

ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU KAVRAMI VE ŞİDDET FAKTÖRÜ

Bekir EVİN*

ÖZ

Dünya kamuoyunun gündeminde olan ve alınan askeri tedbirlere rağmen son zamanlarda özellikle Aden Körfezi ve Somali bölgesinde artış gösteren deniz haydutluğu, günümüzde önemli bir sorun olarak sadece deniz ticaret yollarına değil, uluslararası barış ve güvenliğe de tehdit oluşturmaya devam etmektedir. Bu makalede deniz haydutluğu kavramının tarihçesi ve tanımı araştırılacak, uluslararası hukuk kuralları (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ("BMDHS") ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları ("BMGKK")) incelenecek, deniz haydutluğu olayları istatistiksel olarak ortaya konulacak, uluslararası hukuk kurallarının yeterliliği incelenecek ve soruna muhtemel çözüm yolları değerlendirilerek önerilecektir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Haydutluğu, Somali, BMDHS, BMGKK, Şiddet.

PIRACY IN INTERNATIONAL LAW AND VIOLENCE FACTOR

ABSTRACT

Being on the World's public agenda and in spite of taken military precautions, recently piracy events have been increased especially in Aden Bay and Somali region and as a prominent problem nowadays, it has been kept threatening not only sea lines of communications but also the international peace and security. In this essay history and definition of piracy will be investigated, international law (United Nations Code of Law of the Sea ("UNCLOS") and United Nations Security Council Resolutions ("UNSCR")) will be examined, piracy activities will be assessed by statistically, adequacy of international law will be evaluated, possible solution ways to problem will be recommended.

Key Words: Piracy, Somali, UNCLOS, UNSCR, Violence.

GİRİŞ

En ekonomik yol olması nedeniyle dünya ticari taşımacılığının büyük bir çoğunluğu deniz yoluyla yapılmakta ve her geçen gün artan talep deniz ticaret hacmini de artırmaktadır. Ancak deniz taşımacılığının önemi artarken, deniz ticaret yollarının Aden Körfezi, Somali ve Malakka Boğazı gibi bazı geçiş bölgelerinde, deniz haydutluğu faaliyetlerinde de artış meydana gelmektedir.

* E.Dz.Kur.Alb., HAVELSAN, SAVBEN Doktora Öğrencisi, bekir.evin@gmail.com

Bölge ve uluslararası barışın güvenliğini tehdit eden boyutlara ulaşan, uluslararası bir suç haline gelen, deniz haydutluğu eylemlerinin önlenmesine ilişkin olarak, uluslararası toplum mümkün olan her alanda mücadeleye devam etmektedir. Bu mücadele alanlarından biri de hiç şüphesiz hukuk kurallarının uygulanmasıdır. Ulusal sınırları aşan bu sorun, uluslararası hukukun güncel bir konusu olmaktadır. Bu nedenle konuya ilişkin uluslararası hukuk kurallarının, ve uygulamalarının incelenip değerlendirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Uluslararası hukuk kurallarına geçmeden önce, suç teşkil eden deniz haydutluğu ve benzeri eylemlerin, kavramsal ve tarihsel gelişimini incelemekte yarar görülmektedir.

1. KORSANLIK, DENİZ HAYDUTLUĞU, SİLAHLI SOYGUN VE TERÖR KAVRAMLARI

Deniz haydutluğu, genel bir ifadeyle denizlerin insanlar tarafından ticari ve ulaşım amaçlı kullanılmaya başlanmasından bu yana karşılaşılan bir olaydır. Deniz haydutluğuna ilişkin tarih incelendiğinde; Antik çağda Ege denizinde Limni Adasından ticaret gemilerine saldıran Trakyalılar (Thracians), tarihin ilk deniz haydutları olarak görünmektedir. (Sorenson, 2008:26)

M.Ö. 14'üncü yüzyılda Küçük Asya (Anadolu) kıyılarından, "Lukka Sea Raiders" (Lukkalı Deniz Saldırganları) tarafından Ege ve Akdeniz'de gemilere saldırıldığı ileri sürülmektedir. (Wikipedia Piracy Timeline, 2011)

Ancak deniz haydutluğu ile ilgili olarak karşılaşılan en eski belgeler, M.Ö. 13'üncü yüzyıla kadar uzanmaktadır. "Sea Peoples" (Deniz İnsanları) adlı deniz haydutları Ege ve Akdeniz'de tehdit oluşturmuşlardır. M.Ö. 1200 yılında Anadolu'da hüküm süren Hitit Krallığı, Sea Peoples tarafından yıkılmış ve baskılara dayanamayan Hitit halkı Kuzey Suriye'ye yerleşmiştir. Bu dönemdeki önemli deniz haydutları, Yunanlılar, Romalılar, İliryalılar ve Etrüsklerdir (Herodotus, M.Ö. 440).

Yüzyıllardır süregelen deniz haydutluğunu, denizlerdeki diğer şiddet türlerinden ayırt etmek güçtür. Hukuki sonuçları ve özellikleri açısından farklı kavramlar olmasına karşılık, "deniz haydutluğu" (piracy) ile "korsanlık" (corsair / privateering) uzun bir süre aynı anlamda kullanılmıştır. Bu farkı

açık bir şekilde ortaya koymak üzere öncelikle uluslararası hukuk açısından korsanlığın, deniz haydutluğunun, silahlı soygunun ve terörün ne anlama geldiğini açıklamakta yarar bulunmaktadır.

a. Korsanlık

Tarihte savaş, özellikle Ortaçağ'ın bitimine kadar çok sık olarak uluslararası ilişkilerde sorunları çözmek için başvurulan bir yoldu. Bu dönemde savaşan devletlerin vatandaşlarının aralarında da savaşın devam ettiği kabul edilirdi. İnsanların ellerinden sahip oldukları malları almak normal bir davranış olarak kabul edilmekte, bunun için haklı veya haksız bir gerekçe göstermek gerekmediği gibi, bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer soyguncu olarak da sayılmamaktaydı. (Pathak, 2005:67)

Korsanlarla işbirliği yapan denizci milletler, savaş zamanı düşman gemilerine hücum etmede korsanlığı da bir savaş yöntemi olarak kullanmışlardır. İlk zamanlar yabancı gemilere, yabancı tüccarların gemilerine ve mallarına yapılan saldırılar görmezlikten gelinmiş, imkân oldukça her devlet, bu faaliyetleri ve bu faaliyette bulunanları desteklemiş, üstelik korsanların ele geçirdikleri ganimetten de paylarını almıştır. Korsanlar zamanla yarı resmi bir nitelik kazanmış ve devletler de savaş halinde, hücum edip düşman ticaret gemilerini ele geçirmek ve gemilerdeki mallara el koymak üzere korsanları yetkilendirmişlerdir. Barış zamanı ticaret gemisi olarak görev yapan ve özel kişilerin yönetimindeki gemiler, savaş zamanı bağlı olunan devletten alınan izin belgesi ("letter de marque" veya "commission en course") ile öncelikle ticaret gemilerini zapt etmek üzere düşman devlet gemilerine karşı savaşa iştirak etme yetkisine sahip olmuşlardır. Özel kişiler tarafından donatılmış ve izin belgesi olan bu gemiler, devlet emrinde belirli bir otorite ve birliğe bağlı olarak devletler arasındaki savaşlara, düşmana ve düşman gemilerine karşı savaş faaliyetlerine iştirak etmişlerdir (Burgess,2006:307-308).

İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533-1603), İspanyolların deniz ticaretini engellemek üzere hükümet izniyle korsanlık yapma yetki belgesini İngiliz korsanlarına düzenli bir şekilde vermiştir. Bu şekilde korsanlar yarı resmi bir statü kazanmış ve Kraliyet Donanmasının bir parçası gibi sayılmışlardır. Kral III. Henry tarafından 1243 yılında verilen bu belgelerde

korsanlar tarafından uyulması gereken kurallara tarihte ilk kez yer verilmiştir. (Burgess,2006:307-308) (Bahar, 2007:12).

Korsanlar yaptıkları hizmete karşılık zapt ettikleri gemiler ve gemi yükü ganimet mallar üzerinden ücret olarak belli bir pay almışlardır. Deniz gücü yetersiz olan veya hiç donanması olmayan devletler de deniz savaşı için harp malzemesi ve asker ihtiyaçlarını korsanlar ile sağlamışlardır. İşte bu faaliyetleri kısaca tanımlamak gerekirse, bir devletin izin vermesi ile onun otoritesi ve yönetimi altında özel kişilerce donatılmış gemi veya gemileri kullanarak soygun ve şiddet içeren savaş faaliyetleriyle düşman gemilerine ve topraklarına saldırmayı **korsanlık**; bu tür faaliyetleri yapanları **korsan**; bu faaliyetlerde kullanılan gemileri de **korsan gemisi** olarak isimlendirmek mümkündür.

18. yüzyıl sonlarına kadar deniz savaşlarında önemli bir rol oynayan korsanlar, haksız fiil işlemedikleri takdirde savaşta ele geçirilince savaş esiri sayılmışlardır. 15 ve 16. Yüzyılda Hıristiyan devletler ile Müslümanlar (özellikle Osmanlı Devleti) arasındaki mücadelede yağmacılık korsanlığın bir yöntemi olarak kullanılmıştır. Korsanlık, özellikle Hıristiyan ülkeler (Venedik, Ceneviz, İspanya, Fransız ve Rodos) ile Müslüman ülkeler (başta Osmanlı Devleti olmak üzere Müslümanlarla ticaret yapan Hıristiyan müttefikleri) arasında ticaret ve savaş gemilerine karşı yapılan savaşın bir parçası olmuştur. Korsanlık İngilizlerin ve Hollandalıların 16. Yüzyıl sonlarında Akdeniz'e inmeleriyle yayılmaya başlamıştır. İngilizler ve Hollandalılar ile Akdeniz'e kıyısı olan devletler arasında yaşanan rekabet sonucu korsanlık yaygınlık kazanmıştır. (Meray, 1963:128)

Korsanların kazandıkları yarı resmi statüyü kötüye kullanmaları, deniz haydutluğuna tekrar başlamaları, deniz ticaretine zarar vermeleri sonucu devletler 18. yüzyıl sonlarından itibaren korsanlığı bir savaş yöntemi olarak kullanmaktan vazgeçmeye başlamışlardır. Ayrıca tarafsız devletlerin gemilerine verilen zararlar, kontrol güçlüğü ve savaş teknolojisindeki gelişmeler korsanlığın artık bir savaş yöntemi olarak kullanılamayacağını göstermesi ve tüm devletleri tehdit eder hale gelmesi neticesinde 1856 Paris Beyannamesi ile birlikte korsanlık, nihayet yasaklanmıştır.

Bu tarihten sonra korsanlık savaşlarda görülmemiş ve uygulama alanı kalmamıştır. Bu nedenle, günümüzde görülen ve deniz ticaret yollarını tehdit eden şiddet hareketleri, basında belirtildiği gibi korsanlık değil, deniz haydutluğu olarak nitelendirilebilir.

b. Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu, deniz ticaret yollarının yoğunlaştığı kanal, boğaz ve kıstak gibi düğüm noktaları yakınlarındaki bölgelerde ve özellikle otorite boşluğu bulunan, kontrolden uzak deniz alanlarında daha sık görülmekte ve önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır.

Deniz haydutluğu, genel olarak, devletle hiçbir bağlantısı olmaksızın, devlet dışı aktörlerin veya, özel şahısların kendilerine veya örgütlerine ait gemi ve vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ve insanlara karşı, menfaat sağlamak için yaptıkları, şiddet içeren saldırıma dâhil, hukuk dışı tüm fiillerdir.

BMDHS; özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen; açık denizde diğer bir gemi veya uçağa ya da bunlardaki şahıslara veya mallara yöneltilmiş; herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş; her tür gayrimeşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili; bir gemi veya uçağı, deniz haydudu gemi veya uçak yapan olayları bilerek böyle bir geminin veya uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili ve bu fiillerin işlenmesini teşvik eden veya böyle bir fiili bilerek kolaylaştırmak üzere gerçekleştirilen herhangi bir fiili, deniz haydutluğu olarak tanımlamaktadır.

Bugün uluslararası deniz ticaret yollarına ve deniz ticaretine önemli bir tehdit oluşturan deniz haydutluğu, uluslararası toplumu da etkilemiş bulunmaktadır. Tespit edilen olayları sıradan, yerel, münferit görüp küçümsemek ve önlem almamak büyük bir hata olurdu. Nitekim uluslararası toplum ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, zamanında harekete geçmiş ve gerekli önlem – yaptırım kararlarını vermiş bulunmaktadır.

1992'de Kuala Lumpur'da Uluslararası Deniz Ticaret Odası (The International Maritime Bureau "IMB") tarafından kurulan Korsanlık Rapor Merkezi verilerine göre, deniz haydutluğu 1986'dan itibaren net bir artış göstermiş özellikle 2000'li yıllarda zirve yapmıştır. Dar suyollarının ve sayısız küçük adanın bulunduğu, özellikle sahil devletlerin otorite zafiyeti söz konusu olan, siyasi, sosyal ve ekonomik sorunların yaşandığı yerlere bitişik deniz alanları haydutluğa uygun bir ortam oluşturmaktadır. Kızıl Deniz, Aden Körfezi ve Somali açıkları, Malakka ve Singapur Boğazı, Güney Çin Denizi ve Batı Afrika, deniz haydutluğu bakımından riskli olan başlıca deniz ticari ulaşım yollarıdır. (IMB raporları 2003-2008)

Bu tehdidin artmasının başlıca nedenleri arasında devletlerin egemenlikleri altında bulunan deniz alanlarını yeterince kontrol edememesi, siyasi istikrarsızlıklar sonucu hükümet ve otorite boşluğu, ekonomik sorunlar neticesi rüşvet ve yolsuzluk ortamı önemli bir rol oynamaktadır. Haydutlarca sahip olunan modern teknolojik imkânlar da tehdidi artırmaktadır. Deniz haydutları saldırılarda bıçak ve tabanca yerine artık ağır silahlar kullanılmaktadır. Hafif / ağır makinalı silahlar ve otomatik silahlar, roketatar ve kısa menzilli füzeler, uydu telefonlarıyla iletişim, hedeflerini bulma ve takip etme kolaylığı sağlayan küresel konumlama sistemi (Global Position System "GPS") gibi teknolojik imkânların deniz haydutları tarafından kullanılması normal hale gelmiştir. Somali açıklarında modern teknolojik cihazlarla donatılmış ana gemilerde (mother ship) organize olan haydutlar, bölgede seyir halindeki gemileri tespit ettikten sonra sürat motorları (skiff boat) veya botlarla ana gemiden ayrılarak hedef gemiye saldırmaktadırlar. Bu şekilde kıyıda 1000 mil açıkta seyreden gemilerin dahi kaçırılabilirdiği görülmektedir. (IMB raporları 2009-2010)

Yapılan saldırılar dikkatli incelendiğinde, maksat ve icra tarzı itibarıyla farklı saldırı türleri görülmektedir. Çoğunlukla, limanda demirlemiş ya da demir yerlerinde veya kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilere yönelik saldırılar söz konusudur. Diğer saldırı türü ise, açık deniz veya karasularında seyir halindeki gemilere karşı yapılan saldırılardır. Bu tür saldırılarda ölüm ve yaralanmalar da meydana gelmektedir. Operasyonlar modern silahlarla donatılmış bir ana gemiden yürütülmekte, haydutlar hedef gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra gemideki yükün

tamamını veya bir kısmını başka bir gemiye aktarıp gemiyi ve personeli serbest bırakmaktadırlar. Ayrıca Somali bölgesinde ele geçirilen gemi, yükü ve mürettebatı için fidye istenmekte ve bu saldırı türü giderek yaygınlaşmaktadır. Uzak Doğu'da gözlemlenen bir başka saldırı türünde ise, ele geçirilen geminin mürettebatı öldürüldükten sonra denize atılmakta veya küçük bir tekne ile açık denizde terk edilmektedir. Daha sonra gemi, boya ve revizyondan sonra başka bir limanda, değişik bir isim, kimlik ve ruhsat ile kayıtlara geçirilmekte, gemi ve gemi yükü evrakları değiştirilmekte ve sonra bu "hayalet gemi" ("phantom ship", "ghost ship") ve yükü sahte evraklarla satılmakta ya da uygun bayrak ("flag of convenience")¹ Devletlerinden birinin limanında kaydedilerek uluslararası deniz ticaretinde kullanılmaya devam edilmektedir. (IMB raporları)

Deniz haydutluğunun oluşturduğu tehditten dünya ekonomisi de etkilenmiştir. Gemilerin ve gemi yüklerinin kaçırılması, teslimatta gecikmeler, mali kayıplara ve fiyatların artmasına yol açmıştır. Rotaların değiştirilmesi ve alınan münferit önlemler kesin bir çözüm olmamıştır. Üstelik ölüm ve yaralanmaların, kaçırılan mürettebat için fidye taleplerinin artması, olayın hangi boyutlara ulaştığını göstermesi açısından dikkat çekicidir. Artan risk; taşıma, depolama, yükleme / boşaltma, akaryakıt, işgücü, gemi adamları ve özellikle sigorta bedellerinin artmasına neden olduğundan, deniz ticari ulaştırmasının maliyetleri artmaktadır.

c. Silahlı Soygun

Bir gemi veya bir uçağın mürettebat ve yolcuları tarafından aynı gemi veya uçağa ya da bunların içinde bulunan kişi ve mallara karşı gerçekleştirilen eylemler, deniz haydutluğu fiilleri sayılmazlar. Siyasi gayelerle gerçekleştirilen eylemler de aksine bir anlaşma veya hukuki bir hüküm bulunmadıkça, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları ve BMDHS kapsamında haydutluk eylemi olarak kabul edilmemektedir. (Toluner, 1996:297)

BMDHS'de tanımlandığı şekliyle deniz haydutluğu eyleminin açık denizde değil de özellikle iç hukuk kuralları olmayan, kolluk ve yargı zafiyeti bulunan, zayıf devletlerin karasularında gerçekleşmesi durumunda nasıl değerlendirileceği, hangi ülke mahkemelerinin yetkisine dahil olabileceği ve

bu durumda ne yapılacağı, belirsiz kalmıştır. 20 Aralık 2000'de bu boşluğu doldurmak üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO: International Maritime Organization) MSC/Circ.984 sayılı ve "Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Kodu" başlıklı bir sirküler yayınlamış ve bu konuda rehberlik etmiştir. Bu sirkülerin ikinci maddesinde "Denizde Silahlı Soygun" (Armed Robbery Against Ship) kavramı ilk defa yer almıştır. Buradaki tanıma göre Denizde silahlı soygun, bir devletin yargılama yetkisine giren alanda gemilere, gemideki şahıslara veya mallara yönelik şiddet, alıkoyma veya yağma faaliyetlerinin işlenmesi anlamına gelmektedir. (IMO: 20 Aralık 2000)

IMO sirkülerinde tanımlanan "silahlı soygun" kavramı, 2 Haziran 2008'de yayınlanan deniz haydutluğuna karşı devletlere gerekli tüm vasıtaları kullanma yetkisi veren 1816 sayılı karar metnine Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından ilave edilmiştir. Bu kararlar deniz haydutluğu ile mücadele eden devletler sadece açık denizlerde değil, saldırı ve diğer faaliyetlerin yoğunlaştığı ülke karasularındaki olaylara da müdahale etme imkanı kazanmıştır.

d. Terör

3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu'na göre " Terör, baskı, cebir ve şiddet kullanarak, baskı, korkutma, yıldırma, sindirme veya tehdit yöntemlerinden biriyle, Anayasa'da belirtilen Cumhuriyetin niteliklerini, siyasi, hukuki, sosyal, laik, ekonomik düzeni değiştirmek, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü bozmak, Türk Devletinin ve Cumhuriyetin varlığını tehlikeye düşürmek, Devlet otoritesini zaafa uğratmak veya yıkmak ya da ele geçirmek, temel hak ve hürriyetleri yok etmek, Devletin iç ve dış güvenliğini, kamu düzenini veya genel sağlığı bozmak amacıyla bir örgüte mensup kişi veya kişiler tarafından girişilecek her türlü suç teşkil eden eylemlerdir". (TMK, 1991:Md.1)

İngiliz Terörle Mücadele Mevzuatına göre ise Terörizm, "politik, dini ve ideolojik nedenler ile bir kişi veya mala karşı şiddet kullanımı veya tehdidi", 1986 tarihli Fransız Terörle Mücadele Kanunu'na göre ise "baskı ve tehdit ile korkutmayı ve sosyal düzeni bozmayı amaçlayan bireysel veya kolektif hareketler" olarak açıklanmaktadır. (Karacasulu, Ovalı:55)

Terörü bir fiil sebebiyle ortaya çıkan korku hali olarak tanımlarsak; Terörizm de hedefe yönelik bir dizi terör hareketidir. Terörizm'i silahlı propaganda faaliyeti olarak da tanımlayabiliriz. Terörizmden söz edebilmek için belli bir siyasi hedefe yönelmiş birbirleriyle bağlantılı bir dizi terör olayına ihtiyaç vardır. Terörizm "siyasal amaçlar için örgütlü, sistemli ve sürekli terör kullanmayı yöntem olarak benimseyen bir strateji anlayışıdır". Terörizm bir kişiyi öldürüp milyonları korkutarak, onların siyasi tercihlerini etkilemektir. Buna dayanarak terörizmin sembolik bir fiil olduğunu söylemek gerekir. (Başeren, 1994:8-9)

Deniz haydutluğu ile terörist faaliyetlerin her ikisinde de kasıt unsuru vardır, fakat bu iki kavramı birbirinden ayıran en önemli unsur, amaçları arasındaki farktır. Terörist faaliyetler, siyasi ve ideolojik nedenlerle propaganda ve silahlı eylemleri araç olarak kullanarak devletin otoritesini sarsmak, toplumda şiddet ve korku yaratmak amacıyla yapılırken, deniz haydutluğunda asıl amaç, gemiye, mala veya kişiye zarar vermek değil, yasa dışı maddi kazanç elde etmektir. Hatta terörist faaliyetlerin tam aksine olarak, şiddet kullanılmadan icra edilen haydutluk faaliyetleri de mevcuttur. Bununla birlikte özellikle bazı Batı ülkelerinde deniz haydutluğunu terörist faaliyet olarak kabul etme eğilimleri de bulunmaktadır.

2. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

a. Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

BM Genel Kurulu'na bağlı olarak kurulan Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından 1958 yılında Cenevre'de 86 devletin katılımı ile düzenlenen 1. Deniz Hukuku Konferansı, dört adet Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin kabul edilmesi ile sonuçlanmıştır. Bunlar; "Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi", "Kıta Sahaneliği Sözleşmesi", "Açık Deniz Sözleşmesi" ile "Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunmasına Dair Sözleşme" dir ([Web] <http://www.imo.org>).

29 Nisan 1958 tarihinde Cenevre’de imzalanan ve 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe giren Açık Deniz Sözleşmesi’nin 14 ile 22’nci maddeleri arasında deniz haydutluğu ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır.

10 Aralık 1982 tarihinde imzalanan ve 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren BMDHS, uluslararası hukukun deniz hukuku alanındaki düzenlemelerini tek bir metin altında birleştirmiştir. Uluslararası deniz hukuku’nu düzenleyen en kapsamlı metin olma özelliğine haiz BMDHS’nin 101 ve 107’nci maddeleri arasında deniz haydutluğuna ilişkin temel hükümler ile diğer deniz konularını da içeren düzenlemeler bulunmaktadır. BMDHS’deki deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeler, Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi’nden ithal edilmiştir.

Bu maddelerde, deniz haydutluğu, haydut geminin tanımı, haydut geminin tabiiyetini muhafazası veya kaybı, haydut geminin ve gemideki şahısların zabtı, zabta yetkili gemi ve uçaklara ilişkin hükümler vardır. Bu hükümlerin Harvard Hukuk Fakültesinin çabaları sonucunda hazırlanan 1932 tarihli Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağına dayandığı ve Harvard Hukuk Fakültesi tarafından deniz haydutluğuna ilişkin uluslararası hukuk kurallarının kodifiye edilmesi amacıyla başlatılan çalışmaların 19 maddelik bir taslağın ortaya çıkmasıyla sonuçlandığı, kabul edilmese de, taslaktaki hükümlerin daha sonraki çalışmalara referans teşkil ettiği ileri sürülmektedir. (Topal, 2010:109)

Gerçekten 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen Açık Deniz Sözleşmesinin deniz haydutluğu ile ilgili 14-21 maddeleri adı geçen taslağa göre hazırlanmış ve bu konuda uluslararası ilk düzenlemeleri teşkil etmiştir. 1932 tarihli Deniz Haydutluğuna İlişkin Sözleşme Taslağına göre hazırlanan mevcut kuralların, deniz haydutluğunun günümüzdeki durumu ve ortaya koyduğu tehdit ile uyumlu olmadığı yönünde eleştiriler de yapılmaktadır. (Topal, 2010:126; Treves, 2009:399-404)

BMDHS’nin 100. maddesinde, deniz haydutluğu faaliyetlerinin önlenmesi için açık denizde veya devletin yargı yetkisine tabi olmayan deniz alanlarında tüm devletlerin azami işbirliği yapmaları (kuvvet oluşturma, bilgi değişimi ve paylaşımı, karakol görevi, kolluk görevi, suçlu haydutların yakalanıp teslimi, yabancı gemilerin yetkilendirilmesi,

karasularına girişine izin verilmesi vb. hususlar) öngörülmektedir. 101. maddede deniz haydutluğunun tanımı yapılmakta ve 102. maddede, mürettebatı isyan edip kontrolü ele geçirilen bir savaş gemisi, devlet gemisi veya devlet uçağındaki fiillerin ancak, 101. maddede belirtilen fiillerden herhangi birinin işlenmesi halinde özel bir gemi tarafından işlenen fiillerle bir tutulacağı açıklanmaktadır. 101. maddede sayılan fiillerden herhangi birini işlemek üzere kullanılan ve kullanılması planlanan gemi ve uçağın haydut gemi ve uçak sayılacağı 103. maddede hüküm altına alınmış bulunmaktadır. Bu maddeye göre; deniz haydutluğu devlet hizmetinde olmayan gemiler tarafından işlenebilen bir fiildir. Savaş gemisi veya devlet hizmetine tahsis edilmiş bir geminin, bu vasıfları muhafaza ettiği sürece deniz haydudu muamelesine tabi tutulması kesinlikle söz konusu değildir. 105. maddede ise haydut bir geminin zabtına ilişkin kurallar yer almıştır. Bu madde hükmüne göre, her devlete bu tür bir saldırı tespit ettiğinde saldırıda kullanılan gemiye ve gasp edilen mala el koyma ve saldırganları yakalayıp kendi yargı organlarına teslim etme yetkisi tanınmıştır. Böylece deniz haydutluğunun önlenmesinde ve sorumlularının cezalandırılmasında uyruk / bayrak devleti olma şartı aranmamakta, tüm devletlere yetki verilmektedir. Her devlet, haydut gemi, haydutlar ve gasp edilen mallar üzerinde yetkiye sahip bulunmaktadır. Deniz haydutluğu üzerinde devletlere tanınan bu evrensel yargı yetkisi ile birlikte el koyan devletin, saldırganlara verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi veya mallara ilişkin tedbirler konusunda da karar verebileceği öngörülmektedir. Devletlere tanınmakta olan denetleme ve yargı yetkisinin kullanılmasında kötüye kullanmaları önlemek için hazırlanan 106. maddeye göre, haydutluk şüphesiyle yeterli bir neden olmadan bir gemiye el konulduğunda, el koyma nedeniyle oluşabilecek bir kayıp veya zarardan ötürü, el koyan devlet, el konulan geminin tabiiyetini taşıdığı devlete karşı hukuken sorumlu olacaktır. 107. maddede ise; bir devletin savaş gemileri veya askeri uçakları ile devlet hizmetinde olduğu açıkça işaretlenmiş ve bu amaçla yetkilendirilmiş diğer devlet gemileri veya uçaklarına, açık denizlerde deniz haydutluğu yaptıklarından kuşkulandıkları gemileri durdurma ve denetleme yetkisi verildiği belirtilmektedir.

101. maddede deniz haydutluğunun bilinen ve uluslararası hukukta genel kabul gören tanımı aynen şu şekilde yapılmaktadır:

“Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğu sayılır:

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

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

(ii) Herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş, her tür gayri meşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili.

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

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

Bu tanıma göre uluslararası hukuk açısından bir fiilin deniz haydutluğu sayılabilmesi için bazı şartlar gerekmektedir. Öncelikle bu fiil bir şiddet, alıkoyma ve yağma fiili olmalı, açık denizlerde veya bir devletin yargı yetkisi dışındaki bir yerde ve özel amaçlarla gerçekleştirilmeli ve ayrıca suç teşkil eden fiilin, özel bir geminin mürettebatı ve yolcuları ya da mürettebatı isyan etmiş veya devletin üzerinde artık kontrol icra edemediği bir devlet gemisi kullanılarak diğer bir gemiye karşı gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Görüldüğü gibi deniz haydutluğu tanımı dar kalıplara sokulmakta, her türlü yorum ve yanlış anlamalara açık ve günün ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak bulunmaktadır. Eğer belirtilen şartlar sağlanmaz ve bu fiillerden birine uymazsa, suç teşkil eden fiil deniz haydutluğu olarak nitelendirilemeyecektir. Örneğin olayda iki gemi olmazsa ya da kullanılan gemi isyanla ele geçirilmiş veya kaçırılmış bir gemi değilse, devletin karasuları, münhasır ekonomik bölgesi sınırları dâhilinde şiddet, alıkoyma ve yağma olmaksızın gerçekleşmişse, bu fiil deniz haydutluğu sayılamayacaktır. Bu durumda silahlı soygun, hırsızlık, kaçırma, terör gibi farklı şekillerde yorumlara, değerlendirmelere ve yargılamalara yol açabilecektir. Kaldı ki günümüzde deniz haydutluğu, limanlarda,

karasularında, münhasır ekonomik bölgelerde de gerçekleşmekte, çok farklı gemi ve botlar kullanılmakta, olaydaki gemi sayısı bile değişmektedir.

Gemi ve yükünü ele geçirme, saklama, satma, zarar verme, batırma yok etme, gemi mürettebat ve yolcularını kaçırma, rehin alma, taciz, darp, yaralama, işkence, öldürme, şiddet şartını fazlasıyla karşılamakta ve deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmektedir. Şiddet, alıkoyma ve yağmanın söz konusu olmadığı hırsızlık amaçlı fiiller denizde silahlı soygun sayılmaktadır.

Saldırganların bu eylemleri şahsi çıkar sağlamak için yapmış olmaları gerekmektedir. Terör maksatlı siyasi eylemler, gemi kaçırmalar bu tanımın dışında kalmakla birlikte, teröristlerle deniz haydutlarının işbirliği yapması her zaman mümkündür. Bu nedenle uluslararası toplum, deniz haydutluğu eylemlerinin bu güvenlik boyutunu da dikkate alarak tedbir almak zorundadır.²

İki gemi şartı da deniz haydutluğu tanımına uymayı zorlaştıran koşullardan biridir. Özellikle mürettebatı ve yolcuları ya da mürettebatı isyan etmiş ya da devletin üzerinde artık kontrol icra edemediği bir devlet gemisi kullanılarak diğer bir gemiye karşı gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Olay gemi ya da uçak üzerinde yetki kullanımı yalnızca bayrak devletine aittir ve gemide meydana gelen her tür fiil veya suç bayrak devletinin kanunlarına tabidir. Bu durumda bir başka devletin olay gemi üzerinde tasarrufta bulunması, yetki kullanması mümkün görünmemektedir. Bu nedenle deniz haydutluğu “uluslararası suç” sayılmış ve tüm devletler “evrensel yargı yetkisi” ile donatılarak haydutların yargılanıp cezalandırılmaları sağlanmıştır.

Karasularında ve iç sularda olan saldırılar mevcut tanıma göre hukuki açıdan deniz haydutluğu sayılamamaktadır. Gerçek şartlarda gemiler sahilden birkaç mil uzaklıkta veya boğazlardan dar kanallardan, kıstaklardan geçmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization / IMO*) tarafından hazırlanan 2000-2010 raporlarına göre belgelenen deniz haydutluğu olaylarının yaklaşık % 38'i uluslararası sularda, geri kalan % 62'si karasularında, liman sahasında veya demir yerinde gerçekleştirilmektedir.

b. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme

Roma'da gerçekleştirilen uluslararası konferansta, BM ve BM'nin uzmanlık kuruluşu olan IMO bünyesinde yürütülen çalışmalar neticesinde hazırlanan "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı İşlenen Yasa Dışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılması Hakkında Sözleşme" ("Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation": "SUA Sözleşmesi") ve "Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol" ("SUA Protokolü"), 10 Mart 1988 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşme, 1 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. ([Web] <http://www.imo.org>)

SUA Sözleşmesi ve Protokolü, Türkiye tarafından 17 Eylül 1990 tarihli ve 3662 sayılı kanunla uygun bulunmuş, Bakanlar Kurulu tarafından da 06 Ocak 1998 tarihli ve 1998/10501 sayılı kararla, Sözleşme'nin 16'ncı maddesinin 1'inci paragrafına konulan çekince ile onaylanmıştır. SUA sözleşmesi, deniz haydutluğuna ilişkin olarak, uluslararası hukuktaki boşluğu doldurmak ve deniz ticari ulaşımının dünya denizlerinde aksamadan sürekliliğini sağlamak üzere, gemilerin güvenle seyir yapabilmeleri için, yasa dışı eylemlerin önlenmesine yönelik hükümler içermektedir. Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokan ve suç sayılan yedi eylem belirtilmiş, ayrıca bu suçlara teşebbüs ve suç ortağı olunması da suç kapsamına alınmıştır. Sözleşmenin uygulama sahası açık denizler ve hiçbir devletin yetkisine girmeyen alanlar olarak belirlenmiştir.

c. Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme

Fidye için gemi mürettebatını ve varsa yolcuları rehin alan deniz haydutları, SUA Sözleşmesi'nin yanı sıra 17 Aralık 1979 tarihinde New York'ta imzalanan Rehine Alınmasına karşı Uluslararası Sözleşme kapsamında da cezalandırılabilir. "Rehineler Sözleşmesi" olarak da adlandırılan Sözleşme, 168 devlet tarafından imzalanmıştır. Sözleşme ile her taraf devlet, failerin yargılanması ve rehin alma eylemlerinin cezalandırılması için gerekli hukuki düzenlemeleri yapmakla yükümlü kılınmıştır. Sözleşme, suçluların taraf devletlerce yakalanmasını müteakip

yargılama yetkisine sahip devletlere teslim edilmelerini, teslim edilmemeleri durumunda ise suçun ülkesinde işlenip işlenmediğine bakılmaksızın, o devlet tarafından yargılanmalarını gerektirmektedir (Madde 8). Böylece, rehin alma eylemlerinin cezasız kalmaması amaçlanmaktadır.

ç. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de meydana gelen terör saldırılarının ardından, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması söz konusu olmuştur. Kasım 2001’de düzenlenen IMO Genel Kurulu toplantısında, alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışmaların yapılması amacıyla “Deniz Güvenliği Komitesi” (“Maritime Safety Committee” / “MSC”) yetkilendirilmiştir. Çalışmalar neticesinde 09-13 Aralık 2002 tarihleri arasında IMO MSC koordinatörlüğünde düzenlenen diplomatik konferansta, gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirler içeren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (The International Ship and Port Facility Security-ISPS) Kodu kabul edilmiştir. İlave olarak, ISPS Kodu’nun Türkiye’nin de taraf olduğu 01 Kasım 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS)’ne eklenmesi kararlaştırılmıştır. Karar doğrultusunda ISPS Kodu, yeni bir başlık olarak SOLAS Kural XI-2/3’e eklenmiş ve söz konusu değişiklik 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

d. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) Kararları

Aden Körfezi, Somali açıkları ve karasuları ile Arap Denizi ve mücavir bölge sularında meydana gelen haydutluk faaliyetlerinin uluslar arası deniz ticareti ile seyir güvenliğine yönelik oluşturduğu tehdit son derece büyüktür. Somali Federal Geçici Hükümeti, tek başına deniz güvenliğini sağlama, deniz haydutluğunu önleme ve haydutları yargılama kapasitesine sahip olmadığından, diğer devletler ve bölgesel örgütlerle haydutluğa karşı işbirliği yapma talebinde bulunmuştur. Bunun üzerine BMGK; 02 Haziran 2008 tarihinde 1816 sayılı, 07 Ekim 2008 tarihinde 1838 sayılı, 02 Aralık 2008 tarihinde 1846 sayılı, 16 Aralık 2008 tarihinde 1851 sayılı ve 30 Kasım 2009 tarihinde 1897 sayılı kararları almıştır.

Bu kararlar, uluslararası toplumu deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerine karşı mücadele etmek üzere hareketlendirmek ve iç çatışmaların yaşandığı Somali'deki devlet otoritesinin bu konudaki yetersizliklerini kapatılmak, mücadele eden devlet birliklerinin hukuki ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla alınmıştır ([Web] BM).

(1) 1816 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

02 Haziran 2008 tarihinde düzenlenen 5902'nci BMGK toplantısında alınan 1816 sayılı karar, yetkililere bu tür eylemlerin önlenmesi maksadıyla yabancı askeri güçlerin Somali kara sularında girebilmesi dâhil gerekli tüm vasıtaların kullanılması konusunda 6 ay süre verilmesiyle ilgilidir. Söz konusu karar ile;

- Somali açıklarında harekât icra eden devletlerin askeri deniz ve hava vasıtalarının tetikte olması ikaz edilmekte, özellikle Somali açıklarında deniz ticaret yollarını kullanan devletlerin haydutluk ve silahlı soyguna karşı Somali Federal Geçici Hükümeti ile işbirliği içinde gayretlerini artırmaları ve koordine etmeleri teşvik edilmektedir. (Mad.2)

- Uluslararası hukukun açık denizde haydutluğa karşı verdiği yetkiler gibi, Somali Federal Geçici Hükümeti'ne önceden bildirim yaparak, devletlere ve bölgesel örgütlere altı ay süre için (02 Haziran-02 Aralık 2008) deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun olaylarını önlemek üzere Somali karasularına girme ve "gerekli tüm vasıtaları" (all necessary means) kullanma yetkisi verilmektedir. (Mad. 7)

- 7'nci maddede belirtilen yetkiler kullanılırken, üçüncü devletlerin zararsız geçiş haklarına zarar verilmemesi öngörülmektedir. (Mad.8)

- Özellikle ilgili bayrak, liman ve bölge devletleri ile zarar görenlerin ya da haydut veya silahlı soyguncuların devletleri arasında zanlıların, insan haklarına ve uluslar arası hukuka uygun olarak yargılanması sürecinde işbirliği yapılması tavsiye edilmektedir. (Mad. 11)

(2) 1838 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

07 Ekim 2008 tarihinde düzenlenen 5987'nci BMGK toplantısında alınan 1838 sayılı karar, Somali açıklarında deniz haydutluğu ile aktif olarak mücadele etmek üzere devletlere, askeri kapasitelerini kullanmaları konusunda yapılan çağrı ile ilgilidir. Söz konusu karar ile;

- Somali açıklarında haydutluk faaliyetleri ile mücadele maksadıyla, tüm devletlere, özellikle deniz ve hava güçlerini konuşlandırarak mücadeleye aktif olarak katılmaları çağrısında bulunmaktadır. (Mad. 2)

- Somali açıklarında askeri deniz ve hava unsurları ile harekât icra eden devletlerin gerekli vasıtaları uluslararası hukuka uygun olarak kullanmaları gerektiği belirtilmektedir. (Mad. 3)

- “Dünya Gıda Programı” (“World Food Program” / “WFP”) kapsamında Somali’ye insani yardım sağlayan gemilerin korunmasına devam edilmesi öngörülmektedir. (Mad. 5)

- Somali karasularına girme ve gerekli vasıtaları kullanmak için 1816 sayılı kararda verilen 6 aylık yetki süresinin uzatılmasına yönelik BMGK’nin niyeti açıklanmaktadır. (Mad. 9)

(3) 1846 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

02 Aralık 2008 tarihinde düzenlenen 6026’nci BMGK toplantısında alınan 1846 sayılı karar, devletlerin ve bölgesel örgütlerin Somali karasularında deniz haydutluğu ile mücadele için tüm vasıtaları 12 ay süreyle kullanabilmesini öngörmektedir. Söz konusu karar ile;

- Somali’deki Gözlem Grubu’nun 20 Kasım 2008 tarihli raporunda belirttiği üzere, giderek artan fidye ödemelerinin, Somali açıklarındaki haydutluk olaylarında artışa neden olmasından duyulan endişe ifade edilmektedir. (Mad. 2)

- Gerekli imkân ve kabiliyete sahip devletlere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askeri deniz ve hava vasıtalarını konuşlandırmaları ve haydutluk ve silahlı soygun faaliyetlerinde kullanılan veya kullanıldığından şüphe

edilen gemilere, teknelere, silahlara ve diğer ekipmanlara el koyarak uluslararası hukuka uygun şekilde Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sonra erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısında bulunmaktadır. (Mad. 9)

- Uluslararası hukukun açık denizde haydutluğa karşı verdiği yetkiler gibi, devletlere ve bölgesel örgütlere 12 ay süre için (02 Aralık 2008-02 Aralık 2009) Somali Federal Geçici Hükümeti'ne önceden bildirim yaparak deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun olaylarını önlemek üzere Somali karasularına girme ve gerekli tüm vasıtaları kullanma yetkisi verilmektedir. (Mad. 10)

- 10 Mart 1988 tarihli SUA Sözleşmesi'nin taraflara, "kuvvet kullanmak ve / veya tehdit etmek suretiyle ticaret gemilerine el koyan ya da kontrolünü ele geçiren" kişilerle ilgili yargılama yetkisinin tesis edilmesine ilişkin hükümler içerdiğine dikkat çekilmektedir. Bu Sözleşme'ye taraf devletlerin, yükümlülüklerini yerine getirmeleri ve haydutluk veya silahlı soygun şüphelisi kişilerin soruşturulması için hukuki ortamın tesis edilmesi amacıyla BM Genel Sekreterliği ve IMO ile işbirliği yapmaları çağrısında bulunmaktadır. (Mad. 15)

(4) 1851 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

16 Aralık 2008 tarihinde düzenlenen 6046'ncı BMGK toplantısında alınan 1851 sayılı karar, devletlere, deniz haydutluğu ile mücadelenin bir parçası olarak Federal Geçici Hükümet'in onayını almak kaydıyla Somali'de haydutlara karşı deniz ve havada yapılan operasyonların yanı sıra karadan da operasyon yapma yetkisini vermektedir. Söz konusu karar ile;

- Gerekli imkân ve kabiliyete sahip devletlere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askeri deniz ve hava vasıtalarını konuşlandırarak, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısı tekrarlanmaktadır. (Mad. 2)

- Somali açıklarında yakalanan deniz haydutlarına yönelik soruşturma işlemlerini kolaylaştırmak üzere, faileri göz altına almaya istekli bölge devletlerinin "shipriders" adı verilen kolluk görevlilerinin yabancı savaş

gemilerine alınmasına yönelik özel anlaşma / düzenlemeler yapılması tavsiye edilmektedir. (Mad. 3) Somali açıklarındaki haydutluk ve silahlı soygun ile ilgili bilgilerin koordine edilmesi, BMDHS'ye uygun olarak etkin kolluk – işbirliği anlaşmalarının yapılması ve haydutluk ile silahlı soygun eylemlerinin etkin şekilde soruşturulması ve kovuşturulması için SUA Sözleşmesi ve BM Sınır aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi ve bölgedeki devletlerin taraf oldukları diğer anlaşmaların yürütülmesi amacıyla bölgede bir merkez oluşturulması tavsiye edilmektedir. (Mad. 5)

- Federal Geçici Hükümetin 09 Aralık 2008 tarihindeki talebine istinaden, Somali açıklarında haydutluğa karşı mücadele eden devletlere ve bölgesel örgütlere, insan haklarına uygun olmak kaydıyla, Somali deniz ve hava sahasının yanı sıra Somali topraklarında da gerekli olan her türlü tedbiri alma yetkisi verilmektedir. (Mad. 6)

- Devletler, kendi vatandaşlarına ve gemilerine, deniz haydutlarının saldırılarını veya saldırı girişimlerini müteakip ilk uğrayacakları limanda soruşturma için gerekli işlemlerin yapılacağını duyurmaları yönünde ikaz edilmektedir. (Mad. 12)

(5) 1897 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararı

30 Kasım 2009 tarihinde düzenlenen 6226'ncı BMGK toplantısında alınan 1897 sayılı karar, Somali karasularındaki operasyonel yetkilerinin 1 yıl süreyle uzatılmasına ilişkindir. Aynı zamanda söz konusu karar ile tüm devletler ve bölgesel örgütler için deniz haydutlarını gözaltına almaya istekli bölge devletleri ile ikili anlaşmalar yapılması ve bölge devletlerinin kolluk görevlilerinin yabancı savaş gemilerine konuşlandırılması konusunda imzalanacak olan anlaşmalarla hükme bağlanması yönünde tavsiyelerde bulunmaktadır.

e. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Kararları ve Sirkülerleri

06 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de düzenlenen BM Denizcilik Konferansı neticesinde IMO'nun Kuruluşuna ilişkin Sözleşme kabul edilmiş ve IMO faaliyetlerine 1958 yılında başlamıştır. Açık denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemlerin alınmasını ve buna ilişkin

uluslararası kuralların düzenlenmesini teşvik etmek, IMO'nun en önemli görevleri arasında yer almaktadır.

IMO'nun ana komitelerinden biri olan MSC'nin 26 Kasım-05 Aralık 2008 tarihleri arasında düzenlenen 85'inci toplantısında, Somali açıklarında haydutluk ve silahlı soygun eylemleriyle ilgili olarak IMO'nun öncelikleri 3 madde halinde özetlenmiştir.

1. "Somali açıklarında ve Aden Körfezi'nde seyreden gemilerdeki yolcuların, balıkçıların ve denizcilerin korunması,

2. WFP kapsamında Somali'ye yapılan yardımların %90'ının deniz yoluyla gerçekleştirildiği dikkate alınarak, yardım sağlayan gemilerin, yardımları güvenli şekilde ulaştırmalarının sağlanması,

3. Ulaştırma ve ticaret bakımından stratejik öneme haiz Aden Körfezi boyunca deniz yolu güvenliğinin korunması."

IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı çok sayıda karar ve sirküler yayınlanmıştır.

(1) IMO Kararları

IMO tarafından deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri konusunda yayınlanan ve halihazırda yürürlükte olan kararlar A545, A683, A738, A922, A979, A1026 sayılı kararlardır. Kararlarda özetle:

- Deniz haydutlarının yargılanması için iç hukukta gerekli olan tüm tedbirlerin alınması,
- Bir devletin yetkili organına deniz haydutluğu ile ilgili bir bildirimde bulunulduğunda, ilgili makamın bölgedeki diğer gemileri uyarması tavsiye edilmiştir.

(2) Sirkülerler

Deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı IMO MSC tarafından 1986 yılından Ağustos 2009'a kadar 18 adet sirküler

çıkarılmıştır. Bu sirkülerler daha çok gemi ve mürettebatını korumak, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerini caydırmak amacıyla;

- Gemideki Mürettebat ve Yolculara Karşı Gerçekleştirilen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi,
- Saldırıya Uğrayan Gemilere Gecikmeksizin Destek Sağlamak üzere Deniz Otoritelerinin Arama Kurtarma Hizmetinden Faydalanmasına Yönelik Tavsiye,
- Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri,
- Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele için Tavsiyeler,
- Deniz Haydutları veya Silahlı Soyguncuların Saldırısına Maruz Kalan ve Saldırı Tehdidi Altındaki Gemiler Tarafından Radyo Sinyallerinin Kullanılması Rehberi,
- Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri ile ilgili olarak Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine yönelik Direktifler,
- Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Uygulama Kodu,
- Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Faaliyetlerinin Bastırılması ve Önlenmesine İlişkin Gemi Sahipleri ve Gemi İşleticileri ile Kaptanlar ve Mürettebat İçin Rehber,
- Gemilere Yönelik Şiddet İçeren Eylemler Hakkında Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezlerine Yönelik Direktifler,
- Somali Açıklarında Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri,
- Somali Açıklarında ve Aden Körfezi'nde Deniz Haydutluğunun Caydırılması İçin En İyi Uygulamalar,

- Aden Körfezi'nden geçen gemiler için Uluslararası Tavsiye Edilen Transit Koridor (Internationally Recommended Transit Corridor: IRTC), konularına ilişkin olarak hazırlanmış ve yayınlanmış teknik hususları içeren hükümlerdir.

f. Deniz Haydutluğuna İlişkin Mevcut Uluslararası Hukuk Düzenlemelerinin Değerlendirilmesi

Tüm bu hukuki düzenlemeler bugünün ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Deniz ticari ulaşımına duyulan ihtiyacın ve deniz trafiğinin belli bölgelerde yoğunlaşması, deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının artması ve uygulanan yöntemlerin gelişen teknolojik imkânlarla bağılı olarak çeşitlenmesi ve gelişmesi, kuralların ve alınan kararların farklı yorumlanıp uygulanması, ülkelerin mevzuatlarının çok farklı olması ve farklı uygulamalar yapılması bir zafiyet oluşturmakta, çoğu zaman yakalanan suçluların bile cezalandırılmadan serbest bırakılmasına yol açmaktadır. Özellikle BMGK ve IMO tarafından, her duruma göre yeni bir karar alma, zaman ve yer konusunda bir tedbir uygulama veya uzatma ile problemler aşılmaya çalışılmakta, fakat kalıcı bir çözüm olmamaktadır. Açık deniz dışında, açıkça yetki verilen devlet karasuları da kullanılabilmekte, kesintisiz takipte belirtilen yetki sınırlarına kadar yapılmakta ve haydutlar kaçırılmaktadır. Evrensel yargı yetkisi bir dönüm noktası olarak uygulamaya geçmiştir ancak olay bölgelerindeki devletler güçlü değildir, imkânları da kısıtlı ya da yok denecek kadar azdır. Yabancı güçlere, Somali ve Seyşeller Cumhuriyeti dışında kara sularına giriş izni verilmemiştir. Deniz haydutlarının gemi, bot, silah, teçhizat, teknoloji hatta bilgi desteği devam etmektedir. Gemicilik acenta ve şirketleri, gemi sahipleri tavsiye ve kurallara tam uymamakta, münferit hareket etmekte, hatta gemide silahlı adamlar bulundurarak özel güvenlik sağlamaya çalışmaktadır. Özel veya diğer güvenlik tedbirleri, ortak güvenlik tedbirleri kapsamında askeri güç kullanımı da, yasal çerçevedeki eksiklikler nedeniyle tek başına yeterli olmamaktadır. Gemilere yönelik eylemlerin önlenmesi için yapılan mücadelede, suçluların yakalanması, tutulması, gözaltına alınması, teslimi ve yargılanmasında aksaklıklar ve problemler yaşanmaktadır. Ülkelerin iç hukuk kuralları çok farklı, yetersiz hatta bazılarında gerekli hükümler hiç yoktur.³

Mevcut uluslararası hukuk kurallarının ayrıntılı incelenerek gözden geçirilmesinde ve bugünün koşullarına uygun düzenlenmesinde zorunluluk vardır. Deniz haydutluğunu tanımlamaya uğraşmak yerine suç teşkil eden fiillerin tanımlanmasına, devletlere verilecek yetkilerin artırılmasına, haydutları ve onlara destek olanları önleyecek, yakalayacak, teslim edecek, yargılayacak ve cezaları süratle infaz edilecek uluslararası ve iç hukuk düzenlemelerinin yapılmasına gerek vardır. Yetkiler açık olarak ifade edilmeli, gerekli kısıtlamalar da haydutların lehine olmamalıdır.

Tüm devletler mutabakatla mücadele güçlerine yetki vermeli, ihtiyaca göre yetki devrinde bulunmalıdır. Güneydoğu Asya'da başarılı örneği görülen bölgesel düzeyde işbirliği diğer bölgeler ve özellikle Aden-Somali bölgesi için de sağlanmalı ve devam ettirilmelidir. Bölgesel güçler yeterli olup görevi devralıncaya kadar BMGK öncülüğünde Uluslararası Toplum, Uluslararası Silahlı Güçleri ile olay bölgelerinde ve özellikle Aden-Somali bölgesinde dönüşümlü olarak karakol ve deniz haydutluğu ile mücadele görevlerini sürdürmelidir. Bu arada eş zamanlı olarak bölgedeki krizler önlenmeli, zayıf devletler güçlendirilerek otorite boşluğu giderilmeli ve Bölgesel İşbirliği Süreci de başlatılmalıdır.

4. DÜNYA'DA DENİZ HAYDUTLUĞU OLAYLARI

a. Deniz Haydutluğu Olaylarının Yoğun Olduğu Bölgeler ve Uygulanan Deniz Haydutluğu Yöntemleri

Deniz haydutluğu vb. eylemler, genellikle deniz ticaretinin yoğun, trafiğin yavaş, siyasi otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında yoğunlaşmaktadır. Bu bölgeler Afrika, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta ve Güney Amerika'dır. Afrika'da Somali, Aden Körfezi, Gana, Nijerya, Kamerun, Tanzania, Seyşeller; Asya'da (Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu) Hindistan, Sri Lanka, Bangladeş, Malezya, Filipinler, Singapur, Endonezya, Malakka Boğazı; Amerika'da (Orta ve Güney Amerika) Peru, Haiti, Kolombiya, Venezüella, Ekvator başlıca örneklerdir.

Deniz haydutları tarafından yapılan saldırılar bölgelere göre farklılık göstermektedir. Bu saldırı olaylarının çoğunlukla dört farklı yöntem kullanılarak yapıldığı belirlenmiştir.

Bu yöntemlerin birincisi, gemideki değerli eşyaların ve gemi cihazlarının çalınması suretiyle yapılmasıdır. Bu tarz düşük seviyeli saldırılar genellikle Gana, Nijerya gibi Batı Afrika Ülkeleri ile Güney Amerika Ülkelerinde görülmektedir.

İkincisi, hedef geminin kaçırılıp mürettebatının rehin alınarak fidye istenmesi şeklinde olmaktadır. Bu tarz orta seviyeli saldırılar, özellikle son dönemde Somalili haydutlar tarafından gerçekleştirilmekte ve açık denizde saldırıya geçerken ortalama 25 knots sürat yapabilen ve "skiff" adı verilen sürat tekneleri ile lojistik destek maksatlı üs olarak da "mother ship" denilen ana gemiler kullanılmaktadır. Daha önce kaçırılarak el konulan balıkçı gemileri ana gemi olarak kullanıldığından, güvenlik birimleri tarafından bunların diğer balıkçı gemileri arasında tespit edilmeleri oldukça zor olmaktadır. Bu yöntemle, kıyıdan yaklaşık 500 mil açıkta bile ana gemilerden indirilen sürat tekneleri ile hedef gemiye saldırıda bulunulabilmesi nedeniyle, kıyılardan çok uzakta seyir yapmak, gemi ve taşıdığı yükün güvenliğini garanti etmemektedir.

Üçüncü olarak kullanılan yöntem, mürettebatın etkisiz hale getirilerek gemi yükünün başka bir gemiye transfer edilmesidir. Bu yöntemle az karşılaşılmaktadır.

Dördüncü yöntem, can güvenliği göz ardı edilerek mürettebatın açık denizde küçük teknelere bindirilmesi ya da acımasızca öldürülmesi suretiyle yapılan gemi kaçırma yöntemidir. Kaçırılan gemi boyanıp gemiye ve yüke ait evraklar sahteleriyle değiştirilerek farklı bir bayrak altında yeni bir görünümle uyuşturucu, silah veya göçmen kaçakçılığı gibi suçlarda kullanılmakta ya da yüksek bir fiyatla satılmaktadır.

b. Deniz Haydutluğuna İlişkin Genel İstatistik Bilgileri

IMO'nun 1984 yılından beri kayıt altına aldığı yıllık istatistikler incelendiğinde toplam olarak 2500'ün üzerinde olay meydana geldiği, olayların özellikle 2008 yılında zirve yaptığı ve bunların büyük bir çoğunluğunun (yaklaşık % 20'sinin) Aden Körfezi ve Somali'de gerçekleştiği görülmektedir. Bunun göze çarpan ana nedeninin, kıyı devletindeki siyasi otorite boşluğu ve güvenlik zafiyeti olduğu

değerlendirilmektedir. İkinci sırada Nijerya, üçüncü sırada Endonezya, dördüncü sırada Singapur Boğazı ve son sırada da Peru yer almaktadır.

Gemi tiplerine göre ise, en çok dökme yük gemisi, konteynır gemisi, genel yük gemisi, kimyasal madde taşıyan tanker, ve petrol tankerine; en az da özel yat ve balıkçı gemilerine saldırı olmaktadır. 2010 rakamlarına bakıldığında bayrağına göre en fazla Panama (82), Liberya (57), Singapur, Marshall adaları ve en az Türkiye bayraklı gemiler saldırıların hedefi olmuş görünmektedir.

2003'den itibaren olan olayların istatistikleri incelendiğinde gittikçe artan bir grafik görünmektedir. 2010 rakamlarına göre Dünyadaki olayların % 43'ü Aden-Somali'de gerçekleşmektedir. Aşağıdaki tabloya baktığımızda Aden körfezi – Somali bölgesinde meydana gelen olayların Dünya genelindeki yeri çok dikkat çekicidir. 2003'te % 4 olan olaylar 2009'da %46, 2010'da % 43'e ulaşmıştır. Olaylarda artış olduğu, 2009 ve 2010'da zirve yaptığı açık bir şekilde görülmektedir. Aden Körfezinde 2010 yılında bir azalma (2009'da 132 olay sayısı 2010'da 53'e düşmüştür) göze çarpmaktadır. Bunun alınan askeri tedbirlerden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Ancak bununla birlikte Somali açıklarında % 100'den fazla artış meydana gelmiştir.

Tablo 1. Saldırı ve Girişimlerin Bölgelere Göre Dağılımı (2003-2010)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aden Körfezi	18	8	10	10	13	92	132	53
Somali	3	2	35	10	31	19	55	139
Aden-Somali Toplamı	21	10	45	20	44	111	187	192
Dünya Toplamı	445	329	276	239	263	293	406	445

Kaynak: IMB 2008,2009, 2010 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

2003'den itibaren olan olayların istatistikleri incelendiğinde deniz haydutları tarafından saldırılar sırasında çoğunlukla ateşli silahların veya bıçak gibi kesici aletlerin kullanıldığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloya

baktığımızda ateşli silahların kullanımında artış olduğu ve 2009 ve 2010'da zirve yaptığı açık bir şekilde görülmektedir.

Tablo 2. Saldırıları Sırasında Kullanılan Silahların Dağılımı (2003-2010)

Silah çeşitleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ateşli Silahlar (Tab., Tf., vb.)	100	89	80	53	72	139	243	243
Bıçak veya kesici alet	143	95	80	76	67	68	71	88
Açıklanmayan	168	130	103	100	110	80	90	108
Diğer Silahlar	34	15	13	10	14	6	6	6
Toplam	445	329	276	239	263	293	410	445

Kaynak: IMB 2008,2009,2010 Yıllık Raporları. (ICC CCS internet sitesi)

Yukarıda Tablo-3'te göze çarpan en önemli husus ateşli silahlar kullanılarak yapılan saldırıların toplamı dünyada 243, Aden-Somali bölgesinde 178'dir. Diğer bir deyişle ateşli silahlar dünyadaki tüm olayların % 55'inde, Aden-Somali bölgesinde ise % 73'ünde kullanılmıştır. Daha açık ve net bir ifadeyle belirtmek gerekirse dünyada ve özellikle Aden-Somali bölgesindeki deniz haydutluğu eylemlerinde şiddet çok hızlı artmaktadır.

Tablo 3. Saldırıları Sırasında Kullanılan Silahların Bölgelere Dağılımı (2010)

Silah Çeşitleri	ADEN	SOMALİ	ADEN-SOMALİ TOPLAMI	DÜNYA TOPLAMI
Ateşli Silahlar (Tab., Tf., vb.)	48	130	178	243
Bıçak veya kesici alet	-	-	-	88
Açıklanmayan	5	9	14	108
Diğer Silahlar	-	-	-	6
Toplam	53	139	192	445

Kaynak: IMB 2008, 2009, 2010 Yıllık Raporları. (ICC CCS internet sitesi)

c. Aden Körfezi-Somali Bölgesinde Deniz Haydutluğu İle Mücadele

Somali'deki geçici hükümetten izin alma koşuluyla tüm devletler haydutlarla mücadele amacıyla Somali karasularına girebilmektedir. Bölgede deniz haydutluğu ile mücadele etmek maksadıyla uluslararası bir harekât başlatılmıştır. NATO 9 Ekim 2008'de verdiği kararla 24 Ekim 2008'den itibaren bölgede savaş gemilerini (Allied Provider Operasyonu kapsamında SNMG-2, SNMG-1) dönemler halinde görevlendirmiştir. Aralık 2008'den Ağustos 2009'a kadar Atalanta Harekâtı kapsamında EUNAVFOR görev yapmış, müteakiben SNMG ve 1 Ocak 2009'da ABD öncülüğünde kurulan NATO CTF 151 deniz birliği göreve devam etmiştir. 25 Mart 2011 tarihinde EUNAVFOR, TF-465 ismini alarak NATO terminolojisini kullanmaya başlamıştır. Halen CTF-151 ve çok uluslu Birleşik Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces) TF-465 periyodik ve dönüşümlü olarak bölgedeki faaliyetlerini sürdürmektedir.

ç. Deniz Haydutluğu Olaylarında Uygulanan Şiddet

IMO yıllık istatistikleri incelendiğinde en çok olayın gemi demirliken gerçekleştiği, gemi seyir halindeyken ikinci sırada, gemi limana girerken ve aborda olurken ise en az olayın meydana geldiği görülmektedir.

Gerçekleşmeyen ve girişim aşamasında kalan olay sayısı da az değildir. Yaklaşık olarak; gemi demirliken olan olayların % 9'u, gemi limanda rıhtıma aborda olurken olan olayların % 11'i ve gemi seyir halindeyken olan olayların da % 96 kadarı da girişim aşamasında kalmıştır.

Deniz haydutları seyir halinde bulunan hedef gemiye çıkabilmek için süratli bir botla yanaşarak tırmanmakta, ateşli silahlarla ya da geminin büyüklüğüne göre otomatik tüfekler ve roketatarlarla mürettebatı tehdit ederek gemiyi durdurmaktadır.

Deniz haydutluğu olayları ve aşağıdaki Tablo-4 incelendiğinde ilginç bir durum ortaya çıkmaktadır. Şiddet türlerinin pek çoğu (rehin alma, kaçırma, tehdit etme, fiziksel şiddet uygulama, yaralama, öldürme, kayıp vb.) görülürken, 2003-2004'te zirveye ulaşan öldürme ve yaralama olayları oran

olarak azalıp marjinal hale gelmekte, rehin alma ve fidye isteme olaylarındaki artış çok dikkat çekmektedir. Daha önce gemi ve mürettebata yönelik soygun faaliyetleri yoğunken, armatörlerin deniz haydutları ile fidye karşılığı anlaşması rehin alma olaylarında artışa neden olmuştur. Alınan tedbirlere bağlı olarak, bölgesel ve kısmen azalma göstermekle beraber, genel olarak şiddet olaylarının halen devam ettiği görülmektedir.

Tablo-4. Deniz Haydutluğu Saldırılarının Mürettebata Uygulanan Şiddet Türlerine Göre Dağılımı (2003-2010)

Şiddet Türleri	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rehin Alma	359	148	440	188	292	889	1050	1181
Kaçırma/Fidye	-	86	13	77	63	42	12	20
Tehdit Etme	65	34	14	17	6	9	14	18
Fiziksel Şiddet Uygulama	40	12	6	2	29	7	4	6
Yaralama	88	59	24	15	35	32	69	37
Öldürme	21	32	-	15	5	11	10	8
Kayıp	71	30	12	3	3	21	8	-
Toplam	644	401	509	317	433	1011	1167	1270

Kaynak: IMB 2008, 2009, 2010 Yıllık Raporu. (ICC CCS internet sitesi)

Tabloların genel incelemesinden de görüleceği gibi Deniz Haydutluğu eylemlerinde artış olduğu gibi saldırılarda uygulanan şiddet türlerinde de kesin ve tehlikeli bir artış bulunmaktadır. Örneğin 2006 ila 2010 periyodu dikkatli incelendiğinde acil tedbir ihtiyacı kendisini göstermektedir.

Bu tablolardaki rakamların bize verdiği başlıca mesaj şudur: Deniz haydutluğu eylemleri bitmemiş ve azalmamıştır. Halen artan önemini sürdürmektedir. Aden Körfezinde dar bir alanda yapılan yoğun karakol görevleriyle 2010'da 2009'a nazaran (% 50'ye varan) büyük bir azalma görülmekle beraber, haydutların eylemleri sona ermemiş, kabul edilebilir bir

düzeeye indirilememiştir. Somali sahillerinden 1000 mil açıktta bile saldırı yapılıp gemi kaçıırılabilmektedir. Aslında dar bir alanda alınan bu yoğun tedbirlere rağmen, Somali bölgesinde eylemlerin en aza indirilememesi, ortada büyük bir başarı olmadığını, aksine ilave tedbirler, kararlılık, yeni strateji ve taktikler, yöntemler gerektiğini ortaya koymaktadır.

5. SONUÇ

Dünya kamuoyunun gündeminde olan ve alınan askeri tedbirlere rağmen son zamanlarda artış gösteren deniz haydutluğu günümüzde önemli bir sorun olarak sadece deniz ticaret yollarını değil uluslararası barış ve güvenliği de tehdit etmeye devam etmektedir. Problemin kısa dönemde çözülememesinde ve giderek kronik hale gelmesinde çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bölgenin ve özellikle Somali'nin siyasi durumu, sosyo-ekonomik koşullar, jeostratejik ve jeopolitik faktörler, konjonktürel kararlar, krizler ve olaylar, uluslararası kuruluşların, Dünya Devletlerinin ve özellikle büyük devletlerin yetersiz ilgisi daha doğrusu ilgisizliği, Somali'nin ve deniz haydutlarının imkânları önemli nedenler olmakla birlikte, önde gelen neden iç hukuk ve uluslararası hukuk kurallarının ihtiyacı karşılayamamasıdır.

BMDHS, IMO kararları ve sirküleri, BM Şartı deniz haydutluğu problemini çözebilecek düzeyde olmadığı gibi ortak bir hukuki zemin de oluşturamamaktadır. Her ne kadar BMGK yaşanan olaylar ve ihtiyaca göre aldığı kararlar ile mücadeleye hukuki zemin oluşturmaya çalışsa da sorunun kalıcı çözümüne yönelik bir yarar sağlamamakta, aksine, farklı yorum ve uygulamalara yol açmaktadır.

Alınan genel ve özel tedbirlere, münferit, bölgesel ve ortak güvenlik kapsamında silahlı güç kullanımına rağmen gemilere, yüklerine ve mürettebata yönelik eylemler artarak devam etmektedir. Deniz haydutluğunun önlenbilmesi ve caydırıcılık sağlanabilmesi için yakalanan suçluların yargılanıp cezalandırılmaları büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle deniz haydutlarının tutuklanıp gözaltına alınmaları, soruşturmalarının yapılıp mahkemeye çıkarılmaları ve cezalandırılmaları için ülkelerin mevzuatlarında gerekli yasal düzenlemelerin bir an önce yapılmasında zorunluluk bulunmaktadır. Bunun için de uluslararası kurum ve kuruluşların, bu alanda öncülük edip örnek düzenlemeler

hazırlamasında ve özellikle iç hukuk kuralları yetersiz ülkelere rehberlik etmesinde yarar vardır. Bu amaca yönelik olarak BM Genel Kurulu, BMGK tavsiyesi ile Uluslararası Adalet Divanı tarafından bir danışmanlık kurulu, bir özel mahkeme oluşturulabilir. Teknik bir kuruluş olan IMO da, bu alanda aktif bir rol üstlenebilir. Elbette tavsiye edilen düzenlemelerin ulusal mevzuata dâhil edilebilmesi ancak egemen devletin rızası ve kabulü ile mümkün olabilecektir. Bu konuda da ikna mekanizması olumlu rol oynayabilir.

Bu amaca yönelik olarak uluslararası hukuk kuralları akademisyenler, konunun uzmanları, Milletlerarası Adalet Divanı hâkimleri ve diğer hukukçular tarafından ayrıntılı incelenmeli, deniz haydutluğunun dar bir tanımına bağımlı kalmadan suç teşkil eden tüm fiiller, denetleme, kontrol, tutma, yakalama, gözaltına alma, teslim, mübadele, yargı, ceza infaz konuları özel anlaşmalar ile ayrıntılı tanımlanmalı, ikili ve çoklu anlaşmalar ile devletlere verilen yetkiler ve uluslararası güvenlik güçlerine devredilen yetki ve sağlanan kolaylık, serbestlik, keyfi davranışlara izin vermeksizin artırılmalıdır. Konuya ilişkin olarak halen devam eden çalışmalar memnuniyet vericidir.

Devletler yapıcı olmalı, mücadele güçlerine yetki vermeli, kısıtlamalar kaldırılmalı, gerekli yetki devrinde bulunmalıdır.

Tüm devletler uluslararası işbirliğine katılmalı ve katkıda bulunmalı, katılmayanlar teşvik ve ikna edilmelidir. Uluslararası işbirliği yanında bölgesel işbirliği de teşvik edilip girişimler başlatılmalıdır.

Deniz Haydutlarının gittikçe artan eylemleri ve özellikle tırmanan ya da tırmandırılan şiddet göz önünde bulundurulduğunda, bölgesel güçler yeterli olup etkin bir şekilde görevi icra edebilecek düzeye gelinceye kadar, BMGK gözetimindeki uluslararası silahlı güçler olay bölgelerinde ve özellikle Aden-Somali bölgesinde dönüşümlü olarak karakol ve deniz haydutluğu ile mücadele görevlerini sürdürmelidir.

Deniz haydutlarının her türlü desteği kesilmeli, mevcut teknolojik imkânları ve uyguladıkları yeni yöntemlere karşılık, yeni strateji ve taktikler geliştirilip uygulanmalıdır. Aynı zamanda bölgedeki krizler bitirilmeli, zayıf

devletler güçlendirilerek yönetim ve otorite boşluğu giderilmeli, sosyo-ekonomik sorunlara uluslararası toplum tarafından ivedi ve kalıcı çözümler bulunmalıdır.

Kalıcı çözümler bulunmaz ve geçici dahi olsa önleyici tedbirler zamanında alınmazsa, deniz haydutluğu faaliyetlerinin ortak menfaatleri nedeniyle her an uluslararası terörizmin uygulama alanına girmesi muhtemeldir. Bu iki tehdidin buluşup işbirliği yapmasına kesinlikle fırsat verilmemelidir.

SONNOT

¹ Uygun bayrak (“flag of convenience”) terimi ile ilgili olarak kolay elde edilmesi nedeniyle “kolay bayrak” terimi de yaygın olarak kullanılmaktadır.

² Deniz haydutları menfaatlerini elde edecek kadar şiddete başvururken teröristler daha acımasız olmaktadır. Denizlerde terörizm ve benzeri şiddet hareketlerini önlemek için IMO tarafından bir Sözleşme hazırlanmıştır.

³ Deniz haydutluğu suçu, ulusal mevzuat hükümlerine göre devletlerin ulusal mahkemelerinde yargılanmaktadır. Fakat, her devletin mevzuatı, deniz haydutluğu suçunun cezalandırılması bakımından farklılık arz etmektedir. Örneğin, Danimarka ulusal mevzuatında deniz haydutlarının yargılanmasına ilişkin hükümler bulunmadığından, Danimarka savaş gemisi, 2008’de Aden’de yakaladığı deniz haydutlarını serbest bırakmıştır (European Security and Defence Assembly, The Role of European Union in Combating Piracy, 04 Haziran 2009). Alman iç hukukunda ise Alman gemisi veya Alman limanlarına kayıtlı bir gemi olması, ya da mağdurun Almanya vatandaşı olması halinde deniz haydutları yargılanabilmektedir (Brian Wilson, “Effectively Confronting a Regional Threat: Somali Piracy”, Conflict Trends).

KAYNAKÇA

Bahar, M. (2007). **Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations**, *Vand. J. Transnat'l L.*, (40), 12, dip. 37.

Başeren, S. (1994). **Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele**, *Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 1 (4), 8-9.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, <http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions11.htm> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2011).

Burgess, D.R. (2006). **Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law**, *U. Miami Int'l & Comp. L. Rev.*, (13), 307-308.

International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services, 2003-2010. **IMB Piracy Reports**. <http://www.icc-ccs.org/> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2011).

International Maritime Organization (IMO), 20 December 2000. **Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships**. http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1880&filename=984.pdf (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2011).

Karacasulu, N. ve Ovalı, Ş. (2004). **Terör: Kavramsal Çeşitlilik**, *Mülkiye*, 28 (243), 55.

Meray, S. L. (1963). **Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması**, *AÜSBFD*, 18 (3), 128.

Pathak, M. (2005). **Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today**, *Windsor Review Legal and Social*, (65), s.67.

Pazarıcı, H. (2010). **Uluslararası Hukuk**, Turhan Kitapevi, Ankara.

Sorenson, K. (2008). State Failure on the High Seas-Reviewing the Somali Piracy, **Swedish Defence Research Agency**, Stocholm, s.26. <https://www.cimicweb.org> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2011).

Terörle Mücadele Kanunu, 12 Nisan 1991.

Toluner, S. (1996). **Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi**, 5. Baskı, Beta Basımevi, İstanbul.

Topal, A.H. (2010). **Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri**, *AÜHFD*, 59 (1), 99-130.

Treves, T. (2009). **Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia**, *The European Journal of International Law*, 20 (2), 399-404.

