

# Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele<sup>1</sup>

Hakemli Makale

**Tacettin ÇALIK**

Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi

## İÇİNDEKİLER

I. Giriş . . . . .	400
II. Tarihsel Süreç . . . . .	400
A) Deniz Haydutluğunun Başlangıcı . . . . .	400
B) Akdeniz’de ve Osmanlı Devleti’nde Deniz Haydutluğu . . . . .	401
C) Deniz Haydutluğunun Evrimi . . . . .	402
III. Korsanlık, Denizde Silahlı Soygun ve Terörizm Kavramları . . . . .	403
IV. Deniz Haydutluğu Kavramı . . . . .	404
A) 1932 Harvard Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağında Deniz Haydutluğu . . . . .	405
B) 1958 Açık Denizlere İlişkin Cenevre Sözleşmesi’nde Deniz Haydutluğu . . . . .	405
C) 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde Deniz Haydutluğu . . . . .	406
1. “Hukuka Aykırı Fiil” Şartı . . . . .	407
2. “Özel Amaç” Şartı . . . . .	407
3. “İki Gemi” Şartı . . . . .	408
4. “Açık Deniz” Şartı . . . . .	409
Ç) 1988 Tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Convention) . . . . .	410
V. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Faaliyetleri . . . . .	411
A) Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Kökeni . . . . .	411
1. Somali’deki İç Savaş . . . . .	411
2. Yasa Dışı Balıkçılık Faaliyetleri ve Zehirli Atıkların Bırakılması . . . . .	412

<sup>1</sup> Bu çalışma, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Yüksek Lisans programı, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Somalili Deniz Haydutlarına Karşı Mücadele Yöntemleri” adlı tezin özetidir.

3. Somalî'deki Olumsuz Sosyal ve Ekonomik Şartlar . . . . .	413
4. Deniz Haydutluğuna Uygun Coğrafi Yapı . . . . .	414
B) Somalîli Deniz Haydutlarının Zararları . . . . .	415
1. Somali Bakımından . . . . .	415
<b>a. Ekonomik ve Sosyal Zararlar</b>	<b>415</b>
<b>b. Siyasi Zararlar</b>	<b>415</b>
<b>2. Gemi Sahipleri ve Gemicilik İşletmeleri</b>	<b>416</b>
<b>3. Gemi Mürettebatı</b>	<b>416</b>
<b>4. Geniş Anlamda Uluslararası Toplum</b>	<b>417</b>
VI. Somalîli Deniz Haydutlarına Karşı Mücadele Stratejileri . . . . .	417
A) Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Hükümlerinin Değiştirilmesi . . . . .	417
1. Ters Kesintisiz Takip Hakkının Getirilmesi . . . . .	417
2. Açık Deniz Şartının Kaldırılması . . . . .	418
3. Yargı Yetkisine İlişkin Hüküm Getirilmesi . . . . .	418
B) Güvenlik Sisteminin Yeniden İnşası . . . . .	419
C) Özel Güvenlik Güçleri Kullanılması . . . . .	419
Ç) Gemi İçinde Alınacak Önlemler . . . . .	420
D) Risk Değerlendirmesi . . . . .	421
E) İstihbarat Geliştirme . . . . .	421
F) Fidyeye Ödemenin Yasadışı Hale Getirilmesi . . . . .	422
VII. Uygulamadaki Mücadele Yöntemleri . . . . .	422
A) BM Güvenlik Konseyinin Almış Olduğu Önlemler . . . . .	422
1. 1816 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı . . . . .	423
2. 1838 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı . . . . .	423
3. 1846 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı . . . . .	424
4. 1851 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı . . . . .	424
B) Uluslararası Toplum Tarafından Alınan Önlemler . . . . .	425
1. NATO . . . . .	425
2. Avrupa Birliği: Atalanta Harekâtı (EUNAVFOR) . . . . .	426
3. Birleşik Görev Gücü 151 (Combined Task Force 151/CTF-151) . . . . .	426
Sonuç . . . . .	427
<b>Önemli Kararlar ve Sözleşmeler</b>	<b>433</b>

---

## ÖZET

---

**T**arihsel süreçte, deniz haydutluğu farklı görünümde ortaya çıkmıştır. İlk aşamada, genellikle kendilerine ait gemilerle diğer gemilere saldıran deniz haydutları mürettebatı öldürerek gemilere ve gemideki mallara el koymuşlardır. Daha sonra deniz haydutları açık bir şekilde bir devletin tabiiyetine girerek savaşlarda düşman devletlere karşı savaşmışlar; barış zamanında ise düşman devlet gemilerine karşı deniz haydutluğu faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Bu şekilde, devletlerden aldıkları "izin belgeleri" ile faaliyet gösteren deniz haydutlarına "korsan" denilmiştir. Son aşamada ise, 1815 yılında kabul edilen Paris Beyannamesi ile deniz haydutlarının devletler tarafından savaşlarda kullanılması yasaklanmış. Bu tarihten itibaren devletler, deniz haydutlarını savaşlarda kullanmaktan vazgeçmişler; günümüz anlamındaki deniz haydutluğu faaliyetleri ise varlığını sürdürmüştür.

Uluslararası ticaretin yaklaşık %90'lık bölümü denizler üzerinden gerçekleştirilmektedir. Özellikle deniz ulaşımının temel güzergâhlarından birisi olan Aden Körfezi, ticari gemi trafiğinin yaklaşık %20'sini karşılamaktadır. 1990'lı yılların başında başlayıp, 2000'li yıllarda yoğunlaşan Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetleri, en çok Aden Körfezi'nden geçen gemileri ve bu bölgede gerçekleşen deniz ticaretini etkilemiştir. Bu güzergâhlardan geçen ticaret gemileri ve bu bölgeye insanî yardım taşıyan yardım gemilerine saldıran ve ele geçirdikleri gemilerdeki mürettebatı ve yolcuları rehin alan Somalili deniz haydutları, gemi sahiplerinden ve devletlerden mürettebatın ve geminin serbest bırakılması karşılığında yüksek miktarda fidye istemeye başlamışlardır. Bu durum uluslararası toplumu bu konuda tedbir almaya itmiştir.

### Anahtar Kelimeler

Deniz Haydutluğu, Korsanlık, Aden Körfezi, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Denizde Seyir Güvenliği Sözleşmesi.

---

## ABSTRACT

---

### The Piracy in International Law and Combating Piracy Off Coast Somalia

**T**hroughout the history, the piracy has emerged in different shapes. In the first stage of the history, pirates generally had been attacking with own ships to another ships and confiscating goods at ship after killing all crews. Then the pirates war against the enemy states by the means of entering nationality of a state; in peace time they continued their piracy activities against the enemy states' ships. In this way, the persons who operates by the letter of marque was called as privateer. In the last stage, with the Paris Declaration in 1815, using pirates in war by the state have been prohibited pirates. From this date, the states have abandoned using piracy in war; but the contemporary meaning of the piracy activities have existed.

Around 90 per cent part of world trade is carried by sea. In particular, the Gulf of Aden, one of the main routes of maritime transportation, covers approximately 20 per cent of commercial ship traffic. Starting in the early 1990s and intensifying in the 2000s the piracy activities off the coast of Somalia, most affected the passing ships and maritime trade in the region. The Somalian pirates who attack passing throughout this route commercial ships and carrying the humanitarian aids to Somalia ships, has begun to take hostage the crew and passengers and ask for in high amounts of ransom in exchange for release of the crew and ships from ship owners and states. This has urged the interna-

tional community to take measures in this regard. In particular, the UN Security Council has taken the decision to initiate fight against Somalian pirates. With these decisions, the combatting piracy has become a common problem for the entire world.

### Keywords

Piracy, Privateering, Gulf of Aden, the United Nation Convention of Law of the Sea, SUA Convention.

## I. GİRİŞ

Deniz haydutluğu suçunun ortaya çıkışı insanların denizlerde faaliyet göstermeye başladığı ilk zamanlara kadar dayanmaktadır. İnsanların ticaret alanlarını deniz yolu ulaşımıyla genişletmesi, denizlerde soygun ve yağma faaliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Bir gemiden diğer gemiye yönelik gerçekleştirilen bu yağma fiillerine genel anlamda deniz haydutluğu denilmiştir; devletler bu faaliyetlere karşı bazen mücadele etmiş; bazen de bu faaliyetleri kendi çıkarları doğrultusunda kullanmışlardır. Devletlerin aktif bir şekilde mücadele sürdürdüğü zamanlarda deniz haydutluğu faaliyetleri oldukça azalmış; bu mücadelenin seviyesi azaldığı zamanlarda ise bu faaliyetlerde artış yaşanmıştır. Devletler her ne kadar deniz haydutları ile sürekli bir mücadele içerisinde olsalar da gerektiğinde deniz haydutlarını kontrolleri altına almayı ve çıkarları için kullanmayı başarmışlardır.

## II. TARİHSEL SÜREÇ

“Deniz haydutluğu” ve “korsanlık”, antik çağdan beri karşı karşıya kalınan iki ayrı kavramdır. Esasında farklı anlamlara sahip olsalar da bu kavramlar arasında 20. yüzyıla kadar net bir ayırım yapılmamış, hatta uzun süre iki kavram aynı anlamda kullanılmıştır. Bu sorunun temelinde iki kavramın da aynı tarihi süreçten geçmiş olması yatmakla birlikte, bu bölümde deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları tarih kitaplarında geçtiği şekliyle ele alınacak, kavramların esas anlamlarına ve farklılıklarına “Deniz Haydutluğuna İlişkin Kavramlar” kısmında değinilecektir.

### A) Deniz Haydutluğunun Başlangıcı

Denizcilik insanlığın başlangıcından beri yapılan bir faaliyettir. İlk etapta küçük sandallarla sağlanan ulaşım, daha sonra yerini daha büyük gemilere bırakmıştır. Gemilerin boyutu büyüdükçe ve sağlamlığı arttıkça, insanların cesareti de artmış ve açık denizlerde yapılan denizcilik faaliyetleri artış göstermiştir. İnsanların topluluklar halinde yaşamaya başlaması ticaretin artmasına neden olmuş ve denize kıyaslı olan devletler ticari faaliyetleri denizler aracılığıyla gerçekleştirme eğilimine girmişlerdir<sup>2</sup>. Deniz ticaretine artan eğilim, bu sektörden faydalanmak isteyen yeni grupların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Denizlerde gemilere yönelik olarak gerçekleştirilen hırsızlık ve yağma faaliyetleri için “deniz haydutluğu” ifadesi kullanılmıştır. Bu faaliyetleri gerçekleştirenlere

2 ORMEROD, Henry, *Piracy In The Ancient World: An Essay In Mediterranean History* (Baltimore: John Hopkins), 1997, s. 13.

de “deniz haydudu” denilmiştir. Deniz haydutluğu faaliyetlerinde bulunan kişilerin, bağlı oldukları devletler tarafından verilen yetki belgelerine dayanarak, diğer devletlerin gemilerine saldırıp yağmalamalarına ise “korsanlık” denilmiş ve bu faaliyetleri gerçekleştirenler de “korsan” olarak anılmıştır<sup>3</sup>.

En eski uluslararası organize suç olarak kabul edilen deniz haydutluğu, Antik Yunan ve Roma için önemli bir sorun olmuştur<sup>4</sup>. Tarihte kaydedilen ilk deniz haydutluğu Ege Denizinde bulunan Giritliler tarafından gerçekleştirilmiştir<sup>5</sup>. Girit hem Antik Yunan zamanında hem de Roma zamanında en ünlü deniz haydutlarının sığındığı bir merkez olmuştur<sup>6</sup>. Doğu Akdeniz ile Antik Yunan arasında bulunan adaya köle ele geçirmek amacıyla saldıran Dorlu Yunanlar adayı istila etmiş ve burayı bir deniz haydutluğu merkezi haline getirmişlerdir<sup>7</sup>. Hatta Doğu Akdeniz’de faaliyet gösteren deniz haydutları elde etmiş olduğu köleleri ve malları Girit ve Kıbrıs Adasında satarak büyük miktarda gelir sağlamışlardır<sup>8</sup>. Rodoslular ve Atinalılar, Giritli deniz haydutlarını bastırmaya yönelik çalışmalar başlatmışlar, fakat tam olarak başarılı olamamıştır<sup>9</sup>.

Romalılar, bugünkü uluslararası ceza hukukunun temel yapı taşı olan “evrensel yargı yetkisi” ilkesini ve “hostis humani generis” ilkesini ortaya koyarak uluslararası topluma kazandırmışlardır. Deniz haydutluğu, bütün devletlerin yargı yetkisinde olan “tek suç”<sup>10</sup> olmamasına rağmen, uluslararası ceza hukukuna ilişkin ortaya çıkan ve evrensel yargı yetkisinin geçerli olduğu “ilk suç”tur<sup>11</sup>. Görüldüğü üzere, Roma İmparatorluğu iki bin yıl varlığını sürdüreceği bir ilkenin temellerini atmıştır.

## B) Akdeniz’de Ve Osmanlı Devleti’nde Deniz Haydutluğu

Avrupa’dan Anadolu’ya yaşanan Haçlı Seferleri sayesinde Akdeniz ticareti yeniden canlanmış ve ticaretin canlanması deniz haydutluğu faaliyetlerini de beraberinde getirmiştir. Özellikle, 9. yüzyıldan itibaren Müslüman deniz haydutları, Kuzey Afrika’yı kendilerine üs edinerek, Akdeniz’de yaygın bir şekilde deniz haydutluğu faaliyetlerinde

3 BOZKURT, M. Uğur, **Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu**, (Yayınlanmamış Tez), İstanbul **2011**, s. 2-1.

4 PINES, Daniel, “Maritime Piracy Changes In U.S. Law Needed To Combat This Critical National Security Concern”, **Seattle University Law Review**, Vol: 36, No: 1, Year: **2012**, (s. 69-128), s. 75.

5 BURGESS, Douglas Richard, “Hostis Humani Generis: Piracy, Terrorism And A New International Law”, **LLM Thesis, University of British Columbia, 2003**, s. 19.

6 BRADFORD, Alfred S., **Flying The Black Flag: A Brief History of Piracy, 2007**, s. 30.

7 KONSTAM, Angus, **The Complete History of Piracy, Osprey Publishing, Oxford 2008**, s. 13.

8 BATIR, Kerem, **Yirmi Birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu Ve Uluslararası Hukuk**, Ankara **2011**, s. 14.

9 BRADFORD, **2007**, s. 30.

10 Günümüzde evrensel yargı yetkisinde bulunan suçlar Princeton Evrensel Yargı Yetkisi İlkelerinin, Uluslararası Hukukta Ciddi Suçlar başlığı altında düzenlenen 2. maddesinde şu şekilde sıralanmıştır: 1) Deniz haydutluğu, 2) köle ticareti, 3) savaş suçları, 4) barışa karşı suçlar, 5) insanlığa karşı suçlar, 6) soykırım, 7) işkence. Bu ilkelerin tam metni için bkz. **The Princeton Principles on Universal Jurisdiction**, [https://lapa.princeton.edu/hosteddocs/unive\\_jur.pdf](https://lapa.princeton.edu/hosteddocs/unive_jur.pdf), Erişim Tarihi, 12.04.2015.

11 BURGESS, **2003**, s. 22.

bulunmuşlardır<sup>12</sup>.

Osmanlı Devleti'nin kontrolünde bulunan korsanlar, devletin belirlediği sınırlar içinde hareket etmiş ve bu sınırların dışına çıkanlar cezalandırılmıştır. Özellikle Osmanlı Devleti'nin barış zamanında diğer devletlere vermiş olduğu ahitnameler, korsanları sınırlayan önemli metinler olmuştur. Osmanlı Devleti'nin, "ahitname" veyahut "aman" verdiği devletlere ait gemilere, Osmanlı korsanlarının saldırılmasına izin verilmemiştir<sup>13</sup>. Osmanlı Devleti'nde, barış zamanında yapılan korsanlık faaliyetlerinin deniz haydutluğu olarak görülmesi ve diğer devletler ile yapılan ahitnamelerde deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemelerin bulunması, Osmanlı Devleti'nin günümüz anlamıyla deniz haydutluğu faaliyetlerinin yasaklanmasına önem verdiğini göstermektedir.

Osmanlı Devleti bakımından ve Akdeniz'deki korsanlık faaliyetleri açısından en önemli dönüm noktalarından biri, 1571 yılında gerçekleşen İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı'dır. Şöyle ki Preveze Zaferi (1538) ile birlikte Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'de kazanmış olduğu üstünlük, alınan ağır yenilgi ile birlikte sona ermiştir. Bu yenilgi ile, Hristiyan dünyasında Müslümanların üstünlüğü algısı değişmiş ve Müslümanların denizlerdeki gücünde hızlı bir düşüş başlamıştır. Bu dönemden itibaren İspanyolların Akdeniz'deki hâkimiyeti ve Hristiyan korsanlığı yükselmeye başlamıştır<sup>14</sup>.

### C) Deniz Haydutluğunun Evrimi

18. yüzyılın başlarında yaşanan İngiltere ve İspanya arasındaki savaşlarda korsanlar yine önemli bir rol oynamışlardır. Devletler deniz haydutlarına izin belgeleri vererek, deniz haydutlarını kendi donanmalarına yardımcı kuvvet olarak savaşlarda kullanmışlardır. Savaşın sona ermesi üzerine korsanlara verilen izin belgeleri geri alınmış fakat korsanlar yaptıkları işi bırakmak istememişler ve deniz haydudu olarak faaliyetlerine devam etmişlerdir<sup>15</sup>.

19. yüzyıldan itibaren gerek sanayi devrimi ile birlikte savaş gemisi yapım tekniklerinde yaşanan gelişmeler, gerek deniz haydutlarının kontrolünün ve denetlemenin zorluğu, gerekse tarafsız devletlerin gemilerine zarar vermelerinden dolayı, deniz haydutlarına belge verilerek çeşitli amaçlarla kullanılmalarına son verilmeye başlanmıştır. Bu bakımdan, 1856 yılında kabul edilen Paris Beyannamesi ile her türlü deniz haydutluğu faaliyetleri ve deniz haydutlarının devletler tarafından çıkarları doğrultusunda kullanılması yasaklanmıştır<sup>16</sup>. Paris Beyannamesi, çok sayıda devlet tarafından deniz

12 BOZKURT, s. 2-7.

13 EROL, Soner, "**Karşılaştırmalı Bir İnceleme: Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Deniz Korsanlığı-16. ve 17. Yüzyıllar Akdeniz Örneği**", s. 9, [https://www.academia.edu/6792134/Deniz\\_Haydutlu%C4%9Fu\\_ve\\_Korsanl%C4%B1k](https://www.academia.edu/6792134/Deniz_Haydutlu%C4%9Fu_ve_Korsanl%C4%B1k), Erişim Tarihi, 12.04.2015.

14 EROL, (**Karşılaştırmalı Bir İnceleme**), s. 10.

15 BATIR, 2011, s. 28.

16 MERAY, Seha L., "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık Ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 18, Sayı: 3, Yıl: 1963, (s. 105-188), s. 118; TWOMEY, Mathilda, "Muddying The Waters Of Maritime Piracy Or Developing The Customary Law Of Piracy? Somali Piracy And Seychelles", **The New Zealand Association for Comparative Law**, Yearbook 19, 2013, (s.19-54), s. 22.

haydutluğunun suç kabul edildiğini gösteren en önemli belgedir. Bu beyannameden sonra, devletler deniz haydutluğuna ilişkin ortak bir tavır takınmaya başlamış ve Paris Beyannamesi ile deniz haydutluğuna ilişkin kodifikasyon çalışmalarının temeli atılmıştır.

### III. KORSANLIK, DENİZDE SİLAHLI SOYGUN VE TERÖRİZM KAVRAMLARI

Esasında korsan kavramını, bir bayrak altında, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren kişi olarak tanımlamak mümkündür<sup>17</sup>. Başka bir ifadeyle korsan, bir devletten aldığı izin belgesi ile denizlerde faaliyet gösteren, o devletin gemilerine ve o devletin andlaşma yaptığı başka devletlerin gemilerine saldırmayan, bunun karşılığında ilgili devlet tarafından korunan kişilerdir<sup>18</sup>. Korsanlık kavramını ise bir devletin himayesi altında, o devletin bayrağını ve o devlet tarafından verilen izin belgesini taşıyarak, düşman devletlerin ticaretini aksatmak ve bu şekilde kazanç sağlamak amacıyla gerçekleştirilen savaş türü şeklinde ifade etmek mümkündür<sup>19</sup>. Buradan anlaşılacağı üzere korsan gemileri özel kişilere ait olması bakımından savaş gemilerinden, sahip olduğu izin belgesi bakımından da deniz haydutlarından ayrılmaktadır<sup>20</sup>.

Günümüzde denizde silahlı soygun (armed robbery at sea) kavramı ile deniz haydutluğu kavramları genellikle birlikte kullanılmaktadır. Bu iki kavramın birlikte kullanılması ikisi arasında birbirini tamamlayıcı bir ilişki olduğunu göstermektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından 2009 yılında alınan "A.1025 (26) sayılı Silahlı Soygunculuk Kararı" ile kabul edilen Deniz Haydutluğu Ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasında Uygulama İlkelerinin<sup>21</sup> 2. maddesinin 2. fıkrasında, denizde silahlı soygun suçunu oluşturan fiiller ifade edilmiştir<sup>22</sup>.

Denizde silahlı soygun, deniz haydutluğundan farklı olarak denizde soygunculuk devletlerin egemen olduğu deniz alanlarında işlenen fiilleri kapsarken, deniz haydutluğu açık denizlerde gerçekleştirilen fiilleri kapsamaktadır. Yargı yetkisi bakımından, denizde silahlı soygunculuk devletlerin egemenlik alanlarında gerçekleştiği için münhasıran kıyı devletinin yargı yetkisi altındadır; deniz haydutluğu ise hostis humani generis kabul edildiği için ve açık denizlerde gerçekleştirildiği için, her devlet açık denizlerde

17 ECE, Jale Nur, "Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu Ve Korsanlık", <http://www.denizhaber.com/stratejik-sularda-deniz-haydutlugu-ve-korsanlik-makale,100350.html>, Erişim Tarihi, 14.08.2015.

18 ÖKTEM, Emre/KURTDARCAN, Bleda R., **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık - Tarihi Ve Hukuki Boyutlarıyla**, 1. Baskı, İstanbul 2011, s. 14.

19 ÖZKAYNAK, Süleyman/ÇEŞMECİ, Nazmi, "Sınırşan Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu Ve Korsanlığın Gelişim Trendleri Ve Güvenliğe Etkileri", **Örgütlü Suçlar ve Yeni Trendler**, (Derleyenler: Oğuzhan Ömer Demir, Murat Sever), Ankara 2011, (s. 119-140), s. 120.

20 MERAY, 1963, s. 106; PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, 12. Bası, Ankara 2013, s. 205.

21 Kararın tam metni için bkz. **IMO Resolution A.1025(26), 2009**, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>, Erişim Tarihi, 15.08.2015.

22 "Denizde silahlı soygun fiilleri şu şekillerde sıralanabilir:

- Deniz haydutluğu fiillerinden ayrı olarak, bir devletin içsularında, karasularında ya da bitişik bölgesinde, özel amaçlarla ve doğrudan bir gemiye ya da gemide bulunan kişilere veya mallara karşı gerçekleştirilen herhangi bir şiddet, alıkoyma ya da herhangi bir yağmalama veya yağmalama tehdidi içeren fiiller,
- Yukarıdaki ifade edilen fiilleri teşvik etme ya da kasıtlı olarak yardım etme fiilleri."

yakaladığı deniz haydutları üzerinde yargılama yetkisine sahiptir.

Terörizmin bugüne kadar 200'den fazla tanımı olmasına rağmen, hükümetlerce ve sivil toplum kuruluşları tarafından kullanılan yaklaşık 90 tane tanım vardır<sup>23</sup>. 1977 Terörizmin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi'nin<sup>24</sup> 1. maddesinde terörizm suçu oluşturan faaliyetler belirtilmiş fakat net bir tanım yapılmamıştır<sup>25</sup>. Bu fiillerin herhangi birinin gerçekleştirilmesi ya da bu fiillere teşebbüs edilmesi ya da suç ortağı olunması halinde terörizm suçu işlenmiş sayılmaktadır.

Deniz haydutluğu ile terörizmi birbirinden ayıran temel özelliğe bakıldığında, deniz haydutluğunun temel amacının gemilerden nakit para, kişisel değerli eşya, kargo çalmak suretiyle ekonomik kazanç elde etmek olduğu görülmektedir. Terörizm faaliyetlerinde ise siyasi saiklerle hareket edilmekte; toplumda, bireylerde, devletlerde ya da uluslararası örgütlerde korku hali oluşturarak hedefe ulaşılmaya çalışıldığı görülmektedir<sup>26</sup>. Her ne kadar her iki durumda da şiddete başvurulsa da, deniz haydutluğunda şiddet yalnızca özel amaca ulaşmak için kullanılmaktadır. Yani maddi kazanç elde etme amacıyla gerçekleştirilen deniz haydutluğunda, yalnızca amaca ulaşmak için gerekli oranda şiddet uygulanırken terörizmde amaç toplumda korku oluşturmak olduğu için, terör eylemlerinde orantısız bir şekilde şiddete başvurulabilmektedir<sup>27</sup>.

#### IV. DENİZ HAYDUTLUĞU KAVRAMI

En geniş anlamıyla deniz haydutluğu, denizlerde gerçekleştirilen hukuk dışı yağmalama faaliyetidir<sup>28</sup>. Herhangi bir uluslararası sözleşmeden bağımsız olarak bugünkü anlamıyla deniz haydutluğunu, herhangi bir devletle hiçbir bağlantısı olmaksızın, özel şahısların kendilerine ait gemilerle başka gemilere, bu gemideki yüke, mallara veya bireylere karşı, özel menfaat sağlamak amacıyla gerçekleştirdikleri, her türlü şiddet fiili veya şiddet kullanma tehdididir<sup>29</sup>. Deniz haydutluğu kavramına ilişkin benzer tanımlar yapılmasına rağmen, uluslararası toplumda kabul edilen evrensel bir tanım bulunmamaktadır.

23 MATUSITZ, Jonathan A., **Terrorism And Communication**, 2013, s. 2.

24 Sözleşmenin tam metni için bkz. **Terörizmin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi**, <http://www.ombudsman.gov.tr/contents/files/939a10-Terorizmin-Onlenmesine-Dair-Avrupa-Sozlesmesi.pdf>, Erişim Tarihi, 19.08.2015.

25 1977 Terörizmin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi'nin 1. maddesinde şu fiiller terörizm faaliyeti olarak nitelendirilmiştir: Uçakların kanun dışı yollarla ele geçirilmesi; sivil uçaklara karşı gerçekleştirilen saldırı fiilleri; diplomatik ajanlara ve uluslararası himaye altında bulunan kişilerin hayatına, fiziki bütünlüğüne ve özgürlüğüne yönelik saldırılar; adam kaçıрма, rehin alma veya hukuk dışı yollarla özgürlüğü tehdit eden fiiller; bomba, el bombası, roket, otomatik ateşli silah veya bombalı mektup veya koli kullanmak suretiyle şahısların hayatını tehlikeye atan saldırı fiilleri.

26 NELSON, Eric Shea, "Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats", **Global Security Studies**, Winter 2012, Vol: 3, Issue: 1, s. 16.

27 TOPAL, Ahmet Hamdi, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Mücadele Yöntemleri", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 59, Sayı: 1, 2010, (s. 99-130), s. 114.

28 MURPHY, Martin N., **Contemporary Piracy And Maritime Terrorism The Threat To International Security**, Adelphi Paper 388, 2007, s. 11.

29 EVİN, Bekir, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı Ve Şiddet Faktörü", **Güvenlik Bilimleri Dergisi**, Kasım 2012, 1(1), (s. 119-151), s. 123; TOPAL, 2010, s. 104.



Bununla birlikte deniz haydutluğuna ilişkin çeşitli sözleşmelerde düzenlemeler getirilmiş; bu sözleşmelerde deniz haydutluğunun unsurları belirlenerek net bir tanım yapmaktan kaçınılmıştır.

Bu bölümde deniz haydutluğu ile ilgili uluslararası düzenlemeler ele alınacaktır. Deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası düzenlemelerin ele alınması, deniz haydutluğu ile mücadelenin çerçevesinin belirlenmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

### **A) 1932 Harvard Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağında Deniz Haydutluğu**

1932 yılında Harvard Üniversitesi'nde bir grup akademisyen, deniz haydutluğuna ilişkin sorunları tartışmak üzere, Stanford Üniversitesi'nden Prof. Joseph Bingham başkanlığında, Milletler Cemiyeti'nin önerisi üzerine fakat Cemiyet'ten bağımsız olarak bir çalışma grubu kurmuşlardır. Harvard Araştırma Grubu, 19 maddelik bir taslak oluşturmuşlar ve bu taslağı "Deniz Haydutluğu Hakkında Sözleşme Taslağı Ve Yorumlar" adı altında yayınlamıştır<sup>30</sup>. Deniz haydutluğu Harvard Taslağı'nın 3. maddesinde düzenlenmiştir<sup>31</sup>. Buna göre, deniz haydutluğu, bir devletin ülkesel yargı yetkisi altında bulunmayan yerlerde, aşağıda sayılan fiillerden herhangi birisinin işlenmesi anlamına gelmektedir:

Hakiki bir hak iddia etme amacı olmaksızın özel amaçlarla işlenen, bir kişiyi soyma, tecavüz, yaralama, köleleştirme, tutsak etme ya da öldürme kastıyla ya da bir malı çalma veya yok etme niyetiyle, denizden ya da havadan gelen bir saldırı ile bağlantılı her türlü şiddet ya yağmalama fiili. Eğer fiiller geminin güvertesinden başlayan bir saldırı ile ilgiliyse, o gemi ya da saldıran diğer gemilerin her ikisi de korsan gemisi ya da herhangi bir devlet uyruğunda olmayan bir gemi olmalıdır; Bir geminin deniz haydutluğu faaliyetleri yürüttüğünü bilerek gemideki faaliyetlerin yürütülmesine gönüllü olarak yardımcı olma fiili; Bu maddenin birinci ve ya ikinci paragraflarında ifade edilen bir eylemi teşvik etme ya da onu kasıtlı olarak kolaylaştırma fiilleri."

### **B) 1958 Açık Denizlere İlişkin Cenevre Sözleşmesi'nde Deniz Haydutluğu**

Açık Deniz Sözleşmesi'nde deniz haydutluğuna ilişkin neredeyse bütün hükümler Harvard Taslağı'nda düzenlendiği şekilde kabul edilmiş ve Komisyon tarafından hazırlanan sözleşme taslağının<sup>32</sup> 38. ile 45. maddeleri arasında, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nin<sup>33</sup>

30 BATIR, 2011, s. 92; BELLISH, John, "Breaking News from 1932: Pirate Facilitators Must Be Physically Present on the High Seas", <http://www.ejiltalk.org/breaking-news-from-1932-pirate-facilitators-must-be-physically-present-on-the-high-seas/>, Erişim Tarihi, 21.08.2015; IVANOVA, D. A., "The Value of the Historical Material the Harvard Draft Convention", *Митна справа*, 2014, (s: 66-79), s. 67.

31 Harvard Taslağı'nın tam metni için bkz. RUBIN, Alfred P., *The Law Of Piracy*, Naval War College Press Newport, Rhode Island 1988, s. 386-390.

32 Taslağın tam metni ve yorumlar için bkz. *Articles Concerning the Law of the Sea With Commentaries*, 1956, [http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

33 Sözleşmenin İngilizce tam metni için bkz. *Convention on the High Seas*, 1958, [http://www.gc.noaa.gov/documents/8\\_1\\_1958\\_high\\_seas.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_high_seas.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015; Sözleşmenin oluşum sürecine ilişkin ayrıntılı

14. ve 21. maddeleri arasında yerini bulmuşlardır<sup>34</sup>. Deniz haydutluğu Açık Deniz Sözleşmesi'nin 15. maddesinde tanımlanmıştır<sup>35</sup>. Buna göre, deniz haydutluğu aşağıdaki fiillerden herhangi birini işlemek suretiyle oluşur:

Özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen, açık denizde ya da herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan başka bir gemiye, uçağa, şahıslara ve mala karşı yöneltilmiş herhangi bir hukuka aykırı şiddet, tutuklama veya yağmacılık eylemi; Bir gemi veya uçağı haydut gemi veya uçak yapan olayları bilerek onların işletilmesine kendi ihtiyari ile herhangi bir şekilde katılma eylemi ve; Yukarıda tarif edilen bir eylemi teşvik eden veya onu kasten kolaylaştıran herhangi bir eylem."

1932 Harvard Taslağı'nda deniz haydutluğunun tanımına ilişkin ifade edilen önemli noktalar, 1958 Açık Deniz Sözleşmesi'nde de aynı şekilde düzenlenmiştir. Bu noktaları kısaca şu şekilde belirtmek mümkündür<sup>36</sup>:

- Herhangi bir şiddet ya da hırsızlık fiili olmalıdır;
- Bu fiiller açık denizlerde gerçekleştirilmeli;
- Bu fiiller özel kişiler tarafından gerçekleştirilmeli;
- Şiddet fiili bazı özel gemilerden gerçekleştirilmeli;
- Bu fiiller devletlerin ülkesel yetkilerinin dışındaki alanlarda gerçekleştirilmeli;
- Olay iki gemi arasında gerçekleştirilmeli ve gemilerden birisi diğer gemiye karşı hukuka aykırı fiili gerçekleştirmelidir.

### C) 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğuna ilişkin Açık Deniz Sözleşmesi'nde yapılan düzenlemeler neredeyse tamamen aynı şekilde Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde<sup>37</sup> kabul

bilgi için bkz. **1958 Geneva Conventions On The Law of The Sea**, [http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos\\_ph\\_e.pdf](http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_e.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

34 ASARIOTIS, Regina/PREMTI, Anila/LAVELLE, Jennifer/ BENAMARA, "Hassiba, Maritime Piracy, Part II- An Overview Of The International Legal Framework And Of Multilateral Cooperation To Combat Piracy", **Studies in Transport Law and Policy**, No.2, New York and Geneva, **2014**, s. 3.

35 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'ne Türkiye taraf olmadığı için herhangi resmi bir Türkçe çevirisi bulunmamaktadır. Türkçe tam metin için bkz. GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Beta Yayınları, İstanbul **2014**, s. 208.

36 GUILFOYLE Douglas, "**The Law Of War And Fight Against Somali Piracy: Combatants Or Criminals?**", *Melbourne Journal of International Law*, 11 (1), **2010**, s. 9. ss. 141-153; Bu unsurlara 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde geçen deniz haydutluğu tanımının unsurlarını değerlendirirken ayrıntılı bir şekilde değinileceği için, burada yalnızca unsurlar zikredilmekle yetinilmiştir. Açık Deniz Sözleşmesi'ndeki unsurlara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. BATIR, **2011**, s. 112-118; CAMPPELL, Penny, "A Modern History Of The International Legal Definition of Piracy", **Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies**, Editors: Bruce A. Ellerman, Andrew Forbes, David Rosenberg, **2011**, (s. 19-34), s. 28; RUBIN, s. 332-337.

37 Sözleşmenin İngilizce tam metni için bkz. **United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982**, [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015; Sözleşmenin Türkçe tam metni için bkz. **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982**, [http://www.un-cankara.org.tr/doc\\_pdf/denizhukuku.pdf](http://www.un-cankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015; Türkiye, ne 1958 Cenevre Sözleşmelerine, ne de Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf değildir.

edilmiştir. BMDHS'nin 101. maddesinde<sup>38</sup> düzenlenen deniz haydutluğuna ilişkin olarak şu şekilde bir tanım yapmak mümkündür:

“Deniz haydutluğu, açık denizde ya da herhangi bir devletin yargı yetkisi altında bulunmayan sularda, özel bir gemi tarafından başka özel bir gemiye ve bu gemide bulunan kişilere ya da mallara karşı, özel amaçlarla gerçekleştirilen her türlü şiddet, alıkoyma ya da yağmalama fiili ya da bu fiillerin niteliğini bilerek bu geminin işleyişine katılma, bu faaliyetleri teşvik etme veya kolaylaştırma fiilidir.”

Yukarıda yapılan tanımdan deniz haydutluğunun dört temel unsuru olduğu anlaşılmaktadır:

### 1. “Hukuka Aykırı Fiil” Şartı

BMDHS'nin 101. maddesinde ifade edildiği üzere, deniz haydutluğunun oluşması için kişilere veya mallara karşı, özel amaçlarla işlenen her türlü hukuka aykırı şiddet, alıkoyma veya yağma fiilinin varlığı gerekmektedir. Tanımda geçen “hukuka aykırı alıkoyma veya yağma” fiillerinin ne ifade ettiği, “alıkoyma ve yağma” kelimelerinin anlamlarına baktığımız zaman anlaşılabilirken “hukuka aykırı şiddet” fiilinin anlamı ve kapsamı belirsiz kalmaktadır. Bu belirsizliğin temel sebebi, hukuka aykırı şiddet fiilinin kapsamının ulusal hukuk sistemleri tarafından belirlenecek olmasıdır.

Hukuk aykırılıktan ne anlaşılması gerektiğine bakıldığında genellikle bütün hukuk sistemlerinde bireylerin yaşam hakkı, vücut bütünlüğü, özgürlüğü ve mal varlığı koruma altına alındığı ve bu hakların ihlaline yönelik her davranışın hukuka aykırılık olarak kabul edildiği görülmektedir. Bu bakımdan, BMDHS’de ifade edilen bireylere karşı gerçekleştirilecek hukuka aykırı bir şiddet fiili, yaşam hakkını ihlal edeceğinden öldürme fiilini; vücut bütünlüğünü ihlal edeceğinden yaralama veya işkence fiillerini; kişi özgürlüğünü ihlal edeceğinden alıkoyma, rehin alma ve hapsedme fiillerini; malvarlığı bütünlüğünü ihlal edeceğinden soyma, yüke el koyma, mala zarar verme ya da yok etme fiillerini kapsamaktadır.

### 2. “Özel Amaç” Şartı

Sözleşme metninde, “özel amaçlar” ifadesi ile ne kastedilmek istendiğine dair herhangi bir açıklama veya düzenleme bulunmamaktadır. Bu bakımdan “özel amaçlar”ın kapsamına dair doktrinde tartışmalar bulunmaktadır.

Bir görüşe göre, gerçekleştirilen saldırı fiilleri ekonomik kazanç amaçlı gerçekleştirilmelidir. Yani politik ya da ideolojik amaçlarla gerçekleştirilen saldırı fiilleri deniz

38 “1- Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:

a) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

b) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, özel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

2- Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

3- 1. ve 2. fıkralarda tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.”

haydutluğu olarak nitelendirilmez<sup>39</sup>. Özel amaç şartı yani politik amaçlarla gerçekleştirilen fiillerin deniz haydutluğu kabul edilmemesi, deniz haydutluğunun terörizmden ayrılmasını sağlayan temel özelliğidir<sup>40</sup>. Bir gemiye saldırarak yolcuları rehin alma ya da gemiye el koyma şeklinde ortaya çıksa bile politik amaçlarla gerçekleştirilen bu fiiller deniz haydutluğu değil deniz terörizmi sayılacaktır<sup>41</sup>. Açıktır ki bu görüşün kabul edilmesi, politik ya da ideolojik amaçlarla gerçekleştirilen şiddet fiillerinin BMDHS’de düzenlenen deniz haydutluğu ile mücadele kurallarına tabi olmasını engelleyecek ve deniz haydutluğunun kapsamına büyük oranda sınırlayacaktır.

Bir diğer görüşe göre “özel amaçlar” kavramı özel kişiler ile devletlerin ya da devlet ajanlarının gerçekleştirdiği fiillerden ayırmak için kullanılmıştır. Yani aktörlerin motivasyonları değil devlet desteğinin varlığı ya da yokluğu, fiillerin özel amaç olarak sınıflandırılıp sınıflandırılmayacağını belirleyecektir<sup>42</sup>. Sözleşmede ifade edilen “özel amaçlarla” ifadesi, yalnızca kazanç sağlama anlamında anlaşılmalıdır ve geniş yorumlanmalıdır. Arkasında devlet desteği olmayan bütün şiddet fiilleri özel amaç için gerçekleştirilmiş sayılmalıdır<sup>43</sup>. Buradan anlaşılacağı üzere “özel amaçlar” ifadesi, sadece egemen bir devlet tarafından desteklenmeyen davranışları ifade etmektedir. Başka bir ifadeyle “özel” kavramı, “kamusal amaç”ın tersini ifade etmektedir<sup>44</sup>. Ayrıca, bir devletin ya da hükümetin görevlendirdiği güçler isyan ederse ya da bir gemiyi ele geçirip bu gemiyi yağmalama amacıyla başka bir gemiye karşı açık denizde kendi hesaplarına kullanırlarsa, bu gemi haydut gemi sayılacaktır ve her devletin bu gemi üstünde yargı yetkisi doğacaktır. Bu durumda gemi tarafından yapılan fiiller kamusal amaçla değil özel amaçla gerçekleştirilmiş olacak ve bu gemilerin dokunulmazlığı ortadan kalkacaktır<sup>45</sup>.

### 3. “İki Gemi” Şartı

Gerek Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi’nde gerekse BMDHS’de deniz haydutluğu tanımında ifade edildiği üzere, hukuka aykırı şiddet fiili “bir gemi tarafından başka bir gemiye” ve içindeki şahıslara veya mallara karşı gerçekleştirilmelidir. Yani deniz haydutluğunun oluşabilmesi için en az bir geminin varlığı gerekmektedir. Eğer fiiller gemide bulunan mürettebat ya da yolcular tarafından gemiye karşı ya da gemideki şahıslara ya

39 PAIGE, Tamsin, “Piracy And Universal Jurisdiction”, *Macquarie Law Journal*, Vol: 12, Year: 2013, (s. 131-154), s. 145-146; PRIDDY, Alice/CASEY-MASLEN, Stuart, “Counterpiracy Under International Law”, *Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights*, August 2012, s. 12.

40 Gerçekten de günümüzde görülen deniz haydutluğu vakalarında da, haydutların daha çok nakit para, taşınan yükü ele geçirmek veya kaçırılan kişiler veya gemiler karşılığında fidye almak gibi ekonomik çıkarlar gözettiği görülmektedir. TOPAL, 2010, s. 113.

41 HODGKINSON, Sandra Lynn, “The Governing International Law On Maritime Piracy”, *Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes*, Editors: Michael P. Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, Cambridge 2015, (s. 32-53), s. 18.

42 PRIDDY/CASEY-MASLEN, 2012, s. 12.

43 GUILFOYLE, Douglas, *Shipping Interdiction And The Law Of The Sea*, Cambridge 2011, s. 37.

44 GARNER, Maggie, “Piracy Prosecutions in National Courts”, *Journal of International Criminal Justice*, Vol: 10, Issue: 4, 2012, (s. 797-821), s. 812.

45 PRIDDY/CASEY-MASLEN, 2012, s. 12.

da mallara gerçekleştirilirse, bu durum deniz haydutluğu olarak değerlendirilemez<sup>46</sup>. Fakat bir savaş gemisinde veya devlet gemisinde mürettebat isyan ederek geminin kontrolünü ele geçirirse ve deniz haydutluğu oluşturan fiilleri işlerlerse, deniz haydutluğu suçu oluşmaktadır<sup>47</sup>. Bununla birlikte, devlet kontrolünden çıkan savaş gemileri ya da devlet gemileri, başka gemilere şiddet uygulamadıkça deniz haydudu sayılmazlar ve yalnızca bayrak devletinin yargı yetkisine tabi tutulurlar. Aynı şekilde, özel gemilerin mürettebat ya da yolcular tarafından ele geçirilmesi durumlarında, deniz haydutluğu suçu oluşmayacağı için bu gemi üzerinde yalnızca bayrak devletinin yargı yetkisi doğmaktadır. Yine aynı şekilde mürettebat tarafından ele geçirilen özel gemilerin başka gemilere zarar vermesi durumunda, yargı yetkisi bayrak devletinde olup bu gemiler bayrak devletinin ulusal düzenlemelerine göre yargılanacaklardır<sup>48</sup>.

#### 4. "Açık Deniz" Şartı

Gerek Açık Deniz Sözleşmesi'nde gerekse BMDHS'de yer alan deniz haydutluğu tanımının kapsamını büyük oranda sınırlayan unsur "açık deniz (on high seas)" şartıdır. BMDHS'de geçen deniz haydutluğu tanımına getirilen coğrafi kısıtlamanın iki yönü bulunmaktadır. Buna göre hukuka aykırı fiiller ya açık denizlerde gerçekleştirilmeli ya da hiç bir devletin ülkesel yetkisine tabi olmayan bir yerde gerçekleştirilmelidir.

Deniz haydutluğunun tanımında ifade edilen açık deniz kavramının kapsamına bakıldığında, Açık Deniz Sözleşmesi taslak metni ve yorumlarında, deniz haydutluğunun bir devletin ülkesinde ya da karasularında işlenemeyeceği belirtilmiştir<sup>49</sup>. Komisyon'a göre muhalif görüşlere rağmen, karasularını da içeren bir devlet ülkesinde gerçekleştirilen saldırılara, "Bir devlet ülkesinde gerçekleşen hukuka aykırı fiillerden o devlet yetkilidir" ilkesi uygulanmalıdır. Ayrıca Komisyon, "herhangi bir devletin yargı yetkisi altında bulunmayan yerler" kavramından, bir gemi ya da uçak tarafından, terra nullius (hiç kimseye ait olmayan kara parçası) bir adanın ya da işgal edilmemiş bir ülkenin kıyıları içerisinde gerçekleşmesi durumunu ifade etmiştir. Çünkü Komisyon, bütün cezai yargı yetkilerinden kaçmak için sahipsiz topraklarda gerçekleştirilecek fiilleri önlemek istediği için, işgal edilmemiş büyük topraklarda gemiler ya da uçaklar tarafından gerçekleştirilen fiilleri deniz haydutluğu kapsamı dışında tutmak istememiştir<sup>50</sup>.

Deniz haydutluğu tanımında geçen açık deniz kavramının kapsamına, karasularının dışında kalan bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığının girip girmeyeceği belirsizdir. Çünkü BMDHS'nin 86. maddesinde açık denizlere ilişkin yapılan tanım, münhasır ekonomik bölgeyi açık denizin dışında tutmaktadır<sup>51</sup>. Fakat aynı maddenin ikinci

46 **Articles Concerning the Law of the Sea With Commentaries, 1956**, m. 39/1 (vi).

47 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, m. 102.

48 TOPAL, 2010, s. 115.

49 **Articles Concerning the Law of the Sea With Commentaries, 1956**, m. 39/1 (iv).

50 **Articles Concerning the Law of the Sea With Commentaries, 1956**, m. 39/3-4.

51 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, m. 86: İşbu Kısımın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dâhil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır.

cümlesi, "58. madde uyarınca münhasır ekonomik bölgede bütün devletlerin yararlan-  
dikları serbestileri, hiçbir şekilde kısıtlamaz." denilmek suretiyle ilk cümlenin kapsamını  
kısıtlayarak, devletlerin münhasır ekonomik bölge üzerindeki hakları kısıtlanmayacak  
şekilde, münhasır ekonomik bölgede açık deniz hükümleri uygulanacağını belirtmiştir.  
58. maddenin 2. fıkrasına göre, açık deniz hükümleri Sözleşmenin V. Bölümüne aykırı ol-  
madığı müddetçe, münhasır ekonomik bölgeye de uygulanacaktır. Deniz haydutluğuna  
ilişkin hükümler V. Bölümüne ilişkin bir aykırılık taşımadığı için, deniz haydutluğu oluşturan  
fiiller münhasır ekonomik bölgede gerçekleştiği takdirde açık deniz şartının sağlandığı  
düşünölmektedir<sup>52</sup>.

Günümüzde deniz haydutluğu oluşturan fiillerin büyük bir kısmı, devletlerin ölkese-  
yel yetkileri altında bulunan içsularında ve karasularında gerçekleştirilmekte iken; sadece  
yaklaşık ¼'ük bir kısmı açık denizlerde gerçekleşmektedir. Devletlerin içsularında ve  
karasularında işlenen bu fiiller devletlerin bu alanlardaki egemenlik yetkilerinden dolayı  
BMDHS kapsamında deniz haydutluğu olarak değerlendirilmemekte; yalnızca açık de-  
nizlerde işlenen bu fiiller deniz haydutluğu olarak kabul edilmektedir<sup>53</sup>.

### Ç) 1988 Tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA Convention)

Birleşmiş Milletler ile Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün ortak çalışmaları sonucunda,  
1988 yılında düzenlenen Roma Konferansında, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı  
Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme<sup>54</sup>(bundan sonra Denizde Seyir Güvenliği Sözleş-  
mesi olarak ifade edilecektir) imzalanmış ve 1992 yılında yürürlüğe girmiştir<sup>55</sup>.

52 AHNEFELD, Janin Viviane, "The International Fight Against Modern-Day Piracy - Are The Legal Regu-  
lations Enough?", **Small Master's Thesis, The University of Tromsø, 2011**, s. 24-25; BATIR, **2011**, s. 124;  
DJAMA, Abbas Daher, "The Phenomenon of Piracy Off The Coast Of Somalia: Challenges And Solutions Of The  
International Community", **United Nations - The Nippon Foundation Fellow, New York, December 2011**, s. 19;  
GUILFOYLE, Douglas, **Shipping Interdiction, 2011**, s. 44; PAIGE, **2013**, s. 147.

53 EKLÖF Stefan, **Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Raiders, 2006**,  
s. 89; GUILFOYLE, Douglas, **Shipping Interdiction, 2011**, 46.

54 Temel amacı deniz terörizmine ilişkin düzenlemeler yapmak olan bu Sözleşme, seyir güvenliğine ilişkin  
deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun gibi suçlara da uygulanabilmektedir. Türkiye, bu sözleşmeye 1990  
yılında taraf olmuştur. Sözleşme'nin Türkçe tam metni için bkz. **Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, 1988**, [https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc074/kanuntbmmc074/kanuntbmmc07403662.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc074/kanuntbmmc074/kanuntbmmc07403662.pdf), Erişim Tarihi, 28.08.2015; Sözleşmenin İngilizce tam metni için bkz. **Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988**, <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>, Erişim Tarihi, 28.08.2015.

55 BAYILLIOĞLU, Uğur, "Somali Sahilleri Ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütölen Mücadelenin Hukuki Dayanakları Ve Türkiye'nin Durumu", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:15, Sayı: 1, Yıl: **2011**, (s. 125-161), s. 130; TOPAL, **2010**, s. 114; Roma Konferansı öncesinde yaşanan gelişmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. TUERK, Helmut, "Combating Terrorism At Sea - The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation", **University of Miami International & Comparative Law Review**, Volume: 15, Special Issue, Spring **2008**, (s. 337-367), s. 341-345; 2001'de yaşanan terör olaylarının ardından Denizde Seyir Güvenliği Sözleşmesi'nin kapsamına yeni suçların eklenmesi amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından çalışmalar başlatılmıştır. 2005 yılında Denizde Seyir Güvenliği Sözleşmesi'nin revizyonuna ilişkin düzenlenen Diplomatik Konferans'ta, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait Protokol kabul edilmiş ve Denizde Seyir Güvenliği Sözleşmesi'nde bazı değişiklikler ya-

Denizde Seyir Güvenliği Sözleşmesi'nin oluşturduğu yasal çerçeveye bakıldığında, 3. maddede, suç oluşturacak fiiller teker teker sayılmıştır. 3. maddede sayılan bu fiiller ile BMDHS'deki deniz haydutluğu tanımında sayılan fiillerin genel anlamda uyuştugu görülmektedir<sup>56</sup>.

Ne yazık ki Sözleşme metninde deniz haydutluğu kavramına dair herhangi bir tanım bulunmamaktadır. Ayrıca BMDHS'deki deniz haydutluğu tanımında düzenlenen "açık deniz", "iki gemi", "özel amaçlarla gerçekleştirilmiş olma" gibi şartlar, 3. madde kapsamında işlenen fiillerde aranmamaktadır. Bu sözleşme ile birlikte, gemide bulunan mürettebatın ya da yolcuların gemiyi ele geçirmeleri ve açık denizde bir gemiye karşı politik amaçlı fiiller gerçekleştirilmesi gibi durumlar düzenlenerek, BMDHS'deki deniz haydutluğu tanımından daha kapsamlı düzenleme getirilmiştir.

## V. SOMALİ AÇIKLARINDAKİ DENİZ HAYDUTLUĞU FAALİYETLERİ

### A) Somalî Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Faaliyetlerinin Kökeni

Somalî açıklarında görülen deniz haydutluğu faaliyetlerinin ortaya çıkmasında beş temel etken şunlardır: Somalî'de halen varlığını sürdüren iç savaş, Somalî karasularında ve açıklarında yapılan yasadışı balıkçılık faaliyetleri, yabancı gemiler tarafından Somalî kıyılarına yasadışı toksik madde atımı, Somalî'deki olumsuz sosyal ve ekonomik durum ve bölgenin deniz haydutluğu faaliyetlerine uygun coğrafi yapıya sahip olmasıdır<sup>57</sup>.

### 1. Somalî'deki İç Savaş

1991 yılında Siad Barre hükümetinin devrilmesinden sonra, devletin yönetim sistemi çökmüş ve Somalî bir iç savaşa sürüklenmiştir<sup>58</sup>. 1991 yılından bu yana istikrarlı, merkezi bir hükümet bulunmayan ülkede, iç savaş ve çatışmalar bir türlü bitmek bilmemiştir.

pılmıştır. **Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf**, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>, Erişim Tarihi, 31.08.2015.

56 "Bir kişi tarafından hukuka aykırı ve kasıtlı olarak bir gemi üzerinde kontrol kurmak ya da kontrolü ele geçirmek; Gemide bulunan kişilere karşı kuvvet kullanmak; Gemiyeye ya da gemide bulunan yüke zarar vermek ya da yok etmek; Gerçekleştirilen bu fiillere destek sağlamak ya da bu fiilleri gerçekleştirme tehdidinde bulunmak."

57 BATIR, 2011, s. 148; LEONARD Adrian/COBURN Andrew/BOWMAN Gary, **Political Violence Organised Crime: Piracy**, Cambridge Centre for Risk Studies Working Paper Series, 2012, s. 5

58 ANNONI, Alessandra, "International Action Against Piracy and Armed Robbery At Sea Off The Coast Of Somalia", **The Italian Yearbook of International Law**, Vol: 13, Brill Nijhoff, 2013, (s. 175-198); KRASKA, James, **Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, And Diplomacy At Sea**, 2011, s. 46; 1960 ile 1991 yılları arasındaki Somalî'de yaşanan siyasi olaylar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. LEHR, Peter/LEHMANN, Hendrick, "Somalia-Pirates' New Paradise", **Violence At Sea: Piracy In The Age Of Global Terrorism**, Editor: Peter Lehr, 2007, (s. 1-22), s. 8; Somalî'nin siyasi tarihi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. MADEN, Tuğba Evrim, "Somalî'de Bitmeyen Siyasi Kriz", **Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi**, Rapor No: 163, Temmuz 2013, s. 10-14; ÖZKAN, Mehmet, **Doğu Afrika Jeopolitiği Ve Türkiye'nin Somalî Politikası**, SETA Yayınları, 2014, s. 18-20; The Life & Peace Institute, **Alternatives For Conflict Transformation In Somalia: A Snapshot and Analysis Of Key Political Actors' Views And Strategies**, Sweden 2014, s. 13-14.

Bu tarihten itibaren, artık Somali siyasi bakımdan “başarısız bir devlet (failed state)”<sup>59</sup> olarak anılmaya başlamıştır<sup>60</sup>. Siad Barre rejiminin sona ermesinin ardından, kabileler arasında güç mücadelesi başlamış, özellikle iki önemli kabile komutanı olan Mohamed Farah Aideed ve Ali Mahdi Mohamed arasında yaşanan mücadele, binlerce sivilin yaralanması, ölmesi ve yer değiştirmesi ile sonuçlanmış ve durum giderek ciddileşmiş ve iç savaşa dönüşmüştür<sup>61</sup>. Artık Somali, kabile savaşlarının yaşandığı ve sivillerin katledildiği bir ülke; organize suç örgütleri, deniz haydutları ve teröristler için ise güvenli bir sığınak haline gelmiştir<sup>62</sup>.

Somali’de kabileler arasında yaşanan çatışmalardan ve egemenlik mücadelelerinden dolayı, ülke kuzeybatıda Somaliland, kuzeydoğuda Puntland ve merkezde ve güneyde ise Merkez Somali olmak üzere üç otonom bölgeye ayrılmıştır<sup>63</sup>. Ülkedeki bu otonom yapının yanı sıra, Somali’de Al-Shabaab, Hizb-ul İslam ve Ehli Sünnet vel-Cemaat olmak üzere üç önemli radikal İslamcı grup ortaya çıkmıştır<sup>64</sup>.

Somali’de 1991 yılından bu yana süren kaos ortamı, en çok deniz haydutlarının işine yaramıştır. Ülkenin sürekli olarak kabileler ve diğer radikal İslamcı gruplar arasında süren bir iç savaş içerisinde olmasından ve deniz haydutlarını denetleyecek, cezalandıracak etkin bir otorite ve hukuk sistemi bulunmamasından dolayı, deniz haydutluğu fiillerinde hızlı bir artış yaşanmıştır<sup>65</sup>. Gerek Somali sahillerinde bulunan gemiler için, gerekse açık denizlerden geçmekte olan gemiler için Somalili deniz haydutları büyük tehlike oluşturmuşlardır.

## 2. Yasa Dışı Balıkçılık Faaliyetleri ve Zehirli Atıkların Bırakılması

Somali açıklarında, ilk deniz haydutluğu fiillerini gerçekleştirenlerin amacı hiçbir zaman, gemileri kaçırap para kazanmak olmamıştır<sup>66</sup>. Esasında Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetleri, ilk olarak 1990’lı yılların başında, yerel balıkçıların Somali karasularını yağmalayan ve kaçak avlanan yabancı trollere karşı bir mücadele girişimi

59 Başarısız devlet, siyasal olarak iç hukuk sistemi ve düzeni çökmüş, fonksiyonel olarak da devlet organlarının içeride ve dışarıda temsil yeteneği kalmamış olması durumudur. RATNER Steven R., “Saving Failed States”, 1993, <http://foreignpolicy.com/2010/06/15/saving-failed-states/>, Erişim Tarihi, 05.09.2015.

60 STERIO, Milena, “Piracy Off The Coast Of Somalia: The Argument For Pirate Preecution In The National Courts Of Kenya, The Seychelles, And Mauritius”, **Amsterdam Law Forum**, Vol: 4, No:2, 2012, (s. 104-123), s. 106.

61 UDEARIRY, Nneoma Chigozie, “Piracy In The Gulf Of Aden: An Analysis Of State Response To Security Council Resolution 1918 (2010) With Particular Reference To States In The Gulf Of Aden Region”, 2011, s. 6.

62 The Life & Peace Institute, s. 13.

63 BANIELA, 2010, s. 195; HADDEN, Robert Lee, “The Geology Of Somalia: A Selected Bibliography Of Somalian Geology, Geography And Earth Science”, **Bibliography of Liberian Earth Science**, 2007, s. 7.

64 ZIMMERMAN, Katherine, **Somalia Conflict Maps: Islamist and Political**, <http://www.criticalthreats.org/somalia/somalia-conflict-maps-islamist-and-political>, Erişim Tarihi, 05.09.2015.

65 TWOMEY, s. 146

66 OSEI-TUTU, Joana Ama, “The Root Causes Of The Somali Piracy”, **Kofi Annan International Peacekeeping Training Center Occasional Paper No: 31**, March 2011, s. 10.



olarak başlamıştır<sup>67</sup>. Somali'de etkin bir otorite bulunmaması, çok sayıda yabancı geminin Somali karasularında kaçak avlanma faaliyetlerinde bulunmasına neden olmuştur<sup>68</sup>. Avrupa ve Asya'dan pek çok devletten çok sayıda balıkçılık şirketi, otorite boşluğundan yararlanarak büyük trol gemileri göndermiş; aşırı avlanmadan dolayı Somalili balıkçılar geçimlerini sağlayamaz hale gelmişlerdir<sup>69</sup>.

Yasadışı avlanmanın yanı sıra, zehirli atıkların Somali sularına bırakılması da deniz haydutluğunu tetikleyen sebeplerden birisidir. Somali'de etkin bir hükümetin bulunmamasını fırsat bilen yabancı şirketler, Somali sahillerini bir radyoaktif ve kimyasal atık çöplüğü olarak kullanmışlar; Somali sahillerine dökülen radyoaktif ve kimyasal atıklar, büyük çevresel felaketlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur<sup>70</sup>. Özellikle 2004 yılının Aralık ayında, kuzey Somali'de ağır hasarlara neden olan büyük Hint Okyanusu Tsunamisi'nin, bazı Avrupalı firmalar tarafından, Somali karasularına yasadışı bir şekilde bırakılan tonlarca toksik ve nükleer atığın neden olduğu düşünülmektedir<sup>71</sup>.

Yabancı gemilerin kaçak avlanma ve zehirli atıkları Somali sahillerine boşaltma konusunda ısrar etmesi, balıkçıları iyice öfkelenmiştir. Bir süre sonra öfkeli balıkçılar, bu gemilere çıkarak gemilerden avlanma karşılığında "ücret" almaya başlamışlardır<sup>72</sup>. Zamanla bu haraç alma faaliyetleri daha organize şekilde yapılmaya başlanmıştır<sup>73</sup>. İlerleyen zamanlarda ise, bu gemileri kaçırmak gemilerin serbest bırakılması karşılığında gemi sahiplerinden fidye istenmeye başlanmıştır; fidye gelirlerinin yüksek olması Somalili balıkçıları bölgeden geçen diğer gemilere de saldırmaya itmiş; sonuç olarak deniz haydutluğu ekonomik bir sektör haline gelmiştir<sup>74</sup>.

### 3. Somali'deki Olumsuz Sosyal ve Ekonomik Şartlar

Somali'deki sosyo-ekonomik yapıya bakıldığında, genellikle kırsalda yaşayanlar, çiftçilikle uğraşanlar, balıkçılık yapanlar ve şehirde yaşayanlardan oluşan bir toplum yapısı

67 PERCY, Sarah/SHORTLAND, Anja, **The Business Of Piracy In Somalia**, Discussion Papers, Berlin, July 2010, s. 8; TWOMEY, 2013, s. 146.

68 OSEI-TUTU, 2011, s. 10.

69 BATIR, 2011, s. 210; MARCAL, Roland, "Somali Piracy: The Legal Context Of An International Obsession", **Humanity Journal**, Vol: 2, Issue: 1, 2011, (s. 31-50), s. 33.

70 BATIR, 2011, s. 210.

71 BILE, Ahmed Khalif, "Warships Alone Will Not Curb Piracy Off the Somali Coast: Lessons from Puntland, State of Somalia", **Piracy at Sea**, Editors: Maximo Q. Mejia, Jr., Chie Kojima, Mark Sawyer, WMU Studies in Maritime Affairs, Vol: 2, 2013, (s. 157-175), s. 158; CLAYTON, Jonathan, "**Somalia's Secret Dumps Of Toxic Waste Washed Ashore By Tsunami**", <http://www.thetimes.co.uk/tto/news/world/article1975917.ece>, Erişim Tarihi, 08.09.2015.

72 AXE, David, "**10 Things You Didn't Know About Somali Pirates**", 2009, <http://www.wsj.com/articles/SB124060718735454125>, Erişim Tarihi, 08.09.2015.

73 PERCY/SHORTLAND, 2010, s. 8; PETR/LEHMAN, 2007, s. 14.

74 DANIELS, Christopher L., **Somali Piracy And Terrorism In The Horn Of Africa**, 2012, s. 35; HANSEN, Stig Jarle, **Piracy In The Greater Gulf Of Aden: Myths, Misconception And Remedies**, **Norwegian Institute For Urban And Regional Research Report 2009:29**, s. 12.

görülmektedir<sup>75</sup>. Halkın büyük bölümünün geçimini balıkçılıktan sağladığı bir ülkede, denizlerdeki balık rezervlerinin yabancı gemiler tarafından sömürülmesi, ülkedeki yoksulluk ve işsizlik oranını büyük ölçüde arttırmıştır. Ülkedeki ailelerin neredeyse %75'i günlük 2 doların altında bir gelirle yaşamını sürdürmektedir<sup>76</sup>. Ülke nüfusunun yaklaşık yarısı, uzun süredir devam eden iç savaş ve ülkenin belli bölgelerinde yaşanan kuraklık yüzünden yardıma muhtaç bir haldedir. Bu yüzden deniz haydutluğu, insanlar için bir umut kaynağı, alternatif bir geçim yöntemi olmaktadır<sup>77</sup>. Yasa dışı avlanmaya ve zehirli atıkları bırakan gemilere karşı mücadele esnasında, balıkçılar tarafından kaçırılan gemiler ve mürettebat için, devletlerin ya da gemi sahiplerinin yüksek miktarda fidye ödemeyi kabul etmeleri, pek çok işsiz kişiye yol göstermiştir. Sadece birkaç silah ve hızlı bir botla, büyük gemileri kaçırabileceklerini öğrenen çok sayıda kişi, deniz haydutluğu faaliyetlerine girişmeye başlamışlardır. Ayrıca, organize deniz haydutları, gerçekleştirecekleri saldırılar için köylerden adam toplayarak, deniz haydutluğu fiillerine ucuz iş gücü sağlamaktadır. Bu şekilde organize örgütler tarafından kullanılan köylüler, esasında yalnızca geçimleri sağlayacak kadar para kazanmaktadırlar. Daha fazla parayı her zaman, örgütün üst kademelerinde bulunan kişilerin aldığı, asıl fiilleri gerçekleştiren deniz haydutlarının çok az paralarla çalıştırıldığı görülmektedir<sup>78</sup>. Bunun sebebi olarak, ülkede çok sayıda işsiz insan bulunduğu için, insanların işsiz kalmaktansa, çok az paraya dahi olsa çalışmayı kabul etmeleri olarak düşünülmektedir.

#### 4. Deniz Haydutluğuna Uygun Coğrafi Yapı

Somali coğrafi olarak büyük bir ülke olmakla birlikte, 3025 km uzunluğundaki kıyıları kuzeyden Aden Körfezi ve doğudan Hint Okyanusu tarafından çevrilmiştir<sup>79</sup>. Arap Denizi ile Arap Yarımadasının güneyinde bulunan Yemen ve Afrika Burnu'ndaki Somali arasında bulunan Aden Körfezi, Süveyş Kanalı ile Akdeniz, Kızıl Deniz, Arap Denizi ve Hint Okyanusu arasındaki rotanın önemli bir parçasıdır. Aden Körfezi'nin yıllık yaklaşık olarak 22,000 gemi tarafından kullanıldığı tahmin edilmektedir. Avrupa ile Uzak Doğu ülkeleri arasındaki petrol taşımacılığının da önemli bir kısmı Aden Körfezi üzerinden gerçekleştirilmektedir<sup>80</sup>.

Bir sahil devleti olan Somali, Aden Körfezi boyunca doğudan batıya (aynı zamanda tam tersi) pek çok ticaret gemisinin geçtiği bir güzergâhta bulunmaktadır. Dünya ticari gemi trafiğinin yaklaşık %20'si bu yollardan gerçekleştirilmektedir<sup>81</sup>. Bu bakım-

75 TWOMEY, 2013, s. 146.

76 OSEI-TUTU, 2011, s. 14.

77 PHILIPS, Leigh, "The European Roots Of Somali Piracy", 2009, <https://euobserver.com/social/27966>, Erişim Tarihi, 08.09.2015.

78 World Bank, "Pirate Trails: Tracking The Illicit Financial Flows From Pirate Activities Off The Horn Of Africa", *A World Bank Study*, Washington DC, 2013, s. 45.

79 HADDEN, 2007, s. 6.

80 GEISS, Robin/PETRIG, Anna, *Piracy And Armed Robbery At Sea: The Legal Framework For Counter-Piracy Operations In Somalia and The Gulf of Aden*, Oxford 2011, s. 6.

81 KIOURKTSOGLU, George/COUTROUBIS, Alec. D., "Somali Piracy: Understanding the Criminal Business

dan stratejik olarak, Süveyş Kanalı ve Kızıl Deniz gibi önemli deniz yollarının da hemen yanında olan Somali'nin, Aden Körfezinden Guardafui Burnuna kadar uzanan kuzey doğu bölümü, Kızıl Deniz'den gelen ya da giden gemileri kontrol etmek için çok ideal bir konumdadır<sup>82</sup>.

## B) Somalili Deniz Haydutlarının Zararları

### 1. Somali Bakımından

#### a. Ekonomik ve Sosyal Zararlar

Deniz haydutları, kendilerini koruyucu olarak gören yerel halkın desteğine karşılık, elde ettikleri gelirleri yerel toplumla paylaşma yoluna gitmiştir. Deniz haydutluğu değerler zincirine bakıldığında, öncelikle elde edilen gelirlerin yaklaşık yüzde 70'lik kısmının finansörler, sponsorlar, resmi yetkililer ve kabileler arasında paylaşıldığı ve geriye kalan kısmın ise saldırıyı gerçekleştiren deniz haydutlarına, destekçi mürettebata, tacirlere, tekne sahiplerine, tercümanlara, yerel iş adamlarına, vasıfsız işçilere ve kırsaldaki destekçilere dağıtıldığı görülmektedir<sup>83</sup>. Her ne kadar deniz haydutluğundan çok yüksek miktarlarda gelirler elde edilse ve bu gelirler geniş bir yelpazede dağıtılsa da asıl pay finansörler, resmi yetkililer ve önemli kabileler arasında paylaşıldığından, yerel halka çok az pay düşmekte, hatta yalnızca faaliyetlere yardım eden veya destekleyen insanlar bu gelirlerden faydalanabilmektedir<sup>84</sup>.

#### b. Siyasi Zararlar

Deniz haydutluğu Somali'de siyasi istikrarının sağlanamamasında en temel faktörlerden birisidir. Ülkede bulunan iç savaştan faydalanarak faaliyetlerini rahat bir şekilde devam ettiren deniz haydutları, ülkedeki siyasi istikrarsızlığın temel kaynağı olan klanlara ve radikal İslamcı terör örgütlerine ekonomik kaynak sağlamaktadırlar. Esas amaçları maddi çıkar sağlamak olan deniz haydutları, faaliyetlerini rahat bir şekilde devam ettirebilmek için ülkedeki farklı gruplara haraç mahiyetinde pay vermektedirler<sup>85</sup>. Bu durum ülkedeki karışıklık ortamını arttırmakta ve siyasi istikrarın sağlanmasına engel olmaktadır.

Somali'de merkezi bir hükümetin bulunmaması, ülkedeki siyasi istikrarsızlığı arttırmakta; siyasi istikrarsızlık da beraberinde ekonomik istikrarsızlığı getirmektedir. Ekonomik istikrarsızlık ise halkı sosyal ve ekonomik anlamda olumsuz etkilemekte, çoğu

Model", **Piracy at Sea**, Editors: Maximo Q. Mejia Jr., Chie Kojima, Mark Sawyer, WMU Studies in Maritime Affairs, Vol: 2, **2013**, (s. 261-284), s. 266.

82 TWOMEY, **2013**, s. 144; UDEARIRY, **2011**, s. 9.

83 HOLZER, Georg-Sebastian/JÜRGENLİEMK, Hubertus, "The Somali Crisis And The EU: Moving Onshore And Committing To Somalia", **The Global Governance Institute Analysis Paper 5**, June **2012**, s. 6.

84 Puntland'daki Deniz Haydutluğuna Karşı Gençlik Organizasyonu adlı bir kuruluştaki eski bir deniz haydudu ile yapılan bir görüşmede, bu kişi kendisinin başarılı bir gemi kaçırma girişimi olduğunu ve 2,5 milyon dolarlık bir fideye elde ettiklerini söylemiştir. Fakat bu fidyenin 800,000 dolarını yatırımcısı alırken, kendisi yalnızca 40,000 dolar almıştır. World Bank, s. 45.

85 The World Bank Regional Vice-Presidency for Africa, "**The Pirates Of Somalia: Ending The Threat, Rebuilding A Nation**", **2013**, s. 25, <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf>, Erişim Tarihi, 07.09.2015.

kişi geçimi sağlamak için suç işlemek zorunda kalmaktadır. Görüldüğü üzere burada kısır bir döngü bulunmaktadır. Bununla birlikte sorunun çözümü konusunda da benzer bir döngü ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki ekonomik istikrarın sağlanması siyasi istikrara bağlı iken siyasi istikrar da aynı şekilde ülke ekonomisinin düzelmesine ve halkın ekonomik ve sosyal anlamda geçimini rahat sağlayabilmesine bağlı görünmektedir.

## 2. Gemi Sahipleri ve Gemicilik İşletmeleri

Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'lık kısmı, deniz yollarıyla taşınmakta ve bu durum deniz yollarının dünya ticareti bakımından önemini ortaya koymaktadır<sup>86</sup>. Gemileri seviyat limanlarına varamayan şirketler, çok büyük miktarlarda paralar kaybetmektedirler. Bununla birlikte, gemileri Somalili deniz haydutları tarafından kaçırılan şirketler, büyük miktarlarda fidye ödemek zorunda kalmaktadırlar<sup>87</sup>. Aden Körfezinde, Hint Okyanusunda, Güneydoğu Asya'da ve pek çok önemli deniz ticaret trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde deniz haydutluğu faaliyetlerinin artması, bu bölgelerden geçecek gemiler için sigorta fiyatlarının da yükselmesine neden olmuştur. Ayrıca bu bölgelerdeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin, sigorta fiyatlarının bir yılda on kata kadar artmasına neden olduğu görülmüştür<sup>88</sup>. Deniz haydutluğunun gemi sahiplerine ve gemicilik şirketlerine doğurduğu diğer bir maliyet, iş gücü maliyetlerinin artmasıdır. Şöyle ki deniz haydutluğunun yoğun görüldüğü bölgelerden geçen gemilerde çalışan deniz adamları bulmak zorlaşmıştır. Dolayısıyla gemi sahipleri ve gemicilik şirketleri bu sıkıntıyı aşmak için, bu bölgelerden geçecek gemilerde çalışacak mürettebata ek ücret ödemek zorunda kalmıştır<sup>89</sup>.

## 3. Gemi Mürettebatı

Gemilere karşı deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen gerek başarılı gerekse başarısız bütün operasyonlar, gemi adamları üzerinde uzun dönemli fiziksel ve psikolojik travma yaratmaktadır. Özellikle Somalili deniz haydutlarının, otomatik silahlar, roketatarlar ve patlayıcılar gibi ağır silahlar kullanarak gerçekleştirdikleri saldırılar sonucunda, gemi adamları ağır silahlı deniz haydutları tarafından rehin alınmaktadırlar. Bu saldırılar esnasında deniz adamları yaralanabilmekte ve hatta öldürülebilmektedirler. Daha sonra uzun bir esaret yaşayan ve esaret sona erip serbest bırakılan deniz adamları, rehin süresinin uzamasından, yaşadıkları zorlu şartlardan ve gördükleri fiziksel ve psikolojik şiddetten dolayı, serbest kaldıktan sonraki yaşamında psikolojik olarak ağır travmalar yaşamaktadırlar<sup>90</sup>.

86 BENDEKOVIC, Jadranka/VULETIC, Dora, "Piracy Influence on the Shipowners and Insurance Companies", **DAAAM International Scientific Book**, 2013, Chapter 42, (s. 711-718), s. 711.

87 OSEI-TUTU, 2011, s. 15.

88 BENDEKOVIC/VULETIC, 2013, s. 715.

89 Oceans Beyond Piracy, **The State of Maritime Piracy Report**, 2014, s. 14.

90 HURLBURT, Kaija, "The Human Cost Of Somali Piracy", **Piracy at Sea**, Editors: Maximo Q. Mejia, Jr., Chie Kojima, Mark Sawyer, WMU Studies in Maritime Affairs, Vol: 2, 2013, (s. 289-310), s. 294.

#### 4. Geniş Anlamda Uluslararası Toplum

Dünyanın pek çok önemli deniz ticaret yolları üzerinde gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetleri, yalnızca deniz ticaretini değil aynı zamanda uluslararası barış ve güvenlik ortamını da tehlikeye sokmaktadır. Çünkü açık denizler her devlete ve her topluma açıktır ve bu alanlarda geçiş serbestisi vardır. Bu serbestinin engellenmesi uluslararası barış ve güvenlik ortamının tehdit edilmesini ifade etmektedir. Genellikle, siyasi istikrarsızlığın yaygın olduğu ve etkin bir siyasi otoritenin bulunmadığı bölgelerde ortaya çıkan deniz haydutluğu, bu bölgelerin istikrarsızlığını arttıran bir unsur olduğu için de bütün uluslararası toplumu ilgilendiren bir sorundur.

Deniz haydutluğunun uluslararası toplumu oluşturan devletlere doğrudan maliyetlerini fidye maliyeti, donanma güçlerinin maliyeti, deniz haydutlarının yargılanma maliyeti, deniz haydutluğu ile mücadele eden örgütlerin maliyeti olarak sıralamak mümkündür. Bu temel maliyetlerin yanında deniz haydutluğunun, küresel ekonomiyi ve uluslararası barış ve güvenliği tehdit etme, küresel çapta gıda fiyatlarını arttırma ve deniz çevresinin kirlenmesine neden olma gibi ikincil zararlar da bulunmaktadır<sup>91</sup>.

## VI. SOMALİLİ DENİZ HAYDUTLARINA KARŞI MÜCADELE STRATEJİLERİ

### A) Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Hükümlerinin Değiştirilmesi

#### 1. Ters Kesintisiz Takip Hakkının Getirilmesi

Kesintisiz takip hakkı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 111. maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddeye göre kesintisiz takip hakkı, yabancı bir geminin bir devletin egemenlik yetkisi altındaki deniz alanlarında, o devletin kanunlarına veya kurallarına aykırı hareket ettikten sonra, açık denizlere doğru kaçması durumunda, kıyı devletine ait devlet gemilerinin kaçan gemiyi başka bir devletin karasularına girene kadar takip etme yetkisidir.

Ters kesintisiz takip, yürürlükte olan herhangi bir uluslararası andlaşmada düzenlenmemiş olmakla birlikte, bu konuda herhangi bir örf ve adet kuralı da bulunmamaktadır. Tarihsel olarak, haydut gemilerin açık denizden bir devletin karasularına doğru kaçması durumunda ters kesintisiz takip hakkının devletlere tanınması gerektiği fikri, ilk olarak 1932 Harvard Sözleşme Taslağı'nda ortaya atılmıştır<sup>92</sup>. Harvard Sözleşme Taslağı'nın 7. maddesine göre kural olarak bir devlet, diğer bir devletin ülkesel yetkisi altında bulunan yerlerde bir haydut gemiyi, deniz haydutları tarafından el konulmuş bir gemiyi ya da deniz haydutlarına ait bir gemiyi takip edemez veya yakalayamaz. Meğerki takip eden devletin kendi ülkesel yetkisi altında bulunan bir deniz alanından ya da herhangi bir devletin ülkesel yetkisi altında bulunmayan bir alandan başlarsa, takip üçüncü bir devletin karasularından geçerken de devam ettirilebilir veya gemi karasularında yakalanabilir. Başka bir devletin karasularında takibin devam edebilmesi için, kıyı devletinin bu durumu yasaklamamış olması gerekmektedir. Ne yazık ki, Harvard Sözleşme Taslağı'nda kabul edilen bu hüküm, daha sonra yapılan Açık Deniz Sözleşmesi'nde kabul

91 Oceans Beyond Piracy, **The Economic Cost of Somali Piracy, 2011**, s. 2.

92 GEISS/PETRIG, **2011**, s. 68.

edilmemiş ve Sözleşme'nin deniz haydutluğuna ilişkin hükümleri arasına alınmamıştır.

Sonuç olarak, kesintisiz takip hakkının tersine çevrilerek BMDHS'nin deniz haydutluğu ile ilgili bölümüne eklenmesi, açık denizde başlayan ve bir devletin karasularına kadar kaçan haydut gemilerin takip edilerek yakalanmasının sağlanması bakımından önemli bir adım olacaktır. Fakat böyle bir değişikliğin yapılması uygulamada çok kolay görünmemektedir. Çünkü çok uzun ve zorlu bir sürecin ardından kabul edilen BMDHS'nin değiştirilmesi veya yeni hükümler getirilmesi çok mümkün görünmemektedir. Ancak, BM Güvenlik Konseyi'nin, deniz haydutluğu ile mücadele eden devletlerin zorunlu hallerde diğer devletlerin karasularında takibe devam edebilecekleri ve buralarda haydut gemiye el koyabileceklerine ilişkin bir karar alırsa, uygulamada da olsa ters kesintisiz takip hakkı devletlere tanınabilir<sup>93</sup>.

## 2. Açık Deniz Şartının Kaldırılması

BMDHS, bütün devletlerin kendi egemenliği altındaki sularda etkin bir otoriteye ve bu alanlarda gerekli her türlü tedbiri almaya yetecek güce sahip olacağı varsayımıyla oluşturulmuştur. Yani içsular ile karasuları üzerinde etkin bir otoriteye sahip olmayan devletlerin var olabileceği göz önünde bulundurulmamıştır<sup>94</sup>. Bu yüzden, deniz haydutluğu yalnızca açık denizlerde işlenebilen bir suç olarak kabul edilmiştir.

Deniz haydutluğu oluşturan fiillerin içsular ve karasularında işlenmesi halinde, denizde silahlı soygun fiili kapsamında değerlendirilmesi gerektiği, Uluslararası Denizcilik Bürosu tarafından oluşturulan raporlarda ifade edilmiştir<sup>95</sup>. Fakat Uluslararası Denizcilik Bürosu yalnızca denizde silahlı soyguna ilişkin bir tanım yapmıştır ve bu tanımın devletler için bir bağlayıcılığı yoktur. Bu bakımdan, ya denizde silahlı soygun kavramının kapsamı belirlenerek BMDHS'ye eklenmeli ya da BMDHS'deki deniz haydutluğu tanımından açık deniz şartı çıkartılmalıdır.

## 3. Yargı Yetkisine İlişkin Hüküm Getirilmesi

Gerek örf ve adet hukukunda, gerekse çeşitli sözleşmelerde açıkça ifade edildiği üzere, deniz haydutluğu bütün devletlerin evrensel yargı yetkisi altındadır. Deniz haydutluğuna ilişkin yargı yetkisi BMDHS'nin 105. maddesinde düzenlenmektedir. Bu hüküm, devletlere deniz haydutlarını yargılama yetkisi vermekte, fakat devletlere deniz haydutlarının yargılanması konusunda herhangi bir yükümlülük yüklememektedir<sup>96</sup>. Bu durum ise devletlerin ulusal hukuklarında deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemelerin bulunmaması, yargılama ve hapsedme maliyetlerinin yüksek olması, insan hakları ihlallerine ilişkin çekincelerin bulunması gibi gerekçelerle, yakalanan deniz haydutlarını yargılamakta

93 Keza Somali'deki deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında, BM Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu kararlarda, açık denizlerden Somali karasularına kaçan haydut gemilerine, bölgede mücadele eden donanma güçlerinin müdahale edebileceği kabul edilmiştir.

94 TOPAL, 2010, s. 119.

95 Örneğin 2014 yılındaki rapor için bkz. <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>, Erişim Tarihi, 22.11.2015.

96 TWOMEY, 2013, s. 151.

isteksiz davranmasına ve bu kişilerin yalnızca silahsızlandırılarak serbest bırakılmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla deniz haydutlarının yargılanması yetkisini düzenleyen BMDHS'nin 105. maddesinin kapsamının genişletilerek, devletlere gerek iç hukuklarındaki boşluğu doldurmaları, gerekse yargılamaktan kaçınmaları konusunda yükümlülükler getiren bir hüküm oluşturulması gerekmektedir. Eğer böyle bir hüküm oluşturulabilirse, bu hüküm sayesinde devletler Sözleşme'ye aykırı hareket edemeyecek ve deniz haydutlarını yargılamaktan kaçınmayacaklardır. Aynı şekilde, Sözleşmeye taraf devletler, iç hukuklarındaki deniz haydutluğuna ilişkin boşlukları dolduracaklar ve yargılamaların önündeki en önemli engeli kaldıracaklardır. Yine bu sayede taraf devletler, ulusal hukuklarında gerekli düzenlemeleri yapmazsa ve yakaladığı deniz haydutlarını haklı bir neden olmaksızın yargılamaktan kaçınırlarsa, Sözleşme'den doğan yükümlülüklerini yerine getirmediikleri için, uluslararası sorumlulukları doğacaktır. Sonuç olarak, BMDHS'de böyle bir hüküm oluşturularak deniz haydutluğuna yönelik yargı yetkisinin kapsamının genişletilmesi ve taraf devletlere yükümlülükler yüklenmesi, deniz haydutluğu ile mücadele konusunda önemli bir adım olacaktır.

## **B) Güvenlik Sisteminin Yeniden İnşası**

Somali'nin tamamında, özellikle deniz haydutluğunun yoğun görüldüğü bölgelerde, hukuk düzeninin sağlanabilmesi için, etkili güvenlik önlemlerinin alınması gerekmektedir. Bu bakımdan güvenlik sisteminin yeniden inşası adına öncelikle şu önlemlerin alınması gerekmektedir<sup>97</sup>:

- Kıyıda deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerin kapatılması için bütün etkili aktörler belirlenmeli,
- Deniz haydutlarının liderlerine ve nüfuzlu yararlanıcılarına karşı yaptırımlar uygulanmalı,
- İstihbarat ağı kurulmalı,
- Hız botları kayıt altına alınmalı,
- Deniz haydutluğu faaliyetlerinde kullanılan "ana gemi"ler yakalanmalı,
- Deniz haydutluğuna karşı kolluk yetkililerinin etkili tepki kapasiteleri arttırılmalı,
- Yakalanan deniz haydutları, yargılanmak üzere bölge devletlerine gönderilmelidir.

## **C) Özel Güvenlik Güçleri Kullanılması**

Özel güvenlik ekiplerinin kullanılması, deniz haydutlarının saldırılarına karşı koymada önemli bir yere sahip olmakla birlikte, uygulamada bazı sorunlara neden olmaktadır. En temel sorun özel güvenlik ekiplerinin silah kullanıp kullanamayacakları konusundadır. Ticaret gemilerinde görevlendirilecek olan bu güvenlik ekiplerinin silah taşıyıp taşıyamaması konusunda yetki, geminin bayrak devletindedir<sup>98</sup>. Artık pek çok devletin kendi tabiiyetinde bulunan devletlerin yüksek risk bölgelerinden geçerken silah taşımalarına

97 International Expert Group on Piracy Off The Somali Coast, Piracy Off The Somali Coast, **Final Report Assessment And Recommendations**, Nairobi, 21 November 2008, s. 42.

98 **Laws And Guns**, <http://www.economist.com/node/21552553>, Erişim Tarihi, 15.12.2015.

izin verdiği görülmektedir<sup>99</sup>. Fakat bayrak devletleri izin verse bile silahlı özel güvenlik ekiplerini taşıyan gemilerin, diğer devletlerin karasularından ve içsularından geçerken bu silahları taşımaları bazı sorunlara neden olabilmektedir<sup>100</sup>. Çok sayıda limanda durmak ve çok sayıda devletin karasularından geçmek zorunda olan ticaret gemilerinde, özel güvenlik ekiplerinin bulundurulmasına ilişkin genel kabul edilen standart ve kuralların bulunmaması, gemiler için ek masraflar çıkarabilmekte ve geminin varış süresinde aksamalara neden olabilmektedir. Bu bakımdan gemilerde özel güvenlik güçlerinin kullanılması bakımından standartların getirilmesi, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında büyük önem arz etmektedir.

### Ç) Gemi İçinde Alınacak Önlemler

Bir deniz haydutluğu saldırısının başarıya ulaşmasında en temel nokta, deniz haydutlarının gemi güvertesine çıkmayı başarmalarıdır. Eğer deniz haydutları gemi güvertesine çıkmayı başarabilirlerse, zaten savunmasız durumda olan mürettebatın silahlı deniz haydutlarına direnme ihtimalleri kalmamaktadır. Bu yüzden deniz haydutlarının saldırılarını boşa çıkaracak ve gemi güvertesine çıkmalarını zorlaştıracak "gemi içi önlemlerin" alınması, deniz haydutluğu ile mücadelede büyük önem kazanmaktadır.

Bu çerçevede, gemiye yaklaşan hız botlarının tespiti için bazı sistemler geliştirilmiştir. Bunlardan bazıları<sup>101</sup>, kızılötesi termal görüntüleme sistemi ve Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)'dir. Bununla birlikte deniz haydutlarının güverteye çıkmasını zorlaştıracak diğer araçları ise şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>102</sup>:

- uzaktan kumandalı tazyikli su fışkırtma aracı,
- elektrikli veya elektriksiz dikenli teller,
- lazer ışınları,
- uzun mesafe ses cihazları,
- gemiye yaklaşan hız botları üzerine atılan balistik ağılar;
- geminin kenarlarından sarkıtılan ve deniz haydutlarının gemiye tırmanmasını zorlaştıran perdeler;
- geminin yanına suyun altına konulan ağılarla kurulan ve deniz haydutlarının gemiye yaklaşması durumundan hız botunu batırmaya yarayan deniz haydudu tuzakları;
- gemi güvertesini ve gövdesini kayganlaştırmak için kullanılan kaygan köpükler, aşırı kötü koku veren ve deniz haydutlarına burunlarının ve boğazlarının yandığı hissini veren kötü kokulu sıvılar;
- sıkıştırılmış havayı bir çeşit mermi gibi ateş eden sıkıştırılmış hava silahı;

99 Tabiiyetlerindeki gemilerin silahlı özel güvenlik ekibi taşımaya izin veren devletlerin listesi için bkz. **Introduction To Private Maritime Security Companies (PMSCs)**, s. 8, [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc\\_map\\_final\\_6.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc_map_final_6.pdf), Erişim Tarihi, 15.12.2015.

100 CHALK, Peter, **Private Maritime Security Companies (PMSCs) and Counter-Piracy**, s. 4, <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Peter%20Chalk-Essay-Eng.pdf>, Erişim Tarihi, 15.12.2015.

101 **Laws And Guns**.

102 **18 Anti-Piracy Weapons For Ships To Fight Pirates**, <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>, Erişim Tarihi, 15.11.2015.



- yoğunlaştırılmış yeşil lazer ışını gönderen ve deniz haydutlarında geçici körlüğe neden olan göz kamaştırma silahı.

Deniz haydutlarına karşı alınacak bir diğer gemi içi tedbir, mürettebat kalelerinin oluşturulmasıdır. Deniz haydutlarının saldırması durumunda, gemideki bütün mürettebatın saklanması için geminin bir bölümünde oluşturulan “mürettebat kaleleri” denilen gizli, zırhlı odalarda mürettebatın saklanması sağlanabilir<sup>103</sup>. Fakat mürettebat kalelerinin yeterli seviyede güvenli olması ve mürettebatın yaşamını sürdürebilmesi için gerekli asgari koşulların bulunması, burada saklanacak mürettebatın hayatı bakımından büyük önem arz etmektedir.

#### D) Risk Değerlendirmesi

Bir gemiye deniz haydutlarının saldırması durumundan olaydan etkilenecek risk grupları sırası ile gemi mürettebatı, gemi ve deniz çevresidir. Bu bakımdan, saldırı anında alınacak önlemlerin bu grupları tehlikeye atmayacak şekilde alınması büyük önem arz etmektedir<sup>104</sup>. Özellikle deniz haydutluğunun yoğun görüldüğü Yüksek Riskli Bölgelerden geçerken gemi işletmecileri ve gemi kaptanlarının yaşanabilecek olası deniz haydutluğu saldırılarına yönelik bir risk değerlendirmesi yapmaları gerekmektedir. Bu risk değerlendirmesinin, bölgedeki deniz haydutluğu ile mücadele eden IMO Rapor Merkezi gibi rapor merkezlerinin en güncel verilerinden yararlanarak yapılması gerekmektedir. Bununla birlikte, bu risk değerlendirmesinin sonuçları, deniz haydutluğunu önleme, deniz haydutluğu saldırılarının sonuçlarını hafifletme ve geri dönüşümü sağlama önlemlerini tanımlayacak şekilde belirlenmelidir. En önemlisi, risk değerlendirmesi, her gemi ve sefer için özel olmalıdır<sup>105</sup>. Yani risk değerlendirmesinin genellemeler üzerinden değil geminin türüne ve özelliklerine, geminin gideceği bölgeye ve takip edeceği güzergâha göre, yapılması gerekmektedir.

#### E) İstihbarat Geliştirme

Deniz haydutluğu ile mücadelede, deniz haydutlarına karşı bir istihbarat sisteminin oluşturulup geliştirilmesi oldukça önemlidir. İstihbarat sisteminin iki temel yönü vardır. Birincisi, saldırı daha gerçekleşmeden saldırıya ilişkin bilgilerin elde edilmesidir. Yani istihbarat sisteminin kurulmasıyla birlikte, deniz haydutlarının hangi gemiye, nasıl ve ne zaman saldıracakları hakkında önceden bilgi sahibi olunacak ve saldırılacak gemilere yönelik gerekli koruma tedbirleri alınarak saldırı gerçekleşmeden önlenmiş olacaktır. İkinci yönü ise, saldırı gerçekleştikten sonra, saldırıyı gerçekleştirenlerin yakalanması ve suç örgütünün çökertilmesi için gerekli bilgilerin sağlanmasıdır. Dolayısıyla istihbarat sistemi ile saldırı sonrası ele geçirilen rehinelere durumu, rehineler fidye karşılığında

103 PITNEY, John J./LEVIN, John-Clarke, **Private Anti-Piracy Navies: How Warships For Hire Are Changing Maritime Security**, 2013, s. 141.

104 Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, **“Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı”**, 2013, s. 24.

105 International Chamber Of Shipping, **Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy**, Version: 4, Edingburgh, August 2011, s. 5.

birakıldıktan sonra paranın kimlere, nasıl dağıtıldığının tespiti, örgütün kadroları ve çalışma sistemine yönelik istihbari bilgilerin elde edilmesi sağlanacaktır.

Etkin bir istihbarat sisteminin kurulmasıyla birlikte, planlanmış ve gerçekleştirilen operasyonlar hakkında daha kesin ve güncel bilgiler edinilecek; suç örgütlerinin örgüt yapısı, finansörleri, ödeme metotları ve dış bağlantıları hakkında daha kesin bilgiler edinilecek ve operasyonların önlenmesinde ve hedeflere müdahalelerde daha çok başarı sağlanacaktır<sup>106</sup>. Bu bakımdan etkili bir istihbarat sisteminin oluşturulması, deniz haydutluğu ile mücadele olmazsa olmaz bir zorunluluktur.

## **F) Fidyeye Ödemenin Yasadışı Hale Getirilmesi**

Fidyeye gelirlerinin kesilmesi için alınması gereken en temel önlemlerden birisi, uluslararası toplum tarafından fidye ödenmesinin tamamen yasaklanmasıdır. Deniz haydutlarına fidye ödenmesinin yasaklanması için, öncelikle uluslararası toplumun hem siyasi anlamda hem de hukuki anlamda ortak bir tavır alması ve koordineli bir şekilde hareket etmesi gerekmektedir<sup>107</sup>. Fidyeye taleplerinin ödenmemesi (ya da başka bir ifadeyle geminin ve mürettebatın askeri operasyonla kurtarılması) fikri, gemi sahiplerinin hatta devletlerin bile tek başlarına altından kalkamayacakları bir konudur. Gerek hükümetler gerekse gemi sahipleri, ödenen fidyelerin, daha sonra başka gemilerin ve mürettebatın kaçırılmasında kullanılacağını düşünmektedir<sup>108</sup>. Deniz haydutlarına fidye ödemenin yasaklanması düşüncesi, uluslararası toplumu deniz haydutluğu sektörünün sona erdirilmesi ile masum insanların hayatlarının tehlikeye atılması arasında bir tercih yapmak zorunda bırakmaktadır<sup>109</sup>. Şöyle ki, deniz haydutlarına fidye ödemeye devam edilmesi uzun vadede sorunun çözülmemesine neden olacaktır. Fidyeye gelirleri devam ettiği ve yakalanıp yargılanma riskleri düşük olduğu için, deniz haydutları faaliyetlerini sürdürmeye devam edecektir. Deniz haydutlarına fidye ödenmesinin yasaklanması durumunda ise, kısa vadede pek çok masum insanın hayatı tehlikeye atılacaktır. Fidyeye talebi karşılanmayan deniz haydutları ise, taleplerinin dikkate alınması için, rehinelere daha kötü davranmaya ve işkence yapmaya başlayacaklar, hatta rehinelere öldürmekten geri durmayacaklardır. Ayrıca, ailelerine ve kamuoyuna durumu yansıtarak fidye taleplerinin yerine getirilmesi için, gemi sahipleri ve hükümetler üzerinde baskı yapacaklardır. Görüldüğü üzere fidye ödenmesinin yasaklanıp yasaklanmaması, etik olarak çelişkiyi içermekte ve bu yüzden uluslararası toplumu zor bir karar beklemektedir.

## **VII. UYGULAMADAKİ MÜCADELE YÖNTEMLERİ**

### **A) BM Güvenlik Konseyinin Almış Olduğu Önlemler**

Uluslararası barış ve güvenliğin korunmasında başlıca sorumlu organ olan Birleşmiş

106 International Expert Group On Piracy Off The Somali Coast, **2008**, s. 48.

107 PERCY/SHORTLAND, **2010**, s. 44.

108 International Expert Group On Piracy Off The Somali Coast, **2008**, s. 59.

109 DUTTON, Yvonne M./BELLISH, Jon, "Refusing to Negotiate: Analyzing the Legality and Practicality of a Piracy Ransom Ban", **Cornell International Law Journal**, Vol: 47, Year: **2014**, (s. 299-329), s. 313.

Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK)<sup>110</sup>, almış olduğu 2 Haziran 2008 tarihli ve 1816 sayılı, 7 Ekim 2008 tarihli ve 1838 sayılı, 2 Aralık 2008 tarihli ve 1846 sayılı, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı, 30 Kasım 2009 tarihli ve 1897 sayılı kararlarında doğrudan deniz haydutluğu ile mücadeleye ilişkin tedbirler kabul etmiştir. Ayrıca, Güvenlik Konseyi, 2009 yılının kasım ayından itibaren, her yıl kasım ayında almış olduğu kararlarla Somali'deki deniz haydutluğuna ilişkin tedbirlerin 12 aylığına yenilenmesini sağlamıştır.

### 1. 1816 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı

Güvenlik Konseyi'nin 2 Haziran 2008 tarihli ve 1816 sayılı Kararı<sup>111</sup>, Somali açıklarında yoğun bir şekilde görülmeye başlayan deniz haydutluğu faaliyetlerine ilişkin olarak almış olduğu ilk ve en önemli kararlarından birisidir. Ayrıca bu karar ile deniz haydutluğu ilk defa, uluslararası barış ve güvenliği tehdit eden bir unsur olarak görülmüş ve nitelendirilmiştir<sup>112</sup>. Kararın temel konusu, Somali'ye gönderilen insancıl yardım gemilerinin hızlı, güvenli ve etkili bir şekilde taşınması ile ticari deniz yollarının güvenliğini ve uluslararası seyrüseferleri tehdit eden deniz haydutluğunun ve gemilere karşı silahlı soygun fiillerinin bastırılmasıdır<sup>113</sup>.

Bu karar ile bölgede bulunan donanma gemileri, Geçici Federal Hükümet tarafından BM Genel Sekreterine yapılan bir ön bildirim ile, kararın alınmasından itibaren 6 ay boyunca, deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun fiillerinin bastırılması amacıyla deniz haydutluğu kapsamında uluslararası hukuk tarafından açık denizlerde devletlere tanınan haklara uygun olarak, Somali karasularına girebilecek ve bu sularda gerekli tedbirleri alabileceklerdir<sup>114</sup>. Bu yetkinin verilmesi, bölgede deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetlerine katılan devletlerin Somali karasularında gerçekleştirdikleri devriye, ziyaret hakkının kullanılması, kesintisiz takip hakkının tersine kullanılması, deniz haydutlarının yakalanması gibi fiillerinin uluslararası hukuk bakımından meşrulaşmasını sağlamıştır. Fakat Somali'nin karasularına girilmesi ve gerekli tedbirlerin alınması konusunda, hangi devletlere izin verileceğini Geçici Federal Hükümeti belirleyecek, her devlet Somali karasularında deniz haydutlarına müdahale yetkisine sahip olmayacaktır.

### 2. 1838 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin Somalili deniz haydutları ile mücadele bağlamında almış olduğu önemli kararlardan birisi de, 7 Ekim 2008 tarihli ve 1838 sayılı karardır<sup>115</sup>. Güvenlik Konseyi bölgede donanmaları bulunan devletleri, Somali nüfusu

110 Birleşmiş Milletler Andlaşması, m. 24.

111 Kararın tam metni için bkz. 1816 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1816 (2008)**, <http://www.security-councilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201816.pdf>, Erişim Tarihi, 20.11.2015.

112 BAYILLOÇLU, 2010, s. 136.

113 1816 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1816 (2008)**, Giriş Metni, par. 2.

114 1816 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1816 (2008)**, m. 7.

115 Kararın tam metni için bkz. 1838 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1838 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/SOMALIA%20S%20>

için hayati öneme sahip olan insancıl yardımları taşıyan konvoylara eskortluk etmeleri konusunda teşvik etmiştir<sup>116</sup>. Bununla birlikte, Güvenlik Konseyi bütün devletlere, Somali açıklarında seyredirken karşılaşılabilecek bir saldırı anında veya saldırı tehlikesi altında saldırıdan korunmak için alınması gereken uygun önleyici tedbirlere ilişkin zorunluluk, tavsiye ve rehberliği içeren Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün A-1002(25) sayılı kararını<sup>117</sup>, kendi bayraklarını taşıyan gemiler için yayımlamalarını ısrarla tavsiye etmiştir<sup>118</sup>.

### 3. 1846 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı

Güvenlik Konseyi, 2 Aralık 2008'de almış olduğu 1846 sayılı kararın<sup>119</sup> giriş kısmında, daha önceki kararlarda ifade edilen önemli noktaları tekrar vurgulamış, diğer kararlardan farklı olarak, Somali açıklarındaki deniz haydutluğunun ve gemilere karşı silahlı soygun fiillerinin kökünün kurutulmasının ancak Somali'deki barış ve istikrarın güçlendirilmesi, devlet kurumlarının ekonomik ve sosyal gelişmenin sağlanması ve insan haklarına ve hukuk devletine saygının sağlanması ile mümkün olacağını vurgulamıştır<sup>120</sup>.

Kararın 10. maddesinde, 1816 sayılı kararın 7. maddesinde ifade edilen, bölgede deniz haydutluğu ile mücadele eden bazı devletlere Geçici Federal Hükümetin bildirimini ile karasularında deniz haydutlarını takip etme ve gerekli her türlü tedbiri alabilme yetkisinin süresi 12 aylığına uzatılmıştır.

### 4. 1851 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı

Güvenlik Konseyi'nin deniz haydutluğuna ilişkin almış olduğu önemli kararlardan birisi de 16 Aralık 2008 tarihli 1851 sayılı karardır<sup>121</sup>. Güvenlik Konseyi, deniz haydutluğu ile mücadele eden bütün devletleri ve bölgesel örgütleri, deniz haydutlarını gözetim altında tutma konusunda istekli devletler ile ikinci devletin kolluk yetkililerinin gemilerde bulunmasını sağlamak üzere anlaşmalar ve düzenlemeler yapmaya davet etmiştir. Ayrıca, özellikle bölgedeki devletlerle deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun fiillerinin soruşturulması ve şüphelilerin yargılanması için anlaşmalar yapılması gerektiği ifade edilmiştir<sup>122</sup>.

Kararın 6. maddesinde, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve gemilere karşı

---

RES%201838.pdf, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

116 1838 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1838 (2008)**, m. 5.

117 Kararın tam metni için bkz. **IMO Kararı A.1002(25), 2007**, <http://www.vta.ee/public/1002.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

118 1838 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1838 (2008)**, m. 6.

119 Kararın tam metni için bkz. 1846 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1846 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201846.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

120 1846 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1846 (2008)**, Giriş Metni, par. 10.

121 Kararın tam metni için bkz. 1851 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1851 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201851.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

122 1851 Sayılı Güvenlik Konseyi Kararı, **S/RES/1851 (2008)**, m. 3.

silahlı soygun fiillerine karşı mücadele için bütün üye devletlerin Somali Geçici Federal Hükümeti ile işbirliğine devam etmesi gerektiği vurgulanmış; Somali’de deniz haydutluğunun ve gemilere karşı silahlı soygun fiillerinin bastırılmasına yönelik her türlü tedbirin uluslararası insancıl hukuka ve insan hakları hukukuna uygun bir şekilde alınması gerektiği ifade edilmiştir. Bu maddede deniz haydutluğunun bastırılmasına yönelik her türlü tedbirin “Somali’de” alınacağına ifade edilmesi, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun fiillerine karşı mücadelenin artık karada da yürütülebileceği anlamına gelmektedir<sup>123</sup>.

## B) Uluslararası Toplum Tarafından Alınan Önlemler

### 1. NATO

Uluslararası barış ve güvenliği sağlama konusunda önemli bir aktör olan Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü (NATO), Aden Körfezi ve Hint Okyanusu’nda deniz haydutları ile mücadele konusunda üç önemli askeri operasyon düzenlemiştir. Bunlar: Allied Provider Operasyonu, Allied Protector Operasyonu ve Ocean Shield Operasyonu’dur<sup>124</sup>.

Allied Provider Operasyonu, 25 Eylül 2008 tarihindeki BM Genel Sekreteri Ban Ki-moon’un NATO Genel Sekreterine talebi doğrultusunda, 24 Ekim 2008 tarihinde başlatılmış ve 13 Aralık 2008 tarihinde sona erdirilmiştir. Operasyon, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararlarına dayanılarak ve Avrupa Birliği gibi uluslararası aktörlerle koordineli bir şekilde yürütülmüştür<sup>125</sup>. Allied Provider Operasyonunun temel amacı, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu gibi tehlikeli sulardan geçen Birleşmiş Milletler Dünya Gıda Programı gemilerine eskortluk etmektir<sup>126</sup>. Ayrıca bu operasyon ile Avrupa Birliği’nin bölgeye bir deniz gücü gönderilmesine ilişkin karar alması ile fiilen AB deniz gücünün göreve başlaması arasındaki boşluk doldurulmak istenmiştir<sup>127</sup>. Bu operasyon kapsamında NATO donanma kuvvetleri, bu bölgelerden geçen Dünya Gıda Programı gemilerine eskortluk yapmanın yanı sıra, bölgede deniz haydutlarını engellemeye yönelik devriye gezme ve gemileri deniz haydutlarının saldırılarına karşı koruma faaliyetleri de sürdürmüştür<sup>128</sup>.

17 Ağustos 2009 tarihinde Ocean Shield Operasyonu, Kuzey Atlantik Konseyi tarafından kabul edilerek uygulamaya konulmuştur. Allied Protector Operasyonu’nun devamı niteliğinde olan bu operasyona, diğer operasyonlardan farklı olarak yeni bir misyon yüklenmiştir. Bu operasyon kapsamında, bölgede bulunan NATO donanma güçleri, belirlenen geçiş koridorunda devriye görevinin yanı sıra, artık bölge devletlerinin

123 BAYILLIOĞLU, 2010, s. 139.

124 NATO’nun Aden Körfezi ve Hint Okyanusundaki operasyonlarına Türkiye’nin göndermiş olduğu Türk gemileri gösteren tablo için bkz. CANCA Hakan Selim, **Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri**, Ankara 2015, s. 107.

125 **Counter-Piracy Operations**, [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48815.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm), Erişim Tarihi, 23.11.2015.

126 **Counter-Piracy Operations**.

127 BATIR, 2011, s. 229.

128 **Counter-Piracy Operations**.

deniz haydutluğu ile mücadele faaliyet kapasitelerini geliştirmeye yardım edecektir<sup>129</sup>. Bu bakımdan operasyonun temel amacı, deniz haydutluğu ile mücadelede uluslararası girişimlere katkı sağlamak ve bölgesel hükümetlerin deniz haydutluğu mücadele konusunda kapasite oluşturmalarına destek olmaktır<sup>130</sup>.

## 2. Avrupa Birliği: Atalanta Harekâtı (EUNAVFOR)

2008 yılının Aralık ayında Avrupa Birliği, Avrupa Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası çerçevesinde ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları uyarınca Avrupa Birliği Donanma Gücü ATALANTA (EU NAVFOR)'u başlatmıştır<sup>131</sup>. Avrupa Birliği Konseyi tarafından 10 Kasım 2008 tarihinde kabul edilen 2008/851 sayılı Avrupa Konseyi Birleşik Eylem Kararı'nda<sup>132</sup> Atalanta Harekâtı'nın amacı, 1814 sayılı BM Güvenlik Konseyi kararı uyarınca Somali'de yerinden edilmiş kimselere gönderilen yiyecek yardımı taşıyan Dünya Gıda Programı gemilerinin ve Somali açıklarından geçen hassas gemilerin korunmasına ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun fiillerini önlenmesine ve bastırılmasına katkı sağlamak olarak ifade edilmiştir<sup>133</sup>.

Atalanta Operasyonu'nun kapsamı 2012 yılında genişletilerek, deniz haydutlarına yönelik düzenlenecek kara harekâtları operasyon kapsamına alınmıştır. 2012 yılına kadar yalnızca deniz harekâtları yürüten Atalanta operasyonu, o tarihten bu yana Somali topraklarında kara harekâtları da düzenleyebilecektir. Fakat kara operasyonlarının kapsamı sınırlandırılmıştır. Operasyon alanı yalnızca kıyıda iki kilometre içeriye kadar bir bölgeyi kapsamakta ve operasyon temel olarak, havadan yapılan saldırılarla deniz haydutlarına ait depo tankları, botlar ve telsiz şebekeleri gibi alt yapı araçlarını yok etmeyi hedeflemekte; karadan yapılacak askeri operasyonları kapsam dışında bırakmaktadır<sup>134</sup>.

## 3. Birleşik Görev Gücü 151 (Combined Task Force 151/CTF-151)

CTF-151 operasyonu, 22 Ocak 2009 tarihinde, özellikle Aden Körfezi, Arap Denizi ve Batı Hint Okyanusu'nda ve çevresinde, deniz haydutluğu ile mücadele operasyonları yürütmek üzere oluşturulmuştur<sup>135</sup>. CTF-151 hukuki dayanağını, BM Güvenlik Konseyi'nin 1816, 1838, 1846, 1851, 1897 ve 1918 sayılı kararlarından almaktadır<sup>136</sup>.

129 GEISS/PETRIG, 2011, s. 23.

130 North Atlantic Treaty Organization, "Operation Ocean Shield", **Fact Sheet November 2014**, s. 1, [http://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf](http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf), Erişim Tarihi, 24.11.2015.

131 <http://eunavfor.eu/mission/>, Erişim Tarihi, 24.11.2015.

132 Kararın tam metni için bkz. **Council Joint Action 2008/851/CFSP**, 10 November 2008, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>, Erişim Tarihi, 24.11.2015.

133 **Council Joint Action 2008/851/CFSP**, m. 1.

134 GEBAUER, Matthias, "EU To Target Pirates Up to Two Kilometers Inland", 2012, <http://www.spiegel.de/international/world/eu-agrees-to-expand-anti-piracy-mission-to-include-air-strikes-a-824030.html>, Erişim Tarihi, 23.11.2015.

135 [http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=41687](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687), Erişim Tarihi, 24.11.2015.

136 <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, Erişim Tarihi, 24.11.2015.

CTF-151 operasyonunun amaçlarından birisi, Kenya'da deniz haydutlarını yargılamak üzere kurulan mahkemelerin başarıya ulaşmasını sağlamaktır. Bu amaçla operasyon kapsamında, operasyona katılan gemilerde farklı milletlerden hukukçulardan oluşan ekipler ve yasa uygulayıcıları görevlendirilmiştir. Bu kişiler, şüpheli bir kişinin gözaltına alınabilmesi için yeterli delilin olup olmadığını araştırmış ve Kenya mahkemelerine devredilmek üzere dava dosyaları hazırlamışlardır. Bu şekilde operasyon kapsamında, operasyonun başlangıç tarihinden 2009 yılının nisan ayına kadar toplam 117 şüpheli yargılanmak üzere, Kenya makamlarına teslim edilmiştir<sup>137</sup>.

## SONUÇ

İlk çağlardan itibaren deniz ile iç içe olan toplumlarda deniz haydutluğu faaliyetlerinin varlığı açık bir şekilde görülmektedir. Otorite boşlukları deniz haydutluğunun artmasında en önemli etkenlerden birisidir denilebilir.

Deniz haydutluğunun şartları konusunda bazı noktaların vurgulanması önem arz etmektedir. İlk olarak "özel amaçlarla işlenmiş olma" şartının kapsamına ilişkin doktrinde önemli bir tartışma bulunmaktadır. Birinci gruptakiler, özel amaç şartının politik amaçla gerçekleştirilen fiillerin, deniz haydutluğu tanımının kapsamı dışında tutulması için getirilmiş bir şart olduğunu düşünmektedirler. Diğer gruptakiler ise bir fiilin devlet desteği ile yapılıp yapılmamasına göre özel amaç şartının belirleneceğini düşünmektedirler. Bu görüştekilere göre eğer bir gemiye karşı gerçekleştirilen fiilin arkasında devlet desteği ya da kamusal bir çıkar yoksa bu durumda özel amaç şartı gerçekleşmiş sayılacak ve deniz haydutluğu suçu işlenmiş olacaktır. Özel amaç şartının politik amaçlarla işlenmiş fiilleri dışlaması görüşünün kabul edilmesi durumunda, denizlerde gerçekleştirilen deniz haydutluğu fiillerini içeren terör eylemleri deniz haydutluğunun kapsamına girmeyecektir. Deniz haydutluğu tüm insanlığa karşı gerçekleştirilmiş suç olduğu için evrensel yargı yetkisine tabidir. Terörizm ise yalnızca bu konuda kabul edilen uluslararası sözleşmelerin yetki verdiği ölçüde, o sözleşmelere taraf devletlerin yargı yetkisine bağlıdır. Bu bakımdan özel amaçlarla işlenmiş olma şartına ilişkin olarak ikinci görüşün kabulünün daha mantıklı olduğu düşünülmektedir. Gerçekten de uygulamada genellikle denizlerde gerçekleştirilen terör eylemlerini devletlerin deniz haydutluğu olarak niteleme eğiliminde olduğu görülmektedir. Fakat doktrinin büyük çoğunluğu birinci görüşü kabul etmekte ve politik amaçlarla gerçekleştirilen fiilleri deniz haydutluğu olarak kabul etmemektedir.

İkinci olarak "açık deniz" şartı konusunun üzerinde durulması gerekmektedir. Günümüzde daha çok devletlerin içsularında veya karasularında gerçekleştirilen deniz haydutluğu fiillerinin açık deniz şartı ile kapsam dışında bırakılması yoğun eleştirilere neden olmuştur. Esasında bu bölgeler devletlerin doğrudan ve tam yargı yetkisine tabi olduğu için, bu alanlarda diğer devletlere de -deniz haydutluğunun evrensel yargı yetkisine tabi olmasından dolayı- yargı yetkisi vermek büyük egemenlik sorunlarına neden olacaktır. Fakat deniz haydutluğu faaliyetlerinin yoğun görüldüğü bölgelerde kıyı devletlerinin içsular ve karasuları üzerinde gerekli otoriteye sahip olmamalarından dolayı,

137 BATIR, 2011, s. 233.

uygulamada büyük sıkıntılar yaşanmaktadır. Sonuç olarak, açık deniz şartı yerinde bir şart olmakla birlikte, devletlerin tam egemen olduğu deniz alanlarında gerçekleştirilen denizde silahlı soygun fiilleri için egemen devlet tarafından gerekli tedbirler alınmalı ve yargılama yetkisi kullanılmalıdır. Bu suçlara karşı gerekli güçlü otoriteye sahip olmayan devletler ise diğer devletlerle anlaşmalar yapmak suretiyle bu alanlarda güvenliğin sağlanması ve yargılamaların yapılması konusunda yardım almalı ve BMDHS 100. madde gereğince, diğer devletlerle işbirliği halinde deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun fiilleriyle mücadele etmelidirler.

Deniz ulaşımının temel güzergâhlarından birisi olan Aden Körfezi, ticari gemi trafiğinin yaklaşık %20'sini karşılamaktadır. Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetleri, en çok Somali'nin kuzeyinde bulunan Aden Körfezi'nden geçen gemileri ve bu bölgede gerçekleşen deniz ticaretini etkilemiştir. Bu güzergâhlardan geçen ticaret gemilerine saldıran ve ele geçirdikleri gemilerdeki mürettebatı ve yolcuları rehin alan Somalili deniz haydutları, gemi sahiplerinden ve devletlerden mürettebatın ve geminin serbest bırakılması karşılığında yüksek miktarda fidye istemeye başlamışlardır. Bu durum gerek gemi sahipleri için gerekse devletler için büyük bir sorun teşkil etmeye başlamıştır. Gemi sahipleri ya geçiş güzergâhlarını değiştirmek ya da artan sigorta bedellerini ödeyerek bu tehlikeli bölgelerden geçmek zorunda kalmışlardır. Her iki durumda da gemi sahiplerinin işletme maliyetleri yüksek oranda artmış; taşıma ücretlerinin artması malların da fiyatlarını arttırmış ve bu bakımdan küresel ekonomi büyük zarar görmüştür.

Uygulamadaki askeri operasyonların yanı sıra, Somali'de kapasite oluşturma çalışmalarının yapılması büyük önem arz etmektedir. Yapılan askeri operasyonlar sonucunda yakalanan deniz haydutlarının yargılanması, hapsedilmesi ve cezalarını çektikten sonra topluma yeniden kazandırılması için Somali'de bu sorunlara ilişkin kapasite oluşturma çalışmaları yapılmalıdır. Var olan mahkemelerin işler ve etkin hale getirilmesi, yargılama sonrasında deniz haydutlarının yerleştirileceği infaz kurumlarının sayısının artırılması ve durumlarının iyileştirilmesi, mahkûmiyet süreleri boyunca mahkûmları topluma kazandırmaya yönelik faaliyetler yapılması gerekmektedir. Ayrıca ülkedeki polis gücünün ıslah edilmesi adına, uluslararası toplum tarafından eğitim faaliyetlerinin düzenlenmesi, uzun vadeli bir çözüm için bir zorunluluk olarak görülmektedir.

Deniz haydutlarına fidye ödemeye devam edilmesi uzun vadede sorunun çözümsüz kalmasına neden olacak; fidye gelirleri devam ettiği ve yakalanıp yargılanma riskleri düşük olduğu için, deniz haydutları faaliyetlerini sürdürmeye devam edecektir. Deniz haydutlarına fidye ödenmesinin yasaklanması halinde ise, kısa vadede pek çok masum insanın hayatı tehlikeye atılacaktır. Fidyeye talebi karşılanmayan deniz haydutları, taleplerinin dikkate alınması için, rehinelere daha kötü davranmaya ve işkence yapmaya başlayacak, hatta rehinelere öldürmekten geri durmayacaklardır. Ayrıca, ailelerine ve kamuoyuna durumu yansıtarak fidye taleplerinin yerine getirilmesi için, gemi sahipleri ve hükümetler üzerinde baskı yapacaklardır. Görüldüğü üzere fidye ödenmesinin yasaklanması yasaklanmaması, etik olarak çelişkiyi içermekte ve bu yüzden uluslararası toplumu zor bir karar beklemektedir. Uluslararası toplum fidye ödenmesini tamamen yasaklamak



yerine, fidye ödenmesini kontrol altına almaya yönelik tedbirler almalıdır. Oluşturulacak bir uzman kuruluş vasıtasıyla fidye görüşmeleri doğrudan bu kuruluş vasıtasıyla sürdürülebilir; bu kuruluş sayesinde fidye miktarları kademeli olarak azaltılabilir; bu uzman kuruluş bünyesinde oluşturulan uluslar ötesi bir soruşturma ekibi ile ödenen fidyelerin nereye ve nasıl gönderildiği, kimlere dağıtıldığı gibi konularda deniz haydutluğu yararlanıcıları tespit edilmeye çalışılabilir.

Sonuç olarak Somalili deniz haydutlarına karşı mücadele hassas bir konudur ve bu konuya ilişkin atılacak her adımın ayrıntılı bir şekilde planlanması ve daha sonra uygulamaya konulması gerekmektedir. Uluslararası toplumun bu konuda dikkatli olması, ülkedeki durumun daha kötü hale gelmemesi açısından önemlidir. Deniz haydutluğu ile mücadeleyi bütün bir resim olarak görmeli; alınması gereken her bir tedbiri ve uygulanacak stratejiyi bu resmin bir parçası kabul etmeli; mücadelenin başarıya ulaşabilmesi için yerinde ve zamanında uygun adımları atmak suretiyle resmin her parçası doğru yere oturtulmalıdır. En nihayetinde atılan adımların uluslararası hukuk sınırları içerisinde olmasına özen gösterilmesi, mücadelenin meşruiyeti açısından büyük önem arz etmektedir.

---

#### KAYNAKÇA

---

- AHNEFELD, Janin Viviane, "The International Fight Against Modern-Day Piracy - Are The Legal Regulations Enough?", **Small Master's Thesis**, The University of Tromso, **2011**.
- ANNONI, Alessandra, "International Action Against Piracy and Armed Robbery At Sea Off The Coast of Somalia", **The Italian Yearbook of International Law**, Vol: 13, Brill Nijhoff, **2013**, (s. 175-198).
- ASARIOTIS, Regina/PREMTI, Anila/LAVELLE, Jennifer/ BENAMARA, "Hassiba, Maritime Piracy, Part II- An Overview of The International Legal Framework And of Multilateral Cooperation To Combat Piracy", **Studies in Transport Law and Policy**, No. 2, New York and Geneva, **2014**.
- BANIELA, Santiago Iglesias, "Piracy At Sea: Somalia An Area of Great Concern", **The Journal Of Navigation**, Vol: 63, **2010**, (s. 191-206).
- BATIR, Kerem, **Yirmi Birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, Ankara 2011.
- BAYILLOĞLU, Uğur, "Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:15, Sayı: 1, Yıl: **2011**, (s. 125-161).
- BENDEKOVIC, Jadranka/VULETIC, Dora, "Piracy Influence on the Shipowners and Insurance Companies", **DAAAM International Scientific Book**, **2013**, Chapter 42, (s. 711-718).
- BILE, Ahmed Khalif, "Warships Alone Will Not Curb Piracy Off the Somali Coast: Lessons from Puntland, State of Somalia", **Piracy at Sea**, Editors: Maximo Q. Mejia, Jr., Chie Kojima, Mark Sawyer, WMU Studies in Maritime Affairs, Vol: 2, **2013**, (s. 157-175).
- BOZKURT, M. Uğur, **Uluslararası Hukuk Kapsamında Deniz Haydutluğu**, (Yayınlanmamış Tez), İstanbul **2011**.
- BRADFORD, Alfred S., **Flying The Black Flag: A Brief History Of Piracy**, **2007**.
- BURGESS, Douglas Richard, "Hostis Humai Generis: Piracy, Terrorism and A New International Law", **LLM Thesis, University of British Columbia**, **2003**.

- CAMPELL, Penny, "A Modern History of The International Legal Definition of Piracy", **Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies**, Editors: Bruce A. Ellerman, Andrew Forbes, David Rosenberg, **2011**, (s. 19-34).
- CANCA Hakan Selim, **Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri**, Ankara **2015**.
- DANIELS, Christopher L., **Somali Piracy And Terrorism In The Horn of Africa**, **2012**.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, "**Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı**", **2013**.
- DJAMA, Abbas Daher, "The Phenomenon of Piracy Off The Coast of Somalia: Challenges And Solutions of The International Community", **United Nations - The Nippon Foundation Fellow**, New York, December **2011**.
- DUA, Jatin, "Counter-Piracy Options In The Gulf of Aden", **International Development Assistance Services**, Impact Paper: 8, June **2012**.
- DUTTON, Yvonne M./BELLISH, Jon, "Refusing to Negotiate: Analyzing the Legality and Practicality of a Piracy Ransom Ban", **Cornell International Law Journal**, Vol: 47, Year: **2014**, (s. 299-329).
- EKLÖF Stefan, **Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders**, **2006**.
- EVİN, Bekir, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü", **Güvenlik Bilimleri Dergisi**, Kasım **2012**, 1(1), (s. 119-151).
- GARNER, Maggie, "Piracy Prosecutions in National Courts", **Journal of International Criminal Justice**, Vol: 10, Issue: 4, **2012**, (s. 797-821).
- GEISS, Robin/PETRIG, Anna, **Piracy and Armed Robbery At Sea: The Legal Framework For Counter-Piracy Operations In Somalia and The Gulf of Aden**, Oxford **2011**.
- GUILFOYLE, Douglas, **Shipping Interdiction and The Law of The Sea**, Cambridge **2011**. (Tekrar atıflarda "GUILFOYLE, Douglas, **Shipping Interdiction, 2011**" şeklinde kısaltılmıştır)
- GUILFOYLE Douglas, "**The Law of War and Fight Against Somali Piracy: Combatants Or Criminals?**", Melbourne Journal of International Law, 11 (1), **2010**. ss. 141-153
- GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Beta Yayınları, İstanbul **2014**.
- HADDEN, Robert Lee, "The Geology of Somalia: A Selected Bibliography Of Somalian Geology, Geography And Earth Science", **Bibliography of Liberian Earth Science**, **2007**.
- HANSEN, Stig Jarle, **Piracy In The Greater Gulf of Aden: Myths, Misconception and Remedies**, **Norwegian Institute For Urban and Regional Research Report 2009:29**.
- HODGKINSON, Sandra Lynn, "The Governing International Law on Maritime Piracy", **Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes**, Editors: Michael P. Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, Cambridge **2015**, (s. 32-53).
- HOLZER, Georg-Sebastian/JÜRGENLİEMK, Hubertus, "The Somali Crisis And The EU: Moving Onshore And Committing To Somalia", **The Global Governance Institute Analysis Paper 5**, June **2012**.
- HURLBURT, Kaija, "The Human Cost of Somali Piracy", **Piracy at Sea**, Editors: Maximo Q. Mejia, Jr., Chie Kojima, Mark Sawyer, WMU Studies in Maritime Affairs, Vol: 2, **2013**, (s. 289-310).
- International Chamber of Shipping, **Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy**, Version: 4, Edingburgh, August **2011**.
- International Expert Group on Piracy Off The Somali Coast, Piracy Off The Somali Coast, **Final Report Assessment And Recommendations**, Nairobi, 21 November **2008**.
- IVANOVA, D. A., "The Value of the Historical Material the Harvard Draft Convention", **Митна справа**, **2014**, (s: 66-79).
- KIOURKTSOGLU, George/COUTROUBIS, Alec. D., "Somali Piracy: Understanding the Criminal Business Model", **Piracy at Sea**, Editors: Maximo Q. Mejia Jr., Chie Kojima, Mark Sawyer, WMU Studies in Maritime Affairs, Vol: 2, **2013**, (s. 261-284).
- KONSTAM, Angus, **The Complete History of Piracy**, Osprey Publishing, Oxford **2008**.
- KRASKA, James, **Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, And Diplomacy At Sea**, **2011**.

- LEHR, Peter/LEHMANN, Hendrick, "Somalia-Pirates' New Paradise", **Violence At Sea: Piracy In The Age Of Global Terrorism**, Editor: Peter Lehr, **2007**, (s. 1-22).
- LEONARD Adrian/COBURN Andrew/BOWMAN Gary, **Political Violence Organised Crime: Piracy**, Cambridge Centre for Risk Studies Working Paper Series, **2012**.
- MADEN, Tuğba Evrim, "Somali'de Bitmeyen Siyasi Kriz", **Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi**, Rapor No: 163, Temmuz **2013**.
- MARCAL, Roland, "Somali Piracy: The Legal Context Of An International Obsession", **Humanity Journal**, Vol: 2, Issue: 1, **2011**, (s. 31-50).
- MATUSITZ, Jonathan A., **Terrorism And Communication**, **2013**.
- MERAY, Seha L., "Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık Ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 18, Sayı: 3, Yıl: **1963**, (s. 105-188).
- MURPHY, Martin N., **Contemporary Piracy And Maritime Terrorism The Threat To International Security**, Adelphi Paper 388, **2007**.
- NELSON, Eric Shea, "Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats", **Global Security Studies**, Winter **2012**, Vol: 3, Issue: 1.
- Oceans Beyond Piracy, **The Economic Cost of Somali Piracy**, **2011**.
- Oceans Beyond Piracy, **The State of Maritime Piracy Report**, **2014**.
- ORMEROD, Henry, **Piracy In The Ancient World: An Essay In Mediterranean History (Baltimore: John Hopkins)**, **1997**.
- OSEI-TUTU, Joana Ama, "The Root Causes of The Somali Piracy", **Kofi Annan International Peacekeeping Training Center Occasional Paper No: 31**, March **2011**.
- ÖKTEM, Emre/KURTDARCAN, Bleda R., **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık - Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla**, 1. Baskı, İstanbul **2011**.
- ÖZKAN, Mehmet, **Doğu Afrika Jeopolitiği ve Türkiye'nin Somali Politikası**, SETA Yayınları, **2014**.
- ÖZKAYNAK, Süleyman/ÇEŞMECİ, Nazmi, "Sınırtaş Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu Ve Korsanlığın Gelişim Trendleri ve Güvenliğe Etkileri", **Örgütlü Suçlar ve Yeni Trendler**, (Derleyenler: Oğuzhan Ömer Demir, Murat Sever), Ankara **2011**, (s. 119-140).
- PAIGE, Tamsin, "Piracy And Universal Jurisdiction", **Macquarie Law Journal**, Vol: 12, Year: **2013**, (s. 131-154).
- PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, 12. Bası, Ankara **2013**.
- PERCY, Sarah/SHORTLAND, Anja, **The Business of Piracy In Somalia**, Discussion Papers, Berlin, July **2010**.
- PINES, Daniel, "Maritime Piracy Changes In U.S. Law Needed To Combat This Critical National Security Concern", **Seattle University Law Review**, Vol: 36, No: 1, Year: **2012**, (s. 69-128).
- PITNEY, John J./LEVIN, John-Clarke, **Private Anti-Piracy Navies: How Warships For Hire Are Changing Maritime Security**, **2013**.
- PRIDY, Alice/CASEY-MASLEN, Stuart, "Counterpiracy Under International Law", **Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights**, August **2012**.
- STERIO, Milena, "Piracy Off The Coast of Somalia: The Argument For Pirate Preecution In The National Courts Of Kenya, The Seychelles, and Mauritius", **Amsterdam Law Forum**, Vol: 4, No: 2, **2012**, (s. 104-123).
- The Life & Peace Institute, **Alternatives For Conflict Transformation In Somalia: A Snapshot and Analysis of Key Political Actors' Views And Strategies**, Sweden **2014**.
- TOPAL, Ahmet Hamdi, "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Mücadele Yöntemleri", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 59, Sayı: 1, **2010**, (s. 99-130).
- TUERK, Helmut, "Combating Terrorism At Sea - The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation", **University of Miami International & Comperative Law Review**, Volume: 15, Special Issue, Spring **2008**, (s. 337-367).

TWOMEY, Mathilda, "Muddying The Waters of Maritime Piracy or Developing The Customary Law Of Piracy? Somali Piracy and Seychelles", **The New Zealand Association for Comparative Law, Yearbook 19, 2013**, (s.19-54),

UDEARIRY, Nneoma Chigozie, "**Piracy In The Gulf of Aden: An Analysis of State Response To Security Council Resolution 1918 (2010) With Particular Reference To States In The Gulf Of Aden Region**", 2011.

World Bank, "Pirate Trails: Tracking The Illicit Financial Flows From Pirate Activities Off The Horn of Africa", **A World Bank Study**, Washington DC, 2013.

#### **İNTERNET KAYNAKLARI**

The World Bank Regional Vice-Presidency for Africa, "**The Pirates of Somalia: Ending The Threat, Rebuilding A Nation**", 2013, s. 25, <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf>, Erişim Tarihi, 07.09.2015.

**18 Anti-Piracy Weapons For Ships To Fight Pirates**, <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>, Erişim Tarihi, 15.11.2015.

**Articles Concerning the Law of the Sea With Commentaries, 1956**, [http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

AXE, David, "**10 Things You Didn't Know About Somali Pirates**", 2009, <http://www.wsj.com/articles/SB124060718735454125>, Erişim Tarihi, 08.09.2015.

BELLISH, John, "**Breaking News from 1932: Pirate Facilitators Must Be Physically Present on the High Seas**", <http://www.ejiltalk.org/breaking-news-from-1932-pirate-facilitators-must-be-physically-present-on-the-high-seas/>, Erişim Tarihi, 21.08.2015.

CHALK, Peter, **Private Maritime Security Companies (PMSCs) and Counter-Piracy**, <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Peter%20Chalk-Essay-Eng.pdf>, Erişim Tarihi, 15.12.2015.

CLAYTON, Jonathan, "**Somalia's Secret Dumps of Toxic Waste Washed Ashore By Tsunami**", <http://www.thetimes.co.uk/tto/news/world/article1975917.ece>, Erişim Tarihi, 08.09.2015.

**Counter-Piracy Operations**, [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48815.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm), Erişim Tarihi, 23.11.2015.

ECE, Jale Nur, "**Stratejik Sularda Deniz Hayatlığı ve Korsanlık**", [http://www.kaptanhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100350](http://www.kaptanhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350), Erişim Tarihi, 14.08.2015.

EROL, Soner, "**Karşılaştırmalı Bir İnceleme: Uluslararası Hukukta Deniz Hayatlığı Ve Deniz Korsanlığı-16. ve 17. Yüzyıllar Akdeniz Örneği**", [https://www.academia.edu/6792134/Deniz\\_Hayatligu%C4%9Fu\\_ve\\_Korsanli%C4%B1k](https://www.academia.edu/6792134/Deniz_Hayatligu%C4%9Fu_ve_Korsanli%C4%B1k), Erişim Tarihi, 12.04.2015.

GEBAUER, Matthias, "**EU To Target Pirates Up to Two Kilometers Inland**", 2012, <http://www.spiegel.de/international/world/eu-agrees-to-expand-anti-piracy-mission-to-include-air-strikes-a-824030.html>, Erişim Tarihi, 23.11.2015.

<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, Erişim Tarihi, 24.11.2015.

<http://eunavfor.eu/mission/>, Erişim Tarihi, 24.11.2015.

<http://foreignpolicy.com/2010/06/15/saving-failed-states/>, Erişim Tarihi, 05.09.2015.

<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>, Erişim Tarihi, 22.11.2015.

[http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=41687](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687), Erişim Tarihi, 24.11.2015.

**Introduction To Private Maritime Security Companies (PMSCs)**, [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc\\_map\\_final\\_6.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc_map_final_6.pdf), Erişim Tarihi, 15.12.2015.

**Laws And Guns**, <http://www.economist.com/node/21552553>, Erişim Tarihi, 15.12.2015.

North Atlantic Treaty Organization, "Operation Ocean Shield", **Fact Sheet November 2014**, [http://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf](http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf), Erişim Tarihi, 24.11.2015.

PHILIPS, Leigh, "**The European Roots of Somali Piracy**", 2009, <https://euobserver.com/social/27966>, Erişim Tarihi, 08.09.2015.

**The Princeton Principles on Universal Jurisdiction**, [https://lapa.princeton.edu/hosteddocs/unive\\_jur.pdf](https://lapa.princeton.edu/hosteddocs/unive_jur.pdf), Erişim Tarihi, 12.04.2015.

ZIMMERMAN, Katherine, **Somalia Conflict Maps: Islamist and Political**, <http://www.criticalthreats.org/somalia/somalia-conflict-maps-islamist-and-political>, Erişim Tarihi, 05.09.2015.

## ÖNEMLİ KARARLAR VE SÖZLEŞMELER

**1958 Geneva Conventions on The Law of The Sea**, [http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos\\_ph\\_e.pdf](http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_e.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

**Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982**, [http://www.unicankara.org.tr/doc\\_pdf/denizhukuku.pdf](http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

**Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf**, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>, Erişim Tarihi, 31.08.2015.

**Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988**, <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>, Erişim Tarihi, 28.08.2015.

**Convention on the High Seas, 1958**, [http://www.gc.noaa.gov/documents/8\\_1\\_1958\\_high\\_seas.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_high_seas.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

**Council Joint Action 2008/851/CFSP**, 10 November 2008, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>, Erişim Tarihi, 24.11.2015.

**Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, 1988**, [https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc074/kanuntbmmc074/kanuntbmmc07403662.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc074/kanuntbmmc074/kanuntbmmc07403662.pdf), Erişim Tarihi, 28.08.2015.

**IMO Resolution A.1002(25), 2007**, <http://www.vta.ee/public/1002.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

**IMO Resolution A.1025(26), 2009**, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>, Erişim Tarihi, 15.08.2015.

**S/RES/1816 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201816.pdf>, Erişim Tarihi, 20.11.2015.

**S/RES/1838 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/SOMALIA%20S%20RES%201838.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

**S/RES/1846 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201846.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

**S/RES/1851 (2008)**, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%20RES%201851.pdf>, Erişim Tarihi, 21.11.2015.

**Terörizmin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi**, <http://www.ombudsman.gov.tr/contents/files/939a10-Terörizmin-Onlenmesine-Dair-Avrupa-Sozlesmesi.pdf>, Erişim Tarihi, 19.08.2015.

**United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982**, [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), Erişim Tarihi, 22.08.2015.

