

## ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU VE MÜCADELE YÖNTEMLERİ

*Piracy and Counter-Piracy in International Law*

**Ahmet Hamdi TOPAL\***

### ÖZET

Son yıllarda deniz yolu taşımacılığına yönelik haydutluk faaliyetlerinde dikkat çekici bir artış yaşanmıştır. Öyle ki bu tür saldırıların yoğun bir şekilde görüldüğü bazı deniz alanları, haydutlar açısından güvenli bölge haline gelmiştir. Deniz haydutluğunun sebep olduğu ekonomik zarar, her yıl milyarlarca doları bulmaktadır. 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde düzenlenen deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuk kuralları, uzun bir süredir değişmeksizin varlığını sürdürmektedir. Ancak söz konusu hukuki düzenlemeler, deniz haydutluğuna dair genel kabul görmüş bir tanımın yapılamayışı ve haydutların yakalanarak yargılanmaları gibi hususlarda ciddi eksiklikler içermektedir. Bu makalede deniz haydutluğuna ilişkin

---

\* Yrd.Doç.Dr., KTÜ İİBF Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (ahmethamditopal@yahoo.com).

uluslararası hukuk kuralları, mücadele etkinlik açısından incelenmekte ve söz konusu eksikliklerin giderilmesine yönelik çözüm önerileri ortaya koyulmaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Deniz haydutluğu, Haydut, BMDHS, Önleme, Cezalandırma

### ABSTRACT

Pirate attacks on shipping have increased notably in recent years. Certain waterways have become so notoriously vulnerable that the international community currently recognizes them as pirate havens. Maritime attacks cause billions of dollars in economic loss each year. The basic legal stipulations in international law, as embodied in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), have remained unchanged for a long time. Nevertheless, the present legal regime suffers from serious shortcomings, such as the problem of adopting an agreed-upon definition of piracy and practical problems regarding arresting and prosecuting pirates. The goal of this paper is to examine and question the adequacy of the piracy related provisions of international law. This paper will also put forward specific recommendations as to how to remedy them.

**Keywords:** Maritime Piracy, Pirate, UNCLOS, Prevention, Punishment

### GİRİŞ

Son yıllarda artan ticaret hacmine paralel olarak dünya deniz ticareti önemli bir artış göstermiş olup hâlihazırda dünya ticaretinin % 90'dan fazlası deniz yoluyla yapılmaktadır.<sup>1</sup> Denizyolu taşımacılığına yönelik bu istikrarlı talep, gereken tedbirlerin alınarak seyir emniyetinin

---

<sup>1</sup> DAHLVANG, Niclas: "Thieves Robbers & Terrorists: Piracy in the 21st Century", Regent J. Int'l L., Sayı 4, 2006, s. 28.

sağlanmasını zorunlu kılmaktadır. Ancak son yıllarda Aden Körfezi ve Somali açıkları başta olmak üzere deniz ticareti açısından önemli geçiş yollarında meydana gelen deniz haydutluğu faaliyetlerinde, önemli bir artış gözlemlenmiştir. Yakın bir zamana kadar güncel öneminin kalmadığı ifade edilen deniz haydutluğu, gerçekleştirilen samsasyonel eylemlerle tekrar uluslararası toplumun gündemine girmiştir. Deniz haydutluğunda yaşanan bu artış, denizyolu taşımacılığının güvenliğini sorgulanır hale getirmiştir. Bu durum doğal olarak konunun hukuki boyutlarıyla incelenerek değerlendirilmesini gerekli kılmıştır.

Çalışmanın temel amacı, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuki rejimi ortaya koymak ve mevcut kuralların sorunun çözümü açısından etkinliğini değerlendirmektir. Çalışmada, öncelikle deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları incelenmekte ve zaman zaman aynı anlamda kullanılan her iki kavram arasındaki farklılıklar açıklığa kavuşturulmaktadır. Ardından BMDHS'nin deniz haydutluğu ile ilgili hükümleri ayrıntılı bir şekilde incelenmekte ve sorunun günümüzde ulaştığı boyut dikkate alınarak uluslararası hukuk açısından alınması gereken tedbirlere yer verilmektedir.

### **I. Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Kavramları**

Deniz haydutluğu, deniz alanlarının ulaşım ve ticaret amaçlı kullanıldığı dönemlerden itibaren süregelen bir olgudur. Antik çağda ticaret gemilerini hedef alan saldırılarda bulunan ve bu amaçla Limni Adasını üs olarak kullanan Trakyalılar (*Thracians*), kayıtlara ilk deniz haydutları olarak geçmişlerdir.<sup>2</sup> Tarih boyunca kimi zaman artarak kimi zaman azalarak varlığını devam ettiren deniz haydutluğunu, deniz alanlarında gerçekleşen diğer şiddet hareketlerinden ayırmak kimi zaman zor olmuştur. Özellikle nitelikleri ve hukuki sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlar olan “korsanlık” (*corsair/privateering*) ile

---

<sup>2</sup> SORENSON, Karl: “State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy”, Swedish Defence Research Agency, Stockholm, 2008, s. 26, <http://www.foi.se/upload/projects/Africa/FOI-R--2610.pdf> (30 Eylül 2008).

“deniz haydutluğu” (*piracy*) arasında uzun bir süre kesin bir ayrım yapılmamış, her iki kavram da aynı anlamda kullanılmıştır. Bu nedenle korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkı ortaya koymak ve uluslararası hukuk açısından korsanlığın ne anlama geldiğini kısaca açıklayarak çalışmaya başlamak yerinde olacaktır.

### A. Korsanlık

Geçmişte özellikle de Ortaçağın sonlarına kadar savaş, uluslararası ilişkilerde sıklıkla başvurulan bir yöntem niteliğindedir. Savaşan devletlerin uyrukları arasında da savaşın devam ettiği var sayılan bu dönemde, haklı bir sebep olmaksızın insanların sahip oldukları malları ellerinden almak sıradan bir davranış olarak kabul edilmekte, bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer hırsız ya da soyguncu şeklinde nitelendirilmemektedir.<sup>3</sup> Bu anlayışın bir parçası olarak denizcilikle uğraşan milletler, korsanlarla işbirliği yaparak korsanlığı savaş zamanında düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak kullanma yoluna gitmişlerdir. Başlangıçta her devlet, diğer devletlerin bayrağını taşıyan gemilere, yabancı tüccarlara ve yüke karşı yapılan saldırıları görmezlikten gelmiştir. Hatta fırsat buldukça bu tür faaliyette bulunanları desteklemiş ve korsanların ele geçirdikleri ganimetten pay almıştır. Zamanla korsanların durumu yarı-resmi bir nitelik kazanmış, devletler bir savaş durumunda, düşman ticaret gemilerine saldırarak bu gemileri ele geçirmek ve gemideki yüke el koymak üzere korsanları yetkilendirme yoluna gitmişlerdir. Bu amaçla barış zamanında birer ticaret gemisi olarak faaliyet gösteren ve özel kişilerin idaresinde bulunan gemiler, savaş zamanında bağlı olduğu devletten müsaade belgesi (*letter de marque veya commission en course*) olarak ticaret gemilerinin zaptı başta olmak üzere düşman devlet gemilerine yönelik savaşa katılma yetkisine sahip kılınmışlardır. Dolayısıyla müsaade belgeli özel şahıslar tarafından donatılan ve devletler arası savaşın bir parçası haline gelen söz konusu gemiler, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak yaygın bir şekilde

---

<sup>3</sup> PATHAK, Monica: “Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today”, Windsor Rev. Legal & Soc., Sayı 65, 2005, s. 67.

düşmana yönelik savaş faaliyetlerine katılmışlardır.<sup>4</sup> Karşılıklı menfaat paylaşımının söz konusu olduğu bu ilişkide, korsanlar sunmuş olduğu hizmete karşılık zapdettiği gemiler ve yük üzerinden belli bir pay almışlar, henüz bir donanmaya sahip olmayan ya da yeterli bir deniz gücü bulunmayan devletler de deniz savaşı için ihtiyaç duydukları asker ve savaş araçlarını korsanlar sayesinde elde etmişlerdir. Tüm bu bilgilerin ışığında bir devletin müsaadesi altında özel kişilerce donatılmış gemiyle düşman gemilerine saldırmak korsanlık; bağlı olduğu hükümetin müsaadesiyle düşman gemilerine ve topraklarına saldıran kişi korsan; bu tür faaliyetlerde kullanılan gemiler de korsan gemisi olarak isimlendirilmiştir.<sup>5</sup>

Savaşta ele geçirildikleri takdirde, haksız fiil işlememiş olmaları şartıyla savaş esiri sayılan korsanlar, 18. yüzyılın sonlarına kadar deniz savaşlarında önemli bir rol oynamıştır. Örneğin, 15 ve 16. yüzyılda Hıristiyan ülkelerle Osmanlı Devleti başta olmak üzere Müslümanlar arasındaki mücadelede, alelâde yağmacılık özelliğini kaybetmeksizin korsanlığın bir savaş yöntemi olarak kullanıldığı görülmektedir. Bu bağlamda korsanlık, Hıristiyan ülkeler açısından Müslümanlara ve onlarla ticaret yapan Hıristiyan müttefiklerine; Osmanlı Devleti açısından da Venedik, Ceneviz, İspanya, Fransız ve Rodos ticaret ve savaş gemilerine yönelik savaşın bir parçası haline gelmiştir. Öte yandan 16. yüzyılın sonlarından itibaren İngilizlerin ve Hollandalıların Akdeniz'e inmeleriyle birlikte korsanlık yayılma dönemine girmiştir. Akdeniz'e

<sup>4</sup> Örneğin, İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533–1603), İngiliz korsanları Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi görmüş ve onlara İspanyolların deniz ticaretine engel olabilmek için hükümet izniyle korsanlık yapma yetkisine sahip kılan belgeyi düzenli bir şekilde vermiştir. Bir anlamda korsanlara yarı resmi bir statü tanınmış ve korsanlar Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi görülmüşlerdir. İlk kez 1243'de İngiltere Kralı III. Henry tarafından verilen bu belgelerde korsanlar tarafından uyulması gereken kurallara da yer verildiği görülmektedir. Bkz. BURGESS, Douglas R.: "Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law", U. Miami Int'l & Comp. L. Rev., Sayı 13, 2006, s. 307–308; BAHAR, Michael: "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", Vand. J. Transn'l L., Sayı 40, 2007, s. 12, dip. 37.

<sup>5</sup> MERAY, Seha L.: "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", AÜSBFD, Cilt 18, Sayı 3, 1963, s. 106.

kıyısı olan diğer devletlerle İngilizler ve Hollandalılar arasında yaşanan rekabetin de etkisiyle birlikte korsanlık, Müslümanlarla Hıristiyanlar arasında kullanılan bir yöntem olmaktan çıkmış ve yaygınlık kazanmıştır.<sup>6</sup>

Korsanlığı meşru bir savaş yöntemi olarak kabul eden ve belirli kurallar çerçevesinde düzenleyen bu müsamahakâr yaklaşımdan 18. yüzyıldan itibaren vazgeçilmeye başlanmıştır. Korsanların sahip oldukları yarı-resmi statüyü kötüye kullanarak deniz haydutluğuna kaymaları ve deniz ticaretine verdiği zararlar bu vazgeçişte oldukça etkili olmuştur.<sup>7</sup> Ayrıca korsanların tarafsız devletlerin gemilerine verdiği zararlar, korsanları denetleme güçlüğü ve savaş gemisi teknolojisinde kat edilen gelişme de diğer sebepler arasında yer almaktadır. Ayrım gözetmeksizin tüm devletleri hedef alır hale gelen korsanlık, nihayet 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile birlikte yasaklanmıştır.<sup>8</sup> Bu tarihten itibaren devletler arasındaki savaşlarda bir daha görülmeyen korsanlığın günümüzde uygulama alanı kalmamıştır. Halen devam eden ve uluslararası deniz taşımacılığını tehdit eden şiddet hareketleri ise, günlük kullanımda ve basın yayın organlarında ifade edilenin aksine korsanlık değil, deniz haydutluğudur.

## B. Deniz Haydutluğu

Deniz ticaretinin yoğun ancak otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında sıklıkla görülen ve haydutlar açısından karlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu, özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın kendilerine ait gemilerle diğer gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı kendi çıkarları doğrultusunda saldırılarını ifade etmektedir. Korsanlıktan farklı olarak burada haydutlar herhangi bir hukuki dayanağa sahip olmaksızın bu tür şiddet hareketlerinde bulunmaktadır.

---

<sup>6</sup> MERAY, s. 128.

<sup>7</sup> SORENSON, s. 30.

<sup>8</sup> Paris Declaration Respecting Maritime Law, Apr. 16, 1856, <http://www.icrc.org/IHL.nsf/WebART/105-10001?OpenDocument> (30 Eylül 2009).

Günümüzde uluslararası toplum açısından ciddi bir tehdit haline gelen deniz haydutluğunu münferit ve sınırlı bir olay olarak değerlendirmek yanıltıcı olacaktır. Nitekim istatistikler de bu tespiti doğrular niteliktedir. Örneğin, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (*The International Maritime Bureau/IMB*) tarafından 1992’de Kuala Lumpur’da kurulan Korsanlık Rapor Merkezi verilerine göre, 1986’dan itibaren belirgin bir artış gözlemlenen deniz haydutluğu özellikle 2000’li yıllarda zirve noktasına ulaşmıştır. 1986’da rapor edilen saldırı sayısı toplam 38 iken bu sayı 2008 yılında 293 olmuştur. Bu rakam bir önceki yıl 263 olan ihbar edilen saldırı sayısına göre %11’lik bir artışa tekabül etmektedir.<sup>9</sup> Belirli su yollarının, sahip oldukları coğrafi şartlar ve bölge devletlerinin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik krizlerden ötürü deniz haydutları için son derece elverişli alanlar haline geldiği görülmektedir. Dar su yollarının ve sayısız küçük adanın bulunduğu deniz alanlarının haydutluk açısından son derece elverişli olduğunu söylemek gerekir. Aden Körfezi ve Kızıl Deniz, Nijerya açıkları başta olmak üzere Batı Afrika, Malakka ve Singapur Boğazı, Güney Çin Denizi bu anlamda yüksek riske sahip deniz ticaret yolları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Söz konusu tehdidin artmasında, kıyı ve limanlar başta olmak üzere devletlerin egemenlikleri altında bulunan deniz alanlarının güvenliğini sağlamakta yetersiz kalması, bölgesel boyuttaki siyasi istikrarsızlıklar, rüşvet ve yolsuzluk ortamı önemli bir rol oynamaktadır.<sup>10</sup> Bir diğer neden

<sup>9</sup> ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report, 1 January–31 December 2008, s. 2. Öte yandan, veri toplamadaki zorluklar ve verilerin doğruluğundaki tereddütler dikkate alındığında, deniz haydutluğuna ilişkin bu istatistiklerin mutlak bir kesinlik ifade etmediğini söylemek gerekir. Rekabete dayalı bir piyasanın hâkim olduğu denizcilik sektöründe gemi sahipleri artan sigorta maliyetleri, gecikmeler, uzun süren soruşturmanın neden olduğu maliyet ve geminin limanda kaldığı her gün için talep edilen ilave liman masrafları nedeniyle saldırıları bildirme hususunda isteksiz davranmaktadır. Ancak pek çok olayın istatistiklerde girmediği dikkate alındığında, sorunun tahmin edilenin ötesinde olduğunu söylemek abartılı sayılmamalıdır.

<sup>10</sup> Örneğin Siad Barre’nin iktidardan uzaklaştırıldığı 1991’den bu yana Somali’de yaşanan istikrarsızlık ve güç boşluğu, ülkede güvenliğin kaybolmasına ve halkın ekonomik açıdan yoksullaşmasına neden olmuştur. Etkin bir merkezi hükümetin kurulamaması,

de saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkânlardır. Yakın zamana kadar saldırılarda bıçak ve tabanca kullanan deniz haydutlarının yerini günümüzde hafif/ağır makineli silahlar ve otomatik silahlar, roket atar ve kısa menzilli füzeler kullanan, uydu telefonlarıyla iletişim kuran, hedeflerini bulma ve takip etme kolaylığı sağlayan küresel konumlama sistemine (*Global Positioning System/GPS*) sahip modern deniz haydutları almıştır. Örneğin; Somali açıklarında oldukça ileri düzey teknolojik cihazlarla donatılmış ana gemilerde organize olan haydutlar, bölgede seyir halindeki gemileri tespit ettikten sonra sürat motorları veya botlarla gemiden ayrılarak hedef gemiye saldırmaktadırlar. Bu sayede kıyıda 400–500 mil açıkta seyreden gemilerin dahi kaçırıldığı görülmektedir.

Saldırlara yakından bakıldığında, hem amaç hem de eylem tarzı itibarıyla farklı saldırı türleriyle karşılaşılmaktadır. Bunlardan ilki, genellikle limanda demir atmış veya demirleme yerlerinde ya da kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilere yönelik saldırılardır. Bir diğer saldırı türü ise, açık deniz veya karasularında seyir halindeki gemilere karşı gerçekleştirilen saldırılardır. Ölüm ve yaralanmaların da gerçekleştiği bu tür saldırılarda, genellikle modern silahlarla donatılmış bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra gemideki yükün tamamını başka bir gemiye aktararak gemiyi ve personeli serbest bırakılmaktadırlar.<sup>11</sup> Son dönemde özellikle Aden Körfezi ve Somali açıklarında görülen diğer bir türde ise, yine bir ana gemiden operasyonlarını yürüten haydutlar, ele geçirdikleri gemiyi tüm yükü ve mürettebatıyla birlikte bilinmeyen bir yerde alıkoymakta, geminin ve mürettebatın serbest bırakılması karşılığında

---

siyasi, askeri ve toplumsal bir kargaşa ortamının devam ediyor olması, bölgedeki haydutluk faaliyetlerinin siyasi, ekonomik ve toplumsal arka planını oluşturmaktadır.

<sup>11</sup> Bu tip saldırılara dair Eylül 2002’de Malakka Boğazında *Nautica Kluang* isimli tankere karşı gerçekleştirilen saldırı örnek verilebilir. 3298 tonluk motorin yüklü bu tankeri kaçıran haydutlar, mürettebatı bir kamaraya kilitledikten sonra yükü kendi gemilerine transfer etmiş ve gemiden ayrılmıştır. Bkz. ABHYANKAR, Jayant: “Piracy and Maritime Violence A Continuing Threat Maritime Industry”, s. 4 [http://www.itopf.com/\\_assets/documents/Abhyankar.pdf](http://www.itopf.com/_assets/documents/Abhyankar.pdf) (30 Eylül 2009).



fidye talep etmektedir.<sup>12</sup> Diğer bir tip ise genellikle Uzak Doğuda görülen bir saldırı türüdür. Gemiye ele geçiren deniz haydutları, mürettebatı öldürüp denize atmakta veya filika ya da sandal gibi küçük deniz araçlarına doldurup açık denize bırakmaktadır. Ardından gemiyi yeniden boyayarak farklı bir kimlik vermek üzere güvenli bir limana çekmekte, geminin ve gemideki yükün evrakını değiştirme yoluna gitmektedirler.<sup>13</sup> “Hayalet gemi” (*phantom-ghos ship*) olarak isimlendirilen gemi ve taşıdığı yük düzenlenen sahte evrakla satılmakta veya gemi herhangi bir “kolay bayrak” devletine kaydettirilerek deniz ticaretinde kullanılmaktadır.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Örneğin Somalili deniz haydutları tarafından 14 Kasım 2008’de kaçırılan ve üç ay boyunca Somali karasularında alıkonulan Liberya bandıralı Suudi tankeri *MV Sirius Star*, üç milyon dolarlık bir fidye ödendikten sonra serbest bırakılmıştır. Amerika Birleşik Devletlerine giden tankerin yaklaşık 100 milyon dolar değerinde petrol taşıdığı ifade edilmektedir. Benzer şekilde Sudan’dan ayrılmak için ülkenin güneyinde isyan başlatmış olan Sudan Halk Kurtuluş Ordusu’na (*Sudan People’s Liberation Army/SPLA*) ulaştırılmak üzere 33 adet T-72 model tankla askeri mühimmat taşıyan *MV Faina* isimli Ukrayna bandıralı yük gemisi 25 Eylül 2008’de Somali açıklarında kaçırılmış ve yaklaşık altı ay boyunca Somali’de Harardera isimli bölgede alıkonulmuştur. Söz konusu geminin serbest bırakılması karşılığında ise 3.5 milyon dolar fidye ödendiği belirtilmektedir. Bkz. Piracy off the Horn of Africa, Congressional Research Service, <http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf> (30 Eylül 2009). 8 Temmuz 2009’da Suudi Arabistan’dan Ürdün’e giderken Aden Körfezi’nde deniz haydutlarınca kaçırılan ve Eyl Limanında alıkonulan *Horizon 1* isimli Türk yük gemisi de 1.7 milyon dolarlık fidyenin ödenmesinin ardından 5 Ekim 2009’da serbest bırakılmıştır. Bkz. <http://www.lloydlist.com/ll/news/pirates-free-horizon-1-and-its-crew/20017704797.htm> (7 Ekim 2009).

<sup>13</sup> Endonezya’dan aldığı alüminyum Güney Kore’ye taşıyan *M/V Tenyu* isimli Japon yük gemisi, 28 Eylül 1998’de Malakka Boğazında seyir halindeyken ani bir şekilde ortadan kaybolmuştur. Aylar sonra Çin’de yeni bir isimle ve Honduras bandıralı bir şekilde bulunan geminin taşıdığı yükten ve mürettebatından bir daha haber alınmamıştır. Geminin kaçırılan *M/V Tenyu* isimli gemi olduğu ise, motor seri numarasının kontrolü neticesinde anlaşılmıştır. Bkz. DAHLVANG, s. 24.

<sup>14</sup> Kaçırılan kimi gemiler farklı bir isimle kolay bayrak devletleri olarak bilinen devletlerin gemi siciline kaydedilmektedir. Günümüzde dünya ticaret filosunun önemli bir kısmı, Liberya, Panama, Malta, ST. Vincent ve Belize gibi devletlerin sağladığı kolay bayrak altında seyretmektedir. Bu uygulamanın gemi ve mürettebat üzerinde neden olduğu olumsuzlukları önlemek amacıyla BMDHS madde 91(1)’de gemi ile devlet arasında “gerçek bağ” olması şartına yer verilmiştir. Bu amaçla 1986’da Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde Gemilerin Tescil Şartları Sözleşmesi imzalanmıştır. Söz konusu düzenlemeye rağmen kolay bayrak devleti ülkelerin gemiler

Yaygın bir sorun haline gelen deniz haydutluğunun neden olduğu sonuçlara kısaca bakıldığında, bölge ülkeleri başta olmak üzere dünya ekonomisini olumsuz yönde etkilediği görülmektedir. Yüklerin çalınması ve seyrin gecikmesi ağır mali kayıplara neden olmakta, yükün sahibi imalatçılar, gemi sahibi taşıyıcılar ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir. Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan suyollarını geçmek istemeyen gemi sahipleri, alternatif güzergâhlara yönelmişlerdir. Örneğin büyük gemi şirketleri, Somali açıklarında gerçekleştirilen saldırılardan ötürü Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika'da bulunan Ümit Burnu'ndan geçmeyi tercih etmektedir. Dünya tanker filosunun %75'inin bağlı olduğu Uluslararası Tanker Sahipleri Birliği Başkanı Peter Swift, deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmamak için gemilerin Güney Afrika'dan geçmesinin maliyeti %30 arttırdığını ifade etmektedir.<sup>15</sup> Dolayısıyla bir yandan taşıma ücretleri bu şekilde yükselirken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketleri sigorta primlerini artırma yoluna gitmektedir. Yapılan hesaplamalar, deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ortalama yıllık maliyetin 16 milyar dolar civarında olduğunu ortaya koymaktadır.<sup>16</sup> Belirtilmesi gereken bir diğer husus, deniz haydutluğunun çevre felaketlerine yol açma açısından potansiyel bir risk oluşturduğudur. Geminin seyir emniyetini tehlikeye düşüren bu tür bir saldırı sırasında, özellikle petrol ve diğer tehlikeli eşya taşıyan gemilerin kazaya uğraması mümkündür. Muhtemel bir kazanın çevre felaketine neden olacağı ve ekolojik dengeyi de bozacağı açıktır.<sup>17</sup>

---

üzerinde etkin bir kontrole sahip olmaması, deniz haydutlarını da bu tür ülkelere yönlendirmektedir. Haydutlar hazırlamış oldukları sahte belgelerle kaçırıldıkları gemilerin söz konusu devletlere ait gemi sicillerine kaydettirmektedir.

<sup>15</sup> Ship Owners Call for UN-Led Force, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7745682.stm> (30 Eylül 2009).

<sup>16</sup> PASSMAN, Michael H.: "Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts", J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009, s. 5.

<sup>17</sup> 1992'de Malakka Boğazında kaçırılan Liberya bandıralı *Nagasaki Spirit* isimli petrol tankeri bu durumun tipik bir örneğidir. Gemide görevli mürettebatın gemiden uzaklaştırılmasının ardından gemi hızı artırılarak otomatik pilota bağlanmıştır. Terk edilmiş bir şekilde denizde seyreden gemi karşı yönden gelmekte olan silah ve patlayıcı yüklü *Ocean Blessing* isimli bir gemi ile çarpışmıştır. Çarpmanın etkisiyle başlayan

## II. BMDHS ve Deniz Haydutluğu

Uluslararası hukuk bağlamında deniz haydutluğuna dair temel hükümler BMDHS’de yer almaktadır. Deniz alanlarının belirlenmesinden deniz çevresinin korunması ve muhafazasına kadar pek çok konunun ayrıntılı bir şekilde ele alındığı BMDHS’nin 100–107 maddelerinde deniz haydutluğu düzenlenmiştir. Söz konusu maddelerde deniz haydutluğu, haydut geminin tanımı, haydut geminin tabiiyetini muhafazası veya kaybı, haydut geminin ve gemideki şahısların zabtı, zabta yetkili gemi ve uçaklara ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Aslında bu hükümler yeni olmayıp Harvard Hukuk Fakültesinin çabaları sonucunda hazırlanan 1932 tarihli Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağına dayanmaktadır. Harvard Hukuk Fakültesi tarafından deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuk kurallarının kodifiye edilmesi amacıyla başlatılan çalışmalar 19 maddelik bir taslağın ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Her ne kadar kabul edilmese de taslaktaki hükümler daha sonraki çalışmalara referans teşkil etmiştir.<sup>18</sup> Nitekim 1958’de toplanan Cenevre Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen Açık Deniz Sözleşmesinin deniz haydutluğuna ilişkin 14–21 maddeleri söz konusu taslak esas alınarak hazırlanmıştır. Böylece deniz haydutluğundan ne anlaşılması gerektiği doktrinde uzun süren anlaşmazlıklardan sonra uluslararası bir düzenleme ile açıklığa kavuşturulmuştur. BMDHS’nin hazırlandığı dönemde deniz

---

yangın denize dökülen tonlarca petrolün etkisiyle altı hafta boyunca devam etmiştir. Bkz. WINN, John I. & GOVERN, Kevin H.: “Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats”, *The Homeland Security*, Cilt 2, Sayı 2, 2008, s. 132.

<sup>18</sup> Harvard Hukuk Fakültesinin, dünyanın çeşitli ülkelerinden hukukçuları davet ederek Milletler Cemiyetinin toplamayı düşündüğü Kodifikasyon Konferansında ele alınacak konulara ilişkin hazırlanmasına öncülük ettiği sözleşme tasarılarından biri olan bu taslak, uluslararası hukuk çerçevesinde deniz haydutluğunu bir suç olarak tanımlamaya yönelik ilk ciddi girişimdir. Deniz haydutluğunun evrensel yargı yetkisine tabi bir suç olduğu ifade edilen taslakta, haydutluk amacıyla gerçekleştirilen soygun, tecavüz, yaralama, kölelik, hapsedme veya öldürme ya da sahip olunan eşyayı çalma yahut tahrip etme kastıyla gerçekleştirilen her tür şiddet ve yağma hareketinin devletin yargı yetkisi dışında kalan bir deniz alanında gerçekleştirilmek kaydıyla deniz haydutluğu teşkil ettiği kabul edilmiştir. Sözleşme taslağının metni için bkz. “Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments”, *Am. J. Int’l L. Supp.*, Sayı 26, 1932, s. 743–747.

haydutluğunun öncelikli bir konu olmamasının da etkisiyle 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin ilgili hükümlerinin doğrudan iktibas edilmesi yoluna gidilmiştir. Bu durum 1932 tarihli Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağı çerçevesinde şekillenen mevcut kuralların, deniz haydutluğunun günümüzde kazanmış olduğu görünüm ve bunun neticesinde sunmuş olduğu tehditle uyumlu olmadığı yönünde eleştirileri de beraberinde getirmektedir.<sup>19</sup>

Bahse konu hükümlerden ilki olan 100. maddede, açık denizde veya herhangi bir devletin yargı yetkisine tabi olmayan deniz alanlarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi amacıyla tüm devletlerin azami ölçüde işbirliği yapmaları öngörülmüştür. Bu işbirliğinin ne şekilde ve kimin gözetiminde yapılacağı açıklığa kavuşturulmamış olmakla beraber bilgi paylaşımı, devriye koyulması, haydutların yakalanarak ilgili devlete teslim edilmesi hatta yetkilendirilmiş yabancı gemilerin karasularına girişine izin verilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Ardından 101. maddede deniz haydutluğunun tanımı yapılmış, devamında deniz haydutluğunun değişik açılardan düzenlenmesi yoluna gidilmiştir. 102. maddede, mürettebatı isyan etmiş ve kontrolü ele geçirmiş olan bir savaş gemisi, devlet gemisi veya devlet uçağı tarafından denizde özel amaçlar doğrultusunda diğer gemilere karşı 101. maddede sıralanmış fiillerden herhangi birinin işlenmesi halinde, söz konusu fiilin özel bir gemi tarafından işlenen fiillerle bir tutulacağı ifade edilmiştir. Haydut geminin tanımlandığı 103. maddede, fiilen kontrolü altında buldukları şahıslar tarafından 101. maddede sayılan fiillerden herhangi birini işlemek üzere kullanılan ve kullanılması planlanan gemi ve uçağın haydut gemi ve uçak sayılacakları hüküm altına alınmıştır. Buna göre, deniz haydutluğu devlet hizmetinde olmayan gemiler tarafından işlenebilen bir fiil olup savaş gemisi veya devlet hizmetine tahsis edilmiş bir geminin, bu vasıflarını muhafaza ettiği sürece deniz haydudu muamelesine tabi tutulması söz konusu değildir. 105. madde de haydut bir geminin zabtına ilişkin kurallara yer verilmiştir. Söz konusu hükme göre, her bir devlet bu tür bir saldırıyı tespit ettiği takdirde saldırıda kullanılan gemiye ve gasp edilen

---

<sup>19</sup> PATHAK, s. 72.

mala el koymak ve saldırganları yakalayarak kendi yargı organlarına teslim etmek yetkisiyle donatılmıştır. Görüldüğü üzere, deniz haydutluğunun önlenmesi ve sorumluların cezalandırılması, sadece bu kişilerin ya da ilgili gemilerin uyuşunu taşıdığı devletin yetkisi ile sınırlı değildir. Her devlet, haydut gemi ve haydutlar üzerinde yetkiye sahiptir. Deniz haydutluğu üzerinde evrensel yargı yetkisinin tanındığı hükmün devamında el koyan devletin, saldırganlara verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebileceği öngörülmüştür. Öte yandan, devletlere tanınan denetleme ve yargı yetkisinin keyfî bir şekilde kullanılmaması amacıyla kaleme alınan 106. maddede, yeterli bir sebep olmaksızın haydutluk şüphesiyle bir gemiye el konulduğunda, el koymayı gerçekleştiren devletin geminin tabiiyetini taşıdığı devlete karşı el koymanın neden olduğu herhangi bir kayıp veya zarardan ötürü hukuken sorumlu olacağı ifade edilmiştir. Deniz haydutluğu nedeniyle zabta yetkili gemi ve uçaklar ise, 107. maddede açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre, bir devletin savaş gemileri veya askeri uçakları ile devlet hizmetinde olduğu açıkça işaretlenmiş ve bu amaçla yetkilendirilmiş diğer devlet gemileri veya uçakları, açık denizlerde bu tür eylemlerde bulduklarından kuşku oldukları gemileri durdurma ve denetleme yetkisine sahip kılınmışlardır.

#### **A. Tanım**

Uluslararası hukuk bağlamında deniz haydutluğunun klasik ve yerleşmiş tanımının yapıldığı 101. madde metni şu şekilde kaleme alınmıştır:

*“Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğu sayılır.*

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

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

(ii) *Herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş*

*her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili.*

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

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

## **B. Tanımda Öngörülen Temel Şartlar**

Yapılan bu tanımdan hareketle, bir eylemin uluslararası hukuka göre deniz haydutluğu şeklinde nitelendirilebilmesi için dört şart aranmaktadır. Her şeyden önce ortada bir şiddet, alıkoyma ve yağma fiili olmalıdır. Söz konusu fiilin açık denizlerde veya devletin yargı yetkisi dışında bir yerde ve özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Son olarak, suç teşkil eden fiil, özel bir geminin mürettebatı ve yolcuları ya da mürettebatı isyan etmiş veya devletin üzerinde artık kontrol icra edemediği bir devlet gemisi kullanılarak diğer bir gemiye karşı gerçekleştirilmelidir.

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

BMDHS, deniz haydutluğunun söz konusu olabilmesi için öncelikle bir şiddet, alıkoyma ve yağma fiilinin gerçekleştirilmesini şart koşmuştur. Gemiye ele geçirerek batırmak dâhil gemiye yönelik her tür zarar, gemide bulunanlara yönelik öldürme, yaralama, rehin alma, yüke el koyma ve benzer hareketler tanımda aranan şiddet şartını karşılamakta olup deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilir.<sup>20</sup> Öte yandan, limanda demir atmış veya demir yerlerinde ya da kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilerde şiddete başvurulmaksızın gizlice gemiye girmek suretiyle gerçekleştirilen hırsızlık olaylarıyla da karşılaşmaktadır. Burada

---

<sup>20</sup> MERAY, s. 107.

saldırganlar gemiye sadece nakit para, mürettebata ve gemiye ait eşya, cihaz ve yük gibi kolayca taşınabilir eşyalar için gelmekte ve kısa sürede gemiden ayrılmaktadır. Şiddet, alıkoyma ve yağmanın söz konusu olmadığı hırsızlık amaçlı bu tür fiillerin deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmesi söz konusu değildir.

### **b. Özel Amaçlar Şartı**

Yapılan tanımda da görüldüğü üzere, fiilin deniz haydutluğu şeklinde nitelendirilebilmesi için saldırganların özel amaç (*private ends*) doğrultusunda hareket etmeleri gerekmektedir. BMDHS’de özel amaçlar ifadesi tanımlanmamış olmakla birlikte, burada kastedilen saldırganların şahsi bir çıkar sağlamayı amaçlamış olmalarıdır. Nitekim haydutların nakit para, taşınan yükü ele geçirmek veya fidye almak gibi sıradan amaçlarla bu işi yaptıkları görülmektedir.

Deniz haydutluğunun özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen fiillerle sınırlandırılmış olması, politik amaçlarla gerçekleştirilen terörist saldırıları doğal olarak kapsam dışında bırakmaktadır. Bununla birlikte, teröristlerle deniz haydutları arasında ortak maddi çıkarlara dayalı ilişki ve işbirliği ihtimali, önemli bir güvenlik riskini de beraberinde getirmektedir. Benzer şekilde, kaçırılan gemilerin terör saldırılarında kullanılması veya taşıdığı petrolün kasten denize boşaltılması ya da deniz haydutluğundan elde edilen maddi kazancın terörist faaliyetlerin finansmanında kullanılması ihtimali, doğal olarak uluslararası toplumu endişeye sevk etmektedir. Özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında, deniz alanlarında gerçekleştirilen terörist saldırıların da deniz haydutluğu şeklinde nitelendirilerek evrensel yargı yetkisine tabi tutulması gerektiği yönünde farklı görüşlerle karşılaşılmaktadır.<sup>21</sup> Bu görüş sahiplerine göre,

<sup>21</sup> Bu tür görüşler için bkz. DUBNER, Barry: “Piracy in Contemporary National and International Law”, Cal. W. Int’l L. J., Sayı 21, 1990, s. 139-40; HALBERSTAM, Malvina: “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, Am. J. Int’l L. Sayı 82, 1988, s. 310; GARMON, Tina: “International Law of the Sea: Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September”, Tul. Mar. L. J., Sayı 11, 2002, s. 275, BAHAR, s. 26-30; PATHAK, s. 72.

BMDHS’de deniz haydutluğunun tanımlandığı 101. madde, deniz alanlarında gerçekleştirilen terörist saldırıları da kapsayacak şekilde değiştirilmeli ve bu tür saldırılar da deniz haydutluğu başlığı altında evrensel yargı yetkisine tabi tutulmalıdır. Başvurdukları taktik ve yöntem itibarıyla yer yer örtüşen ve masum insanların can ve mal güvenliğine yönelik bir tehdide neden olan deniz haydutluğu ile terörizm aslında farklı suç türleridir. Öldürme ve yaralamayla sonuçlanan eylemlere başvurarak politik amaçlara ulaşmayı hedefleyen teröristler, eylemleri ile fiziki bir tahribat gerçekleştiriminin ötesinde, hedef topluma korku salarak ilgiyi olabildiğince kendilerine çekmeyi amaçlamakta, bunun için de mümkün olduğunca ses getirecek nitelikte eylemler yapmaya yönelmektedirler.<sup>22</sup> Gerçekleştirdikleri eylemler bir anlamda semboliktir. Deniz haydudu ise, idealleri doğrultusunda gerekirse hayatını feda etmeye hazır olan teröristin aksine saldırı sonucunda elde edeceği kazançla birlikte daha iyi bir hayat sürmeyi hedeflemekte ve bir an evvel amacına ulaşip izini kaybettirmek istemektedir. Dolayısıyla görünür olmaktan kaçınan deniz haydutları, genellikle amaçlarına ulaşmaya yetecek derecede şiddete başvurmaktadır. Nitekim Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme örneğinde görüldüğü üzere tüm bu farklılıklar ve terörizmin neden olduğu tehdidin ağırlığı gözetilerek denizlerde terörizm ve benzeri şiddet hareketlerine yönelik özel bazı düzenlemeler yapılması yoluna gidilmiştir.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> *Achille Lauro* isimli İtalyan yolcu gemisinin kaçırılması, bilinen en somut örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemiye kaçırılan saldırganlar, İsrail hapisanelerinde tutuklu bulunan Filistinli mahkûmların serbest bırakılmasını amaçlamışlardır. Benzer bir örnek, *The Santa Maria* isimli Portekiz yolcu gemisinin Portekiz’de işbaşında olan Salazar yönetimine muhalif Captain Galvao öncülüğünde kaçırılmasıdır. Geminin kaçırılmasını Salazar yönetiminin devrilmesine yönelik ilk adım şeklinde nitelendiren Galvao, isyancı statüsüne tabi tutulacağı garantisine üzerine eylemini sonlandırmış ve teslim olmuştur. Bkz. HALBERSTAM, s. 286.

<sup>23</sup> *Achille Lauro*’nun Mısır karasularında kaçırılmasının ardından, BM ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün çabalarıyla yasal olmayan şiddet eylemlerinin önlenmesi amacıyla kabul edilen 1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme’nin 3. maddesinde suç sayılan fiiller sıralanmıştır. BMDHS’de düzenlenmeyen suç fiillerine de yer verilen maddeye göre, kuvvet kullanarak veya tehditle ya da herhangi bir korkutma şekliyle geminin



### c. İki Gemi Şartı

BMDHS, deniz haydutluğunu diğer bir gemi veya gemide bulunan kişilere yöneltilmiş eylemlerle sınırlandırmıştır.<sup>24</sup> Buna göre, deniz haydutluğu sayılan fiilin geminin mürettebatı ve yolcuları ya da mürettebatı isyan etmiş ya da devletin üzerinde artık kontrol icra edemediği bir devlet gemisi kullanılarak diğer bir gemiye karşı gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Gemide bulunan mürettebat, yolcular veya kaçak yolcular tarafından gerçekleştirilen benzer hareketler ise isyan olarak kabul edilmiş ve deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmemiştir. Bu durumda, ilgili gemi ya da uçak üzerinde yetki kullanımı sadece bayrak devletine ait olup gemide vuku bulan her tür fiil veya suç bayrak devletinin kanunlarına tabidir. Gemi ile bayrak devleti arasındaki hukuki ilişki devam ettiği sürece, geminin haydut gemi

---

kontrolünün ele geçirilmesi; gemide bulunan bir şahsa karşı, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek bir şiddet hareketinde bulunulması; geminin seyir güvenliğini bozabilecek bir tarzda geminin tahrip edilmesi, gemiye veya navlununa zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddenin herhangi bir surette gemiye yerleştirilmesi veya geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde seyir güvenliğini kolaylaştıran cihazların tahrip edilmesi veya bunlara zarar verilmesi veya bunların çalışmasının engellenmesi veya yanlış olduğu bilinen bir bilginin ileterek geminin seyir emniyetinin tehlikeye atılması halinde suç işlenmiş olmaktadır. BMDHS'nin aksine Sözleşmede açık deniz ve devletin yargı yetkisine tabi deniz alanları ayrımı yapılmamış, karasuları dâhil devletin yargı yetkisi içinde bulunan deniz alanlarında gerçekleştirilen cezai nitelik taşıyan fiiller suç başlığı altında düzenlenmiştir. Ayrıca suç teşkil eden fiilin politik amaçla gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği açısından herhangi bir fark gözetilmemiş, ne tür bir amaçla gerçekleştirildiğine bakılmaksızın söz konusu fiillerin suç teşkil edeceği kabul edilmiştir. 11 Eylül saldırılarının ardından gemilerin de benzeri saldırılarda kullanılabileceği düşüncesiyle daha etkili önlemler alınması yoluna gidilmiştir. Bu amaçla 2005'de kabul edilen Protokolle birlikte, Sözleşmede önemli bazı değişiklikler yapılmıştır. Mevcut haliyle Sözleşmenin deniz haydutluğu ve deniz alanlarında gerçekleştirilen terörist saldırılarla mücadele ve deniz alanların güvenliği açısından bazı boşlukları doldurduğu ve elverişli bir hukuki çerçeve oluşturduğu söylenebilir. Buna rağmen Filipinler, Malezya ve Endonezya gibi doğrudan ilgili devletler, siyasi ve askeri yönden güçlü devletlerin Sözleşme sayesinde egemenliklerini tehdit edecekleri düşüncesiyle sözleşmeye taraf olmamışlardır. Sözleşmeye taraf olma bakımından gösterilen bu isteksizlik, Sözleşmenin yer bakımından uygulanabilirliğini önemli ölçüde etkilemiş, BMDHS kapsamına girmeyen şiddet hareketleriyle mücadele açısından önemli su yollarını uygulamanın dışında bırakmıştır.

<sup>24</sup> Madde 101/a ve 102.

şeklinde nitelendirilmesi ve bir başka devletin bu gemi üzerinde tasarrufta bulunması hukuken mümkün değildir.

İki gemi şartının aranması, politik amaçlı eylemlerin deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmemesi açısından da dolaylı bir avantaj sağlamaktadır. Çünkü *Achille Lauro*'nun kaçırılması örneğinde görüldüğü üzere politik amaçlı bu tür eylemlerde umumiyetle tek bir gemi söz konusu olmaktadır.

#### **d. Açık Deniz Şartı**

Bilindiği üzere BMDHS, deniz alanlarını dört farklı kategoriye ayırmaktadır. Bunlar; karasuları (madde 2–34), bitişik bölge (madde 33), münhasır ekonomik bölge (madde 55–75) ve açık deniz (madde 86–120) alanlarıdır. Söz konusu hükümlere yakından bakıldığında karasularının azami sınırının dört katına çıkarıldığı görülmektedir. Buna göre kıyı devleti, karasularını esas hatlardan itibaren 12 mili aşmayacak bir şekilde tespit etme hakkına sahiptir. Kıyı devleti, münhasır egemenlik yetkisine sahip olduğu bu alanda, diğer devletlere ait gemi ve deniz araçlarının zararsız geçiş hakkına saygı göstermekle yükümlüdür. Bitişik bölge ise, esas hatlardan itibaren 24 millik bir deniz alanını kapsamaktadır. Kıyı devleti, bitişik bölgede gümrük, maliye, göç ve sağlık alanlarında yetkili olup söz konusu alanlarda ihlalde bulunanları yargılama yetkisine sahiptir.(madde 33) Diğer taraftan, kıyı devletine karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 millik bir sahada münhasır ekonomik bölge ilan etme yetkisi tanınmıştır. (madde 57) Münhasır ekonomik bölgeyle birlikte kıyı devleti söz konusu deniz alanında bulunan doğal kaynakları işletme hakkına sahip kılınmıştır. Diğer tüm alanlar ise açık deniz olarak kabul edilmiştir. Ancak Sözleşmede açık deniz alanının hangi deniz alanını içerdiği belirtilmemiş, sadece uygulanacak kurallar açısından bu alanın tespiti yoluna gidilmiştir. Nitekim 86. maddede, “Açık Denizler” başlığı altında 86–120 maddeler arasında düzenlenen hükümlerin, bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına, içsularına veya bir takımada devletin takımada sularına dâhil olmayan deniz alanlarında geçerli olacağı ifade edilmiştir. Buna göre açık denizler, kıyı devletinin sahilinden itibaren 200 millik deniz alanının dışında kalan

tüm deniz alanlarını içermekte ve uluslararası sular şeklinde isimlendirilmektedir. Denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin yararlanmasına açık olan bu alanda, temel ilke serbestliktir.<sup>25</sup> Öte yandan, açık denizlerde ticaret gemilerinin tabi olduğu hukuki statünün belirlenmesinde, bayrak devleti ilkesi esas alınmaktadır. Buna göre; bir ticaret gemisi, bayrağını taşıdığı devletin uyuğunda sayılmakta ve o devletin kanunlarına, idare, kolluk ve yargı yetkisine tabi olmaktadır. Bir başka ülkenin bayrağını taşıyan ve uluslararası sularda seyreden ticaret gemisi üzerinde diğer bir devletin yargı yetkisi, uyuşturucu madde kaçakçılığı, köle ticareti, açık denizlerden izinsiz yayın yapmak, bayraksız olmak gibi sınırlı ve istisnai hallerde doğmaktadır.<sup>26</sup>

Görüldüğü üzere, BMDHS'nin kabulüyle birlikte, kıyı devletinin yargı yetkisine dâhil deniz alanları oldukça genişletilmiştir. Bu genişleme, bir yandan kıyı devletine deniz alanları üzerinde yeni egemenlik sahaları sağlarken, diğer yandan deniz emniyetinin sağlanması hususunda önemli sorunlara neden olmuştur. Öte taraftan 101. madde de deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilen fiillerin açık denizde veya herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan deniz alanlarında gerçekleştirilmesi şart koşulmuş; karasularında ve devletin yargı yetkisinde bulunan diğer deniz alanlarında gerçekleştirilen benzer saldırıların iç hukuk çerçevesinde düzenleneceği kabul edilmiştir.<sup>27</sup> Deniz

<sup>25</sup> Açık denizlerin serbestliği ilkesinin düzenlendiği 87. maddeye göre; kıyısı olsun veya olmasın tüm devletler açık denizde seyrüsefer, deniz alanı üzerinde uçma, sualtında kablo ve boru hattı döşeme, yapay ada ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme, bilimsel araştırma yapma ve balıkçılık serbestisine sahiptir.

<sup>26</sup> PAZARCI, Hüseyin: Uluslararası Hukuk Dersleri, İkinci Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 394.

<sup>27</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü, deniz haydutluğunun açık deniz alanlarında özel amaçlarla gerçekleştirilen şiddet eylemleriyle sınırlandırılması üzerine deniz haydutluğu ve silahlı soygun şeklinde bir ayırım yapmıştır. Buna göre, denizlerdeki saldırıları BMDHS'ye uygun olarak deniz haydutluğu; karasularında, liman sahasında veya demir yerinde gemiye, gemideki yüke ya da şahıslara yönelik her tür gayri hukuki şiddet, alıkoyma ve yağma fiilini silahlı soygun şeklinde nitelendirmiştir. Burada saldırının özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmesi şart koşulmadığı gibi, haydutluğun gerçekleştirilebileceği alanlar açık denizlerle de sınırlandırılmamıştır. Dolayısıyla deniz haydutluğu ve denizlerdeki silahlı soygun eş değer kabul edilmiş ve

haydutluğunu açık denizlerle sınırlandıran bu hüküm, karasularında ve iç sularda vuku bulan benzer saldırıların hukuki açıdan deniz haydutluğu şeklinde değerlendirilmesine engel teşkil etmektedir.<sup>28</sup> Oysa günümüzde deniz haydutluğu, genellikle sahilden birkaç mil uzaklıkta veya uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan boğazlarda gerçekleştirilmektedir. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization/IMO*) tarafından 2000 yılına dair hazırlanan raporda, belgelenen toplam 471 vakadan sadece 133'ünün uluslararası sularda, geri kalan 298 vakanın karasularında ve liman sahasında gerçekleştirildiği bilgisine yer verilmiştir.<sup>29</sup> Rakamlar yıllara göre değişmekle beraber deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmesi muhtemel saldırıların önemli bir bölümünün karasuları, demir yerleri ve liman sahası gibi ülkelerin münhasıran bir egemenlik yetkisine sahip olduğu deniz alanlarında gerçekleştirildiği görülmektedir.

### III. Yapılması Gereken Hukuki Değişiklikler

Yukarıda da açıklandığı üzere, BMDHS çerçevesinde şekillenen deniz haydutluğuna ilişkin hukuki kurallar, sorunun günümüzde ulaştığı boyutu tam olarak ifade etmekten uzaktır. Etkin bir mücadele için, tehdidin doğasına uygun ve etkili bir stratejinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda mevcut uluslararası hukuk kurallarının gözden geçirilmesi ve günümüz şartları dikkate alınarak yeniden

---

aynı cezai yaptırıma tabi tutulmaları öngörülmüştür. Bkz. UN International Maritime Organization MSC. 4/Circ. II 53, June 1, 2004, s. 1.

<sup>28</sup> Münhasır ekonomik bölge açısından bakıldığında ise, BMDHS madde 58/2, deniz haydutluğuna ilişkin Sözleşme hükümlerinin söz konusu deniz alanında da uygulanabileceğini göstermektedir. İlgili maddede, Sözleşmenin diğer maddelerinin ve uluslararası hukukun diğer kurallarının çatışmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgede de geçerli olduğu ifade edilmiştir.

<sup>29</sup> Benzer şekilde 1999 yılına ilişkin raporda da 309 deniz haydutluğu vakasının belgelendiği, bunlardan sadece 38 tanesinin uluslararası sularda geri kalan 271 saldırının karasularında gerçekleştirildiği görülmektedir. Bkz. 1999 Annual Report, IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, MSC/Circ. 942, Mar. 17, 2000; 2000 Annual Report, IMO Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, MSC/Circ. 991, Mar. 31, 2001'den aktaran GARMON, s. 266.

düzenlenmesi bir gereklilik haline gelmiştir. Bu Yapılması gereken değişiklikler kısaca şu şekilde özetlenebilir.

#### **A. Açık Deniz Şartının Kaldırılması**

BMDHS 101. madde Deniz haydutluğunu açık deniz alanlarıyla sınırlandırmıştır. Bu durum 100. maddede öngörülen deniz haydutluğu ile mücadele yükümlülüğü başta olmak üzere BMDHS hükümlerinin etkinliğini ciddi bir şekilde zaafa düşürmektedir. Kuşkusuz deniz haydutluğunun açık denizlerle sınırlandırılmış olması, karasularında gerçekleştirilen benzer saldırıların cezasız kalacağı anlamına gelmemektedir. Kıyı devleti, karasularında seyir emniyetinin sağlanması açısından yetki ve sorumluluğa sahip olup bu tür bir saldırının varlığı halinde saldırganları yakalamak ve cezalandırmakla yükümlüdür.<sup>30</sup> Dolayısıyla kıyı devleti, karasularında seyreden bir gemiye saldırılması halinde kendi iç hukuku çerçevesinde saldırıyı sonlandırarak sorumlular hakkında hukuki takibat başlatacaktır. Sahip olduğu bu yetkiyi bilinçli bir şekilde kullanmaması halinde, kıyı devletinin sorumluluğu doğacaktır.

Öte taraftan yükümlülüklerini yerine getirebilecek yeterliliğe sahip olmayan devletlerin de olabileceği ihtimali gözetenmelidir. BMDHS hazırlanırken ülkesi üzerinde otorite tesis edemeyen dolayısıyla karasularının güvenliğini sağlamak hususunda yetersiz kalan devletlerin ortaya çıkabileceği ihtimali dikkate alınmamış, kıyı devletinin deniz haydutluğu ile müdahale edeceği varsayımıyla hareket edilmiştir. Oysa Somali örneğinde görüldüğü gibi tüm devletler karasularında deniz alanlarının güvenliğini sağlayabilecek veya haydutların hukuki sorumluluğuna gidebilecek kaynak ve yeterliliğe sahip değildir. Karasularının azami sınırının 12 mile çıkarıldığı da dikkate alındığında, sahip olduğu deniz alanları üzerinde yeterli denetim ve gözetim görevini yerine getiremeyen devletlere ait deniz alanları deniz haydutluğu için elverişli bir bölge ve haydutlar için güvenli bir sığınak haline gelmektedir. Deniz haydutluğu ile mücadele seçeneklerini sınırlandıran bu tanımın, dar anlamda devletin egemenliği ilkesine saygı göstermek

---

<sup>30</sup> Madde 21 ve 27.

kaydıyla açık deniz ve karasuları ayrımı yapılmaksızın seyir halindeki gemiye veya gemideki şahıslara ya da mallara yönelik özel amaçlı her türlü gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiilini içerecek şekilde yeniden yapılması gündeme getirilebilir. Bu sayede 105. madde başta olmak üzere Sözleşme düzeninde yer alan ilgili hükümlerin açık deniz dışında diğer deniz alanlarında da uygulanması mümkün olabilecektir.<sup>31</sup>

### **B. Kesintisiz Takip Hakkının Karasularında da Devamına İzin Verilmesi**

BMDHS 111. maddede düzenlenen kesintisiz takip hakkı, yabancı bir geminin kıyı devletinin kanun ve nizamlarını ihlal etmiş olduğu inancını doğuran haklı sebeplerin varlığı halinde kıyı devleti tarafından kullanılabilen bir haktır.<sup>32</sup> İlgili hükme göre, karasularında başlaması kaydıyla açık denizde de sürdürülen takibin haydut geminin diğer bir devletin karasularına girmesi halinde hukuken devam ettirebilmesi artık mümkün değildir. Haydut gemiye yönelik takibin bu şekilde diğer bir devletin karasuları sınırında sonlandırılması, Güneydoğu Asya örneğinde görüldüğü üzere birbirine komşu karasularına sahip ülkelerin bulunduğu coğrafi bölgeler açısından bir dezavantaj teşkil etmektedir. Özellikle kıyı devletinin deniz haydutluğu ile mücadelede yetersiz veya isteksiz olması halinde, haydutlar söz konusu devletin karasularına girerek takipten kolaylıkla kurtulabilecektir.<sup>33</sup> Kuşkusuz takibi gerçekleştiren kıyı devletin izin vermesi halinde takibe devam edilebilir. Ancak iznin alınması prosedüre tabi bir işlem olduğu için bu süre zarfında haydutların izini kaybettirmesi söz konusu olabilir. Bu durumda deniz haydutlarıyla sınırlı olmak üzere kesintisiz takibin karasuları dâhil kıyı devletinin egemen yetkiye sahip olduğu deniz alanlarında da devam ettirilmesine imkân

<sup>31</sup> AZUBUIKE, Lawrence: "International Law Regime against Piracy", Ann. Surv. Int'l & Comp. L., Sayı 15, 2009, s. 52.

<sup>32</sup> Kesintisiz takip hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. BAYKAL, Ferit Hakan: Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Yayınları, İstanbul, 1998, s. 377-395.

<sup>33</sup> Nitekim 2006'da Somalili haydutlar tarafından kaçırılan bir balıkçı gemisine yönelik takip, geminin Somali karasularına girmesi üzerine sonlandırılmıştır. Bkz. Implications of Maritime Piracy in the Failed State of Somalia, <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA463722&Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf> (30 Eylül 2009).

sağlayacak bir değişikliğe gidilmesi gündeme getirilebilir. Yapılacak bu tür bir değişiklikte açık deniz dahil takip hakkının haydutluk faaliyeti hangi sularda gerçekleşmişse o sularda başlatılacağı hüküm altına alınmalıdır. Çünkü 111. maddede kesintisiz takip hakkının devletin iç sularında, takımda sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde başlatılacağı ifade edilmiştir.

Kesintisiz takip hakkına başvurarak gerçekleştirilecek bu mücadelede, mücadelenin etkinliği ve devletlerin egemenliği arasında bir dengenin sağlanması gerekmektedir. Bu nedenle takip hakkının ilgili devlet nezdinde yetkili makamlara bildirimde bulunarak onay alınması suretiyle kullanılması ve takibin makul bir süre içinde sonlandırılması hüküm altına alınmalıdır.

### **C. Bölgesel Düzeyde İşbirliği Sürecinin Başlatılması**

Açık deniz dışında kalan alanlarda da haydut geminin takibini mümkün kılan sınırlı bir düzenlemenin, deniz haydutluğu ile mücadele açısından sağlayacağı katkı açıktır. Fakat devletlerin sahip oldukları egemenlik haklarını paylaşmak hususunda takındıkları isteksiz tavır dikkate alındığında bu tür bir düzenlemenin kabul edilmesi zor olabilir. Bu durumda ilgili devletler arasında bölgenin coğrafi özellikleri ve tehdidin niteliği dikkate alınarak etkin çözümler içeren bir işbirliği süreci başlatılabilir. Kaldı ki Güneydoğu Asya gibi irili ufaklı yüzlerce adanın, körfezin ve dar su yollarının bulunduğu deniz alanlarında devletler arasında işbirliği artık bir zorunluluk haline gelmiştir. Özellikle sınır alanlarının karmaşıklığı, haydutların kolaylıkla bir devlet ülkesinden diğer bir devlet ülkesine geçmelerine imkân sağlamaktadır.

Bölgesel düzeyde gerçekleştirilecek işbirliği sayesinde bölgenin coğrafi özellikleri ve tehdidin niteliği dikkate alınarak istihbarat paylaşımı, deniz ve hava yoluyla gözetim yapacak devriye araçlarının görevlendirilmesi, saldırıya karşı derhal tepki verebilecek saldırı önleme harekâtlarına izin verilmesi gibi etkin tedbirler alınabilir. Bu tür bir işbirliği süreci, BMDHS'de yer verilen yükümlülüklerin devletler arasında uygulanmasını daha kolaylaştıracağı gibi tek taraflı eylemler

nedeniyle devletler arasında çıkması muhtemel uyuşmazlıklara da engel olacaktır.

Endonezya, Malezya ve Singapur'un deniz taşımacılığı açısından önemli denizcilik rotaları üzerinde bulunan ve oldukça yoğun bir deniz trafiğine sahip olan Malakka Boğazı'nda yaşanan saldırılarla başlatmış olduğu bölgesel işbirliği başarılı bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Esas olarak istihbarat paylaşımı, deniz ve hava yoluyla gözetim yapacak devriye araçlarının görevlendirilmesi ile saldırı önleme harekâtlarını içeren bu işbirliği sayesinde deniz haydutluğu açısından dünyanın en sıcak noktası olan Malakka Boğazı'nda meydana gelen deniz haydutluğu olaylarında önemli bir azalma olmuştur.<sup>34</sup> Benzer şekilde, Güneydoğu Asya devletlerince kabul edilen Asya'da Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlara Mücadele Amaçlı Bölgesel İşbirliği Anlaşması (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia/ReCAAP*) diğer bir örnektir. 4 Eylül 2006'da yürürlüğe giren Sözleşmede ağırlıklı olarak deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı soygunlarla mücadeleye yönelik işbirliği ve bilgi alışverişi üzerinde durulmuştur.<sup>35</sup>

#### **D. BM Güvenlik Konseyi Kararları Doğrultusunda Zorlayıcı Yöntemlere Başvurulması**

Öte yandan BM Güvenlik Konseyinin açık denizler dışında kalan deniz alanlarında vuku bulan deniz haydutluğu faaliyetlerinin uluslararası barış ve güvenliğe yönelttiği tehdidi dikkate alarak inisiyatif üstlenmesi veya ilgili devletin deniz haydutluğu amacıyla kullanılan gemileri kendi karasularında yakalamak amacıyla diğer devletleri yetkilendirmesi gündeme getirilebilir. Nitekim BM Güvenlik Konseyi, BM Andlaşması VII. Bölümü çerçevesinde hareket ederek Aden Körfezi ve Somali açıklarında gerçekleştirilen deniz haydutluğu saldırılarının uluslararası

<sup>34</sup> Int'l Mar. Bureau, Int'l Chamber of Commerce, 2008 Piracy and Armed Robbery Against Ships 1st Quarter Report, 2008, 28-29.

<sup>35</sup> Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. COLLINS, Rosemary & HASSAN, Daud: "Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy: A South East Asian Perspective", J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009, s. 110-112.



barış ve güvenliğe yönelik bir tehdit oluşturduğunu belirterek bir dizi karar almıştır.<sup>36</sup> Alınan bu kararlarda, Somali'nin söz konusu tehdide karşı koyabilme yeterliliğine sahip olmamasından istifade ederek faaliyetlerini yaygınlaştıran haydutlar karşısında, tüm devletlere deniz haydutluğunun önlenmesi için Somali Geçiş Hükümetine destek olmaları çağrısında bulunulmuştur. Daha da önemlisi Somali'deki geçici hükümetten izin alma koşuluyla tüm devletlerin haydutlarla mücadele amacıyla Somali karasularına girmek dahil gerekli bütün önlemleri alabileceği kabul edilmiştir. Ayrıca bölgede deniz haydutluğu ile mücadele etmek maksadıyla uluslararası bir harekât başlatılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla 1 Ocak 2009'da ABD öncülüğünde kurulan ve CTF-151 olarak adlandırılan çok uluslu Birleşik Deniz Kuvvetleri (*Combined Maritime Forces*) halen bölgedeki faaliyetlerini sürdürmektedir.<sup>37</sup>

#### **E. Haydutların Cezai Sorumluluğuna Gidilmesi**

Uluslararası toplum, tüm devletler açısından bir tehdit oluşturan deniz haydutluğunu evrensel yargı yetkisine tabi bir suç kabul ederek soruna çözüm bulmayı amaçlamıştır. Nitekim BMDHS 105. maddede, deniz haydudu bir geminin zabtına ve haydutların yakalanmasına ilişkin kurallara yer verilmiştir. Söz konusu hükme göre açık denizde veya herhangi bir devletin yargı yetkisi dışındaki deniz alanlarında tüm devletler haydut gemiyi veya haydutlukla alınan ve haydutların kontrolünde bulunan gemiyi zapt edebilir, gemideki kişileri tutuklayabilir ve mallara el koyabilir. Hükümün devamında el koyan devletin sorumluları yargılayarak cezalandırabileceği ve iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebileceği ifade edilmiştir. Ancak evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç sayılan deniz haydutluğunun

<sup>36</sup> S.C. Res. 1816 (2008), S.C. Res. 1846 (2008).

<sup>37</sup> Benzer şekilde Avrupa Birliği de, Somali açıklarında haydutlarla mücadele amacıyla Atalanta Misyonu ismiyle üye devletlerin katkısıyla müşterek bir deniz filosu oluşturarak bölgeye sevk etmiştir. Bölgede halen aralarında Türkiye, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri, İspanya, Yunanistan, Çin, Danimarka, Hollanda, Fransa, Pakistan, Hindistan ve Rusya gibi devletlere ait savaş gemileri bulunmaktadır.

benzer diğer suçlardan farklı olarak ulusal düzeyde yargılanması öngörülmüş, taraf devletler deniz haydutluğunun cezalandırılabilir bir suç olması için iç hukuklarında gereken kanuni düzenlemeleri yapmakla yükümlü kılınmışlardır. Ancak yükümlülüklerini yerine getirmediği takdirde taraf devlete ne tür bir yaptırım uygulanacağı açıklığa kavuşturulmamıştır. Dolayısıyla söz konusu yükümlülüğe rağmen ilgili devletin iç hukukunda deniz haydutluğuna ilişkin herhangi bir düzenlemenin yapılmaması mümkündür.<sup>38</sup> Görüldüğü üzere deniz haydutluğu her ne kadar evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç sayılsa da haydutların yakalanarak yargı önüne çıkarılması devletlerin göstereceği istek, irade ve işbirliğine bağlıdır. Deniz haydutluğunun uluslararası bir suç olmasının pratik açıdan herhangi bir öneminin kalmadığı bu durumda doğal olarak haydutlar cezasız kalacaktır. Öte yandan, bu konuda düzenlemeye sahip devletler açısından yeknesak bir düzenlemenin olması ise pratikte mümkün değildir. Yakalanacak haydutlara, ele geçirilen suç eşyasına, zapt edilen gemilere ve yüklerine yapılacak işlemin ne olması gerektiğine ilişkin hukuk kuralları haliyle her bir devlette farklı olacaktır. Nitekim deniz haydutluğu için kimi devletlerde 3 yıl, kimi devletler de ömür boyu hapis ya da ölüm cezası öngörülmüştür.<sup>39</sup> Mevzuattaki farklılık doğal olarak uygulamada da kendini göstermektedir. Yakalanan haydutlardan bazıları ilgili devletler tarafından yargılanırken bazıları da herhangi bir yargılama sürecine tabi tutulmaksızın serbest bırakılmaktadır. Örneğin 2006'da Somalili haydutlar tarafından kaçırılan Hindistan bandıralı *MSV Safina Al Bisarat*

---

<sup>38</sup> Örneğin 1996'da Sözleşmeye taraf olan Çin'in hukuk sisteminde deniz haydutluğunun cezalandırılmasını öngören spesifik bir hukuk kuralı bulunmamaktadır. Buna rağmen saldırganlar tarafından deniz haydutluğu başlığı altında olmasa da adam öldürme, soygun ve fiillerine uyan diğer suç başlıkları altında yargılanmaktadır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. KEYUAN, Zou: "New Developments in the International Law of Piracy", Chinese JIL, Sayı 8, Para. 49-56.

<sup>39</sup> Örneğin Endonezya'da 2-4 arasında bir hapis cezasının öngörüldüğü deniz haydutluğu için Kanada ve ABD'de de ağır bir suç sayılan deniz haydutluğu için ömür boyu hapis cezası Filipinlerde ölüm cezası öngörülmüştür. <http://www.canadalegal.com/gosite.asp?s=92> (30 Eylül 2009); [http://www.law.cornell.edu/uscode/18/usc\\_sec\\_18\\_00001651----000-.html](http://www.law.cornell.edu/uscode/18/usc_sec_18_00001651----000-.html) (30 Eylül 2009); [http://ejp.icj.org/IMG/Philippines\\_Revised\\_penal\\_code.pdf](http://ejp.icj.org/IMG/Philippines_Revised_penal_code.pdf) (30 Eylül 2009).

isimli gemi, Amerikan Donanması tarafından kurtarılmış, ele geçirilen haydutlar yargılanmak üzere Kenya'ya teslim edilmiştir. Mombasa'da yargılanan haydutlar suçlu bulunarak yedişer yıl hapis cezasına mahkum edilmişlerdir. Diğer taraftan Danimarka Donanmasına ait bir savaş gemisi tarafından ele geçirilen Somalili deniz haydutları serbest bırakılmıştır.<sup>40</sup> Sözleşme hükümlerin uygulanmasında gösterilen bu zafiyet haydutların yakalanmayacakları, yakalansalar dahi cezalandırılmayacakları düşüncesi içine girmelerine neden olabilmektedir.

Bu duruma engel olmak ve Sözleşme hükümlerinin etkin bir şekilde uygulayabilmek için deniz haydutluğunu evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç sayan 105. maddenin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Evrensel yargı yetkisinin devletlerin takdirine bağlı olması ve mevzuattaki farklılıkların mücadelede etkinliği olumsuz yönde etkilediği dikkate alınmalı; uluslararası bir suç kabul edilen deniz haydutluğunun bir suç olarak yeniden düzenlenmesi ve yargılama esaslarının belirlenmesi yoluna gidilmelidir. Kaldı ki 105. maddenin uygulanabilirliğini sağlamaksızın tanım düzeyinde yapılacak bir değişiklikte yetinmek herhangi bir anlam taşımayacaktır. Bu bağlamda bireylerin uluslararası cezai sorumluluklarının düzenlendiği Uluslararası Ceza Mahkemesinin (UCM) yargı yetkisinin Roma Statüsü'nde bir yapılacak bir değişiklikte deniz haydutluğunu içerecek bir şekilde genişletilmesi bir seçenek olarak gündeme getirilebilir. Esasında UCM'nin kuruluşu, deniz haydutluğu ile uluslararası düzeyde etkin bir mücadele için önemli bir zemin yaratmıştır. UCM'nin deniz haydutluğu üzerinde yargı yetkisine sahip olması, mücadelede etkinliğin artırılması ve istikrarın sağlanması açısından iç hukuka nazaran daha etkili olacaktır. Herhangi bir devletin yargılama yetkisini kullanmakta isteksiz olması ya da yetersiz olması halinde UCM sahip olduğu tamamlayıcı yargı yetkisi çerçevesinde yargı yetkisini kullanabilecektir. Öte yandan UCM'nin

---

<sup>40</sup> Uygulamaya dair örnekler için konuda bkz. KONTOROVICH, EUGENE: International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia, <http://www.asil.org/insights090206.cfm> (30 Eylül 2009); KRASKA, James & WILSON, Brian: "Fighting Pirates: The Pen and the Sword", World Policy Journal, Cilt 25, Sayı 4, 2008/09, s. 45-47.

yargı yetkisine sahip olması, devletler üzerinde zorlayıcı bir unsur olacak ve iç hukuk düzeyinde gereken değişikliklerin yapılmasını sürecini hızlandıracaktır. Tamamlayıcı yargı yetkisi, devletlerin UCM'nin kendi bağımsız yargı yetkilerini ihlal edeceği endişesini de ortadan kaldırmaktadır. UCM, Statüye taraf devletlerin mahkeme ile işbirliği içinde olmaları mecburiyetini öngördüğü için taraf devletlerin ellerinde bulunan suçluları yargılayabilmek için iade veya adli işbirliği anlaşmalarına da ihtiyaç duyulmayacaktır. Bu da yargılama sürecinin daha hızlı bir şekilde işlemesine imkân sağlayacaktır. Böylece söz konusu suçun cezaysız kalmaması ve uluslararası toplumun saldırganlara karşı gereken cezayı vermesi mümkün olabilecektir. Roma Statüsü'ne taraf devletler, deniz haydutluğunun uluslararası barış ve güvenliğe yönelttiği tehdidi ve sayılan bu sebepleri göz önüne alarak bu değişikliği gerçekleştirmelidir.

### SONUÇ

Son zamanlarda artış gösteren deniz haydutluğu günümüzde önemli bir sorun olarak uluslararası barış ve güvenliği tehdit etmeye devam etmektedir. Sorunun giderek derinleşmesinde, haydutların sahip olduğu teknolojik imkânlar kadar mevcut hukuk kurallarının yetersizliği de önemli bir rol oynamaktadır. BMDHS dâhil deniz haydutluğu ile mücadeleyle yönelik mevcut düzenlemeler, sorunun çözümü için yeterli hukuki zemini sağlamaktan uzaktır. Söz konusu hükümlerin gözden geçirilmesi ve günümüz şartları dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi yoluna gidilmelidir. Bu bağlamda, deniz haydutluğunun tanımının tüm deniz alanlarını içerecek şekilde yeniden düzenlenmeli, haydutların açık deniz dışında kalan alanlarda da takibini mümkün kılan değişiklikler yapılmalıdır. Ayrıca evrensel yargı yetkisine tabi uluslararası bir suç sayılan deniz haydutluğu, bir suç olarak yeniden düzenlenmeli ve haydutların cezai sorumluluklarına gidilmelidir. Son olarak sorunun köklü bir şekilde çözüme kavuşturulabilmesi için Somali gibi otorite ve denetimin zayıf olduğu ülkelerde yaşanan iç karışıklık ve siyasi istikrarsızlık ortadan kaldırılmalıdır. Bu amaçla düzenli bir şekilde işleyen devlet yapılanması tesis edilmeli ve hukuk kurallarının

egemenliği sağlanmalıdır. Ayrıca bölge halkının refah düzeyinin artırılmasının sorunun çözümünde önemli bir yere sahip olduğu unutulmamalı, açlık ve işsizliği tetikleyen iktisadi sorunlara çözüm bulunmalıdır.

**KAYNAKÇA**

- ABHYANKAR, Jayant: "Piracy and Maritime Violence A Continuiuning Threat Maritime Industry", [http://www.itopf.com/\\_assets/documents/Abhyankar.pdf](http://www.itopf.com/_assets/documents/Abhyankar.pdf) (30 Eylül 2009).
- AZUBUIKE, Lawrence: "International Law Regime against Piracy", *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*, Sayı 15, 2009, s. 43-59.
- BAHAR, Michael: "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", *Vand. J. Transna'l L.*, Sayı 40, 2007, s. 1-84.
- BAYKAL, Ferit Hakan: *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa Yayınları, İstanbul, 1998.
- BURGESS, Douglas R.: "Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law", *U. Miami Int'l & Comp. L. Rev.*, Sayı 13, 2006, s. 293-341.
- COLLINS, Rosemary & HASSAN, Daud: "Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy: A South East Asian Perspective", *J. Mar. L. & Com.*, Sayı 40, 2009, s. 89-113.
- DAHLVANG, Niclas: "Thieves Robbers & Terrorists: Piracy in the 21st Century", *Regent J. Int'l L.*, Sayı 4, 2006, s. 17-45.
- DUBNER, Barry: "Piracy in Contemporary National and International Law", *Cal. W. Int'l L. J.*, Sayı 21, 1990, s. 1-64.
- GARMON, Tina: "International Law of the Sea: Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September", *Tul. Mar. L. J.*, Sayı 11, 2002, s. 257-275.
- HALBERSTAM, Malvina: "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *Am. J. Int'l L.* Sayı 82, 1988, s. 269-310.

- Implications of Maritime Piracy in the Failed State of Somalia, <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA463722&Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf> (30 Eylül 2009).
- Int'l Mar. Bureau, Int'l Chamber of Commerce, 2008 Piracy and Armed Robbery Against Ships 1st Quarter Report, 2008.
- KEYUAN, Zou: "New Developments in the International Law of Piracy", Chinese JIL, Sayı 8, para. 1-59.
- KONTOROVICH, EUGENE: International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia, <http://www.asil.org/insights090206.cfm> (30 Eylül 2009).
- KRASKA, James & WILSON, Brian: "Fighting Pirates: The Pen and the Sword", World Policy Journal, Cilt 25, Sayı 4, 2008/09, s. 41-52.
- MERAY, Seha L.: "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", AÜSBFD, Cilt 18, Sayı 3, 1963, s. 105-188.
- PASSMAN, Michael H.: "Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts", J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009, s. 1-39.
- PATHAK, Monica: "Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today", Windsor Rev. Legal & Soc. Sayı 65, 2005, s. 66-79.
- PAZARCI, Hüseyin: Uluslararası Hukuk Dersleri, İkinci Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.
- Piracy off the Horn of Africa, Congressional Research Service, <http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf> (30 Eylül 2009).
- Ship Owners Call for UN-Led Force, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7745682.stm> (30 Eylül 2009).
- SORENSEN, Karl: "State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy", Swedish Defence Research Agency, Stockholm,

2008, <http://www.foi.se/upload/projects/Africa/FOI-R--2610.pdf> (30 Eylül 2008).

WINN, John I. & GOVERN, Kevin H.: “Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats”, *The Homeland Security*, Cilt 2, Sayı 2, 2008, s. 131-140.