenle deniz güvenliğinin sağlanması için artık denizlerde olduğu kadar karada da devletlerin kolluk vazifelerinde bulunması gerekebilir. Bu gerekliliğin sonucu olarak, çalışmanın sonunda öngörüldüğü üzere, deniz güvenliğini sağlamak için devletlerin denizlerdeki benzer şekilde deniz güvenliğini tehdit eden kara unsurlarına karşı uluslararası iş birliği içerisinde olması faydalı olacaktır.

## Anahtar Kelimeler

İnsansız Gemiler, İnsansız Deniz Araçları, Deniz Güvenlik Hukuku, Uluslararası Deniz Hukuku, Denizde İşlenen Suçlar, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.

---

(\*) DOI: 10.33432/ybuhukuk.1570414 - Geliş Tarihi: 19.10.2024 - Kabul Tarihi: 30.12.2024.

Araştırmacı, bu çalışmadaki maddi ve manevi destekleri için Milli Eğitim Bakanlığına teşekkür eder.

(\*\*) Swansea Üniversitesi, Doktora Araştırmacısı, Swansea - Birleşik Krallık,  
E-posta: hmzcr@gmail.com; Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0003-0862-2245>.

# **CRIMES COMMITTED THROUGH UNMANNED MARITIME VEHICLES IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL MARITIME SECURITY LAW**

## **ABSTRACT**

Autonomous and remotely operated unmanned maritime vehicles are increasingly being used in various areas at sea. There have also been instances where these vehicles have been used with the intent to commit crimes, and the capabilities they offer could lead to an increase in such use in the future. The fact that crimes such as piracy, violence, trafficking of migrants and prohibited goods, and many other illegal acts can potentially be committed using these vehicles raises the question of whether maritime security law is sufficiently updated to prevent such crimes. Indeed, the current maritime security law, which assumes that crimes will be committed by conventional ships with crew members on board, requires legal analysis to determine to what extent it can be applied in the case of crimes committed by unmanned maritime vehicles. First and foremost, even the issue of whether these unmanned maritime vehicles can be classified as “ships” requires legal evaluation. Moreover, while having the status of a ship may resolve many issues for unmanned maritime vehicles used in maritime transportation, it also presents unique challenges for maritime security law when the perpetrators are in another country. The most significant issue arising from this is that the jurisdiction granted to states by the law of the sea for preventing crimes at sea becomes ineffective in reaching the operators of unmanned maritime vehicles located on the territory of another state. Therefore, ensuring maritime security may now require states to carry out law enforcement duties not only at sea but also on land. As a result of this necessity, as predicted at the end of this study, it will be helpful for states to engage in international cooperation against land-based elements that threaten maritime security, as they do at sea.

## **Keywords**

Unmanned Ships, Maritime Security Law, International Law of the Sea, Maritime Crimes, United Nations Convention on the Law of the Sea.

## GİRİŞ

Otonom ve uzaktan kumanda edilen insansız (mürettebatsız) deniz araçlarının kullanımı tüm ulaşım yöntemlerinde yaygınlaşırken deniz ulaşımı bir istisna olmamıştır. Özellikle deniz taşımacılığında ve gemi inşasında faaliyet gösteren dev şirketler bu alanda önemli projelere imza atmaktadır. Bu projelerden en bilineni Yara ve Kongsberg tarafından üretilen tamamen otonom ve elektrikle çalışabilen, sıfır salınımlı kargo gemisi Yara Birkeland'dır<sup>1</sup>. Rolls Royce tarafından üretilen ve Finferries tarafından işletilen Falco feribotu yine ilk otonom gemi modellerindendir<sup>2</sup>. İlk olarak Kuzey Avrupa'da başlayan insansız gemi yatırımları kısa sürede Amerika ve Kore ile Çin başta olmak üzere Doğu Asya ülkelerinde de ivme kazanmıştır<sup>3</sup>. Ticari kullanımlarının yanı sıra, insansız deniz araçları, devletlerin silahlı güçleri ve kolluk güçleri tarafından da kullanılmaya başlanmaktadır<sup>4</sup>. Son olarak, bu çalışmanın konusunu oluşturan insansız deniz aracı teknolojisinin kötü amaçlı kullanımı da yaygınlaşan bir diğer kullanım alanıdır.

- 
- <sup>1</sup> “Yara Birkeland, two years on” (2024) <[https://www.yara.com/knowledge-grows/yara-birkeland-two-years-on/?\\_gl=1\\*1p00bhx\\*\\_up\\*MQ..&gclid=Cj0KCQjw5ea1BhC6ARIsAEOG5pzm\\_UEEQN5mlzBOYjPXMw0UREHdk1qN6\\_bm3-LXCbXPYidZ3HNXjcaAle2EALw\\_wcB&gbraid=0AAAAABSf3PMYp1eQ69v3af9e11nou6D9](https://www.yara.com/knowledge-grows/yara-birkeland-two-years-on/?_gl=1*1p00bhx*_up*MQ..&gclid=Cj0KCQjw5ea1BhC6ARIsAEOG5pzm_UEEQN5mlzBOYjPXMw0UREHdk1qN6_bm3-LXCbXPYidZ3HNXjcaAle2EALw_wcB&gbraid=0AAAAABSf3PMYp1eQ69v3af9e11nou6D9)> s.e.t. 13 Ağustos 2024.
- <sup>2</sup> “Rolls-Royce and Finferries demonstrate world’s first Fully Autonomous Ferry” (2018) <<https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2018/03-12-2018-rr-and-finferries-demonstrate-worlds-first-fully-autonomous-ferry.aspx>> s.e.t. 12 Eylül 2021.
- <sup>3</sup> “Mayflower Autonomous Ship 2022 Transatlantic Crossing Attempt Now Underway”, 29.04.2022 <<https://newsroom.ibm.com/Mayflower-Autonomous-Ship-2022-Transatlantic-Crossing-Attempt-Now-Underway>> s.e.t. 27 Eylül 2023; **Wingrove, Martyn**, “Samsung tests autonomous ship technology on tug”, 22.10.2020 <<https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/samsung-tests-autonomous-ship-technology-on-tug-61383>> s.e.t. 13 Ağustos 2024; **Chen, Qiong/Lau, Yui-yip/Zhang, Pengfei/Dulebenets, Maxim A./Wang, Ning/Wang, Tian-ni** (2023) “From concept to practicality: Unmanned vessel research in China”, Heliyon, C. 9, S. 4, s. 8.
- <sup>4</sup> **Shelbourne, Mallory**, “Navy to Use Sea Hunter in Fleet Exercises as Unmanned Systems Experimentation Continues”, 30.09.2020 <<https://news.usni.org/2020/09/30/navy-to-use-sea-hunter-in-fleet-exercises-as-unmanned-systems-experimentation-continues>> s.e.t. 08 Mayıs 2024.

İnsansız gemi projelerindeki artışın doğal bir sonucu olarak uzun zamandır geleneksel (mürettebatlı) gemiler göz önünde bulundurularak kaleme alınan deniz hukukunun yeni geliştirilen bu operasyon yöntemlerine uygulanabilirliği sorunu gündeme gelmektedir. Bu sorun Uluslararası Denizcilik Örgütü (UDÖ) bünyesinde özellikle deniz taşımacılığı bağlamında, öğretide ise deniz taşımacılığına ek olarak sorumluluk hukuku ve silahlı çatışmalar hukuku bağlamında sıklıkla ele alınmıştır<sup>5</sup>. Deniz araçlarının uzaktan kumandalı ve otonom işletiminin tesir edeceği önemli alanlardan biri de deniz güvenlik hukuku alanıdır.

İnsansız deniz araçlarının kötü amaçlı kullanımı son birkaç yılda görülen ve her geçen gün büyüyen bir tehdittir. Uyuşturucu kaçakçılığında terör eylemlerine geleneksel gemilerle işlenebilen hemen her suç için elverişli olan bu araçların kötü amaçlı kullanımını önlemek adına uygulanabilir hukukun güncelliğini ve yeterliliğini ivedilikle sağlamak elzemdir. Zira devletlerin hukuki ya da uygulamaya yönelik tedbirleri geciktirmeleri insansız deniz araçları aracılığıyla denizlerde işlenen suçlarda bir artışa yol açabilir.

Deniz güvenliği bağlamında insansız deniz araçlarının kullanımı üç ayrı senaryoda değerlendirilebilir. Bu senaryolar insansız deniz araçlarının denizlerde suç işlenmesinde kullanımları, bir suçun mağduru olmaları ve kolluk faaliyetlerini yerine getirmek için kullanımları şeklinde sıralanabilir. Bu üç ihtimalden her biri kendine özgü hukuki sorunlara yol açmakta ve mevcut deniz güvenlik hukuku kurallarının yeterliliğini sınamaktadır. Ancak her ihtimalde insansız deniz araçlarının uluslararası hukuk bağlamında “gemi” olarak veya kolluk faaliyetlerinde kullanılacaklarsa “savaş gemisi” ya da “devlet gemisi” olarak kabul edilip edilmeyeceği sorusu uygulanacak hukukun tespiti bakımından önem arz etmektedir.

---

<sup>5</sup> UDÖ (2023) “Development of a Goal-Based Instrument for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), Report of the Intersessional MASS Working Group” (MSC 108/4/1); **Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra** (2023) “Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları”, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 31, S. 2. ss. 429-460; **Schmitt, Michael N./Goddard, David S.** (2016) “International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems” International Review of the Red Cross, C. 98, S. 2, ss. 567-592; **Yılmaz, Mustafa** (2021) Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler (Yüksek Lisans Tezi), TC Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bu çalışmada bu senaryolardan yalnızca ilki, yani insansız deniz araçlarının denizlerde kötü amaçlı kullanımı, ele alınacaktır. Bu hususta, uygulanabilir hukukun tespiti bakımından önem arz eden insansız deniz araçlarının statüsü, bir ön sorun olarak irdelenecektir. Akabinde insansız deniz araçlarının işleyebileceği suçlar ve mevcut uluslararası deniz güvenlik hukukunun bu suçlara uygulanabilirliği ve yeterliliği değerlendirilecektir. Çalışmanın sonunda, mevcut deniz güvenliği hukuku alanında, insansız deniz araçları tarafından işlenebilecek suçlarla etkin mücadeleye yönelik yapılabilecek olası değişiklik ve güncellemeler değerlendirilecektir.

## **I. İNSANSIZ DENİZ ARAÇLARININ STATÜSÜ**

### **A. TERMİNOLOJİ**

Uluslararası deniz hukuku altında tabi oldukları kuralların tespit edilebilmesi için insansız deniz araçlarının sınıflandırılması gerekmektedir. Bu sınıflandırma için öncelikle ele alınan araçlar bakımından bir terminoloji ortaya koymak faydalı olacaktır. İnsansız deniz araçlarının hukuki tasnifine ilişkin çalışmalarda terminolojik bir çeşitlilik de söz konusudur. Literatürde insansız/mürettebatsız deniz aracı (unmanned/uncrewed maritime vehicle/craft), insansız gemi (unmanned ship/vessel) ya da otonom gemi terimleri sıklıkla kullanılırken, UDÖ'nün yayın ve raporlarında “deniz otonom yüzey gemileri” (maritime autonomous surface ships, MASS) ifadesini kullanmasının ardından otonom gemi terimi ağırlıklı kullanılmaya başlanmıştır<sup>6</sup>.

Statüsü üzerine ihtilaf bulunan ve henüz tartışılıp bir netice ortaya konulmadan ele alınan bu deniz araçlarını ifade etmek için “gemi” teriminin kullanılıyor olması esasında bir mantık hatasıdır. Ancak UDÖ'nün çalışmalarının doğrultusuna bakılacak olursa nihayetinde bu araçların uluslararası deniz hukuku anlamında gemi olarak kabul göreceği iddia edilebileceğinden, bu ifadenin kullanımı artık bir tezathığa yol açmamaktadır. Aksine, otonom gemi ifadesi ile artık insansız işletim kabiliyeti hariç olmak üzere, gemi olma vasfına sahip deniz araçlarının kastedildi-

---

<sup>6</sup> UDÖ, “IMO Takes First Steps to Address Autonomous Ships”, (2018) <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-MASS-scoping.aspx>> s.e.t. 12.09.2021.

ği anlaşılmakta ve bir kapsam belirlenmektedir. Zira insansız deniz araçları ile gemi kavramı arasında kapsam bakımından doğal olarak birtakım farklar bulunduğu belirtmek yanlış olmaz. İnsansız deniz araçlarının görece daha küçük ve bağımsız bir yapıya sahip olan otonom ya da uzaktan kumandalı silah, cihaz ve teçhizatları da kapsadığı kabul edilebilir. Bu çalışma bu geniş kapsam dikkate alınarak kaleme alınmıştır. Ancak “gemi” statüsüne sahip olup olamayacağı tartışılan insansız deniz araçlarının, boyut ve işlevi başta olmak üzere sınıflandırmada esas alınabilecek kriterler bakımından gemi olmaya elverişli araçlar olduğu düşünülebilir. Bu doğrultuda, geleneksel bir gemiden tek farklarının insansız bir gemide mürettebat bulunmaması olduğu varsayılabilir.

UDÖ'nün kullandığı terminolojiye ilişkin diğer bir sorunlu ifade “otonom” kelimesidir. Zira, her ne kadar UDÖ çalışmalarında aksi yönde bir izlenim uyandırsa da otonom kelimesinin olağan anlamının uzaktan kumandalı gemileri kapsamamasıdır<sup>7</sup>. Bu nedenle, uzaktan kumanda edilen deniz araçlarını da kapsayan bu çalışmada “otonom” yerine “insansız/mürettebatsız” ifadelerinin kullanımını uygun görülmüştür.

İnsansız deniz araçlarının, “gemi” olarak kabul edilip edilemeyeceğini incelemek adına öncelikle bu kavramların anlamları aydınlatılmalıdır. Bir insansız deniz aracı, “belirli bir derecede insan etkileşiminden bağımsız olarak ya da uzaktan insan etkileşimiyle çalışabilen bir deniz aracı” olarak tanımlanabilir. Bu tanımda, “uzaktan insan etkileşimiyle” kısmı hariç, UDÖ'nün insansız gemilere ilişkin hazırladığı ilk çalışmalardan olan “MASS'ın Kullanımına Yönelik Mevzuatın Kapsamını Belirleme Çalışması” içerisinde yer alan deniz otonom yüzey gemileri tanımından esinlenilmiştir<sup>8</sup>. Örgüt, sonraki çalışmalarında insansız gemiler için hazırlamakta olduğu MASS Kodu'nun taslağında eski tanımın uzaktan kumandalı gemileri kapsam dışında bırakmaması adına gerekli değişik-

<sup>7</sup> Ringbom, Henrik/Collin, Felix (2021) “Terminology and Concepts”: Ringbom, Henrik/Røsæg, Erik/Solvang, Trond (editörler), *Autonomous Ships and the Law*, 1. Baskı, Routledge, ss. 7-20, s. 8.

<sup>8</sup> UDÖ (2018) “Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)” (MSC.1/Circ.1638).

liği yapmış ve bu gemilerin uzaktan insan etkileşimi ile de çalışabileceğini yeni tanımda ifade etmiştir<sup>9</sup>. İnsansız deniz araçlarını gündemine daha ilk kez aldığı zamanda kullandığı terminoloji de göstermektedir ki UDÖ, bu araçları uluslararası deniz hukuku anlamında “gemi” olarak tanımaktadır ve düzenleme yetkisi bulunan uluslararası enstrümanları bu araçların uluslararası sularda kullanımı için uyumlaştırmanın yollarını aramaktadır. İnsansız deniz araçlarının gemi olarak sınıflandırılması ise öncelikle uluslararası deniz hukukunda kabul görmüş bir “gemi” tanımının var olup olmadığına; eğer varsa, insansız deniz araçlarının bu tanımın kapsamına girip girmediğine bağlıdır. Bu incelemede esas olan kaptan, zabıtlar ve mürettebatın fiziksel varlığının gemiyi oluşturan zorunlu unsurlardan biri olup olmadığıdır.

## **B. ULUSLARARASI HUKUK BAĞLAMINDA “GEMİ” TANIMI**

Uluslararası hukukta genel kabul gören bir gemi tanımı bu hukuk disiplininin kaynaklarından teamül hukuku ve uluslararası antlaşmalar altında aranabilir. Ancak ne devletler tarafından teamül olarak benimsendiği kabul edilebilecek bir tekdüze bir gemi tanımı mevcuttur ne de öğretilerde teamül hukukunun kaleme alınmış nüshası olarak kabul edilen ve bu yüzden taraf olmayan ülkeleri dahi bağladığı kabul edilen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde<sup>10</sup> (BMDHS) “gemi” kavramı tanımlanmıştır<sup>11</sup>. Öte yandan, bir tanımına yer vermemesine rağmen BMDHS gemilere yönelik devletlere pek çok hak ve sorumluluk atfetmiştir. Buradan hareketle BMDHS anlamında “gemi” kavramının ne anlama geldiğinin antlaşmaların yorumlanması yoluyla açığa kavuşturulabileceği iddia edilebilir. Literatürde uluslararası hukukta genel kabul gören bir gemi tanımının var olup olmadığı ya da doğrudan insansız deniz araçlarının gemi olarak kabul edilip edilemeyeceği hususlarında çeşitli yorum yöntemlerine başvurulmuştur.

<sup>9</sup> UDÖ, (MSC 108/4/1), Annex, s. 8.

<sup>10</sup> Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (10.12.1982, Y.G: 16.11.1994) Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 1833, s. 397.

<sup>11</sup> **Churchill, Robin** (2015) “The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”: Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (editörler), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 24-46, s. 35.

Antlaşmaların yorumlanması ilkeleri Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin (Viyana Sözleşmesi)<sup>12</sup> 31. maddesinde düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca “bir antlaşma, hükümlerine antlaşmanın bağlamı içinde, konu ve amacının ışığında verilecek olağan manaya uygun şekilde iyi niyetle yorumlanmalıdır”. Bu hükümden yola çıkarak antlaşmaların yorumlanmasında öncelikle kavramların olağan anlamının tespit edilmesi gerektiği belirtilebilir<sup>13</sup>. BMDHS'de Türkçeye gemi olarak çevrilen kısımlar sözleşmenin orijinal İngilizce metninde “ship” ya da “vessel” kelimelerine tekabül etmektedir. Öğretide “vessel” kelimesinin daha geniş anlamda kullanıldığına dair görüşler yer alsa da ağırlıklı görüş bu iki kelimenin eş anlamlı olduğu ve birbiri yerine kullanılabilirdiği yönündedir<sup>14</sup>. Bu görüşü destekler nitelikteki orijinal Fransızca metinde her iki kelime yerine de Türkçeye yine gemi olarak çevrilebilecek “des navires” ifadesi kullanılmaktadır. Gemi kavramı ve tam karşılığı olarak kabul edilen “ship” ve “vessel” kelimeleri “yük veya insan taşıyan büyük tekne” olarak tanımlanabilir<sup>15</sup>. Devletlerin gemi siciline kaydetmek için genel olarak gemilerde aradığı özelliklerde de benzerlik olduğu iddia edilebilir. Bu alanda bir çalışma göstermektedir sicile kaydolmuş gemilerin sahip oldukları işlevler, insan yapımı olmayı, yüzebilme yeteneğini, kontrol edilebilir hareketi, yük veya insan taşıma kapasitesini ve denizlerde bağımsız olarak seyredebilme yeteneğini içermektedir<sup>16</sup>. Kaptan, zabıtlar ve mürettebata içerisinde yer vermeyen bu tanım ve işlevlerin insansız

<sup>12</sup> Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (23.05.1969, Y.G. 27.01.1980) Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 1155 s. 331.

<sup>13</sup> **Fitzmaurice, Gerald** (1951) “Law and Procedure of the International Court of Justice: Treaty Interpretation and Certain Other Treaty Points” British Year Book of International Law, C. 28, S. 1, s. 9.

<sup>14</sup> **Nordquist, Myron H./Grandy, Neal R./Nandan, Satya N./Rosenne, Shabtai** (1993) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Volume II, Martinus Nijhoff, s. 45.

<sup>15</sup> “Gemi” <<https://sozluk.gov.tr/>> s.e.t. 15.10.2024; “Ship Definition and Meaning Collins English Dictionary” <<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/ship>> s.e.t. 15.10.2022.

<sup>16</sup> **Gahlen, Sarah Fiona** (2014) “Ships Revisited: A Comparative Study”, Journal of International Maritime Law, C. 20, S. 4, ss. 252-269, s. 255; **Daum, Oliver** (2018) “The Implications of International Law on Unmanned Naval Vehicles” Journal of Maritime Law and Commerce, S. 49, C. 1, ss. 71-104, s. 76.



deniz araçlarını kapsadığı iddia edilebilir. Buna karşılık, bugüne kadar üzerinde mürettebata ihtiyaç duymayan gemilerin sicile kaydı olağan bir uygulama olmadığından tanım ve çalışmalarda bu özelliğin göz ardı edildiği, bahse dahi konu olmasına gerek duyulmadığı ileri sürülebilir.

Bazı yazarlar, insansız deniz araçlarının statüsünü BMDHS kapsamında incelerken, sözleşmede gemi tanımına yer verilmemesi nedeniyle, sözleşmenin amacı göz önünde bulundurularak (teleolojik bir yaklaşımla) yorumlanması gerektiğini ileri sürmektedir. Bu görüşü savunan yazarlardan Kraska, deniz hukukunda egemen olan “seyrüsefer özgürlüğü” ilkesinin sözleşmenin yorumlanmasında esas alınması gerektiğini ve bu özgürlüğün insansız deniz araçlarını da kapsamaması gerektiğini ileri sürer<sup>17</sup>. Teleolojik yorum yönteminin bir alt dalını oluşturan evrimsel yaklaşıma dayanan bazı yazarlar da benzer şekilde günümüzde gemi kavramının insansız deniz araçlarını da kapsayacak şekilde genişlediği savını ileri sürer<sup>18</sup>. Bu görüşlerin ortak noktası, BMDHS’de yer alan personel donanımına ilişkin kuralların “işlevsel” (fonksiyonel) olarak yerine getirilebileceğidir<sup>19</sup>. Bu görüşe göre gemilerin mürettebat yeterliliği niteliksel olarak aranmalıdır çünkü BMDHS m. 94(3) gemilerin uyması gereken standartların “denizde güvenliği sağlamak amacıyla” yerine getirilmesini öngörür. Şayet bir geminin mürettebatsız olduğu halde güvenilirliğinden emin olunursa, personel donanımına ilişkin aranan eşik değer işlevsel olarak yakalanmış olacaktır.

<sup>17</sup> **Kraska, James** (2010), “The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace”, *Journal of Ocean Technology*, C. 5, S. 3, ss. 43-68, 50; **McKenzie, Simon** (2020) “When is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles And the United Nations Convention On The Law of the Sea”, *Melbourne Journal of International Law*, C. 21, S. 2, ss. 373-402, s. 375.

<sup>18</sup> **Daum, Oliver/Stellpflug, Timo** (2018), “The Implications of International Law on Unmanned Merchant Vessels”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 49, S. 5, ss. 363-374, 368; **Veal, Robert/Tsimplis, Michael** (2017), “The Integration of Unmanned Ships into The Lex Maritima”, *Lloyd’s Maritime And Commercial Law Quarterly*, ss. 303-335, s. 313.

<sup>19</sup> **Ntovas, Alexandros XM** (2022), “Functionalism and Maritime Autonomous Surface Ships”: Kraska, James/Park, Young-Kil (editörler), *Emerging Technology and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, 1. Baskı, ss. 214-242, s. 227.

Literatürde ayrıca BMDHS’de bir gemi tanımına yer verilmemesini UDÖ’ye bu alanda tanınan yetki olarak kabul eden yazarlar da mevcuttur<sup>20</sup>. Bu görüşe göre UDÖ’nün denizcilik standartlarını belirlemeye ehil kuruluş olarak, kendi önderliğinde imzalanan uluslararası sözleşmeler aracılığıyla ve bu sözleşmelerin amaçları doğrultusunda belirlediği gemi tanımları, uluslararası hukukta geçerli bir gemi tanımı olarak kullanılabilir. BMDHS 94(5) hükmünün bu görüşü desteklediği ileri sürülmektedir<sup>21</sup>. Nitekim, bu hüküm uyarınca devletlerden, sicillerine kayıtlı gemilerinin güvenliğini sağlamak amacıyla, bu gemilerin genel kabul görmüş uluslararası kurallara, standartlara ve düzenlemelere uygun olmasını sağlamaları beklenmektedir.

UDÖ sözleşmelerinden filtrelenerek elde edilecek genel kabul gören bir gemi tanımının insansız deniz araçlarını sınıflandırmada kullanılabilirliği ise iki husus bakımından eleştirilebilir. Öncelikle bu sözleşmelerde kabul edilen gemi tanımları sözleşmelerin kapsamını belirlemek adına oldukça geniş tutulmuştur. Örnek vermek gerekirse, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Sözleşmesi (COLREGs) gemi kavramını “su üzerinde seyreden, deniz uçakları da dahil olmak üzere, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılan veya kullanılmaya elverişli olan her türlü deniz aracı” şeklinde tanımlamaktadır<sup>22</sup>. Oysa BMDHS deniz uçaklarını gemilerden ayıran bir dil kullanmaktadır (bkz. m. 19[1][e]). Diğer bir örnek Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme’de (MARPOL) yer alan gemi tanımıdır. Sabit platformların BMDHS kapsamında gemi olmadıkları açıkken (bkz. BMDHS m. 60), MARPOL bunları gemi olarak kabul etmektedir<sup>23</sup>. Bu örnekler göstermektedir ki bu sözleşmelerde benimsenen tanımlar BMDHS ile çelişebilir.

<sup>20</sup> **Allen, Craig H.** (2018), “Determining the Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs Functionalism” *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 49, S. 4, ss. 477-514, s. 500; **O’Connell, Daniel Patrick/Shearer, Ivan Anthony** (editör) (1984), “The International Law of the Sea Volume II.”, Clarendon Press, s. 750.

<sup>21</sup> **O’Connell**, s. 500.

<sup>22</sup> Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Sözleşmesi (20.09.1972, Y.G: 15.07.1977), Londra, Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 1050, s. 16, (16273 sayılı ve 29/04/1978 tarihli Resmî Gazete), Kural 3(a).

<sup>23</sup> Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (02.11.1973, Y.G. 02.10.1983), Londra, Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 1340, s. 62 (20558 sayılı ve 24 Haziran 1990 Resmî Gazete).

BMDHS’de gemi tanımına yer verilmemesine ilişkin sıklıkla ileri sürülen diğer bir görüş sözleşmenin bu yetkiyi ulusal hukuklara tanıdığı yönündedir<sup>24</sup>. Bu görüşü savunan yazarlar BMDHS m. 91 uyarınca devletlerin gemileri sicile tescil etmek için gerekli şartları kendilerinin belirleyebileceğinden yola çıkarak deniz araçlarına gemi statüsü verme yetkisine de sahip olduklarını iddia etmektedir. Fakat bu görüş devletlerin herhangi bir araca gemi statüsü kazandırabilecek bir takdir yetkisine sahip olduğu anlamına geleceği için eleştiri de toplamaktadır<sup>25</sup>. BMDHS 94. maddenin bayrak devletleri için gemilerde aranması gereken birtakım standartlar öngördüğü düşünülürse, bayrak devletlerinin uluslararası standartlardan bağımsız biçimde bir araca gemi statüsü kazandırması sözleşmenin amacına aykırı olacaktır. Böyle bir deneme gerçekleşse dahi diğer devletlerin bu şekilde bir tanımlamaya saygı göstermek gibi bir zorunluluğu olduğunu iddia etmek güçtür. BMDHS’nin gemileri geçiş rejimlerinden faydalanmaları için uluslararası kural ve standartlara tabi kılması da bu görüşü destekler niteliktedir<sup>26</sup>.

Buraya kadar sayılan görüşler teleolojik yorum yöntemini benimsemekte ve insansız deniz araçlarını “gemi” olarak kabul etmektedir. Buna karşılık antlaşmaların yorumlanmasına ilişkin Viyana Sözleşmesi m. 31’de belirlenen genel kuralın belirlediği silsile dikkate alındığında antlaşmaların yorumlanmasında lafzi yorumun öncelendiğini hatırlatmakta fayda vardır. Teleolojik ya da evrimsel yorum yöntemlerine ancak antlaşmanın metni muğlak, anlaşılmaz ya da makul olmayan bir sonuca yol açıyorsa başvurulabilir<sup>27</sup>. Ayrıca, BMDHS yalnızca seyrüsefer özgürlüğü ilkesini benimseyen ya da bu ilkeye benimsediği diğer

---

<sup>24</sup> **Veal/Tsimplis/Serdy**, s. 26; Ringbom, **Henrik/Veal, Robert** (2017) “Unmanned ships and the international regulatory framework”, *Journal of International Maritime Law*, C. 23, S. 2, ss. 100-118, s. 102; Chang, Yen Chiang/Zhang, Chao/Wang, Nannan (2020), “The international legal status of the unmanned maritime vehicles”, *Marine Policy*, C. 113, s. 2; **Hooydonk, Eric van** (2014), “The Law of Unmanned Merchant Shipping - an Exploration”, *The Journal of International Maritime Law*, C. 20, ss. 403-423, s. 406; **McKenzie**, s. 374.

<sup>25</sup> **van Logchem**, s. 37.

<sup>26</sup> Bkz: BMDHS m. 21(2) ve 39(2).

<sup>27</sup> Bkz: Viyana Sözleşmesi m. 31.

ilkelerden daha fazla önem atfeden bir sözleşme değildir. Sözleşme, kıyı devletlerinin çıkarlarını ve deniz çevresini korumayı da ilke olarak benimsemiş ve çakışan çıkarlar söz konusu olduğunda hakkaniyetli bir çözüm arayışında olmuştur<sup>28</sup>. 94. maddede belirtilen gemilerin uyması gerekli standartlar belirlenirken de bu ilkelerin hayata geçirilmeye çalışıldığı ileri sürülebilir.

Lafzi yorum olarak adlandırılan ve Viyana Sözleşmesi'nin 31. maddesinde somutlaştırılan yorum ilkeleri kapsamında öncelikle BMDHS hükümlerinin metni ve bağlamı dikkatle incelenmelidir. Bağlamı göz önüne alındığında, özellikle 94. maddesinin 4(b) bendi uyarınca, BMDHS anlamında bir geminin, nitelikli bir kaptan ve zabitelerin sorumluluğu altında bulunan ve uygun nitelik ve sayıda mürettebat bulunduran bir deniz aracı olduğu iddia edilebilir<sup>29</sup>. Bu hükümden yola çıkarak insansız bir geminin güvenliğini sağlamak için gerekli mürettebat sayısı sıfır olarak kabul edilebilir çünkü ilgili maddede belirli sayıda bir mürettebattan bahsedilmemiş, niceliksel bir vurgu yapılmamıştır<sup>30</sup>. Ancak gemiden sorumlu bir kaptan ve zabitelerin varlığına ilişkin hüküm, gerekli kaptan ve zabıt sayısının sıfıra indirilmesini engeller niteliktedir. Zabitlerin işlevlerinin algoritmalar, sensörler ve yapay zeka tarafından yerine getirildiği kabul edilse dahi sözleşmede öngörülen sorumluluğun bir “insan” tarafından devralınması gerektiği açıktır. Buna karşılık, bu kimsenin gemi üzerinde bulunması şart koşulmadığı için, gemiyi uzaktan komuta eden bir kimsenin “kaptan” sıfatıyla bu sorumluluğu devralabileceği ileri sürülebilir<sup>31</sup>. Benzer şekilde bu sorumluluğu bir yapay zekanın ya da onun programcısının devralabileceği de iddia

<sup>28</sup> Bkz: BMDHS m. 59, 192, 283.

<sup>29</sup> **van Logchem, Youri** (2021) “International Law of the Sea and Autonomous Cargo ‘Vessels’”: Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew (editörler), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping*, 1. Baskı, Hart Publishing, ss. 25-62, s. 36.

<sup>30</sup> **Baughen, Simon/Tettenborn, Andrew** (2021) “International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels”: Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew (editörler), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework*, 1. baskı, Hart Publishing, ss. 7-24 s. 14.

<sup>31</sup> **Veal, Robert/Tsimplis, Michael/Serdy, Andrew** (2019) “The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles”, *Ocean Development and International Law*, C. 50, S. 1, ss. 23-48, s. 36.

edilebilir. Ancak bugünün şartlarında böyle bir iddianın 94. madde ile bağdaşması mümkün görünmemektedir. Zira mevcut halde uluslararası hukuk ve ulusal hukuklar altında yapay zekaya kişilik vermek ve sorumluluk atfetmek mümkün değildir. Yapay zekanın kişiliğine ilişkin çalışmalar mevcut olsa da henüz bu konuda somut bir adım atılmış değildir<sup>32</sup>.

Bu değerlendirmelerin ışığında, teleolojik, evrimsel ya da fonksiyonel yaklaşımların ancak BMDHS'nin bağlamının izin verdiği ölçüde uygulanabilir olduğu sonucuna varılmaktadır. Buna göre, her ne kadar mürettebat sayısı bakımından 94. maddede bir esneklik sunulsa da gemiden sorumlu bir kaptan ve zabıtların varlığı hususunda katı bir dil kullanılmaktadır. Fonksiyonel bir yaklaşım ile bu sorumluluğun en azından bir kişiye, kaptana, indirgenebileceği ve geminin bu sorumluluk altında karadan kontrol edilebileceği (ya da denetlenebileceği) varsayılabilir. Ancak tamamen otonom bir seyrüseferin ilgili maddenin lafzına ve maddede belirtilen sorumluluk rejimine uygun düşmeyeceği ileri sürülebilir. Dolayısıyla insansız deniz araçlarının “gemi” statüsüne sahip olmak için BMDHS’de öngörülen personel donanımına ilişkin bu eşiği, yani gemiden sorumlu bir kaptanın varlığını, sağlaması zaruri görünmektedir. UDÖ’nün hazırlık aşamasında olduğu MASS Kodu’nun taslağına bakıldığında da bu yaklaşımı benimsemiş olduğu görülmektedir. Bu yaklaşıma göre, en azından insansız gemilerin ilk örneklerinde, geminin sahip olduğu otonomiye bakılmaksızın gemiden sorumlu bir kaptanın varlığı aranacaktır<sup>33</sup>.

Diğer taraftan burada ortaya konulan çıkarımlar, ticaret gemileri için geçerlidir. Deniz güvenlik hukuku bakımından “gemi” tanımı farklı kapsamlara sahip olabilir. Somutlaştırmak adına, kolluk yetkilerini kullanmak için en azından özel olarak kamu hizmetlerine tahsis edilmiş bir devlet gemisi olmak gerekirken mağdur bir gemi olmak için aranan eşik daha düşüktür<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> **Yılmaz**, s. 160.

<sup>33</sup> UDÖ, (MSC 108/4/1), Annex, s. 8.

<sup>34</sup> **Petrig, Anna** (2021), “Autonomous Offender Ships and International Maritime Security Law”: Ringbom, Henrik/Røsæg, Erik/Solvang, Trond (editörler), *Autonomous Ships and the Law*, 1. Baskı, Routledge, ss. 23-55, s. 24.

## II. İNSANSIZ DENİZ ARAÇLARININ DENİZLERDE SUÇ İŞLEMEK İÇİN KULLANILMASI

### A. GENEL BAKIŞ

İnsansız deniz araçlarının, kötü amaçlı kullanımı halihazırda belirli bölgelerde görülmektedir. Patlayıcı yüklü uzaktan kumandalı botlar ile Kızıldeniz’de ticaret gemilerine saldıran Yemen merkezli gruplar (Husiler) ve uluslararası uyuşturucu taşıyan düşük profil uzaktan kumandalı deniz araçları buna örnek gösterilebilir<sup>35</sup>.

İnsansız deniz araçlarının suç faaliyetlerinde son yıllarda artan kullanımının en temel iki sebebi bu araçların suçlulara tanıdığı kolaylık ve gizliliğidir<sup>36</sup>. Burada kastedilen kolaylığın bir sebebi insansız aracın teknik kapasitesi arttıkça onu konuşlandıran kişinin ihtiyaç duyacağı uzmanlığın azalmasıdır<sup>37</sup>. Örneğin, hayatında eline hiç silah almayan bir kimse uzaktan kumanda ettiği bir botun üzerinde yer alan ve otomatik hedeflenebilen bir tüfek ile uzaktaki bir hedefi imha edebilir. Kabiliyetleri giderek artan mürettebatsız deniz araçlarına ulaşım ise her geçen gün kolaylaşmaktadır. Özellikle üç boyutlu yazıcılar aracılığıyla kısıtlı bir bütçe ile herhangi bir insan az bir çaba ile çok tehlikeli bir deniz aracı tasarlayabilir<sup>38</sup>.

<sup>35</sup> **Krame, Ghaleb/Vivoda, Vlado/Davies, Amanda** (2023), “Narco drones: tracing the evolution of cartel aerial tactics in Mexico’s low-intensity conflicts”, *Small Wars and Insurgencies*, C. 34, S. 6, ss. 1095-1129, s. 1098; **Stewart, Phil**, “Houthi Drone Boat Detonates in Red Sea a Day After US Warning”, 04.01.2024 <<https://www.reuters.com/world/middle-east/houthi-drone-boat-detonates-red-sea-day-after-us-warning-2024-01-04/>> s.e.t. 21 Ocak 2024.

<sup>36</sup> **Petrig** (2021), s. 27.

<sup>37</sup> **Brundage, Miles/Avin, Shahar/Clark, Jack/Toner, Helen/Eckersley, Peter/Garfinkel, Ben/Dafoe, Allan/Scharre, Paul/Zeitoff, Thomas/Filar, Bobby/Anderson, Hyrum/Roff, Heather/Allen, Gregory C/Steinhardt, Jacob/Flynn, Carrick/hEigeartaigh, Seán Ó/Beard, Simon/Belfield, Haydn/Farquhar, Sebastian/Lyle, Clare/Crootof, Rebecca/Evans, Owain/Page, Michael/Bryson, Joanna/Yampolskiy, Roman/Amodei, Dario** (2018), “The Malicious Use of Artificial Intelligence: Forecasting, Prevention, and Mitigation Authors are listed in order of contribution Design Direction”, *Apollo - University of Cambridge Repository*, s. 27.

<sup>38</sup> **Petrig, Anna** (2020) “The Commission of Maritime Crimes with Unmanned Systems: an Interpretive Challenge for the United Nations Convention on the Law of the Sea”: *Evans, Malcolm D./Galani, Sofia* (editörler), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance?the Law of the Sea*, ss. 104-131, s. 110.

İnsansız deniz araçlarını suçlular için cazip kılan diğer bir avantaj suçun tamamlandığı yer ile failin arasına uzaklık girmesidir. Bu sayede fail kendisini tehlikeye atmadan büyük zararlar oluşturabilir. Ayrıca kullandığı araç kolluk güçleri tarafından yakalansa dahi büyük olasılıkla operatör kimliğini saklı tutmayı başarabilir. Kimliğinin tespiti mümkün olsa dahi suçun tamamlandığı yerden uzakta bulunan bu kişilere ulaşmak oldukça güç olacaktır. Nitekim büyük olasılıkla insansız deniz aracı ile bağlantı halinde bulunan operatörler de aracın yakalanmasının ardından kimliklerinin açığa çıkması şüphesi karşısında kolluk güçlerinden kaçmak adına zaman bulacak ve çaba gösterecektir.

Otonom araçlarda fiziksel mesafeye ek olarak aracı önceden programlayan fail ile suç fiilinin arasına bir de zaman farkı girmektedir. Otonom bir deniz aracının suç işlerken yakalansa dahi kolluk güçlerine failerin kimliğini aydınlatacak deliller taşıması olası değildir. Son olarak, henüz bu denli kabiliyetli bir deniz aracına rastlanılmasa da ileride failer ile suç oluşturan fiili tamamlayan deniz araçlarının arasına suçu oluşturan fiilin zamanını, konusunu, yerini ve yöntemini belirleyebilecek kararlar alabilen yapay zeka girebilir<sup>39</sup>. Böyle bir durumda otonom deniz aracını konuşlandıran bir kimsenin suçun faili sayılıp sayılmayacağı dahi netliğini kaybedebilir. Somutlaştırmak adına verilebilecek bir örnek otonom bir balıkçı teknisinin avlanmanın yasak olduğu bir bölgede avlanması ya da avlanması yasak bir türü avlamasıdır.

Fiziksel olarak müdahale ve kontrolün tekrar kazanımı gibi bir imkan bulunmaması sebebiyle insansız deniz araçlarının geleneksel gemilere kıyasla siber saldırılara karşı daha savunmasız olduğunu iddia etmek mümkündür<sup>40</sup>. Esasında bu durumda bir insansız deniz aracının bir suçun mağduru olması gündeme gelmektedir ve suç işlemekte kullanılan insansız deniz araçlarının ele alındığı bu çalışmanın kapsamına dahil edilmemiştir. Fakat aracın kontrolünü ele geçiren kimseler bu aracı kötü amaçlı kullandıklarında yine insansız deniz araçları ile

---

<sup>39</sup> **Norris, Andrew** (2013) “Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems Monograph”, s. 75.

<sup>40</sup> **Klein, Natalie/Guilfoyle, Douglas/Karim, Md Saiful/Mclaughlin, Rob** (2020) “Maritime Autonomous Vehicles: New Frontiers in the Law of the Sea”, *International and Comparative Law Quarterly*, C. 69, ss. 719-734, s. 733.

suç işlenmiş olacaktır. Böyle bir durumda uygulanabilir uluslararası ve ulusal hukuk sistemlerindeki düzenlemelerin ve devletlerin uygulamada alabileceği önlemlerin ne derecede yeterli olduğu sorgulanabilir.

İnsansız deniz araçlarının burada sayılanlarla sınırlı olmayan suç potansiyeli mevcut deniz güvenlik hukuku kurallarının güncelliğinin ve yeterliliğinin sorgulanmasına yol açmaktadır. Bu kuşkunun sebebi denizde işlenen suçları önlemeye ilişkin hukuk kaynaklarının bu suçların denizdeki insanlar tarafından işleneceği öngörüsü ile tasarlanmış olmasıdır. Bu kaynakların başında gelen BMDHS, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme<sup>41</sup> (SUA) ve bu sözleşmeye ait 2005 Protokolü'nün mürettebatsız deniz araçlarının sebep olabileceği güvenlik tehditlerine ne ölçüde karşılık verebileceği incelenmelidir.

## B. BMDHS BAĞLAMINDA DENİZDE SUÇUN ÖNLENMESİ

BMDHS deniz yetki alanlarını kıyı devletlerine yakınlıklarına göre sınıflandırır ve devletlere kıyıda uzaklaştıkça azalan egemenlik yetkileri tanıır. Bu nedenle denizde işlenen bir suçun hangi kurallara tabi olacağı, devletlerin bu suçta ve suçlulara karşı hangi önlemleri alabileceği suçun işlendiği deniz yetki alanı göz önünde bulundurularak incelenmelidir.

İçsular, karasuları ve takımda suları kıyı devletlerinin egemenliğine tabidir<sup>42</sup>. Esas hatlarla çevrili olan ve limanlar, körfezler, haliçler ile benzeri kıyı unsurlarını içeren içsular, kıyı devletinin tam egemenlik yetkisine sahip olduğu bir yetki bölgesi olarak kabul edilmektedir (BMDHS m. 1 ve 2)<sup>43</sup>. Genel kabul gören görüşe göre prensip olarak yabancı gemilerin içsularda seyrüsefer hakkı, limanlara giriş hakkı da dahil olmak üzere, mevcut değildir ve kıyı devletinin bu husustaki takdir yetkisine bağlıdır<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (10.03.1988, Y.G: 01.03.1992) Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 1678, S. 221.

<sup>42</sup> BMDHS m. 2.

<sup>43</sup> **Churchill, Robin R/Lowe, Vaughan/Sander, Amy** (2022) *The law of the sea*, 4. Baskı, Manchester University Press 111.

<sup>44</sup> **Lowe, Vaughan** (1977) "The Right of Entry into Maritime Ports in International Law", *San Diego Law Review*, S. 14, ss. 597-622, s. 605.



Karasuları ve takımda suları da kıyı devletlerinin egemenliğine tabi olmakla birlikte, bu yetki alanlarında yabancı gemilere belirli seyrüsefer özgürlükleri tanınmıştır. Yabancı gemiler takımda sularında takımadalar arasından geçiş hakkı ve zararsız geçiş hakkına sahip olabilir (BMDHS m. 52 ve 53). Zararsız geçiş hakkı yabancı gemiler tarafından karasularında da kullanılabilir ve yabancı gemiler adına kıyı devletinin karasularındaki egemenliğinin en önemli istisnasını oluşturur<sup>45</sup>. BMDHS madde 17 uyarınca yabancı bir devletin zararsız geçiş hakkını ancak “gemileri” aracılığıyla kullanabileceği çoğunlukla kabul edilmektedir<sup>46</sup>. Bu nedenle insansız deniz araçları gemi olarak kabul edilmezlerse zararsız geçiş hakkından faydalanamayacak ve kıyı devletlerinin egemenlik yetkilerine tabi olacaklardır.

Kıyı devletleri, karasularında suç işleyen mürettebatsız deniz araçlarına karşı kolluk yetkilerini gemi statüsünü haiz olsalar dahi kullanabilir. Nitekim bu araçlar bir suça karıştıklarında, büyük olasılıkla BMHDS 19. maddede belirtilen katalog fiillerden birini gerçekleştirmiş olacaklardır ve zararsız geçiş rejiminden faydalanma olanaklarını yitireceklerdir. Böyle bir durumda kıyı devletleri “zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alma” yetkisine sahiptir<sup>47</sup>. Bu yetki karasuları ile sınırlı olmayıp bitişik bölgeyi de kapsar<sup>48</sup>.

Bu hususta tartışılacak bir mesele, zararsız geçiş rejimine aykırılık oluşturan fiillerin 19. maddenin 2. bendinde sayılan fiillerle sınırlı olup olmadığıdır. Bir görüşe göre madenin 1. bendi uyarınca 2. bentte sayılmayan ve sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar veren herhangi bir fiil ya da durum, yabancı geminin geçişinin zararsız niteliğini ortadan kaldırabilir. Bu görüş altında hükmün kapsamı, 2. bentte olduğu gibi yalnızca fiillerle değil, yabancı geminin yapı ve donanım özellikleri de dahil olmak üzere geminin durumunu

---

<sup>45</sup> BMDHS m. 17.

<sup>46</sup> Aksi görüşe göre BMDHS m. 17’de kastedilen “gemi” kavramı herhangi bir deniz aracını ifade eder. 20. madde uyarınca denizaltı ve diğer sualtı araçlarının da zararsız geçiş hakkına sahip olması bunun göstergesidir. Ayrıntılı bilgi için; **Norris**, s. 34.

<sup>47</sup> BMDHS m. 25 ve 27.

<sup>48</sup> BMDHS m. 33.

da içerecek şekilde genişleyecektir<sup>49</sup>. Bu çıkarım insansız deniz araçları açısından mühim bir netice doğurur. Bu yönde bir yorum ile suç eylemine karışmadığı ya da kıyı devleti tarafında bu yönde yeterli kanaat oluşmadığı durumda dahi bir insansız deniz aracı yalnızca 19. maddenin ilk bendinde belirtildiği üzere insansız seyrüseferin deniz güvenliğini tehdit ettiği gerekçesi ile yabancı insansız deniz aracının geçişine 25. madde uyarınca müdahale edebilir<sup>50</sup>. Fakat devlet uygulamaları mercer altına alındığında, 19. maddenin kapsamının 2. bentte sayılan fiillerle sınırlı kabul edildiği bir anlayışın var olduğu, kıyı devletlerinin burada sayılmayan bir sebepten ötürü gemilerin zararsız geçiş hakkını tanımayı reddetmediği gözlemlenmektedir<sup>51</sup>.

BMDHS sözleşmenin 21. maddesi uyarınca zararsız geçiş hakkını kullanmak isteyen yabancı gemiler ayrıca kıyı devletinin zararsız geçişe ilişkin koyduğu kurallara uymakla mükelleftir. Bu noktada, bu kuralların ihlali yabancı bir geminin geçişini zararsız olmayan geçiş addeder mi sorusu akla gelmektedir. Yabancı geminin kıyı devletinin kurallarına riayetsizliğinin geçişin zararsız niteliğini kaldırıp kaldırmayacağı hususu Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi<sup>52</sup> müzakereleri sırasında tartışılmıştır. Bu hususta kaleme alınan sözleşmenin 14. maddesi, kıyı devletinin menfaatlerine zarar vermedikçe yalnızca bu kurallara aykırılığın geçiş zararsız olmayan geçiş haline getirmeyeceğini öngörür<sup>53</sup>. Bunun tek istisnası 5. bentte açıkça belirtilen yasadışı balıkçılığın zararsız geçiş ile bağdaşmayacağı ilkesidir. Aynı yaklaşımın BMDHS için de uygulanabilir olduğu düşünülmektedir<sup>54</sup>.

<sup>49</sup> **Tanaka, Yoshifumi**, (2019) *The International Law of the Sea*, 3. Baskı, Cambridge University Press, s. 107.

<sup>50</sup> **van Logchem, Youri**, "MASS and the 1982 Law of the Sea Convention - A Paradigm Shift or Old Wine in New Wineskins?", IMO Seminar on Development of a Regulatory Framework for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), 6 Eylül 2022, Çevrimiçi Konferans, <<https://www.youtube.com/watch?v=M3SCua66Hco&t=4260s>> s.e.t. 22 Ekim 2024.

<sup>51</sup> **Churchill, Robin R/Lowe, Vaughan/Sander, Amy**, s. 146.

<sup>52</sup> Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (29.04.1058, Y.G: 10.09.1964) Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 516, s. 205.

<sup>53</sup> **Tanaka, Yoshifumi** (2015) "Navigational Rights and Freedoms": Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (editörler), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 536-558, s. 543.

<sup>54</sup> **Tanaka** (2015), s. 543.

Gemi olarak kabul edilse dahi, bir suçta karışan bir insansız deniz aracı bakımından hem m. 19 kapsamında zararsız geçiş rejiminin ihlali, hem de devletin menfaatine de zarar verdiği gerekçesi ile m. 21 kapsamında kıyı devletinin müdahalesi söz konusu olabilir. Fakat yine kıyı devletinin bu anlamda yetkilerinin, bu deniz araçlarının gemi sayılmaması varsayımına kıyasla önemli ölçüde kısıtlandığı kabul edilmelidir. Zira gemi sayıldığı durumda kıyı devletinin ilgili araç üzerindeki kolluk yetkileri, gemi sayılmadıkları varsayımındaki gibi kıyı devletinin iç hukukuna değil, BMDHS 19, 21, 25, 27 ve 28. maddeleri çevresinde şekillenen uluslararası hukukta zararsız geçiş rejimine ve bu rejimin ihlali durumunda kullanılacak yetkilere tabi olacaktır.

Gemi olarak kabul edilen ve zararsız geçiş hakkını kullandığı varsayılan bir insansız deniz aracı, bir devletin karasularında suç işlediğinde, kıyı devletinin cezai yargı yetkisi geleneksel gemilerde olduğu gibi BMDHS m. 27 ve 28 kapsamında incelenebilir. Kıyı devletleri, genellikle zararsız geçiş halinde olan yabancı gemiler üzerinde ceza yargı yetkisini kullanmazlar; ancak belirli durumlar bunun istisnasını oluşturur<sup>55</sup>. Suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa, suç kıyı devletinin barış ve güvenliğini bozuyorsa, gemi kaptanı veya bir diplomatik temsilcinin yerel otoriteden yardım talep etmişse ya da uyuşturucu trafiğini önlemek için gerekli ise kıyı devletleri cezai yargı yetkisini kullanabilir<sup>56</sup>. Bu durumlarda kıyı devleti, bayrak devletinin diplomatik temsilcisini bilgilendirmek zorundadır<sup>57</sup>.

Kıyı devletlerinin karasularında insansız deniz araçları aracılığıyla işlenen bir suçta ilişkin suçlular üzerinde yargı yetkisini kullanabilmesi süreci bir takım uygulama sorunları doğurabilir. Normalde kıyı devletinin karasularında yabancı bir geminin işlediği suçta ilişkin yargı yetkisini karasularında bulunan geminin üzerinde bulunan bir kimseye karşı kullanabilmektedir. Bir insansız deniz aracı söz konusu olduğunda ise suç fiilini işleyen kişinin yabancı bir devletin yargı bölgesinde bulunması olasıdır. BMDHS 27. madde bu kimsenin gemi üzerinde ya da suçun sonuçlarının meydana geldiği karasularında bulunmasını zorunlu

---

<sup>55</sup> **Tanaka** (2015), s. 545.

<sup>56</sup> BMDHS m. 27(1).

<sup>57</sup> BMDHS m. 27(3).

kılmadığından ve uluslararası ceza hukukunda kabul edildiği üzere suçun sonuçlarının meydana geldiği yer mahkemelerinin cezai yetkisi tanındığından, kıyı devletinin cezai yargı yetkisi hala mevcuttur<sup>58</sup>. Fakat insansız deniz aracını komuta eden ya da konuşlandıran kimsenin bir başka devletin ülkesinde bulunması durumunda, suç kıyı devletinin karasularında sonuç doğurmasına rağmen kıyı devleti suçlular üzerinde kolluk yetkisini kullanamayacaktır. Kıyı devletinin cezai yargı yetkisini kullanabilmesi failin yargı bölgesinde bulunduğu devlet ile aralarındaki iş birliği ve anlaşmalara bağlı olacaktır<sup>59</sup>.

Diğer taraftan bir deniz aracında insan bulunmaması bu araçlara uygulanabilecek güvenlik önlemlerinin şiddetinin artmasına neden olabilir. Kıyı devletlerinin karasularında egemenlik haklarından doğan yetkisi, eğer burada bir suç işlediğine dair yeterli delil varsa, insansız deniz aracının yok edilmesi de dahil olmak üzere geniş bir haklar yelpazesi sağlayabilir<sup>60</sup>. Kuvvet kullanımının sınırlarının ele alındığı “I’m Alone” ve “Saiga” davalarında belirtildiği gibi, devletler, yalnızca son çare olarak ve gerekli, orantılı ve makul olduğunda güç kullanmakla yükümlüdür<sup>61</sup>. İnsansız deniz araçlarına karşı güç kullanımının, bu kriterler ile belirlenen sınırları aşması ise uzak bir ihtimaldir çünkü bu kriterler insansız bir araca uygulanan kuvveti doğal olarak kapsamayan insancıl hukuka ve insan haklarına dayanmaktadır. İnsansız deniz araçlarına yıkıcı bir kuvvet uygulanmasına örnek olarak Sri Lanka Donanması tarafından, Sri Lanka güçlerine saldırı yapmakla suçlanan Tamil İlam Kurtuluş Kaplanları’na (LTTE) ait teknelerin yok edilmesi gösterilebilir<sup>62</sup>. Buna karşılık, bu tür bir kuvvet kullanımı yakın gelecek-

<sup>58</sup> **Guilfoyle, Douglas** (2016), *International Criminal Law*, 1. Baskı, Oxford University Press, s. 32.

<sup>59</sup> **Mclaughlin, Rob/Klein, Natalie** (2021) “Maritime Autonomous Vehicles and Drug Trafficking by Sea : Some Legal Issues”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, C. 36, S. 3, ss. 389-418, s. 407.

<sup>60</sup> **Mclaughlin, Rob/Klein, Natalie**, s. 408.

<sup>61</sup> The M/V Saiga (No 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea), 1 Temmuz 1999 tarihli karar,

ITLOS Reports, s. 48, § 106; “I’m Alone” (1935), Reports of International Arbitral Awards S. III, s. 1615.

<sup>62</sup> “Sri Lanka navy destroys Tiger boats | News | Al Jazeera”, 20.06.2007, <<https://www.aljazeera.com/news/2007/6/20/sri-lanka-navy-destroys-tiger-boats>> s.e.t. 20 Haziran 2024.

te uygulamada ender rastlanabilir. Zira bir deniz aracının karasularında bir suç işlediğine dair bir delil elde edilse dahi bu araçta insan hayatına yönelik bir risk bulunmadığına emin olmak zor olabilir. Ayrıca belirtmek gerekir ki insancıl hukuktan doğan mürettebatsız deniz aracına yönelik kuvvet uygulanmasına yönelik olası kısıtlamalar, araçta göçmen taşındığına yönelik bir şüphe bulunması durumunda ya da kuvvet kullanımı halinde birine zarar verme ihtimali olduğunda yine gündeme gelecektir<sup>63</sup>. Bu nedenle, insansız deniz araçlarına karşı alınacak önlemler, ancak bu araçların insansız yapısının anlaşılabilirdiği ve bu nedenle insan haklarıyla ilgili kaygıların olmadığı bir durumda, geleneksel gemilere kıyasla çok daha sert olabilir. Son olarak, önemle vurgulamak gerekir ki kuvvet kullanımı yalnızca karasularında değil açık denizlerde uygulanan kolluk tedbirlerine de eşlik edebilen bir uygulamadır ve burada yapılan yorumların açık denizler rejimi için de kıyasen geçerli olduğu düşünülebilir.

Suç işleyen bir insansız deniz aracına karşı devletlerin sahip olduğu kolluk yetkileri egemenliklerinin sona erdiği karasularının ötesinde daha sınırlıdır. Bu alanlardan münhasır ekonomik bölgede (MEB) devletler yalnızca birtakım egemenlik haklarına sahipken, açık denizlerde hiçbir devletin egemenlik ya da egemenlik hakları söz konusu değildir. Bu alanlarda devletler yalnızca uluslararası hukukun kendilerine tanıdığı seyrüsefer hakkı, denizaltı kablo ve boruları döşeme hakkı gibi belli başlı haklar kullanabilirler<sup>64</sup>. Bu haklar arasında seyrüsefer hakkı, insansız deniz araçları ve onlara uygulanabilecek kolluk faaliyetleri açısından mühimdir. BMDHS uyarınca açık denizlerde seyrüsefer özgürlüğünün, tartışmalı olmakla birlikte ve bir ana gemiye bağlı bulunan ekipman ve teçhizatlar hariç tutularak, yalnızca gemilere tanındığı varsayılabilir<sup>65</sup>.

Bazı yazarlar ise açık denizlerde seyrüsefer özgürlüğünün genel bir hak olduğu ve yalnızca gemilere değil tüm deniz araçlarına tahsis edildiği düşüncesindedir<sup>66</sup>. Bu görüşe göre açık denizlerin özgürlüğü kural, sınırlanması istisnadır

---

<sup>63</sup> **Mclaughlin/Klein**, s. 408.

<sup>64</sup> BMDHS m. 87.

<sup>65</sup> BMDHS m. 90.

<sup>66</sup> **Veal/Tsimplis/Serdy**, s. 34.

ve insansız deniz araçlarının seyrüsefer özgürlüğü açıkça sınırlandırılmadığından bu araçlar da bu haktan faylanabilirler. Bu görüşün bir yansıması olarak, bir bayrak devletinin, dilediği aracı dilediği şekilde sınıflandırıp ona açık denizlerdeki seyrüsefer özgürlüğünden yararlanma hakkı tanıyabildiği ve diğer devletlerin bu tanımlamaya saygı duymak zorunda olduğu iddia edilmektedir<sup>67</sup>. Ayrıca, her ne kadar BMDHS lafzi olarak yorumlandığında sözleşmenin bu hakkı yalnızca gemilere tanıdığı düşünülse de açık denizlerin özgürlüğü ilkesi yalnızca BMDHS ile değil teamül hukuku ile de güvence altına alınmış bir özgürlüktür. Bu doğrultuda, diğer devletlerin menfaatlerine karşı olmayan ve denizlerin barışçıl kullanımına dahil edilebilecek şekilde seyreden bir insansız deniz aracına bayrak devletinden başka bir devletin müdahalede bulunması teamül hukuku bağlamındaki seyrüsefer özgürlüğüne aykırı görülebilir.

Ancak bu yaklaşım üç noktada BMDHS ile belirlenen hukuk rejimi ile bağdaşmaz. Öncelikle, gemilerin uymakla mükellef oldukları birtakım kural ve standartlar belirleyerek en başta BMDHS bayrak devletlerinin dilediği araca gemi statüsü veremeyeceğini ortaya koymaktadır<sup>68</sup>. Ayrıca devletlerin, özellikle menfaatleri bayrak devleti ile çatışabilecek olan kıyı devletlerinin, bayrak devletinin gemi tanımlamasına saygı göstermek gibi bir zorunluluğu olduğunu iddia etmek güçtür<sup>69</sup>. Bu argümana delil olabilecek bir olay, 2016 senesinde Çin'in seyrüsefer özgürlüğü olmadan askeri istihbarat topladığı iddiasına dayanarak bir Amerikan denizaltı planörünü yakalamasıdır<sup>70</sup>. Son olarak, devletlerin ziyaret ve kesintisiz takip gibi hakları yabancı bir geminin üzerinde kullanmasının önündeki engel bu gemilerin yalnızca bayrak devletinin münhasır yargı yetkisi altında bulunmasıdır. Bu durumda, açık denizlerde kolluk yetkisini kullanmak isteyen bir devletin neden kendi yasalarına göre gemi sayılmayan bir aracı gemi olarak kabul ederek onu bir bayrak devletinin yargı yetkisi altında kabul etmesi gerektiği izaha muhtaç kalacaktır. Gemi statüsü olmayan bir aracın, bayrak dev-

---

<sup>67</sup> Veal/Tsimplis/Serdy, s. 34.

<sup>68</sup> van Logchem, s. 38.

<sup>69</sup> van Logchem, s. 38.

<sup>70</sup> van Logchem, s. 38.

letin korunması altında olmadığı ve bu nedenle diğer devletlerin uluslararası hukuktan doğan kolluk tedbirlerine konu olabileceği iddia edilebilir. Bu nedenle her iki taraftan yalnızca birinin iddiasını meşru kabul etmek için geçerli bir sebep görünmemektedir.

Öte yandan, devletlerin ‘gemi’ olarak kabul etmediği bir araca karşı açık denizlerde kolluk tedbirlerine pratikte daha kolay başvurabileceği öngörülebilir. Nitekim, böyle bir araç, deniz haydudu bir gemiye benzer şekilde, bir bayrak devletinin korunması altında kabul edilmeyebilir. Örneğin, açık denizlerde hukuka aykırı balıkçılık yapmak, uluslararası hukuk çerçevesinde yabancı bir devlete bu gemi üzerinde kolluk yetkisi tanımamaktadır. Ancak bu eylemin, yabancı bir devlet tarafından gemi kabul edilmeyen ve bayrağını taşıdığı devlet tarafından gemi olarak kaydedilmiş insansız bir deniz aracı tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, yabancı devlet, söz konusu aracın gemi niteliğine sahip olmadığı ve dolayısıyla bayrak devletinin korunması altında bulunmadığını ileri sürerek, Çin ve Amerika örneğinde olduğu gibi müdahalede bulunabilir.

İnsansız deniz araçlarının gemi statüsüne ve dolayısıyla seyrüsefer özgürlüğüne sahip oldukları varsayılırsa açık denizlerde bu araçlar ancak kendi bayrak devletleri tarafından ya da uluslararası hukukun öngördüğü belirli koşullarda yabancı devletler tarafından müdahaleye maruz kalabilirler. Yabancı devletler tarafından icra edilebilecek müdahaleler ziyaret hakkı<sup>71</sup>, kesintisiz takip<sup>72</sup>, deniz haydudu gemilerin yakalanması<sup>73</sup>, uyuşturucu madde kaçakçılığı yapan gemilerin denetimi<sup>74</sup> ve izinsiz yayın yapan gemilerin yakalanması<sup>75</sup> şeklinde özetlenebilir. Bu faaliyetler ancak üzerine tedbir uygulanacak geminin uluslararası hukuka aykırı bir eylemde bulunması ya da bu yönde bir şüphe taşıması durumunda meşru kabul edilmektedir. Açık denizlerde seyrüsefer özgürlüğünün istisnalarını oluşturan bu kolluk faaliyetlerinin gemi olarak kabul edilen insansız

---

<sup>71</sup> BMDHS m. 110.

<sup>72</sup> BMDHS m. 111.

<sup>73</sup> BMDHS m. 105.

<sup>74</sup> BMDHS m. 108.

<sup>75</sup> BMDHS m. 109.

deniz araçlarına uygulanması için de geleneksel gemilerde aranan şartlar aynı şekilde aranmalıdır. Somutlaştırmak gerekirse bir insansız deniz aracının ziyaret edilebilmesi için ziyaret hakkını doğuran suç şüphelerinden biri, örneğin söz konusu geminin köle ticaretine karıştığı yönünde makul bir şüphe bulunması, var olmalıdır. Köle ve uyuşturucu ticareti ya da izinsiz yayın gibi yabancı devletlere müdahale yetkisi tanıyabilecek faaliyetlerin insansız deniz araçları tarafından işlenişi çoğunlukla geleneksel gemilere benzer şekilde olacaktır. Ancak deniz haydutluğu suçunun insansız bir deniz aracı tarafından nasıl işlenebileceği soru işaretlerine yol açabilir.

BMDHS 101. madde a bendi uyarınca deniz haydutluğu suçu bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından işlenen şiddet, alıkoyma veya yağma fiilidir. Günümüz teknolojisi düşünüldüğünde, şiddet, alıkoyma ve yağma fiillerinin taşıdıkları drone ve silahlar aracılığıyla insansız deniz araçları tarafından gerçekleştirilebileceği açıktır<sup>76</sup>. İnsansız deniz araçlarının deniz haydutluğu suçunu işleyip işleyemeyeceğine dair sorun ise bu fiilin bir özel geminin mürettebatı veya yolcuları tarafından işlenmesi gerektiğinden ortaya çıkmaktadır. Bu gereklilikten ötürü deniz haydutluğu suçunun oluşması bakımından yalnızca insansız deniz aracının gemi statüsüne sahip olması yeterli değildir. Ayrıca haydutluğu oluşturan fiillerin onu kontrol eden ya da konuşturandan bir kimse tarafından gerçekleştirilmesi ve bu kimsenin mürettebat olarak tanınması gereklidir. Bunun ötesinde, 101. madde uyarınca bu fiilin açık denizlerde işlenmesi gerekmektedir. Oysa insansız deniz araçları ile suç fiilini gerçekleştiren fail bir devletin ülkesinde bulunabilir.

Faillerin bir devletin içsuları, karasuları ya da takımda sularında bulunması durumunda deniz haydutluğu değil ancak “silahlı soygun” kavramından bahsedilebilir<sup>77</sup>. Bu kavram, 21. yüzyılın başlarında başlayan ve 2011 senesine kadar artış gösteren Somali kıyılarındaki silahlı soygun vakaları üzerine UDÖ'nün

<sup>76</sup> Petrig (2021), s. 25.

<sup>77</sup> Petrig, Anna (2015) “Piracy”: Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (editörler), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 843-865, s. 850.



aldığı birtakım kararlar ile önem kazanmıştır. 2008 senesinde alınan 1816 sayılı karar ve onu izleyen bir dizi benzer kararlar ile UDÖ, Somali geçici hükümetinin de rızası üzerine, yabancı devletlere Somali karasularında gemileri alkoyan silahlı unsurlara karşı önlem almak için yetki vermiştir<sup>78</sup>. Belirtilen deniz yetki alanlarında gerçekleştirilen silahlı soygunlara ilişkin bölgesel anlaşmalarda da bu kavram kendine yer bulmuştur<sup>79</sup>. Ancak ne silahlı soygun kavramının tanımı ne de silahlı soygun vakaları karşısında devletlerin yabancı bir devletin deniz yetki alanları içerisinde hangi hak ve yetkilere sahip olacağı bakımından yeknesak bir anlayış uluslararası hukuk altında henüz belirlenmiş değildir<sup>80</sup>. Bu nedenle bir insansız deniz aracı bir devletin içsularında, karasularında ya da takımadada sularında silahlı bir soygun eylemi gerçekleştirirse yabancı bir devletin bu suça müdahalesi ancak kıyı devleti ile aralarındaki bölgesel ya da ikili antlaşmalara bağlı olarak hukuka uygun olabilir.

Sayılan sebeplerle, 101. maddenin lafzi yorumunun insansız deniz araçlarının deniz haydutluğu suçunu işlemeye elverişli olmadığı yönünde bir neticeye yol açtığı kabul edilebilir. Böyle bir durumda insansız deniz araçları aracılığıyla açık denizlerde şiddet, alıkoyma veya yağma fiillerinden birini işlemiş dahi olsa bir kimsenin 101. maddenin a bendindeki tanımdan yola çıkarak deniz haydutluğu suçunu işlediğini öngörmesi mümkün olmayabilir. Bu kimseye bu suçu isnat etmek, uluslararası ceza hukukunun genel prensiplerinden olan kanunilik prensibine aykırı görülebilir<sup>81</sup>.

Diğer taraftan, deniz haydutluğunun BMDHS'den bağımsız biçimde bir teatmül hukuku kuralı olarak yasaklı bir eylem olduğunu unutmamak gerekir<sup>82</sup>. Ayrı-

---

<sup>78</sup> **Kraska, James/Pedrozo, Raul** (2013) *International Maritime Security Law*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, s. 701.

<sup>79</sup> Bkz: Asya'da Deniz Haydutluğu ve Gemileri Hedef Alan Silahlı Soygun ile Mücadele Hakkında Bölgesel İşbirliği Anlaşması (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia - ReCAAP, 11.10.2004); Cibuti Kodu (The Djibouti Code of Conduct - DcoC, 29.01.2009).

<sup>80</sup> **Petrig** (2015), s. 851.

<sup>81</sup> **Petrig** (2020), s. 130.

<sup>82</sup> **Petrig** (2015) s. 860.

ca kanunilik ilkesinin suça teşvik edici ve uluslararası hukukta boşluklara yol açacak biçimde yorumlanması da uluslararası hukukun amacı ile örtüşmemektedir<sup>83</sup>. Bu nedenle 101. maddenin a bendinin lafzi yorumu BMDHS'nin amacı doğrultusunda absürt bir sonuca yol açmaktadır. Deniz haydutluğuna ilişkin hukuk bakımından hem teamül hukukunda hem de sözleşmenin amacı doğrultusunda açıkça bir gemiyi şiddete, alikoymaya veya yağmaya maruz bırakan unsurlar karşısında mağdur geminin bayrak devletinin koruması altına alınması istenmektedir. Bu nedenle 101. maddede atfedilen haydut gemi ve onun mürettebatı geniş bir yorum tabii tutulmalıdır. Bu yorum, açık denizde bir geminin seyrüsefer özgürlüğünü kısıtlayabilecek herhangi bir deniz aracını haydut gemi, o aracı kontrolü altında bulduran ya da konuşlandıran bir kimseyi de onun mürettebatı olarak sınıflandırmayı gerektirir<sup>84</sup>. Böylece mağdur geminin bayrak devleti, ilgili gemi ve operatörüne karşı deniz haydutluğu suçu bakımından kolluk ve yargı yetkilerine başvurabilecektir. Ancak burada tekrar not düşmek gerekir ki operatörün başka bir devletin yargı yetkisi altında bulunması o suçlunun cezai kovuşturması için yine devletlerarası bir anlaşma ya da iş birliği gerektirecektir.

Operatörlerin mürettebat statüsü tanınmasa dahi, insansız deniz aracının gemi statüsü tanındığı sürece, BMDHS 101. madde b ve c bentleri uyarınca ilgili operatörler deniz haydutluğunu oluşturan fiiline katılan ya da bu fiilleri kolaylaştıran kimse sıfatıyla deniz haydutluğu suçunu işlemiş kabul edilebilecektir<sup>85</sup>. Bu çıkarım özellikle deniz haydutluğu suçunun birden fazla ve aralarında en az bir insansız deniz aracının bulunduğu bir filo tarafından işlendiği durumlar için önemlidir. Böyle bir durumda deniz haydutluğu suçuna karışan her bir insansız deniz aracının ve varsa operatörün, örneğin yalnızca mal taşımakta kullanılmış olsa dahi, bu suçtan sorumlu tutulması mümkündür.

<sup>83</sup> **van Sliedregt, Elies** (2014) "International Criminal Law": Dubber, Markus D/Hörnle, Tatjana (editörler), *The Oxford Handbook of Criminal Law*, Oxford University Press, 1. Baskı, ss. 1139-1164, s. 1149.

<sup>84</sup> **Petrig, Anna/Geiß, Robin** (2011), *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford University Press, 1. Baskı, s. 63.

<sup>85</sup> **Petrig** (2021), s. 36.

Siber müdahale neticesinde işletimi ele geçirilen bir insansız deniz aracının sonrasında suç işlemekte kullanımı da bu noktada incelenebilir. Bir insansız deniz aracının bir siber müdahale ile operasyonunun devralınması alıkonulmasının bir biçimi olarak değerlendirilebilir. Alıkoyma eylemi, ilk bakışta BMDHS kapsamındaki deniz haydutluğu hükümleriyle bağlantılı görünmektedir; ancak bu hükümlerin bu senaryoda uygulanması olası görünmemektedir. Bunun nedeni, 101. maddede yer alan ve alıkoyma eyleminin “özel bir gemi veya uçağın mürettebatı ya da yolcuları tarafından” gerçekleştirilmesi gerektiğini belirten hükmün altında yatmaktadır. Bu hükmün lafzi yorumu, bir gemiye karadan yöneltilen bir siber müdahalenin deniz haydutluğu olarak sınıflandırılmasını engeller. Failler, mağdur deniz aracı dışında denizde bulunan bir gemiden bu siber müdahalede bulunuyorsa bu durum deniz haydutluğu olarak değerlendirilebilir. Zira bu durumda alıkoyma eylemi bir başka geminin mürettebatı ya da yolcuları tarafından gerçekleşmiş olacaktır, ancak böyle bir suçun gerçekleşme olasılığı oldukça düşük görünmektedir. Buraya kadar ele alınan senaryoda bu çalışmanın konusunu oluşturan suç işlemekte kullanılan insansız deniz araçları değil, ancak mağdur sıfatında bir insansız deniz aracından bahsedilmektedir. Siber bir müdahale sonucu alıkonulan bir insansız deniz aracı sonrasında bir suç işlemek için kullanıldığında ise bu çalışmanın kapsamına dahil olabilecek yeni hukuki sorunlar doğar.

Siber müdahale neticesinde alıkonulan bir deniz aracı sonradan işlenen herhangi bir suç, bu deniz aracı ve kontrolü devralan kimseler bakımından aynı hukuki, cezai ve kolluk önlemlerine konu olacaktır. Örneğin alıkonulan bir insansız deniz aracı daha sonra bir başka gemiye şiddet uygulamak amacıyla kullanılırsa bu durumda deniz haydutluğu hükümlerine başvurulabilir. Bunun nedeni bu hükümlerde aranan iki gemi şartının artık ele geçirilen deniz aracının varlığı ile sağlanıyor olmasıdır. Deniz aracının kontrolünü elinde bulduran bu kimselerin de artık mürettebat olarak değerlendirilmesi gerektiğini söylemek yanlış olmaz. Nitekim yukarıda açıklandığı üzere deniz haydudu geminin ve onun mürettebatının geniş bir yoruma tabi olması deniz hukukunun amacıyla örtüşen bir yaklaşım olacaktır<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> **Petrig, Anna/Geiß, Robin** (2011), *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford University Press, 1. Baskı, s. 63.

Bu noktada bahsedilmesi gereken bir husus, kontrolü alıkonulan bir deniz aracına deniz haydutluğu hükümlerinin uygulanamaz olmasından dolayı bu aracın BMDHS m. 105 uyarınca deniz haydudu geminin yakalanması hükmüne konu olması da söz konusu olmayacağıdır. Ancak bu hüküm, ilgili aracın sonradan diğer bir gemiye karşı deniz haydutluğu suçunu oluşturan faaliyetlerde kullanılması durumunda uygulanabilir olacaktır. Bununla birlikte, her ne kadar siber müdahaleler BMDHS'de doğrudan düzenlenen bir suçun kapsamına girerse de sözleşmede düzenlenen ziyaret hakkının kapsamına girebilir. Tekrar vurgulamak gerekir ki siber yollarla alıkonulan bir geminin deniz haydudu bir gemi olarak ziyaret hakkını düzenleyen 110. maddenin a bendi uyarınca ziyareti lafzi yorum altında mümkün görünmemektedir. Aynı maddenin d bendi uyarınca tabiiyetsiz bir geminin ziyaret edilmesi mümkündür ve insansız deniz araçlarının da bu bent uyarınca ziyareti yabancı devletler tarafından gerçekleştirilebilir. Bunun sebebi, alıkonulan bir insansız deniz aracının artık taşıdığı bayrak devletinin tabiiyetinde olmayacağı varsayımıdır. Zira gemiler BMDHS uyarınca ancak bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletlerin tabiiyetinde bulunabilirler, ancak bayrak devletinin kontrolü devralınan bu araç için böyle bir izni olduğunu iddia etmek sözleşmenin amacı ile bağdaşmaz. Yabancı devletlerin deniz haydudu geminin yakalanması (m. 105) ve ziyareti (m. 110) tedbirlerine bayrak devletinin onayı olmaksızın başvurabilmesi, BMDHS'nin alıkonulan gemilerin bayrak devletinin tabiiyetinde kabul edilmemesi gerektiği yönündeki iradesini ortaya koymaktadır.

Aralarında insansız deniz aracının da bulunduğu birden çok deniz aracının bir suça karışması ayrıca kesintisiz takip açısından önem arz eder. Zira bir kıyı devletine kesintisiz takip hakkı tanıyan ve birden çok vasıtanın kullanıldığı eylemler bakımından bu devletin karasularında bulunan ve gemi statüsüne sahip olmayan deniz araçları, BMDHS m. 111(4) uyarınca ana gemiye bağlı bir araç olarak kabul edilerek takibe konu olabilir.

İnsansız deniz araçlarının denizde suç işlemek için kullanılmasının yol açabileceği diğer bir sorun, bu araçlara karşı uygulanacak bazı kolluk faaliyetlerinde yaşanabilecek zorluklardır. Örneğin bir insansız deniz aracının kesintisiz takibi geleneksel bir gemi ile benzer şekilde gerçekleştirilebilir; ancak bunu ziyaret hakkı

için söylemek pek çok sebepten ötürü zordur. Öncelikle insansız deniz araçlarının üzerine çıkmak fiziksel açıdan zor olabilir ya da mümkün olmayabilir. Bu araçlara binmek mümkün olsa dahi kendisi araçtan uzakta bulunan ve bu nedenle kendisine zor kullanma imkanının bulunmadığı bir kimsenin kontrolünde bulunan bu araca binmek, kolluk güçleri için hem anlamsız hem de riskli olacaktır<sup>87</sup>.

Gelişen teknolojinin ziyaret hakkının kullanılmasında yalnızca zorluklar değil aynı zamanda kolaylıklar da sunabileceği bir gerçektir. Bu kolaylıklardan biri, ziyaret hakkının, fiziksel olarak görevli memurların şüpheli gemiye çıkmasına gerek duyulmaksızın, bazı araçlar (drone vb.) aracılığıyla ya da sanal olarak gerçekleştirilmesi imkanı olabilir<sup>88</sup>. Fakat böyle bir uygulamanın ziyaret hakkı kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışmalıdır. Sanal bir ziyaretin fiziksel bir ziyarete kıyasla daha fazla ve ihtiyaç duyulmayan bilgiler elde edilmesine imkan tanıyabileceği endişesi, böyle bir uygulamanın BMDHS 110. maddesinde tanınan ziyaret hakkının tanıdığı yetkileri aşacağı fikrini doğurmaktadır<sup>89</sup>. Fakat hakim görüş, sanal bir ziyaretin, yani şüpheli geminin uyrğunun ve evraklarının sanal bir ağ bağlantısı aracılığıyla elde edilmesinin, fiziksel bir ziyaretten daha düşük seviyede bir müdahale içerdiği ve bu nedenle ziyaret hakkı kapsamında olduğu yönündedir<sup>90</sup>. Özellikle şüpheli geminin insansız işletiliyor olmasının ziyaret hakkını kullanacak kolluk memurlarının maruz kaldığı tehditleri artırdığı düşünülürse, bu gemilerin sanal ziyaretin yol açabileceği risklere göz yummasını beklemek hakkaniyetli bir yaklaşım olacaktır.

Denizlerde işlenen bazı suçlara BMDHS’de değinilmemiş ya da yalnızca bir çerçeve sunacak kadar değinilmiştir. Diğer bazı uluslararası sözleşmelerde daha

---

<sup>87</sup> **Petrig, Anna** (2023), “Maritime Security in the Age of Autonomous Ships”: Johansson, Tafsir Matin/Fernández, Jonatan Echebarria/Dalaklis, Dimitrios/Pastra, Aspasia/Skinner, Jon A., *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications*, Springer, 1. Baskı, ss. 81-98, s. 88.

<sup>88</sup> **Petrig**, s. 88.

<sup>89</sup> **Schmitt, Michael N.** (editör) (2017), “Tallinn Manual 2.0 on the International Law Applicable to Cyber Operations”, Cambridge University Press, s. 238.

<sup>90</sup> **Schmitt** (2017), s. 238.

detaylı biçimde ele alınan bu suçlardan başlıcaları insan, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı ile terör eylemleridir. İnansız deniz araçlarının işlediği suçlar bakımından uygulanabilir hukuk incelenirken bu suçları konu alan başlıca antlaşmalar da göz önünde bulundurulmalıdır.

### C. SUA SÖZLEŞMELERİ BAĞLAMINDA DENİZLERDE SUÇUN ÖNLENMESİ

Achille Lauro olayı, BMDHS'nin denizde insan hayatını ve seyir güvenliğini tehdit eden unsurları ne ölçüde kapsadığı ve denizde işlenen suçlara karşı yeterli yargı yetkisi sağlayıp sağlamadığı noktasında tartışmalara yol açmıştır<sup>91</sup>. Bu olayda, İtalya bayrağı taşıyan Achille Lauro adlı yolcu gemisi Mısır kıyılarına 30 deniz mili mesafedeyken, Filistin Kurtuluş Cephesi üyeleri gemiyi ele geçirmiş, İsrail'in Filistinli rehinelere serbest bırakmasını talep etmiş ve karşılanmayan bu taleplerinin üzerine bir Amerikan vatandaşını öldürmüştür. Bu olay neticesinde BMDHS kapsamındaki deniz haydutluğu hükümlerinin karasularında gerçekleşen, geminin kendi mürettebatı tarafından gerçekleştirilen ve siyasi amaçlarla işlenen alıkoyma vakalarına uygulanamıyor olması eleştiri toplamıştır<sup>92</sup>. Ayrıca birden çok devletin yargı yetkisi söz konusu olduğunda önceliğin hangi devlete ait olduğu sorusu da gündeme gelmiştir<sup>93</sup>. Sonuç olarak, bu alandaki hukuki boşlukları doldurmak amacıyla 1998 SUA Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu sözleşme kapsamında devletlere daha geniş bir yargı yetkisi tanınmıştır çünkü suçluların bir devletin karasularında olmalarına rağmen diğer devletler tarafından üzerlerinde yargı yetkisi kurulabilmektedir (SUA 1998 Madde 4). Daha sonra, SUA 1998'in getirdiği hukuki çerçeveye yeni suçlar eklemek amacıyla 2005 SUA Protokolleri hazırlanmıştır. Böylece BMDHS'de belirlenen hukuki çerçeve hem kapsanan suçlar hem de yargı yetkisi tanınan bölgeler bakımından genişlemiştir.

<sup>91</sup> **Klein, Natalie** (2019), "Maritime Security": Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (editörler), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 582-603, s. 595; **Tanaka** (2019), s. 461.

<sup>92</sup> **Petrig** (2015), s. 848.

<sup>93</sup> **Klein** (2019) *Maritime Security*, 595.

SUA sözleşmeleri kapsamında yer alan suçlar çeşitli kategorilere ayrılabilir<sup>94</sup>. İlk kategori, gemilere, yüklerine veya gemide bulunan insanlara yönelik suçları kapsar. Genel anlamda, bir gemiyi ele geçirmek, kontrol altına almak veya gemideki insanları tehdit etmek, gemide bulunan bir kişiye karşı şiddet uygulamak, gemiye veya yüküne zarar vermek, geminin seyir güvenliğini olumsuz şekilde etkilemek, geminin seyri ile ilgili yanıltıcı bilgi vermek, bu tür eylemleri denemek, azmettirmek ya da bu eylemleri gerçekleştirmekle tehdit etmek (SUA 2005 m. 4 ve SUA 1988 m. 3) bu kategori altında sayılabilecek suçlardır. BMDHS'de düzenlenen deniz haydutluğundan farklı olarak, SUA kapsamındaki suçların geminin mürettebatı ya da yolcuları tarafından işlenmesi gerekmez. Yine bu suçların BMDHS'de deniz haydutluğu suçunda arandığı gibi özel çıkarlar amacıyla işlenmesi zaruri değildir. Suçların tanımlandığı hükümlerin kapsamı, suçun işlenme araçları açısından da oldukça geniştir çünkü bu konuda herhangi bir kısıtlama yoktur. Bu görüşü destekler nitelikteki SUA Sözleşmesinin 3(1)(d) alt bendi, herhangi bir cihaz ya da maddenin gemiye zarar vermek için kullanılabilmesini belirtmektedir. Dolayısıyla, SUA kapsamında BMDHS'de arandığı gibi biri mağdur biri haydut olmak üzere iki geminin bulunması gerekliliği yoktur. Burada belirtmek gerekir ki SUA'da benimsenen bu geniş kapsam, siber yollarla bir insansız deniz aracının alıkonulması durumunu da kapsar.

Bu sözleşmelerin coğrafi kapsamı da BMDHS ile kıyasla daha geniştir. SUA 1988 Sözleşmesi'nin coğrafi kapsamını belirten 4. maddesi, sözleşmenin “bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi veya programına göre bu sulara, bu sulardan geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması halinde” uygulanacağını belirtir. Maddenin ikinci bendi, suçlunun veya şüphelinin, 1. bentte belirtilen devletten farklı bir taraf devletin ülkesinde bulunması durumunda sözleşmenin yine uygulanacağını belirterek kapsamı genişletir. Ayrıca bu hükümlerde, failerin veya suç işlemekte kullanılan gemilerin konumu da belirtilmemiştir; bu nedenle coğrafi sınırlamalar sadece mağdur gemilerle ilgilidir.

---

<sup>94</sup> Petrig (2021), s. 40.

Ayrıca, sözleşme karasularının ötesinde seyretmesi planlanan gemilere uygulanacağı için, bir devletin topraklarında işlenen suçlar da sözleşme kapsamına girebilir. SUA 2005, sözleşmelerin kapsamını tüzel kişileri de içerecek şekilde genişleterek faillerin şirket yapısının arkasına saklanmasını önlemeyi hedeflemiştir (Madde 5bis). SUA 2005 m. 3'te tanımlanan suçlar bakımından bu suçlara teşebbüs de sözleşmenin kapsamındadır. Bununla beraber faillerin konumuna ilişkin açık bir kısıtlama da olmadığı göz önüne alındığında, SUA sözleşmelerinin yalnızca uzaktan kumandalı deniz araçlarına değil, aynı zamanda otonom deniz araçlarına ve bu araçları yönetenlere de uygulanması gerektiği sonucuna varılabilir<sup>95</sup>.

İkinci suç kategorisi, terör suçlarını kapsar. Genel olarak bu suçlar, bir silah ya da tehlikeli maddeler kullanılarak ya da tahliye ederek ölüm, yaralanma veya hasara yol açmayı; bu tür eylemleri gerçekleştirme tehdidinde bulunma veya teşebbüsünde bulunmayı; ya da bu tür eylemlerin işlenmesini kolaylaştırmayı içerir (Madde 3bis, Madde 3ter, ve Madde 3quater). İlk kategoriyle biraz benzerlik gösterse de ikinci kategorinin düzenlendiği 2005 protokolü ile sözleşmeye ilave edilen madde 3bis ile 1988 tarihli sözleşmede düzenlenen 3. maddenin arasındaki temel farklar, madde 3bis altında tanımlanan suçların bir “toplumu yıldırma” ya da “bir hükümet veya uluslararası örgütü bir fiili yapmaya veya yapmaktan imtina etmeye zorlamayı” amaçlaması ve mağdur geminin seyri ile ilgili olmamasıdır.

İki kategori arasında insansız deniz araçları bağlamında önemli olabilecek bir fark, madde 3bis'in, ölüm, yaralanma veya hasar vermek ya da bu amaca ulaşmak için maddeler boşaltmak üzere kullanılan bir “suçlu gemi”ye atıfta bulunmasıdır; oysa SUA 1988'in 3. maddesi yalnızca mağdur gemiye atıfta bulunur ve suçlu gemiden bahsetmez. Suçlu gemiye yapılan bu atıf, yasaklı fiillerin işlenmesinde kullanılan insansız deniz araçlarının madde kapsamına girip girmeyeceği sorusunu gündeme getirmekte ve insansız deniz araçlarının statüsü sorununun bu kez SUA sözleşmeleri bağlamına taşımaktadır. Sözleşme, madde 1 uyarınca gemi terimini “dinamik takviyeli tekneler, su altına dalabilir gemiler ve

---

<sup>95</sup> Petrig (2021), s. 41.



diğer yüzen tekneler dahil, devamlı olarak deniz tabanına bağlı olmayan her türlü gemi” olarak tanımlanır. Lafzi bir yorumla bu tanımın insansız deniz araçlarını suçlu gemi olarak kapsayacak kadar geniş olduğu ileri sürülebilir. Ayrıca, sözleşmenin amacının suçları önlemek ve özellikle BMDHS kapsamındaki deniz suçlarına uygulanacak hukukun alanını genişletmek olduğu düşünüldüğünde, bu tür bir yorum sözleşmenin amacına da uygun olacaktır<sup>96</sup>. Bu çıkarımı destekler nitelikte bir yorum madde 3bis’in aksine madde 3’te suçlu gemiye değinilmemesine dayanır. Zira suçlu geminin varlığına değinilmeyen 3. madde, insansız deniz araçları SUA sözleşmeleri bağlamında gemi olarak kabul edilmese dahi, insansız deniz araçlarının kullanıldığı ilk kategoriye dahil edilebilecek suçların işlenmesi durumunda uygulanabilir. Bir suçun işlenmesinde insansız deniz araçlarının kullanımının, suç kategorisine bağlı olarak bazı hükümlerin kapsamına girip diğerlerine girmemesi makul bir çıkarım olmayacaktır<sup>97</sup>. Bu nedenle SUA sözleşmesinde yer alan 2. kategoriye dahil suçların da insansız deniz araçlarına uygulanabileceği ileri sürülebilir.

Son kategori olan taşıma suçları, Madde 3bis (b) altında tanımlanmıştır. Buna göre, terör amaçlı ölüm, yaralanma veya hasara yol açacağı bilindiği halde patlayıcı veya radyoaktif maddelerin ve biyolojik silahların ve bu tür maddelerin yapılmasında kaynak olarak kullanılacak maddelerin, kullanım amacı ne olursa olsun, taşınması yasaktır. Madde 3bis (b)’de açıkça belirtildiği üzere hüküm yalnızca bir gemi üzerinde yapılan taşımacılığa uygulanır. İkinci kategoriye giren suçlarda olduğu gibi sözleşmede yer alan geminin geniş tanımı göz önüne alındığında, insansız deniz araçlarının bu madde kapsamına da girdiği söylenebilir<sup>98</sup>.

SUA Sözleşmelerinin geniş çerçevesi insansız deniz araçlarına uygulanabilecek hukuk açısından BMDHS’ye kıyasla daha umut verici bir kapsam sunmaktadır. Ancak, bu sözleşmelerin insansız deniz araçların işleyeceği suçların ön-

---

<sup>96</sup> **Petrig** (2021), s. 39.

<sup>97</sup> **Petrig** (2021), s. 39.

<sup>98</sup> **Klein, Natalie** (2019), “Maritime Autonomous Ships within the International Law Framework to Enhance Maritime Security”, *International Law Studies*, C. 95, ss. 244-271, s. 262.

lenmesinde etkin ve yaygın olarak kullanılmasının önünde bazı engeller bulunabilir. İlk olarak, SUA 1988'in onaylanma oranı oldukça yüksek olmasına rağmen (dünya genelindeki toplam gemi tonajının %94,74'ünü barındıran 166 üye), sözleşmenin kapsamını genişleten SUA 2005'in onaylanma oranı çok daha düşüktür (dünya genelindeki toplam gemi tonajının %39,33'ünü barındıran 53 üye)<sup>99</sup>. Bu oran gösteriyor ki üç suç kategorisinden ikisini oluşturan ve terör ve taşıma suçlarına yönelik düzenlemeleri içeren 2005 protokolü devletler tarafından genel kabul görmemektedir.

Daha da önemlisi, SUA sözleşmelerinde yer alan hükümler BMDHS'nin deniz haydutluğuna ilişkin hükümlerinde olduğu gibi evrensel geçerliliği olan suç tanımları ve yargı yetkisi öngörmez. SUA sözleşmeleri yalnızca devletlere bu suçları tanıma ve kendi iç hukuklarında cezalar öngörme yükümlülüğü getirirler<sup>100</sup>. Bu nedenle, devletler, SUA Sözleşmelerinin kapsamındaki suçlar için, uluslararası hukukta dayandırdıkları başka bir temel olmadıkça, kendi iç hukuklarına başvurmak zorundadırlar (SUA 2005 m. 5)<sup>101</sup>. Bu durum, farklı yargı yetkileri arasında suçların uygulanmasında farklılıklara yol açabilir ve bu farklılıklar, suçların insansız deniz araçlarına uygulanabilirliği ile ilgili olabilir. Örneğin, iç hukuklarında farklı gemi tanımları belirleyen ve SUA sözleşmesinde düzenlenen suçları iç hukukunda tanıyan iki devletten biri bu suç fiillerinin insansız deniz araçları tarafından gemi tanımı altında işlenebileceğine karar verirken diğeri bu araçları bu kapsama dahil etmediğinden aynı suçların oluşmayacağı iddiasında olabilir<sup>102</sup>.

Netice itibari ile SUA sözleşmeleri geniş kapsamaları nedeniyle insansız deniz araçlarına uygulanabilir görünmektedir ve bu durum sözleşmelerin suçlarla mücadele amacına da uyum sağlamaktadır. Bu nedenle, SUA sözleşmeleri mev-

<sup>99</sup> UDÖ, "GISIS - Status of Treaties" <<https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>> s.e.t. 25.09.2024.

<sup>100</sup> Klein, Natalie (2019), *Maritime Autonomous Ships within the International Law Framework to Enhance Maritime Security*, s. 263.

<sup>101</sup> Petrig (2021), s. 42.

<sup>102</sup> Petrig (2021), s. 43.

cut halleriyle bile üye devletler için önemli bir uluslararası araç olarak kabul edilmelidir. Ayrıca geniş bir kapsam sunan SUA sözleşmeleri, insansız deniz araçlarını içeren suçların düzenlenmesi açısından gelecekteki olası düzenlemelere ışık tutabilecek bir anlayış sunmaktadır.

#### **D. DENİZ GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN DİĞER SÖZLEŞMELER**

Deniz güvenliğiyle ilgili uluslararası sözleşmeler çeşitlilik göstermekte olup, bu sözleşmelerin insansız deniz araçlarına uygulanıp uygulanamayacakları tartışmalıdır. Bu sözleşmelerin konusunu oluşturan suçlardan biri uyuşturucu trafiğidir ve bu alan insansız deniz araçları için önemlidir çünkü bu araçlar uyuşturucu taşımakta birçok avantaj sunmaktadır. Bunun nedeni deniz haydutluğu ya da silah veya göçmen kaçakçılığına kıyasla uyuşturucu kaçakçılığı için çok daha basit ve düşük profilli deniz araçlarının kullanılabilmesi olmasıdır.

BMDHS'nin uyuşturucu kaçakçılığına ilişkin düzenlemeleri detaydan yoksundur. Sözleşme, sadece devletlerin açık denizlerde gemiler tarafından yapılan yasa dışı uyuşturucu trafiğini önlemesi için iş birliği yapmalarını öngörmektedir (m. 108). Hatta BMDHS'de tanınan ziyaret hakkı bile uyuşturucu kaçakçılığı suçunu içermemektedir ve bu yönde bir şüphe barındıran gemiler üzerinde gerçekleştirilemez. Öte yandan, BMDHS'de öngörülen iş birliği yükümlülüğünün, uyuşturucu kaçakçılığını ayrıntılı olarak ele alan diğer uluslararası sözleşmeler aracılığıyla geniş bir etki alanına sahip olduğu savunulabilir<sup>103</sup>. Uyuşturucu ve Psicotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Uyuşturucu Sözleşmesi)<sup>104</sup> ve Sınır Aşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (UNTOC)<sup>105</sup> bu sözleşmelerden en çok öne çıkan ikisidir. Bu sözleşmeler, BMDHS m. 108'de ana hatları belirlenen uyuşturucu trafiğin bastırılması yükümlülüğü çerçevesinde etkili iş birliğinin nasıl yapılabileceğine dair bir rehber olarak kabul edilebilir. Kısaca, her iki sözleşme de bazı durumlarda

<sup>103</sup> **Mclaughlin, Rob/Klein, Natalie**, s. 395.

<sup>104</sup> Uyuşturucu ve Psicotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (20.12.1988, Y.G. 11.11.1990), Viyana, Birleşmiş Milletler Antlaşmalar Serisi, C. 1582, s. 192.

<sup>105</sup> Sınır Aşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (15.11.2000, Y.G. 29.09.2003) New York, Birleşmiş Milletler Antlaşmalar Serisi, C. 2225, s. 209.

açık denizlerde yasa dışı madde ticareti yapan yabancı gemilere karşı devletlere yargı yetkisi sağlar (UNTOC m. 15[2][c] ve Uyuşturucu Sözleşmesi m. 4). Uyuşturucu Sözleşmesi'nde yasa dışı madde ticaretine karşı yargı yetkisi tanınması, suçun bir gemi üzerinde işlenmesini gerektirir (Madde 4[1(b)(2)]). Ancak, UNTOC, suçların bir gemi üzerinde işlenmesini şart koşmadan, sözleşme kapsamında ağır bir suç olarak kabul edilen tüm suçları kapsar (Madde 5[1][a], alt bent i).

Uyuşturucu Sözleşmesi'nde gemilere atıfta bulunulmasına rağmen gemi terimi tanımlanmamıştır ancak sözleşmenin bağlamı bu terimin geniş bir şekilde yorumlanması gerektiğini ima eder. Bu argüman, Madde 18 (2)(a) ile desteklenmektedir; burada gezinti ve balıkçı tekneleri de dahil olmak üzere tüm gemilerin serbest ticaret bölgeleri ve limanlarda aranabileceği belirtilmektedir<sup>106</sup>. Bu hükümden çıkarılabilecek bir sonuç, “gemi” teriminin yasa dışı kargo taşımak için kullanılan insansız araçları da kapsayacağıdır çünkü hükmün amacının herhangi bir deniz aracını kapsam dışında bırakmamak olduğu savunulabilir.

Uyuşturucu Sözleşmesi ile UNTOC arasındaki bir diğer fark, UNTOC'dan farklı olarak, Uyuşturucu Sözleşmesi'nin 4(1[b][2]) maddesi altında verilen yargı yetkisinin özellikle uyuşturucu kaçakçılığına yönelik olmasıdır. Bu hükme göre kolluk gemileri ziyaret hakkına sahiptir ve bu hak, sözleşmenin 17. maddesi 4. bendi uyarınca öncelikle bayrak devletinden izin talep etmeyi öngören ayrıntılı bir prosedüre tabidir. Makul bir gerekçeyle bir geminin aranması ve el konulması talebini geçerli bir neden olmaksızın reddetmek ya da engellemek, hem Uyuşturucu Sözleşmesi'nin 17(7) maddesinin hem de BMDHS'nin 108. maddesinin ihlali anlamına gelir. Ayrıca uyuşturucu madde trafiğinin önlenmesinde bu iki çok taraflı sözleşme dışında bölgesel ve ikili anlaşmalar da rol oynayabilir ve bu anlaşmalar da bu hususta ayrıca değerlendirilmelidir<sup>107</sup>.

Mürettebatsız deniz araçlarının kullanılabilceği bir diğer alan, göçmen kaçakçılığıdır ve bu alan, UNTOC'a ek olarak benimsenen Kara, Deniz ve Hava

<sup>106</sup> Mclaughlin, Rob/Klein, Natalie, s. 406.

<sup>107</sup> Mclaughlin/Klein, s. 397.

Yoluya Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol (Göçmen Kaçakçılığı Protokolü) altında özel olarak düzenlenmiştir<sup>108</sup>. Protokol, bir devletin, bir geminin denizde göçmen kaçakçılığı yaptığından şüphelenilmesi durumunda, geminin uyuğunun bulunduğu durumlarda bayrak devletinden ziyaret için izin talep edilmesine, geminin uyuksuz olduğu ya da uyuksuz bir gemi olarak kabul edilebileceği durumlarda doğrudan geminin ziyaret edilmesine olanak tanır (Madde 8[2,7]). Protokolde gemi terimi “yer değiştirmeyen araçlar ve deniz uçakları dahil olmak üzere su üzeri taşımacılıkta kullanılan veya kullanılmaya müsait her çeşit su ulaşım aracı” şeklinde insansız deniz araçlarını da kapsayıcı biçimde geniş tanımlanmıştır.

Göçmen Kaçakçılığı Protokolü 151 devlet tarafından, UNTOC ve Uyuşturucu Sözleşmesi ise 192 devlet tarafından onaylanmıştır<sup>109</sup>. İnsansız deniz araçlarını da içerisine alan geniş kapsamaları ve devletlerin büyük çoğunluğu tarafından kabul edilmeleri sebebiyle bu uluslararası kaynaklar, insansız deniz araçları tarafından işlenen bazı suçlara karşı önlem alınması için gerekli hukuki zemini belirli bir ölçüde sunmaktadır.

## SONUÇ

Bugün için belli başlı projelerle sınırlı olan insansız deniz araçlarının sayısının denizlerde giderek artacağı öngörülebilir. Bu araçların yalnızca kamu yararına değil kötü amaçlı kullanımının da yaygınlaşması olasıdır. Deniz güvenlik hukukunun bu suçlar ve suçlularla etkin biçimde mücadele için güncelliği ve yeterliliği sağlanmalıdır. Geleneksel olarak denizde işlenen deniz haydutluğu gibi pek çok suç artık insansız deniz araçları aracılığıyla uzaktan (karadan) ko-

<sup>108</sup> Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesine Ek Kara, Deniz ve Hava Yoluya Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolü (15 Kasım 2000), Londra, Birleşmiş Milletler Antlaşmalar Serisi, C. 2241, s. 507.

<sup>109</sup> “The Protocol for Migrant Smuggling” <<https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/migrant-smuggling/protocol.html>> s.e.t. 11.09.2024; “Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime” <[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=_en)> s.e.t. 24.03.2024.

muta edilerek işlenebilecektir. Bu noktada uygulanabilir hukukun tespiti bakımından insansız deniz araçlarının “gemi” olarak sınıflandırılıp sınıflandırılmayacağı sorusu ortaya çıkmaktadır.

Bu çalışmada, denizde suç işlemek için kullanılan insansız deniz araçlarının “gemi” olarak kabul edilebileceği pek çok bakımdan açıklanmıştır. Böylece BMDHS’de düzenlenen deniz haydutluğu suçu başta olmak üzere insansız deniz araçları mevcut deniz güvenliği hukukunun ilgili hükümlerinin kapsamına girebilecektir. Bununla birlikte, bu statüyü haiz olmasalar dahi bu araçların pek çok suç fiili bakımından devletlerin alabileceği kolluk önlemlerinin kapsamına girebileceği sonucuna varılmıştır. Bu iddianın altında yatan sebep gemi statüsüne sahip olmayan bir aracın açık denizlerde bayrak devletinin koruması altında sayılmayacağıdır ki bu durum diğer devletlerin uluslararası hukuktan doğan kolluk yetkilerini kullanmakta çekince görmemesine yol açabilir.

Deniz güvenliği bakımından insansız deniz araçlarının kullanımının belki de en önemli yansıması, denizde güvenliğin artık yalnızca denizlerde değil karada da sağlanması gerektiğidir. Geleneksel deniz haydutluğunda, Somali örneğinde olduğu gibi, deniz yetki alanında gerekli güvenlik önlemlerini sağlayamayan bir devletin uluslararası iş birliği çağrısı ile uluslararası toplumun ve yabancı devletlerin yardımını talep etmesi tecrübe edilmiş bir çaredir<sup>110</sup>. Geçmişte Somali’de ya da Aden Körfezinde yaşanan deniz haydutluğu vakalarına benzer şekilde deniz güvenliğini tehdit eden unsurların artık etkili kolluk önlemleri alınmayan ülkelerde kara bağlantılı olarak etkinliklerini sürdürmeleri mümkündür. Elbette deniz güvenliğini tehdit eden bu unsurların eyleme geçebilmesi için insansız deniz araçları aracılığıyla denizle bağlantıları devam edecek ve bu araçlara karşı denizlerde gerekli önlemler geçmiştekine benzer şekilde alınabilecektir. Ancak bu araçlar, geleneksel deniz haydutluğunda kullanılan teknelere nazaran daha hızlı, daha gizli ve daha kalabalık gruplar halinde saldırılar düzenleyebileceği için zarar potansiyelleri çok daha fazladır. Ayrıca failer artık ilgili devletin kara-

<sup>110</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, “Resolution 1816 of the United Nations Security Council”, (RES/1816), 2008.

sularında değil doğrudan kara parçası üzerinde bulunduğu için denizden müdahale olanağı kısıtlanacaktır.

Siber tehditlerin önlenmesi için de uygulama ve hukuki rejim bakımından çok daha detaylı ve etkili önlemlere ihtiyaç duyulduğu söylenebilir<sup>111</sup>. Bu önlemler çoğunlukla insansız deniz araçların siber saldırıya karşı güvenliğini sağlamak için alınacak olsa da bu adım ile dolaylı olarak siber yollarla alıkonan araçlar vasıtasıyla suç işlenmesinin de önüne geçilmiş olacaktır. UDÖ bünyesinde yürütülen çalışmalarda da insansız deniz araçlarının siber müdahalelere karşı savunmasız yapısı ve bu konuda hukuki bir rejime duyulan ihtiyaç gündeme gelmekte ancak henüz mesele deniz güvenlik hukuku ekseninde ele alınmamaktadır<sup>112</sup>. İleride, özellikle siber müdahaleler söz konusu olduğunda hangi adımlar atılarak ivedilikle insansız deniz araçlarının güvenliğinin yeniden tesis edilebileceği irdelenebilir.

Yemen’de görüldüğü üzere birtakım örgütler şimdiden insansız deniz araçlarını deniz güvenliğine zarar verecek şekilde kullanmaya başlamıştır. Bayrak devletlerinin (açık) denizlerle kısıtlı yargı yetkileri altında, başka ülkelerde konuşularak denizlerde zarara yol açan kimseler ile mücadele etme olanağı kısıtlıdır ve bunun için bu ülkelerde devletlerin suçla etkin mücadele çabalarına ihtiyaç duyacağı öngörülebilir. Bu çıkarımların sonucunda da denizde işlenen suçlara ilişkin uluslararası iş birliğinin gelecekte öneminin daha da artacağı vurgulanabilir. Bu nedenle UDÖ başta olmak üzere uluslararası deniz hukuku aktörlerinin dikkatini insansız deniz araçlarının deniz taşımacılığına etkilerine verdiği kadar deniz güvenliğine etkilerine de vermesi ve bu alanda devletlerarası iş birliğini artırmaya yönelik altyapı oluşturması yararlı olacaktır.

---

<sup>111</sup> Klein, Natalie/Guilfoyle, Douglas/Karim, Md Saiful/Mclaughlin, Rob, s. 733.

<sup>112</sup> UDÖ, (MSC 108/4/1), Annex, s. 6.

**KAYNAKÇA**

- Allen, Craig H** (2018), “Determining the Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs Functionalism” *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 49, S. 4, ss. 477-514.
- Baughen, Simon/Tettenborn, Andrew** (2021) “International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels”: Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew (Editörler), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework*, 1. baskı, Hart Publishing, ss. 7-24.
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi**, “Resolution 1816 of the United Nations Security Council”, (RES/1816), 2008.
- Brundage, Miles/Avin, Shahar/Clark, Jack/Toner, Helen/Eckersley, Peter/Garfinkel, Ben/Dafoe, Allan/Scharre, Paul/Zeitsoff, Thomas/Filar, Bobby/Anderson, Hyrum/Roff, Heather/Allen, Gregory C/Steinhardt, Jacob/Flynn, Carrick/hÉigeartaigh, Seán Ó/Beard, Simon/Belfield, Haydn/Farquhar, Sebastian/Lyle, Clare/Crootof, Rebecca/Evans, Owain/Page, Michael/Bryson, Joanna/Yampolskiy, Roman/Amodei, Dario** (2018), “The Malicious Use of Artificial Intelligence: Forecasting, Prevention, and Mitigation Authors are listed in order of contribution Design Direction”, Apollo - University of Cambridge Repository, s. 27.
- Chang, Yen Chiang/Zhang, Chao/Wang, Nannan** (2020), “The international legal status of the unmanned maritime vehicles”, *Marine Policy*, C. 113.
- Chen, Qiong/Lau, Yui-yip/Zhang, Pengfei/Dulebenets, Maxim A./Wang, Ning/Wang, Tian-ni** (2023) “From concept to practicality: Unmanned vessel research in China”, *Heliyon*, C. 9, S. 4.
- Churchill, Robin** (2015) “The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”: Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (Editörler), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 24-46.
- Churchill, Robin R/Lowe, Vaughan/Sander, Amy** (2022) *The law of the sea*, 4. Baskı, Manchester University Press.
- Daum, Oliver** (2018) “The Implications of International Law on Unmanned Naval Vehicles” *Journal of Maritime Law and Commerce*, S. 49, C. 1, ss. 71-104.
- Daum, Oliver/Stellpflug, Timo** (2018), “The Implications of International Law on Unmanned Merchant Vessels”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 49, S. 5, ss. 363-374.



- Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra** (2023) “Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları”, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 31, S. 2. ss. 429-460.
- Fitzmaurice, Gerald** (1951) “Law and Procedure of the International Court of Justice: Treaty Interpretation and Certain Other Treaty Points” British Year Book of International Law, C. 28, S. 1.
- Gahlen, Sarah Fiona** (2014) “Ships Revisited: A Comparative Study”, Journal of International Maritime Law, C. 20, S. 4, ss. 252-269.
- Guilfoyle, Douglas** (2016), International Criminal Law, 1. Baskı, Oxford University Press, s. 32.
- Hooydonk, Eric van** (2014), “The Law of Unmanned Merchant Shipping - an Exploration”, The Journal of International Maritime Law, C. 20, ss. 403-423.
- Klein, Natalie/Guilfoyle, Douglas/Karim, Md Saiful/Mclaughlin, Rob** (2020) “Maritime Autonomous Vehicles: New Frontiers in the Law of the Sea”, International and Comparative Law Quarterly, C. 69, ss. 719-734.
- Klein, Natalie** (2019), “Maritime Security”: Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (Editörler), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 582-603.
- Klein, Natalie** (2019), “Maritime Autonomous Ships within the International Law Framework to Enhance Maritime Security”, International Law Studies, C. 95, ss. 244-271.
- Krame, Ghaleb/Vivoda, Vlado/Davies, Amanda** (2023), “Narco Drones: Tracing The Evolution of Cartel Aerial Tactics in Mexico’s Low-Intensity Conflicts”, Small Wars and Insurgencies, C. 34, S. 6, ss. 1095-1129.
- Kraska, James** (2010), “The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace”, Journal of Ocean Technology, C. 5, S. 3, ss. 43-68.
- Kraska, James/Pedrozo, Raul** (2013) International Maritime Security Law, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers.
- Lowe, Vaughan** (1977) “The Right of Entry into Maritime Ports in International Law”, San Diego Law Review, S. 14, ss. 597-622.
- van Logchem, Youri** (2021) “International Law of the Sea and Autonomous Cargo ‘Vessels’”: Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew (Editörler), Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1. Baskı, Hart Publishing, ss. 25-62.

- van Logchem, Youri**, "MASS and the 1982 Law of the Sea Convention - A Paradigm Shift or Old Wine in New Wineskins?", IMO Seminar on Development of a Regulatory Framework for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), 6 Eylül 2022, Çevrimiçi Konferans, <<https://www.youtube.com/watch?v=M3SCua66Hco&t=4260s>> s.e.t. 22 Ekim 2024.
- van Sliedregt, Elies** (2014) "International Criminal Law": Dubber, Markus D/Hörnle, Tatjana (editörler), The Oxford Handbook of Criminal Law, Oxford University Press, 1. Baskı, ss. 1139-1164.
- McKenzie, Simon** (2020) "When is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles And the United Nations Convention On The Law of the Sea", Melbourne Journal of International Law, C. 21, S. 2, ss. 373-402.
- Mclaughlin, Rob/Klein, Natalie** (2021) "Maritime Autonomous Vehicles and Drug Trafficking by Sea: Some Legal Issues", The International Journal of Marine and Coastal Law, C. 36, S. 3, ss. 389-418.
- Nordquist, Myron H./Grandy, Neal R./Nandan, Satya N./Rosenne, Shabtai** (1993) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Volume II, Martinus Nijhoff.
- Norris, Andrew** (2013) "Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems Monograph".
- Ntovas, Alexandros XM** (2022), "Functionalism and Maritime Autonomous Surface Ships": Kraska, James/Park, Young-Kil (Editörler), Emerging Technology and the Law of the Sea, Cambridge University Press, 1. Baskı, ss. 214-242.
- "Mayflower Autonomous Ship 2022 Transatlantic Crossing Attempt Now Underway", 29.04.2022 <<https://newsroom.ibm.com/Mayflower-Autonomous-Ship-2022-Transatlantic-Crossing-Attempt-Now-Underway>> s.e.t. 27 Eylül 2023
- O'Connell, Daniel Patrick/Shearer, Ivan Anthony (Editör)** (1984), "The International Law of the Sea Volume II.", Clarendon Press.
- Petrig, Anna** (2021), "Autonomous Offender Ships and International Maritime Security Law": Ringbom, Henrik/Røsæg, Erik/Solvang, Trond (editörler), Autonomous Ships and the Law, 1. Baskı, Routledge, ss. 23-55.
- Petrig, Anna** (2020) "The Commission of Maritime Crimes with Unmanned Systems: an Interpretive Challenge for the United Nations Convention on the Law of the Sea": Evans, Malcolm D./Galani, Sofia (editörler), Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance?the Law of the Sea, ss. 104-131, s. 110.

- Petrig, Anna** (2015) “Piracy”: Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (editörler), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 843-865.
- Petrig, Anna/Geiß, Robin** (2011), *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford University Press, 1. Baskı.
- Petrig, Anna** (2023), “Maritime Security in the Age of Autonomous Ships”: Johansson, Tafsir Matin/Fernández, Jonatan Echebarria/Dalaklis, Dimitrios/Pastra, Aspasia/Skinner, Jon A., *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications*, Springer, 1. Baskı, ss. 81-98.
- Ringbom, Henrik/Collin, Felix** (2021) “Terminology and Concepts”: Ringbom, Henrik/Røsæg, Erik/Solvang, Trond (Editörler), *Autonomous Ships and the Law*, 1. Baskı, Routledge, ss. 7-20, s. 8.
- Ringbom, Henrik/Veal, Robert** (2017) “Unmanned ships and the international regulatory framework”, *Journal of International Maritime Law*, C. 23, S. 2, ss. 100-118.
- Schmitt, Michael N./Goddard, David S.** (2016) “International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems” *International Review of the Red Cross*, C. 98, S. 2, ss. 567-592.
- Schmitt, Michael N.** (Editör) (2017), “Tallinn Manual 2.0 on the International Law Applicable to Cyber Operations”, Cambridge University Press.
- Stewart, Phil, “Houthi Drone Boat Detonates in Red Sea a Day After US Warning”, 04.01.2024 <<https://www.reuters.com/world/middle-east/houthi-drone-boat-detonates-red-sea-day-after-us-warning-2024-01-04/>> s.e.t. 21 Ocak 2024.
- Shelbourne, Mallory, “Navy to Use Sea Hunter in Fleet Exercises as Unmanned Systems Experimentation Continues”, 30.09.2020 <<https://news.usni.org/2020/09/30/navy-to-use-sea-hunter-in-fleet-exercises-as-unmanned-systems-experimentation-continues>> s.e.t. 08 Mayıs 2024.
- “Ship Definition and Meaning Collins English Dictionary” <<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/ship>> s.e.t. 15.10.2022.
- “Sri Lanka navy destroys Tiger boats | News | Al Jazeera”, 20.06.2007, <<https://www.aljazeera.com/news/2007/6/20/sri-lanka-navy-destroys-tiger-boats>> s.e.t. 20 Haziran 2024.

- Tanaka, Yoshifumi** (2015) “Navigational Rights and Freedoms”: Rothwell, Donald/Elferink, Alex Oude/Scott, Karen/Stephens, Tim (Editörler), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1. Baskı, Oxford University Press, ss. 536-558.
- Tanaka, Yoshifumi** (2019), “The International Law of the Sea”, Cambridge University Press, 3. Baskı.
- TDK**, “Gemi” <<https://sozluk.gov.tr/>> s.e.t. 15.10.2024.
- UDÖ** (2023) “Development of a Goal-Based Instrument for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), Report of the Intersessional MASS Working Group” (MSC 108/4/1)
- UDÖ** (2018) “Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)” (MSC.1/Circ.1638).
- UDÖ** (2018) “IMO Takes First Steps to Address Autonomous Ships”, <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-MASS-scoping.aspx>> s.e.t. 12.09.2021.
- UDÖ**, “GISIS - Status of Treaties” <<https://gis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>> s.e.t. 25.09.2024.
- Veal, Robert/Tsimplis, Michael/Serdy, Andrew** (2019) “The legal status and operation of unmanned maritime vehicles”, *Ocean Development and International Law*, C. 50, S. 1, ss. 23-48.
- Veal, Robert/Tsimplis, Michael** (2017), “The Integration of Unmanned Ships into The Lex Maritima”, *Lloyd’s Maritime And Commercial Law Quarterly*, ss. 303-335.
- Wingrove, Martyn**, “Samsung tests autonomous ship technology on tug”, 22.10.2020 <<https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/samsung-tests-autonomous-ship-technology-on-tug-61383>> s.e.t. 13 Ağustos 2024.
- Yılmaz, Mustafa** (2021) *Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler (Yüksek Lisans Tezi)*, TC Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.