

**T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**DÜNYA DENİZLERİNDE  
YASADIŞI FAALİYETLER BAĞLAMINDA  
DENİZ GÜVENLİĞİ; TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

**DOKTORA TEZİ**

**Melih BEYOĞLU**

**Enstitü Anabilim Dalı : Uluslararası İlişkiler**

**Tez DanıŐmanı: Doç. Dr. Giray Saynur DERMAN**

**HAZİRAN – 2014**

T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

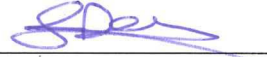



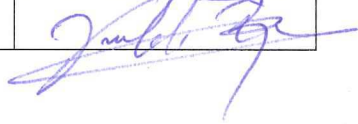
DÜNYA DENİZLERİNDE  
YASADIŞI FAALİYETLER BAĞLAMINDA  
DENİZ GÜVENLİĞİ; TÜRKİYE ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Melih BEYOĞLU

Enstitü Anabilim Dalı : Uluslararası İlişkiler  
Enstitü Bilim Dalı : Uluslararası İlişkiler

“Bu tez 27/06/2014 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Doç. Dr. Giray Saynur DERMAN	Basarılı	
Prof. Dr. Mehmet ALPARGU	Basarılı	
Doç. Dr. Tuncay KARDAŞ	Basarılı	
Doç. Dr. Murat ERCAN	Basarılı	
Yrd. Doç. Dr. Yıldırım TURAN	Basarılı	

## **BEYAN**

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

**Melih BEYOĞLU**

**27.06.2014**

## ÖNSÖZ

Bu tezin yazılması aşamasında, çalışmamı sahiplenerek titizlikle takip eden danışmanım Sayın Doç. Dr. Giray Saynur DERMAN'a değerlik katkı ve emekleri için samimi teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım. Ayrıca tez ilerleme süreçleri boyunca Sayın Prof. Dr. Mehmet ALPARGU ve Sayın Yrd. Doç. Dr. Yıldırım TURAN katkı ve desteğini esirgememiştir. Bu vesileyle doktora eğitimim süresince büyük emek sarf eden tüm hocalarıma, tezimi hazırlamamda bana her zaman destek veren eşim Nurdan BEYOĞLU'na teşekkürlerimi borç bilirim. Son olarak bu günlere ulaşmamda emeklerini hiçbir zaman ödeyemeyeceğim aileme şükranlarımı sunarım.

**Melih BEYOĞLU**

**27.06.2014**

## İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR</b> .....	v
<b>TABLO LİSTESİ</b> .....	viii
<b>RESİM LİSTESİ</b> .....	ix
<b>ÖZET</b> .....	x
<b>SUMMARY</b> .....	xi
<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>BÖLÜM 1: ARAŞTIRMANIN KURAMSAL TEMELİ</b>	
1.1. Güvenlik Kavramı.....	8
1.1.1. Güvenlik Bağlamında Kuramsal Yaklaşım-Kopenhag Ekolü.....	9
1.1.1.1. Bölge Tanımının Gelişimi.....	12
1.1.1.2. Bölgesel Güvenlik ve Güvenlik Kompleksi.....	13
1.1.1.3. Politik Bir Süreç Olarak Güvenlikleştirme.....	15
1.2. Deniz Güvenliği Kavramı ve Gelişimi.....	19
1.2.1. Yeni Güvenlik Ortamı.....	19
1.2.2. Denizlerde Emniyet ve Güvenlik.....	20
1.2.2.1. Denizlerde Emniyet.....	20
1.2.2.2. Denizlerde Güvenlik.....	24
1.2.2.3. Deniz Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Geliştirilen İnisiyatifler.....	27
1.2.3. Denizde Durumsal Farkındalık.....	28
1.2.4. Denizde Denetim Harekâtı ve Hukuki Kaynakları.....	29
1.2.5. Denizlerin Suç Ortamı Olarak Kullanılması.....	31
1.2.5.1. Denizde Terörle Mücadele.....	32

1.2.5.2. Deniz Haydutluğu.....	33
1.3. Denizlerde Güvenlik ve Buna İlişkin Düzenlemeler.....	36
1.3.1. Deniz Alanları ve Devletlerin Bu Alanlardaki Yetkileri.....	36
1.3.2. Denizlerde Güvenlik Sorunları.....	42
1.3.3. BM Anlaşması ve Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanma.....	45
1.3.3.1. Açık Denizlerin Hukuki Statüsü.....	48
1.3.3.2. Devletlerin Açık Denizlerdeki Yargısal Yetkisi.....	50
1.3.4. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Uluslararası Düzenlemeler.....	52
1.3.4.1. Uyuşturucu ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı.....	52
1.3.4.2. Deniz Haydutluğuna İlişkin Düzenlemeler.....	53
1.3.4.3. Liman ve Gemi Güvenliği.....	58
1.3.5. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Bazı Sistemler.....	61
1.3.5.1. Otomatik Tanımlama Sistemi.....	61
1.3.5.2. Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi.....	63
1.3.5.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi.....	65
1.3.6. IMO'nun Tanımı, Yapısı ve Görevleri.....	66
1.3.6.1. IMO'nun Deniz Güvenliği Konusunda Yaptığı Çalışmalar.....	68
1.3.6.2. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi ve Protokolü.....	72
1.3.6.3. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Tüzüğü.....	87
1.3.6.4. Bayrak Devleti Denetimi.....	92
1.3.7. Türkiye'de Denizlerde Güvenliğe İlişkin Düzenlemeler.....	94

## **BÖLÜM 2: EYLEMSEL BOYUT VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

2.1. Deniz Haydutluğunun Yaygın Yaşandığı Coğrafya-Somali.....	96
2.1.1. Coğrafi Konum.....	96

2.1.2. Yönetim Şekli.....	96
2.1.2. Ekonomi.....	97
2.2. Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetleri.....	98
2.2.1. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğunun Nedenleri, Geçmişi ve Geleceği.....	98
2.2.2. Deniz Haydutluğunun Hukuki Boyutu ve Diğer Sivil Önlemler.....	100
2.2.2.1. BM Güvenlik Konseyi Kararları.....	100
2.2.2.2. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu.....	102
2.2.2.3. Cibuti İlkeler Anlaşması.....	103
2.2.2.4. Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi.....	103
2.2.2.5. Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı.....	104
2.2.2.6. ABD Denizcilik İrtibat Ofisi.....	104
2.2.3. Deniz Haydutluğu ile Mücadelede Alınan Askeri Önlemler.....	105
2.2.3.1. Birleşik Deniz Kuvvetleri.....	105
2.2.3.2. NATO Okyanus Kalkanı Harekâtı.....	106
2.2.3.3. AB ATALANTA Harekâtı.....	106
2.2.3.4. Bağımsız Refakat Harekâtı İcra Eden Ülkeler.....	107
2.2.3.5. Ortak Farkındalık ve Sorun Çözme Mekanizmaları.....	108
2.2.3.6. IRTC'nin Teşkili.....	109
2.3. Türkiye'nin Deniz Haydutluğu Olaylarını Deniz Güvenliği Bağlamında Güvenlikleştirilmesi .....	110
2.4. Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından Deniz Güvenlik Harekâtına Yönelik İcra Edilen Görevler.....	111
2.4.1. Aden Körfezi ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele.....	111
2.4.2. UNIFIL Deniz Harekâtı.....	117

2.4.3. Etkin Çaba Harekâtı.....	118
2.4.4. Akdeniz Kalkanı Harekâtı.....	119
2.4.5. Karadeniz Uyum Harekâtı.....	120
2.4.6. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu.....	121
2.5. Türk Hukukunda Deniz Haydutluğu Kavramı ve Yasal Mevzuat Çalışmaları.....	123
2.5.1. Örnek Olay; Avrasya Feribotu.....	128
2.5.2. Örnek Olay; Mavi Marmara.....	129
2.6. Deniz Haydutluğu ile Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar.....	133
2.6.1. Deniz Haydutlarının Yargılanması.....	133
2.6.2. Ticaret Gemilerinin Korunma Önlemlerine Yönelik Eksiklikler.....	134
<b>SONUÇ</b> .....	136
<b>KAYNAKÇA</b> .....	141
<b>EKLER</b> .....	150
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	216



## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>ADS</b>	: Açık Deniz Sözleşmesi
<b>AIS</b>	: Automatic Identification System ((OTS) Otomatik Tanımlama Sistemi)
<b>AKH</b>	: Akdeniz Kalkanı Harekâtı
<b>AGSP</b>	: Avrupa Güvenlik Savunma Politikası
<b>BLACKSEAFOR</b>	: Black Sea Naval Cooperation Task Group (Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu)
<b>BM</b>	: United Nations (Birleşmiş Milletler)
<b>BMDHS</b>	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
<b>BMGK</b>	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
<b>CGPGS</b>	: Contact Group on Piracy off the Coast of Somali (Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu)
<b>CSI</b>	: Container Security Initiative (Konteyner Güvenliği Girişimi)
<b>CMF</b>	: Combined Maritime Forces (Birleşik Deniz Kuvveti)
<b>CTF</b>	: Combined Task Force (Birleşik Görev Kuvveti)
<b>DDF</b>	: Denizde Durumsal Farkındalık
<b>EMSA</b>	: European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı)
<b>FRONTEX</b>	: Avrupa Birliği Dış Sınırları Yönetimi Ajansı
<b>IMB</b>	: International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
<b>ISPS CODE</b>	: International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu)
<b>KİS</b>	: Kitle İmha Silahları
<b>KUH</b>	: Karadeniz Uyum Harekâtı
<b>LRIT</b>	: Long Range Identification and Tracking

	(Uzak Mesafe Tanımlama ve Takip)
<b>MARLO</b>	: Maritime Liaison Office (ABD Denizcilik İrtibat Ofisi)
<b>MDA</b>	: Maritime Domain Awareness (Deniz Alanı Farkındalığı)
<b>MEPC</b>	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
<b>MSA</b>	: Maritime Situational Awareness (Denizde Durumsal Farkındalık)
<b>MSC</b>	: Maritime Security Committee (Deniz Emniyeti Komitesi)
<b>MSCHOA</b>	: Maritime Security Center–Horn of Africa (Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi)
<b>MSSIS</b>	: Maritime Safety and Security Information System (Deniz Emniyet ve Güvenlik Bilgi Sistemi)
<b>NATO</b>	: North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik İttifakı)
<b>OAE</b>	: Operation Active Endeavour (Etkin Çaba Harekâtı)
<b>OECD</b>	: Organization for Economic Co operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)
<b>PSI</b>	: Proliferation Security Initiative (KİS Yayılmasının Önlenmesi Girişimi)
<b>RMP</b>	: Recognized Maritime Picture (Tanımlanmış Deniz Resmi )
<b>SOLAS</b>	: Safety Of Life At Sea (Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi)
<b>SUA</b>	: Suppressing of Unlawful Acts at Sea (Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)
<b>UKMTO</b>	: United Kingdom Maritime Trade Operations (Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı)
<b>UNIFIL</b>	: United Nations Interim Forces In Lebanon (Lübnan'daki BM Geçici Kuvveti)
<b>UNODC</b>	: United Nations Office On Drug and Crime (BM Uyuşturucu ve Suç Dairesi)
<b>UNOSOM</b>	: BM Somali Misyonu
<b>VMS</b>	: Vessel Monitoring System (Gemi İzleme Sistemi)
<b>V-RMTC</b>	: Virtual Regional Maritime Traffic Center (Sanal Bölgesel Deniz Trafik Merkezi)

**VTS** : Vessel Traffic Services (Gemi Trafik Hizmetleri)  
**WFP** : World Food Programme (Dünya Gıda Programı)

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> Güvenlik Kompleksinin Oluşumu.....	18
<b>Tablo 2:</b> Temas Grubu Çalışmaları.....	102
<b>Tablo 3:</b> Türkiye'nin Aden Körfezi'nde Yaptığı Deniz Ticareti.....	112
<b>Tablo 4:</b> 2012 Yılında Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Faaliyetleri.....	113
<b>Tablo 5:</b> CTF 151 ve NATO Çerçevesinde Deniz Haydutluğuyla Mücadele Eden Gemilerimiz.....	114

## RESİM LİSTESİ

- Resim 1:** Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi..... 64
- Resim 2:** Uluslararası Tavsiye edilmiş Transit Koridoru (IRTC)..... 116

**Tezin Başlığı:** Dünya Denizlerinde Yasadışı Faaliyetler Bağlamında Deniz Güvenliği; Türkiye Örneği

**Tezin Yazarı:** Melih BEYOĞLU      **Danışman :** Doç. Dr. Giray Saynur DERMAN

**Kabul Tarihi:** 27 Haziran 2014      **Sayfa Sayısı:** xi (ön kısım) + 149 (tez) + 67 (ek)

**Anabilimdalı:** Uluslararası İlişkiler      **Bilimdalı :** Uluslararası İlişkiler

Dünyanın ekonomik dengesi okyanuslar ötesi güçlü bir ticarete dayanmaktadır. Günümüzde, dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya deniz ticaret yollarının açık olması ülkeler için hayati olup, aynı zamanda küresel bir gerekliliktir. Savaşta ve barışta, dünyanın okyanus ve kıyı suları ticaret ve ulaşımının can damarları olmuşlardır. Dünyanın dengesini bozan 11 Eylül saldırıları tüm devletleri güvenlik konusunda sıkı tedbirler almaya zorlamıştır. Gelecekte gerçekleştirilebilecek deniz güvenliğine yönelik olası saldırılar tüm dünyanın kâbusu hâline gelmiştir. Denizler ve özellikle önemli düğüm noktaları bu kâbusun gerçekleşebileceği en muhtemel eylem alanları olarak değerlendirilmektedir. Türkiye de üç tarafı denizlerle çevrili olması ve dünya üzerindeki yedi stratejik deniz geçiş bölgesinden biri sayılan boğazlara sahip olması nedeni ile muhtemel eylem alanları arasında sayılmaktadır. Burada ticari akışı kesmeden önlem alabilmek en önemli husustur. Deniz güvenliği ile ilgili ilk çalışmalar Amerika Birleşik Devletleri (ABD) liderliğinde 1990'lı yıllarda başlamıştır. Ancak dünyanın üçte ikisini kapsayan ve taşımacılığın yüzde 90'ının yapıldığı denizlerin deniz güvenliği açısından kontrolünün sağlanması sadece bir devletin imkân ve kabiliyetleri ile elde edilemeyecek kadar zor bir iştir. Bunun nedeni, deniz trafiğinin geleneksel olarak karada tesis edilen güvenlik esasları ile kontrol altına alınamamasıdır. Denizlerde en kapsamlı kontrol ve izleme, ancak denize kıyısı olan tüm devletler ve denizcilikle ilgili tüm kamu ve özel kurum ve kuruluşların ellerinde bulunan verilerin paylaşımı ile mümkündür.

Ülkemiz de uluslararası alanda konu ile ilgili kuruluşlardaki çalışmalara iştirak etmekte, deniz güvenlik sistemlerine ilişkin uluslararası ve ulusal yasal düzenlemeleri yapmakta, sorumluluklar yüklenmekte, gerekli teknik donanımları kurmakta ve konu kapsamında dünya ile bütünleşme çabası göstermektedir. Bu tezde deniz güvenliğine yönelik uluslararası örgütler, organizasyonlar ve özellikle de Türkiye açısından deniz güvenliğine yönelik alınan tedbirlerin yeterliliği üzerinde değerlendirmeler yapılarak proaktif bir yaklaşımla çözüm önerileri oluşturulmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Güvenlik, Deniz Güvenliği, Uluslararası Hukuk, NATO, Avrupa Birliği Deniz Haydutluğu

<b>Title of the Thesis:</b> Illegal Activities in The Seas of The World in The Context of Maritime Security; Example of Turkey	
<b>Author</b> : Melih BEYOĞLU	<b>Supervisor</b> : Assoc. Prof. G. Saynur DERMAN
<b>Date</b> : 27 June 2014	<b>Nu. of pages:</b> xi (pre text) + 149 (main body) + 67 (annex)
<b>Department:</b> International Relations	<b>Subfield</b> : International Relations
<p>The world's economic balance of trade is based on a powerful cross oceans. Today, about 90% of world trade is carried by sea. The world maritime trade routes is vital for countries to be open at the same time is a global necessity. War and peace in the world's oceans and coastal waters have been the lifeblood of commerce and transportation. World destabilize the entire state of the September 11 attacks on security are forced to take strict measures. Can be realized in the future is only possible for maritime security this is becoming the nightmare of the entire world. Seas and this nightmare can happen especially important nodes are considered as the most likely areas for action. Turkey is surrounded by sea on three sides and on the earth the seven strategic sea passage con-throat having considered one of the causes of the possible fields of action are to be counted - taste. Here, without interrupting the flow of trade is the most important issue to take precautions. The initial work on maritime security of the United States (U.S.) began in the 1990s under the leadership. However, two-thirds of the world, covering 90 percent of transportation is done control of the seas to ensure maritime security in terms of capabilities, with only one state is a difficult task that can not be obtained. The reason for this, the security of maritime traffic and traditional land-based facilities can not be controlled with. The most comprehensive control and monitoring at sea, but all the states that are landlocked and maritime-related organizations and institutions in the hands of the public and private sharing of data possible.</p> <p>Our country in the international arena issues related organizations work in to participate in the marine security systems relating to international and national legislation to make to his responsibilities and the necessary technical equipment to build and program context integration with the world is committed. In this thesis, maritime security for the international organizations, organizations and especially Turkey in terms of maritime security taken for precautions of the qualification on the assessments done in a proactive manner the solution proposed attempted to establish.</p>	
<b>Keywords:</b> Security, Maritime Security, International Law, NATO, European Union, Piracy	

# GİRİŞ

## 1. Araştırma Probleminin Ortaya Konması

Soğuk savaşın sona ermesi ile başlayıp 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşanan terör saldırısı ile zirveye ulaşan risk ve belirsizlikler, terörizme karşı denizden yürütülen mücadele, deniz haydutluğu olayları, dünya çapında deniz ulaştırmasının güvenliğinin sağlanması hususlarını ön plana çıkarmıştır.

Günümüzde devletlerin güvenlik ve ekonomik menfaatleri büyük oranda dünya denizlerinin güvenli kullanımına bağlıdır. Uzun mesafeli malzeme taşımacılığının büyük bir çoğunluğu deniz yoluyla yapılmakta ve bu taşımacılık faaliyetlerinin çoğu izlenememektedir. Bu bağlamda ortaya çıkan güvenlik ihtiyacı sebebiyle ülkeler ve uluslararası organizasyonlar tedbir alma yoluna gitmişlerdir.

Denizden yapılan ticaretin daha sağlıklı izlenebilmesi ve kontrol edilebilmesi amacıyla birçok organizasyonda Denizde Durumsal Farkındalık kavramı ön plana çıkmış ve bunu sağlamaya yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Son dönemlerde ikili veya çok taraflı anlaşmalarla buna yönelik girişimler artmakta olup BM, NATO, AB tarafından birçok faaliyet yürütülmektedir.

Bu kapsamda BM Organı Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından ISPS Kod uygulaması ile gemilerin standartları belirlenmekte ve bu standartlara uymayan gemilerin dünya deniz ticaretinden men edilmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla özellikle Paris ve Tokyo Memorandumuna tabi olan ülkeler ve ABD, sıkı denetimler sonucu direkt olmasa da çeşitli yollardan kötü ya da standart altı gemilerin kendi limanlarına gelmelerini engellemeye çalışmaktadır.

NATO bünyesinde ise özellikle Somali bölgesinde ortaya çıkan güvenlik sorunları çerçevesinde deniz alanlarının güvenliğine yönelik olarak bir takım çalışmalara ağırlık verilmeye başlanmıştır. NATO'nun Deniz Alanı Farkındalığı ihtiyaçları kapsamında deniz trafiğinin izlenmesi, deniz resminin elde edilmesi, terörizme ve deniz haydutluğuna karşı denizde yürütülen mücadelenin desteklenmesi amacıyla Deniz Güvenlik ve Emniyet Bilgi Sistemi (Maritime Security And Safety Information System - MSSIS) geliştirilmiştir.

Denizde yaşanan risk ve belirsizlikler, 2002 yılından itibaren Avrupa Birliği'ni de deniz emniyet ve güvenliğini artırmaya yönelik bir dizi karar almaya sevk etmiştir. Bu



kapsamda; deniz trafiğinin güvenlik ile seyrüsefer ve çevre emniyeti maksatlarıyla izlenmesi ve düzenlenmesi faaliyetleri çerçevesinde EMSA kısa adıyla Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı 2002 yılında, FRONTEX kısa adıyla Avrupa Birliği Dış Sınırları Yönetimi Ajansı 2005 yılında faaliyete geçirilmiştir.

Uluslararası kuruluşların yürüttüğü çalışmalara rağmen dünya deniz ticaretinin her yıl % 3,9<sup>1</sup> artacağı hesaplandığı günümüzde beklenmeyen sebeplerle Aden Körfezi ve Somali açıklarında yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri emtia maliyetinin yanında sigorta ücretlerini de on kata<sup>2</sup> kadar artış göstermesine sebep olmaktadır.

Tez kapsamında, Türkiye'nin deniz güvenliği bağlamında deniz haydutluğu konusundaki rolleri hukuki veçheleriyle birlikte incelenmekte, deniz haydutluğu sebebiyle Türkiye'de oluşan güvenlik algılaması/kompleksinin oluşturduğu hukuki ve askeri tedbirler kuramsal boyutta irdelenerek, Türkiye'yi ilgilendiren deniz güvenliği alanında yaşanan olaylarda ki hukuki durum ile uluslararası hukukta yer alan deniz haydutluğu kavramının ilişkisel boyutu ortaya konacaktır. Ayrıca deniz haydutluğuna yönelik Türkiye'nin alabileceği yeni roller ve güvenlik algılaması dâhilinde yapılması gerekenlerin neler olabileceği konusu sonuç bölümünde irdelenecektir.

## **2. Araştırmanın Amacı**

Bu araştırmanın amacı; deniz güvenliği kapsamında deniz haydutluğuna ilişkin dünya çapında alınan önlemleri gözler önüne sermek, Türkiye'nin deniz güvenliğine yönelik hâlihazırdaki almış olduğu uygulamaları ve bu uygulamaların katma değerini belirlemek, alabileceği yeni rollere ilişkin bir beyin fırtınası oluşturmaktır. Bu kapsamda yapılan çalışmanın esasını Kopenhag Okulu'nun "güvenlikleştirme" kavramı oluşturmaktadır.

## **3. Araştırmanın Önemi**

Günümüzde kıtalararası ticaretin % 90'ı<sup>3</sup> yaklaşık 4.000 kadar liman üzerinden 46.000'den fazla deniz aracıyla denizden yapılmaktadır. Bu kapsamda, global ekonominin, dünya denizlerinin küresel güvenliğine bağlı olduğu gerçeği önem

---

<sup>1</sup> ECE, Jale Nur, "AB'nin Önceliği Deniz Güvenliği", Aralık 2007, www.denizhaber.com, (13 Şubat 2013)

<sup>2</sup> LUFT, Gal; ANNE Korin, "Terrorism Goes To Sea", Foreign Affairs, Kasım/Aralık 2004.

<sup>3</sup> Spring 2007 Industry Study Final Report, "Transportation", Industrial Colloge of The Armed Forces, s.5.

kazanmaktadır. Denizler, küresel ekonomiyi desteklemek için kullanılıyorken, aynı zamanda; deniz haydutluğu, silah, uyuşturucu ve göçmen kaçakçılığı, terörist faaliyetlere kaynak sağlamak, kayıp verdirmek veya ticareti alt üst etmek ve gemi üzerinden direkt taarruzlar icra etmek için de kullanılmaktadır.

Küreselleşme, ekonomik, kültürel ve teknolojik entegrasyon alanlarında yaşanan gelişmeler neticesinde dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelen bir kriz veya büyük çaplı terörist faaliyetler, milli sınırları aşan ekonomik faaliyetler ve medyanın gücü ile dünya genelinde ilgili coğrafi bölgeye irtibatlı olmayan ülkeleri de dolaylı veya doğrudan ilgilendirerek ülke güvenliği ve milli çıkarları etkiler duruma gelmektedir. Bu duruma bağlı olarak, mevcut güvenlik ortamında, tehdit algılamasında ve icra edilen görevlerde farklılıklar meydana gelmektedir.

Gelinen aşamada dünya denizlerinde, klasik tehdit anlayışına ilave olarak;

- Deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun,
- Kitle imha silahlarının yayılması,
- Yasal olmayan/terörist örgütler ile totaliter kesimlere sahip ülkelerin eline kitle imha silahlarının geçmesi,
- Kaçakçılık,
- Uyuşturucu trafiği,
- İnsan kaçakçılığı,
- Yasa dışı göç,
- Balıkçıların neden olduğu ihlaller,
- Çevrenin kirletilmesi sorunları,
- Terörizm gibi küresel asimetrik tehditler eklenmiştir.

Bu tehditlerden kaynaklanan saldırılar ile bir kısım harp ve ticaret gemileri onarılamaz boyutta maddi ve manevi neticeler doğuran saldırılara maruz kalmıştır. Böylece, çok büyük miktarda tehlikeli madde taşıyan binlerce grostonluk tankerler ile binlerce yolcu taşıyan gemilerin öncelikli hedefler olabileceği endişesi, özellikle deniz ticaretinin düğüm noktalarına sahip veya bu düğüm noktalarından geçen trafiğe hayati ihtiyacı olan ülkeleri kaygılandırmış ve önlem almaya zorlamıştır.

Soğuk savaş ve özellikle 11 Eylül 2001 sonrası kolluk görevleri de, ortaya konulan uluslararası sözleşme ve protokoller çerçevesinde ülkelerin ilgi alanında önemlerini artırmıştır. Çünkü barıştan itibaren alınacak tedbirlerle deniz güvenliğini tehdit eden

unsurların denizde önlenmesi ön plana çıkmış, bu kapsamda belirtilen asayiş konularında Deniz Kuvvetlerine de görev verilmesi ihtiyacı belirlemiştir.

Denizlerdeki güvenlik bu derece önemli hâle gelmişken, daha çok NATO ve AB olmak üzere birçok ülke denizlerin güvenliğini ve kontrolünü sağlamak üzere yeni tedbirler ve sistemler geliştirmişlerdir.

Çevre denizlerdeki güvenliğinin sağlanması amacıyla yürütülen deniz gözetleme projeleri, kontrol kabiliyetlerinin artırılmasını sağlamıştır. Karar vericilerin çevre denizlerdeki mümkün olan oranda deniz ulaştırma faaliyetlerinden haberdar olması deniz güvenliğinin ve emniyetinin sağlanmasının temelini teşkil etmiştir.

Çok çeşitli yönlerden doğabilecek risk ve tehditlerin ticarete olan olumsuz etkisi küreselleşen dünyanın dengesini kolayca bozabilmekte, ülke ekonomilerinde domino etkisi yapabilmektedir. Bu nedenle güvenliğin sağlanması hayati önemi haizdir.

Bu tez çalışması; ülkelerin ve özellikle Türkiye'nin denizlerin güvenliğine hâlihazırdaki ve muhtemel katkılarını ve bunların hangi boyutta ve nasıl olması gerektiğine yönelik yaklaşımları güvenlik kuramı "güvenikleştirme" çerçevesinde irdelemektedir.

#### **4. Araştırmanın Kapsamı (Sınırlılıkları)**

Bu araştırma;

- a. Deniz güvenliğine yönelik tehdit unsurlarından, Somali ve çevresinde yaşanan deniz haydutluğunu,
- b. Uluslararası örgütler ve ülkeler açısından, ABD, BM, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), NATO ve AB tarafından yürütülen faaliyetleri,
- c. Deniz güvenliğinin hukuki durumu ile Türk Deniz Kuvvetleri tarafından yürütülen deniz güvenliği uygulamalarını kapsamaktadır.

#### **5. Araştırmanın Varsayımları**

- a. Ülke/uluslararası örgütlerin gereken tedbirleri almadığı sürece dünya denizlerinde yasadışı faaliyetlerin devam edeceği,

b. Mevcut kaynakları kıt olan ülkelerden zengin/refah düzeyi yüksek ülkelere insan göçünün her yıl daha da artacağı, bu devinimim kısmi de olsa deniz haydutluğunu etkilediği,

c. Deniz haydutluğunun deniz taşımacılığını tehdit ederek sigorta ücretlerini artırdığı, böylelikle sadece o bölgeyi değil bütün ülkeleri etkilediği,

ç. ABD ve AB başta olmak üzere bütün ülkelerin ve uluslararası organizasyonların politikalarında deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik karar alma süreçlerinde proaktif olması gerektiği varsayılmaktadır.

## **6. Araştırmada Kullanılan Temel Kavramların Tanımları**

**Açık Sular:** Uluslararası hukuk kurallarında “Açık Deniz” olarak bilinen ve bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dahil olmayan tüm deniz alanlarıdır.

**Arama:** Nakil vasıtasının evraklarının kontrolü ile durumunun yeterli derecede olup olmadığının belirlenmesi için yapılan muayene işlemidir.

**Arama ve Kurtarma (AK):** Hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde; bu vasıtadaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir.

**Denizde Denetim Harekâtı:** Belirlenmiş coğrafi bir sahada, belirli kişi ve malzemelerin denizde hareketini engellemek amacıyla yapılan harekâttır.

**Denizde Durumsal Farkındalık:** Okyanusları, denizleri veya denizciliğe elverişli suyollarını, sahilleri, denizcilik ile ilgili tüm faaliyetleri, altyapıyı, yükleri, vasıtaları, ulaştırma faaliyetlerini ve ilişkili insanları, tüm sahalarda etkileyen güvenlik, emniyet, ekonomi ve çevre faktörleri açısından farkında olunması, tam olarak anlaşılması, etkin olarak takip ve kontrol edilmesidir.

**Denizde Silahlı Soygun:** Deniz haydutluğu faaliyetlerinin herhangi bir devletin karasularında veya yargı yetkisinin bulunduğu bir bölgede gerçekleşmesi durumudur.

**Deniz Güvenliği:** Liman tesislerinin, gemilerin, deniz alanlarının ve bu deniz

alanlarındaki kanun ve nizamlara uygun her türlü faaliyetin güvenlik, tehdit ve risklere karşı korunması ve denizler üzerinde terör, Kitle İmha Silahlarının yayılması ile her türlü kanun dışı suçların caydırılması, tespit edilmesi ve önlenmesine yönelik faaliyetler manzumesidir.

**Deniz Haydutluğu:** Açık denizde insanlığa karşı işlenen suçlardan birisidir. Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı, özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından girişilen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma eylemleri ile bu eylemlere bilerek katılanların davranışlarını kapsar.

**Gemiye Çıkış (Boarding):** Bir savaş gemisinin bir ticaret gemisini durdurarak arama yapmak için gemiye silahlı bir birlik göndermesidir.

**Harp Kaçağı Mal – Contraband of War:** Düşman ülkesine gitmekte olan harpte kullanılması olası tüm mallardır. Bir başka deyimle harp kaçağı olarak kabul edilen mallar anlamındadır.

**Sorgulama:** Kontrolün emredildiği bölgelerde seyreden veya şüphelenilen vasıtalar ile özel olarak bildirilen vasıtaların, uygun muhabere cihazı ile belirlenmiş soruları cevaplandırmaya davet edilmesidir.

**Şüpheli Gemi:** Yasa dışı faaliyetlere karıştığından/karışacağından şüphelenilen gemilerdir.

**Tanımlanmış Deniz Resmi:** İlgi alanlarımızın ve Türkiye’yi çevreleyen denizlerin gözetlenerek bu sularda faaliyet gösteren harp ve ticaret gemileri ile balıkçı gemi ve tekneleri dâhil her türlü deniz vasıtasının etkin, kesintisiz ve gerçek zamanlı olarak tespit ve teşhis edilerek derlenmesi ile ortaya çıkan bilgilerdir.

## **7. Araştırma Yöntemi**

Bu tezin hazırlanmasında öncelikli olarak literatür taraması türünde bir araştırma yöntemi takip edilmiştir. “Dünya Denizlerinde Yasadışı Faaliyetler Bağlamında Deniz Güvenliği, Türkiye Örneği” konulu araştırmanın nazari temelleri kaynaklar bölümünde yer alan araştırma, makale ve kitaplar ile resmi kuruluşların internet sayfalarındaki bilgilerden faydalanılarak belirlenmiştir. Özellikle Türkiye’nin deniz güvenliği

alanındaki katkılarına yönelik hukuki gelişmeleri de dikkate alınarak temas noktalarının belirlenmesini müteakip, temas noktalarından mülakat yoluyla alınan verilerin analizi sonucu, ilgili hususlarda tutarlı bir karşılaştırma yapabilecek şekilde belli bir standarda oturtulmuştur. Bu şekilde gerek Türkiye'nin gerekse uluslararası kuruluşların hukuki ve askeri olarak deniz güvenliğine katkısı neticesinde ulaşılan bilgiler tezin amacı doğrultusunda güvenikleştirme kavramı çerçevesinde yorumlanmıştır. Verilerin yorumlanması sırasında gerçekçilikten sapmamak maksadıyla konu ile ilgili objektif bakış açısı muhafaza edilmek hedeflenmiştir.

Konunun kavramsal boyutuna ilişkin güvenlik teorimi esas alınmış, çalışma ile ilişkilendirilerek metodolojik bir yapı hedeflenmiştir. Barry Buzan<sup>4</sup>, bölgesel güvenliği güvenlik sektörleri yaklaşımı ile açıklamaya çalışmış ve güvenlik sektörlerini de; sosyal güvenlik, askeri güvenlik, toplum güvenliği, ekonomik güvenlik ve çevre/biyolojik güvenlik olarak sorunsalı birbirinden ayırmıştır. Yapmış olduğum çalışmada ele alınan sorunun kategorize edilmesinin oldukça güç olduğu anlaşıldığından deniz güvenliğinin sağlanmasının hemen hemen bütün bu güvenlik yaklaşımlarını kapsadığı değerlendirilerek bütüncül bir yaklaşım izlenmiştir. Özellikle deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik deniz haydutluğu kavramı üzerinden öncelikle ülkelerin ve uluslararası organizasyonlar tarafından oluşturulan güvenlik algısı ortaya konulmuş müteakiben oluşan güvenlik boşluğu üzerinden Türkiye'ye yansımaları saptanmış ve Türkiye tarafından deniz haydutluğu algılamaları tespit edilmiştir.

## **8. Araştırmanın Faraziyeleri**

Bu çalışma kapsamında herhangi bir faraziye mevcut değildir.

---

<sup>4</sup> [http://geest.msh-paris.fr/IMG/pdf/Security\\_for\\_Buzan.mp3.pdf](http://geest.msh-paris.fr/IMG/pdf/Security_for_Buzan.mp3.pdf). (18.10.2012)

# BÖLÜM 1: ARAŞTIRMANIN KURAMSAL TEMELİ

## 1.1. Güvenlik Kavramı

Güvenlik ve özellikle ulusal güvenlik kavramları uluslararası ilişkiler çalışmalarında üzerinde en sık durulan kavramlardan bir tanesidir. Güvenlik kavramını uluslararası ilişkiler disiplini içinde kuramsal açıdan ele alan yazarlardan olan Arnold Wolfers tarafından ortaya konulan kavramsallaştırmaya göre “Güvenlik, kazanılan değerlere yönelik bir tehdidin olmaması halidir”<sup>5</sup>. Hangi dönemde olursa olsun, devletlerin en temel amaçlarından bir tanesi güvenliği ve dolayısıyla ulusal güvenliği sağlamak olmuştur. Ulusal güvenliğin ne olduğu, devletin ulusal güvenliği sağlamak için ne yapması gerektiği, bunu yaparken hangi araçları ne şekilde kullanacağı hem uluslararası politikada hem de uluslararası ilişkiler disiplininde temel tartışma konularının başında gelmektedir.

Düzenin belirleyicisi ve otoritenin kaynağı olarak devletler güvenliğin temel referans nesnelere sahiptir. Bu konudaki baskın unsur direkt olarak ulusal güvenlikle ilgilidir. Devletler, güvenliğin temel referans nesnelere olsalar da, ulusal güvenlik ilişkiseldir ve diğer devletlere bağımlıdır. İç güvensizliklerin ulusal güvenliğin konusuna girip girmediği disiplin açısından tartışmalı bir konu olsa da dış tehditler her zaman için ulusal güvenliğin en temel nüvesini oluşturmaktadır. Bu bakımdan ulusal güvenlik, bir devletin dünya üzerindeki herhangi bir yerde, ulusal çıkarlarını başarılı bir şekilde gerçekleştirme yeteneği olarak tanımlanabilir.<sup>6</sup> O halde, bir devletin ulusal güvenlik stratejisi, tanımladığı ulusal çıkarlar çerçevesinde şekillenmektedir. Bu noktada ulusal çıkar kavramının ne olduğunun netleştirilmesi gerekmektedir. Realist kurama göre, uluslararası ilişkilerde çıkar kavramı güç bağlamında tanımlanmaktadır. O halde, devletlerin güçleri bağlamında tanımlanan çıkarlarını gerçekleştirmek, o çıkarlar her ne ise onların güvence altına alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bakımdan, devletlerin ulusal çıkarlarına yönelik olduğunu düşündüğü ve ulusal güvenliğin sağlanması için bertaraf edilmesi gereken tehditler hem belirlenen çıkarlara göre hem de uluslararası sistemin yapısına göre değişmektedir. Başka bir ifade ile ulusal çıkarların

---

<sup>5</sup> Oktay F.TANRISEVER, Güvenlik, Der. Atilla ERALP Uluslar arası İlişkilerde Temel Kavramlar-Devlet ve Ötesi, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, s.108.

<sup>6</sup> Penelope Hartland THUNBERG, National Economic Security:Perceptions Threats and Policies, Tilburg, John F. Kennedy Institute, 1982, s.50.

gerçekleştirilmesi bağlamında tanımlanan ulusal güvenlik, genel olarak belirlenen amaçlara yönelik tehditleri etkisiz hale getirmeyi içermektedir.

Şüphesiz, bir devletin en temel amacı öncelikle varlığını sürdürmektir. Günümüzde devletlerarası sistemin, temel siyasi kurumu olarak modern devletlerin varlığını sürdürebilmesinin koşulu, diğer devletlerce tanınan sınırları içerisinde tek otorite kaynağı olmayı sürdürmek ve bir dış gücün sınırlarına ya da sınırları içindeki topraklara yönelik müdahalesini önlemek kısacası iç işlerinde ve dış işlerinde egemen olmaktır. Bu çerçeveden bakıldığında, devletlerin ulusal güvenliklerinin önemli bir unsurunun toprak bütünlüğünün korunması ve bir devletin egemenliği sınırları içinde ve üzerinde egemenliğini sağlayan unsurların sürdürülmesi gelmektedir ki, bu durum devletlerin egemenliklerine yönelik tehditlere karşı savunulması sonucunu doğurmaktadır.<sup>7</sup> Bu tehditlerin, ülkenin içinden ve dışından gelebileceği gibi tehditlerin askeri, ekonomik (çalışma kapsamında deniz haydutluğu faaliyetinin ülkelerin birincil olarak ticaretini, dolaylı olarak da ekonomilerine olumsuz etki ettiği esas alınmıştır), diplomatik olabileceği de unutulmamalıdır.

Güvenliğin, özellikle Soğuk Savaş sonrası döneme kadar askeri bir konu olarak değerlendirilmesi anlaşılabilir bir durumdur. Çünkü bu dönemler, merkez devletler arasında sıklıkla savaşların yaşandığı, merkez devletlerin toprak bütünlüğüne tehditlerin yine merkez devletlerden geldiği, sınırların kolay değişebildiği dönemlerdir. Bu dönemlerde askeri olmayan unsurların devletlerin bekalarına tehdit oluşturmadığı iddia edilemeyecekse de, Soğuk Savaş sonrası dönemde devletlerin bekalarına yönelik askeri olmayan tehditler daha çok belirginleşmiştir.<sup>8</sup> Ayrıca, askeri bir tehdit olmakla birlikte, doğrudan bir devlet tarafından yöneltilmeyen terörizm ve deniz haydutluğu gibi tehditler merkez devletler açısından ulusal güvenliğin temel odak noktaları arasına girmiştir.

### **1.1.1. Çalışmaya Güvenlik Bağlamında Kuramsal Yaklaşım-Kopenhag Ekolü**

Kopenhag Okulu'nun yaklaşımının temelini güvenlikleştirme teorisi, güvenliğin sektörel analizi ve bölgesel güvenlik kompleksi oluşturmaktadır.

---

<sup>7</sup> Hans J. Morgenthau, *Politics Among Nations, The Struggle for Power and Peace*, New York, 1965, s.5

<sup>8</sup> Heikki Pattomaki, *The Challenge of Critical Theories, Peace Research at the Start of The New Country*, *Journal of Peace Research*, s.723



Kopenhag ekolünde çıkış noktası siyaset felsefesidir. Yani ontolojik<sup>9</sup> ve epistemolojik yaklaşım<sup>10</sup> bulunmaktadır. Gerçek nedir, kim için gerçektir ve kaynağı nedir? Kopenhag ekolü özellikle bu soruları gündeme getirmektedir. Burada temel mesele güvenlik algısının gerçekten var olmayan fakat oluşturulan bir algı olması iddiasıdır. Yani güvenlik algısı bağlamsaldır. Güvenlik algısının genel geçer bir tanımı olmamakla birlikte, içinde bulunulan duruma göre, tehdidin nasıl algılandığına göre değişir. Bu nedenle güvenlik kavramı bu kavramı kimin, hangi nedenle oluşturduğu gibi soruların cevaplarından sonra irdelenebilir. Yani bağlamsal güvenlik algısı, sadece bir amaca yönelik oluşturulmaktadır. Kısacası, yaklaşıma göre güvenlik ihtiyaç duyulduğunda oluşturulan bir olgudur.

Güvenliğin sektörlere ayrılarak incelemeye tabi tutulması gerektiğine dair Barry Buzan, Ole Weaever ve Jaap de Wilde tarafından “Güvenlik: Analiz için Yeni Bir Çerçeve” adlı çalışmada güvenliğin incelenmesinde bir analiz çerçevesi sunulmaktadır. Güvenliği inceleyebilmek açısından kolaylaştırıcı bir biçimde güvenlik algısını sektörlere ayırmakta ve ona sistematik bir açıklama getirmektedir. Bu sistematığe göre 5 temel sektör vardır;

Askeri kısım (zorlamaya dayanan baskı ilişkileri)

Siyasi kısım (otorite, hâkim statü ve tanıma ilişkileri)

İktisadi kısım (ticaret, üretim ve finans ilişkileri)

Toplumsal kısım (kolektif kimlik ilişkileri)

Çevresel kısım (insan eylemi ile gezegenin biyosferi arasındaki ilişki)

Bunların belirlenmesinde önemli olan tehdidin neyi ya da kimi hedeflediğidir.<sup>11</sup> Yani kastedilen hedefdir. Örneklerle açıklamak gerekirse, çevre sektöründe tehdit edilen doğadır, toplumsal sektörde farklı kimliklerin tehdit olarak algılanması olabilir. Sektörler arasında da karşılıklı bir bağımlılık olduğu unutulmamalıdır. Örneğin göç konusunda devletin her sektörünü ilgilendiren bölümler vardır ve bunlar beraber

---

9 Ontoloji ya da varlık felsefesi, temel sorunu varlık olan felsefi disiplin. Varlık ya da varoluş ile bunların temel kategorilerinin araştırılmasıdır. "varlık" ve "varoluş" ayrımını; "Varlık vardır" ve "Varlık yoktur" fikirlerini tartışır.

10 Özgürleştirici-olusturucu formülasyon, tartışmayı siyasi doktrinler ve onların otoritesiyle ilgili tartışmalardan çekip çıkararak (insan hakları; doğal haklar, doğa kanunu, yoluyla mı var olur?) insanların kendi geleceklerini yaptığı ama onları belirlemediği toplumsal idealizm boyuna taşır. Kısacası epistemoloji bilginin doğası, kapsamı ve kaynağı ile ilgilenen felsefe dalıdır. Bilgi felsefesi olarak da adlandırılmaktadır.

<sup>11</sup> Barry BUZAN, Ole Waever, Jaap de Wilde, Security: A New Framework for Analysis, Boulder, Colo, 1998, s.7-8 ve 3-7 bölümler.

incelenmelidir.

Tabî ki güvenlik dediğimizde kendi içinde de farklılık gösterebilir; ulusal güvenlik, kolektif güvenlik, küresel güvenlik, iş birlikçi güvenlik, uluslararası güvenlik vb. Konseptlerin ifade ettikleri alanın belirsizliğinin yanı sıra metodolojik açıdan analiz edilmeye de yeterince müsait olmamaları, güvenlik çalışmalarının da en ciddi problematiğini oluşturmaktadır. Bu anlam belirsizlikleri ve kaymalar ancak güvenliğin sistematik ve şablonlaştırılmış bir metotla analiz edilmesiyle aşılabilir. Bu açıdan bakıldığında güvenliğin sektörlere ayrılıp her biri için ayrı referans objelerinin belirlenmesi de anlaşılabilir bir ölçülendirme çalışmasıdır. Ekolün güvenlik çalışmalarına katmış olduğu bu sektörel analiz yöntemi, ulusal güvenlik olarak sınıflandırılmış alanın da derinleşmesini sağlamaktadır. Genellikle askeri olarak kodlanmış olan güvenlik alanı, parçalara ayrılarak ilgili referans objelerinin korunmasına dönük askeri ve askeri olmayan bir eylemsellik olarak yeniden kurgulanır. Güvenliğin derinleştirilmesiyle de direkt olarak alakalı olan bu süreçler, Kopenhag Okulu'nun bir başka katkısıyla şekillenme evrimini sürdürmüştür. Analiz düzeyi olarak bireye vurgu yapan realist ve neorealist çalışmalardan da etkilenen Kopenhag Okulu, bireyden küreselliğe lineer bir doğrultuda çizdiği güvenlik düzlemini parçalara böler. Uluslararası ilişkilerde ele alınan güvenlik stratejileri geleneksel anlayıştan farklı olarak çeşitlilik göstermektedir. İşte bu noktada, Kopenhag Okulu'nun önemli temsilcilerinden olan Barry Buzan'ın güvenlik kavramına getirdiği yeni ve eleştirel bakış ile birlikte ulusal ve uluslararası güvenlik arasında yer alan “bölge” düzlemi ve “bölgesel güvenlik” kavramları<sup>12</sup> önem arz etmektedir. Barry Buzan tarafından geliştirilen bölgesel güvenlik kompleksi teorisi (Regional Security Complex-RSC) Ole Weaever'la birlikte yazdıkları “Bölgeler ve Güçler: Uluslararası Güvenliğin Yapısı” isimli çalışmada bölgelerin ve alt-bölgelerin güvenlik sistemlerini ampirik veriler üzerinden işlenmiştir. Bölgesel güvenlik kompleksinde devletlerin merkez alındığı bir yaklaşım ön plana çıkarılır. Bu bağlamda devletlerden oluşan bir güvenlik halesi varsayılır. Devletlerin merkeze alınması neticesinde de jeopolitik bir sınıflandırmaya gidilerek küresel bir bölgelendirme gerçekleştirilir.

---

<sup>12</sup> Barry BUZAN, *People, States and Fear, An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*, Brighton, 1991, s.20.

### 1.1.1.1. Bölge Tanımının Gelişimi

Geçirdiği evreler nedeniyle farklı disiplinlere ve kriterlere göre farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Politik, sosyal, coğrafi ve ekonomik açıdan pek çok parametrenin karşılıklı ilişkisinden çıkan sonuçlara göre değerlendirilmektedir. Bölgenin sınırlarının ne olduğu ve içeriğinin nasıl doğrulduğu tartışma konusu olmakla birlikte Kopenhag Okulu uluslararası güvenlik çalışmalarında bölge kavramını farklı bir şekilde tanımladığını görmekteyiz. Bölgenin ulusal güvenlik ve uluslararası güvenlik stratejileri arasında kalan bir düzlem olduğunu ifade etmeliyim. Bu dinamik yapılar birbirleriyle etkileşim halinde olup karşılıklı bağımlılıkları bulunmaktadır.

Bölgesel güvenlik ilişkileri, diğer değişkenlerden bağımsız olarak göreceli özerk bir alan şeklinde ele alınıp, sonuçları devlet ve sistem düzeyinde tanımlanmaktadır. Devletlerin fiziksel ve ideolojik güç analizleri bölgesel güvenliğin anlaşılması açısından çok önemlidir. Tarihsel süreç içerisinde üretilmiş bölgesel modellerin, bölgesel ve büyük güçler tarafından nasıl algılandığı ve bu güçlerin birbirleriyle ne şekilde ilişkide oldukları bölgesel dinamiklerin değişimi ile yakından ilgilidir. Barry Buzan'ın belirttiği gibi uluslararası sistem ve devlet düzeyindeki sistem analizi ulusal güvenlik meselelerinin anlaşılması için önemli olmakla birlikte, bölgesel güvenlik alanında yer alan değişimler genellikle önemsenmemekte hatta bir veri olarak kullanılmamaktadır.<sup>13</sup>

Güvenlik kapsamında "bölge" geçmişte Avrupalı devletlerin ortaya koyduğu güç dengesi teorisine referans verilerek açıklanmaktaydı. Çünkü Avrupalı devletler büyük güçler ve o güçlerin oluşturduğu taraflar çerçevesinde bölgesel gücü tanımlıyordu. Fakat bu bölgesel güç; kendi fiziksel ve siyasi gücünden dolayı değil, uydusu olduğu büyük devletlerin politikalarına bağlılığı ile belirleniyordu.<sup>14</sup>

Bölgenin ve bölgesel güvenliği yeniden tanımlandırılması üzerine yapılan çalışmalar ile bölgeleri sadece güvenlik ekseninde değerlendiren yorumlar eleştirilmektedir. Bölgesel güvenlik, Kopenhag okuluna göre; salt coğrafi güvenlikten çok daha detaylı bir kavramdır. Bölgesel güvenlik devletler arasındaki dostluk ve düşmanlık ilişkilerinden ortaya çıkmaktadır. Şüphe ve korku bölgesel güvenliğin oluşmasında etkilidir.

Ulusal ve uluslararası bölgelerin güvenlik kaygıları ve konuları birbirleriyle bağlantılı

---

<sup>13</sup> Detaylı bilgi için bkz. Barry BUZAN, Ole Weaever, *Regions and Powers: The Structure of International Security*, Cambridge University Press, 2003.

<sup>14</sup> Ken BOOTH, *Theory of World Security*, Cambridge University, 2007, *Dünya Güvenliği Kuramı*, Tercüme: Çağdaş ÜNGÖR, Küre Yayınları, İstanbul, 2012, s.186.

olarak değişmektedir. Bölgesel değişiklikler ulusal algıları değiştirmektedir. Bu parametreler etkileşim içerisindedir. Bölgesel düzlemdeki aktörler ve tehditler değişirken diğer aktörlerin sabit kalması beklenemez. Bölgesel güvenlik algısında “güvenlik toplulukları” kavramını görebiliriz. Güvenlik toplulukları devletlerin çıkarları doğrultusunda oluşmaktadır.<sup>15</sup> NATO savunma örgütü, aslında bir bölgeyi temsil etmektedir. Coğrafyası ve belli sınırları yoktur ancak bölgesel güvenliğe hizmet etmektedir. Ancak bu bölgesellik bir coğrafyadan ve bir güvenlik algısından çok ötede bir anlayıştır. NATO ekseninde bir araya gelen ülkeler belli bir dünya görüşünü, serbest piyasa ekonomisi ve uluslararası topluma ait olan devletleri temsil etmektedir. Böylece bir güvenlik toplumu ve bir bölgesel tanımı oluşturulmuştur. Geliştirilmiş ortak güvenlik duygusu kimliği ülkelerin birbirleriyle çatışmasına izin vermemektedir.

Kopenhag okulu, bölge tanımını yaparken güvenlik toplumundan yararlanmaktadır. NATO örneğinde olduğu gibi esas mesele, bölgesel güvenlik kavramı ideolojik olarak kurumsallaşan NATO’da şekillenmektedir. Coğrafi yakınlığın ötesinde Kopenhag ekolüne göre, bölgenin rastgele bir tanımı bulunmamaktadır. Bölge tanımının yapılabilmesi için ortak noktaların olması, güvenlik önceliklerinin ve güvenlik dinamiklerinin örtüşmesi gerekmektedir. Bu unsurlar devletlerin arasında bir bağlayıcılık ve bağımlılık oluşturmaktadır.

#### **1.1.1.2. Bölgesel Güvenlik ve Güvenlik Kompleksi**

Bölgesel güvenliğin tanımlanması ile birlikte, güvenlik kompleksi kavramı daha önemli hale gelmektedir. Güvenlik kompleksini<sup>16</sup> oluşması için önemli kriterler bulunmaktadır. Öncelikle; devletler arasında ortak bir tehdit algısının olması gerekmektedir. Bu tehdit algısı karşılıklı olarak bağımlılığı olan devletler arasında iş birliği sağlamaktadır. Güvenlik açısından kompleksin içerisinde yer alan devletler arasındaki dostluk ve güvenlik ilişkileri önemlidir. Kurulan güvenlik komplekslerini oluşturan dinamikler zaman içerisinde ve uluslararası aktörlerin bölgelere etkilerine göre de değişebilmektedir. Bölgesel güvenliğin önemli olduğu coğrafyalarda, güvenlik kompleksinin oluşturulmasının ana hedefi, devletleri iş birliğine teşvik ederek çatışmaların azaltılmasını sağlamaktır.

---

<sup>15</sup> Kenneth J. Twitchett, *International Security-Reflections on Survival and Stability*, Oxford University Press, New York, 1971, s.45.

<sup>16</sup> Atilla SANDIKLI, *Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri*, BİLGESAM Yayınları, İstanbul, 2012, s.44-51.

Kopenhag okulu, bir devletin aynı anda birden fazla kompleks içerisinde yer alabileceğini savunmaktadır. Çünkü ülkelerin paylaştıkları güvenlik ihtiyaçları çeşitlilik göstermektedir. Özellikle küreselleşme ile birlikte artan farklı tehdit kaynakları devletleri bu iş birliklerine yöneltmiştir. Güvenlik ilişkileri içerisinde sınır çatışması sorunu için en makul çözüm, tekrardan güvenlik kompleksinin oluşturulmasıdır. Devletler, ulusal güvenliklerini tehdit eden bir düşmana karşı daha üst düzlemde koruma sağlamaktadırlar. Güvenlik kompleksine girildiği andan itibaren, her devlet ortak güvenliği sağlayan bir yapının parçası haline gelmektedir. Böylece, sadece devletin kendi ulusal güvenliğinin maksimizasyonu değil ortak platformun bütününe çıkarları önemli hale gelmesi sağlanmaktadır.

Güvenlik kompleksi, içerisinde yer alan devletlerin güçlerine göre düzeyi değişmektedir. Yüksek güvenlik kompleksi, bir süper güçle birden fazla devletin bir araya gelmesi ile oluşan yapıdır. Soğuk Savaş dönemi şartları ve NATO'nun kurulma süreci bu bağlamda değerlendirilebilir. Alçak güvenlik kompleksi gelişmekte olan bir kavramdır. Daha küçük devletlerin bir araya gelmesi ile oluşturulan yapılardır. Barry Buzan'a göre küçük devletlerin ulusal güvenlik stratejileri izlemekten sakıncaları gerektiğini ve daha üst bir düzlemde güvenlik ihtiyaçlarını karşılamaları gerekmektedir.<sup>17</sup> Reel dünyada takip edilen güvenlik politikaları, ulusal ve uluslararası güvenlik stratejilerinin bir karışımı görünümündedir. Dolayısıyla bütünlükçü bir güvenlik anlayışından bahsedilebilir. Nitekim pek çok ülke ulusal güvenlik stratejilerinin uluslararası güvenlik stratejilerine bağlı olduğunu kabul etmektedir.

Güvenlik kompleksinin, üye devletler için çok güçlü sembolik bir anlamı olmaktadır. Ortak metinler imzalanır, kurumsal diyalog alanları oluşturulur ve kompleksin değerleri deklare edilir. Üyelerin güvenlik ihtiyaçları, ortak değerleri ve birbirleriyle olan bağımlılık ilişkileri garanti altına alınır. Uluslararası rejim olarak da güvenlik kompleksinin prensipleri önemlidir. Uluslararası rejimlerin korunması ve saygı gösterilmesi düşüncesi, devletler arasında çıkan sorunların çözümü için güvenlik kompleksini oluşturmaktadır.<sup>18</sup>

Kopenhag ekolünün realistlerle paralel düşündüğü nokta, uluslararası sistemin kuralsız

---

<sup>17</sup> Barry BUZAN, *People, States and Fear, An Agenda for International Security Studies in the Post –Cold War Era*, Lynne Rienner Publishers, 2. Edition, Colorado, 1991, s.334.

<sup>18</sup> Beril DEDEOĞLU, *Uluslararası Güvenlik ve Strateji, Yenyüzyıl Yayınları, İstanbul, 2008, s.60.*

ve düzensiz olduğudur. Bu sistemin teminatı güvenlik kompleksleri ile sağlanmalıdır. Bölgesel güvenliği tehdit eden kaynaklara karşı oluşturulan güvenlik kompleksleri barış oluşturulması ve barışın korunması açısından önemlidir. Güvenlik kompleksi yaklaşımı özellikle son on yılda sıkça gündeme gelen ve deniz güvenliğini tehdit eden deniz haydutluğu faaliyetleri ve oluşturduğu güvenlik problemlerini açıklamak için faydalı olduğu değerlendirilmektedir. Bu açıdan bakıldığında ülkelerin ticaretini dolayısı ile ekonomilerini etkilemeye başlayan deniz haydutluğu olayları ülkeleri güvenlik kompleksi içerisine sokmuş ve ülkeler buna yönelik bölge güvenliğinin sağlanması için tedbir alma yoluna gitmiştir.

Uluslararası güvenlik çalışmaları içerisinde bölgesel güvenlik tehditlerini; ülkeler arası problemler, göç hareketleri, deniz haydutluğu, çevre sorunları, etnik milliyetçilik ve düşük yoğunluklu savaşlar vb. olarak sıralayabiliriz. Bununla birlikte bölgesel güvenlik tehditlerine karşın dünyanın çeşitli yerlerinde bölgeselcilik artmaktadır. Örneğin; Avrupa ve Asya-Pasifik bölgesinde çeşitli bölgesel iş birlikleri kurulmaktadır.<sup>19</sup>

### **1.1.1.3. Politik Bir Süreç Olarak Güvenlikleştirme**

Çalışmanın bu bölümüne kadar ifade edildiği gibi güvenliğin her şeyden evvel devletin bekası ile doğrudan bağlantılı olduğu açıklanmıştır. Sosyolojik olarak geliştirilen güvenlik tanımlamalarından birisi de, bir konunun belirli bir değere dönük dışsal bir tehdit oluşturması neticesinde söz konusu değer korunmasıdır. Güvenliğin geleneksel referans objesinin devlet olduğu da göz önünde bulundurulduğunda, güvenlik her şeyden evvel devlet ile ilgili devletin bekasına dönük bir kavram olarak algılanır. Fakat sektörel düzlemin amacı da bu tek tipliliğin özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemdeki anlamsızlığını vurgulamak ve daha yerinde bir güvenlik analizi gerçekleştirebilmektir. Bu bağlamda güvenliğin sadece militer manada algılanmaması gerektiği vurgulanmaktadır.

Güvenlik kavramının epistemolojik olarak ifade ettiği varlık-yokluk ilişkisi, her bir sektörde kendini belli eder. Tehdidin belirlenmesi ve sistematik uygulamalara maruz bırakılması, referans objenin bekasını sağlamak adına önemlidir. Ontolojik olarak varlığı tehdit edilen olgu, sektörler göre değişiklik arz eder. Her bir sektörün kendi işleyiş mantığı vardır. Ekonomik güvenlik; ekonomik istikrara işaret ederken, toplumsal

---

<sup>19</sup> Evren Balta PAKER, Küresel Güvenlik Kompleksi-Uluslar arası Siyaset ve Güvenlik, İletişim Yayınları, İstanbul, 2012, s.34

güvenlik ise; kimlik referanslı bir güvenlik analiz alanıdır. Her bir sektörün ayrı referansı olmakla beraber bu sektörlerin değerlendirme aşamasında iç içe geçtiği de tespit edilen hususlardandır.

Bu noktada güvenlikteştirme kuramı ile çalışırken sadece tek bir sektöre yönelik çalışılmaması gerekmektedir. Sektörler arasındaki etkileşim ve iç içe geçmeler, güvenliğin analizi safhasında göz ardı edilemeyecek niteliktedir. Bu bağlamda, ekonomik güvenlik alanında değerlendirilebilecek bir tehdidin, sosyal ve politik ayaklarının olabileceği bir gerçektir.

Her bir sektörün dinamikleri güvenlikleştirici aktörler ve referans objeleri tarafından belirlenir. Bu bağlamda güvenlikleştirici aktörün nitelikleri önem arz eder. Referans objesi de yine güvenlikleştirici aktör tarafından bir değere dönük aktörün tehdidin varlığını deklare edilmesiyle belirlenir. Bu değer tamamıyla güvenlikleştirici aktörün tanımlamasına, sahibi olduğu sosyo-politik, sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik durumuna da bağlı olarak bir pozisyon oluşturur. Güvenlikleştirici aktör, referans objesini belirleyerek başlatacağı süreçten politik olarak da sorumlu birimdir. Ayrıca kurumsal, kişisel, ideolojik çıkarlar doğrultusunda belirlenebilecek olan referans objesi, objektif değer taşımaktan uzak olduğu kadar, güvenlikleştirici aktörün dünya görüşüyle de çok yakından ilişkilidir. Güvenlikleştirici aktör sınıfına girebilecek potansiyele sahip aktörler politik liderler, bürokratlar, hükümetler, lobi grupları veya sivil toplum kuruluşları olabilir.

Bu bağlamda belirlenmesi gereken bir diğer olgu da, güvenlikleştirici aktörün devlet nezdinde meşru bir söz hakkına sahip olması gerektiğidir. Çeşitli sivil toplum örgütleri temsilcileri olarak güvenlikleştirici aktörler, sahip oldukları toplumsal karşılıklarınca güvenlikleştirme imkânına sahiptirler. Bu imkân aynı zamanda güvenlikleştirici aktörün kendi kendisine atfettiği bir değer ve yetkidir. Fakat güvenlikleştirici aktörün dikkate alması gereken noktalardan birisi de, referans objelerinin bu manada güvenlikleştirilebilmesi adına kamuoyu nazarında meşru bir yaşama hakkına sahip olmasına dönük bir inancın toplumsal olarak varlığıdır.

Güvenlik kavramı politika yapımını oluşturulmuş kuralların ötesine geçirecek konuları özel bir çeşit politika olarak kurgular. Böylelikle güvenlikleştirme, politizasyonun aşırı

bir versiyonu olarak algılanabilir.<sup>20</sup> Özel politika alanını sınıflandırmaya tabi tutan Weaever söz konusu kavramın süreçlerini üç ayrı seviye olarak belirtmiştir. İlki politik olmayan konulardan oluşur ve bunlar devletin ilgili katmanlarının gündeminde olmayan konuları kapsar. Bir diğeri ise politik konulardır ki standart politika yapımının malzemesini ve ana gündemini oluşturur. Son olarak “özel politika” alanında ise güvenlik adı altında tasnif edilmiş konu başlıkları mevcuttur.<sup>21</sup>

Güvenlik kavramındaki muğlâklıklar geliştirilen güvenliğin söylemsel kavramsallaştırılmasıyla beraber aşılmıştır. Weaever, güvenliğin gerçekleşebilmesinin söylemin başarılı inşa edilmesine bağlı olduğunu belirtmiştir. Söylemi başarılı kurgulanan güvenlik dili, kabul görür ve toplumsal karşılık bulur. Bu aşamada güvenlik konusu edilen tehdit başarılı bir şekilde inşa edilmiş olur.

Kopenhag Okulu'na göre konular geniş bir spektrum içerisine yerleştirilir. Önem sıralamaları kamuoyunun gündeminde bulunup bulunmama ile ilgili olarak değişebilir. Değişik düzeyde konular politize olmamış, politize olmuş ve güvenlikleştirilmiş konular olarak söz konusu spektrumda yer edinirler.

Devlet aksiyonunu gerektirmiyor ve kamuoyunun tartışma gündeminde yer almıyorsa bir konu politize olmamıştır. Olağan yollardan politik sistem dâhilinde çözümü aranan bir konu ise politize olmuş demektir. Politize olmuş konu başlığı artık kamu politikasının bir parçasıdır ve hükümetin kararına ve kaynak tahsis edilmesine gereksinim duyar. Fakat bir konu başlığı güvenlikleştirilmişse politik yapının elverdiği ölçüde manevra yetenekleri rafa kaldırılır ve acil eylem gerekliliği ön plana çıkar. Bu da devlet düzeyinde standart ötesi bir yaklaşımı gerektirir. Olağan politik eylemin ötesine geçilerek acil müdahale gereksinimi giderilir.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Barry BUZAN, *People, States and Fear, An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*, Brighton, 1991, s.23

<sup>21</sup> Ceyhun ÇİÇEKÇİ, *Uluslararası Güvenlik Çalışmaları, Kriter Yayınları, İstanbul, 2012, s.65*

<sup>22</sup> Ceyhun ÇİÇEKÇİ, *Uluslararası Güvenlik Çalışmaları, Kriter Yayınları, İstanbul, 2012, s.66*



**Tablo 1**  
**Güvenlik Kompleksinin Oluşumu**

<b>Politize Edilmemiş</b>	<b>Politize Edilmiş</b>	<b>Güvenlikleştirilmiş</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Devlet bu konuyla uğraşmıyor.</li><li>- Konu kamu tartışmasına açık değil.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Konu standart siyasal sistemin içinde ele alınıyor.</li><li>- Konu, hükümet kararı veya kaynak dağılımına ihtiyaç duyulan kamu politikasının bir parçası.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Konu güvenlikleştirme eylemi yoluyla bir güvenlik sorunu olarak çerçevelendirilmiş.</li><li>- Güvenlikleştirici aktör, politize edilmiş konu başlığının referans objesine dışsal bir tehdit olduğunu telaffuz ediyor.</li></ul>

**Kaynak:** Ralf EMMERS, *Securitization, Contemporary Security Studies*, Oxford University Press, 2007.

Prensip olarak konuların güvenlikleştirme spektrumundaki yerleri tanımlamaya açıktır. Herhangi bir konu başlığı bu spektrumun herhangi bir katmanında konuşlandırılabilir. Pratikte ise aynı konu başlıklarının pozisyon alışı devletten devlete değişiklik göstermektedir. Kopenhag Okulu, politize edilmiş bir konu başlığının (tehdidin) güvenlikleştirilmesinin, söz konusu konu başlığının bir güvenlik sorunu olduğunun belirtilmesiyle gerçekleşeceğini iddia eder. Güvenlikleştirici aktör, politize edilmiş konu başlığının referans objesine yönelik dışsal bir tehdit arz ettiğini telaffuz ederek güvenlikleştirme sürecini başlatır.

Güvenlik dilinin kullanılması, konu başlığının otomatik olarak güvenlik sorunu olarak algılanmasına yetmez. Tehdidin inandırıcı bir şekilde inşa edilebilmesi için somut politik adımlara neden olabilecek boyutlarda yeterli etkiyi bırakması gerekir. Güvenlikleştirmenin kritik aşaması, güvenlikleştirici aktörün belirli bir toplumsal kesimi belirli bir referans objesine dönük dışsal bir tehdidin bulunduğu inandırabilmesidir. Başarılı bir güvenlikleştirme eylemi için belirli bir kesimin dışsal tehdidinin varlığına inandırılıp kamuoyu nezdinde meşrulaştırılması gereklidir. Ancak

bundan sonra tedbirler uygulanmaya konabilir. Dışsal tehdidin acil karşı eylem gerektirdiği ve kitlesel olarak kabul gördüğünde kamuoyu söz konusu dışsal tehdide yönelik empoze edilen politik prosedürlerin ötesinde eyleme girişebilir.<sup>23</sup>

## **1.2. Deniz Güvenliği Kavramı ve Gelişimi**

### **1.2.1. Yeni Güvenlik Ortamı**

2'nci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan soğuk savaş Sovyetler Birliği'nin çökmesiyle sona ermiş ve dünya ABD liderliğindeki tek kutuplu bir sürece girmiştir. Soğuk savaş döneminde ülkelerin coğrafi sınırları büyük önem taşımış ve sıkı bir denetim söz konusu olmuştur. İletişimi sınırlı, birbirlerine kapalı devletler ve toplumların iktisadi ilişkileri de sınırlı olmuş ve devlet denetiminde gerçekleşmiştir.

Böyle bir ortamın güvenlik endişeleri askerî tehdide dayanmıştır. Soğuk savaş sonrası dönemde eski doğu bloku ve dikta rejimi ile yönetilen ülkelerde demokratik düzene geçiş süreçleri başlamış, bu yeni ortamda oluşan karışıklık, belirsizlik ve küresel iktisadi düzenin etkileri sonucunda ülkelerin sınırlarında uyguladıkları denetim zayıflamıştır.

Teknolojinin gelişimi kitle iletişim araçlarının (internet, görsel ve sosyal medya vb.) etkinleşmesi toplumların aralarında sınır olmadan birbirlerine açılmalarına neden olmuş, küreselleşmenin hız kazanması toplumlararası ilişkilerin artmasına neden olarak, toplumları birbirine daha da fazla yakınlaştırmıştır.

Soğuk Savaş sonrası oluşan bu ortam, organize suç ve terör örgütlerinin imkân ve kabiliyetlerini arttırmasına ve faaliyetlerinin uluslararası alanlara yayılmasına neden olmuştur. Bu ortamda kitle imha silahları dâhil olmak üzere her türlü kaçakçılık, deniz haydutluğu ve yasa dışı göç faaliyetleri devletlerin güvenliğini etkileyecek seviyede artmaya başlamıştır.

Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında eski Sovyetler Birliği topraklarında miktarı hesap edilemeyecek kadar çok büyük oranda nükleer, biyolojik ve kimyasal maddeler, silahlar, silah yapmaya yarayan maddeler, bu konudaki teknik altyapı ve bilgi birikiminin tüm dünyaya yayılmaya başladığı görülmüştür.<sup>24</sup> Böylelikle oluşan tehditlere yönelik devletlerin güvenlik kompleksi ortaya çıkmıştır.

---

<sup>23</sup> Ralf EMMERS, *Securitization*, Contemporary Security Studies, Oxford University Pres, 2007, s.111-113

<sup>24</sup> KİBAROĞLU, Mustafa, *Deniz Hukuku Sempozyumu*, 2006, s.5

## **1.2.2. Denizlerde Emniyet ve Güvenlik**

Denizlerde “emniyet” ve “güvenlik” kavramlarının ne anlam ifade ettiğinin üzerinde durulması, bu çalışmanın anlaşılması açısından temel bir öneme sahiptir. Türkçede emniyet ve güvenlik kavramları çoğu kez eş anlamlı olarak kullanılsa da, ya da aynı manaya geldiği varsayılsa da aslında bu iki kavram birçok açıdan farklılıklar gösterir. Uluslararası düzenlemelerde (anlaşma, andlaşma, mutabakat muhtıraları vb.) kullanılan ‘emniyet’ kavramı karşılığı olan ‘safety’ ve ‘güvenlik’ kavramı karşılığı olan ‘security’ kavramları arasında yakın ilişkiye rağmen ayrımlar bulunmaktadır.

### **1.2.2.1. Denizlerde Emniyet**

Emniyet Arapça kökenli bir kavramdır ve kökü “mn” “korkusuzluk, güvenli olmak, eminlik” ten yapma mastar eki “-iyyet” ile türetilmiştir. Kavram, tehlikeden uzak bulunma, korkusuzluk, güvenlik manasındadır.<sup>25</sup> Bu tanımıyla emniyet kavramını güvenlik kavramından ayırmak zordur. Zira güvenlik de “tehlikeden uzak bulunma, emin olma durumu, güven, emniyet, asayiş” şeklinde tanımlanmaktadır.<sup>26</sup>

Bu iki kavramdan emniyet, daha ziyade muhtemel tehlikelere ve özellikle de kazalara ya da kurallara uymamaktan, kuralları ihmal etmekten doğan tehlikelere karşı korunmayı ifade eder. Örneğin, bir işçinin çalışma ortamında kask takmaması nedeni ile uğrayabileceği bir zarara karşı korunması için kask takılmasının zorunlu hâle getirilmiş olması bir emniyet tedbiridir. Ya da muhtemel kazalara karşı çalışanların eğitilmesi de benzeri bir biçimde emniyetin sağlanmasına yönelik bir tedbirdir. Dolayısı ile emniyet, çeşitli faktörlerin, özellikle de kazaların ya da kurallara uymamanın yaratacağı tehlikelerin olumsuz etkilerine karşı kişilerin ve eşyaların korunması olarak ifade edilebilir.

İnsanoğlu var olduğundan itibaren bedenini kullanarak besin temini, ulaşım, taşıma gibi ihtiyaçlarını yalnızca kara parçalarından sağlayabilmiş; deniz, göl, akarsulardan istifadesi kıyılardan su ürünlerinin avlanması ile oldukça sınırlı kalmıştır. Denizler doğası itibarıyla insan tabiatına tehdit teşkil etmekte olup; insanoğlu denizlerden ancak belirli vasıta, araç ve gereçler vasıtasıyla yararlanabilmektedir. Medeniyet ve teknolojinin gelişmesine paralel olarak artan ihtiyaç ve deniz vasıtalarının geliştirilmesiyle elde edilen imkânlar insanoğlunu kıyılardan uzaklaştırarak yeryüzünün

---

<sup>25</sup> AYVERDİ, İlhan, “Misalli Büyük Türkçe Sözlük”, Kubbealtı Lugatı, İstanbul 2008, Cilt I, s.862.

<sup>26</sup> AYVERDİ, s.1139.

dörtte üçünü kaplayan denizlerden elde edebilecekleri kazançları araştırmaya sevk etmiştir.

Denizlerin kara parçalarına kıyasla durağan olmayan, sürekli ve ani değişebilen tabiatı; insanoğlunun denizlerden sadece kara parçalarına veya inşa ettikleri gemilere sığınarak korunabilmesi hususları denizciliğin risklerinin temelini oluşturmakta ve denizcilikte emniyetin sağlanması için daha sert ve kapsamlı tedbirler alınmasını gerekli kılmaktadır.

Açık denizlerde yapılan seyirlerde gemilerin kara parçalarından oldukça uzak mesafelerde bulunması, gemilerin kara vasıtalarına kıyasla düşük olan süratlerinin bu mesafelerin kısa sürede katedilmesine olanak tanımaması, gemilerin büyüklüklerine (tonajlarına) göre sadece belirli limanlara sığınabilmesi ve denizlerin aniden sertleşebilen tabiatı insanoğlunun denizlerde tek sığınağı olan gemilerin yüksek dayanıklılık ve emniyet standartlarında inşa edilmesini zorunlu kılmıştır.<sup>27</sup>

Gemilerin inşası ve gemilerde bulunan makine ve teçhizatın yüksek standartlarda olması bu gemileri kullanacak personelin ve bu gemilerin taşıyacağı yolcu ve yüklerin emniyetinin sağlanmasının temelini oluşturmaktadır. Bu yüksek standartların temini için günümüzde tersaneler, inşa edilen gemiler ve kullanılmakta olan gemiler sürekli olarak uluslararası ve ulusal kurumlarca denetime tabi tutulmakta ve bu suretle bu kurumlarca belirlenen yüksek standartların uygulanması sağlanmaktadır.

Denizlerin tabiatı, gemilerin denizlerde maruz kaldıkları değişken dış etkenler (rüzgâr, dalga, akıntı vb.) ve gemilerde kullanılan sistemlerin komplike yapısı bu vasıtaların kullanılmasında gerekli olan uzmanlık seviyesini arttırmaktadır. Gemi kaptanlarının deniz durumunu doğru değerlendirebilmesi; gemisinin kabiliyet ve limitlerini iyi bilmesi; ani gelişen durumlarda süratli karar vererek bu kararları soğukkanlılıkla uygulayabilmesi; riskli manevraları doğru ve temkinli bir şekilde uygulayabilmesi ve diğer gemi adamlarının da görevlerini tam ve etkin bir biçimde yerine getirmesi gemi ve içindekilerin emniyetini belirleyen ana etkenlerdendir.<sup>28</sup> Bu sorunun giderilmesi amacıyla; tabiatı itibarıyla uluslararası olan denizcilik sektöründe çalışan gemi

---

<sup>27</sup> BOISSON, Philippe, "Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law", Paris: Edition Bureau Veritas, s.45-48.

<sup>28</sup> BENNET, C., "Health and Safety: Human Error-Preventing Accidents at Sea by Improving The Conditions for Seafarers", Tinig ng Marino Newspaper, 2004, <http://www.ufs.ph/tinig/janfeb04/01020415.html>, (05 Şubat 2012)

adamlarının eğitim ve uzmanlık seviyelerinin belirlenmesi için birçok uluslararası standartlar belirlenmiş ve uygulanmaya konmuştur.

Denizlerin kullanılmasının zamanla artması denizlerdeki gemilerin karşılaşma sıklıklarını arttırmış; belirli bölge ve kanallarda yoğun deniz trafiği oluşturmuştur. Bu husus gemilerin birbirleriyle çatışma riskini de beraberinde getirmiştir. Bu riski azaltmak amacıyla uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları; kanal, boğaz geçiş kuralları geliştirilmiştir. Ortaya konan bu kurallara riayet edilmesi çatışmalardan dolayı oluşabilecek emniyet zafiyetinin giderilmesi için zorunludur.

Gemilerin teknik yetersizliği, personel hatası, çatışma veya insanın karşı koyma limitlerinin üzerine çıkan tabiat zorlaması nedenleriyle ya da bu nedenlerin karışımıyla oluşabilecek gemi kazalarında gemi personeli ve yolcusunun emniyete alınması hususu denizcilik tarihinde önemli bir emniyet sorunu olmuştur.

Bu sorunu gidermek amacıyla birçok can kurtarma sistem ve teçhizatı geliştirilmiş ve kullanımları denizcilik otoritelerince zorunlu tutulmuştur. Buna ilave olarak, kıyı devletleri sadece denizde can kurtarma işlerine özel olarak denizde arama kurtarma organizasyonları oluşturmuştur. Gemiler ile arama kurtarma organizasyonları arasında sürekli ve etkin iletişim sağlanması amacıyla iletişim sistemleri geliştirilmiştir.

Dünya ticareti her geçen yıl hızla artmaktadır ve ticaretin yaklaşık % 90'ına yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır.<sup>29</sup> Dünya ticaretindeki bu artış ülkelerin ticarete olan bağımlılığını da arttırmıştır. ABD'de uluslararası ticaretin GSYİH'ye oranı 1990 yılında %20.5 iken, 2008'de %28.7'ye yükselmiş ve bu oranın 2038 yılına kadar %55'e ulaşacağı tahmin edilmektedir. 2008 yılı itibarıyla Kanada'da uluslararası ticaretin GSYİH'ye oranı %70.9'a, Brezilya'da %26.2'ye, Çin'de %73.4'e, Japonya'da %34.3'e, Avrupa Birliği'nde %27.9'a, Hindistan'da %47.6'ya ulaşmıştır.<sup>30</sup> Bu verilerle beraber dünya ticaretinin %90'ının deniz yoluyla taşındığı hesaba katıldığında günümüzde ülke ekonomilerinin deniz taşımacılığına olan bağımlılığının çarpıcı boyutlara ulaştığı göze çarpmaktadır.

Tatlı su balıkçılığını bir yana bıraktığımızda balık ve deniz mahsullerinin tek kaynağının denizler olduğu görülmektedir. 2004 yılı itibarıyla dünya balıkçılık

---

<sup>29</sup> Spring 2007 Industry Study Final Report, "Transportation", Industrial Colloge of The Armed Forces, s.5

<sup>30</sup> Amerikan Çevre Koruma Örgütü Resmi İnternet Sitesi, <http://www.epa.gov/oia/trade/transport.html>, (16 Mart 2012)

sektörünün 27 milyonu balık avcılığıyla uğraşan toplam 35 milyon insana istihdam sağladığı tahmin edilmektedir. Dünya balıkçılık filosu ise 1,3 milyon güverteli ve 2,8 milyon güvertesiz balıkçı teknesine ulaşmıştır. 2000 yılı içinde avlanan deniz ürünleri 94,8 milyon tona ulaşmış olup, bu deniz mahsullerinin ilk satış fiyatı 76 milyar doları bulmaktadır.<sup>31</sup>

Denizciliğin turizm sektöründeki payı da küçümsenemeyecek bir düzeydedir. 2004 yılında 944 milyar dolara ulaşan dünya turizm sektörü gelirinin<sup>32</sup> 206,3 milyar dolarlık bölümü deniz turizminden elde edilmiştir.<sup>33</sup>

Bugünün dünyasında ekonominin temelini oluşturan küresel ticaretin çok yüksek seviyelere ulaşması ve bu ticaretin neredeyse tamamının (%90) deniz yoluyla taşınması; taşımacılıkta denizlerin kullanılmasının yaklaşık olarak demiryolu kullanımından 10, karayolu kullanımından 45 ve hava yollarının kullanımından ise 163 kat daha ucuz olması,<sup>34</sup> deniz taşımacılığının etkin alternatifinin bulunmaması, denizlerden elde edilen su ürünleri, deniz yataklarında her geçen gün keşfedilen yeraltı kaynakları denizleri modern insanoğlu için vazgeçilmez kılan etkenlerin başlıcalarıdır.

İnsanoğlu geniş alanları kaplayan denizlerden elde edebileceği çıkarları keşfettikçe ve denizlerden daha etkin faydalanabilmesine olanak tanıyacak teknolojileri geliştirdikçe denizlerin kullanım oranı artmaya devam edecektir. Denizlere bağlılığın ve denizlerin kullanımının artması denizlerde emniyetin tesisi için yeni sistem ve teknolojilerin geliştirilmesini beraberinde getirecektir.

Bu çalışmada denizlerde emniyet kavramından burada sayılan amaç ve niteliklere sahip kurallar ve tedbirler anlaşılacaktır. Her ne kadar emniyet ve güvenlik kavramları eş anlamlı olarak ve birbirlerini tanımlamada kullanıyor olsa da bu çalışmada emniyet kavramının güvenlik kavramından farklı bir kavram olarak değerlendirildiğini belirtmek gerekir. İki kavram arasındaki farklar, güvenlik kavramı ele alınınca daha net anlaşılacaktır.

---

<sup>31</sup> ILO Communication and Public Information, Danger at Sea – Working in the Fishing Sector., 2004, s.1.

<sup>32</sup> United Nations World Tourism Organization, Tourism Highlights., 2009 Edition, s.2.

<sup>33</sup> İrlanda Denizcilik Enstitüsü Resmi İnternet Sitesi, [http://www.marine.ie/home/aboutus/newsroom/Press Release Archive/2005/PressreleaseMarineTourismIndustry.htm](http://www.marine.ie/home/aboutus/newsroom/Press%20Release%20Archive/2005/PressreleaseMarineTourismIndustry.htm), (18 Şubat 2012)

<sup>34</sup> The Round Table of International Shipping Associations, <http://www.marisec.org/shippingfacts/>, (12 Aralık 2012)

### 1.2.2.2. Denizlerde Güvenlik

Güvenlik kavramı emniyet kavramından farklı olarak, yasa dışı saldırı ya da şiddet olaylarının can ve mal üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin engellenmesini ifade etmektedir. Güvenlik tedbirleri ise bu olumsuz etkilerin engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirleri ifade etmektedir.

Bu bağlamda güvenlik genel olarak belirli bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden eylemlerin olumsuz etkilerine karşı korunmayı ifade ederken emniyet ise, genellikle bir bireyin veya grubun kötü niyetli olmayan, kasıtsız hareketlerinin çevre faktörü ile birleşerek plansız bir şekilde istenmeyen durumların yaratacağı zararlara karşı korunmayı ifade eder.<sup>35</sup> Bu kavramların aralarındaki farkları ortaya koyma adına şu örneği getirebiliriz. Bir iş yerinde çalışma emniyeti koruyucu gözlük ve kask kullanımı yoluyla sağlanırken, işyeri güvenliği, yani yasa dışı eylemlerin önlenmesi, alarm sistemleri ve nöbetçiler vasıtasıyla sağlanabilir.

Bu ayrıma paralel olarak denizlerde güvenlik kavramı denizlerde vuku bulabilecek bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditleri kapsamaktadır. Bu kapsamda; geleneksel olarak gemilere ve personeline yönelik yasa dışı saldırıları ifade eden deniz haydutluğuna karşı yapılan düzenlemeler ve alınan tedbirler güvenlik kapsamına girmektedir.

Deniz güvenliği önlemleri, deniz alanında sivil ve askerî kurumlar tarafından kanunları uygulamak, vatandaşların güvenliğini sağlamak, ulusal ve uluslararası toplumun çıkarlarını korumak maksadıyla yasa dışı veya tehlike oluşturan tehditlerle mücadele etmeye ve riskleri ortadan kaldırmaya yönelik tedbirlerdir. Denizlere ilişkin güvenlik algılamaları uluslararası konjonktür ve karşılaşılan tehditler ile şekillenmiştir. Soğuk Savaş sonrası dönemde karşı karşıya kalınan yeni durumda güvenikleştirme paralelinde barışı destekleme harekâtı ön plana çıkmış iken, 11 Eylül sonrasında ABD liderliğinde denizde terör ve yasa dışı faaliyetler, deniz haydutluğu ile mücadele küresel düzeyde önem kazanmıştır.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> ALBRECHTSEN, Eirik, "Security vs safety, NTNU-Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management", Ağustos 2003, s.7.

<sup>36</sup> BOYER, Alan Lee, "Naval Response to a Changed Security Environment: Maritime Security in the Mediterranean", Naval War College Review, Summer 2007.

Günümüzde özellikle deniz haydutluğu oldukça sık gündeme gelen bir tehdittir. Deniz haydutluğunun tarihi, antik çağlara kadar dayanmakla birlikte özellikle 1980'lerden sonra güvenlik denetimlerinin sıkı olduğu ticari açıdan stratejik su yollarında daha sık görülmeye başlanmıştır. 2006 yılı içinde 239, 2007 yılı içinde 263, 2008 yılı içinde 293, 2009 yılı içinde 410 ve 2010 yılı içinde 445, 2011 yılında 439, 2012 yılında ise 297 deniz haydutluğu vakasının rapor edildiği göz önüne alındığında son yıllardaki deniz haydutluğu faaliyetlerindeki ciddi artış göze çarpmaktadır.<sup>37</sup>

Öte yandan, her türlü kaçakçılık faaliyetlerinin (göçmen, uyuşturucu, silah vb.) engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirler de güvenlik kavramı ile ilişkilidir. Devletlerin ekonomik ve gümrük teşkilatını tehdit eden gümrüksüz her türlü malın kaçakçılığı, milletin ahlaki, sıhhi ve sosyal yapısını tehdit eden her türlü uyuşturucu kaçakçılığı, ülkenin sosyal yapısını tehdit eden göçmen kaçakçılığı gibi her türlü kaçakçılık faaliyetleri de bugün yaşanan önemli güvenlik zafiyetleridir. Dünya yüzeyinin dörtte üçünü kaplaması nedeniyle oldukça geniş olan su yüzeyinde birçok denetimsiz alan olması ve deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleşmesi her türlü kaçakçılık faaliyetlerinde denizlerin daha sıklıkla kullanımını doğurmuştur.

Dünya uyuşturucu pazarının yıllık 400-500 milyar doları bulduğu tahmin edilmekte olup,<sup>38</sup> uyuşturucu kaçakçılığının büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadelede etkin ve modern imkânlarla sahip olan ABD'de yakalanan uyuşturucunun yarısından fazlası denizlerde Sahil Güvenlik unsurlarınca yakalanmaktadır.<sup>39</sup> ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı; 2009 yılında 32.311 kg esrar, 160.055 kg kokain ile 2010 yılında 16.664 kg esrar, 91.808 kokaine el koymuş olup, el konulan yıllık kokain miktarlarının piyasa değeri 12 milyar doları geçmektedir.<sup>40</sup>

İnsan kaçakçılığı (yasa dışı göç, insan ticareti) sektörünün yıllık 31,6 milyar dolara

---

<sup>37</sup> ICC International Maritime Bureau "Piracy and Armed Robbery Against Ships" Report for the Period 1 January-31 December 2012, s.5.

<sup>38</sup> International Drug Control Programme United Nations., "Economic and Social Consequences of Drug Abuse and Illicit Trafficking", 2008, s.3.

<sup>39</sup> Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/Drugs/stats.asp>, (15 Şubat 2012)

<sup>40</sup> a.g.e.



ulaştığı tahmin edilmektedir<sup>41</sup>. ABD kaynakları 2008 yılı itibarıyla yıllık göçmen kaçakçılığının 800.000'e ulaştığını tahmin ederken,<sup>42</sup> ILO bu rakamın 2,44 milyona ulaştığını tahmin etmektedir.<sup>43</sup> Uyuşturucu kaçakçılığında olduğu gibi göçmen kaçakçılığında da denizler en çok tercih edilen yollar olmaktadır. ABD'de Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 2009 yılında 3467 ve 2010 yılında ise 2088 yasa dışı göçmen yakalanmıştır.<sup>44</sup>

BM'nin 2006 yılında hazırlamış olduğu raporda Türkiye'nin yasa dışı göçte kaynak ülke olarak orta seviyede, transit ülke olarak yüksek seviyede ve hedef ülke olarak da çok yüksek seviyede risk faktörlerine sahip olduğu değerlendirilmiştir.<sup>45</sup> Türkiye'de Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 2012 yılında 2.531, 2011 yılında 546, 2010 yılında ise 1219 yasa dışı göçmen yakalanmıştır.<sup>46</sup>

Başlıca kaçakçılık sorunlarını göçmen kaçakçılığı ve uyuşturucu kaçakçılığı oluşturmakla beraber kaçakçılığın birçok alt türleri bulunmakta olup, daha öncede ifade edildiği gibi deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleştirilebilmesi, kaçak malların kolayca saklanabilmesi ve deniz alanlarının geniş alanlara sahip olmasından dolayı nispeten daha denetimsiz olması bu kaçakçılık faaliyetlerinin de denizler yoluyla yapılmasını beraberinde getirmiştir.

Örneğin, 2012 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından Türkiye'ye kaçak yolla sokulmaya çalışılan 489.744 lt motorin, 252 şişe alkollü içki yakalanmıştır.<sup>47</sup> Bununla beraber, yıllık 4 milyar dolara ulaşan yasal küçük çaplı silah ticaretine ilaveten yıllık 1 milyar dolara ulaşan küçük çaplı silah kaçakçılığında da denizlerin yoğunlukla kullanıldığı düşünülmektedir.<sup>48</sup> Bu çalışmada denizlerde güvenlik kavramı belirtilen bu

---

<sup>41</sup> ILO, A Global Alliance Against Forced Labor., Forced Labor Statistics, 2005, s. 2.

<sup>42</sup> U.S. Department of State, Trafficking in Persons Report, Washington, 2008, s.7.

<sup>43</sup> ILO 18th International Conference on Labor Statistics., General Report, 2008, s.10.

<sup>44</sup> Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/currentstats.asp>, (15 Şubat 2012)

<sup>45</sup> United Nations Office on Drugs and Crime., "Trafficking in Persons: Global Patterns", 2006, s.18-20.

<sup>46</sup> Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, [http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet\\_istatistikleri/faaliyet\\_istatistikleri.asp](http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri.asp), (20 Ağustos 2013)

<sup>47</sup> a.g.e.

<sup>48</sup> Geneva: Graduate Institute of International Studies, "Small Arms Survey 2002: Counting the Human Cost", Oxford University Press 2002, s.109.

anlayış temelinde ele alınacak ve denizlerde emniyet kavramından ayrı değerlendirilecektir.

Deniz haydutluğu, bugün denizci ülkelerin çözmeye çalıştığı en önemli deniz güvenliğini tehdit edici faktörlerin başında gelmektedir.

### **1.2.2.3. Deniz Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Geliştirilen İnisyatifler**

Küresel ekonominin hayat damarları olan deniz ulaştırma yollarını barındıran denizlerde güvenliğin sağlanması amacıyla oluşan tehdit karşısında güvenlikleştirici aktörler tarafından bir dizi inisiyatif geliştirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) aldığı kararlar, dünya denizcilik tarihinde önceden yaşanmadığı ölçüde dünya deniz ticaretine disiplin getirmiştir.

a. Deniz güvenliği inisiyatifleri öncelikle Denizde Durumsal Farkındalık (DDF)a ihtiyaç duymuş, bu kapsamda gemilere Otomatik Tanımlama Sistemi [OTS (Automatic Identification System (AIS))] ve Uzak Mesafe Tanımlama ve Takip [Long Range Identification and Tracking (LRIT)] sistemlerinin takılmasına yönelik IMO standartları getirilerek dünya denizlerinde dolaşan gemilerin mevki ve kimlik bilgilerinin tespit edilmesi hedeflenmiş,

b. Deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu [International Ship and Port Security Code (ISPS Code)] oluşturularak dünya deniz ticaretine güvenlik alanında bir disiplin getirilmiş,

c. Kitle İmha Silahları (KİS) ve bu silahların yapımında kullanılan malzemeleri içerdiğinden endişe duyulan kargonun taşınmasının önlenmesini ve bu konuda iş birliği ve koordinasyonu hedefleyen KİS Yayılmasının Önlenmesi Girişimi (Proliferation Security Initiative (PSI)) başlatılmış,

ç. ABD limanlarına gidecek olan konteynerlerin terörist faaliyetlerde kullanılmasını önlemek amacıyla, gemilere yüklenmeden önce yükleme limanında gözlenmesi ve taranmasını içeren Konteyner Güvenliği Girişimi [Container Security Initiative (CSI)]<sup>49</sup> başlatılmış,

d. Özellikle açık denizlerde gerçekleştirilebilecek terörist faaliyetlere ve kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılmasına karşı deniz hukuku açısından daha etkili önlemler

---

<sup>49</sup> KOZANHAN, M.Kağan, "Denizde Güvenlik Girişimleri", Deniz Ticareti Dergisi, Aralık 2006, İstanbul.

alınmasına temel teşkil edebilecek Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme imzalanmıştır.<sup>50</sup>

Başta deniz haydutluğu ile mücadele alanında pek çok devlet, denizlerde güvenlik endişelerini giderebilmek amacıyla ulusal ve uluslararası harekât faaliyetlerine katılmıştır.

Bu kapsamda Basra Körfezi, Arap Denizi ve Kızıldeniz ile Afrika Boynuzunda ABD önderliğinde icra edilen Sea Cutlass, Resolute Behaviour, Enduring Freedom, CTF 151 Harekâtı, Aden Körfezi'nde NATO tarafından icra edilen Okyanus Kalkanı Harekâtı, Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilen Atalanta Harekâtı, NATO önderliğinde Akdeniz'de devam eden Etkin Çaba Harekâtı (Operation Active Endeavour) ve Türk Deniz Kuvvetlerinin önderliğinde Sahil Güvenlik Komutanlığıyla yakın iş birliği içinde Karadeniz'de sürdürülen Karadeniz Uyum Harekâtı ve Doğu Akdeniz'de sürdürülen Akdeniz Kalkanı Harekâtını deniz haydutluğu ve uluslararası terörle mücadele alanında sergilenen görevlendirme ve iş birliği örnekleri olmuştur.

Ayrıca deniz güvenliğine yönelik bölgesel inisiyatifler de geliştirilmiş, örneğin Türkiye'nin öncülüğünde Karadeniz'e sahildar altı ülke arasında "Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır ve Sahil Güvenlik İş Birliği Forumu (BSCF)" ve 11 ülkenin katılımıyla Baltık Denizi Bölgesindeki "Baltık Denizi Bölgesi Sınır Kontrol İş Birliği (BSRBCC)" oluşturulmuştur.

### **1.2.3. Denizde Durumsal Farkındalık**

Deniz haydutluğu ile mücadele ve deniz güvenliği için atılması gereken ilk adım olarak deniz güvenliğini tehdit eden eylemlerin farkında olunması hedeflenmiştir.

Deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik Denizde Durumsal Farkındalık olarak isimlendirilen bu tanım karar vericilere deniz güvenliğine ilişkin görevlerde bilgi sağlamak amacıyla, tüm ilgi alanlarında deniz vasıtalarının gözetlenerek, yük, mürettebat ve yolcu bilgilerine ulaşılması, bilginin toplanıp, birleştirilmesi ve analiz edilerek karar vericilere yayılması işlemlerini içermektedir<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> DEMİR, İsmail, "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolde Değişiklik Çalışmaları", Deniz Hukuku Sempozyumu, Ankara, Haziran 2004, s.4-11.

<sup>51</sup> NIMMICH, Joseph, "Maritime Domain Awareness The Key to Maritime Security", The US Coast Guard Proceedings, Fall 2006, Arlington, ABD, s.48.

#### **1.2.4. Denizde Denetim Harekâtı ve Hukuki Kaynakları**

Denizlerde, oluşturulan farkındalık sonrasında deniz haydutluğu gibi yasa dışı faaliyette olduğu değerlendirilen kişi ve vasıtaların belirli bir coğrafi sahaya girişini engellemek amacıyla Denizde Denetim Harekâtı icra edilir. Denizde Denetim Harekâtı, “belirlenmiş coğrafi bir sahada, belirli kişi ve malzemelerin denizde hareketini engellemek amacıyla yapılan harekâttir.”

Teamuli hukuk kuralı haline gelen denizlerin serbestliği ilkesi, 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile güvence altına alınmıştır. 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra oluşan güvenlik ihtiyaçlarındaki artış algılaması, ülkeleri denizlerin serbestliği ilkesi ile güvenlik ihtiyaçları arasında bir denge arayışına sevk etmiştir. Bu kapsamda Denizde Denetim Harekâtı, denizlerin kullanımına çeşitli kısıtlamalar getirmesine rağmen, denizlerde güvenliğin artırılması amacıyla son yıllarda yoğun bir şekilde icra edilmektedir. Denizde denetim harekâtı kapsamındaki savaş gemilerinin ticaret gemilerini sorgulaması, yüzyıllardır uygulanan ve artık uluslararası teamül haline dönüşmüş bir uygulamadır. Ticaret gemileri 17 nci yüzyıldan beri savaş gemileri ile karşılaştıklarında bayraklarını çekerek savaş gemilerini selamlamakta, diğer bir deyişle hangi bayrak devletine ait olduğunu göstermektedir. Yazılı hukuk normları açısından ise, ticaret gemilerinin bayrak gösterme yükümlülüğü 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 BMDHS düzenlemelerinde yer almış, bayrağa sahip olmayan ve bayrağını göstermeyen ticaret gemilerinin savaş gemileri tarafından belgelerin kontrol edilebileceği ve şüpheler giderilemezse daha ileri incelemeye geçilebileceği öngörülmüştür. Bu hüküm ve teamüller gereği, savaş gemileri ticaret gemileri ile denizde karşılaştıklarında mevcut teknolojiyi kullanarak ticaret gemilerine bayraklarını sorabilmektedir. Söz konusu uygulama İngilizce’de selam manasına gelen “hail”, sorgulama sözcüğü ile ifade edilmektedir. Uluslararası bir teamül haline gelen ve dünyada tüm savaş gemilerinin tartışmasız bir şekilde icra ve ifa ettiği bir hak olan sorgulama (hailing) hukuka aykırılık içermemektedir. Sorgulama dışındaki Denizde Denetim Harekâtı faaliyetlerinin hukuka uygunluğu, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) kararı olması ve olmamasına göre farklılık göstermektedir. BMGK tarafından belirli sorunların çözümüne yönelik olarak alınan kararlar, bu sorun çerçevesinde uygulanan Denizde Denetim Harekâtının da hukuki zeminini oluşturmaktadır. Böylelikle uluslararası

kamuoyu güvenlikleştirmeye oluşturmaya içine girmiştir.

1958 Cenevre Sözleşmesi, 1982 BMDHS ve BMGK kararları dışında Denizde Denetim Harekâtının hukuki zeminini,

a.Uluslararası hukukun ana kaynağı haline gelen Birleşmiş Milletler Antlaşması,

b.BM Viyana Sözleşmesi (1988),

c.Sınır Aşan Suçlara Karşı BM Sözleşmesi (Palermo Protokolü-2000),

ç.Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi Sözleşme ve Protokolü (1988),

d.Kitle İmha Silahlarının (KİS) Yayılmasına Karşı Güvenlik İnisiyatif (2003) oluşturmaktadır.

BMGK'nın Denizde Denetim Harekâtı açısından önemli olan genel maksatlı kararlarından; terörle mücadeleyi öngören 1373 ve 1566 sayılı kararlar terörle mücadele konusunda kararlılığı ortaya koymakta, teröre karşı alınacak tedbirler ile ülkelerin yükümlülüklerini belirtmektedir.

10 Aralık 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)nin genel yaklaşımı devletlerin egemenlik hakları saklı olmak kaydıyla, denizler üzerindeki seyir serbestîsinin garanti altına alınmasıdır. BMDHS; açık denizlerin tüm devletlerin kullanımına açık olduğunu belirtmekle birlikte, bazı sınırlamalar içermektedir.

BMDHS'nin 95'inci maddesinde savaş gemilerinin açık denizlerdeki dokunulmazlığı ortaya konulmuş, 110'uncu maddesinde ise askeri gemiler tarafından icra edilecek Denizde Denetim Harekâtının sebepleri belirtilmiştir.

Viyana sözleşmesi diye bilinen "Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" ise 19 Aralık 1988 tarihinde imzalanmıştır.

Viyana Sözleşmesi'nin 17 nci maddesi, denizde uyuşturucu kaçakçılığı yaptığı değerlendirilen gemiye, bayrak devletinin onayı alınarak rızaya dayalı gemiye çıkılmasına, aranmasına ve suç unsuru bulunduğu gerekli tedbirlerin alınmasına müsaade etmektedir. Yine Anlaşmanın 14 üncü maddesi gereği bayrak devletinden izin alınması durumunda ülkeler, aşağıda ifade edilen yetkilere sahip olacaktır;

a.Gemiyi durdurmak ve gemiye çıkmak,

b.Gemiyi ve gemide bulunan şahısları etkin bir biçimde kontrol altına almak,

c.Kapsam dahilinde olan bir suçun işlenip işlenmediğinin tespit edilmesi ve buna ilişkin delillerin güvenliğinin sağlanması amacıyla aşağıda belirtilen işlemlerden herhangi birini gerçekleştirmek,

ç.Gemiyi ve gemi üzerinde bulunan herhangi bir şahsı müdahil Devlet ülkesine götürmek ve gemiyi ilave soruşturma için alıkoymaktır.

Gemiyi etkin bir şekilde alıkoymaktan sonra;

(1) Yük de dâhil olmak üzere, gemiyi ve üzerindeki herkesi ve her şeyi aramak,

(2) Tüm konteynerleri açmak veya açılmasını talep etmek ve gemi üzerinden numune alarak tahlil etmek,

(3) Gemide bulunan herhangi bir şahıstan kendisine veya gemi üzerindeki herhangi bir şeye ilişkin bilgi vermesini talep etmek,

(4) Gemiye, gemide bulunan şahıslara ya da malzemelere ilişkin belge, kitap veya kayıtların ibraz edilmesini talep etmek ve yetkili makamların ibrazını isteme hakkına sahip olduğu herhangi bir şeyin fotoğraf veya kopyalarını almak,

(5) Gemide ortaya çıkarılan herhangi bir delile veya malzemeye el koymak, bunların emniyetini sağlamak ve koruma altına almak.

### **1.2.5. Denizlerin Suç Ortamı Olarak Kullanılması**

Yeni güvenlik ortamında denizler üzerinde icra edilen yasa dışı faaliyetler, organize suç örgütleri ve terör örgütleri için son derece kârlı bir alan hâline dönüşmüştür. Organize suç örgütleri ile terör örgütleri arasında ilişkiler son dönemlerde artmıştır. Terör örgütleri gelir elde etmek amacıyla her türlü kaçakçılık gibi yasa dışı faaliyet içerisinde bulunmakta ve organize suç örgütleriyle iş birliği yapmaktadır.

Dünya çapında sınır aşan organize suçlardan elde edilen gelirin her geçen yıl kümülatif olarak arttığı, suçların uyuşturucu madde, silah, akaryakıt ve göçmen kaçakçılığı ile insan ticareti gibi alanlarda organize olarak faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir.

Yeni güvenlik ortamında bazı ülkelerde meydana gelen karışıklıklar, özellikle Afrika Kıtasında yaşanan olaylar ve sınır denetiminin zayıflaması terör örgütlerinin bu ülkeler aracılığıyla silah ve malzeme elde etmesini kolaylaştırmıştır. Terör örgütleri tarafından elde edilen bir kısım silah ve malzemeler ticari gemiler aracılığıyla nakledilmektedir.

Kasım 2001'de İtalya'nın Gioia Tauro Limanında bir konteyner gemisinde kaçak yolcu yakalanmış, kaçak yolcunun üzerinde uydu telefonu, laptop, havalimanı güvenlik kodları ve ABD'nin ana havalimanlarında havalimanı teknisyeni olarak çalışmaya

yönelik izin belgesi yakalanmıştır.<sup>52</sup>

Teröristlerin bir limana yapacağı saldırı sonrası devletin uygulayacağı tedbirler kapsamında, limanın kapatılması veya uzun süreli bekletmeler, ekonomisi deniz ticaretine bağımlı ülkelere yüksek maliyetler getirmektedir. Eylül-Ekim 2002 aylarında 29 büyük ABD limanında yapılan denetlemeler nedeniyle yaşanan gecikmeler 466,9 milyon dolarlık maliyete neden olmuştur.<sup>53</sup> Dört haftalık bir kesintinin ise ABD'nin yıllık 4,7 trilyon dolar, işçiler için 84 milyon dolar, endüstri için 2,9 trilyon dolar ve denizcilik sektörü için 48 milyon dolarlık gelir kaybına neden olduğu tahmin edilmektedir. Ancak bu olumsuz etki sadece ABD ile sınırlı kalmamış, Asya ülkelerinin ihracat değerleri %0,4 azalma göstermiş, Hong Kong, Singapur ve Malezya için bu değer %1,1'e ulaşmıştır.<sup>54</sup>

Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau – IMB), deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne ortalama yıllık maliyetinin 1-16 milyar ABD Doları civarında olduğunu tahmin etmektedir. Deniz haydutlarının 2010 yılında 238 milyon<sup>55</sup> ABD Doları fidye aldığı ve haydutların bu paranın bir kısmını gelecekteki operasyonlar için daha güçlü ve büyük silahlar, daha hızlı tekneler ve daha donanımlı saldırı ekipmanları almak için kullandıkları belirtilmektedir.

Yukarıda belirtilen tüm bu rakamlar göstermiştir ki ülkelerin denizler yoluyla gelen tehdidi algılamasını sağlamış ve güvenlikleştirici aktörlerini harekete geçirmesine neden olmuştur.

### **1.2.5.1. Denizde Terörle Mücadele**

Küreselleşmenin olmazsa olmaz ulaştırma ortamı denizler, deniz ulaştırma rotaları, düğüm noktaları, mega limanlar ve ticaret gemilerinin güvenliği; küresel ve ekonomik güvenliğin yeni fay hatlarını oluşturmuştur. Deniz ulaştırmasının, küreselleşme karşısı terör örgütlerinin hedefleri arasında yer alacağı öngörülmüştür. Denizler, terör örgütleri için eylem yapılabilecek bir coğrafya olarak karşımıza çıkmaktadır. Teröristler yakın tarihte denizlerde birçok eylem gerçekleştirmiş ve başarıya ulaşmayan birçok girişimde

---

<sup>52</sup> Department of Foreign Affairs and Trade Economic Analytical Unit., “Costs of Maritime Terrorism and Piracy and The Benefits Working Together”, Eylül 2003, s.5.

<sup>53</sup> a.g.e. s.6.

<sup>54</sup> a.g.e. s.8.

<sup>55</sup> The Economic Cost of Piracy, [http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The\\_Economic\\_Cost\\_of\\_Piracy\\_Summary.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The_Economic_Cost_of_Piracy_Summary.pdf), (05 Şubat 2012)

de bulunmuşlardır<sup>56</sup>.

2000 yılında Aden Limanı'nda ABD savaş gemisi USS Cole'a yapılan saldırı, 2002 yılında Yemen'de Fransız süper tankeri Limburg'un patlayıcı yüklü küçük bir botun saldırısına uğraması, 2004 yılında Filipinler'de Süperferry-14 yolcu gemisinde bomba patlatılması ve 116 yolcunun hayatını kaybetmesi, 2004 yılında Basra Körfezi'nde bir petrol terminalinin bombalanması ve Japon tankeri Takasuzu'ya saldırıya teşebbüs edilmesi, 2005 yılında Filipinler'de Dona Lamana feribotuna gerçekleştirilen saldırılar, Avrasya Feribotunun kaçırılması 2000 yılından itibaren yaşanan önemli terör olayları olmuştur.

### **1.2.5.2. Deniz Haydutluğu**

Deniz haydutluğu (piracy) kavramı, tanımını uluslararası hukuktan alan bir kavramdır. Genellikle çevirilerden kaynaklanan bir hata ile deniz haydutluğu kavramı korsanlık (corsair) kavramı ile karıştırılmaktadır. Oysa her iki kavram birbirinden oldukça farklıdır. Korsanlık, 1856 Paris Konferansı'na kadar uluslararası çatışma hukuku kapsamında ele alınan meşru bir kavram olmuş, bahse konu konferans ile birlikte yasaklanmıştır. Hâlihazırda herhangi bir kullanımı olmayan tarihi bir kavramdır. Korsanlık, savaş durumunda düşman ticaret gemilerine saldırmak, gemileri ve yüklerini ele geçirmek için savaşan devletlerden biri tarafından görevlendirilen ticaret gemilerinin eylemleri olarak tanımlanabilir<sup>57</sup>.

Deniz haydutluğu kavramı, 1982 BMDHS'nin 101'inci maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre “deniz haydutluğu, özel uçak ya da gemilerin mürettebatı vasıtasıyla şahsi amaçlar için gerçekleştirilen soygun, şiddet ya da el koyma eylemidir<sup>58</sup>.” Böyle bir eylemin deniz haydutluğu olarak kabul edilebilmesi için, eylemin açık denizlerde veya hiçbir devletin yargı yetkisinin bulunmadığı bir bölgede bulunan uçak ve gemilere veya bunlarda bulunan mürettebat ve malzemeye karşı gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Bununla birlikte, eğer devlete ait bir gemi ya da savaş gemisinin personeli ayaklanarak geminin kontrolünü ellerine geçirmiş ve gemiyi yukarıda belirtilen eylemlerde kullanmışlar ise bu durum da deniz haydutluğu olarak

---

<sup>56</sup> GREENBERG Michael D., “Maritime Terrorism, Risk and Liability”, Rand Center for Terrorism Risk Management Policy, 2006, Arlington, ABD, s.22.

<sup>57</sup> Çaycı, Sadi, “Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği”, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Rapor Nu:1, Mart 2009, s.6.

<sup>58</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.101.



tanımlanmaktadır<sup>59</sup>.

Tüm devletlerin, açık denizlerde ve hiçbir devletin yargı yetkisinin bulunmadığı bölgelerde, deniz haydutluğu yapan gemi ve uçaklar ile deniz haydutluğu vasıtasıyla kaçırılan vasıtalara el koyma yetkisi bulunmaktadır. El koyma işlemini gerçekleştiren devlet, yakalanan deniz haydutlarına verilecek cezaya karar verme yetkisine de sahiptir.<sup>60</sup> Burada önemli olan husus, el koyma işleminin yalnızca devlete ait olduğu açıkça belli olan gemiler, uçaklar veya askerî uçaklar ile savaş gemileri tarafından gerçekleştirilebilecek olmasıdır.<sup>61</sup>

Peki, söz konusu faaliyetlerin herhangi bir devletin karasularında yahut yargı yetkisinin bulunduğu bir bölgede gerçekleşmesi durumunda söz konusu eylem nasıl tanımlanmaktadır? Söz konusu soru, cevabını bir BM kuruluşu olan Uluslararası Deniz Örgütü (International Maritime Organization - IMO)nün 22 Ocak 2002 tarihli A.922(22) sayılı kararında bulmaktadır.<sup>62</sup> Söz konusu kararla bu faaliyetler “Denizde Silahlı Soygun (Armed Robbery At Sea)” şeklinde tanımlanmıştır. Denizde silahlı soygun ülkenin karasuları içinde gerçekleştirildiğinden yargı yetkisi doğal olarak kıyı devletine aittir.

#### **1.2.5.2.1. Deniz Haydutluğu Türleri**

Dünya denizlerinde başlıca üç çeşit deniz haydutluğu türü mevcuttur. Birincisi; limanda demir atmış veya demirleme yerlerinde gemilere olan saldırılardır. Bu tür saldırılar genellikle dünyada güvenlik uygulamalarının/tedbirlerinin yeterince olmadığı veya sıkı olarak uygulanmadığı limanlarda meydana gelmektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau (IMB)) bu tür deniz haydutluğu saldırılarını düşük düzeyli silahlı soygun olarak tanımlamaktadır. Söz konusu saldırılar kıyıya yakın yerlerde yüksek hızlı botlarla bıçaklı ve silahlı deniz haydutları tarafından yapılmaktadır.

Deniz haydutluğunun ikinci türü ve ciddi boyutta olanı, Deniz Kuvvetlerimizin de Aden Körfezi ve Somali açıklarında mücadele ettiği, açık deniz veya karasularında gemilere

---

<sup>59</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.102.

<sup>60</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.105.

<sup>61</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md.107.

<sup>62</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)nün 22 Ocak 2002 tarihli ve A.922(22) sayılı kararı, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id=23528/A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id=23528/A922(22).pdf), (16 Şubat 2012)

yapılan saldırılar ve soygunlardır. IMB, bu tür saldırıları orta düzeyde saldırılar olarak tanımlamaktadır. Söz konusu saldırılar genellikle modern silahlarla teçhiz edilmiş bir ana gemiden operasyonlarını yürüten soyguncular (deniz haydutları) tarafından yaralama ve öldürme olaylarını da içeren daha fazla şiddet kullanılarak organize edilmektedir.

Deniz haydutluğunun üçüncü türü ise deniz haydutluğunun sigortadan para almak amacıyla “hayalet gemi” fenomeni gibi yasa dışı ticari amaçlar için organize edilmesidir. IMB, bu gibi saldırıları; iyi eğitilmiş kişilerin görevlendirildiği, iyi planlanmış, güçlü kaynağa sahip ve örgütlenmiş soygunlar olarak tanımlamaktadır.

#### **1.2.5.2.2. Deniz Haydutluğunun Nedenleri**

- Artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve bunun sonucu olarak deniz trafiğinin ve limanların artması,
- Artan deniz ticaretinin Malakka Boğazı, Bab El Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan dar su yollarından geçmesi,
- Deniz haydutluğu faaliyetinin yapıldığı bölgelerdeki ülkelerin, ülke içinde bütünlüğü, siyasi istikrarı sağlayamamış olması, vatandaşlarına iş, ekonomik güvence sağlayamaması, hukuk sisteminde boşluklar bulunması,
- Yetersiz kıyı liman gözetimi ve denetimi.

#### **1.2.5.2.3. Deniz Haydutluğunun Neden Olduğu Sonuçlar**

Deniz haydutluğunun, bölge ülkeleri başta olmak üzere dünya ekonomisini olumsuz yönde etkilediği görülmektedir.<sup>63</sup> Yüklerin çalınması ve seyirin gecikmesi ağır mali kayıplara neden olmakta, yükün sahibi imalatçılar, gemi sahibi taşıyıcılar ve sigorta şirketleri bu durumdan etkilenmektedir. Öte yandan saldırı tehdidi karşısında risk taşıyan su yollarını geçmek istemeyen gemi sahipleri, alternatif güzergâhlara yönelmişlerdir. Örneğin büyük gemi şirketleri, Somali açıklarında gerçekleştirilen saldırılardan ötürü Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika’da bulunan Ümit Burnu’ndan geçmeyi tercih etmektedir. Dünya tanker filosunun %75’inin bağlı olduğu Uluslararası Tanker Sahipleri Birliği Başkanı Peter Swift, deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmamak için gemilerin Güney Afrika’dan geçmesinin maliyeti %30 arttırdığını ifade

---

<sup>63</sup> TOPAL, Ahmet Hamdi, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 1, 2010, s.108.

etmektedir. Dolayısıyla bir yandan taşıma ücretleri bu şekilde yükselirken, diğer yandan artan risk karşısında sigorta şirketleri sigorta primlerini artırma yoluna gitmektedir. Yapılan hesaplamalar, deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ortalama yıllık maliyetin 16 milyar dolar civarında olduğunu ortaya koymaktadır<sup>64</sup> Belirtilmesi gereken bir diğer husus, deniz haydutluğunun çevre felaketlerine yol açma açısından potansiyel bir risk oluşturduğudur. Geminin seyir emniyetini tehlikeye düşüren bu tür bir saldırı sırasında, özellikle petrol ve diğer tehlikeli eşya taşıyan gemilerin kazaya uğraması mümkündür. Muhtemel bir kazanın çevre felaketine neden olacağı ve ekolojik dengeyi de bozacağı açıktır.

### **1.3. Denizlerde Güvenlik ve Buna İlişkin Düzenlemeler**

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), deniz alanlarını, iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge (MEB), kıta sahanlığı ve açık denizler olmak üzere bir takım kategorilere ayırmıştır. Her kategorideki alan için kıyı devletinin bu suları kullanma ve bu sularda ulusal kanunlarını uygulama yetkileri ayrı ayrı düzenlenmiştir. Kıyı devletinin bu alanlardaki hak ve yetkileri, iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve açık denizler sıralamasında, iç sularda en yüksek derecede olup açık denizlerde en alt derecede bulunmaktadır. Yine bu alanlardan bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge belirli istisnalar ve ek düzenlemeler dışında açık deniz olarak addedilmektedir. Bu bağlamda yeryüzü alanının ve dünya denizlerinin büyük bir bölümünü kaplayan açık denizlerdeki hak, yetki ve nizam tesisi hususlarının belirlenmesi büyük önem arz etmektedir. Dünya ticaretinin can damarı olan deniz taşımacılığının büyük oranda açık denizlerde yapıldığı göz önüne alındığında, açık denizlerde deniz güvenliğinin tesisinin önemi daha açık görülebilmektedir.

#### **1.3.1. Deniz Alanları ve Devletlerin Bu Alanlardaki Yetkileri**

BMDHS deniz alanlarını tayin etmek üzere kıyılardan itibaren geçen “esas hat” çizgisini referans olarak almaktadır. Sözleşme’nin 3-14’üncü maddelerinde esas hat çizgisinin değişen kıyı şekli, med-cezir vb. koşullarda ne şekilde belirleneceği izah edilmektedir.

BMDHS’ne göre belirlenen esas hat ile kara devleti arasında kalan sular, iç sular olarak

---

<sup>64</sup> PASSMAN, Michael H., “Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts”, J. Mar. L. & Com., Sayı 40, 2009, s.5.

kabul edilmektedir. İç sularda devlet kara parçasında sahip olduğu tüm yetkilere sahiptir.

Esas hattın, en fazla 12 deniz mili<sup>65</sup> açıklığına kadar olan kısım ise karasuları olarak nitelendirilmektedir. Karasuları, kıyı devletinin kara parçasının bir uzantısı olarak kabul edilmekte olup, bu bölgede yegâne egemen kıyı devletidir.<sup>66</sup> Ancak, denizlerde ulaşım serbestisinin temini için yabancı bayraklı gemilere de kıyı devletinin barış, huzur ve güvenliğini tehdit etmemek kaydıyla herhangi bir devletin karasularından geçiş hakkı tanınmıştır. Bu geçiş “zararsız geçiş” ifadesi ile tanımlanmakta olup, kıyı devletinin karasularındaki yetkilerine zararsız geçiş sebebiyle getirilen kısıtlamalar ve yükümlülükler ile yabancı bayraklı gemilerin bu sulardaki hak ve yükümlükleri BMDHS’in 17-32 nci maddelerinde detaylı olarak izah edilmiştir.<sup>67</sup>

BMDHS’de denizlerde ulaşım serbestisinin temini için zararsız geçiş kavramına ilaveten “transit geçiş” kavramı geliştirilmiştir. Transit geçiş kavramı uluslararası sözleşmelerle geçiş usulü başka bir anlaşmaya dayanmayan açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar için geçerlidir. Transit geçiş ile, yabancı bayraklı gemilere bu rejime tabi boğazlardan kıyı devletinin egemenliklerine, barış ve güvenliğine aykırı davranışlarda bulunmamak koşuluyla gecikmesiz ve kesintisiz geçiş hakkı tanınmıştır.<sup>68</sup> Transit geçiş rejimi, kıyı devletini bu geçişteki kontrolünü ve haklarını zararsız geçiş rejimine kıyasla daha fazla sınırlamaktadır.<sup>69</sup>

İlan edilmiş olan karasuları hattı dışındaki tüm deniz alanları açık deniz olarak kabul edilmekte olup, tüm devletler açık denizlerdeki serbestilerden faydalanabilmektedir. Ancak, kıyılarından itibaren belirli alanlarda kıyı devletinin lehine tüm devletlerin açık denizlerde sahip olduğu serbestilere belirli sınırlandırmalar getirilerek, kıyı devletine ilave haklar tanınmıştır. Bu bölgeler; bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve kıta

---

<sup>65</sup> 1982 BMDHS, Md.3.

<sup>66</sup> Karasularında devletlerin yargı yetkisi için Bkz.: KURAN, Selami, “Uluslararası Deniz Hukuku”, s.132-158.

<sup>67</sup> İç sularda ve karasularında devletlerin yargı yetkisine getirilen sınırlamalar konusunda daha detaylı inceleme için Bkz.: BAYKAL, Ferit Hakan, “Deniz Hukuku Çalışmaları”, s. 133-187.

<sup>68</sup> 1982 BMDHS, Kısım 3.

<sup>69</sup> Transit ve zararsız geçişler hakkında detaylı bir inceleme için Bkz.: BAYKAL, Ferit Hakan, “Deniz Hukuku Çalışmaları”, s.230-264.

sahanlığı olarak adlandırılmaktadır.

Esas hattın azami 24 deniz mili açığına kadar kıyı devletleri “bitişik bölge” ilanı yapabilmektedir. Bitişik bölge ilanı ile kıyı devleti, ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek ve bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak amacıyla bu bölgelerde gerekli kontrol ve denetimleri yapabilmektedir.<sup>70</sup>

Esas hattın azami 200 deniz mili açığına kadar kıyı devletleri “Münhasır Ekonomik Bölge” (MEB) ilanı yapabilmektedir. MEB ilanı ile bu deniz alanlarındaki canlı kaynakların istihsal hakkı ve bu alanlarda suni ada ve tesis kurma hakkı sadece kıyı devletine tanınmaktadır. Diğer devletler bir ülkenin MEB’inde münhasırlaştırılan bu haklar haricindeki tüm açık deniz serbestilerine sahiptir.<sup>71</sup>

BMDHS, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısının bütünündeki deniz yatağı ve toprak altlarını kıta sahanlığı olarak tanımlamaktadır. Kıta sahanlığı sahildar devletin toprak kitlesinin su altındaki kıta yamacına kadar olan uzantı olması nedeniyle alan büyüklüğü bakımından tomografik nedenlerden dolayı farklılıklar gösterir. Bu nedenle sahildar devletin toprak kitlesinin su altındaki uzantısı 200 deniz milinin altında ise kıta sahanlığı 200 deniz mili olarak kabul edilmektedir. Su altındaki doğal uzantı 200 deniz milinden fazla ise BMDHS’in 76’ncı maddesinde belirtilen esaslar çerçevesinde kıta sahanlığı mesafesi azami 350 deniz miline kadar belirlenir. Kıta sahanlığının ilanına lüzum olmamakla birlikte kıyıları birbirine yakın iki devletin diğer deniz alanlarında da olduğu gibi kıta sahanlıkları arasındaki sınırları anlaşma yoluyla belirlemeleri gerekmektedir. Kıta sahanlığı kavramı, kıyı devletlerinin bu alanların deniz yatağı ve toprak altında bulunan doğal kaynakları<sup>72</sup> araştırma ve işletme haklarını münhasırlaştırmaktadır. Diğer devletler bir ülkenin kıta sahanlığında

---

<sup>70</sup> 1982 BMDHS, Md. 33.

<sup>71</sup> 1982 BMDHS, Kısım 5.

<sup>72</sup> Doğal kaynaklar, deniz yatağı ve toprak altının madensel kaynaklarını ve diğer cansız kaynaklarını ve keza sedanter türden canlı organizmaları; yani hasada elverişli duruma geldikleri zaman, deniz yatağında veya bu yatağın altında ya hareketsiz bulunan veyahut da hareketleri deniz yatağı veya toprak altı ile sürekli temasa bağlı olan organizmaları içerir.

özelleştirilen bu haklar haricindeki tüm açık deniz serbestilerine sahiptir.<sup>73</sup>

Açık denizler, devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz alanlarını tarif etmede kullanılan bir kavram olup, hem uluslararası sözleşmelerle hem de uluslararası teamüllerle tanınmıştır. Açık denizlerin hukuki rejimine ait temel ilkeler ilk olarak 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'nden<sup>74</sup> biri olan Açık Deniz Sözleşmesi'nde (ADS) yazılı biçimde ifade edilmiştir. Müteakiben 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1958 ADS'ni esas alarak küçük değişikliklerle bu konudaki hükümleri tekrarlamıştır.

ADS, açık denizi “bir devletin karasularına ve iç sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir”<sup>75</sup> şeklinde tanımlamış olup, BMDHS, bu tanıma MEB ve kıta sahanlığı kavramlarını da dâhil ederek, açık deniz hükümlerinin uygulanacağı deniz alanına “Bu kısım (açık deniz) hükümleri, bir devletin MEB'ine, karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletin takımda sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır. Bu madde bütün devletlerin 58'inci madde gereğince MEB'de sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez”<sup>76</sup> şeklinde işaret etmiştir.

Açık denizler, denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizler serbestisi hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için şöyledir:

“Seyrüsefer serbestisi<sup>77</sup>, uçma serbestisi, kısım VI (kıta sahanlığı)ya tabi olmak üzere sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi, kısım VI(kıta sahanlığı)ya tabi olmak üzere suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi, bölüm 2 (açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve

---

<sup>73</sup> Bu noktaya kadar literatürde mevcut deniz alanları konusunda temel bilgiler verilmiş olup, bu deniz alanlarının kıyıdaş devletler arasında belirlenmesi konusuna değinilmemiştir. Deniz alanlarının sınırlandırılması ve paylaşılması konusunda detaylı bir inceleme için Bkz.: Gökalp, İ., Milletlerarası Adalet Divanı'nın Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasına Dair Kararlarında Dikkate Aldığı İlkeler, s.43-156

<sup>74</sup> 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri şunlardır: 1.Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi. 2. Kıta Sahanlığı Sözleşmesi. 3. Açık Deniz Sözleşmesi. 4. Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme.

<sup>75</sup> ADS, Md.1.

<sup>76</sup> 1982 BMDHS, Md. 86.

<sup>77</sup> Bu konu hakkında ayrıntılı bir inceleme için Bkz.; DOĞRU, Sami, “Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği” (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Kamu Hukuk Anabilim Dalı, Ankara 2008.

idamesi)de belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi, Kısım VI(kıta sahanlığı) ve XIII(deniz bilimsel araştırması)e tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisidir.”<sup>78</sup>

Açık deniz serbestilerini düzenleyen 87’nci maddeyi takiben 88’inci maddede bu serbestilerin ancak barışçıl amaçlarla kullanılabilceği belirtilmiştir. Bu serbestilerden deniz ulaştırması konusunda her devletin gemilerini açık denizde seyrüsefer ettirme özgürlüğü olduğu ayrıca belirtilmiştir.<sup>79</sup> Aynı şekilde tüm devletlerin açık denizde balıkçılık yapma hakları mevcut olduğu belirtilmiş<sup>80</sup> ancak, balıkçılığa ilişkin düzenleyici hükümler bölüm 2’de açıklanmıştır.<sup>81</sup> Devletlerin açık denizdeki balıkçılık konusundaki uluslararası hukuktan doğan yükümlülükleri ayrıca belirtilmiştir.<sup>82</sup>

Açık denizdeki bilimsel araştırmalara ait serbestileri düzenleyen hükümler ise BMDHS’nin 238-241’inci maddelerinde açıklanmış olup, araştırmaların barışçıl amaçlara hizmet etmesi, üçüncü devletlerin haklarını engelleyici nitelikte olmaması, çevrenin korunmasına ilişkin kurallara uygun olması gerekmektedir. Kablo ve boru döşeme ile suni yapılar konusundaki serbestiler kıta sahanlığında bu konuda getirilen düzenlemelere atıf yapılarak belirtilmiştir.

Açık denizler üzerindeki egemenlik hakları hususu 89’uncu maddede “Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez” şeklinde düzenlenmiştir. Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukuki durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gereğine istinaden bu sularda da her devletin kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetsel ve yargısal yetkileri kabul edilmiştir.<sup>83</sup>

Açık denizlerde doğabilecek nizamsızlığı ve yetki boşluğunu gidermek amacıyla 94’üncü madde her devleti “kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanmakla” mükellef kılmıştır. Bayrak

---

<sup>78</sup> 1982 BMDHS, Md.87.

<sup>79</sup> 1982 BMDHS, Md. 90.

<sup>80</sup> 1982 BMDHS, Md. 116.

<sup>81</sup> 1982 BMDHS, Md. 116-120.

<sup>82</sup> 1982 BMDHS, Md. 3-8.

<sup>83</sup> 1982 BMDHS, Md. 91, 92, 94.

devletlerinden kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutmaları istenmiş ve gemilerin denizde emniyetini sağlamak amacıyla, gemilerin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği, gemi mürettebatının oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi, denizcilik işaretlerinin ve deniz haberleşme vasıtalarının iyi bir şekilde kullanılması ve deniz çatışma kurallarına riayet edilmesi hususlarında tedbirler almakla ödevlendirilmiştir.<sup>84</sup>

Açık denizde bir gemi münhasıran kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabidir.<sup>85</sup> Bu konuda uluslararası suçların denetlenmesi hususlarında sadece bazı istisnai durumlarla diğer devletlere bir takım görev ve yetkiler verilmiştir. Harp gemileri ve ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen bağımsız kılınmıştır.<sup>86</sup>

Bu bağlamda açık denizde, mutlak yargı bağımsızlığına sahip harp gemileri ve ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri haricindeki bir yabancı gemi, herhangi bir devletin bir savaş gemisi tarafından “geminin deniz haydutluğu yaptığı, geminin köle ticaretine karıştığı”, “savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109’uncu madde uyarınca yargılama yetkisine<sup>87</sup> sahip olduğu bir durumda”, “geminin izinsiz yayına hizmet ettiği”, “geminin tabiiyetsiz olduğu” veya “yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu”na dair ciddi şüpheler varsa durdurulup denetlenebilir.<sup>88</sup>

Durdurulup denetleme eylemi “ziyaret hakkı” olarak tanımlanmakta olup, ziyaret hakkı belge kontrolleri neticesinde şüpheler devam ederse, gemide daha etraflı incelemeye geçilebilmektedir. Ancak, şüpheler doğru çıkmazsa ve yanaşılacak gemi şüpheleri haklı çıkartacak bir hareket yapmamışsa harp gemisinin bayrak devleti, varsa geminin maruz

---

<sup>84</sup> 1982 BMDHS, Md. 94.

<sup>85</sup> 1982 BMDHS, Md. 92 / 1.

<sup>86</sup> 1982 BMDHS, Md. 95, 96.

<sup>87</sup> Bu maddenin 3’üncü fıkrası izinsiz yayın yapan geminin a) Yayını yapan geminin bayrak devleti; b) Tesisin tescil edildiği devlet; c) İlgili kişinin vatandaşı olduğu devlet; ç) Yayınların alınabildiği herhangi bir devlet; veya d) Yayınların yasal radyo iletişimini karıştırdığı herhangi bir devlet mahkemeleri huzurunda yargılanabileceğini hükmeder.

<sup>88</sup> 1982 BMDHS, Md. 110.



kaldığı her türlü zarar ve kaybı tazmin etmekle mükelleftir.<sup>89</sup>

Belirtilen bu yetkilere ilaveten bir kıyı devleti ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında ihlal edilen bir yasanın gereklerinin uygulanması amacıyla açık denizlere kaçan yabancı bayraklı gemileri kesintisiz takip ile izleyip açık denizde yakalama ve gerekli yasal işlemleri yapma konusunda yetkili kılınmıştır. Kesintisiz takip hakkı ifadesiyle tanımlanan bu uygulamanın yapılabilmesi için söz konusu ihlalin kıyı devletinin egemenlik alanı olarak tanımlanan iç sular, karasuları, takımda sularında veya *mutatis mutandis*<sup>90</sup> ile MEB ile kıta sahanlığındaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgelerinde yapılmış olması gerekmektedir<sup>91</sup>.

Kıyı devletinin kesintisiz takip hakkını kullanırken bazı koşullara riayet etmesi gerekmektedir. Kesintisiz takip ancak harp gemileri veya askerî uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilmektedir. Kesintisiz takip, ihlalin gerçekleştiği deniz alanından başlamalıdır ve izleme, takip edilecek yabancı gemiye görülebilir ya da işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra kesintisiz takibin başladığı kabul edilmelidir.<sup>92</sup> Takip kesintisiz olmalıdır.<sup>93</sup> Takip edilen gemi başka bir devletin karasularına girdiğinde veya kesintisiz takip herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında kesintisiz takip hakkı bitmektedir.<sup>94</sup>

### **1.3.2. Denizlerde Güvenlik Sorunları**

Denizlerde güvenlik kavramı genel olarak denizlerde vuku bulabilecek bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditleri kapsamaktadır. Bu itibarla denizlerde güvenlik kavramı içerisine her türlü deniz haydutluğu ile birlikte, her türlü kaçakçılık faaliyetleri(göçmen, uyuşturucu, silah vb.) de girmektedir.

Her ne kadar günümüzde birbirlerine oldukça yakın manalar ifade etseler de, çalışmanın bu noktasında denizlerde haydutluk ve terör kavramları arasındaki farkları belirtmekte

---

<sup>89</sup> Devletin deniz ülkesi ve devletin açık denizlerde yetkileri konularında daha fazla bilgi için Bkz.: TOLUNER, Sevin, "Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi", s. 55-346.

<sup>90</sup> Gerekli değişikliklerin tatbiki.

<sup>91</sup> 1982 BMDHS, Md. 111.

<sup>92</sup> 1982 BMDHS, Md. 111/4.

<sup>93</sup> 1982 BMDHS, Md. 111/1.

<sup>94</sup> 1982 BMDHS, Md. 111/3 .

fayda vardır. Denizlerde terörizm, tarihi antik çağlara dayanan denizlerde haydutluk faaliyetlerinden doğmuştur. Haydut ve terörist eylemlerin tabiatı birbirlerine benzer olmakla birlikte her ikisinin amacı birbirinden oldukça farklıdır. Haydutluğun amacı kazanç elde etmek iken, terörizmin amacı, işleyen sistemi sekteye uğratmak, huzursuzluk ve güvensizlik yaratmaktır. Diğer bir deyişle; haydutluk finansal kazanç hedeflerken, terörizm politik hedefler gütmektedir.<sup>95</sup> Bu hedeflere paralel olarak, haydutluk saldırıları denetimi az olan deniz alanlarında finansal kazanç sağlanabilecektir ticari ve özel gemilere karşı yapılmakta; terörist saldırılar ise seyirde, demirde veya limanda bulunan her tür gemiye, liman ve sahil tesislerine karşı olabilmektedir.<sup>96</sup> Bununla birlikte terör eylemleri için finansman sağlanması amacıyla terörist örgütlerin kimi zaman haydutluğa da yöneldiği değerlendirilmektedir.<sup>97</sup> Amaç ve yöntemlerindeki farklılıklara rağmen haydutluk ve terörizme karşı müşterek güvenlik önlemleri alındığından çalışmanın ilerleyen bölümlerinde bu iki kavram ayrı ayrı ele alınmayacaktır.<sup>98</sup>

Günümüzde özellikle deniz haydutluğu oldukça sık gündeme gelmekte olan bir güvenlik zafiyetidir. Denizlerde haydutluğunun (eskiden bilinen şekliyle korsanlık) tarihi antik çağlara kadar dayanmakla birlikte özellikle 1980'lerden sonra güvenlik denetimlerinin az olduğu ticari açıdan stratejik suyollarında deniz haydutluğu faaliyetlerinde artış olmuştur.<sup>99</sup>

2009 yılında deniz haydutları tarafından 153 gemiye çıkılmış, 49 gemi kaçırılmış (hijack), 84 gemiye saldırı teşebbüsünde bulunulmuş ve 120 gemiye ateş açılmıştır. Bu saldırılarda toplam 1052 gemi adamı rehin alınmış, 68 gemi adamı yaralanmış ve 8

---

<sup>95</sup> CHALK, Peter, "The Maritime Dimension of International Security", RAND Project Air Force, RAND Corporation., 2008, s.31.

<sup>96</sup> MEDNIKAROV, Bojan, KOLEV, Kiril, "Terrorism On The Sea, Piracy, And Maritime Security, International Journal of Information & Security", 2006, Vol.19, s.105-106.

<sup>97</sup> a.g.e., s.106.

<sup>98</sup> Denizlerde terörizmin daha kapsamlı bir tanımı için Bkz.: STANKIEWICZ, Wojciech. "International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century", The American Behavioral Scientist, Şubat 2005. Vol. 48, Issue 6; s.685 – 689.

<sup>99</sup> Son dönemlerde görülen deniz haydutluğu vakaları örnekleri için Bkz.: YAVUZ, Celalettin, "Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği", TÜRSAM, 03 Aralık 2008, <http://www.turksam.org/tr/a1535.html>, (05 Şubat 2012)

gemi adamı öldürülmüştür.<sup>100</sup> Haydutların 2008 yılı içinde elde ettiği fidye miktarı 30 milyon doları aşarken,<sup>101</sup> günümüzde haydutluğun yıllık 13 ila 16 milyar dolar maddi zarara yol açtığı tahmin edilmektedir.<sup>102</sup>

Bugün dünyada deniz haydutluğunun yoğun olarak görüldüğü yerler; Güneydoğu Asya'da Bangladeş'in Chittagong demiryerleri ve civarı, Endonezya'nın Belawan, Tanjung Priok (Jakarta) bölgeleri, Malaka Boğazları, Singapur Boğazları; Afrika ve Kızıldeniz'de Lagos (Nijerya), Dar Es Salaam (Tanzanya) ve civarı, Aden Körfezi (Kızıl Deniz), Somali'nin özellikle Doğu ve Kuzey-Doğu kıyıları<sup>103</sup>, Güney ve Merkez Amerika, Karayipler'de ise Brezilya'nın Santos bölgesi ve Peru'nu Callao bölgesidir.<sup>104</sup> Görüldüğü üzere bugün gelinen yüksek ve modern medeniyet ve teknoloji seviyesine rağmen özellikle gayri safi milli hasılanın ve dolayısıyla gelir seviyesinin düşük olduğu ülke kıyıları açıklarında deniz haydutluğu eylemleri sıklıkla karşılaşılır olmuştur. Deniz haydutluğu ve denizlerde terörizm bugün denizcilik sektörünün çözmeye çalıştığı en önemli güvenlik zafiyetidir.

Bununla birlikte devletlerin ekonomik ve gümrük teşkilatını tehdit eden gümrüksüz her türlü malın kaçakçılığı; milletin ahlaki, sıhhi ve sosyal yapısını tehdit eden her türlü uyuşturucu kaçakçılığı; ülkenin sosyal yapısını tehdit eden göçmen kaçakçılığı gibi her türlü kaçakçılık faaliyetleri de denizci ülkeler için önemli güvenlik zafiyetleri oluşturmaktadır. Başlıca kaçakçılık sorunlarını göçmen kaçakçılığı ve uyuşturucu kaçakçılığı oluşturmakla beraber her türlü gümrüksüz ve denetimsiz mal kaçakçılığı, deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleştirilebilmesi, kaçak malların kolayca

---

<sup>100</sup> IMB Piracy Reporting Center Official Website, International Maritime Board (IMB), [http://www.icccs.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=30&Itemid=12](http://www.icccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12), (05 Şubat 2012)

<sup>101</sup> ANNATI, Massimo, "Maritime Security against Terrorism and Piracy", *Military Technology*, 2009, Vol. 33, Issue 3, s.32.

<sup>102</sup> KRASKA, J., WILSON, B. "Piracy Repression, Partnering and the Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2009, Vol. 40, Issue 1; s.45.

<sup>103</sup> Deniz haydutluğu faaliyetlerinin son dönemde özellikle yoğunluk gösterdiği Somali bölgesindeki gelişmeler için Bkz.: JOYNER, Christopher, "Navigating Troubled Waters: Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism. *Georgetown Journal of International Affairs*", Washington: Vol. 10, Iss. 2; p.83; "Combating Piracy off Somalia" *Military Technology*, 2009. Vol. 33, Issue 3, p. 38-40.

<sup>104</sup>ECE, Jale Nur, "Korsanlık Olayları ve Denizde Güvenlik", [www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com) web sitesi, 02 Kasım 2008, <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11>, (05 Şubat 2012)

saklanabilmesi ve deniz alanlarının geniş alanlara sahip olmasından dolayı nispeten daha denetimsiz olması nedenleriyle yoğunlukla denizler yoluyla yapılmaktadır.

### **1.3.3. Birleşmiş Milletler Anlaşması ve Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanma**

18 inci yüzyıldan günümüze, bütün uluslararası çatışmalar ve bazı büyük iç çatışmalar, silahlı çatışma kuralları sayesinde daha insancıl olmuştur. Uluslararası toplum savaşı düzenlemeyi ve savaşın acılarını azaltacak tedbirleri almayı bir derecede başarabilmiştir. Bununla beraber uluslararası ilişkilerde kuvvete başvurmayı sınırlayamamıştır.

Uluslararası toplumda kuvvet kullanma, 1928 yılında imzalanan Briand-Kellog Paktı ya da Paris Paktı olarak adlandırılan sözleşmeye kadar devletlerin başvurabilecekleri bir hak olarak kalmıştır. Paris Paktı, kuvvet kullanma yasağı getirmesi açısından BM Anlaşması'nın nüvesini oluşturmuş ve bir emredici kural haline gelmiştir. BM Anlaşması, kuvvet kullanmayı yasaklayan sürecin doğal bir gereği olarak açık bir dille kuvvet kullanmayı yasaklamıştır.

Savaş hali doktrinini dışlayarak, savaşa varmayan zorlamaların hukuka aykırı olup olmadığı tartışmasına fırsat vermeden, kuvvet kullanılmasını içeren her türlü fiili yasaklamıştır. Kuvvet kullanmayı yasaklayan BM Antlaşması'nın 2(4) fıkrası, uluslararası barış ve güvenliği koruma amacına hizmet etmektedir. Birleşmiş Milletler düzeninde, kuvvet kullanma yasağına karşın devletlerin kuvvete başvurma hakkı tamamen ortadan kaldırılmış da değildir.

Sadece meşru müdafaa gerekçesine dayanan durumlarda, kelimenin Türkçe'de ki gerçek anlamıyla "meşru" bir kuvvet kullanma hakkı iddia edilebilecektir. BM Antlaşması'nın 51'inci maddesinde meşru müdafaa hakkı şöyle ifade edilmektedir; "Bu anlaşmanın hiçbir hükmü, BM üyelerinden birinin silahlı bir saldırıya hedef olması halinde, Güvenlik Konseyi uluslararası barış ve güvenliğin korunması için gerekli önlemleri alıncaya dek, bu üyenin doğal olan bireysel ya da ortak meşru müdafaa hakkına hanel getirmez..." Ocak 2002'de İsrail, Tongo bandıralı Karine-A gemisine Kızıldeniz'de İsrail kıyılarından 300 deniz mili uzakta rızaya dayalı olmayan bir çıkma icra etmiş ve gemide 50 ton patlayıcı malzeme yakalamıştır.<sup>105</sup> Kuzey Kore bandıralı SoSan gemisine rızaya dayalı olmayan gemiye çıkma icra edilmiştir. Her iki operasyon da, BM

<sup>105</sup> <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/132477.asp> (28.03.2014)

Antlaşması'nın 51 inci maddesi gereğince meşru müdafaa maksatlı harekât olarak deklare edilmiştir. Ancak, söz konusu uygulamalarda meşru müdafaa kavramının ileri sürülebileceği bir saldırı mevcut değildir. Hükmün ifade ediliş biçimi, meşru müdafaa hakkının icrasının “silahlı saldırıya hedef olma” koşuluna bağlamış görünmektedir.

Milletler Cemiyeti döneminde başlamış olan saldırının hukuki olarak tanımlanması çabaları, BMGK'da kabul edilen Saldırının Tanımına İlişkin Bildiri<sup>106</sup> ile 1974 yılında başarıya ulaşmıştır. Bu tanım çabası, bir Genel Kurul kararıyla kabul edilmiş olsa da, uluslararası toplum bakımından hukuki bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır.

Hukuk kuralı iyi niyet ilkesi ve makul olma ölçütünden uzak bir yoruma tabi tutulmamalıdır; bu nedenle, meşru müdafaa hakkının icra koşulları da aynı esasa uygun olarak değerlendirilmelidir. Bu hukuki çerçeve içinde, bir silahlı saldırının gerçekleşmediği, fakat gerçekleşmesi konusunda kesinliği tartışmasız sayılabilecek nitelikte koşulların var olduğu bir durumda da meşru müdafaa hakkının icrasına girişilmesi, hukuka aykırı sayılmayabilir. Bu durum, her vakanın kendi özellikleri bakımından yapılacak bir değerlendirmeyi gerektirir. Ancak bir silahlı saldırıyı kuşkusuz kılabilen nitelikte eylemlerin veya faaliyetlerin varlığı, aranması gereken meşruiyet koşulu bağlamında değerlendirilebilir.

Soğuk Savaş döneminde, silahlı saldırı önkoşulunun gerçekleşmesinin beklenmesi halinde, meşru müdafaa hakkının icrasının da büyük bir anlam taşımayacağı anlayışı yaygın bir kabul görmüştür.

Bloklar arasındaki “ilk vuruş üstünlüğü” temelinde bir caydırıcılık, bu dönemde iki süper güç arasındaki önleyici meşru müdafaa hakkının icrasını hep geride tutmuştur.

Dolayısıyla burada, fiilen gerçekleşmemiş bir silahlı saldırı vurgulamasıyla kastedilen, “ön alıcı” (pre-emptive) ya da “önleyici” (preventive) nitelikte bir meşru müdafaa hakkının savunulması değildir. Örneğin, İsrail'in 1967 yılında başlattığı ve komşusu Arap ülkelerinin topraklarının işgaliyle sonuçlanan Altı Gün Savaşı ve 1981 yılında İsrail Hava Kuvvetlerinin Irak'ta, nükleer güçle çalıştırılacak, inşa halindeki Osirak reaktörünü vurarak tahrip etmesi, bu nitelikte meşru müdafaa hareketi örnekleri olarak değerlendirilemez.

---

<sup>106</sup> <http://www.unicankara.org.tr/doc-pdf/3814.pdf> (28.03.2014)

Bunlar, açıkça birer önleyici meşru müdafaa hareketleri olmuşlardır. BM düzeninde, bu vakaların meşru müdafaa hakkının hukuki çerçevesi içinde kabulü ve tanınmasının reddi genel ve tutarlı bir uygulamayla ortaya konulmuştur.

Yukarıda anılan vakalar, devletlerce, öncelikle bu konuyla doğrudan doğruya ilgilenmekle yetkili Güvenlik Konseyindeki oturumlarda ve ayrıca bireysel olarak, kuvvet kullanma yasağının ciddi ihlaline ilişkin birer örnek olarak nitelenmiş ve kınanmıştır.<sup>107</sup>

Bu kınama tutumu, sadece bir devletler uygulaması olmanın ötesinde, uluslararası hukuk tekniği bakımından bir değer taşıyan, hukuken bağlayıcı bir sonuç da doğurur. Zira uluslararası hukukta, iç hukuk düzenlerinde olduğu gibi, yazılı kurallar esas alınmakla birlikte, yazılı olmayan kurallar ya da diğer bir deyişle, örf ve adet kuralları da pozitif hukukun önemli bir kaynağını oluşturur.

Hatta denilebilir ki, uluslararası hukuk büyük ölçüde bir örf ve adet hukukudur. Örf ve adet hukuku, devletlerin bireysel veya birlikte uygulamalarında varlık bulur. Ancak bugün, böyle hukuki değeri kabul edilecek bir uygulamanın varlığı 20 nci yüzyılın başında olduğu gibi belirlenemez. O dönemde, sadece Avrupa'nın büyük devletlerinin uygulaması, bir örf ve adet kuralının varlığı bakımından yeterli kabul edilebilirdi. Oysa bugün, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 yılında verdiği Kuzey Denizi Kıta Sahaneliği davasındaki kararında yapısal unsurlarını açıklıkla vurguladığı gibi, daha farklı bir normatif değerlendirme tarzı uygulanmak zorundadır. Buna göre, tutarlı, sürekli yaygın ve çıkarları özel olarak etkilenen devletleri de kapsayan ve bir uluslararası hukuk kuralına uyma anlayışı içinde icra edilen devletlerin uygulaması bir örf ve adet kuralının doğumuna esas oluşturulabilir.

Bu durumda, hukuki bir değer taşıyan devletler uygulaması, bu nitelikteki kuralların oluşumuna yön verebildiği için, yukarıda aktarılan “meşru müdafaa” vakalarının geniş bir devletler muhalefetiyle karşılanması, “ön alıcı” ya da “önleyici” nitelikte bir meşru müdafaa hakkının, bugünün uluslararası hukuku bağlamında savunulmasına engel olmaktadır.

---

<sup>107</sup> BMGK'nin 1981 yılı 487 numaralı kararı.

Hukuki gerekçesi ne olursa olsun, uluslararası bir silahlı çatışmanın olduğu her durumda uyulması gereken ve denetlenen, aksi halde ağır hukuki ve cezai bir sorumluluğun söz konusu olacağı insancıl hukuk kurallarına da saygı gösterilmesi gerekir. 19 yy'dan günümüze, bu kuralların gelişiminde ve bu kuralların ihlalden sorumlu tutulan kişilerin takibinde epey gelişme sağlandığı söylenebilir. Kısaca, gerekenin ötesinde bir şiddet kullanılmasının önlenmesi ve böylece aşırı bir ızdırap ve mağduriyete engel olunması, insancıl hukuk kurallarıyla oluşturulmaya çalışılan hukuk düzeninin başlıca hedefidir.

Savaş suçları, insanlığa karşı suçlar ve soykırım suçu insancıl hukukun koruduğu haklar alanının ağır ve maddi ihlaline ilişkin örneklerdir.

Bu durumda, başlangıçta meşru olarak değerlendirilebilen bir kuvvet kullanma eylemi, insancıl hukuk kurallarına uyulmaması nedeniyle meşruiyetini yitirebilir. Dolayısıyla sadece bir kuvvete başvurma nedeninin geçerliliği, meşruiyetin sağlandığı konusunda yeterli bir hukuki dayanak oluşturmaz. Bazı durumlarda, henüz bir kuvvete başvurma eylemi gerçekleşmemiş olmakla birlikte, bunun ortaya çıkması durumunda insancıl hukukun ihlal edilebileceği konusunda ciddi kuşkuvarın varlığı da, kuvvet kullanma yolunun hukuken tartışmalı bir nitelik almasına yol açabilir.

### **1.3.3.1. Açık Denizlerin Hukuki Statüsü**

Açık denizler (high seas) devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz alanlarını tarif etmede kullanılmış bir kavram olup, söz konusu hukuki rejim temelini örf ve adet kurallarından almaktadır.<sup>108</sup> Açık denizlerin hukuki rejimine ait temel ilkeler ilk olarak Açık Denizler Sözleşmesi (ADS)'nde ifade edilmiştir. Müteakiben 1982 BMDHS'de, küçük değişikliklerle benzer hükümler tekrarlanmıştır.

Her iki sözleşmede açık denizin tanımında farklı bir yaklaşım sergilenmiştir. ADS'nin ilk maddesi açık denizi, bir devletin karasularına ve iç sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımları olduğunu ifade etmektedir.

Açık denizin direkt bir tanımını yapmasına karşın; BMDHS, açık denizin tanımlamak yerine, açık deniz hükümlerinin uygulanacağı deniz alanını tarif ederek dolaylı bir yöntem izlenmiştir.

---

108 TOLUNER Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, İstanbul 1996, s.278

BMDHS’nde “Bu kısım hükümleri, bir devletin Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)’ine, karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletin takımda sularına dâhil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır.

Bu madde bütün devletlerin 58’inci madde gereğince MEB’de sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez.” ifadesine yer verilmiştir.

Açık denizlerin serbestisi her iki sözleşmede de benzer şekilde tarif edilmiş olup, BMDHS bunu “Açık denizler denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır” şeklinde belirtmiştir. Açık denizler serbestisi bu sözleşmenin ve uluslararası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır. Bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında şu altı serbestiyi kapsar.

- a. Seyrüsefer serbestisi,
- b. Uçma serbestisi,
- c. Sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- ç. Suni adalar ve uluslar arası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- d. Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idamesi de belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi,
- e. Kıta sahanlığı ve Deniz Bilimsel Araştırmasına tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisi.

Deniz ulaştırması konusunda, her devletin gemilerini açık denizde seyrüsefer ettirme özgürlüğünün olduğu ayrıca belirtilmiştir. Aynı şekilde tüm devletlerin açık denizde balıkçılık yapma hakları mevcut olduğu belirtilmiş<sup>109</sup> ancak, balıkçılığa ilişkin düzenleyici hükümler bölüm 2’de açıklanmıştır.<sup>110</sup> Devletlerin açık denizdeki balıkçılık konusundaki uluslararası hukuktan doğan yükümlülükleri ayrıca belirtilmiştir.<sup>111</sup>

Açık denizlerdeki bilimsel araştırmalara ait serbestileri düzenleyen hükümler ise 1982 BMDHS’nin 238-241 maddelerinde açıklanmış olup araştırmaların barışçıl amaçlara hizmet etmesi, üçüncü devletlerin haklarını engelleyici nitelikte olmaması, çevrenin korunmasına ilişkin kurallara uygun olması koşullarının arandığı gözlenmektedir.

---

<sup>109</sup> BMDHS mad.116

<sup>110</sup> BMDHS mad. 116-120

<sup>111</sup> BMDHS mad. 3-8



Kablo ve boru döşeme ile suni yapılar konusundaki serbestiler kıta sahanlığında bu konuda getirilen düzenlemelere atıf yapılarak belirtilmiştir.

BMDHS açık deniz serbestilerini düzenleyen 87'inci maddeyi takiben 88'inci maddede "Açık Denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır." cümlesi ile genel nitelikli bir kısıtlayıcı hüküm ilave edilmiştir.

Burada denizin barışçıl amaçlar için kullanılması hükmü açık denizlerin askeri amaçlar ile kullanımını kısıtlayıcı anlamda anlaşılmalıdır.

### **1.3.3.2. Devletlerin Açık Denizlerdeki Yargısal Yetkileri**

Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukuki durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gerekmektedir. Böylece yönetsel ve yargısal anlamda açık denizde bir boşluk olmasının önüne geçebilecektir. Bu kapsamda belirtilen deniz kesiminde her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetsel ve yargısal yetkilerle donatılmıştır.<sup>112</sup> Bu kurala Bayrak Yasası denilmektedir.

Bayrak yasası uyarınca açık denizde bir gemi münhasıran kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabi olacaktır. Bu konudaki bazı istisnai durumlarda ki bunlar uluslararası suçların denetlenmesi konusunda olacaktır, diğer devletlerin birtakım yetkilere sahip olduğu söylenebilir.

Bayrak devletinin görevleri, BMDHS'nin 94'üncü maddesinde ayrıntılı olarak incelenmiş olup, devlet uyruğundaki gemilerin hangi koşulları yerine getireceğini, hangi teknik özelliklere sahip olması gerektiği gibi yönetsel yetkileri açıklanmıştır." Harp gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen bağımsızdır." hükmü ile harp gemileri istisnasız diğer devletlerin yargı yetkisinden bağımsız kılınmıştır.

Belirtilen bu yargısal yetkilere ilaveten bir kıyı devleti ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında ihlal edilen bir kuralın cezalandırılması amacıyla açık denizlere kaçan diğer devletlerin gemilerini izleyip açık denizde yakalama ve gerekli yasal işlemleri yapma konusunda yetkili kılınmış olup söz konusu hakka "kesintisiz takip hakkı" denir.

---

<sup>112</sup> BMDHS mad. 91,92,94

ADS'de kesintisiz takip hakkı, yabancı devlet gemilerinin söz konusu ihlali devletin egemenlik alanı olarak tanımlanan iç sular, karasuları veya takımda sularında yapmış olması; takibin, bunlara ilaveten bitişik bölge içinde başlamış olması gerekli iken, BMDHS kesintisiz takip hakkının başlatılması için ihlalin gerçekleştiği alanlara MEB ile kıta sahanlığındaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgelerini de ilave ederek, bahse konu sahalardaki kıyı devletinin yargı yetkisini dolayısıyla kısmi egemenlik hakkını tekrar etmiştir.

Ancak, kıyı devleti kesintisiz takip hakkını kullanırken bazı koşulların sağlanmış olması gerekir. Bunlardan birincisi, kesintisiz takip, ihlalin gerçekleştiği deniz alanından başlamalıdır. İç sular veya karasularında söz konusu bir ihlalin takibi bu alanlardan başlayacaktır. MEB ve kıta sahanlığı içindeki bir güvenlik bölgesi içinde bir takibin başlatılabilmesi için anılan bölgelerle ilgili kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun koymuş olduğu kuralların ihlal edilmiş olması ve takibin bu bölgelerden başlatılma zorunluluğu vardır. Ancak bu tanım takibi yapacak geminin aynı bölgede olma zorunluluğu olarak anlaşılmalıdır. Bir başka deyişle izleme başladığı anda izlemeyi yapacak kıyı devleti gemisinin ihlalin yapıldığı bölgede olma zorunluluğu yoktur.

İzleme, takip edilecek yabancı gemiye görülebilir ya da işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlatılabilir. Takip kesintisiz olmalıdır.<sup>113</sup> Kesintisiz takip ancak harp gemileri veya askeri uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilecektir. Kesintisiz takip herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında veya takip edilen gemi başka bir devletin karasularına girdiğinde sona erer.<sup>114</sup>

Açık denizde, devletler harp gemileri vasıtasıyla ziyaret hakkını kullanabilir. Bu hak, BMDHS'nin 95 ve 96'ncı maddelerindeki yargı bağışıklığına sahip askeri gemiler ile ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri haricindeki gemilere ancak;

- a. Gemi deniz haydutluğu yaptığında,
- b. Gemi köle ticaretine giriştiğinde,
- c. Gemi açık denizden izinsiz yayın yaptığında,

---

<sup>113</sup> ADS Md. 23/1, BMDHS Md. 111/1.

<sup>114</sup> ADS Md. 23/2, BMDHS Md. 111/3.

ç. Gemi tabiyetsiz olduğunda kendi tabiyetindeki geminin bayrağını gizlemesi veya başka bayrak göstermesi halinden şüphelenilmesini gerektiren makul bir sebep olduğunda uygulanabilir.

Ziyaret hakkını kullanırken harp gemisi kontrol ve müteakiben inceleme yapabilir. Ancak, şüpheler doğru çıkmazsa ve yanaşılacak gemi şüpheleri haklı çıkartacak bir hareket yapmamışsa harp gemisinin bayrak devleti, varsa gemiye verilen hasarı karşılayacaktır.

### **1.3.4. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Uluslararası Düzenlemeler**

#### **1.3.4.1. Uyuşturucu ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı**

Uyuşturucu maddelerin ve psikotrop<sup>115</sup> maddelerin gayrimeşru trafiği hususunda BMDHS, bütün devletleri, açık denizde seyreden gemilerinin uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere iş birliğinde bulunmakla mükellef kılmıştır.<sup>116</sup> Deniz yoluyla yapılan uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele hususunda hâlihazırdaki etkin uluslararası düzenleme Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Viyana Sözleşmesi)dir.<sup>117</sup> Uyuşturucu ve psikotrop madde kaçakçılığı ile uluslararası boyutta etkin bir mücadele sağlanması için devletler arasındaki iş birliğinin artırılmasını amaçlayan Sözleşme, 19 Aralık 1988 tarihinde BM gözetiminde imzaya açılmış ve Kasım 1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme; Türkiye tarafından 20 Aralık 1988 tarihinde imzalanmış ve 22 Kasım 1995 tarih ve 4136 sayılı kanun ile onaylanarak, 25 Kasım 1995 tarihli ve 22474 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Sözleşme'nin "Deniz Yoluyla Kaçakçılık" başlığını taşıyan 17'inci maddesinin 3'üncü fıkrasında; "Uluslararası hukuka uygun olarak seyrüsefer serbestisinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin kaçakçılık yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilecek, kaydın doğrulanmasını talep edecek ve doğrulanması hâlinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir"

---

<sup>115</sup> "Psikotrop madde", 1971 tarihli Psikotrop Maddeler Sözleşmesinin I, II, III ve IV numaralı cetvellerde yer alan doğal veya yapay herhangi bir madde veya doğal ürün demektir.

<sup>116</sup> BMDHS, Md. 108.

<sup>117</sup> Birleşmiş Milletler (BM) örgütü hakkında daha detaylı bilgi için Bkz.: GÖNLÜBOL, M., "Uluslararası Politika: İnkeler, Kavramlar, Kurumlar", s. 510-531. ve Uçarol, R., Siyasi Tarih (1789-2001), s. 814.

ifadesine yer verilmiştir. Bu ifadeyle, açık denizlerde uyuşturucu ticareti yaptığından şüphelenilen bir gemi ile ilgili olarak alınacak önlemlerin bayrak devletinin iznine tabii olduğu yinelenmiştir.

Sözleşme'nin 17'nci maddesinin 4'üncü fıkrasında "3'üncü fıkra ya da aralarında yürürlükte bulunan anlaşmalara veya ayrıca akdettikleri anlaşma ve düzenlemelere uygun olarak, bayrak devleti talep eden devlete başka işlemler yanında, gemiye çıkılması, geminin aranması, kaçakçılığa ilişkin deliller bulunması hâlinde gemiye, gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması için izin verebilecektir" ifadesine yer verilmiştir. Gemiye çıkılması, aranması ve uyuşturucu madde kaçakçılığının tespit edilmesi hâlinde yapılacaklar bayrak devletinin iznine bağlıdır. Aynı maddenin 10'uncu fıkrası ise şüpheli gemiye müdahale etmeye yetkili kılınan vasıtaları tanımlamıştır. Buna göre; "Bu maddenin 4'üncü fıkrasında belirtilen işlemler, sadece, askerî gemi veya askerî uçaklarla devlet hizmetinde olduğunu gösteren açık işaretler taşıyan, bu şekilde kolayca tanınabilecek ve usulüne uygun biçimde yetkili kılınmış diğer gemi veya uçaklar tarafından yerine getirilebilecektir." ifadesi ile yetkili vasıtalar belirlenmiştir.

Sözleşme'nin 17'inci maddesinin 5'inci fıkrası; "Bu madde uyarınca işlem yapılması durumunda, ilgili taraflar denizde can güvenliği ile gemi ve yükünün güvenliğinin tehlikeye atılmaması ve bayrak devletinin veya ilgili diğer herhangi bir devletin ticari ve hukuki çıkarlarına zarar verilmemesi gerektiğini göz önünde tutacaklardır" ifadesi ile müdahaleyi gerçekleştiren devletin sorumluluğunu belirlemiştir. Ayrıca aynı maddenin 11'inci fıkrası ise, "Bu madde uyarınca yapılacak tüm işlemlerde, kıyı devletlerinin hak ve yükümlülükleriyle uluslararası deniz hukukuna uygun olarak kullanacakları kazai yetkilerin haleldar edilmemesi veya etkilenmemesi gereği göz önünde tutulacaktır" hükmü ile müdahaleyi gerçekleştirenlerin kıyı devletine karşı olan sorumluluğuna da vurgu yapılmıştır.

Görüldüğü üzere, Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, BMDHS'nin aynı konuda bayrak devleti haricindeki devletlere vermiş olduğu yetkilerde herhangi bir artırım yapmamakla beraber, bu hususta devletler arasında iş birliği yapılmasını somut örneklerle izah ederek prensip hâline getirmiştir.

#### **1.3.4.2. Deniz Haydutluğuna İlişkin Düzenlemeler**

Yukarıda ele alındığı gibi, deniz haydutluğu, deniz ticareti, seyir serbestisi ve gemi,

mürettebat, yolcu ve yük güvenliklerini tehdit eden en önemli güvenlik problemidir. 1982 BMDHS, 101'inci maddesinde deniz haydutluğu filleri:

“Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından: açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı; hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili; gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili; Bu fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil” şeklinde tanımlanmaktadır.

Özellikle 1980'li yıllarda artan muhtelif kanun dışı faaliyetlerin gemi emniyeti, personel ve yolcu güvenliğini tehdit etmeye başlaması üzerine, Kasım 1985'de IMO'nun 14'üncü Genel Kurulu'nda ABD tarafından getirilen IMO'nun “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemler” konusunda düzenleme getirmesi gerektiği önerisi genel kabul görmüştür. Bunun üzerine çalışmalara başlayan IMO'nun Deniz Emniyeti Komitesi, gemi, yolcu ve personeli yasa dışı eylemlerden korumak için alınması gereken tedbirleri içeren MSC/Circ. 443 numaralı tebliği 1986 yılında yayınlamıştır. Bu tebliğ, yolcu ve personeli tehdit eden yasa dışı eylemleri önlemek için, hükümetlerin, liman idarelerinin, idarecilerin, gemi sahiplerinin, gemi süvarilerinin ve gemi personelinin uygun tedbirleri almalarını öngörmüştür.<sup>118</sup>

Kasım 1986'da Avusturya, Mısır ve İtalya tarafından, IMO'nun “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemler” konusunda bir sözleşme hazırlanmasına dair bir teklif sunulmuştur. Teklifin olumlu karşılanması sonucu Kasım 1986'da başlayan sözleşme çalışmaları neticesinde Roma'da yapılan uluslararası konferansta, 10 Mart 1988 tarihinde “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi” (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA) ve buna bağlı "Kıta Sahanelerinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Eylemlerin Önlenmesi Protokolü” (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf - SUA Protokol) kabul edilmiş ve Sözleşme 01 Mart 1992'de

---

<sup>118</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <http://www.imo.org/>, (05 Şubat 2013)

yürürlüğe konmuştur.<sup>119</sup>

Türkiye tarafından 1988 tarihinde akdedilen ve 26 Kasım 1998 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanmak suretiyle yürürlüğe konan bahse konu sözleşme, bir geminin idaresini yasa dışı kuvvet kullanarak ele geçirme, bir geminin seyir emniyetini tehlikeye atabilecek faaliyetler ve bu faaliyetlerin bir sonucu olarak bir kişinin ölümüne veya yaralanmasına sebep olma konularını kapsamaktadır.

11 Eylül 2001 terör saldırılarından hemen sonra Kasım 2001’de IMO, gemilerin emniyetini, yolcu ve görevli personelin güvenliğini tehdit eden faaliyetleri engellemek için önlemlerin ve yöntemlerin tekrar gözden geçirilmesini konu alan A.924(22) numaralı kararı kabul etmiştir. IMO Hukuk Komitesi SUA Sözleşmesi ve bağlı protokolün revizyonu sorumluluğunu üstlenmiştir.<sup>120</sup>

10-14 Ekim 2005 tarihlerinde Londra’da toplanan Diplomatik Konferans’ta, SUA Sözleşmesi ve Protokolü güncellenmiş olup, bu güncellenme ve eklemeler SUA 2005 ve SUA 2005 Protokolü ifadesiyle tanımlanmıştır. 14 Ekim 2005’de kabul edilmiş olan SUA 2005 Protokolleri, 28 Haziran 2010 tarihinde 12’nci onaylayan devlet olan Nauru’nun onayından 90 gün sonra yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda SUA 2005 17 devlet, SUA 2005 protokolü ise 13 devlet tarafından onaylanmıştır.<sup>121</sup>

Yeni protokol eskisine göre suçların kapsamını gerek nitelik olarak genişletmiş gerekse yoruma açık bir hâle getirerek gemilere müdahale imkânlarını genişletmeye çalışmıştır. Bu kapsamda herhangi bir patlayıcı madde, radyoaktif madde ve KBRN silahlarının bir gemiye karşı kullanılması veya gemiden çıkarılması (nükleer silah yapımında kullanılma ihtimali olan malzeme veya ilgili teknolojik malzeme de dâhil), yakıt, LNG, diğer tehlikeli maddelerin gemiden atılması sureti ile ciddi yaralama ve ölümlere sebep olunması; bir geminin ölüm veya ciddi yaralanmalara sebep olacak şekilde kullanılması; terör eylemleri ve bağlantılı fiiller, kitle imha silahlarının yasa dışı yollardan deniz yolu ile nakli ve kullanılması, bu hususlar çerçevesinde bir geminin yükünün veya gemide bulunan herhangi bir personelin Sözleşme’de yer alan suçların işlenmesine karıştıkları ya da karışmak üzere oldukları hakkında makul sebepler bulunması SUA ile suç

---

<sup>119</sup> HESSE, H. G., “Maritime Security in a Multilateral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security, International Journal of Marine & Coastal Law”, Eylül 2003, Vol. 18 Issue 3, s.328.

<sup>120</sup> Oil Spill Intelligence Report, “International Conference Adopts Revised Treaties to Address Unlawful Acts at Sea”, Ekim 2005, Vol. 28, Issue 43, s.1-2.

<sup>121</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Sitesi, <http://www.imo.org/>, (27 Mart 2013)

kapsamına alınmıştır.

Sözleşme'nin en önemli maddesi "Sürelî Gemiye Çıkma (Boarding) Yetkisi"ni içeren maddesidir. Bu maddeye göre bazı şartların ortaya çıkması hâlinde taraf devletlerin bir ticari gemiye çıkmasına, yine ticari gemiyi, navlunu ve gemide bulunanları aramasına ve Sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediğini veya işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunanları sorgulamasına imkân ve yetki sağlanmaktadır. Bu kapsamda, Sözleşme'ye taraf ülkenin güvenlik birimleri veya yetkilendirilmiş resmi memurları, bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan ve herhangi bir ülkenin bayrağını çeken bir ticari gemiyle karşılaştıklarında, bu geminin yükünün veya gemide bulunan bir kimsenin Sözleşme kapsamında yer alan suçun işlenmesine karıştıkları veya karışmak üzere oldukları hakkında kabul edilebilir şüphelerin bulunması hâlinde gemiye çıkmayı (*boarding*) isteyebilmektedir. Bu madde ile ilgili herhangi bir tartışma açılmamış olup, madde üzerinde bütün devletlerce uzlaşa sağlanmıştır.

Böyle bir talebin yapılması hâlinde talepte bulunulan devlet, öncelikle geminin kendi tabiiyetinde olduğunu doğrulayacak, uygun tedbirlerin alınması ve gemiye çıkılması hususunda talepte bulunan devleti yetkilendirebilecek, kendi yetkili makamları vasıtasıyla araştırma ve gemiye çıkılması faaliyetlerini yürütebilecek, talepte bulunan devletle eşgüdümlü olarak araştırma ve gemiye çıkılması faaliyetlerini yürütebilecek ve gemiye çıkılması ve araştırma için yetki talebini reddedebilecektir.

Bununla birlikte Sözleşme, bayrak devletinin IMO Genel Sekreterliği'ne yapabileceği bildirimle ilgili olarak, bayrak devletinin milliyetin bildirilmesi talebini aldığını teyit etmesini izleyen ilk 4 saatten sonra milliyeti teyit etmemesi hâlinde, protokolde tanımlanan suçların işlenip işlenmediğinin tespiti amacıyla, herhangi bir şart aranmaksızın talepte bulunan devlete gemiye çıkma ve arama izni tanımaktadır. Milliyet teyit edilmez ise belirtilen şarta bağlı olarak gemiye çıkılabilecek ve bu hususta kontrol edilecek gemi kaptanının rızasının alınması şartı aranmayacaktır.

Ayrıca, IMO Genel Sekreterliği'ne yapılacak bildirimle bayrak devleti, talep eden devletlere, protokolde tanımlanan suçların işlenip işlenmediğinin tespit edilmesi amacıyla, şart aranmaksızın gemiye çıkma ve arama izni verebilmektedir. Böylece, Sözleşme'de tanımlanan suç ve eylemlerin işlenmesi ihtimaline karşı harekete geçmek imkân ve olanakları arttırılmış olmaktadır.

Sözleşme'ye taraf olacak devletin, bayrağını taşıyan gemilerin kontrolü için diğer devletlere yetki vermesi üç yol ile olmaktadır. Taraf devletin hangi yolu kabul ettiğini IMO Genel Sekreterliği'ne bildirmesi ve iç hukukunda Sözleşme'yi seçimi doğrultusunda kanunlaştırması öngörülmüştür. Bu seçenekler;

- Bayrak devletinin talep eden devlete koşul aramaksızın gemisine çıkma yetkisi vermesi,
- Bayrak devletinin talep eden devlete kendisine haber verilmesini müteakip 4 saat içinde kendisinden müspet veya menfi bir cevap alınamaz ise talep eden devlete gemisine çıkma yetkisi vermesi,
- Bayrak devletinin eski uygulamada olduğu şekilde her bir olay için kendisinden izin alınmasını istemesidir.

Bayrak devleti IMO Genel Sekreterliği'ne üç koşuldan hangisini tercih ettiğini ve kanunlaştırdığını, yetkili otoritesini ve irtibat noktalarını bildirmekle mükellef kılınmıştır.

Türkiye SUA Sözleşmesi'ne değişiklik çalışmaları içerisinde aktif rol almış, 11 Eylül terörist saldırıları sonrasında, Nisan 2002'de icra edilen "84'üncü Dönem Hukuk Komitesi Toplantısı"nda ABD ile birlikte SUA Sözleşmesi'ne değişiklik yapılması gerektiği konusunda komiteye yazılı öneri sunan ilk iki ülkeden birisi olmuştur.

10-14 Ekim 2005 tarihlerinde icra edilen diplomatik konferansın son günü protokol devletlerin imzasına açılmıştır. Temsil edilen 72 taraf devlet SUA Protokolüne, 68 taraf devlet ise Ek Protokole iştirak etmiştir. Türkiye her iki protokol değişikliğine iştirak etmiş olup rezervasyonları mevcut değildir.

SUA Sözleşmesi ile ilgili değişiklikleri kapsayan 2005 protokolleri 28 Haziran 2010 tarihinde onaylanmış olup, ilgili kuruluşlar tarafından hazırlanacak bir uygulama yasası ile iç hukukumuzda açık denizlerde müdahale açısından detaylı bir düzenleme yapılacağı öngörülmektedir.

SUA sözleşmelerine ilave olarak IMO Deniz Emniyeti Komitesi düzenli olarak ihtiyaca binaen denizlerde güvenliğin sağlanmasına yönelik tebliğler yayımlamaktadır. Son yıllarda sıkça vuku bulan haydutluk faaliyetlerine karşın Deniz Emniyeti Komitesi, 26 Haziran 2009 tarihinde "Gemilere Karşı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlar" konulu 1333 numaralı tebliği yayınlamış olup, bu tebliğle üye devletlere bu tarz yasa



dışı haydutluk faaliyetlerin önlenmesi adına tedbir önerileri getirmektedir.<sup>122</sup> 23 Haziran 2009 tarihinde yayımlanan 1334 numaralı tebliğ ise aynı konuda gemi donatanlarının, kaptanlarının ve mürettebatın haydutluk ve gemi soygunlarına karşın alabileceği önlemler izah etmektedir.

Günümüzde özellikle Aden Körfezi'nde ve Somali açıklarında sıkça görülen haydutluk faaliyetlerine karşın ise 29 Eylül 2009 tarihinde 1335 sayılı tebliğ yayımlanmış olup, bu tebliğ bu bölgelerde seyir yapan gemilerin alabilecekleri caydırıcı önlemleri değerlendirmektedir.

Türkiye'de ise Denizcilik, Ulaştırma ve Habercilik Bakanlığı resmi internet sitesi altında "Deniz Haydutluğu Bilgi Bankası" kurulmuştur. Bu bölümde IMO'nun almış olduğu tavsiye kararları ve tebliğler neşredilmekte, ilave bilgiler, irtibat numaraları ve güncel durum bilgileri verilmektedir.

#### **1.3.4.3. Liman ve Gemi Güvenliği**

11 Eylül terör saldırılarından sonra gemilerin ve limanların benzer terör saldırılarına maruz kalmasının önlenmesine yönelik gemilerde ve limanlarda alınacak tedbirler üzerinde bir takım düzenlemeler yapma ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç doğrultusunda 2001 Aralık ayında Londra'da gerçekleştirilen "Deniz Güvenliği" konulu diplomatik konferansta, gemi ve liman tesislerinde güvenliği tehdit eden eylemleri tespit etmek ve caydırmak için uluslararası kurallar getirilmesi ve bu alanda uluslararası iş birliği yapılmasını sağlayacak şekilde SOLAS'a yeni hükümler getirilmesi kabul edilmiştir. Bunun üzerine, IMO'nun Deniz Güvenliği Komitesi bünyesinde yürütülen çalışmaların sonucunda tespit edilen önlemlere ilişkin hazırlanan "Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Tüzüğü" (*International Ship and Port Security Code-ISPS Code*) 09-13 Aralık 2002 tarihlerinde toplanan diplomatik konferansta kabul edilmiş, Temmuz 2004'de yürürlüğe girmiştir.<sup>123</sup>

SOLAS'ın 11'inci bölümü'nün 2'nci yarısını oluşturan ISPS Kodun hedefleri, öncelikle güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle iştigal eden gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik açıklarına karşı önleyici tedbirler almak amacıyla SOLAS'a taraf olan devletler, hükümet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ile

---

<sup>122</sup> <http://imo.udhb.gov.tr/TR/tlmt.aspx>

<sup>123</sup> Oil Spill Intelligence Report, Maritime Security Measures Are Under the Spotlight at IMO Safety Meeting, Haziran 2004, Vol. 27, Issue 23, s. 1-2.

liman sanayileri arasında iş birliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmektir.<sup>124</sup> Öte yandan denizde güvenliği temin etmek için SOLAS'a taraf olan devletler, hükûmet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ile liman sanayilerine ait görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede ayrı ayrı tesis etmek; güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve bilgi alışverişini temin etmek; değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olarak hareket edebilmek için yeterli ve düzgün plan ve prosedürlere sahip olabilmek maksadıyla, emniyet değerlendirmeleri için bir yöntem temin etmek ve denizde güvenliği tesis etmek üzere uygun ve yeterli tedbirlerin yerinde alınabilmesini sağlamak için güven ortamı temin etmektir.

ISPS Kodu, uluslararası seferlerle iştigal eden, yüksek-hızlı yolcu tekneleri de dâhil yolcu gemileri, 500 groston ve üstü yüksek hızlı tekneler de dâhil tüm yük gemileri, mobil deniz sondajı birimleri ve uluslararası seferlerle iştigal eden bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesislerini kapsamaktadır. ISPS Kodun uygulama kapsamına; savaş gemileri, yardımcı destek gemileri ya da taraf bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemiler girmemektedir.

ISPS Kodu, A ve B olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. A bölümü zorunlu olup, B bölümü ise kısmen zorunlu olmakla beraber tavsiye niteliğindedir. ISPS Kodun A bölümü genel olarak; tanımlar, taraf devletlerin sorumlulukları, güvenlik deklarasyonu, şirketin yükümlülükleri, gemi güvenliği, gemi güvenlik değerlendirmesi, gemi güvenlik planı, gemi güvenlik görevlisi, gemi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, şirket güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenliği, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, liman tesisi güvenlik planı, liman tesisi güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenliğine ait eğitim, talim ve tatbikatlar, kayıtlar ve sertifikalar konularını hükme bağlamaktadır. Kodun B bölümü ise bu konulardaki hükümleri detaylandırmakta, karşılanması gereken minimum standartları belirlemekte ve bu konulardaki hükümlerin uygulanması hususlarında bir rehber kılavuz görevini görmektedir.<sup>125</sup>

ISPS Kod, genel olarak gemiler ve limanlar arasında etkin haberleşme vasıtaları tesis etmek, gemi ve liman tesisleri güvenlik planlarını belirlemek, bu planları uygulayacak

---

<sup>124</sup> Kodun uygulanma süreci hakkında Bkz.: GÜREL, E., "Dünya Deniz Ticaret Filosunda Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Kodu Uygulama Süreci Analizi", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetim Anabilim Dalı, İzmir 2005.

<sup>125</sup> Oil Spill Intelligence Report, SOLAS Amendments and ISPS Code Enter Into Force, Temmuz 2004, Vol.23 Issue 7, s.1-3.

nitelikli personel eğitmek ve planları talim ve tatbik ederek planların etkinliğini arttırmak, gemilere ve liman tesislerine izinsiz girişleri önlemek ve bu alanlara izinsiz tehlikeli madde (patlayıcı, silah vb.) sokulmasını önlemek suretiyle gemi ve liman güvenliğini sağlamayı öngörmüştür.

ISPS Kodu'nun, uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri ve 500 groston ve üzeri tüm yük gemileri ile bu özellikteki gemilerin uğrak yaptığı uluslararası deniz ulaştırmasına açık liman tesisleri olmak üzere iki boyutu bulunmaktadır. Buna göre, ulusal idareler gemi ve limanların güvenlik planlarını hazırlayarak onaylatacak, güvenlik görevlilerini tespit edecek, alarm ve benzeri donanımlar tesis ederek, bütün bu tedbir ve tesislere ilişkin bilgileri IMO'ya bildireceklerdir. ISPS kodu kurallarına uyum sağlamayan limanlara gemilerin yanaşmaması, gemilerin navlun bulamaması, uğradıkları limanlarda tutulması söz konusu olmaktadır.<sup>126</sup>

Türkiye, 174 liman tesisinde ISPS Kod tarafından öngörülen çalışmaları zamanında tamamlayarak IMO'ya bildirmiş, ayrıca "ISPS Kod Daimî İzleme Komitesi"ni kurmuştur. Bununla birlikte, ISPS Kodun uygulanmasına yönelik olarak 20 Mart 2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete ile Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği'ni yayımlamıştır. Kodun uygulanması hususlarında yol göstermek amacıyla Denizcilik, Ulaştırma ve Habercilik Bakanlığı resmi internet sitesi altında "ISPS Kodu Uygulamaları" bölümü kurulmuştur. Türk Bayraklı gemilerin deniz alanlarına göre uygulaması gereken güvenlik seviye durumları bu bölümde ilan edilmektedir.

ISPS Kodu genel olarak liman ve gemi güvenliği ile ilgili hususlarda detaylı somut bir güvenlik kontrol mekanizması geliştirmiş olup, bu mekanizmanın işletilmesinde kıyı devletlerine, liman sorumlularına, gemi donatanı ve gemi adamlarına sorumluluk ve ödevler yükleyerek herhangi bir terör faaliyetine karşı liman ve gemi güvenliğinin sağlanması çalışmalarında koordinasyon ve etkinliği önemli derecede arttırmaktadır.

ISPS Kodu kapsamı içerisinde gemiler, limanlar ve güvenlik birimleri arasında iletişimin artırılması ve gemilerin denizlerde takibinin yapılabilmesi amaçlarıyla bir takım iletişim ve takip/izleme sistemleri geliştirilmiştir. Bu sistemler, Otomatik

---

<sup>126</sup> ISPS Kodunun denizcilik sektörü üzerindeki etkileri hakkında Bkz.: ANASTASAKOS, A. A., GOULIELMOS, A.M., Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports: An impact assessment of ISPS code, Disaster Prevention and Management, Bradford, 2005, Vol. 14, Issue 4; s.462.

Tanımlama Sistemi (OTS), Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (LRIT) ve Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS) olup; bu sistemler müteakip alt başlıklarda incelenmiştir.

### **1.3.5. Denizlerde Güvenliğe İlişkin Bazı Sistemler**

#### **1.3.5.1. Otomatik Tanımlama Sistemi**

Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)(Automatic Identification System-AIS), VHF deniz bandında çalışan bir verici sistemidir. OTS, gemi ile gemi ve sahillere yerleştirilecek OTS baz istasyonları vasıtasıyla da gemi ile sahil arasında gemilere ilişkin bilgilerin otomatik olarak karşılıklı iletişimini sağlar. OTS ile gemilerin, kimlik bilgileri (MMSI, IMO numaraları, gemi adı, çağrı kodu), tipi, uzunluğu, genişliği, tonajı gibi statik bilgileri; konum bilgisi, zaman, rota, hız, durum bilgisi, dönüş oranı gibi dinamik bilgileri; draftı, taşıdığı yük, kalkış limanı ve kalkış zamanı, varış limanı ve tahmini varış zamanı, yüksekliği, seyir başlangıç limanı, sefere başlama zamanı, demirleme konumu, demirleme nedeni gibi seyir bilgileri otomatik olarak aktarılır. Bu veriler diğer gemilerde veya sahilde bulunan elektronik harita gösterici sistemler üzerinde işlenerek civardaki tüm gemiler hakkında telsiz muhaberesi yapılmadan detaylı harekât resmini anlık olarak verebilmektedir.<sup>127</sup>

Belirli tip gemilerin OTS ile donatılması öncelikle IMO tarafından 6 Aralık 2000 tarihinde kabul edilen ve 1 Temmuz 2002’de yürürlüğe giren SOLAS’ın seyir emniyetini düzenleyen V inci Bölümü’ne yapılan ekleme ile gündeme gelmiştir. Bu ekleme ile tedrici olarak belirli tip gemilerin AIS cihazlarıyla donatılması düzenlenmiştir. 11 Eylül terör saldırılarını müteakiben IMO tarafından 13 Aralık 2002’de yapılan Deniz Güvenliği Uluslararası Konferansı’nda deniz güvenliğini arttırmak için AIS ile donatılacak gemilerin kapsamı genişletilmiştir. 01 Temmuz 2004’te yürürlüğe giren son değişiklikler ile, uluslararası sefer yapan 300 groston veya üzerindeki tüm gemiler, uluslararası sefer yapmayan 500 groston veya üzerindeki tüm yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemileri OTS cihazı taşımakla yükümlüdürler.<sup>128</sup>

---

<sup>127</sup> OTS bilgilerinin elektronik harita üzerine plotlanması suretiyle elde edilebilecek imkânlar için Bkz.: ZHU, J., OU, Z., “AIS Database Powered by GIS Technology for Maritime Safety and Security”, The Journal of Navigation, Ekim 2008, Vol. 61, Issue 4, s. 655-665.

<sup>128</sup> SOLAS-74, Bölüm V inci, Kural 19.

Türkiye’de OTS kullanımı ile ilgili ilk düzenleme 11 Kasım 2007 tarihli ve 26640 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “OTS Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ” ile yapılmış olup bu tebliğ genel olarak SOLAS kapsamına giren, uluslararası sefer yapmayan 500 groston veya üzeri tüm yük gemilerinin OTS cihazları ile donatılmasını zorunlu hâle getirmiştir. Bahse konu tebliğe yapılan 26779 sayılı Resmi Gazete ile 06 Şubat 2008 tarihinde ve 27144 sayılı Resmi Gazete ile 17 Şubat 2009 tarihinde değişikliklerle bu tebliğin kapsamı tedrici olarak arttırılmıştır.

Söz konusu tebliğ gereği 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren, özel tekneler hariç sefer bölgesine bakılmaksızın 15 metreden büyük tüm ticaret gemileri, 15 metreden büyük yat işletme belgesi alarak faaliyette bulunan yabancı bayraklı yatlar ve 15 metreden büyük balıkçı gemilerin, askerî gemiler hariç boyuna bakılmaksızın, kılavuz, römorkör, acente gemileri, tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ve arama kurtarma faaliyeti yürüten gemilerin ve Köyceğiz Gölü, Dalyan Kanalı’nda çalışan gemiler ile denizde çalışan açık güverteli sandal tipi yolcu motorları hariç olmak üzere, sefer bölgesine bakılmaksızın 12’den fazla yolcu taşıyan tüm yolcu gemilerinin OTS cihazı ile donatılması zorunluluğu getirilmiştir.<sup>129</sup>

IMO, SOLAS düzenlemesi ile sadece 500 groston veya üzeri tüm yük gemilerine, uluslararası sefer yapan 300 groston veya üzerindeki tüm gemiler ve yolcu gemilerine OTS cihazı ile donatılma zorunluluğu getirilirken, Türkiye ulusal düzenlemeleri ile SOLAS’ın açıkta bıraktığı 500 grostondan küçük yük gemilerini, 15 metreden büyük her türlü ticari gemiyi de (balıkçı tekneleri, yatlar vb.) OTS ile donatmıştır.

Bu düzenlemelerde her tip ticari gemi için takılacak olan OTS cihazlarının teknik özellikleri de belirtilmiştir.<sup>130</sup>

Balıkçı gemilerine takılacak olan OTS cihazlarına ise balıkçı teknelerinin birbirlerini OTS üzerinden görememesi sadece diğer tip gemileri görebilmesi, OTS kıyı istasyonları ve balıkçı tekneleri dışındaki deniz araçlarında bulunan her tür AIS verici cihazlarının ise balıkçı teknelerine ait OTS bilgilerini normal şekilde görüp izleyebilmesi özellikleri eklenmesi hükmü getirilmiştir.<sup>131</sup> Bu hüküm ile su ürünleri istihsal gruplarının

---

<sup>129</sup> Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) Sınıf-B Cs Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ, Md. 6.

<sup>130</sup> a.g.e., Md. 8.

<sup>131</sup> a.g.e., Md. 9.

birbirlerini takip ederek serbest ve adil rekabet uygulamasına aykırı eylemler önlenmeye çalışılmıştır.

Yurt genelinde deniz trafiğini oluşturan deniz vasıtalarının büyük çoğunlukla 15 metreden büyük olduğu göz önüne alındığında, bu vasıtaları OTS cihazı ile donatan bu düzenlemeler ile deniz trafiğinin büyük resmi, ilgili kurumlar tarafından sürekli takip edilebilecek ve deniz trafiğini oluşturan vasıtaların güncel bilgileri eş zamanlı olarak izlenebilecektir. Kazanılan bu imkân ve kabiliyet ile deniz trafiği daha etkin düzenlenebilecek, deniz kazaları önlenebilecek ve deniz kazalarına daha süratli acil müdahale sağlanabilecek, arama ve kurtarma faaliyetlerine katkı sağlanabilecek ve dolayısıyla seyir emniyeti genel olarak arttırılabilecektir.

Bunun yanı sıra OTS sistemi ile denizde olan şüpheli hareketlerin daha etkin ve kolay takip edilebilmesi ve taciz altında bir deniz vasıtasının tek tuşla ilgililerden yardım isteyebilmesi olanaklarını sağlamak ile deniz güvenliğini de arttırmaktadır.

#### **1.3.5.2. Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi**

Denizlerde güvenliğin arttırılması için gemilerin uzak mesafeden tanımlanması ve izlenmesi sistemi geliştirilmesi hususunda ilk öneriler 2002 yılında düzenlenen SOLAS Konferansı sırasında gündeme gelmiştir. Konunun kapsamı nedeniyle, Konferans kabul ettiği iki kararla bu husustaki çalışmaların IMO tarafından başlatılmasını, ayrıca SOLAS'a taraf devletlerin uygulama açısından önlemleri gecikmeksizin almalarını öngörmüştür. Bu kararlar üzerine, IMO Deniz Emniyeti Komitesi ve Seyrüseferin Güvenliği Alt-Komitesi ve Radyo İletisimi, Arama ve Kurtarma Alt Komitesi tarafından yürütülen çalışmalar sonucunda Mayıs 2006'da gerçekleştirilen 81'inci dönem Deniz Emniyeti Toplantısında, Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking System-LRIT) kurulumu, sistemin performans ve teknik özellikleri hususlarında kurallar getirilmiştir.<sup>132</sup>

SOLAS'ın seyir emniyetini düzenleyen V inci Bölümü'ne yapılan ekleme ile uluslararası sefer yapan, yüksek-hızlı yolcu tekneleri de dâhil tüm yolcu gemileri, 300 groston ve üstü yüksek hızlı tekneler de dâhil tüm yük gemileri ve mobil deniz sondajı birimlerinin LRIT ile donatılması zorunluluğu getirilmiştir. LRIT esas olarak OTS'den tamamen bağımsız olmakla beraber, OTS'ye benzer bir yapıda olup, gemilerin tanımlanması ve izlenmesi açısından benzeri hizmetleri vermektedir. İki sistem

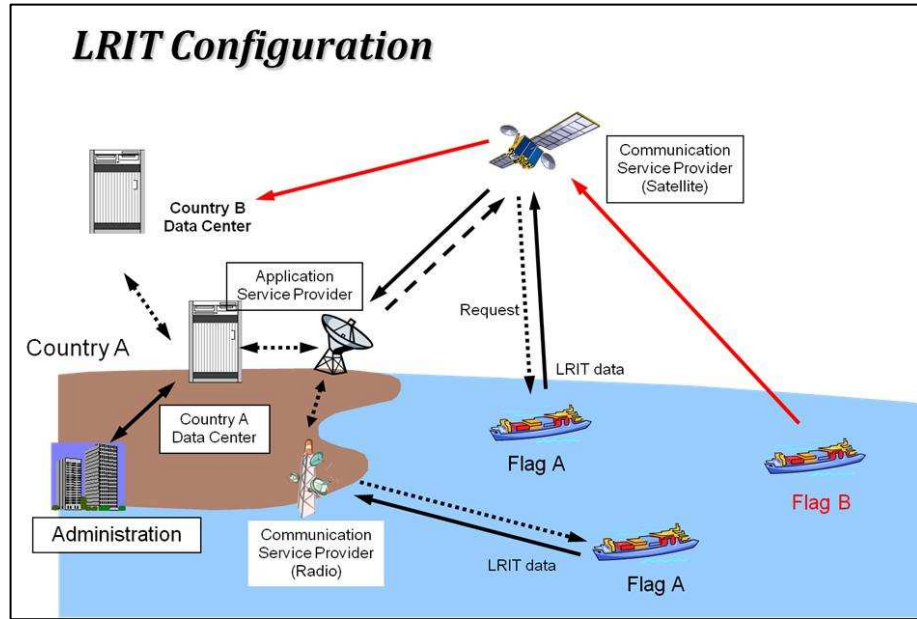
---

<sup>132</sup> Maritime Studies. Canberra, (Nov/Dec 2007)., IMO Decisions on Implementation of LRIT, s. 28.

arasındaki farklılık, OTS'nin yer istasyonları vasıtasıyla VHF kanalından iletişim sağlaması ve bu nedenle menzilin sınırlı olması, LRIT'in ise iletişim vasıtası olarak INMARSAT uydu istasyonlarını kullanmak suretiyle tüm yerküreyi kapsamasıdır. İki sistem arasındaki diğer farklılık ise, OTS bilgileri umuma açıkken, LRIT bilgilerinin sadece yetkilendirilmiş istasyonlar tarafından görülebilecek olmasıdır. Bu düzenlemeye göre devletler, bayraklarını taşıyan gemileri dünyanın her yerinde izleyebilecek ve kıyılarından 1000 mil mesafe içindeki tüm yabancı gemileri görebilecektir.

Bu bilgiler sadece SOLAS üyesi devletlere şifreli olarak iletilecektir. LRIT ile ilgili uygulamalar INMARSAT'ı denetleyen Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (International Mobile Satellite Organization-IMSO) tarafından denetlenmekte ve takip edilmektedir.

### Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (LRIT)



Kaynak: <http://www.diventi.com.ar/es/proyecto-lrit>

### Resim 1

LRIT'in sağladığı imkân ve kabiliyetler ile devletler, bayraklarını taşıyan gemilerin güvenlik durumlarını sürekli izleyebilecek ve kıyılarından 1000 deniz mili mesafe içindeki tüm gemileri izleyerek bu mesafede ticari trafik resmini tesis edebilecektir.

Bu sistem ile kıyı devletleri deniz güvenlik alanlarını genişletmek suretiyle kıyıları açıklarında oluşabilecek deniz güvenliğine aykırı olayları daha etkin izleyebilecek olup,

bu olaylara daha etkin müdahale edebilecekler.

Aynı zamanda kıyı devletlerinin deniz vasıtalarıyla kıyılarına yöneltebilecek herhangi bir terörist saldırının/tehdidin takip edilmesi, caydırılması ve önlenmesi çalışmalarına, LRIT'ın sunmuş olduğu uzun mesafeli tanımlama ve izleme kabiliyeti ciddi katkılar sağlamaktadır.

Bunlara ilave olarak LRIT ile devletler bayraklarını taşıyan tüm gemileri dünyanın neresinde olurlarsa olsun izleyebilecek ve bu suretle bu bayraklarını taşıyan gemilerin güvenliğinin tehdit altında bulunduğunu düşündüğünde ilgili kıyı devleti nezdinde girişimlerde bulunabilecektir.

### **1.3.5.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi**

SOLAS 74 Bölüm 11-2 Kural-6 gereği, 500 groston ve üzeri gemilerin 01 Temmuz 2004 tarihinden sonraki ilk telsiz sörveylerinden daha sonra olmamak üzere “Gemi Güvenlik Alarm Sistemi” (Ship Security Alert System - SSAS) ile donatılması öngörülmüştür. Deniz Güvenlik Komitesinin MSC/Circ.1072 sayılı tebliği ile gemi güvenlik alarm sisteminin hükümleri hususunda yol gösterilmiştir.

Gemi Güvenlik Alarmı, gemide güvenlikle ilgili bir durum olması hâlinde, söz konusu durumun kıyıdaki yetkili otoriteye direkt olarak ulaştırılabilmesi amacıyla noktadan noktaya alarm gönderebilen bir sistemdir. Gemi Güvenlik Alarm Sisteminin tesisi ile Gemi Güvenlik Alarmı çalıştırıldığında sadece idarenin belirlediği kıyıdaki yetkili makama; şirket bilgileri, gemi tanıtıcı bilgileri, geminin mevki ve gemi güvenliğinin tehlikede olduğunu bildirecektir.

Ayrıca, alarm diğer gemilere gönderilmeyecek sadece kıyıdaki yetkili otorite tarafından alınabilecek, sistem, gemide başka herhangi bir alarmı harekete geçirmeyecek, kıyıdaki yetkili otorite tarafından alınana veya kapatılana kadar alarm göndermeye devam edecek, alarm, köprüüstünden (gemiye kumanda edilen yer) ve burası haricinde en az başka bir yerden daha olmak üzere toplam iki yerden aktif hâle getirilebilecek, yanlışlıkla veya dikkatsizlik nedeniyle kaza sonucu aktif hâle getirilmesini önleyecek şekilde dizayn edilecek, bir idare, Gemi Güvenlik Alarm ihbarı alır almaz geminin o anda yakında bulunduğu devletlere vakit geçirmeksizin bildirimde bulunacaktır.

Görüldüğü üzere sadece gemilere herhangi bir güvenlik tehdidi yöneltilmiş olması durumuna mahsus olmak üzere geliştirilmiş olan gemi güvenlik alarm sistemi; tehdiye maruz kalan gemi ile ilgili yetkili güvenlik kurumları arasında hızlı, etkin ve gizli



iletişim tesis etmek suretiyle güvenlik güçlerinin tehdide müdahalesini etkinleştirerek ve tehditlere karşı bir caydırıcılık oluşturarak gemi güvenliğinin sağlanmasına ciddi katkılar sağlamaktadır.

### **1.3.6. IMO'nun Tanımı, Yapısı ve Görevleri**

Denizciliğin uluslararası bir iktisadi faaliyet olma özelliği taşımasından dolayı, geçmişten bugüne denizde güvenliğin sağlanmasının en iyi yolunun, denizcilik ülkelerinin hepsinin uyacağı uluslararası düzenlemeler geliştirmekten geçtiği kabul edilmiş ve 19. yüzyılın ortalarından itibaren bu konuda birkaç antlaşmada yapılmıştır. Bazı ülkeler deniz güvenliğinin daha etkin bir şekilde sağlanması için süreklilik arz edecek uluslararası bir organizasyonun kurulması gerekliliğini benimsemişlerdir. Söz konusu ülkelerin bu dilekleri Birleşmiş Milletlerin kurulmasından sonra gerçekleşmiştir. IMO<sup>133</sup> (International Maritime Organization, Dünya Denizcilik Örgütü), BM'in, deniz güvenliğini geliştirmek ve deniz araçlarından doğan kirliliği önlemek üzere kurulmuş olan uzman ajansıdır. IMO'yu resmi olarak kuran sözleşme 1948 yılında kabul edilmiş, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.

Örgütün amaçları “Ülkeler arasında, uluslararası ticarete konu gemilerle ilgili her türlü teknik uygulamalar ve hukuki düzenlemeler konusunda işbirliğini sağlayacak araçları; deniz güvenliği, seyrüsefer verimi ve deniz araçlarının oluşturduğu kirliliğin kontrolü ve önlenmesiyle ilgili konularda uygulanabilir standartların benimsenmesini ve uygulanmasını sağlamak” şeklinde özetlenebilir.(IMO'nun kurulmasıyla ilgili Sözleşmenin 1. Maddesi.)

IMO, bir meclis, bir konsey, dört ana komite (Deniz Güvenliği Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Hukuk Komitesi ve Teknik İşbirliği Komitesi)den oluşmaktadır. IMO bünyesinde ayrıca, bir Kolaylaştırma Komitesi ve ana komitelere destek olan alt komiteler bulunmaktadır.

Meclis, örgütün en üst yönetim organıdır. Bütün üye ülkelerin temsilcilerinden oluşmakta ve normal durumlarda iki yılda bir toplanmaktadır. Meclis, iş programını onaylamakla, bütçeyi oylamakla ve örgütün finansal düzenlemelerini belirlemekle yükümlüdür. Meclis, aynı zamanda Konseyi seçmekle de görevlidir.

---

<sup>133</sup> Structure of IMO, [www.imo.org/About/mainframe.asp?topic\\_id=312](http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=312) (17 Mart 2013)

Konsey, örgütün yürütücü organıdır ve Meclise bağılı olarak örgütün işlerini denetler. Meclis oturumları arasında Meclisin bütün görevlerini Konsey yürütür. Ancak, üye ülkelere deniz güvenliği ve kirlilik önlemeyle ilgili tavsiye verme işini sadece Meclis yapabilir.

Konsey diğer görevleri; örgütün organları arasındaki koordinasyonu sağlamak; örgütün taslak iş programını ve bütçe tahminlerini Meclise iletme; komitelerden ve diğer organlardan raporlar ve teklifler alarak, bunlar hakkındaki yorum ve tavsiyelerle birlikte Meclise ve üye ülkelere iletme, Meclisin de onayıyla Genel Sekreteri atama; örgütün diğer örgütlerle ilişkileri hakkında, Meclisin de onayıyla düzenlemeler ve anlaşmalar yapmaktır. Görüldüğü üzere, Konsey, örgütçe alınan kararların içeriği açısından çok önemli bir organdır.

Konsey üyeleri seçilirken aşağıdaki kriterler göz önüne alınmaktadır. Konsey üyelerinin;

- a. Sekizi, uluslararası deniz nakliyesi hizmeti verme açısından en büyük pay sahibi ülkelerden olacaktır.
- b. Sekizi, deniz ticaret hacmine katkı açısından en fazla pay alan ülkelerden olacaktır.
- c. On altı ülke ise, yukarıda sayılan (a) ve (b) grubuna seçilemeyen, ancak denizyolu ulaştırması ve seyrüsefer ile ilgili özel çıkarları bulunan ve seçilmeleriyle dünyanın bütün önemli coğrafi alanlarının Konsey’de temsil edilmesini sağlayacak olan ülkelerden olacaktır.<sup>134</sup>

Kasım 1993 tarihinde, Meclis tarafından IMO sözleşmesinde yapılan bir değişiklik, Konseydeki toplam temsilci sayısının 40’a çıkarılmasını düzenlemiştir. Bu büyüklüğe ulaşabilmek için (a) ve (b) grupları 10 üyeye, (c) grubu ise 20 üyeye yükseltilmiştir. Bu uygulama 7 Kasım 2002’den itibaren yürürlüğe girmiştir.

Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), örgütün en yüksek teknik organı olup bütün üye ülkeleri kapsamaktadır. Komitenin görevi, Örgütün görev kapsamı içinde, denizyolu güvenliği ile ilgili olabilecek her konuyla ilgilenmek ve Meclisin onayına sunabilecek güvenlikle ilgili önerileri ve yol gösterici belgeleri hazırlamaktır.

---

<sup>134</sup> Türkiye, 21 ve 22. Meclis oturumlarında 2000-2003 yıllarını kapsayacak şekilde (c) grubuna seçilmiştir.

Ayrıca, genişletilmiş MSC, SOLAS gibi sözleşmelerde yapılacak değişikliklere karar verir. Genişletilmiş MSC denilmesinin nedeni ise, komitenin bütün üye ülkeleri kapsamının yanı sıra, üye ülke olmamakla birlikte değişiklik yapılacak sözleşmelere taraf olan ülkelerin de bu komite içinde yer almasıdır.

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), bütün üye ülkeleri kapsamaktadır. Görevi, Örgütün görev kapsamı içinde, deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularla ilgilenmek ve gerekli sözleşmeleri hazırlamak, değişiklikleri yapmak ve bunların uygulanmasını sağlamaktır. MSC ve MEPC, 9 alt komite tarafından desteklenmektedir.

Hukuk Komitesi, Örgütün görev kapsamındaki bütün yasal işlerle ilgilenmekte ve bütün üye ülkeleri kapsamaktadır.

Teknik İşbirliği Komitesi, Örgütün yürütücüsü veya tarafı olduğu teknik işbirliği projelerinin yürütülmesiyle ve teknik işbirliği alanında örgütün olabilecek diğer faaliyetleriyle ilgilenir. Bütün üye ülkelerin temsilcilerini kapsar.

Kolaylaştırma Komitesi, Konseye bağlı olarak çalışmaktadır ve IMO'nun gereksiz formaliteleri engellemek üzere yaptığı çalışmalarını yürütmektedir. Katılım, bütün üye ülkelere açıktır.

#### **1.3.6.1. IMO'nun Deniz Güvenliği Konusunda Yaptığı Çalışmalar**

IMO'nun ilk görevi, 1960'da SOLAS (Denizde Can Güvenliği) Sözleşmesinin yeni bir versiyonunu hazırlayarak yürürlüğe sokmak olmuştur. Bundan sonra IMO, dikkatini uluslararası denizyolu trafiğini, yük hatlarını ve tehlikeli maddelerin taşınmasını düzenlemeye çevirmiş, bunun yanı sıra gemilerin tonajlarını ölçme sistemini de yenilemiştir.

Güvenlik IMO'nun en önemli sorumluluğu olmasına karşın, zamanla kendini göstermeye başlayan kirlilik problemi de IMO'nun ilgilendiği ve sorumluluk kapsamına aldığı konulardan biri olmuştur. Denizyoluyla taşınan petrol miktarının artması ve tankerlerinin boyutlarının büyümesi, deniz kirliliği açısından önemli bir mesele teşkil etmeye başlamış, 1967'de meydana gelen Torrey Canyon kazası sonucu denize dökülen 120.000 ton petrol, problemin boyutlarını da ortaya koymuştur.

IMO, izleyen birkaç yıl içerisinde tanker kazalarını engelleyecek ve bu kazaların olumsuz sonuçlarını en aza indirecek bir dizi önlemi yürürlüğe sokmuştur.

Bu tedbirlerin en önemlisi 1973’de yürürlüğe giren ve 1978’de ek protokolle yenilenen MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme)’dir.

1970’li yıllarda, bir küresel arama ve kurtarma sistemi başlatılmıştır. Yine bu yıllarda, INMARSAT (International Mobile Satellite Organization, Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi-1976) yürürlüğe girmiş, bu da radyo mesajları ve diğer mesajların gemilerce alınabilmesini önemli oranda kolaylaştırmıştır.

1992’de Küresel Denizde Tehlike ve Güvenlik Sistemine geçilmeye başlanmasıyla bir başka önemli aşama kaydedilmiş; Şubat 1999’da bu sistemin tamamen kullanıma geçmesiyle, bir gemi dünyanın neresinde olursa olsun yardım alabilir hale gelmiştir. Bu sistemle, gemideki personelin tehlikeyi haber vermeye vakti olmasa bile tehlike mesajı otomatik olarak iletilmektedir.

1 Temmuz 1998’de ISM Kodu (International Safety Management Code, Uluslararası Deniz Güvenliği Yönetimi) yürürlüğe girmiş, bu Kod 500 ton ile üzerindeki yolcu gemilerine, petrol ve kimyasal tankerlerine, büyük hacimli madde taşıyıcılarına, gaz taşıyıcılarına ve yüksek hızlı gemilere uygulanmaya başlanmıştır.

ISM Kodu, diğer kargo gemilerine ve mobil açık deniz sondaj platformlarına ise, 1 Temmuz 2002’den itibaren uygulanmaya başlamıştır.

Sözleşmelerin hazırlanıp yürürlüğe girmesi yeterli olmamakta, bu sözleşmelerle getirilen kuralların uygulanması da gerekmektedir. Ülkelerin sorumluluğu altında olan bu konuda yapılanlar ülkede ülkeye farklılık göstermektedir. IMO, mevzuatın uygulanmasını kolaylaştırmak için bayrak devletlerine yardımcı olmakta ve bölgesel liman devleti denetimleri kurulmasını teşvik etmektedir.

IMO kapsamındaki hukuki araçların ilki SOLAS’ın 11’inci bölümüne gemi ve liman güvenliği ile ilgili olarak getirilen mecburi kurallar ve SOLAS’a Ek Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Tüzüğüdür.

Kısaca ISPS Code olarak adlandırılan bu tüzük ile ilgili en önemli husus yetkili makamın ticaret gemisinin limanda veya sınırları içinde güvenliğe tehdit teşkil ettiği ya da risk taşıdığı kanaatine varması hallerinde limana girişine engel olunması, faaliyetlerini durdurup limanı ve hatta karasularını terk etmesinin istenmesi gibi yeni kuralların hayata geçecek olmasıdır.

Diğer araç 1988 tarihli IMO SUA (Seyir Güvenliğine Karşı Kanunsuz Faaliyetlerin Bastırılması) Sözleşmesine yapılan değişikliklerdir.

ABD'nin Mayıs 2003'ten itibaren başlattığı ve direkt olarak Beyaz Saray Güvenlik Konseyi girişimi olan PSI, Yayılmayı Önleme Girişimi de Kitle İmha Silahlarının yayılmasının önlenmesi konusunda sadece deniz ticaretinin kontrolünü değil, aynı zamanda hava ve kara ulaştırmasının kontrolünü de içermektedir. Karasuları ve açık deniz alanlarında durdurma, gemiye çıkma, arama ve yüke el koyma faaliyetlerini içeren bir seri önleme kurallarından oluşan bu girişime Türkiye dahil 55 ülke taraftır. 3-4 Eylül 2003 tarihinde Paris'te yapılan toplantıda "Önleme Kuralları" olarak kabul edilen ortak beyan metni açıklanmış ve diğer ülkelerin desteği istenmiştir. 8-10 Ekim tarihinde yapılan Londra Toplantısında 50'den fazla ülkenin "Önleme Kuralları"na desteklediği ifade edilmiş ve Türkiye, Kasım 2003 ayında bu girişimi desteklediğini açıklamıştır.

PSI girişiminin temelini oluşturan ve "Paris Önleme Kuralları" beyanı olarak adlandırılan kuralların deniz boyutunu ilgilendiren en önemli prensipler aşağıdadır;

- Kendi tabiyetindeki gemilerin başka devletlerce durdurularak, aranmasına ve KİS içeriğinden şüphe duyulan kargo tespit edildiğinde, el konulmasına izin vermek,
- Şüpheli gemileri kendi iç suları, karasuları ve bitişik bölgelerinde seyrederken durdurup aramak, söz konusu kargo tespit edildiğinde ise el koymak,
- Şüpheli gemilerin limanlara, iç sulara ve karasularına varış ve ayrılışlarında aranacaklarına ilişkin kurallar koymak ve uygulamak.

Önleme kuralları metninde, PSI'nın hukuki zemini olarak KİS yayılmasının uluslararası barış ve güvenliğe karşı tehdit olduğunu vurgulayan Ocak 1992 tarihli BM Güvenlik Konseyi başkanlık beyanı kullanılmakta, ayrıca girişimin gerek G-8, gerekse AB'nin bu konuda yaptıkları açıklamalarla uyumlu olduğu belirtilmektedir.

PSI girişimine taraf olan devletlerin kara, hava ve denizde birlikte önleme yeteneklerinin geliştirilebilmesi için KİS kaçakçılığının yoğun olarak yaşandığı Pasifik Okyanusu, Akdeniz ve Umman Denizi'nde ortak tatbikatlar icra edilmektedir.

Gerek PSI ve gerekse teröre karşı küresel savaş uygulamaları kapsamında yasadışı faaliyetlere karışan veya karıştığı değerlendirilen ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk kuvvetleri tarafından sorgulanması ve aranması konusunda halen yasal dayanak olarak esas alınan uluslararası düzenlemeler şunlardır:

- 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) (Md.99-110)
  - 1988 Viyana Uyuşturucu ile Mücadele Sözleşmesi (Md.17)
  - BM Uluslararası Sınır aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi Eki, (2000 Palermo Protokolü) (Karadan, Deniz ve Havadan Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol) (Md.8)
- Bu sözleşmelere ilaveten bazı ülkeler, BM Güvenlik Konseyi'nin terörle mücadele kapsamında aldığı bazı kararları (1269/1999, 1368/2001, 1373/2001 ve 1390/2002 sayılı kararları) şüpheli ticari gemileri arama ve sorgulama konusunda yasal dayanak olarak kabul edilmekte ve uygulamaktadırlar.

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), (Md.99-110) çerçevesinde ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk kuvvetleri tarafından sorgulanması ve aranması şu faaliyetler için geçerlidir.

- Köle ticareti,
- Deniz haydutluğu,
- Milleti olmayan gemiler,
- Yetkisiz yayın yapma,
- Bayrak göstermeyi reddetmedir.

Türkiye 1982 BMDHS'ne taraf olmamakla birlikte teamüli uluslararası hukuk kuralları haline gelen bu uygulamaları genel olarak benimsemektedir.

1988 Viyana Uyuşturucu ile Mücadele Sözleşmesi (Md.17) ve BM Uluslararası Sınır Aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi eki olan 2000 Palermo Protokolü (13 Aralık 2000) (md.8) taraf devletlerin yasadışı faaliyetlere karşı işbirliği yapmalarını ve bu faaliyetlere karışan gemilerin bağlı olduğu bayrak devletlerinin izin vermesi kaydıyla diğer ülkelerin bu gemilere boarding yapması, aranması ve suç unsuru bulunduğu takdirde gerekli yasal işlemi yapmasını öngörmektedir.

Türkiye bu sözleşmelere taraftır. Diğer taraftan, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) platformunda da görüşülmeye devam eden ve henüz karara bağlanmayan "compliant boarding" konusunda ülkelerin iç hukukundan kaynaklanan nedenlerden dolayı farklı uygulamalar ortaya çıkmaktadır.

ABD'nin Basra Körfezi'nde petrol kaçakçılığına karşı yoğun MIO faaliyetleri icra ettiği, bu kapsamda on binlerce geminin sorgulandığı ve bayraksız veya devletsiz binlerce gemiye rızaya dayalı olmayan (non-compliant) boarding yapıldığı, bölgedeki gemilerin çoğunun bayrağı olmayan devletsiz gemiler olduğu bilinmektedir.

Geleneksel olarak devletler tarafından harp gemilerinin kolluk kuvveti olarak kullanılmaması prensibi esas alınmasına rağmen, son yıllarda artan açık denizlerdeki yasadışı faaliyetler ve terörizme karşı mücadele kapsamında, birçok devlet değişik hukuki çözümler üreterek harp gemilerini bu alanda kullanma yoluna gitmektedir.

Dünya denizleri artık eskisi gibi değildir. Deniz hukuku uygulamaları Soğuk Savaş sonrası ve bilhassa 11 Eylül sonrası dönemden oldukça etkilenmiştir. 19'uncu yüzyıl sonlarında köle ticareti ile savaşta İngiltere Kraliyet donanmasının yürüttüğü mücadelenin bir benzerini bugün ABD Donanması terörle savaş kapsamında yürütmektedir. O dönemde İngiltere bayrak devleti rızasına bakmadan köle ticareti yapan gemilere müdahale ediyordu. 11 Eylül sonrasında ABD, gerek tek taraflı uygulamaları ve gerekse "ISPS Code", SUA Sözleşmesi, PSI uygulamaları gibi çok taraflı uygulamalar ile denizler üzerindeki baskısını terörle küresel savaş kapsamında artırmaktadır.

### **1.3.6.2. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi (Suppression of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation-SUA) Sözleşmesi ve Protokolü**

Denizcilik faaliyetlerinin enternasyonel niteliği dolayısıyla denizde terörist faaliyetlerin önlenmesi ve bu faaliyetlere karışanlara gerekli müeyyidelerin uygulanabilmesine duyulan ihtiyaç, uluslararası deniz hukukunda da kendisini hissettirmiştir. Gerçekten, seyrüsefer serbestliği prensibi dolayısıyla gemilerin tüm dünya denizlerinde serbestçe dolaşmaları, uluslararası ticaret ve taşımada deniz yolunun ucuzluğu, kolaylığı ve sağlamış olduğu diğer avantajlar dolayısıyla, bu imkanların kötüye kullanılması olasılığının yüksek olması karşısında, uluslararası terörizmin önlenmesinde deniz hukuku sahasında yürütülecek çalışmalar, çok daha önem taşımaktadır.

Birleşmiş Milletler Teşkilatı bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucu denizde seyrüsefer güvenliğinin tehdit edilmesi, gemilere veya gemilerde bulunanlara karşı yasadışı eylemlerde bulunulmasının önlenmesi, gerekli tedbirlerin alınması amacıyla Uluslararası Denizcilik Teşkilatı bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucunda alınan kararlara da uygun olarak Roma'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferansta, 10 Mart 1988 tarihinde Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) imzalanmıştır.

Ülkemizce, SUA Sözleşmesi ve Protokolünün onaylanması, 27.09.1990 tarihli ve 3662 sayılı kanunla uygun bulunmuş, bilahare 26.01.1998 tarihli ve 23242 sayılı Resmi Gazete’de SUA ve Protokolü, taraf devletler arasında sözleşmenin uygulanması ve yorumlanmasından kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin sözleşme maddesiyle bağlı olmadığı yönündeki ekli çekince ile yayımlanmıştır.

#### **1.3.6.2.1. Sözleşmenin Kapsamı**

Gemiler Bakımından; SUA Sözleşmesinin 1’inci maddesinde gemi, “dinamik takviyeli, su altına dalabilir veya diğer yüzen her gemi dâhil devamlı olarak deniz yatağına bağlı bulunmayan her türlü gemi” olarak tarif edilmiş, muafiyetlerine ilişkin diğer düzenlemelere paralel olarak harp gemileri ve ticari olmayan amaçlarla işletilen devlet gemileri ile sözleşmenin esas itibarıyla denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine yönelik olması dolayısıyla seferden çekilen ve kızağa alınan gemiler kapsam dışında tutulmuştur.

Suçlar Bakımından; Sözleşmenin gerek uygulama alanı, gerekse felsefesini ortaya koyması bakımından en önemli maddesinin 3 üncü maddesi olduğu söylenebilir. Bu maddede, sözleşmenin hangi suçlara uygulanacağı iki fıkra halinde düzenlenmiş, 1 inci fıkrasında bir şahsın kanuna aykırı ve kasıtlı olarak fıkroda gösterilen fiilleri işlemesi halinde suç işlemiş sayılacağı, 2 inci fıkrasında 1 inci fıkroda belirtilen suçlara iştirak ve teşebbüs ile daha özel bir hüküm olarak 1 inci fıkroda belirtilen suçları işleme tehdidinin suç oluşturacağı belirtilmiştir.

1 inci fıkroda her ne kadar kanuna aykırı ve kasıtlı olarak fıkroda belirtilen fiillerin işlenmesi halinde suç işlenmiş sayılacağı belirtilmekte ise de kanuna aykırılık ifadesinin haksız bir şekilde veya hukuka aykırı olarak anlaşılması daha doğru olacaktır.

Esas suçların sayılmış olduğu bu fıkroda, 2 nci fıkrayla da uyumlu olarak 7 bent halinde sayılan eylemlerin ortak özelliğini, geminin seyir güvenliğinin tehlikeye sokulması oluşturmakta, geminin seyir güvenliğinin tehlikeye sokulmasıyla birlikte geminin veya kontrolünün ele geçirilmesi, gemide bulunanlara şiddet uygulanması, gemiye ve yüküne zarar verilmesi, gemiyi tahrip edebilecek cihaz veya maddelerin gemiye konulması, seyirüferi kolaylaştıran yapılara zarar verilmesi, seyirüferi tehlikeye sokacak şekilde yanlış bilgilerin gemiye iletilmesi, bu fıkroda belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi dolayısıyla bir kimsenin öldürülmesi ve yaralanması suç oluşturmaktadır.



Saha Bakımından; Sözleşmenin 4 üncü maddesinde, bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi ve programına göre bu sulara, bu sulardan geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması halinde sözleşmenin uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak bu hükme göre sözleşmenin uygulanamayacağı hallerde suçlu veya zanlının bu devletten başka bir taraf devletin ülkesinde bulunması halinde sözleşme yine uygulanabilecektir. Görüldüğü üzere sözleşme, esas itibarıyla ülkelerin karasularındaki egemenlik ve yargılama yetkileriyle uyumlu olarak karasularının ötesinde gemilerin seyretmesi ve seyretmesinin planlanması halinde uygulama imkânı bulmakta, ancak bu halde dahi sözleşmenin uygulanamayacak olması halinde suçlu veya zanlının sözleşmenin tarafı olan bir başka devletin ülkesinde bulunması koşuluyla sözleşme hükümlerinin uygulama imkanı sağlanmaktadır.

#### **1.3.6.2.2. Taraf Devletlerin Yargılama Yetkisi**

Taraf devletler, sözleşmenin 5 inci maddesi hükmüne göre sözleşme kapsamında sayılan suçları bu suçların ağırlığına göre uygun cezalarla cezalandırmakla yükümlü oldukları gibi; suçun devletin bayrağını taşıyan bir gemiye karşı veya bu gemide işlenmesi; o devletin karasuları dahil ülkesinde işlenmesi; o devletin vatandaşı tarafından işlenmesi halinde bunlar üzerinde kendi yargı yetkisini tesis etmek için gereken tedbirleri almakla yükümlüdürler.

Diğer yandan, suç bir taraf devlette sürekli ikametgâhı bulunan bir vatansız kişi tarafından işlenmişse; suçun işlenmesi sırasında taraf devletin vatandaşının alıkonulması, tehdit edilmesi, yaralanması veya öldürülmesi söz konusuysa; suç taraf bir devleti bir şey yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla işlenmiş ise bu taraf devletler de yargılama yetkisini tesis edebileceklerdir. Ancak bu durumda IMO Genel Sekreterine bildirimde bulunulması gerekmektedir.

Eğer zanlı/suçlu, taraf devletlerden birinin ülkesinde bulunuyorsa ve bu devlet, yargılama yetkisini tesis etmiş bulunan devletlerden birine zanlıyı iade etmiyorsa 3 üncü maddede sayılan suçlar üzerinde yargılama yetkisini kendisi tesis etmek zorundadır.

Suçlu/Zanlıların Yakalanması Halinde Yapılacak İşlemler;

- Suçlu/zanlının bir taraf devlette bulunması halinde bu devlet kendi mevzuatına uygun olarak ilgili hakkında cezai takibat veya iade işlemleri başlayıncaya kadar gereken süre için bu kişiyi gözaltına alacak veya muhafaza edecek ve hemen hazırlık soruşturmasına başlayacaktır. Ancak bu durumda suçlu/zanlının uyuğunda bulunduğru veya bu kişinin vatansız olması durumunda sürekli ikametgâhının bulunduğru devletin en yakın ve uygun temsilciliğri ile haberleşmesi ve o devletin temsilcisi tarafından ziyaret edilmesi olanaklarının sağlanması gerekmektedir.

- Suçlu/zanlıyı gözaltına alan taraf devlet, ayrıca yargılama yetkisini tesis etmiş olan veya uygun görüyorsa ilgili devletlere gözaltına almayla ilgili olayları derhal bildirecek, hazırlık soruşturması sırasında tespit edilen bulgu ve delilleri söz konusu devletlere derhal ileterek yargılama yetkisini kullanmak istediğinde olup olmadığını belirtecektir.

- Suçlu/zanlının ülkesinde bulunduğru taraf devlet, sözleşmenin 6 ncı maddesine göre yargılama yetkisinin tesis edildiğri ülkeye suçlu/zanlıyı iade etmezse, suç ister kendi ülkesinde işlensin, isterse başka bir ülkede işlensin kendi mevzuatına uygun olarak takibata geçilmek üzere olayı yetkili makamlarına intikal ettirerek kendi mevzuatına göre vehamet arz eden her hangi bir diğerr suç için öngörülen usuller dairesinde yetkili makamların gerekli kararı vermesini sağlayacaktır.

#### **1.3.6.2.3. Kaptan Tarafından Suçlu/Zanlının Teslimi**

Sözleşmenin 8 inci maddesi hükmüne göre bir taraf devlet gemisinin kaptanı, sözleşme kapsamındaki suçları işlediğrine dair haklı nedenleri bulunan bir kişiyi diğerr herhangi bir taraf devletin (kabul eden) makamlarına teslim edebilecektir.

Ancak bunun için bayrak devletinin mümkün olduğunca kabul eden devletin karasularına girmeden önce bu kişiyi teslim etme isteğinde olduğunu sebepleriyle birlikte bildirmesi gerekmektedir. Kabul eden devletin sözleşmede teslim imkan sağlayan nedenlerin bulunmadığını ileri sürmekten başka bir sebeple teslim istemini reddetmesi mümkün değildir.

#### **1.3.6.2.4. Suçlu/Zanlıların İade Esasları**

a. Sözleşmenin 3 üncü maddesinde sayılan suçlar, taraf devletler arasında mevcut suçların iadesi konusundaki herhangi bir anlaşmada iadeyi gerektiren suçlar arasında sayılmakta ve taraf devletler, aralarında suçluların iadesine ilişkin yapacakları sözleşmelerde bu suçları da iadeyi gerektiren suçlar arasında saymayı üstlenmektedirler.

b. Eğer taraf bir ülke, suçluların iadesini bir antlaşmanın varlığı şartına bağlı tutuyorsa ve aralarında suçluların iadesi antlaşması bulunmayan bir diğer taraf devletten, bir suçlunun iadesi konusunda talep almışsa, sözleşmenin kapsamındaki suçlar bakımından kendi ihtiyarına bağlı olarak SUA Sözleşmesini iade için hukuki bir dayanak olarak kabul edebilecektir.

c. Eğer taraf bir ülke, suçluların iadesi için bir antlaşmanın varlığını şarta bağlı tutmuyorsa iade konusunda talepte bulunulan devletin mevzuatında belirtilen şartlara bağlı olarak 3 üncü maddede belirtilen suçları iadeyi gerektiren suçlar olarak kabul edebilecektir.

ç. Ayrıca, taraf devletler arasında suçluların iadesi bakımından 3 üncü maddede belirtilen suçlar, sadece meydana geldiği ülkede değil, aynı zamanda iade talebinde bulunan taraf ülkenin de yargı yetkisine giren yerde işlenmiş sayılmaktadır.

d. Eğer, suçlu/zanlı yargılama yetkisi tesis etmeyen bir taraf devlette bulunuyor ve bu devlet birden fazla devletten iade talebi almışsa, taraf devlet, suçluyu/zanlıyı hangi devlete iade edeceğine karar verirken suçun işlendiği tarihte taraf bayrak devletinin menfaat ve sorumluluklarını öncelikle nazara alacaktır.

e. İade talebi değerlendirilirken suçlu/zanlının tabiyetinde bulunduğu veya vatansız olması halinde ilgili ülkedeki yetkili makamlarla haberleşmesinin sağlanması ile bu makamların temsilcileri tarafından ziyaretine ilişkin haklarının iade edileceği ülkede etkilenip etkilenmeyeceği de göz önünde bulundurulacaktır.

f. İade esaslarıyla ilgili bir diğer hüküm ise sözleşmenin 11/7 nci maddesinde bulunmaktadır. Buna göre taraf devletler arasında tüm suçluların önlenmesi antlaşmaları ve düzenlemelerin bu sözleşmeye aykırı hükümlerinin bu sözleşmede belirtilen suçlarla ilgili olarak değiştirilmiş sayılmasıdır.

#### **1.3.6.2.5. İşbirliğine İlişkin Düzenlemeler**

Sözleşme kapsamındaki suçlar ilişkin olarak cezai takiplerin biran evvel sonuçlandırılması, delillerin toplanması da dâhil olmak üzere devletler arasında geniş ölçüde birbirlerine yardım yükümlülüğü, suçları ülke içinde veya dışında işlenmesi için yapılan hazırlıkların önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasını içermektedir.

Ayrıca, ülkelerin kendi mevzuat hükümlerine uygun olarak bilgi teatisi, suçların önlenmesi için idari ve diğer tedbirlerin koordinesi, sözleşme kapsamındaki suçların işlenmesi durumunda geminin yolculuğundaki gecikmelerin önlenmesi için gösterilecek her türlü çabalar; suçun işleniş tarzı, suçlu/zanlı ile ilgili alınan tedbirler, suçlu/zanlı hakkındaki iade veya diğer hukuki işlemlerin sonuçları, cezai takibatın sonuçları hakkında Genel Sekretere ve ilgili diğer ülke ve teşkilatlara yapılacak bildirimler, sözleşmenin 12, 13, 14 ve 15 inci maddelerinde düzenlenmiştir.

#### **1.3.6.2.6. Uyuşmazlıkların Çözümü**

Sözleşmenin 16 ncı maddesi hükmüne göre taraf devletler arasında sözleşmenin yorumlanması veya uygulanmasıyla ilgili olarak ortaya çıkan ve makul bir süre içinde müzakere yoluyla çözülemeyen anlaşmazlıkların taraflardan birinin isteği üzerine hakeme havale edilmesi mümkündür. Ancak talepte bulunulmasından itibaren 6 ay içinde hakem heyetinin oluşturulması sağlanmazsa taraflardan birinin uyuşmazlığı Milletlerarası Adalet Divanına götürme hakkı bulunmaktadır.

Ülkemiz bu maddenin 2 nci fıkrasıyla sağlanan düzenlemeye uygun olarak sözleşmenin bu maddesinin 1 inci fıkra hükmü uyarınca bağlı olmadığını bir ihtirazi kayıt olarak ileri sürmüştür.

Kısa adıyla SUA Protokolü diye ifade edilen “Kıta Sahanelığında Buluna Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol”, SUA Sözleşmesinin bir anlamda tamamlayıcısı niteliğindedir.

Gerçekten, SUA Sözleşmesi, esas itibariyle denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve faillerin cezalandırılmasını amaçlamakta, bu çerçevede gemiler sözleşmenin uygulama kapsamında yer almaktadır.

Ancak SUA, Protokolünün önsözünde de açıkça vurgulandığı üzere SUA Sözleşmesinin hazırlanmasını gerektiren nedenler, kıta sahanlığında yer alan sabit platformlar için de geçerli olup sabit platformlara karşı ya da sabit platformlar üzerinde yasa dışı eylemlerin gerçekleştirilmesi mümkündür.

Protokolün 1 inci maddesinde, SUA Sözleşmesinin suçların takibi, suçlu/zanlıların iade usulleri, taraf devletlerin yargılama yetkileri ile faillerin yargılanmaları ve uyuşmazlıkların çözümlenmesi usullerine ilişkin 5 inci, 7 nci ve 10 ila 16 ncı maddeleri hükümlerinin, kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı veya bu platformlar

üzerinde işlendiği takdirde Protokolün 2 nci maddesinde belirtilen suçlara uygulanacağı belirtilmiştir.

Ancak yukarıdaki paragrafa göre sözleşmenin uygulanmadığı hallerde suçlu/zanlının sabit platformun iç sularında veya karasularında bulunduğu taraf devletlerden başka bir devletin ülkesinde bulunması halinde bu Protokolün uygulanmasına imkân sağlanmıştır. Protokolün 2 nci maddesinde sayılan suçlar SUA Sözleşmesinin 3 üncü maddesinde sayılan suçlara paralel ve esas itibariyle kıta sahanlığında yer alan sabit platformların güvenliğinin tehlikeye girmesi baz alınarak düzenlenmiştir. Keza, ülkelerin yargı yetkisinin tesisine ilişkin hükümler de hemen hemen SUA Sözleşmesinin 6 ncı maddesi hükmüne paraleldir.

#### **1.3.6.2.7. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde Değişiklik Çalışmaları<sup>135</sup>**

Amerika Birleşik Devletlerinde 11 Eylül 2001 tarihinde meydana gelen terörist saldırıların hemen akabinde bu saldırıları kınayan ve terörizme karşıtı sözleşmelerin tam uygulanması da dâhil olmak üzere terörist saldırıların bastırılması ve önlenmesi için uluslar arası topluluğa çağrıda bulunan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1368 ve 1373 sayılı kararları kabul edilmiştir. Bilahare konu Uluslararası Denizcilik Teşkilatının gündemine de taşınarak IMO Genel Kurulunca “Gemilerin Güvenliği, Yolcu ve Mürettebatın Emniyetini Tehdit Eden Terörizm Hareketlerinin Önlenmesi için Önlem ve Usullerin Gözden Geçirilmesine” ilişkin 20.11.2001 tarih ve A.924 (22) Sayılı karar kabul edilmiştir.

A.924 (22) sayılı kararla, SUA Konvansiyonu ve Protokolünü geliştirmek için bir ihtiyacın var olup olmadığını öncelikli olarak araştırmak üzere konu Deniz Güvenliği Komitesi ve Kolaylaştırma Komitesinin yanı sıra Hukuk Komitesine de intikal ettirilmiş, ilk olarak Hukuk Komitesinin 83 üncü dönem toplantısında Komitenin çalışma programına alınmış ve 84 üncü dönem gündemine girmiş ve revizyon çalışmalarına son olarak 88 inci dönem toplantılarına kadar devam edilmiştir. 84 üncü Dönem Hukuk Komitesi görüşmelerinde bir yazışma grubu oluşturulması ve yazışma grubuna Amerika Birleşik Devletlerinin liderlik yapmasına karar verilmiştir.

---

<sup>135</sup> DEMİR, İsmail, “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolde Değişiklik Çalışmaları”, Deniz Hukuku Sempozyumu, Ankara, Haziran 2004, s. 4-11

SUA Sözleşmesi ve Protokolü, denizde terörist faaliyetlerin önlenmesi ve suç faillerinin takip ve cezalandırılabilmesi bakımından yürütülecek çalışmalarda, uluslar arası deniz hukuku sahasında ilk ve özel olarak kabul edilmiş enstrümanlar olması dolayısıyla, büyük önem taşımaktadır.

SUA Sözleşmesi ve Protokolünün daha etkin, ülkeler arasında işbirliğini artırıcı, denizde terörist faaliyetlerinin önlenmesi ile suç failleri hakkında yürütülecek takiplerin hızlı bir şekilde yürütülmesi ve sonuçlandırılabilmesi bakımından revizyon çalışmalarında SUA ve Protokolünde yer alan suçların yeniden tanımlanması ve genişletilmesi, ülkelerin karasularında gerçekleşen terörist faaliyetlerde yargılama yetkisinin o ülkeye ait olması dolayısıyla Sözleşme ve Protokolünün kabotaj hattındaki seyrüseferlere teşmil edilip edilmeyeceği; yargılama yetkisi, suçlu/zanlının iade usullerine ilişkin düzenlemelerin daha da güçlendirilerek yeniden ele alınması ile iade talebini reddetme konusunda ülkelerin politik suç istisnasına dayanıp dayanamayacakları çalışmaların başlangıç konuları arasında yer almıştır.

SUA ve Protokolünün revizyon çalışmalarında terörizmle ilgili diğer uluslar arası sözleşmelerden önemli ölçüde yararlanılmakta olup bu sözleşmelerle uyum sağlanmasının yanı sıra bir kısmı SUA ve Protokolünün imzalanmasından sonra hazırlanan ve bu metinlerde yer alan yeni ve etkili hükümlerin aynen veya değiştirilerek benimsenmesi yoluna gidilmektedir.

Taslak Protokolün giriş bölümünde yer alan ve tamamına ülkemizin de taraf olduğu bu sözleşmelerin büyük bir kısmı Taslak Protokolün ekinde zikredilmektedir.

Söz konusu sözleşmeler/protokoller aşağıda belirtilmiştir.<sup>136</sup>

a.Uçak Gemilerinin Haksız Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme, (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Lahey, 1970)

b.Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Haksız Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal, 1971)

---

<sup>136</sup> İsmail Demir, Başbakanlık denizcilik Müsteşarlığı Birinci Hukuk Müşaviri, sf 4.19, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol'de (SUA Protokol) Değişiklik Çalışmaları, Deniz Hukuk Sempozyumu, Ankara, 2004.

c.Diplomatik Temsilciler Dahil Uluslararası Himayeye Sahip Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılmasına Dair Sözleşme (Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, 1973)

ç.Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme (International Convention against the Taking of Hostages, 1979)

d.Nükleer Maddelerin Fiziksel Korunması Hakkında Sözleşme (Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 1979)

e.Terörist Bombalama Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, 1997)

f.Terörizmin Finanse Edilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 1999)

g.Nükleer Silahların Yayılmaması Hakkında Anlaşma (Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, 1968)

SUA Sözleşmesi tadilat çalışmalarında özellikle yeni suç tiplerinin oluşturulmasında önemli bir yeri olan “Biyolojik ve Zehirli Silahların Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme” ile “Kimyasal Silahların Kullanımı, Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme” ve “Nükleer Silahların Yayılmaması Hakkında Anlaşma” hükümlerine uyum sağlanmasına çalışıldığı, Sözleşmenin atıf yapılan bu sözleşmelerden kaynaklanan ülkelerin hak ve borçlarına bir etki sağlamadığı vurgulanmaya çalışılmıştır.

SUA Sözleşmesinin 3 üncü, Protokolün 2 inci maddesinde tanımlanan suçlar, daha ziyade denizde seyir güvenliği ile sabit platformların güvenliği tehlikesine yönelik ve sınırlı sayıda suçlardır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün esasını sözleşme/protokolün hakkında uygulanacağı suçlar teşkil etmekte olup çalışmalarda SUA Sözleşmesi ve Protokolündeki suçlar, oldukça ayrıntılı ve yeniden ele alınarak tanımlanmakta, bu enstrümanların daha etkili bir şekilde uygulanabilmesi bakımından yeni suç tipleri artırılmaktadır.

11 Eylül terör saldırısında uçakların doğrudan bir terör aracı olarak kullanılması karşısında, Taslak Sözleşme çalışmalarında yeni suç tiplerine yer verilirken denizde muhtemel terör saldırılarında gemilerinde önemli bir terör aracı olarak kullanılabileceği gerçeğinden hareket edilmiştir.

Gerçekten, geminin yanı sıra gemiyle taşınan yüklerin özellikle patlayıcı, radyolojik, kimyasal ve biyolojik araç ve silahların bir terör saldırısında kullanılması halinde insan ve çevreye verebilecek zararların boyutlarının kestirilmesi çok zor olacaktır. Bu nedenle, yeni suç tiplerine yer verilirken söz konusu madde ve silahların kullanımı ya da kullanımının tehdidi ile bazı hallerde gemide taşınması suç oluşturmaktadır.

b. Taraf Devletler Arasında İşbirliğine İlişkin Hükümler;

SUA Sözleşmesine ilave edilmesi düşünülen maddelerle uluslararası hukukla uyumlu olarak denizde seyrüsefer güvenliğine karşı haksız saldırıların ya da bu sözleşmeyle kapsanan haksız saldırıların önlenmesi ve bastırılması hususunda taraf ülkelere, en geniş kapsamda işbirliği yapmaları yüklenmekte, gemideki bir kişinin, ya da gemi yükünün sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenmesine karıştığı ya da karışmak üzere olduğu gibi hallerde makul bir gerekçeye sahip taraf bir devletin bu suçların önlenmesi ya da bastırılması hususunda diğer taraf devletlerin yardımını isteyebileceği ve kendisinde yardım istenilen taraf devletin de gecikmeksizin gerekli cevabı vererek mevcut en uygun araçlarla gerekli yardımı sağlayacağı öngörülmektedir.

Taraf ülkeler arasında sözleşme kapsamındaki suçların önlenmesi ve bastırılması hususunda belirtildiği şekilde işbirliğine ilişkin daha açık ve somut yükümlülüklerin yüklenmiş olması, sözleşmenin daha uygulanabilir olması bakımından olumlu değerlendirilmektedir.

c. Gemilere Çıkılması (Boarding Yapılması)

SUA Sözleşmesinde yapılması düşünülen en önemli değişikliklerden birisi de denizde seyrüsefer serbestliği prensibine önemli bir müdahale olarak algılanabilecek olan gemilere çıkılmasına (boarding) ilişkin düzenlemedir. Bu hüküm, esas itibarıyla Birleşmiş Milletler Yasadışı Uyuşturucu ve Psikotropik Maddelere Karşı Sözleşme'nin 17'inci maddesiyle (United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988) Kara, Deniz ve Hava Yolu ile Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolün 7 ila 9 uncu maddelerine (Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air) dayanmaktadır.



#### ç. Boarding Esasları

Taslak protokole eklemesi düşünölen bazı şartların tahakkuk etmesi halinde taraf devletlerin bir gemiyi durdurarak boarding yapması, böylelikle gemiyi, yükünü ve gemide bulunanları araması, sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediği ya da işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunan kişileri sorgulamasına olanak sağlanmaktadır.

Taslak maddeye göre boarding yapmaya, bir devletin güvenlik güçleri ya da savaş gemileri ya da askeri uçak gemilerinin yetkilendirilmiş diğer görevlileri ile devlet hizmetinde kullanılmak üzere açık bir şekilde işaretlenmiş ve tanınabilir uçak gemileri ya da diğer gemilerin görevlileri yetkilidir.

Güvenlik güçleri ya da yetkilendirilmiş diğer makamlar da taslak maddede gösterilmiş ve bunların genel sekretere bildirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Taslak maddede ayrıca sözleşmeye taraf olunması sırasında taraf ölkelerin kendi gemilerine diğer taraf ölkelerin güvenlik güçleri ile yetkilendirilmiş diğer memurlarının gemiye çıkabilmelerini hususunda ön izin vermeleri imkânı sağlamaktadır.

Sözleşme hükümlerine uygun olarak gemiye çıkılması durumunda bu müdahaleyi yapan taraf ölkeye bayrak devletine yapılan işlemin sonuçları hakkında gerekli bilgileri nakletme yükümlülüğü yüklenmiş, gemiye çıkma ve arama faaliyetlerinin uluslararası hukuka ve sözleşmede öngörölen güvencelere uygun olarak yerine getirilmesi gerektiği, insanların yaşamlarına ciddi bir tehlikenin söz konusu olması ya da ilgili sözleşmelerden kaynaklanan bir hakkın kullanılmasının dışında bayrak devletinin açık muvafakati olmaksızın hiçbir ilave tedbirin alınmayacağı, boarding sırasında görevlilerin görevlerine engel olunması ile gemide bulunan kişiler, ve görevlilerin emniyetini sağlamak için gerektiğinde güç kullanılması hariç olmak üzere güç kullanılmayacağı, güç kullanılması halinde ise bunun en asgari/makul seviyede olacağı belirtilmiştir.

Boarding ve alınacak tedbirlerin denizde can güvenliğini tehlikeye atmaması, gemideki tüm kişilere uluslararası insan hakları hukuku dahil uygulanabilir uluslararası hukuk hükümlerine uygun olarak ve temel insan saygınlığını koruyacak bir tarzda davranılması, gemi ve yükünün güvenliğinin nazara alınması, bayrak devletinin ticari ve hukuki menfaatlerine zarar verilmemesine dikkat edilmesi belirtilmiştir.

Gemi ve yükü hakkında alınacak her hangi bir tedbirin çevre bakımından sağlıklı olmasının sağlanması, alınan tedbirlerini haksız çıktığının anlaşılması durumunda ortaya çıkan zarardan taraf devletlerin sorumlu olmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

#### d. Politik Suç İstisnası

SUA Sözleşmesi tadilat çalışmalarında bir diğer önemli konuyu terörizmle mücadelede önemli bir engel olarak ortaya çıkan politik suç nedeniyle suçluların iade edilmemesine dair mevcut ilkenin bertaraf edilmesi düşüncesi oluşturmaktadır. Kaynağını Terörizmin Finansa Edilmesine Dair Sözleşmenin 14 üncü maddesinden alan taslak maddeyle getirilen düzenlemeye göre sözleşme kapsamında belirtilen suçların hiçbirisi karşılıklı adli yardım ya da iade amaçları bakımından politik bir suç, politik bir suçla bağlantılı bir suç ya da politik saiklerden kaynaklanan bir suç olarak nazara alınamayacaktır. Dolayısıyla böyle bir suçta istinaden karşılıklı bir adli yardım ya da iade talebi söz konusu olduğunda bu suçun sadece politik bir suç, politik bir suçla bağlantılı bir suç ya da politik Saiklerden kaynaklanan bir suç olduğu gerekçesiyle iade ya da karşılıklı adli yardım talebinin reddedilmesi mümkün olmamaktadır.

Bununla birlikte, Terörizmin Finanse Edilmesi Hakkındaki Sözleşmenin 15 inci maddesinden esinlenilerek karşılıklı hukuki yardım ve iade taleplerinin, bir kişinin ırkı, dini tabiyeti, etnik kökeni, politik düşüncesi gibi sebeplerle cezalandırılması ya da yargılanması amacıyla yapıldığı hususunda önemli sebeplerin varlığı halinde sözleşmedeki hiçbir hükmün iade ya da karşılıklı adli yardım konusunda herhangi bir yükümlülük ve borç yükler biçimde yorumlanamayacağına dair bir hükmün maddesi olarak sözleşmeye ilavesi uygun görülmüştür.

Terörizmin Finanse Edilmesi Hakkındaki Sözleşmenin 16 ıncı maddesinden esinlenilerek; Taslak maddeyle, hakkında verilen bir mahkumiyet kararının icrası veya tutuklanma dolayısıyla suçlu/zanlının bulunduğu bir devletten, şahitlik, teşhis yada sözleşme kapsamındaki suçların cezai takibatı ve araştırılması nedeniyle delillerin ele geçirilmesinde yardım sağlanması amacıyla bir başka ülkeye transferine ilişkin ayrıntılı hükümler getirilmektedir.

Bu hükümlerde dikkat çeken yan, transfer edilecek şahsa adil muamele yapılması, bir başka deyişle gerekli hukuki ve sair güvencelerin sağlanmasına ağırlık verilmiş olmasıdır.

11 Eylül terör saldırısından sonra terörizmin önlenmesi konusunda uluslararası işbirliğinin önemi daha da artmış, bu çerçevede deniz hukuku alanında yürütülecek çalışmaların başında SUA Sözleşmesi ve Protokolünde revizyon çalışmaları önem kazanmıştır. Terörizmden uzun yıllardan beri zarar gören Ülkemizce, IMO Hukuk Komitesi bünyesinde yürütülmekte olan revizyon çalışmaları, genel olarak ve ana hatları itibarıyla desteklenmektedir.

Ülkemiz, Hukuk Komitesi çalışmalarına ilk olarak katılan devletler arasında yer almıştır. 84 üncü Dönem Komite toplantısına Ülkemiz tarafından sunulan 84/6/2 simgeli doküman ile öncelikli olarak Sözleşmenin adının “Denizde Seyir Güvenliği ve Deniz Emniyetine Karşı Haksız Eylemler, Terörist Eylemler ve Bu Şekildeki Eylemleri Destekleyenlerin Bastırılması” şeklinde değiştirilmesi, Taslak Protokolü giriş kısmına Birleşmiş Milletler Teşkilatınca alınan 1368 ve 1373 sayılı kararlarla ilgili ilavelerin yapılması ve Sözleşmenin 3 üncü maddesine bazı fiillerin suç olarak ilave edilmesi teklifinde bulunulmuştur. Çalışmaların ilerlediği müteakip toplantılarda önerilerimizin önemli bir kısmının Taslak Protokole alınması sağlanmış, sözleşmenin başlığının değiştirilmesi teklifimiz ise taslak çalışmaların tamamlanmasından sonra ele alınmak üzere ertelenmiştir.

Bununla birlikte, Sözleşmede yapılan önemli değişiklikler, özellikle suç sayı ve tiplerinin artırılması, kitle imha silahlarının bazı hallerde taşınması hallerinde suçun teşekkülü ve gemilere çıkılması (boarding yapılması) veya alınabilecek diğer tedbirler karşısında sözleşme adının önerimiz doğrultusunda genişletilerek değiştirilmesinin kaçınılmaz olacağı değerlendirilmektedir.

Çevreye verilen zararlar, Ülkemizin önerisi üzerine belli ölçüde Taslak Protokole sokulmuş, “serious injury or damage” kavramıyla yangın veya patlama sonucu gibi hallerle çevreye zarar verilmesi, Sözleşme kapsamına alınmaya çalışılmıştır. SUA Sözleşmesine eklenmesi planlanan yeni maddelerle yeni suç tiplerinin oluşturulması ve suçların bu şekilde artırılması, süphesiz sözleşmenin etki ve uygulanmasını kuvvetlendirecektir.

Yeni suç tiplerinin oluşturulması mevcut 3 üncü maddede seyir güvenliğine yönelik suçların yanı sıra denizde emniyete yönelik saldırıların da suç kapsamına alınmasında özellikle kitle imha silahlarının kullanılması ya da suç işlenmek amacıyla taşınması gibi hallerde suç oluşacağına kabulü, terörizmle mücadelede önemli bir caydırıcı etkiye sahip olabilecektir.

Taslak Protokolde zikredilen, özellikle terörizm ve kitle imha silahlarına yönelik düzenlemelere ilişkin uluslararası sözleşmelerin tamamına Ülkemizin taraf olması, yürütülen çalışmaların ülkemiz hak ve menfaatlerine uygun olarak gelişmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca suça iştirak, teşebbüs, suç sayılan fiillerin organize edilmesi ve bu fiillere katkı sağlanması ile tehdit hallerinin ayrıca suç olarak belirtilmesi ve vurgulanması da olumlu olup hangi fiillerin suç sayılacağına dair yapılan düzenlemelere Ülkemizce tamamen iştirak edilmektedir.

Müzakereler sırasında özellikle suç tanımıyla ilgili olarak terörizm veya benzeri konvansiyonlarda yer alan hükümlerle Taslak Protokol çalışmalarında yer alması düşünülen hükümlerin çakışabileceği, bazı düplikasyonların ortaya çıkabileceği yönünde muhtelif görüşler ileri sürülmüş ise de mevcut düzenlemelerde bir boşluk olmasından ziyade olabilecek bir düplikasyonun önemli bir sıkıntı yaratmayacağı haklı olarak ileri sürülmüştür. Suç tip ve sayısı ile suçların ele alınması konusunda Taslak Protokol çalışmalarında prensip olarak hemen hemen bir fikir birliği mevcuttur.

Taslak Protokolle SUA Sözleşmesine ilave edilmesi düşünülen düzenlemeyle sözleşme kapsamında suç sayılan fileleri işleyenlerin suçların iadesi veya adli yardımlaşma bakımından siyasi suçlu olarak kabul edilerek iade edilmeleri veya ülkelerin adli yardımlaşma taleplerinin reddedilmesinin önlenmesi amaçlanmaktadır. Bu düzeleme, terörizmle mücadele yaşamış olduğu tecrübeler düşüldüğünde ve esasen hükmün alındığı Terörizmin Finansmanının Önlenmesine Dair Sözleşmeye taraf olduğumuz nazara alındığında olumlu olduğu değerlendirilmektedir.

Suçlu ya da zanlıların cezai takibat ve yargılama sürecine tanıklık veya başka suretlerle katkı sağlayacağına anlaşılması gibi hallerde taraf ülkeler arasında transferine olanak sağlayan hüküm, ülkeler arasında terörizmin önlenmesi ve suçluların takip ve yargı önüne getirilmesinin sağlanması bakımından işbirliğini artırıcı ve kuvvetlendirici bir nitelikte olduğundan Ülkemizce de desteklenmektedir.

Gemilere bazı hallerde çıkılmasına (boarding yapılmasına) ilişkin Taslak Protokolle SUA Sözleşmesine eklenmesi düşünülen hüküm, Komite çalışmalarında en çok tartışılan maddeler arasında yer almıştır. Gerçekten ticaret gemilerine boarding yapılması, olağanüstü bir hal olup denizde seyrüsefer serbestliği prensibine önemli bir müdahale olarak algılanabilir. Komite çalışmalarının önceki toplantılarında gemilere çıkılmasına ilişkin hükümlere yapılan eleştiriler karşısında bu konu yeniden ele alınmış ve sunulan son teklife göre gemilere çıkılması hususunda prensip olarak bir fikir birliği bulunmakla birlikte gemilere çıkılmasının esas ve usulleri hakkında önemli tartışmalar yaşanmaktadır.

Düzenlemeye göre ancak sözleşme kapsamında yer alan suçlar bakımından ve bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan deniz alanlarında yer alan gemiler için bu gemilerin tabiyetinin ilgili devlet tarafından teyit edilememesi ya da ilgili devlet tarafından verilen izin ile gemilere çıkılması mümkün olabilmektedir.

Gemilere çıkılması, ciddi bir eylem olup bunun sıkı şartlara bağlanması önem arz etmektedir. Maddenin ilk kaleme alınışında gemilere çıkış için bayrak devletinin rızasına dair açık hükümler mevcut bulunmaması karşısında yapılan eleştiriler üzerine bayrak devletinin rızasına dair bazı hükümler metne ilave edilmiştir.

Bununla birlikte, gemilere çıkılmasına ilişkin hükümlerde halen bir kavram kargaşasının devam ettiğini söylemek mümkündür. Gerçekten taslak maddede bir gemiye çıkmak isteyen taraf, istekte bulunan taraf (requesting party); çıkılmak yapılmak istenen geminin ilgili olduğu devlet ilk taraf (first state) olarak ifade edilmektedir. “First State” ifadesi bazı yerlerde bayrak devleti (flag state) olarak geçmekle birlikte maddenin genelinde kullanılan ifadeler bakımından bir bütünlük olmadığı görülmektedir. Keza, “geminin tabiyeti” ile “geminin bayrağı” ifadeleri de sözleşmenin diğer maddelerinde farklı yerlerde kullanılmakta ve anlam karışıklığına yol açmaktadır. Oysa, gemilerin tabiyeti, bayrak çekme hakkına göre belirlenmektedir.

Dolayısıyla gemilerin tabiyetinde geminin bayrağını çekmeye hakkı olduğu devletin yani bayrak devletinin esas alınması gerekir. Ayrıca “bayrak devleti” kavramı, gemilere ilişkin uluslararası düzenlemelerde bir esas olarak benimsenmiştir. Dolayısıyla, gemilere çıkılmasında, ifade bütünlüğü ve anlam kargaşasına yol açılmaması bakımından “bayrak devleti” esasının benimsenmesi ve bu ifadenin kullanılması uygun olacaktır.

Görüşmeler sırasında kaptanın gemiye çıkılmasına rıza göstermesinin yeterli sayılması gerektiği hususunda fikirler ileri sürülmüş ise de, yukarıda belirtilen gerekçelerle bu fikre iştirak edilmediği, bayrak devletinin rızasının alınmasının gerekliliği ifade edilmiştir.

Sözleşmeye taraf olunma aşamasında taraf devletlerin, kendilerinin açık muvafakatlerinin bulunmadığı hallerde gemiye çıkılmaması haklarını saklı tutmak hususunda genel sekretere bir bildirimde bulunabileceklerine ilişkin maddede yer alan hüküm, esasen gemiye çıkılmasını önemli ölçüde sınırlandırılabilmesi ve bu hakkın kötüye kullanılmasına engel olabileceğinden olumlu değerlendirilmektedir. Gemilere çıkılması ya da diğer tedbirlerin alınması nedeniyle geminin söz konusu tedbirlerin alınmasını haklı gösteren herhangi bir fiili işlemediğinin anlaşılması halinde uğranılan zararların tazmini de dâhil olmak üzere taslak maddesiyle gerilmesi düşünülen teminatların seyrüsefer serbestliği prensibinin zedeleneceği konusundaki tereddütlerin giderilmesi bakımından ileri düzenlemeler olduğu söylenebilir.

11 Eylül terör saldırısından sonra SUA Sözleşmesi ve Protokolünde revizyon çalışmaları ile IMO'nun görevlerine daha geniş bir bakış açısından bakılarak, denizde seyir güvenliğinin yanı sıra denizde emniyetin sağlanması çalışmalarının da dahil olduğu yeni bir döneme girildiği söylenebilir.

SUA Sözleşmesi ve Protokolü üzerinde IMO Hukuk Komitesince yürütülen çalışmalar, Ülkemiz hak ve menfaatleri doğrultusunda ilerlemekte olup yakından takip edilmektedir. Mezkûr belgeler üzerindeki çalışmaların önümüzdeki yıllarda da hızlanacağı ve yoğunlaşacağı beklenmektedir.

### **1.3.6.3. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Tüzüğü**

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör eylemlerinin ardından, Kasım 2001'de yapılan ve ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun 22.Genel Kurul Toplantısına, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi teklif edilmiştir.

Denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması konusunda oy birliği ile anlaşmaya varılmıştır.

IMO Genel Kurulu tarafından bu konuda alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışma yapması amacıyla Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) yetkilendirilmiştir.

Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) tarafından denizde ya da deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi amacıyla yoğun çalışmalar yapılmış, hatta olağandışı toplantılar düzenlenmiştir.

Bu toplantılar sonrasında gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren ISPS kod oluşturulmuştur.

MSC tarafından oluşturulan yeni tedbirlerin zorunlu olarak ve biran evvel uygulamaya girebilmesi amacıyla ISPS Kod'un<sup>137</sup> ülkemizin de taraf olduğu 1974 tarihli Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)'ne eklenmesi kararlaştırılmıştır.

Bu amaçla, 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı toplanmıştır.

Deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler SOLAS 74 Bölüm 11'e kabul edilen değişiklik (11-1) ve ilavelerle (11-2), Uluslar arası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kod'u olarak eklenmiş ve 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm akit devletlerce kabul edilmiştir.

ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik (Security) kavramı getirilmiş, IMO tarafından, gemilerle birlikte liman tesisleri de dâhil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanılmıştır.

Akit devletlerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası yükümlülüklerini düzenleyen ve SOLAS 74'e Bölüm 11-2 olarak eklenen andlaşma hükümleri, esas olarak, uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan liman tesisleri ile bu tesisleri kullanan ve uluslararası sefer yapan belirli standartlardaki gemilere uygulanacak hükümler olarak kabul edilmiştir.

#### **1.3.6.3.1. ISPS Kod'un Hedefleri**

Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle işgal eden gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik eylemlerine karşı önleyici tedbirler almak amacıyla SOLAS 74 Sözleşmesine taraf olan devletler;

a.Hükümet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman işleticileri arasında işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek

---

<sup>137</sup> KILIÇ Oktay, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Tüzüğü, Deniz Hukuku Sempozyumu, 2004, sf 4-33.

b.Denizde güvenliği temin etmek için SOLAS 74 Sözleşmesine taraf olan Devletler, Hükümet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman işleticilerinin görev ve sorumluluklarını belirlemek,

c.Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve bilgi alış verişini temin etmek,

ç.Değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olarak hareket edebilmek için yeterli ve düzgün plan ve prosedürlere sahip olabilmek amacıyla, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji temin etmek,

d.Denizlerde güvenliği tesis etmek üzere uygun ve yeterli tedbirlerin alınabilmesi için gerekli ortamı sağlamaktır.

#### **1.3.6.3.2. ISPS Kodun Amaçları**

a.Güvenlik tehditleri ile ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirmesi ve akit devletlerle bu tür bilgilerin değiş-tokuş edilmesi,

b.Gemiler ve liman tesisleri arasında haberleşmeye yönelik işbirliğinin devamının sağlanması,

c.Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi,

ç.İzinsiz olarak; silahların, yangına yol açacak malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi,

d.Güvenlik tehditleri ya da güvenlik eylemlerine karşılık verebilmek için tehlikeyi bildirici vasıtalar/araçlar temin edilmesi,

e.Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının temin edilmesi,

f.Güvenlik planları ve prosedürlerine aşinalık sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların temin edilmesini sağlamaktır.

#### **1.3.6.3.3. ISPS Koda Tabi Gemiler ve Limanlar**

a. Uluslararası seferle iştiğal eden; yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri,

b. Uluslararası seferle iştiğal eden; 500 groston ve üzerindeki; yüksek hızlı tekneler de dahil tüm yük gemileri,

c. Uluslararası seferle iştiğal eden; mobil deniz sondaj birimleri,

ç. Uluslararası seferle iştiğal eden gemilere hizmet veren liman tesisleri,

ISPS Kod'a güvenlik seviyeleri belirlenmiştir güvenlik seviyeleri;



- Güvenlik Seviyesi-1: Asgari koruyucu güvenlik tedbirlerinin her zaman sürdürüleceği seviyedir.
- Güvenlik Seviyesi-2: Bir güvenlik eylemi riskine karşı belirli bir süre boyunca uygulanacak olan, Güvenlik Seviyesi 1'e ilave koruyucu güvenlik tedbirlerinden oluşan seviyedir.
- Güvenlik Seviyesi-3: Kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi bir güvenlik eyleminin muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması durumunda kısa süre boyunca en ileri düzeyde ve belirli koruyucu güvenlik tedbirlerinden oluşan seviyedir.

#### **1.3.6.3.4. Devletlerin Sorumlulukları (Solas Sözleşmesine Taraf Olan Devletler)**

- a. SOLAS Kurallarına bağlı olarak, güvenlik seviyelerini belirleyecekler ve kendi sorumluluk alanlarında bulunan liman tesisleri ile gemilere (kendi bayrağını çeken gemilere, limanlarında bulunan, limanlarına girmek üzere olan, karasularında seyreden, karasularına girme niyetini belirten gemiler de dahil tüm gemilere) uyguladıkları güvenlik seviyelerini iletceklerdir. Güvenlik seviyelerinde bir değişiklik olduğunda hızlı bir şekilde liman tesislerine ve gemilere bu değişiklikleri iletceklerdir. Ayrıca, güvenlik olaylarına karşı korunmak için gemilere ve limanlara rehberlik sağlayacaklar,
- b. Güvenlik seviyesi 3'e geçildiğinde ilgili gemiler ve limanlar için uygun talimatlar yayınlayacaklar ve güvenlikle ilgili bilgileri sağlayacaklar,
- c. Sorumluluk sahalarında bulunan gemilerce istenilen yardım ve öneri taleplerine cevap verecek ve bu gemilerce güvenlikle ilgili olayların rapor edilebileceği irtibat noktaları oluşturacaklar ve yayınlayacaklardır.

Konvansiyona taraf olan devletler, gemi-liman ya da gemi-gemi arasındaki işlemlerin cana, mala ya da çevreye verebileceği riski değerlendirerek, Güvenlik Deklarasyonunun gerekli olup olmadığına karar vereceklerdir.

Bir gemi, Güvenlik Deklarasyonunun tamamlanmasını aşağıdaki hallerde talep edebilir.

- Gemi, bulunduğu liman tesisinden ya da diğer bir gemiden daha yüksek düzeyde güvenlik seviyesinde seyrediyorsa,
- Konvansiyona taraf olan Devletler arasında belirli uluslar arası seferleri ya da bu seferlerle iştigal eden belirli gemileri kapsayan Güvenlik Deklarasyonu hususunda bir anlaşma varsa,
- Geminin ya da liman tesisinin içinde bulunduğu bir güvenlik tehdidi ya da güvenlik vakası olduysa,

- Gemi, tasdikli bir liman tesisi güvenlik planına sahip olması yada uygulaması zorunlu olmayan bir limanda bulunuyorsa,

- Gemi tasdikli bir liman tesisi güvenlik planına sahip olması ya da uygulaması zorunlu olmayan diğerk bir gemiyle işlem yapıyorsa.

Güvenlik Deklarasyonunun tamamlanması ile ilgili talepler, ilgili liman tesisi ya da gemi tarafından kabul edilecektir. Güvenlik Deklarasyonu, liman tesisi ve gemi arasında paylaşılacak güvenlik gerekliliklerini tespit edecek ve her biri için belirlenecek sorumlulukları tayin edecektir. Gemiler konvansiyona taraf olan devletler tarafından belirlenen güvenlik seviyelerine göre hareket edeceklerdir.

Güvenlik seviyesi 1'de; güvenlik eylemlerini tespit etmek ve bunlara karşı önleyici tedbirleri almak amacıyla uygun önlemler sayesinde aşağıda yer alan faaliyetler yapılacaktır.

a.Geminin güvenlikle ilgili tüm görevlerinin yerine getirilmesini temin etmek,

b.Gemiye erişimi kontrol etmek,

c.Kişilerin gemiye çıkışlarının ve bu kişilerin gemiye etkilerinin kontrolü,

ç.Sadece yetkili kişilerin erişimini temin etmek amacıyla yasak bölgeleri gözlemek,

d.Güverte alanlarını ve gemiyi çevreleyen alanları gözetlemek,

e.Kargo elleçleme işlemlerini ve geminin depolarını denetlemek,

f.Güvenlik haberleşmesinin her an kullanıma hazır olmasını temin etmek.

Güvenlik seviyesi 2'de; ISPS Kod rehberliği dikkate alınarak, ilave koruyucu tedbirler uygulanacaktır.

Güvenlik seviyesi 3'de; ISPS Kod rehberliği dikkate alınarak, bölüm gemi güvenlik planında belirlenen daha ileri düzeyde koruyucu tedbirler uygulanacaktır.

Bayrak Devleti; güvenlik seviyesi 2 ya da 3'ü uyguladığı zaman gemi, güvenlik seviyesinde yapılan değişikliklerle ilgili talimatların alındığını doğrulayacaktır.

Güvenlik seviyelerinin değişmesi durumunda gemiler bilgilendirilecek ve gemilerle liman tesisleri arasında sürekli bilgi alış verişi sağlanacaktır. Devletler güvenlik seviyelerini değiştirdiklerinde hemen kendi liman tesislerine ve bölgede bulunan gemilere bilgi vereceklerdir.

#### 1.3.6.4. Bayrak Devleti Denetimi

Bayrak devleti, bir deniz aracının kullandığı bayrağının ait olduğu devlettir. Yani, her ülke, kendi bayrağını taşıyan deniz aracının bayrak devletidir. IMO sözleşmelerinde bayrak devleti, bazen “İdare” adıyla da anılmaktadır.

Bayrak devletinin<sup>138</sup> görevi, kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının, hem kendi seyrüsefer güvenliğini hem de denizdeki güvenliğini sağlamak amacıyla, uluslar arası sözleşmelerde belirlenen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektedir. Bayrak devletince, uygun olan araçların seyrüseferine izin verilirken, uygun olmayanların eksikliklerinin giderilmesi ve ancak bu eksiklikler giderildikten sonra sefere çıkması sağlanır. Bu şekilde deniz aracının, içindeki personel ve varsa yolcuların güvenliğinin, seyrüseferdeki diğer deniz araçlarının güvenliğinin, denizde ve uğrak yapılacak limanlarda çevre güvenliğinin sağlanması ve kaza riskinin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır.

Deniz araçlarının uyması gereken uluslararası kriterler; IMO tarafından hazırlanan sözleşmeler, ek protokoller, kararlar ile belirlenmektedir. Bu sözleşmelere ve ek protokollere taraf olan ülkeler, kendi bayraklarını taşıyan deniz araçlarının söz konusu kriterlere uygunluğunu taahhüt etmiş olmaktadır. Kâğıt üzerinde bu kriterlere uygunluğunu taahhüt etmiş olmaktadır. Kâğıt üzerinde bu kriterlere uymayı taahhüt eden bazı devletler, uygulamada tecrübesizlik, uzman ve kaynak yetersizliği gibi çeşitli nedenlerden dolayı bayrak devleti görevlerini bütün gerekleriyle yerine getirememektedir. Bundan dolayı deniz güvenliği istenilen düzeyde tesis edilememektedir.

Somali kıyılarında seyreden gemilere yönelik korsanlık ve silahlı soygun eylemlerinin son dönemde hızla artış göstermesi üzerine, anılan ülkede merkezi devlet otoritesinin zafiyetinden kaynaklanan bu tarz eylemlerin uluslararası düzeyde alınacak önlemlerle önüne geçilmesi amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kararlar alınmıştır.

---

<sup>138</sup> Denizcilik literatüründe “Flag State Control” olarak geçen terimdeki “control” kelimesi, İngilizce’de “hâkimiyet”, Fransızca’da ise “denetim” anlamındadır. “Flag State Control” kapsamında yapılan işin mahiyeti denetimdir. Bu nedenle, Türkçe’de yaygın şekliyle “Bayrak Devleti Kontrolü” olarak kullanılan terim, bu çalışmada; terimin tam karşılığı olan “denetim”i vurgulamak ve tezin amacı olan deniz güvenliğini etkinleştirmek amacıyla yapılacak idari, hukuki ve diğer düzenlemeleri vurgulamak üzere “Bayrak Devleti Denetimi” olarak yer alacaktır.

Bu kapsamda; “Somali Açıklarındaki Sularda Seyreden Gemilere Karşı Girişilen Korsanlık ve Silahlı Soygun Eylemleri” başlıklı bir karar tasarısı hazırlanmış olup, söz konusu karar tasarısı 21 Kasım-2 Aralık 2005 tarihlerinde gerçekleştirilen IMO 24ncü Genel Kurulunda ülkemizin de desteğiyle kabul edilmiştir.

Bu kararlar, hükümetlere korsanlık ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi için çabalarını arttırmaları, bu amaçla diğer hükümetlerle ve uluslararası örgütlerle işbirliğine girmeleri çağrısında bulunulmakta, ayrıca, BM Genel Sekreteri’nden konunun BM Güvenlik Konseyi’nin gündemine getirilmesi dâhil olmak üzere uygun göreceği önlemleri alması istenmektedir.

Bilindiği üzere, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de yaşanan terör eylemlerinin ardından, denizde veya deniz yolu ile olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından gemi ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kod’u (ISPS Code) hazırlanmış ve 01 Temmuz 2004 tarihinden itibaren Türkiye limanlarında uygulanmaya başlanılmıştır. Bu düzenlemeye ilaveten, Ülkemizin de taraf olduğu 1974 tarihli Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)’ne “Güvenlik” bölümünün eklenmesi kararlaştırılmış ve gemiler Gemi Güvenlik Alarmı (SSA) ile donatılmıştır.

Daha önce bahsedilen düzenlemeler doğrultusunda, Türk bayraklı bir geminin denizde veya limanda güvenlikle ilgili bir eyleme maruz kalması halinde, SSA aktif hale getirilmekte, alarm Türk Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) tarafından tespit edilmektedir. Bu düzenleme sayesinde, Türk bayraklı bir geminin diğer bir devletin karasularında veya yakınında olması durumunda AAKKM tarafından Dışişleri Bakanlığı haberdar edilerek ilgili devlet nezdinde girişimde bulunulabilme imkânı doğmaktadır. Konu hakkında detaylı bilgi Ek-B’de sunulmuştur.

Türkiye, 10 Mart 1988 tarihinde Roma’da imzalanan ve Ekim 2005 tarihinde revize edilen “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme ve Protokolü”ne taraf olarak, denizlerde yasadışı eylemlerin önlenmesine ilişkin uluslararası hukuki düzenlemelere destek vermiştir. Türkiye, denizlerde vuku bulabilecek kanunsuz olaylara iştirak ettiğinden şüphe duyulan ticaret gemilerine çıkma (boarding) için hem bayrak devleti hem de gemi kaptanı rızasının alınması şartını uygulamakta ve diğer ülkelerden talep etmektedir.

### 1.3.7. Türkiye’de Denizlerde Güvenliğe İlişkin Düzenlemeler

Türkiye, oluşturduğu tehdit algılamalarına yönelik güvenleştirici bir aktör olarak özellikle öz güvenliği ve bölge güvenliği kapsamında deniz güvenliğinin sağlanmasına ilişkin başlıca uluslararası sözleşmelere taraftır.

İlgili kurumlar tarafından ulusal mevzuatta uyuşturucu kaçakçılığı, göçmen kaçakçılığı ve deniz haydutluğu ile mücadele hâlihazırda 26 Kasım 2004 tarihli 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu ile sağlanmaktadır. Bu Kanun; uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma, deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme suçları ve göçmen kaçakçılığı, insan ticareti gibi konularda genel hükümler içermektedir.<sup>139</sup>

Türk Ceza Kanunu’nun uygulamaları belirten 8’inci maddesi ile suçun Türk kara ve hava sahaları ile Türk karasularında, açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında, Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla, Türk deniz ve hava savaş araçlarında veya bu araçlarla, Türkiye'nin kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlenmesi hâlinde Türkiye’de işlenmiş sayılacağı belirtilmektedir.

Türkiye’nin 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu ve Bakanlar Kurulu’nun 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı kararıyla karasularının Ege’de 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz’de ise 12 mil olduğu,<sup>140</sup> Türkiye’nin Karadeniz’e kıyısı olan tüm devletlerle ikili anlaşma yapmak suretiyle (Romanya hariç) 200 millik MEB ilan ettiği ve Ege, Akdeniz’de Türkiye’nin MEB ilan etmediği; Türkiye’nin hiçbir denizinde bitişik bölge ilanı olmadığı göz önüne alındığında bahse konu kanunun Türkiye’nin egemenlik haklarına sahip olduğu tüm deniz alanlarını kapsadığı görülmektedir. Denizlerde güvenliğin sağlanması çalışmalarının ve özellikle denizlerde vuku bulabilecek terör ve deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerinin merkezini oluşturan SUA Sözleşmesi’ni karşılayacak bir ulusal düzenleme hâlihazırda mevcut değildir. Deniz güvenliği hususunda detaylı bir ulusal düzenlemenin olmayışı, deniz güvenliğinin temini çalışmalarının yasal boşluklar nedeniyle etkisiz hâle gelmesine ve yargı sürecinin

---

<sup>139</sup> Göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti hakkında daha detaylı bilgi için Bkz.: ÇİÇEKLİ, B., (2005)., Yasa Dışı Göç, İnsan Kaçakçılığı ve İnsan Ticareti ile Mücadele ve Türkiye, Polis Bilimleri Dergisi Cilt 7 (1), s 43-47.

<sup>140</sup> PAZARCI, Hüseyin, “Uluslararası Hukuk”, İstanbul, s. 260.

de milli menfaatlere aykırı sonuçlar doğurmasına neden olabileceği değerlendirilmektedir.

## BÖLÜM 2: EYLEMSEL BOYUT VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ

### 2.1. Deniz Haydutluğunun En Yoğun Yaşandığı Coğrafya-Somali<sup>141</sup>

Resmi Adı : Somali Demokratik Cumhuriyeti

Başkenti : Mogadişu

Yüzölçümü : 637.657 kilometrekare

Resmi Dili : Somalice ve Arapça

Nüfusu : 10.251.568 (2013 tahmini)

Başlıca Etnik Gruplar: Haviye (%25), Isaaq (%22), Darod (%20), Rahanwein (%17), Dir (%7) ve Digil (%3)

Dinler : %99'u Sünni Müslüman

19'uncu yüzyılın sonlarında İngiltere, İtalya ve Fransa, Somali'yi üç ayrı nüfuz bölgesine bölerek, üç bölgeyi sömürge haline getirmiştir. Günümüzde Cibuti olarak adlandırılan bölgeyi 1860'ta Fransa, ülkenin kuzeyini 1885'te İngiltere, ülkenin güneyini ise, 1889'da İtalya kontrol altına almıştır. II. Dünya Savaşı'nın ardından BM'nin de katkılarıyla Afrika'daki sömürgelerin bağımsız devletlere dönüşmesinin önü açılmıştır. 26 Haziran 1960'da İngiltere Somalisi, 01 Temmuz 1960'da ise İtalyan Somalisi bağımsızlığını elde etmiş, ardından iki Somali birleşerek bağımsız Somali Demokratik Cumhuriyeti kurulmuştur. Fransız Somalisi yani Cibuti, 1977'ye kadar sömürge olarak kalmış, bu tarihten sonra da bağımsız bir devlet olmuştur.

#### 2.1.1. Coğrafi Konum<sup>142</sup>

Doğu Afrika ülkelerinden olan ve Afrika boynuzu adı verilen bölgede bulunan Somali, kuzeybatıdan Cibuti, kuzeyden Aden Körfezi, doğudan ve güneyden Hint Okyanusu, batıdan Etiyopya, güneybatıdan da Kenya ile çevrilidir.

#### 2.1.2. Yönetim Şekli

1960 yılında bağımsızlığını kazanan Somali, hâlihazırda ülkedeki tüm kesimleri kapsayan istikrarlı bir yönetime kavuşmamıştır. Yoksulluk, hastalıklar, iç savaş, terör saldırıları ve deniz haydutluğu faaliyetleri ile uluslararası gündemde ön sıralarda yer almaktadır.

---

<sup>141</sup> <http://tr.wikipedia.org/wiki/Somali> (20 Nisan 2014)

<sup>142</sup> <http://www.cografya.gen.tr/siyasi/devletler/somali.htm> (20 Nisan 2014)

Ülkenin kuzuyinde yer alan Somaliland bölgesi 1991 yılında bağımsızlığını ilan etmiş, ancak uluslararası toplum Somaliland’i bağımsız bir devlet olarak tanımamıştır. Puntland bölgesi 1998 yılında özerklik ilan etmiştir. Somali 18 idari bölgeden oluşmaktadır. Ülkede etkin bir yargı sistemi bulunmamaktadır. Adli sorunlar, geleneksel aşiret liderleri tarafından geleneklere göre çözülmektedir.

Somali’de 2004 yılından bu yana devam eden “Geçiş Dönemi”nin sonlandırılması ve Somali Geçici Federal Hükümeti’nin sona erdirilerek kalıcı hükümetin oluşturulmasına yönelik çalışmalar 2012 yılında hızlandırılmıştır. BM koordinatörlüğünde yürütülen çalışmalar neticesinde oluşturulan “Kurucu Meclis” 25 Temmuz 2012 tarihinde toplanmış, 01 Ağustos 2012 tarihinde yeni “Geçici Anayasa”yı kabul etmiştir.

Yeni Somali Parlamentosu 135 kanaat önderinin seçtiği üyelerle 20 Temmuz 2012 tarihinde Mogadişu Havaalanı’nda toplanmıştır. Böylece son 20 yıldır ilk defa Somali Parlamentosu’nun açılış toplantısı Somali’de yapılabilmektedir.

Somali Parlamentosu Başkanlığı seçimi 28 Ağustos 2012 tarihinde yapılmıştır. Mohammed Osman JAWARI Somali Parlamentosu ilk başkanı olarak seçilmiştir. 10 Eylül 2012 tarihinde Parlamento’da yapılan Cumhurbaşkanlığı seçimlerini Hassan Şeyh MOHAMOUD kazanmıştır. Geçiş Dönemi Cumhurbaşkanı olan Şeyh Şerif AHMET seçimi kaybetmiştir. Yeni Cumhurbaşkanı seçilmesiyle 2004 yılından bu yana devam eden “Geçici Yönetim” sona ermiştir. 10 kişiden oluşan yeni kabine 04 Kasım 2012 tarihinde göreve başlamıştır.

### **2.1.3. Ekonomi<sup>143</sup>**

GSMH : 5.896 milyar ABD Doları

Toplam İthalat : 1.263 milyar ABD Doları (2010) Makine, petrol, gıda maddeleri, inşaat malzemeleri, kimyevi ürünler, diğer temel sanayi ürünleri

Toplam İhracat : 515.8 milyon ABD doları (2012) Canlı hayvan, deri, muz, balık, kömür, hurda metal

İthalatında Başlıca Ülkeler : BAE (%51), Yemen (%20), Umman (%13), diğerleri (%16)

İhracatında Başlıca Ülkeler : Cibuti (%32), Kenya (%8), Pakistan (%7), Çin (%6.5), Brezilya (%6), Yemen (%5), Umman (%5), BAE (%5),

GSMH’da Sektörlerin Payları : Tarım (%60.2), Endüstri (%7.4), Hizmet (%32.4)

<sup>143</sup> <http://www.mfa.gov.tr/somali-ekonomisi.tr.mfa> (25 Nisan 2014)



## **2.2. Deniz Haydutluğuyla Mücadele Faaliyetleri**

Bir kavramın önemini tam olarak algılayabilmek için o kavramla içli dışlı olmak yani yüzleşmek çok önemlidir. Bir kavramın önce var olup olmadığı sorgulanmalı, varlığı duyular yoluyla hissedilen ve bir takım araçlarla ölçülebilen bu kavrama bilahare bir anlam atfedilmelidir. Bu noktada varlığı hissedilen kavramın tanımlanması oldukça nesnel bir süreçtir. Zira kişi, kuruluş ya da ülkelerin kavramları hissetmeleri ve anlamlandırmaları göreceli olup eğitimleri, geçmişleri, çıkarları, toplum ve dünya içinde sahip oldukları pozisyona göre değişim gösterecektir. Herhangi bir kavrama atfedilen önem de bu yaklaşımın bir sonucu olarak ortaya çıkacaktır.

Bu noktadan yola çıkarak, deniz haydutluğu kavramına her ülkenin başka bir anlam yüklediği ve yüklenen bu anlam çerçevesinde de alınan önlemlerin farklılaştığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Örneğin, dünyanın en önemli dar suyollarının bulunduğu Güneybatı Asya bölgesinde gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri, dünya siyasetine yön veren büyük güçler için bu bölgedeki varlıklarını meşrulaştırmak için bir fırsat hâline geliyor iken, bölge ülkeleri açısından istikrarın bozulması anlamına gelebilmektedir.<sup>144</sup>

Ülkemiz açısından bakıldığında, Aden Körfezi ve Somali açıkları bölgesinin deniz ticaretimizin önemli sayılabilecek bir bölümünün gerçekleştirildiği bir bölge olduğu ortadadır. Bu kapsamda, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında bölgeye gönderilen unsurlarımız ile bölgede varlık gösterebilmek ve Deniz Kuvvetlerimizin “Açık Denizlere Doğru” vizyonunu geliştirebilmek açısından iyi bir fırsatın yakalandığı da söylenebilir.

Bu bölümde, öncelikle haydutluk faaliyetlerinin gelişimi ve buna yönelik alınan önlemlerin incelenmesi sonrasında, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında icra edilen askerî harekâtlara ve sivil önlemlere ilişkin detaylar paylaşılacaktır.

### **2.2.1. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğunun Nedenleri, Geçmişi ve Geleceği**

Somali'nin yaşadığı siyasi istikrarsızlığın deniz haydutluğu eylemlerinin ana kaynağı olduğunu söylemek mümkündür. Somali'de güçlü bir merkezi yönetimin bulunmaması ve ekonomik sıkıntıların aşılabilmesi için kıyı şeridinin kontrolünü olanaksız kılarak, deniz haydutluğunun artmasına neden olmaktadır.

1969 yılında darbe ile iktidara gelen Siad Barre, Somali'deki istikrarsızlığı bir nebze

---

<sup>144</sup> Stig Jarle HANSEN, Norveç Üniversitesi, 18-21 Mart 2014 Afrika Konferansı, İngiltere.

azaltmış, bu dönemde deniz ticaret yollarının emniyeti ve balıkçılık alanlarına yönelik düzenlemeler sağlanabilmiştir. Siad Barre başkanlığındaki Somali yönetimi, balıkçılık sektörünün gelişmesi için o dönemde Birleşik Krallık, Danimarka, Federal Almanya, Irak, İsveç, Japonya ve SSCB'nin de desteğini almıştır.<sup>145</sup> 1991 yılında silahlı grupların aleyhinde yaptığı mücadele sonucunda Siad Barre ülkeyi terk etmiş, ancak bu durum ülkeye istikrar getirmemiş, Birleşmiş Milletler Somali Misyonu (UNOSOM)'na bağlı Deniz Görev Kuvveti 1995 yılına kadar Somali açıklarında deniz güvenliğini sağlama sorumluluğunu üstlenmiştir.

1995 yılının Mart ayında Birleşmiş Milletler (BM)nin UNOSOM'u sonlandırması ile ortaya çıkan otorite boşluğunu fırsat bilen yabancı ülkelere ait balıkçılar bölgenin balıkçılık potansiyelini hukuka aykırı bir biçimde kullanmaya başlamışlardır. Ayrıca birçok büyük şirket, sahil güvenlik unsurunun bulunmadığı Somali sularına büyük miktarda atık bırakma suretiyle balık kaynaklarının ciddi biçimde azalmasına sebep olmuştur.

1995 ile 2004 yılları arasında Somalili balıkçılar ile anılan yabancı balıkçılar arasında çatışmalar devam etmiştir. Bu kapsamda bilhassa 2000-2004 yılları arasında Somalili milisler tarafından bölgede yasa dışı balıkçılık yapan teknelere el konulmuş ve "hasar tazminatı" adı altında sahiplerinden fidye talep edilmiştir. Bu kapsamdaki faaliyetler bugün deniz haydutluğu yapan çeteler ve organize örgütlerin temellerinin oluşmasına neden olmuştur. 2004 yılından itibaren fidye kazançlarının kârını gören söz konusu çeteler kendilerine yeni hedef olarak bölgeden geçiş yapan ticaret gemilerini belirlemişler ve 2005 yılından itibaren bu kapsamdaki faaliyetlerde gözle görülür bir artış meydana gelmiştir.<sup>146</sup>

2004 yılında Somali açıklarında gerçekleşen 16 saldırı rapor edilmiş, 2006 yılında ise Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau – IMB) tarafından deniz haydutluğu açısından en tehlikeli bölgelerden birinin Somali açıklarındaki sular olduğu ifade edilmiştir. IMO'nun 19-30 Kasım 2007 tarihleri arasında icra ettiği 25'inci Olağan Oturum'unda Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun

---

<sup>145</sup> Marine Fisheries Review., "Somali Fishing Industry Has Potential For Growth", Aralık 1982, <http://spo.nmfs.noaa.gov/mfr44124.pdf>, (15 Şubat 2013)

<sup>146</sup> PETERSEN, P. M., "Combined Maritime Force Briefing Paper CMF – Counter Piracy History, Initiatives And Future", 25 Mart 2010, Bahreyn.

faaliyetleri kapsamında özel bir karar alınmıştır. Bu kapsamda, Somali karasularının deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında üçüncü ülkelerce kullanılmasına izin verilmesi için BM Güvenlik Konseyi'nden girişimde bulunması talebinde bulunulmuştur.<sup>147</sup>

Aden Körfezi ve Somali açıklarından her yıl yaklaşık 22.000 gemi geçiş yapmakta, dünya ticaretinin %8'i, dünya petrol ticaretinin ise % 12'si bu bölge üzerinden gerçekleştirilmektedir.<sup>148</sup> Bu kadar önemli bir su yolundaki artan deniz haydutluğu faaliyetleri dünya devletlerinin ilgisini bu bölgeye çekmiş ve ardı ardına önlemler alınması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

## **2.2.2. Deniz Haydutluğunun Hukuki Boyutu ve Diğer Sivil Önlemler**

### **2.2.2.1. Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi Kararları**

BM Güvenlik Konseyi'nin Somali açıklarındaki deniz haydutluğuna ilişkin ilk kararı 08 Haziran 2008 tarihli ve 1816 sayılı karardır. Bu kararla, Somali açıklarındaki sularda ve hava sahasında askerî unsurları bulunan devletlerden bu bölgede ortaya çıkabilecek deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerine yönelik olarak müteyakkız bulunmaları talep edilmiştir. Bu çerçevede, Somali açıklarındaki suları kullanacak olan devletlerin, faaliyetlerini Somali Geçici Hükûmeti ile iş birliği ve eşgüdüm içinde icra etmeleri istenmiştir. Ayrıca, Somali Geçici hükûmeti ile koordine etmek kaydıyla 08 Haziran 2008 tarihinden başlamak kaydıyla 6 ay süreyle deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygunla mücadele kapsamında Somali karasularının kullanılabilmesi de karara bağlanmıştır.<sup>149</sup>

Bu kararın ardından BM Güvenlik Konseyi 07 Ekim 2008 tarihli ve 1838 sayılı kararı ile, Somali açıklarındaki sularda deniz haydutluğuyla mücadele etmekle ilgilenen tüm devletleri, askerî deniz ve hava unsurlarını bahse konu bölgede görevlendirmeye, ilgili faaliyetlerini Somali Geçici Hükûmeti ile eşgüdüm içinde gerçekleştirmeye, Dünya Gıda Programı (World Food Programme – WFP) kapsamında Somali'ye yönelik olarak icra edilen konvoyla refakat sağlamaya ve kendi bayraklarını taşıyan ticaret gemileri

---

<sup>147</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 06 Aralık 2007 tarihli ve A.1002(25) sayılı kararı, [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=8754/1026.pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=8754/1026.pdf), (16 Nisan 2013)

<sup>148</sup> International Maritime Organization Resmi İnternet Sitesi, Piracy In Waters Off The Coast Of Somalia, [http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic\\_id=1178](http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=1178), (27 Nisan 2013)

<sup>149</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 08 Haziran 2008 tarihli ve 1816 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>, (02 Ağustos 2013)

tarafından IMO'nun A.1002(25) sayılı kararında bulunan önleyici tedbirlerin uygulanmasını sağlamaya çağırıştır.<sup>150</sup>

BM Güvenlik Konseyi daha sonra 02 Aralık 2008 tarihinde 1846 sayılı kararını almış, bölgedeki deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında CMF üyesi devletler, NATO ve Avrupa Birliği (AB)nin aldıkları inisiyatiflerden övgüyle söz etmiş ve Somali karasularının kullanımına ilişkin sürenin karar tarihinden itibaren 12 ay süre ile uzatıldığını ilan etmiştir.<sup>151</sup>

BM Güvenlik Konseyi tarafından deniz haydutluğu ile mücadeleye yönelik en kapsayıcı önlemlerin belirlendiği karar, 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı karardır. Bahse konu karar ile Somali açıklarındaki deniz haydutluğuyla mücadele eden tüm ülkeler ve bölgesel organizasyonlar, yakalanan deniz haydutlarını yargılama konusunda istekli ülkelerle iş birliği yapmaya, Somali açıklarında deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında devletler, bölgesel ve uluslararası organizasyonlar arasında iş birliğini güçlendirmek için uluslararası bir iş birliği mekanizması oluşturmaya, bölgede deniz haydutluğuyla mücadele kapsamındaki bilgilerin paylaşımı maksadıyla bir merkez oluşturmaya ve BM Genel Sekreteri'ne bilgi vermek suretiyle operasyonel imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesi maksadıyla Somali Geçici Hükûmeti'ni desteklemeye davet edilmiştir.<sup>152</sup>

BM Güvenlik Konseyi 30 Kasım 2009 tarihinde 1897 sayılı kararıyla Somali karasularının deniz haydutluğuyla mücadele kapsamında kullanımına ilişkin izni 12 ay süre ile uzatmıştır.<sup>153</sup> Ayrıca, 27 Nisan 2010 tarihinde aldığı 1918 sayılı kararıyla da tüm ülkeleri deniz haydutluğunu iç hukuklarında bir suç olarak tanımlamaya ve Somali açıklarında yakalanan deniz haydutlarının tutuklanarak yargılanması için gerekli

---

<sup>150</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 7 Ekim 2008 tarihli ve 1838 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm>, (02 Ağustos 2013)

<sup>151</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 2 Aralık 2008 tarihli ve 1846 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>, (02 Ağustos 2013)

<sup>152</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 16 Aralık 2008 tarihli ve 1851 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, (02 Ağustos 2013)

<sup>153</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 30 Kasım 2009 tarihli ve 1897 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, [http://daccessods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1897%20\(2009\)&Lang=E&Area=UNDOC](http://daccessods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1897%20(2009)&Lang=E&Area=UNDOC), (02 Ağustos 2013)

girişimleri hayata geçirmeye davet etmiştir.<sup>154</sup>

### 2.2.2.2. Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPGS)

Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu (Temas Grubu), BM Güvenlik Konseyi'nin 1851 sayılı kararını takiben 14 Ocak 2009 tarihinde oluşturulmuş, gönüllülük esasına bağlı uluslararası bir forumdur. Bahse konu grubun amacı Somali açıklarında yürütülen deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri ile ilgilenen ülke ve organizasyonların düzenli olarak bir araya gelmesi ve icra edilen tüm faaliyetlerin eşgüdümünün sağlanmasıdır. Temas Grubu, Birleşmiş Milletlerin ABD'nin New York şehrinde bulunan merkezinde üç ayda bir toplanmaktadır. Temas Grubu'nun Tablo-2'de sıralanan dört ana çalışma grubu ise dünyanın değişik yerlerinde değişik zamanlarda toplantılar düzenlemektedir. Hâlihazırda 70 devlet Afrika Birliği, AB, NATO, Arap Ligi IMO Temas Grubu üyesi konumundadır.<sup>155</sup>

**Tablo 2**

#### **Temas Grubu Çalışmaları**

<b>Çalışma Grubu</b>	<b>Sorumluluk Sahası</b>	<b>Başkan</b>
Çalışma Grubu-1	Askerî ve Operasyonel Koordinasyon, Bilgi Paylaşımı ve Kapasite Gelişimi	Birleşik Krallık
Çalışma Grubu-2	Hukuki Konular	Danimarka
Çalışma Grubu-3	Deniz Ticareti Konusunda Farkındalığı ve Diğer Yetenekleri Güçlendirme	ABD
Çalışma Grubu-4	Tanıtım ve Genel Bilgilendirme	Mısır
Çalışma Grubu-5	Finansman Akışı	İtalya

**Kaynak:** ABD Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, (birincil kaynak)

<sup>154</sup> Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 27 Nisan 2010 tarihli ve 1918 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, [http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1918%20\(2010\)&Lang=E&Area=UNDOC](http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1918%20(2010)&Lang=E&Area=UNDOC), (02 Ağustos 2013)

<sup>155</sup> ABD Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi, Contact Group On Piracy Off The Coast Of Somalia, <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm>, (04 Ağustos 2013)

### **2.2.2.3. Cibuti İlkeler Anlaşması (The Djibouti Code of Conduct)**

IMO'nun himayesinde Cibuti'de icra edilen toplantıların sonunda 29 Ocak 2010 tarihinde dokuz ülke<sup>156</sup> tarafından imzalanan Cibuti İlkeler Anlaşması<sup>157</sup>, bölgede bulunan 21 ülkenin katılımına açık bir anlaşmadır. Söz konusu anlaşma ile taraflar, Mombasa/Kenya'da bir Bölge Denizcilik Bilgi Merkezi, Daresselam/Tanzanya'da bir Alt Bölge Koordinasyon Merkezi, Sanaa/Yemen'de bir Bölge Denizcilik Bilgi Merkezi ve Cibuti'de bir Ulusal Eğitim Merkezi kurulmasını kabul etmiştir. Ayrıca, üye ülkelerce deniz haydutluğu kapsamındaki yasama faaliyetlerinin gözden geçirilmesi, Bilgi Paylaşım Merkezlerinin ilgi alanına giren konularda eğitim çalıştaylarını icra etmesi, kolluk görevi icra eden personelle sahil güvenlik personelinin eğitilmesi ve denizde durumsal farkındalığı geliştirici inisiyatiflerin hayata geçirilmesi de karara bağlanmıştır.

Söz konusu anlaşmaya bilahare Komoros, Mısır, Suudi Arabistan ve Sudan taraf olmuştur. Ayrıca, bahse konu anlaşmanın uygulanmasına destek olmak amacıyla IMO bünyesinde dört yeni kadro (Başkan, Proje Uygulama Birimi, Proje Memurları (Harekât, Teknik, Hukuk)) açılmıştır.<sup>158</sup>

### **2.2.2.4. Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (Maritime Security Center – Horn of Africa – MSCHOA)**

Avrupa Birliği (AB) tarafından Somali açıklarında seyreden ticaret gemilerinin desteklenmesi amacıyla 2008 yılının Eylül ayında Belçika'nın Brüksel şehrinde AB Deniz Koordinasyon Hücresi (EU NAVCO) teşkil edilmiş, bahse konu koordinasyon hücresi sayesinde denizcilik sektörü temsilcileri ile AB kuvvetleri arasında koordinasyon sağlanabilmiştir. BM Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararları uyarınca, AB'nin Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (AGSP) kapsamında Kasım 2008'de Somali açıklarında ATALANTA isminde bir deniz harekâtına başlama kararı alması üzerine ise Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi (MSCHOA) 08 Aralık 2008 tarihinde kurulmuştur.

MSCHOA, askerî ve sivil bahriyeden personel ile işletilmektedir. MSCHOA bölgeden

---

<sup>156</sup> Cibuti, Etiyopya, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Seyşeller, Somali, Yemen ve Tanzanya.

<sup>157</sup> The Djibouti Code of Conduct Concerning Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships In The Western Indian Ocean and Gulf of Aden.

<sup>158</sup> Saudi Arabia Signs Djibouti Anti-Piracy Code, <http://www.maritime-executive.com/article/saudi-arabia-signs-djibouti-anti-piracy-code/>, (04 Ağustos 2013)

geçiş yapacak gemilerin kayıtlarını tutmakta, geçişleri öncesinde saldırıya daha açık gemileri (Vulnerable Ship List) belirlemekte ve sivil bahriye ile bölgede görev yapan askerî unsurlar arasında eşgüdümüne yardımcı olmaktadır. Bu kapsamda MSCHOA, geçiş yapacak gemilerden geçişlerine ait bilgilerini 4-5 gün önceden internet sitesi (<http://www.mschoa.eu>) üzerinden bildirmelerini talep etmektedir.<sup>159</sup>

Gemilerin, bölgeye gelmeden önceki ile temas noktası Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri'ne bağlı olarak Birleşik Arap Emirlikleri'nin Dubai şehrinde görev yapan "Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı (United Kingdom Maritime Trade Operations – UKMTO)" karargâhıdır. Bölgede görev yapan askerî unsurlar ile gemi kaptanları arasındaki ilk kademeyi de UKMTO oluşturmaktadır.<sup>160</sup>

#### **2.2.2.5. Birleşik Krallık Deniz Ticaret Harekâtı (United Kingdom Maritime Trade Operations – UKMTO)**

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleştirilen terörist saldırıların ardından 10 Ekim 2001 tarihinde Birleşik Arap Emirlikleri'nin Dubai şehrinde başlatılan UKMTO, karargâhı Bahreyn'de bulunan Birleşik Krallık Deniz Unsur Komutanlığı (United Kingdom Maritime Component Command-UKMCC), ABD Merkez Komutanlığı (United States Naval Forces Central Command – USNAVCENT) ve AB unsurlarını destekleme asli görevinin yanı sıra, sorumluluk sahası (Basra Körfezi, Arap Denizi, Somali açıkları, Aden Körfezi ve Kızıl Deniz) içindeki tüm ticari trafiği takip etmekte, ticaret gemileri ile askerî unsurlar arasındaki ilk kademe eşgüdüm ve iletişimi sağlamakta ve ticaret gemilerine tavsiyeler yayınlayarak brifingler vermektedir. Hâlihazırda Birleşik Krallık'ın Dubai Konsolosluğu bünyesinde ve UKMCC komutası altında görev yapmaktadır.<sup>161</sup>

#### **2.2.2.6. ABD Denizcilik İrtibat Ofisi (Maritime Liaison Office – MARLO)**

ABD Denizcilik İrtibat Ofisi (Maritime Liaison Office – MARLO) 1980 ile 1988 yılları arasında sekiz sene süren İran-İrak Savaşı kapsamında tanker savaşlarının başlaması üzerine 1987 yılında ABD Deniz Kuvvetleri ile ticari bahriye arasındaki iş birliğini

---

<sup>159</sup> MSCHOA Resmi İnternet Sitesi, About The Maritime Security Center – Horn Of Africa, <http://www.mschoa.org/Pages/default.aspx>, (04 Ağustos 2013)

<sup>160</sup> Advice To Masters, [http://www.armalink.com/belgeler/MSC\(HOA\)%20-%20Advice%20to%20Masters.pdf](http://www.armalink.com/belgeler/MSC(HOA)%20-%20Advice%20to%20Masters.pdf), (04 Ağustos 2013)

<sup>161</sup> Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri Resmi İnternet Sitesi, "UK Maritime Trade Operations – Dubai", [http://www.rncom.mod.uk/uploadedFiles/Pages/Maritime\\_Operations/0001-UKMTO.pdf](http://www.rncom.mod.uk/uploadedFiles/Pages/Maritime_Operations/0001-UKMTO.pdf), (04 Ağustos 2013)

geliştirmek üzere Bahreyn’de kurulmuştur. 1987 yılında Basra Körfezi’nde seyreden tarafsız ülkelere ait gemilere saldırıların başlaması üzerine ABD tarafından bir konvoy sistemi hayata geçirilmiş ve ticari bahriye ile ABD Deniz Kuvvetleri arasındaki iş birliği ise MARLO tarafından sağlanmaya başlanmıştır. MARLO, karargâhı Bahreyn’de faaliyet göstermektedir.<sup>162</sup>

### **2.2.3. Deniz Haydutluğu ile Mücadelede Alınan Askerî Önlemler**

#### **2.2.3.1. Birleşik Deniz Kuvvetler (Combined Maritime Forces – CMF)**

Somali açıklarındaki deniz haydutluğuyla mücadeleye ilk başlayan koalisyon olma özelliğine sahip olan Birleşik Deniz Kuvvetleri (Combined Maritime Forces – CMF) 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’ye yönelik terörist saldırıların ardından başlatılan Sonsuz Özgürlük Harekâtı (Operation Enduring Freedom – OEF) kapsamında Bahreyn’de kurulmuştur. Hâlihazırda CMF’in Türkiye’nin de aralarında bulunduğu 24 üyesi<sup>163</sup> bulunmaktadır. Üyeliğin gönüllülük esasına bağlı olduğu koalisyonda ülkeler icra etmek istemedikleri hiçbir faaliyete iştirak etme zorunluluğunda değildir.

CMF’in kurulmasıyla birlikte, CMF’e bağlı olarak terörizmle mücadele için bir Deniz Görev Kuvveti (CTF 150) teşkil edilmiştir. CTF 150 terörizmle mücadele kapsamında kurulmuş olsa da sorumluluk bölgesi içine giren Somali açıklarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin artması üzerine 2008 yılından itibaren deniz haydutluğuyla mücadeleyi de görev alanına dâhil etmiştir. Bunun ardından 22 Ağustos 2008’de Aden Körfezi’nden geçiş yapan ticaret gemilerinin güvenliğini sağlamak amacıyla Askerî Güvenlik Karakol Sahası (Military Security Patrol Area) isminde bir saha teşkil edilmiş ve bahse konu sahada karakol faaliyetleri icra edilmiştir.<sup>164</sup> Bununla birlikte, CTF 150’nin 2009 yılı başında komutasını devralan Almanya’nın, deniz haydutluğuyla mücadeleye ilişkin faaliyetlere CMF çatısı altında iştirak etmeyeceğini açıklaması üzerine 08 Ocak 2009 tarihinde CMF bünyesinde asli görevi deniz haydutluğuyla mücadele olan Bir Deniz

---

<sup>162</sup> USNAVCENT Resmi İnternet Sitesi, History Of MARLO, <http://www.cusnc.navy.mil/marlo/History/marlo-history.htm>, (04 Ağustos 2013)

<sup>163</sup> ABD, Almanya, Avustralya, Bahreyn, Belçika, Birleşik Arap Emirlikleri, Birleşik Krallık, Danimarka, Fransa, Hollanda, İtalya, İspanya, Japonya, Kanada, Kore Cumhuriyeti, Kuveyt, Pakistan, Portekiz, Singapur, Suudi Arabistan, Türkiye, Ürdün, Yeni Zelanda, Yunanistan.

<sup>164</sup> ABD Afrika Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, Combined Task Force 150 Thwarts Criminal Activities, <http://www.africom.mil/getArticle.asp?art=2137>, (04 Ağustos 2013)



Görev Kuvveti (CTF 151) teşkil edilmiştir.<sup>165</sup>

CTF 151'in komutasını ise ilk olarak ABD üstlenmiştir. Bugüne kadar CTF 151'in komutası ABD dışında Türkiye, Singapur, Kore Cumhuriyeti ve Pakistan tarafından yürütülmüştür. CTF 151'in temel önceliği Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğuyla mücadeledir. CMF karargâhı hâlihazırda bölgedeki deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerinin koordinesinde önemli bir role sahip bulunmaktadır.

### **2.2.3.2. NATO Okyanus Kalkanı Harekâtı (Operation Ocean Shield)**

NATO'nun Somali açıklarındaki deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetleri, BM'nin Dünya Gıda Programı gemilerine yönelik refakat ihtiyacını dile getirmesi sonrasında Ekim 2008'de Allied Provider Harekâtı ile başlamıştır. BM Genel Sekreteri Ban Ki-Moon'un 25 Eylül 2008'deki talebi üzerine başlatılan Allied Provider Harekâtı kapsamında NATO gemileri 2008 yılının Ekim ve Aralık ayları arasında Dünya Gıda Programı gemilerine refakat görevi sağlamıştır.<sup>166</sup>

Bahse konu harekâtın sonuçlarının bir hayli tatmin edici bulunmasının ardından Mart-Ağustos 2009 ayları arasında Allied Protector isminde bir başka harekât icra edilmiştir. 17 Ağustos 2009 tarihinde Kuzey Atlantik Konseyi'nin almış olduğu bir kararla Okyanus Kalkanı (Ocean Shield) Harekâtı ismi ile yeni harekâta başlanmıştır. Bahse konu harekâtın süresi alınan kararla 2014 yılı sonuna kadar uzatılmıştır.<sup>167</sup>

### **2.2.3.3. AB ATALANTA Harekâtı (EUNAVFOR ATALANTA)**

Avrupa Birliği Konseyi 10 Kasım 2008 tarihinde, BM Güvenlik Konseyi'nin 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararları uyarınca Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadele için Aralık 2008 ayı içinde Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (AGSP) kapsamında askerî bir harekâtı başlatma kararı almıştır. AB Konseyi, ATALANTA adı verilen harekât çerçevesinde, Somali'ye yönelik olarak BM tarafından yürütülmekte olan Dünya Gıda Programı'nın destekleneceği ve tehlikeye açık gemiler başta olmak üzere bölgeden geçiş yapan tüm gemilere koruma sağlanacağını ilan

---

<sup>165</sup> ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, "New Counter Piracy Task Force Established", [http://www.navy.mil/search/display.asp?story\\_id=41687](http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687), (04 Ağustos 2013)

<sup>166</sup> NATO Resmi İnternet Sitesi, "Counter-Piracy Operations", [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48815.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm), (06 Şubat 2012)

<sup>167</sup> a.g.e.

etmiştir.<sup>168</sup>

AB Konseyi tarafından, AB'nin AGSP kapsamında icra ettiği bu ilk deniz harekâtının karargâhının Birleşik Krallık'ın Northwood şehrinde konuşlanması, harekâtın başlangıç olarak 12 aylık bir süre için icra edilmesi ve harekâta 8,3 milyon Avroluk bir bütçenin ayrılması kararlaştırılmıştır.<sup>169</sup>

Avrupa Birliği, harekât icra eden birliklerinin bölge ülkelerindeki statülerini belirlemek üzere sırasıyla Somali, Cibuti ve Seyşeller ile karşılıklı anlaşmalar imzalanmıştır. Bunun yanı sıra deniz haydutluğu ve silahlı soygun şüphesi ile yakalanan kişilerin yargılanmak üzere teslim edilmesi kapsamında Seyşeller ile ikili anlaşmalar da imzalanarak 2009 yılı içinde yürürlüğe girmiştir.<sup>170</sup>

ATALANTA Harekâtı kapsamında Somali açıklarında görev icra etmekte olan AB Deniz Görev Kuvveti (CTF 465) Dünya Gıda Programı gemilerine refakat sağlamakta, Somali Havzası'nda ve Aden Körfezi'nde deniz haydutluğu ve silahlı soygunla mücadeleye katkı vermektedir. Deniz unsurlarının yanı sıra, Cibuti ve Seyşeller'e istinaden harekât icra eden deniz karakol uçakları da harekâtın icrasında aktif olarak görev almaktadırlar.

#### **2.2.3.4. Bağımsız Refakat Harekâtı İcra Eden Ülkeler**

Deniz haydutluğuyla mücadele eden organizasyonların yanında herhangi bir organizasyona bağlı olmaksızın Aden Körfezi'nden geçiş yapan ticaret gemilerine refakat eden ülkeler de bulunmaktadır.

Bahse konu ülkeler, belirli periyotlarla oluşturulan konvoyların Aden Körfezi'nden emniyetli bir biçimde geçişini sağlamaktadır. Bu kapsamdaki ülkeler Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Rusya Federasyonu, Japonya, Kore Cumhuriyeti, İran ve Malezya şeklinde sıralanmaktadır.

Söz konusu devletlerden İran ve Malezya'nın durumu diğerlerinden biraz farklıdır. İran, icra ettiği harekâtı diğer ülke ve organizasyonlarla koordine etmemekte ve İran dışındaki ülkelerin gemilerine refakat sağlamamaktadır. Malezya ise Bunga Mas Lima

---

<sup>168</sup> AB Konseyi Resmi İnternet Sitesi, "Council Adopts Joint Action On A European Union Military Operation Against Acts OF Piracy And Armed Robbery Off The Somali Coast", AB Konseyi basın duyurusu, [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_Data/docs/pressdata/en/misc/103937.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/misc/103937.pdf), 05 Şubat 2011.

<sup>169</sup> 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>, 06 Şubat 2011.

<sup>170</sup> a.g.e.

isimli ticaret gemisini deniz haydutluğuyla mücadele maksatlı olarak deniz kuvvetlerine katmış ve söz konusu gemi 2009 yılından itibaren Aden Körfezi'nde refakat görevi icra etmeye başlamıştır.

#### **2.2.3.5. Ortak Farkındalık ve Sorun Çözme Mekanizması (Shared Awareness and Deconfliction – SHADE)**

2008 yılından itibaren Somali açıklarında harekât icra eden organizasyon ve ülkelerin sayısının artmasıyla birlikte bunların arasında eşgüdümün sağlanması gerekliliği de kendisini göstermeye başlamıştır. Bu çerçevede atılan en önemli adım Aralık 2008'de SHADE (Shared Awareness and Deconfliction - Ortak Farkındalık ve Sorun Çözme) mekanizmasının kurulması olmuştur. Başlangıçta katılımın oldukça kısıtlı olduğu SHADE toplantıları zamanla ilgi odağı hâline gelmiştir.

Bugün 20'den fazla ülke ile CMF, NATO, AB, UKMTO, MSCHOA ve denizcilik sektörünün temsilcilerinin düzenli olarak katıldığı bir platform hâline dönüşmüştür. Altı haftada bir Bahreyn'de icra edilen SHADE toplantıları bölgede bulunan ve deniz haydutluğuyla mücadele eden askerî unsurlar arasında diyalogun ve iş birliğinin sağlanmasında çok önemli bir role sahiptir.

SHADE toplantılarına hâlihazırda CMF, NATO ve AB'den biri başkanlık etmekte, CMF ve AB ise daimî olarak eş başkanlık görevini yürütmektedir. SHADE, Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu tarafından da resmi olarak tanınmıştır.

SHADE toplantılarının temel başarıları, bilgi değişimi, Uluslararası Tavsiyeli Geçiş Koridoru (International Recommended Transit Corridor – IRTC) nun teşkili ve IRTC ve Somali Havzasında koordinasyon şeklinde sıralamak mümkündür.

SHADE mekanizmasının kurulması öncesinde Somali açıklarında deniz haydutluğuyla mücadele eden organizasyon ve ülkeler birbirlerinin icra ettikleri harekât hakkında bilgi sahibi değildi. Deniz haydutlarına ilişkin bilgiler ise nadiren paylaşılmaktaydı.

SHADE mekanizmasının kurulması sonrasında ülke ve organizasyonlar icra ettikleri ve planladıkları faaliyetler ile yapılan faaliyetlerden alınan dersleri diğerleriyle paylaşmaya başlamış ve SHADE yeni fikirlerin açıkça tartışıldığı bir askerî forum hâline dönüşmüştür.

### 2.2.3.6. IRTC'nin Teşkili

SHADE toplantılarının belki de en önemli başarılarından biri Aden Körfezi'nde bulunan IRTC'nin teşkil edilmesi olmuştur. Başlangıçta UKMTO tarafından Aden Körfezi'nin kuzeyinde bir geçiş koridoru teşkil edilmiş, ancak bir takım sorunlarla karşılaşılması üzerine 01 Şubat 2009 tarihinde icra edilen SHADE toplantısında, IRTC koordinatları Temmuz 2009'da IMO tarafından da resmi olarak onaylanmıştır.

Bugün CMF, NATO ve AB görev kuvvetlerinde bulunan gemiler tarafından düzenli olarak IRTC içinde karakol icra edilmekte ve IRTC'den geçen gemilere koruma sağlanmaktadır. 01 Aralık 2009 tarihinde yapılan SHADE toplantısında Çin de IRTC içinde karakol yapma niyetinde olduğunu ilan etmiş, Çin'e ait unsurlar 2010 yılı sonlarına doğru IRTC'de karakol yapmaya başlamıştır.

Hâlihazırda IRTC ve Somali Havzası'nda görev yapan tüm unsurların koordinasyonunu sağlamak amacıyla CMF, NATO ve AB görev kuvvetlerinden birer tanesi IRTC ve Somali Havzası'ndaki faaliyetlerin koordinatörlüğü görevini üstlenmektedir. IRTC Koordinatörlüğü, IRTC'nin teşkil edilmesinin ardından oluşturulmuş ve 11 Ağustos 2009 tarihinde icra edilen SHADE toplantısında IRTC Koordinasyon Rehberi onaylanarak yürürlüğe girmiştir. IRTC Koordinatörü, IRTC içinde karakol yapacak gemilere ilişkin iş birliği ve koordinasyonun sağlıklı biçimde yürütülmesinden sorumludur. IRTC konseptinin başarısı ve Aden Körfezi'ndeki başarılı saldırılarındaki azalmanın bir sonucu olarak deniz haydutları 2009 yılının sonundan itibaren faaliyetlerini Somali'nin doğu ve güneydoğusunda bulunan ve Somali Havzası olarak adlandırılan sulara doğru genişletmişler ve anılan gölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerinde gözle görülür bir artış meydana gelmiştir.

Bunun üzerine CMF, NATO ve AB tarafından bölgede icra edilen harekâtın yoğunluğu da artırılmış ve bu bölgede de koordinasyon ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Müteakiben IRTC örneğindeki gibi Somali Havzası'nda da bir koordinatörlük oluşturulmuş ve 16 Şubat-31 Mayıs 2010 tarihleri arasında bu görev AB tarafından yürütülmüştür. Hâlihazırda Somali Havzası Koordinatörlüğü CMF tarafından yürütülmektedir. 20 Nisan 2010 tarihinde icra edilen SHADE toplantısı sırasında Somali Havzası Koordinasyon Dokümanı onaylanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>171</sup>

---

<sup>171</sup> PETERSEN, P. M., "Combined Maritime Force Briefing Paper CMF – Counter Piracy History, Initiatives And Future", 25 Mart 2010, Bahreyn.

### **2.3. Türkiye'nin Deniz Haydutluğu Olaylarını Deniz Güvenliği Bağlamında Güvenlikleştirilmesi**

Türkiye, dünya genelinde yaşanan deniz haydutluğu olayları ile mücadele faaliyetlerinde öncelikli olarak BM çatısı altında destek vermiş fakat herhangi bir güvenlik kompleksi içerisine girip konuyu güvenlikleştirmemiştir. Dünyada ticareti yapılan milyonlarca ton ham petrol ve petrol ürünleri, hububat, demir cevheri, kömür gibi kuru yükler, konteyner vs. taşıyan yılda yaklaşık en az 400-500 adedi Türk/Türkiye bağlantılı olmak üzere, ortalama 42.000 ticaret gemisi Aden Körfezi'nden geçiş yapmaktadır.<sup>172</sup> Bu da dünya ticaretinin % 14'üne ve dünya petrol ihracatının % 26'sına tekabül etmektedir. Dünya ticareti bağlamında düşündüğümüzde hemen hemen bütün ülkeleri dolaylı olarak etkilemekte ve ülkelerin güvenlik yaklaşımının iktisadi kısmına yönelik tehdit algılanmasına sebep olmaktadır. Sonrasında her ne kadar kendi bayrağını taşıyan ticaret gemileri güvenliği sekteye uğratan olayların içerisinde olmasa da Türk personelinin olması ya da taşınan yükün Türk şirketleri ile irtibatlanması sebebiyle konuyu derhal politize ederek kamuoyu ile paylaşmış ve güvenlik kompleksi içerisine girerek diğer ülkelerin oluşturduğu veya oluşturmakta olduğu güvenlik halesinin bir parçası olma yolunda adım atmıştır. Türkiye'yi direkt olarak ilgilendiren (ticaret yaptığı veya Türk bandıralı gemi) bölgeden aylık olarak 30 civarında geminin geçiş yaptığı kabul edilmektedir. Türkiye'yi deniz haydutluğu olaylarına karşın güvenlik kompleksine sokan olaylar aşağıda sunulmuştur.

M/V YASA NESLİHAN: Marshall adaları bayraklı dökme yük gemisi 29.10.2008 tarihinde tamamı Türk 20 personeli ile beraber Aden Körfezinde deniz haydutlarınca kaçırılmış, 06.01.2009 tarihinde serbest bırakılmıştır.

M/T KARAGÖL: Türk Bayraklı Kimyasal tanker gemisi tamamı Türk 14 personeli ile beraber Aden Körfezi'nde 12.11.2008 tarihinde deniz haydutlarınca kaçırılmış, 13.01.2009 tarihinde serbest bırakılmıştır.

M/V BOSPHORUS PRODIGY: Antigua bayraklı gemisi 11 personeli ile (3 Türk ) beraber Aden Körfezinde 16.12.2008 tarihinde deniz haydutlarınca kaçırılmış, 02.02.2009 tarihinde serbest bırakılmıştır.

M/V HORIZON-1: Türk Bayraklı kuru yük gemisi tamamı Türk 23 personeli ile beraber Aden Körfezi Yemen 73 mil açığında 8.07.2009 tarihinde deniz haydutlarınca

---

<sup>172</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/mucadele/mucadele.php>, (18 Ağustos 2013)

kaçırılmış, 05.10.2009 tarihinde serbest bırakılmıştır.

M/V ELGİZNUR ÇEBİ: Aden Körfezinde seyreden gemi 14.08.2009 tarihinde deniz haydutları tarafından saldırıya uğradığını bölgede bulunan fırkateynlere bildirmiş, NATO'ya bağlı Alman helikopterinin yönlendirilmesiyle haydutlar gemiye çıkamadan püskürtülmüştür.

M/V FRIGIA: Malta Bayraklı, 19 Türk 2 Ukraynalı toplam 21 mürettebat bulunan gemi 20.03.2010 Tarihinde Çin konvoyu ile tehlikeli bölgeyi terk etmesine rağmen 23.03.2010 tarihinde Hindistan'a 500 NM mesafede Haydutlarca kaçırılmıştır.

M/T ÖZAY 5: Nijerya bayraklı gemiden 25.03.2010 tarih saat 22.48 de emercensi sinyal alınmıştır. Buna göre yapılan incelemede; gemiye haydutların çıktığı arbedenin yaşandığı ve neticede 3 personel yaralanarak hastaneye kaldırılmıştır.

M/V Yasin-C: Rusya'nın Mariopol Limanından Kenya'nın Mombasa limanına Dökme Buğday yükü götüren 25 Türk personelli bahse konu gemi 7 Nisan 2010 günü saat 15.12 sularında limanın yaklaşık 250 Mil batısından kaçırılmıştır.

Yaşanan bu olaylar ile Türkiye Cumhuriyeti, Türk gemilerinin kaçırılmış olması ve deniz ticaretinin olumsuz etkilenmemesi maksadıyla; Dz.K.K.lığı tarafından yapılan teklif ve Gn.Kur.Bşk.lığının onayı ile 10 Şubat 2009 tarihinde TBMM tarafından hazırlanan tezkereye istinaden bölgede fırkateyn görevlendirilmesine karar vermiştir.

#### **2.4. Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından Deniz Güvenliği Harekâtına Yönelik İcra Edilen Görevler**

##### **2.4.1. Aden Körfezi ve Somali Açıklarındaki Deniz Haydutluğu ile Mücadele**

Aden Körfezi, Kızıldeniz ve Bab-ül Mendeb Boğazı ile Hint Okyanusu arasında yer alan, Asya, Avrupa ve Amerika'yı birbirine bağlayan en önemli ve en yoğun ticaret yollarından birisidir. Deniz ticaret yollarının emniyetinin sağlanmasının tüm ülkelerin çıkarına olması nedeniyle, deniz haydutluğuna karşı uluslararası kamuoyu tarafından kabul görmüş kuralların oluşturulması zaruret hâlini almıştır. Bu kapsamda, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından Aden Körfezi ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı 1816, 1838, 1846 ve 1851 sayılı kararlar ile gerekli imkân ve kabiliyete sahip ülkelere ve bölgesel örgütlere, bölgeye askerî gemi ve uçak göndermek suretiyle uluslararası hukuk kurallarına uygun şekilde Somali açıklarındaki deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesi yönünde aktif tedbirler almaları çağrısında bulunulmuş ve böylelikle bölgede icra edilecek askerî operasyonlar

uluslararası platformda meşrulaştırılmıştır.

**Tablo 3**  
**Türkiye'nin Aden Körfezi'nde Yaptığı Deniz Ticareti**

Günlük Türk Gemi Geçişi	1-2 Gemi
Yılda Türk Gemi Geçişi (Ortalama)	400-500 gemi
İthalat ve İhracat Yapılan Ülke Sayısı	33 ülke
2012 Yılında Yapılan Ticaret hacmi	2.5 milyon DWT yük
Taşınan Yükün Türkiye Ekonomisindeki Yıllık Payı	% 21

**Kaynak:** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnternet Sayfası<sup>173</sup>

Somali açıklarında Türk bayraklı ya da sahibi Türk olan gemilere yönelik son yıllarda gerçekleştirilen deniz haydutluğu saldırılarına ilişkin ilk örnek, 27 Ocak 2006 tarihinde Türk bayraklı “OSMAN METE” isimli ticaret gemisine yönelik Aden Körfezi'nde gerçekleşen saldırıdır.<sup>174</sup> Bahse konu saldırıyı 11 Nisan 2007 yılında yine Aden Körfezi'nde “BELFİN” isimli gemiye yönelik saldırı izlemiştir.<sup>175</sup> Bununla birlikte, Somali açıklarında deniz haydutları tarafından kaçırılan ilk Türk gemisi “NESLİHAN” isimli gemidir. Bahse konu geminin deniz haydutları tarafından kaçırılması Türk kamuoyunun deniz haydutluğu kavramına olan ilgisini artırmış, bundan çok kısa bir süre sonra 12 Kasım 2008 tarihinde “KARAGÖL” isimli geminin de deniz haydutlarınca kaçırılması Türk Hükûmeti'ni ve Türk Silahlı Kuvvetleri'ni harekete geçirmiştir. NATO kapsamında deniz haydutluğuyla mücadeleye yönelik daha güçlü bir inisiyatifin hayata geçirilmesi kaçınılmaz hâle gelmiştir.

<sup>173</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/mucadele/mucadele.php>, (08 Ağustos 2013)

<sup>174</sup> Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report, (1 January-31 December 2006, January 2007), Essex, Birleşik Krallık.

<sup>175</sup> Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report, (1 January-31 December 2007, January 2008), Londra, Birleşik Krallık.

**Tablo 4**  
**2012 Yılında Gerçekleşen Deniz Haydutluğu Faaliyetleri**

Aden Körfezi ve Somali Bölgesinden Geçen Toplam Ticaret Gemisi	19.317
Aden Körfezi ve Somali Bölgesinden geçen, İrtibat Kurulan ve Koordinasyon Sağlanan Türk/Türkiye Bağlantılı Ticaret Gemisi	918
Aden Körfezi ve Somali Bölgesinden geçen Türk/Türkiye Bağlantılı Ticaret Gemilerinden Emniyetli Bölme Uygulaması Yapan Ticaret Gemisi	907
Bölgeden Geçişini Bildirmeyen Türk/Türkiye Bağlantılı Ticaret Gemisi	7
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Vasıtasıyla Denizcilik Sektörüne Yönelik Yapılan Uyarı ve Bilgilendirme	254
Saldırıya Uğrayan Türk/Türkiye Bağlantılı Ticaret Gemisi	4
Kaçırılan Ticaret Gemisi	6
Kaçırılan Türk/Türkiye Bağlantılı Ticaret Gemisi	YOKTUR
Yapılan Boarding Harekatı	5
Boarding Harekâtında Etkisiz Hale Getirilen Deniz Haydudu	38

**Kaynak:** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnternet Sayfası<sup>176</sup>

Bunun üzerine, Türk Deniz Kuvvetleri 15 Şubat 2008 tarihinden itibaren Birleşik Deniz kuvvetleri (CMF)ne bağlı deniz haydutluğuyla mücadele Deniz Görev Kuvveti CTF 151'e gemi tefrik etmeye başlamıştır. CTF 151'e gemi tefriki Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)nin 10 Şubat 2009 tarihinde "Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle mücadele amacıyla yürütülen uluslararası çabalara destek vermek üzere Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde görevlendirilmesi" konulu kararı üzerine

<sup>176</sup> a.g.e.



gerçekleşebilmiştir.<sup>177</sup> TBMM, 08 Şubat 2013 tarihinde aldığı kararla<sup>178</sup> görev süresini uzatmıştır.

**Tablo 5**  
**CTF 151 ve NATO Çerçevesinde**  
**Deniz Haydutluğuyla Mücadele Eden Gemilerimiz**

Gemi Adı	Görev Tarihi
TCG GÖKOVA	Ekim- Aralık 2008
TCG GİRESUN	Şubat-Haziran 2009
TCG GAZİANTEP	Haziran-Ekim 2009
TCG GEDİZ	Haziran-Kasım 2009
TCG GÖKOVA	Ekim 2009-Şubat 2010
TCG GEMLİK	Şubat-Nisan 2010
TCG GELİBOLU	Şubat-Ağustos 2010
TCG GÖKÇEADA	Ağustos-Ekim 2010
TCG GAZİANTEP	Ekim 2010-Ocak 2011
TCG GİRESUN	Ocak-Haziran 2011
TCG GEDİZ	Eylül-Aralık 2011
TCG GİRESUN	Aralık 2011-Haziran 2012
TCG GEMLİK	Haziran-Aralık 2012
TCG GÖKOVA	Aralık 2012-Haziran 2013

**Kaynak:** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnternet Sayfası<sup>179</sup>

CTF 151'in yanı sıra bölgede Avrupa Birliği (AB) Görev Kuvveti (CTF 465), NATO Daimî Deniz Görev Grubu (CTF 508) ve ülkelerin millî kontrolünde bulunan savaş gemileri deniz haydutluğuna karşı faaliyet icra etmektedir.

AB tarafından, 08 Aralık 2008 tarihinden itibaren önceliği Dünya Gıda Programı (World Food Program-WFP) gemilerine refakat sağlamak olan Atalanta Harekâtı'nın

<sup>177</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisinin 10 Şubat 2009 tarih ve 934 sayılı kararı. 13 Şubat 2009 tarih ve 27140 sayılı Resmi Gazete., <http://www.resmi-gazete.org/tarih/20090213-2.htm>, (05 Şubat 2013)

<sup>178</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisinin 05 Şubat 2013 tarih ve 1031 sayılı kararı. 08 Şubat 2013 tarih ve 28553 sayılı Resmi Gazete.

<sup>179</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/mucadele/mucadele.php>, (08 Ağustos 2013)

icrasına başlanmıştır. Gelişmeler çerçevesinde ve AB'nin bölgede artan etkinliğinin NATO ile dengelenmesi kapsamında NATO Daimî Deniz Görev Grubu (Standing NATO Maritime Group-SNMG)'na hamilen CTF 508 görev grubu bölgede görevlendirilmiştir.

NATO, deniz haydutluğuna karşı Ekim-Aralık 2008 döneminde bölgede icra ettiği Allied Provider Harekâtı'ndan sonra deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla tekrar planlama faaliyetlerine başlamış ve Daimî Deniz Görev Gruplarının programlarını değiştirerek, "Ocean Shield (Okyanus Kalkanı)" Harekâtı kapsamında Aden Körfezi ve Somali açıklarında görevlendirmiştir.

NATO'nun deniz haydutluğu ile mücadele kapsamındaki yeni Okyanus Kalkanı Harekâtı 10 Ağustos 2009'da Kuzey Atlantik Konseyi (North Atlantic Council-NAC) tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. "Okyanus Kalkanı" Harekâtı kapsamında NATO Daimî Deniz Görev Grup (SNMG)'ları dönüşümlü olarak bölgede görev almaktadır.

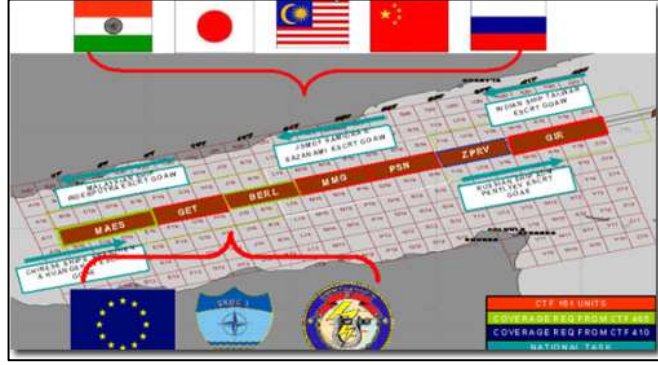
Türk Deniz Kuvvetleri'nin deniz haydutluğuyla yaptığı mücadele yalnızca bölgeye gemi göndermekle sınırlı kalmamış, CTF 151'in komutası farklı dönemlerde Türkiye tarafından yürütülmüştür.<sup>180</sup> Ayrıca 3 firkateyn (TCG BARBAROS, TCG GEMLİK, TCG GELİBOLU) ve 1 akaryakıt gemisinden (TCG YB.K.GÜNGÖR) müteşekkil Türk Deniz Görev Grubu'da 30 Mayıs-08 Ağustos 2011 tarihleri arasında deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında bölgede görevlendirilmiştir.

Görüldüğü gibi Türkiye ve Türk Deniz Kuvvetleri, deniz haydutluğunun dünya ve ülke gündeminde yer almaya başladığı ilk günlerden itibaren proaktif bir tutum içinde gerekli tüm önlemleri almış ve yeni inisiyatifleri hayata geçirmiştir. Böylece Türkiye, dünyadaki ve bölgesindeki istikrarı bozucu tüm sorunlarla aktif mücadele etmekteki kararlılığını bir kez daha göstermiştir.

---

<sup>180</sup> 3 dönem halinde Birleşik Görev Kuvveti-151'e 3 Türk amirali tarafından komuta edilmiştir. 07 Aralık 2011-07 Haziran 2012 tarihleri arasında bölgede Deniz Haydutluğu ile mücadele eden Okyanus Kalkanı Harekâtı Görev Kuvvetine bir Türk amirali tarafından komuta edilmiştir.

## Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC)



**Resim 2**

Aden Körfezi'nde ticaret gemilerinin doğu-batı geçişlerini düzenlemek ve koruma gayretlerini koordine etmek amacıyla tesis edilen Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (Internationally Recommended Transit Corridor-IRTC)nun etkin bir şekilde deniz kuvvetleri unsurları tarafından kaplanması deniz haydutluğu faaliyetini önlemek açısından hayati önem taşımaktadır.

CTF 151, deniz haydutluğuna karşı icra edilen harekât kapsamında; Aden Körfezindeki IRTC'den geçiş yapan sivil trafiğin emniyetini sağlamak amacıyla; 464 mil uzunluğundaki bu sahanın Avrupa Birliği ve NATO unsurları ile koordineli bir şekilde devamlı olarak kaplanmasını sağlamaktadır. Aden Körfezi'nde tesis edilen "Deniz Güvenlik Bölgesi"nin büyüklüğü, Doğu Akdeniz'in yaklaşık yarısına eşit bir alana sahiptir.

Bölgeden geçiş yapacak olan Türk bayraklı/Türkiye bağlantılı ticaret gemilerinin 96 saat ve daha öncesinde, bilgi sistemi (<https://atlantis.denizcilik.gov.tr/aden>) üzerinden kayıt yaptırmaları gerekmektedir. Deniz Kuvvetleri Harekât Merkezi tarafından geçiş yapan her geminin faaliyetleri yakından takip edilmekte ve bölgede görev yapan fırkataynlerimiz ile geçiş yapan ticari gemiler arasında, ticari gemilerin güvenlik koridoru (IRTC) dışında seyir yapmaları durumunda dahi kesintisiz muhabere tesis edilmektedir. Geçiş yapan ticaret gemileri emniyetli seyir yapmaları konusunda bilinçlendirilmekte ve fırkateynler tarafından yapılan girişimler sayesinde askeri konvoylara dâhil olmaları sağlanmaktadır. Denizcilik sektörü ve gemi acentaları bölgedeki askeri faaliyetler ve güncel gelişmeler hakkında devamlı bilgilendirilmektedir. Bölgede harekât icra eden diğer ülkelerin deniz kuvvetlerine ait

gemilerle yakın iş birliği içerisinde bulunarak Türk ve Türkiye bağlantılı ticaret gemilerinin korunması maksadıyla yönlendirmelerde ve tavsiyelerde bulunulmasına kesintisiz şekilde devam edilmektedir.

Bölgede görev yapan gemilerimiz tarafından deniz haydutlarına karşı Temmuz 2009-Aralık 2012 periyodunda icra edilen 25 harekâta<sup>181</sup> toplam 173 deniz haydudu ve deniz haydutları tarafından 2 skiff (bot) etkisiz hale getirilmiş, çeşitli ülkelere ait bir çok gemiye koruma ve refakat sağlanmış, yapılan saldırı girişimleri engellenmiştir.

#### **2.4.2. UNIFIL Deniz Harekâtı**

Lübnan'daki BM Geçici Kuvvetleri (United Nations Interim Forces in Lebanon-UNIFIL) Harekâtı ilk olarak 1978 yılında İsrail'in Lübnan'ı işgal girişimi neticesinde 19 Mart 1978 tarihinde alınan BMGK kararı ile İsrail güçlerinin Güney Lübnan'dan çekilmesinin izlenmesi, barış ve güvenliğin yeniden sağlanması, Lübnan Hükûmetinin ülkenin güneyindeki otoritesini yeniden sağlanmasına yardımcı olunması amacıyla başlatılmıştır.

Lübnan-İsrail arasında 12 Temmuz 2006'da başlayan kriz ve çatışmalar, BMGK'nın 11 Ağustos 2006 tarihli kararı ile 14 Ağustos 2006'da durdurulmuştur.

15 Ekim 2006 tarihi itibarıyla Türkiye'nin de katılımıyla UNIFIL Deniz görev Kuvveti (TF 448) teşkil edilmiş ve harekât sahasında faaliyetlerine başlamıştır.

TBMM, 05 Eylül 2006 tarihinde olağanüstü toplanarak, BM geçici görev gücü (UNIFIL) bünyesinde görev yapmak üzere, Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK)nin Lübnan'a gönderilmesi hakkındaki hükûmet tezkeresini görüşmüş, 880 sayılı karar alınmış ve 15 Ekim 2006 tarihinden itibaren UNIFIL Deniz Harekâtı'na iştirak edilmeye başlanmıştır. Bu harekât ile 11 Eylül olaylarından sonra ortaya çıkan yeni meşru müdafaa kavramlarından “ön-alıcı meşru müdafaa (pre-emptive self defence)” BMGK tarafından onaylanmış ve uluslararası bir harekâta uygulanmaya başlanmıştır.

UNIFIL Deniz Görev Kuvveti (CTF 448) hâlen Lübnan açıklarında tesis edilen deniz harekât sahasında, yasaklanmış silah ve malzemenin Lübnan karasuları ve limanlarına giriş/çıkışını caydırmak, Lübnan deniz kuvvetlerine destek olmak maksadıyla; keşif-gözetleme/karakol faaliyetleri icra etmektedir.

---

<sup>181</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/mucadele/mucadele.php>, (08 Ağustos 2013)

Lübnan`da, Birleşmiş Milletler Geçici Kuvvetleri (UNIFIL) bünyesindeki Türk Deniz Kuvvetlerinin görev süresi, TBMM'nin aldığı karar<sup>182</sup> ile 05 Eylül 2013 tarihinden itibaren 1 yıl uzatılmıştır.

### **2.4.3. Etkin Çaba Harekâtı (Operation Active Endeavour-OAE)**

NATO Etkin Çaba Harekâtı, yeni bir düşmana – denizden terörizme karşı oluşturulan uzun süreli bir ortaklığa bir örnek teşkil etmektedir. 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'ye yapılan terörist saldırıların ardından ABD'nin terörizme karşı başlattığı harekâta NATO'nun desteği kapsamında 03 Ekim 2001 tarihli Kuzey Atlantik Konseyi (North Atlantic Council-NAC) kararı gereğince NATO'nun her iki Daimî Deniz Görev Grubu'nun Doğu Akdeniz'de konuşlandırılmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır.

Etkin Çaba Harekâtı, ABD'nin isteğine bağlı olarak Cebelitarık Boğazı'ndan geçiş yapan askerî olmayan müttefik ülke gemilerine de refakat sağlayacak şekilde 03 Mart 2003 tarihinde genişletilmiştir.

Harekâtın temel görevleri;

- Harekât sahasında varlık göstermek (Presence Operations),
- İzleme ve keşif/gözetleme icra etmek (Monitoring and Surveillance Operations),
- Ticaret gemilerinin oluşturduğu resmi tesis ve idame etmek,
- Tahsisli sahalarda mayın karşı tedbirleri hazırlık sörvey harekâtı icra etmek,
- Kıymetli birlikleri korumak,
- Stratejik düğüm noktalarını, ticaret yollarını, petrol bölgelerini ve deniz ulaştırma yollarını kontrol etmek,
- Denizden gelebilecek terörist faaliyetlere karşı harekât icra etmek,
- Denizde Denetim Harekâtı icra etmektir.

Türkiye Etkin Çaba Harekâtı'na, aktif katkı sağlamaktadır. Etkin Çaba Harekâtı kapsamında gündemde olan bir diğer husus, şüpheli ve dikkat çeken ticari gemilerin NATO unsurlarınca rızaya bağlı olarak aranması konusudur. “Rızaya Dayalı Gemiye Çıkma” kavramını “gemi kaptanının, geminin kargosu ve evraklarının kontrol edilmesine izin vermesi durumunda icra edilen Gemiye Çıkma Harekâtı” ülkeler tarafından hala tartışılmaktadır.

Türkiye, “Rızaya Dayalı Gemiye Çıkma” tanımının gemi/gemiler üzerinde gerekli önlemlerin alınmasını bayrak devletinin müsaadesine bağlayan 2000 yılı Palermo

---

<sup>182</sup> TBMM'nin 06 Temmuz 2013 tarih ve 1045 sayılı kararı, 11 Temmuz 2013 tarih ve 28704 sayılı Resmi Gazete.

Protokolü ile uyumlu olmadığını belirtmiş ve “Rızaya Dayalı Gemiye Çıkma” kavramının gemi kaptanının rızasını değil, bayrak devletinin de rızasını gerektirdiğini ifade etmiştir.

Türkiye’nin “Rızaya Dayalı Gemiye Çıkma” uygulamasına ilişkin Etkin Çaba Harekâtı’na iştirak eden Türk gemilerinin, bayrak devletinin onayı olmadığı takdirde bahse konu ticaret gemilerine çıkma icra etmeyeceği, Türk bandıralı ticaret gemilerine Rızaya Dayalı Gemiye Çıkma Harekâtı yapılabilmesi için gerekli bayrak devleti onayının, her defasında alınması gerektiğini belirtilmiştir.

#### **2.4.4. Akdeniz Kalkanı Harekâtı (AKH) (Operation Mediterranean Shield)<sup>183</sup>**

Akdeniz, kıtaları birbirine bağlayan dünyanın en önemli deniz ulaştırma yollarının geçtiği bir deniz olarak Anadolu Yarımadası’nın güneye açılma eksenini ve emniyet alanıdır.

Bugün önemi çok daha artmış olan Doğu Akdeniz havzası ve İskenderun Körfezi; Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının devreye girmesiyle, OPEC dışı en büyük petrol kaynağı olan Hazar ve Orta Asya petrolünün dış piyasalara çıkışının en önemli terminal alanlarından biri hâline gelmiştir.

Bu kapsamda, mevcut 75 milyon ton/yıl kapasiteli Kerkük-Yumurtalık Boru Hattına ilave olarak, yılda 50 milyon ton (pompa kapasitesi artırılması hâlinde 80 milyon ton) ham petrol taşıma kapasitesine sahip Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattının 2006 yılından itibaren faaliyete geçmesinden sonra, dünya deniz ticaretinin önemli odak noktalarından biri hâline gelen Doğu Akdeniz’deki deniz ulaştırma hatlarının güvenliği hayati önem taşımaya başlamıştır.

Ayrıca Doğu Akdeniz’de Kıbrıs’a yönelik deniz nakliyatının korunması, askerî nakliyatın gerektiğinde emniyetinin sağlanması ve Türkiye’nin sorumluluğunda bulunan bölgede ihtiyaç duyulduğunda arama kurtarma faaliyetleri icra edilmesi de gerekmektedir.

Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma (COSPAS Satellite/Search and Rescue Satellite-COSPAS SARSAT) sistemine Türkiye’nin “Yer kesimi Servis Sağlayıcı Ülke” olarak iştirak etmesi sayesinde ülkemize Ege ve Doğu Akdeniz’de Görev Kontrol Merkezi (Turkey Mission Control Center-TRMCC) yetkisi verilmiştir.

Diğer taraftan, Doğu Akdeniz havzasının siyasi, ekonomik ve stratejik önemi özellikle

---

<sup>183</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/türkçe>. (25.05.2014)

Suriye krizi başta olmak üzere dünyadaki gelişmeler paralelinde her geçen gün artmakta ve Doğu Akdeniz, Basra körfezinden sonra en fazla savaş gemisi varlığı gösterilen bir alan hâline dönüşmektedir.

Ege Denizi gibi bu denizde de henüz sınırlandırılmamış olan deniz yetki alanlarımızda menfaatlerimizin korunması ve İskenderun Körfezi çıkışlı doğu batı deniz enerji koridorunun güvenliğinin sağlanması ile bölgedeki bilinen sorunlara yönelik sorumluluklarımız, Akdeniz’de sürekli varlık göstermemizi gerekli kılmaktadır.

Bu bağlamda; gelişen harekât ihtiyaçları neticesinde, 1 Nisan 2006 tarihinden itibaren Doğu Akdeniz’de Akdeniz Kalkanı Harekâtının başlatılmasına karar verilmiştir.

Akdeniz Kalkanı Harekâtının maksadı; genel olarak deniz güvenliğinin sağlanması olmak üzere, Doğu Akdeniz Bölgesi’nde Ceyhan Terminali çıkışlı stratejik petrol ulaştırmasının güvenliğinin sağlanması, bölgedeki muhtemel risk ve tehdit unsurlarına (Muhtemel insan/uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, Kitle İmha Silahlarının (KİS) yayılmasının önlenmesi faaliyetleri ve terörizm bağlantılı diğer yasa dışı faaliyetler) karşı varlık gösterilerek caydırıcılık sağlanması ve NATO’nun bölgedeki deniz güvenliği çabalarının desteklenmesi maksadıyla; sancak-varlık göstermek ve keşif-gözetleme faaliyetleri icra etmektir.

Akdeniz Kalkanı Harekâtına iştirak eden birlikler tarafından, şüpheli gemiler tahsisli sahalarda izlenmekte ve gerektiğinde ticaret gemilerinin sorgulanması ve aranması yapılmakta (boarding), deniz yetki alanlarında anlaşmalar hilafına yapılacak petrol/doğal gaz araması, sismik araştırma, deniz dibi bilimsel araştırması gibi faaliyetler tespit edilmeye çalışılmakta, tespit edildiğinde izlenmekte/engellenmekte, gerektiğinde arama-kurtarma harekâtı icra edilmektedir.

#### **2.4.5. Karadeniz Uyum Harekâtı (KUH) (Operation Black Sea Harmony-OBSH)**

11 Eylül terörist saldırılarını takiben Ekim 2001’den itibaren NATO Daimî Deniz Kuvvetleri tarafından Doğu Akdeniz’de Etkin Çaba Harekâtı (OAE) icra edilmeye başlanmıştır.<sup>184</sup> 2004 NATO İstanbul Zirvesi’nde alınan kararla da Etkin Çaba Harekâtı sorumluluk sahası Ekim 2004’ten itibaren ülkelerin karasuları hariç tüm Akdeniz’i kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Etkin Çaba Harekâtı’nın Karadeniz’i de kapsamı fikrine karşı Türkiye’nin çekinceleri olmuş, bu nedenle Zirve’de bu denizdeki faaliyetlerin mevcut bölgesel kurumsallaşmanın (Montrö Sözleşmesi ve

<sup>184</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/türkçe>. (25.05.2014)

BLACKSEAFOR) temel alınarak icra edilmesi şeklinde karar alınmıştır.

Başta ABD olmak üzere bazı devletler tarafından bazı uluslararası platformlarda Karadeniz’de deniz güvenliğini tehdit eden olaylarda artış gözlemlendiği, bu tür faaliyetlerin terörün finansal desteğinde kullanılarak bölgede güvenlik sorunlarına yol açabileceği ve Karadeniz enerji koridoruna tehdit teşkil edebileceği değerlendirilmeleri yapılmaktadır.

Bu nedenle; Türkiye tarafından Türk boğazlarının güvenliğine katkıda bulunmak amacıyla; Türk Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilen Karadeniz Uyumu Harekâtına 01 Mart 2004 tarihinde başlanmıştır. Harekâtın icrasından doğabilecek aksaklıkların giderilmesi amacıyla da 27 Temmuz 2004’ten itibaren Dz.K.K.lığına Karadeniz’in uluslararası sularında ticaret gemilerini sorgulama yetkisi verilmiştir. Bu harekât kapsamında;

-Karadeniz’de sürekli varlık gösterilmekte,

-Ağırlıklı olarak Batı Karadeniz olmak üzere Karadeniz’de keşif-gözetleme/karakol faaliyetleri icra edilmekte,

-Terörizm/yasa dışı faaliyetlerle irtibatlı olduğu değerlendirilen ticaret gemileri izlenmekte,

-Uluslararası sulara ticaret gemilerini sorgulanmakta ve boarding yapılmaktadır.

Karadeniz Uyumu Harekâtı’nın başlangıcından bu yana Karadeniz’de çok büyük oranda gemi tespit edilmiş, bu gemilerden şüpheli olanlar takip edilmiş ve gerektiğinde sorgulama yapılmıştır. Harekâtın, yasa dışı faaliyetlerin caydırılmasına ve Karadeniz’de gittikçe artan deniz ticaretinin daha güvenli bir ortam içerisinde sürdürülmesine yardımcı olduğu, İstanbul Boğazı’na yönelik olarak terör ve yasa dışı faaliyetlere karşı güvenliğine önemli katkı sağladığı değerlendirilmektedir.

Türkiye, başlangıcından itibaren Karadeniz Uyumu Harekâtına katılım konusunda sahil devletlere davette bulunmuştur. Karadeniz’e sahil devletler, Karadeniz Uyumu Harekâtı’na genelde olumlu yaklaşmışlar ve katılım niyetlerini bildirmişlerdir.

#### **2.4.6. Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu (Black Sea Naval Cooperation Task Group - BLACKSEAFOR)**

Karadeniz’de çok uluslu bir deniz kuvvetinin oluşturulması fikri ilk olarak 1998 yılında Türkiye tarafından gündeme getirilmiştir. Bu fikrin gelişim safhasında diplomat, asker ve uzmanlardan oluşan uzmanlar grubu oluşturulmuş, yapılan toplantılar ile



BLACKSEAFOR anlaşma ve görev talimatları ortaya konmuştur. 02 Nisan 2001 tarihinde İstanbul'da Karadeniz'e sahildar altı devletin (Türkiye, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya) Dışişleri Bakanları ve yetkilendirdikleri üst düzey temsilcileri tarafından "Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu-BLACKSEA Naval Cooperation Task Group" anlaşması imzalanmış ve BLACKSEAFOR kısa adıyla bilinen Deniz Görev Grubu oluşturulmuştur.

Anlaşmaya taraf tüm devletler anlaşmaya ilişkin ulusal onay işlemlerini tamamlamışlardır. Bu anlaşma, Karadeniz Bölgesindeki gelişmelerin önünde engel unsurlardan biri olan sahildar devletlerin birbirlerine karşı duyduğu askerî konulardaki endişelerin ve güven eksikliğinin giderilmesi, bu endişelerin yerini güven duygusunun alması, bölgede istikrarın ve güvenliğin sağlanması için iyi bir başlangıç oluşturmuştur. BLACKSEAFOR, Karadeniz'e sahildar olan devletler arasında dostluğun, iyi ilişkilerin ve karşılıklı güvenin daha da güçlenmesine katkıda bulunmak amacıyla oluşturulan bir organizasyondur. Bu kapsamda BLACKSEAFOR'a verilen görevler<sup>185</sup>,

-Arama ve kurtarma harekâtı,

-İnsani yardım harekâtı (doğal afet yardım, tahliye harekâtı),

-Çevre koruma harekâtı,

-İyi niyet ziyaretleri,

-Tüm katılımcı uluslar tarafından üzerinde anlaşılan diğer görevler olarak tespit edilmiştir.

Taraflar BLACKSEAFOR faaliyetlerinin Birleşmiş Milletler Anlaşmasının amaçları ve ilkeleri ile uyumlu olduğunu, herhangi bir devlete veya devlet grubuna karşı bir askerî ittifak oluşturmayı hedeflemediğini, uluslararası iş birliği ve iyi komşuluk ilişkilerini güçlendirmeyi hedeflediklerini taahhüt etmişlerdir.

Katılımcılar, gücün görevinin Karadeniz'e sahili bulunan devletler arasında dostluğun, iyi ilişkilerin ve karşılıklı güvenin daha da güçlendirilmesi olduğu kadar, Deniz Kuvvetleri arasında iş birliği ve birlikte çalışabilirliğin geliştirilmesine katkıda bulunarak bölgede barış ve istikrarı artırmak olacağı hususunda görüş birliğine varmışlardır. BLACKSEAFOR'un gelecekte deniz güvenliği görevlerini üstlenmesine yönelik faaliyetler son yıllarda hız kazanmıştır.

---

<sup>185</sup> <http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/türkçe>. (25.05.2014)

Bu kapsamda BLACKSEAFOR'un ilk siyasi danışma toplantısı, dışişleri bakan yardımcıları ve müsteşarları seviyesinde, 19 Ocak 2004 tarihinde, tüm Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerden temsilcilerin katılımı ile Ankara'da icra edilmiştir.

Bu toplantıda, kıyıdaş ülkelerin temsilcileri Karadeniz'in deniz güvenliğinin kıyıdaş ülkeler tarafından sağlanmasının ilkesel öneme sahip olduğu konusunda ortak anlayışlarını bir kez daha ifade etmişlerdir.<sup>186</sup> Bu nedenle, bölgedeki barış ve istikrarı, ortak yetenek ve imkanlarını bir araya getirerek sürdürmek için sorumluluk almaları gerektiğini beyan etmişlerdir. Bunun ötesinde temsilciler, bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için BLACKSEAFOR'un yeterli araçlarının bulunduğu gerçeğinin altını çizmişlerdir.<sup>187</sup> Halen bu anlayıştan hareketle BLACKSEAFOR'u, gelecekte deniz güvenliği gibi daha kapsamlı operasyonel görevleri icra edebilecek yetki ve yeteneğe sahip kılmak üzere hazırlık çalışmaları sürmektedir.

## **2.5. Türk Hukukunda “Deniz Haydutluğu” Kavramı ve Yasal Mevzuat Çalışmaları**

Deniz haydutluğu ile mücadelede askeri katkı yapılmasına ilişkin Başbakanlık tezkereleri ve TBMM kararlarında, 1851 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin Kararının adli işlemler ve yargılama konusunu ayrıntılı olarak düzenlenmekte olduğu ve esasen deniz haydutluğu yapan kişilerin bölge ülkelerinde yargılanmalarını teşvik eden bir yaklaşımın benimsendiği, bu yaklaşımın Türkiye tarafından da benimsendiği vurgu yapılmıştır.

Ayrıca bazı durumlarda, deniz haydutlarını yargılama yetkisi 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu (TCK) hükümleri gereği ortaya çıksa bile, mesafe uzaklığından kaynaklanan fiziki imkânsızlıklar, mücbir sebepler ve özel koşullar nedeniyle, 1851 sayılı kararda öngörülen teslim sisteminin işletilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra iç mevzuattan ve taraf olunan uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yargı yetkisi de mahfuz tutulmuştur.

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'ye taraf olan Türkiye, sözleşmede öngörülen yasadışı eylemleri ulusal mevzuatında suç olarak düzenleme yükümlülüğü altına girmiştir.

---

<sup>186</sup> [http://www.mfa.gov.tr/no-13---19 Ocak 2004-blackseafor-toplantı \(08.05.2014\)](http://www.mfa.gov.tr/no-13---19-Ocak-2004-blackseafor-toplantı-(08.05.2014))

<sup>187</sup> [http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararası/BLACKSEAFOR \(08.05.2014\)](http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararası/BLACKSEAFOR (08.05.2014))

Türkiye'nin ceza kanunlarına bakıldığında, hem mülga 765 sayılı TCK'da hem de yürürlükteki 5237 sayılı TCK'da deniz araçlarına karşı gerçekleştirilebilecek seyir güvenliğine karşı eylemlerin suç olarak düzenlendiğini görmekteyiz. Mülga 765 sayılı TCK'nın yedinci babının nakliye vasıtaları aleyhine cürümler başlıklı faslındaki 384. maddenin ikinci fıkrası “zor veya nüfus kullanarak veya tehditle veya hileyle deniz ulaşım aracını hareket ettirmeyen veya hareket halinde bulunanları durduran veya gitmekte olduğu bir yerden başka bir yere götüren veya gönderen kimse iki yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır” hükmünü amirdi.

“765 Sayılı (Eski) Türk Ceza Kanunu-Mülga Madde 384'ün İkinci Fası<sup>188</sup>: Nakliye ve Muhabere Vasıtaları Aleyhinde Cürümler (Yeniden düzenlenen madde: 28/09/1971-1490/11md.) bölümünde;

- Zor veya nüfuz kullanarak veya tehditle veya hileyle kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, ettirmeyen, veya hareket halinde bulunanları durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere gönderten kimse bir yıldan üç yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılır. Eylemler halkın yararlanmasına arz edilmiş kara ulaşım aracı hakkında işlenirse iki yıldan beş yıla kadar hapis cezası verilir. Eylem silahla veya iki veya daha çok kişi tarafından birlikte işlenirse ceza yarı oranında artırılır.

- Zor veya nüfuz kullanarak veya tehditle veya hileyle deniz ulaşım aracını hareket ettirmeyen veya hareket halinde bulunanları durduran veya gitmekte olduğu yerden başka bir yere götüren veya gönderten kimse iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılır.

Eylem halkın yararlanmasına arz edilmiş deniz ulaşım aracı hakkında işlenirse üç yıldan altı yıla kadar hapis cezası verilir.

Eylem silahla veya iki veya daha çok kişi tarafından birlikte işlenirse ceza yarı oranında artırılır.

- Her kim bir uçağı kaçırsın veya hareket etmesine engel olur veya bu eylemlere teşebbüs ederse üç yıldan beş yıla kadar ağır hapis cezasıyla cezalandırılır.

Kaçırılan veya hareketi engellenen veya bu eylemlere teşebbüs edilen uçak halkın yararlanmasına arz edilmiş ise dört yıldan altı yıla kadar hapis cezası verilir...” şeklindeydi.

---

<sup>188</sup> <http://www.turkhukuk sitesi.com/mevzuat.php?mid=8547> (02.06.2014)

5237 sayılı yeni Türk Ceza Kanunu ise, meseleyi daha ayrıntılı ve çağdaş bir şekilde düzenlemiştir. 5237 sayılı TCK'nın üçüncü kısmının altıncı bölümünün "ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması" başlıklı 223. maddesi;

Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket halinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka bir yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

- Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması halinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

- Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

- Bu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla ayrıca cezaya hükmolunur.

- Bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hallerin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler uygulanır. Hükmünü amirdir. Görüldüğü üzere denizlerde ulaşım araçlarının seyir güvenliğine karşı gerçekleştirilebilecek eylemler hürriyeti bağlayacak ceza müeyyidesine bağlanmıştır. Türkiye'nin bu düzenleme ile "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmenin" bahsettiği yükümlülüğü yerine getirmiş olmaktadır.

TCK'nın yer bakımından uygulama başlıklı 8. maddesine göre, Türkiye'de işlenen suçlar hakkında Türk Kanunları uygulanır. Aynı maddeye göre suç, Türk karasularında, açık denizde, Türk deniz araçlarında veya bu araçlarla, Türk deniz savaş araçlarında veya bu araçlarla, Türkiye'nin kıt'a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı, işlendiğinde Türkiye'de işlenmiş sayılır. 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 15. maddesi de, Türk deniz araçlarına veya araçlarıyla işlenen suçlara ilişkin davaların, araçların Türkiye'de ilk uğradığı yerin veya bağlama limanının mahkemesi tarafından bakılacağı hükmünü amirdir. Bu hükümler, bayrak kanununun iç hukuktaki yansımalarıdır.

Somut olarak bakıldığında, Türk bayrağı taşıma yetkisine sahip bir deniz aracına haydutlar tarafından yapılacak her hangi bir saldırı halinde, haydutların 5237 sayılı TCK'nun 223. maddesini ihlal etmeleri ve bayrak kanunu prensibi, TCK ve CMK uyarınca Türk mahkemelerinde yargılanmaları mümkündür,

Deniz haydutluğunun uluslar arası hukukta her ülkenin yargı yetkisini kullanabileceği bir suç olarak kabul edildiğini, bunun evrensel yargı prensibinin bir sonucu olduğunu yukarıda belirtmiştik. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu da evrensellik sistemini kabul etmiştir. Bu sisteme göre suç, kime karşı işlenirse işlensin, fail hangi devlet vatandaşı olursa olsun, suçluyu elinde bulduran devlet kendi ceza kanunu uygular. Esas olan, ülke devletinin faili yakalamasıdır. TCK'nın 13. maddesi evrensellik prensibi doğrultusunda bazı suçlar hakkında, vatandaş veya yabancı tarafından yabancı memlekette işlenmesi halinde dahi Türk kanunlarının uygulanacağını hüküm altına almıştır. TCK'nın 13. maddesine göre; kim tarafından, nerede ve hatta kime karşı işlenmiş olursa olsun; belli suçlardan dolayı Türkiye'de Türk kanunlarına göre yargılama yapılabilecektir. Bu madde hükmüyle, belli suçların yurt dışında işlenmesine rağmen, failerin Türk vatandaşı veya yabancı olmasına bakılmaksızın, Türkiye'de Türk kanunlarına göre yargılama yapılmasına imkân tanınmıştır.<sup>189</sup> Maddede sayılan suçlardan biri de deniz ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması, ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme suçlarıdır. TCK'nın 13. maddesinde belirtilen suçları yurt dışında işleyen kimsenin Türk ya da yabancı olması önem arz etmez. Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının deniz haydutluğu ile mücadelede uluslar arası mücadeleye katkı yaptığını belirtmiştik. İşte evrensellik prensibi, bu noktada önem arz etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının görevlerini icra ederken sadece Türk bayrağı taşıyan gemiler için değil, seyir halindeki tüm gemilere yardım etmek için görev yaptığı, zaman zaman haydutlarla sıcak temas sağlayarak, müdahaleler gerçekleştirmektedir. İşte bu şekilde yabancı gemilere yönelik haydutluk eylemlerine yapılan müdahaleler sonucu yakalanan deniz haydutlarına uygulanabilecek hukuki rejim önemlidir. Türkiye demek ki yakaladığı haydutları, evrensel yargı yetkisi prensibi çerçevesinde düzenlediği iç hukukuna göre yargılama hakkına sahiptir.

---

<sup>189</sup> ARTUK, M. Emin, GÖKÇEN, Ahmet, YENİDÜNYA, A. Caner, "Ceza Hukuku Genel Hükümler", Yeniden Gözden Geçirilmiş 3. Basım, Ankara, Turhan Kitabevi, 2007, s.296

Türkiye'nin hem bayrak kanunu gereği hem de yakalayan devlet olarak ele geçirdiği haydutları şu ana kadar ülkeye getirerek adli makamlar önüne çıkarmasına rastlanmamıştır. Türkiye'de diğer pek çok ülke gibi ele geçen zanlıların, yargılanmak üzere bölge ülkelerine teslimi seçeneğini tercih etmektedir. Ancak yargılama konusundaki yetkilerin saklı tutulduğu da sürekli olarak vurgulanmaya devam edilmektedir.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, Somali açıkları ile Aden Körfezi'ndeki deniz haydutluğu eylemlerini uluslararası barış ve güvenlik için tehdit olarak kabul etmiş, mücadele ve güç kullanımı için kararlar alma yoluna gitmiştir. Güvenlik Konseyi, sadece açık denizlerde olabilecek deniz haydutluğu ile mücadelede BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin temel kaynak olduğunu vurgulamış, açık denizlerde yapılacak mücadeleye hukuken bir yenilik getirmemiştir. Buna karşın Konsey, Somali karasularındaki teknik manada silahlı soygun olan eylemler yönünden, sanki bu eylemleri açık denizde gerçekleştirilmiş gibi kabul ederek, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin, açık denizlerdeki haydutluk eylemleri için öngördüğü düzenlemelerinin, Somali karasularında da uygulanabilir olduğuna karar vermiş, bu anlamda uluslararası hukuku esnetmiştir.

Deniz haydutluğu ile yapılan mücadelede, yakalanan haydutların yargılanması başından beri olduğu gibi halen de sorun olmaya devam etmektedir. Deniz haydutlarının yargılanması konusunda uluslararası hukuk, evrensel yargılama prensibi çerçevesinde hemen hemen her ülkeye yetki bahşetmesine rağmen, politik isteksizlik nedeniyle yargılama faaliyeti neredeyse sadece Aden Körfezi'ndeki az gelişmiş ülkelere bırakılmıştır.

Yakalanan deniz haydutlarını yargılanmaları için uluslararası kamuoyunun bölge ülkeleri ile ikili anlaşmalar yaparak yargı yetkilerini devretmeleri, bölge ülkelerinin güçsüz yargı erkleri yüzünden yargılama konusuna kesin çözüm getirmemiş, bu noktada Birleşmiş Milletler inisiyatif olarak deniz haydutluğunun kaynağı olan Somali topraklarında ulusal mahkemelerin kurulması ve çalıştırılması için girişim başlatmıştır. Bu girişimin başarısı, önümüzdeki dönemde belli olacaktır.

Deniz haydutluğu ülkemiz ulusal mevzuatına göre suç teşkil etmesine rağmen fiziki imkânsızlıklar, mücbir sebepler ve özel koşullar nedeniyle yargı yetkisi kullanılmamaktadır.

### 2.5.1. Örnek Olay-1; Avrasya Feribotu

Deniz haydutluğu kavramının yazılı ve görsel basında sık sık yer almasından önce aslında deniz haydutluğu kavramı ile birebir örtüşen Avrasya Feribotu'nun kaçırılması iyi bir örnek teşkil etmektedir. Kısaca hatırlamak gerekirse;

“16 Ocak 1996'da Trabzon'dan Rusya'nın Soçi Limanına seyir halinde olan Avrasya feribotunda 9 çeçen eylemci, gemideki 33'ü Türk 177 yolcu ve 55 mürettebatı rehin almış, gemide bulunan Liman Emniyet Amirini ayağından vurmuş, eylemciler daha sonra gemiyi İstanbul'a doğru rotasını değiştirmişlerdir. Grubun lideri “Rus askerlerinin kuşatması altındaki 250 Çeçen savaşıçıyı kurtarmak” için bu eylemi yaptıklarını açıklamışlardır.

Zanlılar yakalanmayı müteakip Türk mahkemelerinde Türk Ceza Yasasının; “gemi kaçırmak” fiilini düzenleyen 384. maddesine göre 5 yıl, “hürriyeti tahdit” suçuyla ilgili 179. maddesine göre de 3 yıl 10 ay 20 gün olmak üzere toplam 8 yıl 10 ay 20 gün ağır cezasına çarptırılmış, Yargıtay 8. Ceza Dairesi, Avrasya Feribotu'nu kaçıran dokuz sanığın 8 yıl 10 ay 20 gün ağır hapis cezasına çarptırılmasına ilişkin hükmü 11 Temmuz 1997'de onamıştır.<sup>190</sup>

Olayı kavramsal boyutta incelediğimizde; güvenlikleştirici aktör olan Türkiye tarafından konu derhal politize edilmiş ve güvenlikleştirilerek önlem alınmaya çalışılmıştır. Konuya bu açıdan baktığımızda tehdit algısı otomatikman bir güvenlik kompleksi oluşturulmasına sebebiyet vermiştir. Sektörel yaklaşımda Avrasya Feribotu olayı, öncelikli olarak Askeri Kısım içerisinde değerlendirilmekle birlikte konunun dolaylı olarak Siyasi Kısım içerisine de girebileceği ve bu dolaylı etkinin minimum seviyede kaldığı değerlendirilmektedir.

Olayın gerçekleşmesi sırasında bir veya birden fazla kişi tarafından bir deniz aracının rotasından saptırılması veya alıkonulması olayı gerçekleştirilmiş, yolculardan bazılarının yaralanmasına sebebiyet verilmiş, geminin mürettebatı ile birlikte yolcularının özgürlükleri geçici bir sürede olsa kısıtlanmıştır. Ayrıca olayın gerçekleşmesi sırasında geminin uluslararası sulara olması da önemli bir konudur.

Deniz haydutluğu kavramı içerisinde incelendiğinde uluslararası hukukta kabul gören tanım içerisinde gerçekleştiğini görmekteyiz.

---

<sup>190</sup> Yargıtay 8 nci Ceza Dairesi Kararları, Yargıtay İçtihatları Dokümanı, 1998, Ankara.

Bu meyanda ülkeler bu ve benzeri durumlarda yargısal yetkilerini kullanarak tehdit algılamaları bağlamında konuyu güvenlikleştirebilir ve askeri kısım içerisinde müdahil olabilir. Türkiye, bu paralele oluşturduğu güvenlik kompleksi dâhilinde Avrasya feribotuna müdahale etmiş ve ilgili deniz haydutlarını yakalamıştır. Müteakiben yargısal yetkisini kullanarak iç hukukuna göre kendi ülkesinde yargılama yoluna gitmiştir.

Deniz haydutluğu suçu bire bir tanım itibariyle Türk Hukuk Sistemi içerisinde tanımlanmamış olsa bile mülga kanun veya revize edilmiş haliyle de olsa bu suç Türk hukuk sisteminde yer almaktadır. Bu açıdan bakıldığında deniz haydutluğu kavramına ilişkin hukuksal tanım direkt olarak uygulanmasa da mevcut kanunlarımız cevaz vermektedir. Bu yaşanan olayın vuku bulduğu yerin ülkeye yakın olmasında deniz haydutlarının Türkiye'ye getirilmesinde önemli olduğu kıymetlendirilmektedir. Benzer bir olayın okyanuslarda gerçekleşmesi durumunda yapılması gerekenlerin sorgulanabilir olacağı aşikârdır. Bu kapsamda özellikle mesafe açıdan uygulanabilirliği olmayan durumlarda yapılacak cezai kavuşturmalarda kanunlarımıza ilişkin çalışmalar yapılmalıdır.

### **2.5.2. Örnek Olay-2; Mavi Marmara<sup>191</sup>**

Deniz Haydutluğuna ilişkin bir başka örnekleme de 31 Mayıs 2010 tarihinde Akdeniz'in uluslararası sularında Mavi Marmara gemisinin İsrail silahlı kuvvetleri unsurlarınca bayrak devletinin veya kaptanın rızası olmadan gemiye zorla boarding (çıkılması) gerçekleştirilmesi ve İsrail silahlı kuvvetlerinin gerçekleştirmiş olduğu saldırıda 9 kişinin ölümüne ve 30 kişinin yaralanmasına sebebiyet verilmesi hadisesidir.

Önceki bölümlerde ifade edildiği gibi uluslararası hukuk bağlamında konuya yaklaşıldığında cevaplanması gerekli soruların ortaya konması gerektiği değerlendirilmektedir. Bu sorular;

Yaşanan olay bir ülkenin karasularında mı?, yoksa uluslararası sularda mı? gerçekleşmiştir,

İcra edilen boarding harekâtının yapılması için uluslararası hukuk bağlamında şartlar gerçekleşmiş midir? (bayrak devletinin izninin alınması, kaptanın rıza göstermesi, geminin uluslararası hukuka aykırı yük taşıması vb.)

---

<sup>191</sup> Çalışmanın konu bütünlüğünün sağlanmasına yönelik gönüllülerden oluşan sivil toplum örgütlerinin insani yardım maksadıyla Filistin halkına yardım maksadıyla Mavi Marmara gemisinin Türkiye'nin Antalya limanından ayrılmasını müteakip yapmış olduğu seyirin ayrıntıları belirtilmemiştir.



Öncelikli olarak bu soruların cevaplanması sonrasında ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan bu olayın sınıflandırılmasına yönelik değerlendirmeler daha objektif olarak yapılabileceği kıymetlendirilmektedir.

Mavi Marmara gemisine karşı İsrail tarafından yapılan boarding harekâtı İsrail karasuları dışında Akdeniz'in uluslararası sularında gerçekleştirilmiştir.<sup>192</sup> Olayın İsrail karasuları dışında gerçekleşmesi sebebiyle İsrail'in Mavi Marmara gemisine gerekli şartlar oluşmadan boarding harekâtı yapması kesin bir şekilde uluslararası hukuka aykırıdır. Buna hâle getirebilecek tek husus Mavi Marmara gemisinin uluslararası hukukça kabul gören tehlikeli yük (Kitleli imha silahları vb.) taşıyor olması ya da köle ticareti vb. insanlığa karşı işlenen suçlar ile ilgili olma durumudur ki Mavi Marmara gemisinin insani yardım maksadıyla hareket ettiği ve olay sonrasında bunun aksi yönünde İsrail hükümeti tarafından da herhangi bir iddia ortaya atılmamıştır.

Cevaplanması gereken diğer soru ise bayrak devletinin, kaptanın rızasının alınıp alınmamasıdır. Mavi Marmara gemisinin bayrak devleti Komor Adalarıdır. Uluslararası hukuka göre boarding harekâtı öncesi bayrak devletinin ve kaptanın rıza göstermesi gerekmektedir. Olayın süratli bir şekilde gerçekleştiği dikkate alındığında bayrak devletinin izninin alınmadığı değerlendirilmektedir. (Bu konuda yazılı kaynaklarda herhangi bir bilgi yer almamaktadır.) Kaptan ise boarding harekâtına rıza göstermemiştir. (görsel basında gemi kaptanı tarafından beyan edilmiştir.)

Uluslararası hukukun cevaz verdiği ve devletlerin deniz kuvvetleri marifetiyle deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik icra edilen boarding harekâtının yapılması için İsrail'in hiçbir haklı gerekçesi bulunmamaktadır.

İsrail tarafından olaya ilişkin Mavi Marmara gemisinin kendi güvenliklerini tehdit ettiği ve bu kapsamda ön alıcı (pre-emptive) ve önleyici (preventive) nitelikte bir meşru müdafaa hakkının ortaya çıkmış olduğunu iddia etmiştir.<sup>193</sup>

---

<sup>192</sup> Moustafa BAYOUMI, *Midnight on The Mavi Marmara*, Or Boks, New York, USA, 2010, sf.89

<sup>193</sup> Douglas GUILFOYLE, *The Mavi Marmara Incident and Blockade in Armed Conflict*, British Yearbook of International Law, Mayıs 2012, s.171

İsrail tarafından öne sürülen ön alıcı ya da önleyici meşru müdafâ hakkı BM tarafından kabul görmeyen bir hareket tarzıdır. Silahlı Çatışma Hukunda “meşru müdafâ” kavramı açık bir şekilde tanımlanmakla birlikte ülkelere meşru müdafâ hakkına karşı mütekabiliyet ve karşılıklı kuvvet kullanımında aşırıya kaçmayacak şekilde hak tanınmıştır. Bu esaslar dâhilinde bakıldığında İsrail tarafından gerçekleştirilen Mavi Marmara gemisine yapılan saldırının herhangi bir hukukiliği bulunmamaktadır. Vele ki meşru müdafâ kapsamında değerlendirilse bile kuvvet kullanımında “orantılılık” ilkesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda her iki tarafın kullandığı silahlar/silah kapsamında değerlendirilen araçlar mütekip maddelerde belirtilmiştir. (Kaynakta belirtildiği şekliyle alıntı yapılmıştır. Zodyak bot ve hücumbot büyüklük ve imkân kabiliyet açısından birbirinden çok farklı araçlardır. Bölgede en az dört adet denizaltı bulunduğu kaynak dökümanda belirtilmesine rağmen boarding harekâtında bu harp aracının kullanılamayacağı, sehven belirtildiği değerlendirilmektedir.)

İsrail Askerilerine Ait Silahlar<sup>194</sup>:

Yakın çevremizde görülen ve teknik özelliği tarafımızdan bilinmeyen dört savaş gemisi,  
Kaptan tarafından görülen, sayısı ve teknik savaş gücü hiçbirimiz tarafından bilinmeyen en az dört tane denizaltı,

Her biri üzerinde, yirmi kadar asker taşıyan, çok hızlı manevra gücüne sahip zodyak denilen, sayısı belirsiz hücumbotlar,

Üzerimizde sürekli dönüp duran iki çok gelişmiş savaş helikopteri,

Sayılarının kaç kişi olduğunu bilmediğimiz silah taşıyan komandolar.

Mavi Marmara Gemisi Yolcularının Elllerinde Bulunan Silahlar:

Gazzeli çocuklara oyuncak olarak götürülen sapanlar,

Yine Gazzeli çocuklara oynamaları için götürülen cam bilyeler,

İlk yaşanan hengâmeden sonra kırılmış plastik sandalyelerin ellerinde kalan kısımları,

Gemiye doğru ilk yaklaşıma çalışan zodyaklara fırlatılan boş/dolu maden suyu şişeleri

Gemide, dolan tuvaletleri açmak için kullanılan sifon sopaları ve temizlikte kullanılan paspas sapsarı,

Gemide bulunan yangın muslukları ve onlara ait hortumlar,

Yemekhanelerde kullanılan soğanlar,

---

<sup>194</sup> Nuri YILDIZ, Mavi Marmara Seyir Defteri, Çıra Yayınları, Aralık 2011, s.113

İsrail'in basına dağıttığı görüntülerden aklımıza gelen en önemli silahımızdan birisi de Yemen'den bu yolculuğa katılan parlamento üyesinin cenbiye dediği bıçağı "bu bıçaklar ve bıçak kınları, gümüş süslemelidir. Yemen'de büyüyen her çocuk bunu süs olarak kullanır,"

İsrail tarafından yapılan boarding harekâtı sırasında kullanılan silahlar "orantılılık ilkesi"nin de göz ardı edildiğinin bir kanıtıdır.

Konuyu kuramsal olarak incelediğimizde; sivil toplum örgütünün güvenlikleştirici aktör olarak kamuoyunda gerekli dikkati ve önemi sağlayamamış olduğundan dolayı konu siyasal sisteminin bir parçası haline getirilmemiş, kamu politikasının bir parçası haline getirilip hükümet kararı alınmamıştır. Böylelikle Türkiye olay öncesinde, ülke olarak Mavi Marmara gemisinin sivil toplum örgütü marifetiyle yapacağı faaliyetlere ilişkin güvenlik kompleksi içerisine girmediği görülmektedir. Bu konuda da olayın gerçekleştiği geminin Türk bandıralı olmamasının etkili olabileceği değerlendirilmektedir.

Yaşanan olaylar sonrasında ülke vatandaşlarının haklarını koruma refleksleri ile güvenlik kompleksi arayışı içerisine girmeye çalışmıştır. Fakat uluslararası hukuktan kaynaklanan kendisini savunma hakkını<sup>195</sup> kullanmamıştır.

Olayın deniz haydutluğu kavramı dâhilinde yeni bir tartışma konusu olması gerektiği değerlendirilmektedir. Önceki bölümlerde ayrıntılı olarak belirtildiği şekilde deniz haydutluğunun uluslararası hukukta belirtilen tanımında iki hususun öne çıktığı görülmektedir.

Bunlardan birincisi; olayın hiçbir devletin yargısal denetimine açık olmayan yani uluslararası sularda gerçekleşmesi gerektiği, diğer hususun da uçak ya da gemilerde soygun, şiddet ya da el koyma işleminin gerçekleşmiş olma halidir. Tabî ki deniz haydutluğu kavramı uluslararası hukukta zaman içerisinde gelişirken söz konusu eylemlerin her zaman kişiler üzerinden gerçekleştirilebileceği değerlendirilmiş bu eylemlerin devlet eliyle yapılabileceği öngürülmemiştir.

---

<sup>195</sup> Bu durumu gösteren bir madde için bkz. BM Antlaşması Md: 2.7. Bu maddeye göre "İş bu Antlaşmanın hiçbir hükmü, Birleşmiş Milletler'e herhangi bir devletin kendi yetki alanına giren konulara müdahale yetkisi vermediği gibi üyeleri de bu türden konuları işbu antlaşma uyarınca bir çözüme bağlamaya zorlayamaz; ancak, bu ilke VII. Bölümde öngörülmesi olan zorlayıcı önlemlerin uygulanmasını hiçbir biçimde engellemez." Bir devletin bir diğer devlete karşı güç kullanabilmesi, barışın korunması ya da yeniden inşası için Güvenlik Konseyi'nin aldığı karara dayanılarak yapılabilir. (BM Antlaşması Md. 42) ya da bir saldırıya maruz kalan devletin kendisini savunma hakkı (BM Antlaşması Md. 51)

Mavi Marmara gemisine yapılan saldırı uluslararası sularda gerçekleşmesi ve olay esnasında ölüm ve yaralanmalara sebebiyet vermesi, sonrasında geminin Aşdot (Isdut) Limanına götürülmesi olayının öznesi hariç olmak üzere deniz haydutluğunun tipik bir örneği olduğu ifade edilebilir. Bunun tek istisnası uluslararası hukuktaki tanımıyla deniz haydutluğunun kişi/kişiler marifetiyle değil devlet eliyle yapılmış olmasıdır. Zaman zaman uluslararası hukukta ya da teamül hukukunda konuya ilişkin bir kural bulunmadığı durumlar (boşluklar-loop-hole) olabilmektedir. Bu olay da bunun tipik bir örneği olduğu değerlendirilmektedir. Mavi Marmara olayına ilişkin son zamanlarda yazılı ve görsel basına da yansıyan devlet nezdinde özür ve tazminat hususlarının İsrail tarafından kabul edilmiş olması İsrail'in uluslararası hukuk bağlamında suçlu olduğunun net bir şekilde göstergesidir. Uluslararası hukukta, tarih içerisinde yaşanan olaylar ve alınan dersler doğrultusunda gelişen bir süreçte kendini yenilemektedir. Bu bağlamda bu örnek olay ile deniz haydutluğu tanımının genişletilmesi yönünde çalışma yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

## **2.6. Deniz Haydutluğu İle Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar**

### **2.6.1. Deniz Haydutlarının Yargılanması**

Bugün için deniz haydutluğuyla mücadeleyi zorlaştıran sorunların başında deniz haydutlarının yargılanmasına ilişkin ülkelerin isteksizliği gelmektedir. Bu nedenle deniz haydutları yakalansalar dâhi serbest bırakılmakta ve bu da deniz haydutluğunu riski düşük ama kazancı büyük bir faaliyet hâline getirmektedir. Bugüne kadar AB ve ABD'nin yakalanan deniz haydutlarının teslimine yönelik Kenya, Seyşeller ve Tanzanya ile ikili anlaşmalar yaptıkları bilinmektedir. Bununla birlikte bu ülkeler zaman zaman hukuk sistemleri ve hapishanelerinin kapasitelerini bahane ederek deniz haydutlarını kabul etmeye yanaşmayabilmektedir.

Bu sorunun yanı sıra birçok ticaret gemisi mürettebatının değişik bahanelerle açılan davalarda tanık olmaktan çekinmeleri de bir başka sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede sıralanabilecek bir başka sorun da deniz haydutluğu yaparken yakalanan şüpheliler hakkında mahkemede delil olarak sunulabilecek malzemelerin yetersizliğidir. Kanıtların yetersiz seviyede oluşu da deniz haydutluğu yaparken yakalanan şahısların mahkemece salıverilmesine neden olabilmektedir.

Bugüne kadar Kenya, Seyşeller ve Tanzanya gibi bölge ülkeleri dışında, bölgede harekât icra eden devletlerden de deniz haydutlarını yargılayan devletler olmuştur. Bu

kapsamda ABD ve Hollanda örnekleri ön plana çıkmaktadır. Bugün geldiğimiz noktada Birleşmiş Milletler, tüm ülkeleri deniz haydutluğunu iç hukuklarında suç olarak tanımlamak ve yakalanan deniz haydutlarının yargılanmasını sağlamak konularında teşvik etmektedir.<sup>196</sup> Zira, deniz haydutlarının yargı önüne çıkarılmamaları ve yakalandıklarında serbest bırakılmaları, mücadelenin en zayıf halkasını oluşturmaktadır.

### **2.6.2. Ticaret Gemilerinin Korunma Önlemlerine Yönelik Eksiklikleri**

Deniz Haydutluğuyla mücadelede başarıya ulaşmada en önemli faktörlerden biri de ticaret gemilerinin “En İyi Yönetim Uygulamaları (Best Management Practices - BMP)” olarak adlandırılan ve bugüne kadar edinilen tecrübeler ışığında hazırlanan bir takım önlemleri harfiyen hayata geçirmeleridir.

Somali açıklarındaki Deniz Haydutluğu Temas Grubu’nun Çalışma Gruplarından biri olan 3 Numaralı Çalışma Grubu’nun odaklandığı ana konu deniz ticareti konusunda farkındalığı artırmak ve diğer yetenekleri güçlendirmektir. Bu kapsamda denizcilik sektörünün önde gelen 11 organizasyonu<sup>197</sup> 2009’un Şubat ayında bir araya gelerek deniz haydutluğu konusunda elde edilen tecrübeler ışığında “En İyi Yönetim Uygulamaları” olarak anılan önlemleri belirlemişler ve söz konusu önlemler 16 Haziran 2009 tarihinde IMO tarafından kabul edilerek yayınlanmıştır.<sup>198</sup>

Söz konusu uygulamaların hayata geçirilmesinden elde edilen tecrübeler çerçevesinde Uluslararası Denizcilik Odası (International Chamber of Shipping – ICS) nın 2009’un Ağustos ayında IMO’ya yaptığı teklifler ışığında “En İyi Yönetim Uygulamaları”nın üçüncü versiyonu Haziran 2010’da yayınlanmıştır.<sup>199</sup> IMO bu kapsamda tüm üye

---

<sup>196</sup> Birleşmiş Millet Güvenlik Konseyinin 27 Nisan 2010 tarih ve 1918 sayılı kararı. Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi, [http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1918%20\(2010\)&Lang=E&Area=UNDOC](http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1918%20(2010)&Lang=E&Area=UNDOC), (15 Şubat 2013)

<sup>197</sup> Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO), Uluslararası Denizcilik Odası (ICS), Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Formu (OCIMF), Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), Uluslararası Gaz Tankerleri ve Terminal İşleticileri Topluluğu (SIGTTO), Uluslararası Kuru Kargo Gemileri Sahipleri Birliği (INTERCARGO), Uluslararası Koruma ve Tazminat Klupleri Grubu (IGP&I), Uluslararası Kruvaziye Deniz Seyahati Birliği (CLIA), Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (CLIA), Müşterek Savaş Komitesi (JWC), Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB).

<sup>198</sup> IMO Resmi İnternet Sitesi, “Piracy And Armed Robbery Against Ships In Waters Off The Coast Of Somalia”, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D25817/1332.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D25817/1332.pdf), (15 Şubat 2013)

<sup>199</sup> IMO Resmi İnternet Sitesi, “Best Management Practices To Deter Piracy In The Gulf Of Aden And Off The Coast Of Somalia Developed By The Industry”, [http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy\\_and\\_armed\\_robbery/MSC.1-Circ.1337.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy_and_armed_robbery/MSC.1-Circ.1337.pdf), (15 Şubat 2013)

devletleri, bayraklarını taşıyan gemilerin kaptanları ve sahiplerini söz konusu önlemleri hayata geçirmeye de davet etmiştir.

En İyi Yönetim Uygulamaları, deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerden geçiş öncesinde ve geçiş sırasında alınması gereken önlemleri içermektedir. Bu kapsamda, gemi kaptanları ve sahiplerinden geçişlerini en az 4-5 gün önceden UKMTO, MSCHOA veya MARLO'ya bildirmeleri ve ayrıca geçişe ilişkin iyi bir planlama ve risk değerlendirmesi yapmaları istenmektedir. Geçiş sırasında ise IRTC'nin kullanılması, Yemen karasularının geçiş için kullanılmaması, azami süratle geçiş yapılması, devamlı gözcülük tesis edilmesi, deniz haydutlarının gemiye çıkışını önlemek maksadıyla su hortumu ve dikenli tellerin kullanılması ve saldırı anında aktif manevraların yapılması gibi bir takım önleyici tedbirlerin alınması tavsiye edilmektedir.

Yapılan tüm uyarılara ve çalışmalara rağmen bazı ticaret gemilerinin söz konusu önlemleri almadıkları, deniz haydutları tarafından kaçırılan gemilerin önemli bir bölümünü bu önlemleri hayata geçirmeyen gemilerin oluşturduğu ve en iyi uygulamaları göz önüne alarak geçiş yapan gemilerin büyük bölümünün ise emniyetli bir biçimde geçişlerini tamamladıkları görülmektedir. Bugün hâlâ denizcilerin ve gemi sahiplerinin söz konusu tedbirler hakkında bilgilendirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmektedir.<sup>200</sup>

---

<sup>200</sup> a.g.e.

## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Günümüzde okyanus ve denizlerin % 71'ini kapladığı dünyamızın öncelikli gündem maddeleri arasında yer alan; güvenlik, enerji, ekonomik kalkınma, ulaştırma, gibi konuların her birinin deniz boyutunun da bulunduğu bir gerçektir.

Ticari taşımacılığın % 90'ının denizler üzerinden yapılması ve özellikle bu ticaretin büyük bölümünün petrol ve doğal gaz tankerleri ile gerçekleştirilmesi, deniz güvenliğini son derece önemli bir husus hâline getirmiştir.

Küreselleşme, sınırlararası geçiş kolaylığı ve bilgi patlaması, okyanuslar ve denizleri potansiyel olarak düşmanca girişimler için son derece uygun bir ortam hâline getirmiştir. Anılan faaliyetler deniz haydutluğundan, terörizm ve kitle imha silahlarının yayılmasına kadar geniş bir yelpazede yer almaktadır. Denizlerdeki yasa dışı faaliyetler ile mücadele için bazı uluslararası araçlar ve çok taraflı düzenlemeler mevcuttur. Ancak bu alanda başarının sürekli olması için güçlendirilmiş uluslararası iş birliği ve bilgi paylaşımı, yasaların eksiksiz uygulanması ve askerî yetenekler konularında ortak akıl geliştirilmesi şarttır.

Konuyu kuramsal açıdan incelediğimizde özellikle Somali bölgesinde yaşanan deniz haydutluğu faaliyetleri ülkerin ekonomilerini direk ya da dolaylı olarak etkilemesi sonrasında BM, NATO ve AB ülkeleri tarafından konu güvenlikleştirilme konusu olmuştur. Türkiye'de bu süreci başlangıcından itibaren takip etmiştir. Başlangıçta her ne kadar kendi unsurlarına bir tehdit algılaması içerisine girmemiş olsa da BM ve NATO tarafından başlatılan güvenlikleştirme politikalarına destek sağlamıştır. Böylelikle BM ve NATO tarafından güvenlikleştirme dâhilinde almış olduğu kararlara katılmıştır. Sonrasında kendi ticaret gemilerinin benzer güvenlik sorunlarıyla karşılaşması ile güvenlikleştirme politikalarının yerinde olduğunu görmüştür.

Güvenlik; özel ve tüzel kişiliklerin can ve mala zarar getirebilecek tehditlere yönelik olarak aldıkları tedbirler ve icra edilen faaliyetler ile özel ve tüzel kişiliklerin can ve malına zarar getirebilecek harici tehditlere karşı kanunla belirtilen kamu kurum ve kuruluşlarca alınan tedbirler ve icra edilen faaliyetlerin bütünüdür.

Deniz güvenliği ise; deniz ve okyanusların yasal çerçeve içerisinde kullanımının sağlanması ile kitle imha silahlarının yayılması, deniz haydutluğu vb. yasa dışı faaliyetlerin önlenmesi için sivil ve askerî tedbirlerin birleştirilmesinden ortaya çıkan;

okyanuslardan karasularına, ana karalardan karasuları ve okyanuslara kadar uzanan ulusal ve uluslararası çabaları içeren bir dizi faaliyetin sonucudur.

Deniz güvenliğinin amacı; kanunların uygulanması, ulusal çıkarlar ve uluslararası iş birliği ile sivil halkın korunması, denizlerin yasa dışı kullanımının önlenmesi ve emniyetli bir deniz sahası oluşturulmasıdır. Deniz güvenlik mimarisi mutlaka ulusal ve bölgesel olmalı, ayrıca uluslararası boyutları da içermelidir.

Dünya üzerinde bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak yapılan faaliyetlere ise “Deniz Güvenliği Harekâtı” ismi verilmektedir. Deniz güvenliği harekâtının başarısı ise “Denizde Durumsal Farkındalık”ta yatmakta, bu konjonktürde kurumlar arası ulusal ve bölgesel seviyede iş birliği ile askerî gücün milli ve/veya uluslararası teşkilatlarla birlikte kullanılması ön plana çıkmaktadır. Uluslararası seviyede limanlar ve denizde güvenliğin sağlanmasına yönelik olarak; ISPS Kod, ISM Kod, Palermo Protokolü, Viyana Sözleşmesi, SUA Protokolü vb. belgeler, Kitle İmha Silahlarının Yayılımının Önlenmesi ve Konteyner Güvenliği Girişimleri, Etkin Çaba Harekâtı, Karadeniz Uyumu Harekâtı, Akdeniz Kalkanı Harekâtı, UNIFIL Deniz Harekâtı, Aden Körfezi ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri vb. ve 1373, 1540, 1566, 1816, 1838, 1846 ve 1851 sayılı BM Güvenlik Konseyi Kararları ile hukuki çerçeveleri belirlenen faaliyetler yürütülmektedir.

Ayrıca, yeni güvenlik ortamında denizlerde dolaşan tüm unsurların hava sahasına yönelik uygulamalarda olduğu gibi takip/kontrol edilmesi bir gereklilik hâline gelmiştir. Bu kontrol sistemlerini bölgesel ve/veya küresel ölçekte takip eden güçlerin, dünya ticaret trendi ile ülkeler arasındaki karşılıklı bağımlılık ilişkisini en iyi şekilde görerek denizcilik gücünü geliştirmesi kaçınılmaz olmaktadır.

Çevre denizlerin etkin olarak gözetlenmesi ve kontrolüne, deniz yetki alanlarının sahiplenilmesine ve ekonomik gelişmesine katkı sağlanması kapsamında öne çıkan denizde durumsal farkındalık kavramı, tanımlanmış deniz resminin tesisinde kritik bir öneme sahiptir.

Ulusal/uluslararası oluşumlar ile gerçek zamanlı bilgi paylaşımına ve koordinasyona ihtiyaç gösteren denizde durumsal farkındalığın tesisi, yoğun emek sarfını, standart usullerin geliştirilmesini ve uygulanmasını, etkili ve güncel veri tabanı oluşturulmasını ve personel eğitimini gerekli kılmaktadır.

Denizde Durumsal Farkındalığın oluşturulması faaliyetlerinin esası olan deniz



gözetleme faaliyetleri günümüz tehdit ortamında stratejik önem kazanmıştır. Devletlerin deniz gözetleme imkân ve kabiliyetleri, denizcilik gücünün farklı bir boyuttaki unsurlarından biri olarak ortaya çıkmıştır.

Devletlerin, deniz gözetleme faaliyetleri ve buna ilişkin alt yapıları ile çevrelerindeki ve sorumluluk alanlarındaki deniz sahalarına hâkim olması, güvenlik boyutunun yanında, uluslararası alanda itibar ve saygınlığın artırılmasına katkıda bulunan bir faktör olarak ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak tek bir ülkenin dahi deniz güvenliğinin sağlanmasında gevşek veya duyarsız davranması küresel anlamda olumsuz bir etki yaratabilir ya da tek başına önlem almak uluslararası çapta yapılan faaliyetlerden hem daha maliyetli hem de tek taraflı olabilir. Türk Deniz Kuvvetleri de bu hususun bilincinde olarak tek taraflı önlemler alması vazgeçilmez olan hususlarda ulusal girişimler başlatmış, bunun yanı sıra bölgesel koordinasyon ve iş birliğini ön plana çıkararak Karadeniz Uyumu Harekâtı, Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu-BLACKSEAFOR gibi oluşumlar ile de dünya güvenliğine katkı sağlamış ve sağlamaktadır.

Somali açıklarında devam etmekte olan deniz haydutluğu sorunu bugün dünya denizcilerinin gündemindeki en önemli başlıklardan biridir. Dünya petrol rezervlerinin büyük bölümünü barındıran ve stratejik açıdan önemli geçitlerin bulunduğu söz konusu sulardaki her türlü yasa dışı faaliyet tüm dünyayı etkileyebilecek bir potansiyeli de içinde barındırmaktadır. Hâlihazırda yürütülmekte olan faaliyetler neticesinde başarılı saldırıların sayısında hissedilir bir azalmanın ortaya çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte sorunun tamamıyla çözülmesinin zaman alacağı hemfikir olunan bir husustur. Zira bugün deniz haydutluğunu önlemek amacıyla yapılan tüm faaliyetler aslında hastalığın kendisinden ziyade belirtileri ile uğraşmaktan ibarettir.

Somali açıklarındaki deniz haydutluğunun çözümünün denizlerde yatmadığı bir gerçektir. Zira sorunun temelinde Somali'de otoritenin sağlanamamış olması yatmaktadır. Somali'de tüm ülkeye hâkim olabilecek ve devlet düzenini kurabilecek bir yönetimin oluşması ise on yıllar alabilecek bir süreçtir. Diğer taraftan ülkedeki insanların yaşam düzeylerinin iyileştirilmesi de önem arz etmektedir. Somali açıklarında deniz haydutluğunun temel nedenlerinden biri olarak ifade ettiğimiz Somali karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinde 1990'lı yıllarda başlayan yasa dışı avlanma hâlihazırda devam eden bir sorundur. Bu sorunun bir an önce çözüme kavuşturulması

deniz haydutluğunun ortadan kaldırılmasına çok ciddi bir katkı yapacaktır. Deniz haydutluğu yoluyla son yıllarda elde edilen fidye miktarının 100 milyon ABD doları olduğu, Somali açıklarındaki balıkçılığın ise yılda 300 milyon dolarlık bir potansiyele sahip olduğu düşünüldüğünde, Somali'nin, halkının refahını artırabilmek adına gerekli kaynaklara sahip olduğunu söylemek zor değildir.

Diğer taraftan deniz haydutluğu ile mücadelede en önemli engelin yakalanan şüphelilerin yargılanmasında karşılaşılan güçlükler olduğu değerlendirilmektedir. Zira yargılanmayacaklarını ve yakalandıklarında serbest bırakılacaklarını bilen deniz haydutları cesaretlenmekte ve faaliyetlerini rahatlık içerisinde icra edebilmektedir. Bu kapsamda, ülkelerin yargılama konusunda daha istekli davranmaları, gemi personelinin tanıklık yapmaları konusunda yüreklendirilmeleri ve mahkeme önünde delil olarak kabul edilebilecek tüm malzemenin itinayla toplanmasının sağlanması önem arz etmektedir. Yargılamaya yönelik atılacak olumlu her adım deniz haydutlarının faaliyetlerinden caydırmada önemli rol oynayacaktır.

Mücadeleyi başarıya götürebilecek bir diğer önemli konu da ticaret gemileri sahipleri ve kaptanlarının "En İyi Yönetim Uygulamaları" denen tedbirleri harfiyen hayata geçirmelerinin sağlanmasıdır. Ticaret gemileri sahipleri ve kaptanları bu konuda yeterli biçimde bilgilendirilmeli, gerekiyorsa bu kuralları hayata geçirmeyen gemilere para cezası dâhil olmak üzere yaptırımlar uygulanmalıdır. Zira deniz haydutluğuyla mücadelede önleyici tedbirlerin rolü yadsınamayacak kadar büyüktür ve dünyanın tüm donanma gemilerinin bölgeye getirilmesi hâlinde dâhi yüzde yüz başarının sağlanması mümkün değildir. Bu da önleyici tedbirlerin önemini gözler önüne sermektedir.

Deniz haydutluğuyla mücadelenin önümüzdeki birkaç on yıl daha dünyanın gündemini meşgul etmeye devam edeceği ve uluslararası kuruluşlar tarafından konunun güvenlikleştirme kapsamında irdeleneceği değerlendirilmektedir. Bu sorunun çözümüne önemli ölçüde katkı yapan ülkelerin başında da Türkiye gelmektedir. Ortaya çıktığı ilk günden itibaren sorunla mücadelede istekli davranan, CTF 151'e kurulması sonrasında ABD dışında komuta eden ilk ülke olan ve hem Birleşik Deniz Kuvveti (Combined Maritime Force-CMF) hem de NATO çatısı altında icra ettiği harekât ile tüm dünya bahriyelerinin beğenisini kazanan ülkemizin bu konudaki öncü ve sürükleyici rolünü devam ettirmesinin Türkiye'nin bölge ve dünyadaki etkinliği ve görünürliğünün artması açısından önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, Somali açıklarında sürdürülmekte olan deniz haydutluğuyla mücadele faaliyetlerinin kısa ve orta dönemde tamamıyla ortadan kaldırılamayacağı açıktır. Uzun dönemli çözümlere yönelik ortaya konulan inisiyatifler ise yeterli olmaktan oldukça uzaktır. Bununla birlikte, kısa dönem çözümleri kapsamında daha ziyade hastalığın belirtileri olarak nitelendirilebilecek sorunlarla mücadelede önemli bir yol kat edilmiştir. Önümüzdeki dönemde hastalığın kendisi ve temelinde yatan sorunlarla daha fazla ilgilenmesinin sorunun daha kısa süre içinde çözüme kavuşturulmasında anahtar olduğu, Uluslararası kuruluşlar ve Türkiye tarafından güvenlikleştirilen deniz haydutluğunun önümüzdeki süreçte önemini koruyacağı değerlendirilmektedir.

## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- ALBRECHTSEN, Eirik, (2003), “*Security vs Safety*”, NTNU-Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management.
- ARTUK, M. Emin, GÖKÇEN, Ahmet, YENİDÜNYA, A.Caner, (2007) “*Ceza Hukuku Genel Hükümler*”, Yeniden Gözden Geçirilmiş 3. Basım, Ankara, Turhan Kitabevi.
- AYVERDİ, İlhan, (2008), “*Misalli Büyük Türkçe Sözlük*”, Kubbealtı Lugatı, Cilt I., İstanbul.
- BATIR, Kerem, (2011), “*21.yy da Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*”, Usak Yayınları, Ankara
- BAYOUMI, Moustafa, (2010), “*Midnight on The Mavi Marmara*”, Or Boks, New York, USA.
- BOISSON, Philippe, “*Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*”, Paris: Edition Bureau Veritas.
- BOOTH, Ken, (2007), “*Theory of World Security*”, Cambridge University, Tercüme: ÜNGÖR, Çağdaş, (2012), “*Dünya Güvenliği Kuramı*”, Küre Yayınları, İstanbul.
- BUZAN, Barry, WAEVER, Ole, WILDE, Jaap de, (1998), “*Security: A New Framework for Analysis*”, Boulder, Colorado.
- BUZAN, Barry, Weaever, Ole, (2003), “*Regions and Powers: The Structure of International Security*”, Cambridge University Pres.
- BUZAN, Barry, (1991), “*People, States and Fear, An Agenda for International Security Studies in the Post–Cold War Era*”, Lynne Rienner Publishers, 2. Edition, Colorado.

- COORDINGLY, David, (2004), “*Korsanlar Arasında Yaşam*”, Dost Kitapevi Yayınları.
- ÇİÇEKÇİ, Ceyhun, (2012), “*Uluslararası Güvenlik Çalışmaları, Uluslararası İlişkilerde Eleştirel Güvenlik Kuramı*”, İstanbul, Kriter Yayınları.
- DEDEOĞLU, Beril, (2008), “*Uluslararası Güvenlik ve Strateji*”, YeniYüzyıl Yayınları, İstanbul.
- Deniz Hukuku Sempozyumu 2004, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını.
- EMMERS, Ralf, (2007), “*Securitization, Contemporary Security Studies*”, Oxford University Press.
- GREENBERG Michael D., (2006), “*Maritime Terrorism, Risk and Liability*”, Rand Center for Terrorism Risk Management Policy, Arlington.
- GUILFOYLE, Douglas, (Mayıs 2012), “*The Mavi Marmara Incident and Blockade in Armed Conflict*”, British Yearbook of International Law.
- KLEIN, N.; MOSSOP, J.; ROTHWELL, D., (2010), “*Maritime Security, International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*”, Routledge Press.
- MCNICHOLAS, M., (2008), “*Maritime Security: An Introduction*”, Butterworth Heinemann Homeland Security Series.
- MERAY, Seha, (1965), “*Devletler Hukukuna Giriş*”, AÜSBF Yay., Ankara.
- MORGENTHAU Hans J., (1965), “*Politics Among Nations, The Struggle for Power and Peace*”, New York.
- PAKER, Evren Balta, (2012), “*Küresel Güvenlik Kompleksi-Uluslararası Siyaset ve Güvenlik*”, İletişim Yayınları, İstanbul.
- PAZARCI, Hüseyin, (2004), “*Uluslararası Hukuk*”, 2. Basım, Turhan Kitabevi, Ankara.
- PATTOMAKI, Heikki, “*The Challenge of Critical Theories, Peace Research at the*

*Start of The New Country*”, Journal of Peace Research.

RUPERT, H.B.; Bateman,S.; Lehr, P., (2009), “*Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*”, CRC Press.

SANDIKLI, Atilla, (2012), “*Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri*”, Bilgesam Yayınları, İstanbul.

SEDEF, Yavuz, (2010), “*Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler*”, Ankara.

TANRISEVER, Oktay F. (2005), “*Güvenlik*”, Der. Atilla ERALP “*Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar-Devlet ve Ötesi*”, İletişim Yayınları, İstanbul.

THUNBERG, Penelope Hartland, (1982), “*National Economic Security:Perceptions Threats and Policies*”, Tilburg, John F. Kennedy Institute.

TOLUNER, Sevin, (1996), “*Milletlerarası Hukuk Dersleri*”, İstanbul.

TWITCHETT, Kenneth J., (1971), “*International Security-Reflections on Survival and Stability*”, Oxford University Pres, New York.

YILDIZ, Nuri, (Aralık 2011), “*Mavi Marmara Seyir Defteri*”, Çıra Yayınları, İstanbul.

1856 Paris Deklerasyonu.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.

1988 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA).

1988 Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerle Mücadele Sözleşmesi (Viyana Sözleşmesi).

2000 Sınır Aşan Suçlara Karşı BM Sözleşmesi (Palermo Protokolü).

### **Makaleler**

- ALBAYRAK, T., (2009), “*Korsanlığa Karşı Önlemler*”, Deniz Ticareti Dergisi, İstanbul.
- ANNATI, Massima, (2009), “*Maritime Security Against Terrorism and Piracy*”, Military Technology, Vol. 33, Issue 3.
- AYDIN, D., (2002), “*Uluslararası Ceza Hukukunun Gelişimi*”, AÜSBF.
- AYTÜRK, İlker, (2011), “*The Coming of an Ice Age? Turkish-Israeli Relations Since 2002*” Routledge Taylor & French Group Vol 12.
- BENNET, C., (2004), “*Health and Safety: Human Error-Preventing accidents at sea by improving the conditions for seafarers*”, Tinig Marino Newspaper, <http://www.ufs.ph/>
- BOYER Alan Lee, (2007), “*Naval Response to a Changed Security Environment: Maritime Security in the Mediterranean*”, Naval War College Review.
- ÇAYCI, Sadi, (2009), “*Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği*”, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Rapor Nu:1.
- ÇİÇEKLİ, B., (2005), “*Yasa Dışı Göç, İnsan Kaçakçılığı ve İnsan Ticareti ile Mücadele ve Türkiye*”, Polis Bilimleri Dergisi Cilt 7, Sayı 1.
- DEMİR, İsmail, (2004), “*Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolde Değişiklik Çalışmaları*”, Deniz Hukuku Sempozyumu, Dz.K.K.lığı, Ankara.
- ECE, Jale Nur, (2009), “*Korsanlık Olayları ve Denizde Güvenlik*” [www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com).
- GREENBERG M.D., (2006), “*Maritime Terrorism, Risk and Liability*”, Rand Center for Terrorism Risk Management Policy, Arlington, ABD, [www.rand.org](http://www.rand.org).

- HESSE, H.G., (2003), *Maritime Security in a Multilateral Context* IMO Activities to Enhance Maritime Security, *International Journal of Marine & Coastal Law*, Vol. 18, Issue 3.
- İSTİKBAL, C., (2005), “*AB Deniz Güvenliği Politikaları ve Türkiye*”, [www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com).
- İSTİKBAL, C., (2004), “*Denizciliğimizin Uluslararası Niteliği Gelişmeli*”, [www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com).
- KESELJ, Tatjana, “*Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships*”, *The 1982 Convention on the Law of the Sea*.
- KOZANHAN, M. Kağan, (2006), “*Denizde Güvenlik Girişimleri*”, *Deniz Ticareti Dergisi*, İstanbul.
- LUFT Gal; ANNE Korin, (2004), “*Terrorism Goes To Sea*”, *Foreign Affairs*.
- MEDNIKAROV, Bojan, Kolev, K., (2006), “*Terrorism On The Sea, Piracy, And Maritime Security*”, *International Journal of Information & Security*, Vol.19.
- NIMMICH, J., (2006), “*Maritime Domain Awareness The Key to Maritime Security*”, *The US Coast Guard Proceedings*, Arlington, ABD.
- PASSMAN, Michael H., (2009), “*Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts*”, *J. Mar. L. & Com.*, Sayı 40.
- PETERSEN, P. M., (2005), “*Combined Maritime Force Briefing Paper CMF – Counter Piracy History*”, *Initiatives And Future*, Bahreyn.
- TOMBERLIN, Roger L., (2005), “*Terrorism’s Effect on Maritime Shipping*”, *Maritime Terrorism Research Center*.
- YAVUZ, Celalettin, (2008), “*Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık*”, [www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com).



### ***İnternet Adresleri***

[www.unodc.org](http://www.unodc.org) Birleşmiş Milletler Uyuşturu ve Suç Örgütü Resmi İnternet Sitesi

[www.un.org](http://www.un.org) Birleşmiş Milletler Resmi İnternet Sitesi

[www.imo.org](http://www.imo.org) Uluslararası Denizcilik Örgütü Resmi İnternet Sitesi

[www.uscg.mil](http://www.uscg.mil) Amerikan Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi

[www.dzkk.tsk.tr](http://www.dzkk.tsk.tr) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi

[www.sgk.tsk.tr](http://www.sgk.tsk.tr) Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi

[www.state.gov](http://www.state.gov) ABD Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi

[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) MSCHOA Resmi internet sitesi

[www.rncom.mod.uk](http://www.rncom.mod.uk) Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri Resmi internet sitesi

[www.cusnc.navy.mil](http://www.cusnc.navy.mil) USNAVCENT Resmi İnternet Sitesi

[www.africom.mil](http://www.africom.mil) ABD Afrika Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi

[www.navy.mil](http://www.navy.mil) ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi

[www.nato.int](http://www.nato.int) NATO Resmi İnternet Sitesi

[www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu) AB Konseyi Resmi İnternet Sitesi

[www.resmi-gazete.org](http://www.resmi-gazete.org) TBMM Resmi Gazete İnternet Sitesi

[www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com) Deniz Haber İnternet Sitesi

[www.businessweek.com](http://www.businessweek.com) Bloomberg Businessweek Dergisi İnternet Sitesi

[www.eunavfor.eu](http://www.eunavfor.eu) EUNAVFOR Resmi İnternet Sitesi

[www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) Uluslararası Denizcilik Bürosu Resmi İnternet Sitesi

[http://geest.msh-paris.fr/IMG/pdf/Security\\_for\\_Buzan.mp3.pdf](http://geest.msh-paris.fr/IMG/pdf/Security_for_Buzan.mp3.pdf)

[www.vidergisi.com/wp-content/uploads/2011/06/Ulde-Guvenlik-Kavrami.pdf](http://www.vidergisi.com/wp-content/uploads/2011/06/Ulde-Guvenlik-Kavrami.pdf)

[www.epa.gov](http://www.epa.gov) Amerikan Çevre Koruma Örgütü Resmi İnternet Sitesi

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Somali>

<http://www.mfa.gov.tr/somali-ekonomisi.tr.mfa>

<http://www.cografya.gen.tr/siyasi/devletler/somali.htm>

## ***Kanunlar***

Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu: 2692

Türk Ceza Kanunu (Deniz Haydutlarının Tutuklanması, Yargılanması vb.): 5237

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu Kanun Numarası: 4922

Karasuları Kanunu: 2674

Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun: 4136

Sınırşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun:25014

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kanun Numarası: 5312

Yabancıların Türkiye'de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun: 5683

Pasaport Kanunu: 5682

Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarda Karasuları Dâhilinde İcrai Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun: 815

Denizcilikte SOLAS (Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi) Kapsamında Olmayan Gemilerde Kullanılması ve Küresel Denizcilik Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS)'ye Katılması Tasarlanan Radyo İletişim Ekipmanı ile ilgili Temel Gereksinimlere İlişkin 4 Eylül 2003 Tarihli Komisyon Kararı (Metin Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) ile ilgilidir.) (2004/71/EC)

Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu Kanun Numarası: 3894

Emniyetli Konteynerler için Uluslararası Sözleşme, Cenevre, 2 Aralık 1972

Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 26.03.2006 Resmi

Gazete Sayısı: 26120

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği Sayı:  
2646820, Mart 2007

Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına  
Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik Bakanlar  
Kurulu Kararının Tarihi: 24 Kasım 1983, Nu.: 83/7467

## **EKLER**

### **EK 1: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**

## **EK 1: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**

### **Kısım 1: Giriş**

Birinci madde: Terimlerin kullanılışı ve uygulanma alanı

1- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca:

1) "Bölge"den, ulusal yetki sınırları ötesindeki deniz yatakları ve bunların toprak altı;

2) "Otorite"den, Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesi;

3) "Bölge'de yürütülen faaliyetler"den Bölge'nin kaynaklarının araştırılmasına ve işletilmesine ilişkin bütün faaliyetler, anlaşılmaktadır;

4) "Deniz çevresinin kirlenmesi"nden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi, anlaşılmaktadır;

5) a) "Suya batırma"dan:

(i) Atık veya diğer maddelerin, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması;

(ii) Denizlerde gemilerin, uçakların, platformların veya diğer yapıların her türü batırılması, anlaşılmaktadır;

b) "Suya batırma" terimi aşağıdakileri kapsamamaktadır: (i) Gemilerin, uçakların, platformların veya denizlerdeki diğer yapıların ve bunların teşhisatının normal olarak işletilmesi sırasında doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ortaya çıkan artık veya diğer maddelerin boşaltılması; bununla beraber, bu maddelerin yok edilmesi için kullanılan gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya denizlerdeki diğer yapılarda taşınan veya bunlara aktarılan artıklar veya diğer maddeler veya yukarıda zikredilen artık ve diğer maddelerin bu gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya yapılarda işleme tabi tutulmaları sonucu ortaya çıkan artık veya diğer maddeler bundan hariçtir;

(ii) İşbu Sözleşmenin amaçlarına aykırı düşmemek şartıyla, maddelerin, salt yok edilme amacı dışında depo edilmesi;

2. 1- "Tarağ Devletler"den işbu Sözleşme ile bağlı olma hususunda rızalarını belirten ve haklarında işbu Sözleşmenin yürürlükte bulunduğu devletler anlaşılmaktadır.

2- İşbu Sözleşme gerekli değişikliklerle, 305. maddenin 1. paragrafının b), c), d), e) ve f) fıkralarında öngörölen ve her biri kendisi ile ilgili şartlara uygun olarak Sözleşmeye Tarağ olan birimlere de uygulanır; bu ölçü içerisinde "Tarağ Devletler" teriminden bu birimler de anlaşılır.

## **Kısım II: Karasuları ve Bitişik Bölge**

### **Bölüm 1: Genel Hükümler**

Madde 2: Karasularının, karasuları üzerindeki hava sahası ile karasularının deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimi

1- Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımda Devleti söz konusu olduğunda, takımda sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

2- Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar.

3- Karasuları üzerindeki egemenlik işbu Sözleşmenin hükümlerinde öngörölen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dâhilinde kullanılır.

### **Bölüm 2: Karasularının Sınırları**

Madde 3: Karasularının genişliği

Her devlet karasularının genişliğini tesbit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tesbit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.

Madde 4: Karasularının dış sınırı Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattan oluşur.

Madde 5: Normal esas hat

İşbu Sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, karasularının genişliğinin ölçölmeye başlandığı normal esas hat, sahidlar devlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.

#### Madde 6: Kayalıklar

Mercan kümelerinin ada niteliğindeki kısımları veya serpiştirilmiş kayalıklarla çevrili adalar söz konusu olduğunda, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hat, sahildevlet tarafından resmen kabul edilmiş deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, kayalık üzerinde, açık deniz tarafındaki, en düşük cezir hattıdır.

#### Madde 7: Düz esas hatlar

1- Sahilin derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu veya sahil boyunca hemen yakında bir adalar dizisinin bulunduğu yerlerde, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın çizimi için, uygun noktaları birleştiren düz esas hatlar yöntemi kullanılabilir.

2- Bir deltanın mevcudiyeti ve diğer doğal özellikler sebebiyle sahilin son derece değişken olduğu bölgelerde, uygun noktalar en düşük cezir çizgisi boyunca seçilebilir; en düşük cezir çizgisinin daha sonra yükselmesi halinde dahi, bu düz esas hatlar, işbu Sözleşmeye uygun olarak sahildevlet tarafından değiştirilmedikçe yürürlükte kalacaktır.

3- Düz esas hatların oluşturduğu çizginin sahilin genel yönünden hissedilir bir biçimde sapmaması ve bu hatların berisinde kalan deniz uzantılarının iç sular rejimine tabi tutulabilmesi için, bunların kara sahasına yeter derecede bağlı olmaları gerekir.

4- Düz esas hatlar cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklere doğru veya bunlardan başlamak üzere çizilmeyecektir; meğerki, bunlar üzerinde devamlı olarak suyun üstünde kalan deniz fenerleri veya benzer tesisler inşa edilmiş olsun veya bu şekilde çizilmiş düz esas hatlar uluslararası genel bir kabul görmüş olsun.

5- 1. paragraf uyarınca düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda, bazı esas hatların tesbiti için, söz konusu bölgeye özgü ve gerçekliği ve önemi uzun bir teamül ile açıkça kanıtlanmış ekonomik çıkarlar göz önünde tutulabilir.

6- Düz esas hatlar yöntemi bir devlet tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanamaz.

#### Madde 8: İç Sular

1- IV. Kısım saklı kalmak şartıyla, karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin iç sularına dâhildir.



2- 7. maddede belirlenen yöntem uygun olarak tespit edilen bir düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dâhil ettiği takdirde, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır.

#### Madde 9: Nehirlerin ağızları

Bir nehir haliç oluşturmaksızın denize dökülürse, esas hat nehir ağzında bir kıyıdan diğerine en düşük cezir noktaları arasında çizilen düz hat olacaktır.

#### Madde 10: Körfezler

1- İşbu madde yalnızca, sahilleri tek bir devlete ait olan körfezleri ilgilendirir.

2- İşbu Sözleşmenin amaçları açısından "körfez" belirli bir deniz girintisi olup, karalara doğru girişinin ağız genişliğine oranı içerde sahille çevrili sular ihtiva edecek şekildedir ve sahilin basit bir kıvrımından ibaret değildir. Bununla beraber, bir girinti ancak, yüzölçümü bu girinti ağzına çizilen bir doğruyu çap olarak alan bir yarım dairenin yüzölçümüne eşit veya ondan büyük olduğu takdirde bir körfez sayılacaktır.

3- Bir girintinin yüzölçümü, girintinin kıyıları boyunca uzanan en düşük cezir hattı ile, doğal giriş noktalarını en düşük cezir halinde birleştiren doğru arasında kalan kısmın yüzölçümüdür. Adaların varlığı sebebiyle, bir girintinin pek çok girişi olduğu takdirde, yarım dairenin çapı, geçitli girişleri birleştiren doğruların uzunluklarının toplamına eşit olacaktır. Bir girinti içerisinde bulunan adaların yüzölçümü girintinin toplam yüzölçümüne dâhil olacaktır.

4- Bir körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafe 24 deniz milini aşmadığı takdirde, bu en düşük cezir noktaları arasında bir sınırlandırma çizgisi çizilebilir, bu çizginin berisinde kalan sular iç sular olarak kabul edilecektir.

5- Bir körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafe 24 deniz milini aştığı takdirde, körfez içerisinde en fazla su alanı bırakacak şekilde, 24 deniz millik bir düz esas hat çizilecektir.

6- Yukarıdaki hükümler "tarihi" körfezlere uygulanmadığı gibi, 7. maddede öngörülen düz esas hatlar yönteminin izlendiği hallerde de uygulanmaz.

#### Madde 11: Limanlar

Karasularının sınırlandırılması amacı ile, bir liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan daimi tesislerden açık denize doğru en uçtakiler sahilin bir parçası olarak kabul edilir. Sahillerin açığındaki tesisler ve sun'î adalar, daimi liman tesisleri olarak kabul edilmeyecektir.

#### Madde 12: Demir yerleri

Normal olarak tamamen veya kısmen karasularının dış sınırının ötesinde kalan demir yerleri, mutaden gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlenmesinde kullanıldığı takdirde karasularının parçası olarak kabul edilirler.

#### Madde 13: Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler

1- "Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler"den, deniz ile çevrili olan, cezir zamanı açıkta kalan ve med zamanı örtülen doğal kara yükseklikleri anlaşılır. Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler, kıtadan veya bir adadan, tamamen veya kısmen karasuları genişliğini aşmayan bir uzaklıkta buldukları takdirde bu yüksekliklerdeki en düşük cezir hattı, karasularının genişliğinin ölçülmesinde esas hat olarak alınabilir.

2- Cezir zamanı ortaya çıkan yükseklikler kıtadan veya bir adadan karasuları genişliğini aşan bir uzaklıkta buldukları takdirde, bunların kendilerine özgü karasuları yoktur.

Madde 14: Esas hatları tesbit etmek üzere yöntemlerin birleştirilmesi Sahildar devlet çeşitli durumlara bağlı olarak, yukarıdaki maddelerde öngörülen yöntemlerden birine veya birçoğuna göre esas hatlar tespit edebilir.

#### Madde 15: Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması

İki devletin sahilleri bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hüküm, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasını gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz.

#### Madde 16: Deniz Haritaları ve coğrafi koordinatlara ilişkin listeler

1- 7. 9. ve 10. maddeler uyarınca tesbit edilen karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar veya bu çizgilerle ortaya çıkan sınırlar ve 12. ve 15. maddeler uyarınca çizilen sınır çizgileri, yerlerinin tespiti amacıyla uygun ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Bu olmadığı takdirde, bunun yerine, kullanılan jeodezik sistemi belirten noktaların coğrafi koordinatlarına ilişkin bir liste ikame edilebilir.

2- Sahildar devlet bu haritaları veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri gereken şekilde yayınlayacak ve bunların bir nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdinde tevdi edecektir.

### **Bölüm 3: Karasularından Zararsız Geçiş**

#### **Alt Bölüm A -Bütün Gemilere Uygulanabilecek Kurallar**

Madde17: Zararsız geçiş hakkı

İşbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

Madde 18: "Geçiş" teriminin anlamı

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar

a) Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın kat'etmek;

b) İç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terk etmek.

2- Geçiş sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, durma ve demirleme sadece seyrüseferin olağan olaylarından olduğu veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde, geçiş durma ve demirlemeyi de içerir.

Madde 19: "Zararsız geçiş" deyiminin anlamı

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir.

2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahil devletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Sahil devletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslar arası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahil devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahil devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahil devletinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahil devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;

l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

Madde 20: Denizaltılar ve diğer sualtı araçları

Karasularında, denizaltılar ve diğer sualtı araçları su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadırlar.

Madde 21: Sahil devletinin zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları

1- Sahildar devlet işbu hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve aşağıdaki hususları kapsayan kanun ve kurallar kabul edebilir:

- a) Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;
- b) Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;
- c) Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;
- d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;
- e) Sahildar devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesi;
- f) Sahildar devletin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;
- g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması;
- h) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi;

2- Bu kanun ve kurallar yabancı gemilerin çizimlerine, inşasına veya donatım ve denize elverişliliğine uygulanmayacaktır; meğerki bunlar genel kabul görmüş uluslararası kural ve normlara ilişkin olsun.

3- Sahildar devlet bu kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.

4- Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu kanun ve kurallara olduğu gibi, denizde çatışmayı önlemeye ilişkin olup genel kabul görmüş bütün uluslararası kurallara uyacaklardır.

**Madde 22: Karasularında gidiş geliş yolları ve trafik ayırım şemaları**

1- Seyrüsefer güvenliği gerektirdiği takdirde sahildar devlet, kendi karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir.

2- Özellikler, tankerlerden, nükleer güçte çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemilerde, sadece bu ulaşım yollarını kullanmaları talep edilebilir.

3- Sahildar devlet işbu madde uyarınca ulaşım yollarını tespit ederken ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken, aşağıdaki hususları göz önünde bulunduracaktır:

- a) Yetkili uluslararası Kuruluşun tavsiyeleri;
- b) Uluslararası deniz seyrüseferinde geleneksel şekilde kullanılan bütün dar su yolları;
- c) Bazı gemilerin ve dar su yollarının özel nitelikleri;
- d) Trafik yoğunluğu.

4- Sahildar devlet, bu ulaşım yollarını ve bu trafik ayırım şemalarını, gerekli şekilde yayınlayıp duyuracağı deniz haritalarında açıkça belirtecektir .

Madde 23: Nükleer güçle çalışan yabancı gemiler ve radyoaktif maddeler veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeler taşıyan gemiler Yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlar ile aynı şekil radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası anlaşmalarda öngörülen belgeleri bulundurlar ve özel tedbirleri alırlar.

Madde 24: Sahildar devletin yükümlülükleri

1- Sahildar devlet, işbu Sözleşmede öngörülen haller dışında, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmayacaktır. Özellikle, işbu Sözleşmeyi veya işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul edilmiş herhangi bir kanun veya herhangi bir kuralı uygularken, sahildar devlet aşağıdaki davranışlardan kaçınacaktır.

- a) Yabancı gemilere, bunların zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmek;
- b) Belirli bir devletin gemilerine veya belirli bir devletten veya devlete veyahut da belirli devlet hesabına yük taşıyan gemilere karşı hukuki veya fiili ayırım yapmak.

2- Sahildar devlet, karasularında seyrüsefere ilişkin bilgisi dâhilindeki her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyuracaktır.

Madde 25: Sahildar Devletin koruma hakları

1- Sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir.

2- Sahildar devlet, keza iç sulara veya bu sular dışındaki bir liman tesisine giden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin bu sulara veya bu liman tesisine girişlerinin tabi olacağı şartların ihlalini önlemek üzere gereken tedbirleri almak hakkına sahiptir.

3- Sahildar devlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayırım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.

**Madde 26: Yabancı gemilerden alınabilecek rüsurlar**

1- Yabancı gemilerden sadece karasularından geçmeleri sebebiyle herhangi bir rüsum alınamaz.

2- Karasularından geçen bir yabancı gemiden ancak bu gemiye yapılan özel hizmetler karşılığında rüsum alınabilir. İşbu resimler herhangi bir ayırım gözetmeksizin tahsil edilir.

### **Alt Bölüm B -Ticaret Gemilerine ve Ticari Amaçlarla Kullanılan Devlet Gemilerine Uygulanabilecek Kurallar**

**Madde 27: Yabancı bir gemide cezai yargı yetkisi**

1- Karasularından geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunulması amacıyla sahildar devlet aşağıdaki durumlar dışına cezai yargı yetkisini kullanmamalıdır:

a) Eğer suçun sonuçları sahildar devlete uzanıyorsa;

b) Eğer suç ülkenin barışını veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise;

c) Eğer yerel makamların yardımı gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise; veya

d)Eğer bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise;

2- 1. paragraf hükümleri, sahildar devletin, iç sulardan gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri almak hakkına halel getirmez.

3- 1. ve 2. paragraflarda öngörülen hallerde sahildar devlet kaptan talep ettiği takdirde, herhangi bir tedbir almadan önce geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanını veya bir konsolosluk memurunu bundan haberdar edecek ve bu ajan veya memur ile gemi mürettebatı arasındaki teması kolaylaştıracaktır. Bununla beraber, acil durumla da bu haber verme, tedbirler uygulanırken yapılabilir.

4- Yerel makamlar tutuklamanın uygun olup olmadığını veya nasıl yapılacağını incelerken, seyrüsefer gereklerini de gerektiği şekilde göz önünde bulundurlar.

5- XII. Kısımın uygulanması veya V. Kısma uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç olmak üzere; sahildar devlet, karasularından geçen yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeksizin sadece karasularından geçmekte ise, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla tutuklama veya soruşturma yapmak için hiç bir tedbir alamaz.

Madde 28: Yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisi

1- Sahildar devlet, karasularından geçen bir yabancı gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukuki yargı yetkisini kullanmak üzere ne durdurmalı, ne de yolundan çevirmelidir.

2- Sahildar devlet, bu gemi hakkında özel hukuk alanında icrai veya ihtiyati tedbirleri, bu tedbirler ancak bizzat geminin sahildar devletin sularından geçişi sırasında veya geçiş sebebiyle yüklendiği yükümlülüklerle veya tabi olduğu sorumluluklara ilişkin ise, alabilir.

3- 2. Paragraf hükmü, iç suları terk ettikten sonra karasularında duran veya karasularından geçen bir yabancı gemi hakkında sahildar devletin kendi kanunlarında öngörülen özel hukuka ilişkin icrai ve ihtiyati tedbirler almak hakkına halel getirmez.



## **Alt Bölüm C -Savaş Gemilerine ve Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Diğer Devlet Gemilerine Uygulanabilecek Kurallar**

Madde 29: "Savaş Gemisi"nin tanımı

İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "savaş gemisi"nden, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi anlaşılır.

Madde 30: Bir savaş gemisinin sahildar devletin kanun ve kurallarına uymaması Bir savaş gemisinin sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanunlarına ve kurallarına uymaması ve bunlara uyması konusunda kendisine yapılan talebi dikkate almaması halinde, sahildar devlet bu geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir.

Madde 31: Bir savaş gemisinin veya ticari bir devlet gemisinin fiilinden dolayı bayrak devletinin sorumluluğu Bayrak devleti, bir savaş gemisinin veya ticari amaçlar dışında kullanılan diğer herhangi bir devlet gemisinin, sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanun ve kurallarına veya işbu Sözleşme hükümlerine veya diğer uluslararası hukuk kurallarına uymaması sonucu sahildar devletin maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.

Madde 32: Savaş gemilerinin ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıkları Alt-Bölüm A'da ve 30. ve 31. maddelerde öngörülen istisnalar saklı kalmak şartıyla, işbu Sözleşmenin hiç bir hükmü, savaş gemilerinin ve ticari amaçlar dışında kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıklarına halel getirmez.

### **Bölüm 4: Bitişik Bölge**

Madde 33:Bitişik bölge

1- Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildar devlet aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir:

a) Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek;

b) Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularına meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak.

2- Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçemez.

### **Kısım III: Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar**

#### **Bölüm 1: Genel Hükümler**

Madde 34: Uluslararası seyrüsefere açık boğaz sularının hukuki rejimi

1- İşbu Kısımda düzenlenen, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejimi, diğer herhangi bir yönden bu boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği gibi, kıyıdaş devletlerin bu sular üzerinde bunlara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında ve aynı şekilde bunlar üzerindeki hava sahasında, egemenliklerini veya yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir.

2- Boğazlara kıyıdaş olan devletler egemenliklerini veya yetkilerini işbu Kısımda ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlara göre kullanırlar.

Madde 35: Bu Kısımın uygulanma alanı

İşbu Kısımın hiç bir hükmü:

a) 7. maddede belirtilen yöntemine uygun olarak çizilen bir düz esas hat, daha önce iç su sayılmayan suları da iç sulara dâhil etmiş olmadıkça, bir boğazdaki içsuları;

b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin karasularının ötesindeki suların, bunlar ister münhasır ekonomik bölgenin veya isterse açık denizin bir kısmı olsun, hukuki rejimini;

c) Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini, etkilemez.

Madde 36: Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarda açık deniz yolları ve bir münhasır ekonomik bölgeden geçen yollar

İşbu Kısım seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından geçilebilecek eşit uygunlukta bir açık deniz yolunun veya münhasır ekonomik bölgeden geçen bir yolun bulunduğu hallerde, uluslar arası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar hakkında uygulanmaz; bu çeşit yollarda, seyrüsefer ve üsteki sahadan uçma serbestisine ilişkin hükümler de dâhil olmak üzere, işbu Sözleşmenin ilgili diğer Kısımları uygulanır.

## **Bölüm 2: Transit Geçiş**

Madde 37: Bu bölümün uygulanma alanı işbu bölüm, açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır.

Madde 38: Transit geçiş hakkı

1- 37. maddede öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar; ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmayacaktır.

2- "Transit geçiş"den, işbu Kısmaya uygun olarak yalnızca açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması anlaşılır. Bununla beraber, devletin ülkesine giriş şartları saklı kalmak üzere, geçişin devamlılığına ve hızlılığına ilişkin zorunluluk, boğaza kıyıdaş bir devletin ülkesine girmek, ülkeyi terk etmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez.

3- Boğazlardan transit geçiş hakkının kullanılmasına ilişkin olmayan her faaliyet, işbu Sözleşmenin uygulanabilir diğer hükümlerine tabidir.

Madde 39: Transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri

1- Transit geçiş hakkının kullanılmasında, gemiler ve uçaklar:

a) Boğazı hiç gecikmesiz katedecekler veya üzerinden uçacaklardır;

b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır;

c) Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrüsefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır.

2- Transit geçiş halindeki gemiler:

- a) Denizde atışmayı nleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara;
- b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.

3- Transit geçiş halindeki uçaklar:

- a) Uluslararası Sivil Havacılık rgütü tarafından kabul edilen ve sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır; devlet uçakları bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve seyir güvenliğini her zaman gerektiği biçimde göz önünde bulundururlar.
- b) Sürekli olarak, hava trafiğinin kontrolü amacıyla uluslararası alanda yetkili kılınan makamın kendilerine tahsis ettiği radyo frekansını veya uluslararası tehlike radyo frekansını kollayacaklardır.

Madde 40: Araştırma ve Hidrografik

Transit geçiş sırasında denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapmaya veya hidrografik ölçümler almaya tahsis edilenler de dahil olmak üzere, yabancı gemiler, boğaza kıyısı olan devletlerin önceden izni olmaksızın araştırmalar veya ölçümler yapamazlar.

Madde 41: Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarda gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları

1- İşbu Kısım hükümlerine uygun olarak, boğazlara kıyısı olan devletler, boğazlarda gemilerin güvenliğinin gerektirdiği durumlarda, gidiş-geliş yolları tespit edebilir ve trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilirler.

2- Bu devletler, şartlar gerektirdiği takdirde ve yeterli ölçüde duyuru yaptıktan sonra, daha önce tespit ettikleri veya uyulmasını istedikleri herhangi bir gidiş-geliş yolu veya trafik ayırım şeması yerine, yeni gidiş-geliş yolları tespit edebilir veya yeni trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilirler.

3- Gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları, genel olarak kabul görmüş uluslararası kurallara uygun olacaktır.

4- Gidiş-geliş yollarını veya bunların yerine yenilerini tespit etmeden veya trafik ayırım şemalarına veya bunların yerine yenilerine uyulmasını istemeden önce, boğazlara kıyısı olan devletler, tekliflerini, onaylamak üzere, yetkili uluslararası kuruluşa sunacaklardır. Bu kuruluş, ancak kıyıdaş Devletlerle üzerinde uyuşmaya varılan gidiş- geliş yollarını ve trafik ayırım şemalarını onaylayabilir; bu devletler, ancak bundan sonra, yolları tesbit edebilirler, şemalara uyulmasını isteyebilirler veya yerlerine yenilerini ikame edebilirler.

5- Bir boğazda iki veya daha fazla devletin sularını ilgilendiren alanda gidiş-geliş yollarının veya trafik ayırım şemalarının tespiti teklif edildiğinde, ilgili devletler yetkili uluslararası kuruluş ile danışmalarda bulunarak tekliflerini yapmak üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

6- Boğazlara kıyısı olan devletler, gereken şekilde ilan edecekleri deniz harita- larında tespit ettikleri bütün gidiş-geliş yollarını veya uyulmasını istedikleri bütün trafik şemalarını açık bir şekilde belirteceklerdir.

7- Transit geçiş sırasında gemiler işbu maddeye uygun olarak tespit edilen gidiş-geliş yollarına ve trafik ayırım şemalarına uyacaklardır.

Madde 42: Boğazlara kıyısı olan devletlerin transit geçişe ilişkin kanun ve kuralları

1- İşbu Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, bir boğaza kıyısı olan devletler, boğazdan transit geçişle ilgili olarak, aşağıdaki hususların herhangi birine veya bütününe ilişkin kanun ve kurallar kabul edebilirler.

a) 41. maddede öngörüldüğü şekilde, seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b) Boğaza petrol ve yağ, petrol ve yağ atıkları ve diğer zararlı maddelerin atılmasına ilişkin uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırarak, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

c) Balıkçı gemileri ile ilgili olarak, balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dahil olmak üzere, balık avlama yasağı;

d) Kıyısı olan devletlerin gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı olarak mal ve kişilerin gemiden çıkartılması veya gemiye alınması.

2- Bu çeşit kanun veya kurallar yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili her- hangi bir ayırım yapmayacağı gibi, bunların uygulanmalarının da, işbu bölümde tarif edildiği şekildeki transit geçiş hakkının kullanımını engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu sonuçları olmayacaktır.

3- Kıyıdaş devletler bu kanun ve kuralları gerektiği şekilde ilan edeceklerdir.

4- Boğazdan transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler bu kanun ve kurallara uyacaklardır.

5- Egemenlikten doğan bağışıklıktan yararlanan bir geminin veya bir uçağın bu kanun ve kurallara veya işbu Kısım hükümlerine aykırı davranması halinde, geminin bayrağını taşıdığı devlet veya uçağın tescil edildiği devlet, bu ihlal sonucunda kıyıdaş devletler için ortaya çıkacak her türlü kayıp ve her türlü zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.

Madde 43: Güvenlik tesisleri, seyrüsefer yardımcıları ve diğer gereçler ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması

Bir boğazı kullanan devletler ile boğaza kıyısı olan devletler, anlaşarak, aşağıdaki hususlarda işbirliği yapmalıdırlar:

a) Boğazda gerekli güvenlik tesisleri ve seyrüsefer yardımcıları ile uluslararası seyrüseferi kolaylaştıracak diğer tesislerin kurulması ve bakımı; ve

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması.

Madde 44: Boğazlara kıyısı olan devletlerin yükümlülükleri

Boğazlara kıyısı olan devletler transit geçişi engellemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup bilgileri dâhilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.

### **Bölüm 3: Zararsız Geçiş**

Madde 45: Zararsız geçiş

1- II. Kısımın 3. Bölümünde öngörülen zararsız geçiş rejimi uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan:

a) 38. maddenin 1. paragrafı dolayısıyla transit geçiş rejiminin uygulanma alanı dışında bırakılan; ve

b) Bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara uygulanacaktır.

2- Bu boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.

### **Kısım IV: Takımda Devletleri**

Madde 46: Terimlerin kullanılışı

İşbu Sözleşme amaçları uyarınca:

a) "Takımda Devleti"nden, bütünüyle bir veya birçok takımadadan oluşan ve başka adaları da ihtiva edebilen bir devlet;

b) "Takımda"dan, birbirleri ile olan bağları coğrafi, ekonomik ve politik yönden bir bütün oluşturacak derecede sıkı olan veya tarihi açıdan bu şekilde kabul edilen ada kısımları, bunlara bitişik sular ve diğer doğal unsurlar da dahil olmak üzere, bir adalar grubu anlaşılır.

Madde 47: Takımda esas hatları

1- Çizilen esas hatlar belli başlı adaları içermesi ve hatlar içerisinde kalan suların yüzölçümünün, su üzerinde kalan kayalıklar da dâhil olmak üzere, karaların yüzölçümüne oranı bire bir ile dokuza bir olan bir alana eşit olması şartıyla, takımda devleti en uzak adaların en uç noktalarını ve takımdanın su üzerinde kalan kayalıklarını birleştiren takımda düz esas hatları çizilebilir.

2- Bu esas hatların uzunluğu 100 deniz milini geçmeyecektir; bununla beraber, belirli bir takımdayı çevreleyen esas hatların toplam sayısının en çok %3 'ü, 125 deniz milini aşmamak şartı ile, 100 milden daha fazla bir uzunluğa sahip olabilir.

3- Esas hatlar, takımadanın genel çerçevesinden hissedilir biçimde ayırarak şekilde çizilmeyecektir.

4- Bu esas hatlar cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklere doğru veya bunlardan başlamak üzere çizilmeyecektir; meğer ki bunlar üzerinde devamlı olarak suyun üstünde kalan deniz fenerleri veya benzer tesisler inşa edilmiş olsun veya cezir zamanı açıkta kalan yükseklik, tamamıyla veya kısmen, en yakın adaya, karasuları genişliğini aşmayan bir mesafede bulunsun.

5- Bu çeşit esas hatlar yöntemi, bir takımada devleti tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanmayacaktır.

6- Eğer bir takımada devletinin takımada suları sınırdaş bir devletin ülkesinin iki parçası arasında kalırsa, bu son devletin geleneksel olarak bu sularda sahip olduğu hakları ve yasal çıkarları ile iki devlet arasında akdedilen anlaşmalardan doğan haklar varlıklarını devam ettirecek ve bunlara riayet olunacaktır.

7- 1. Paragrafta öngörülen, suların yüzölçümünün karaların yüzölçümüne oranının hesaplanmasında, adaları çevreleyen serpiştirilmiş mercan kayalarının ve atollerin berisindeki sular ile kalker yapılı adalar zinciri ve su üstünde kalan kayalarla tamamıyla veya hemen hemen tamamıyla çevrilmiş olan keskin yamaçlı okyanus yaylaları da kara parçası olarak kabul edilebilir.

8- İşbu maddeye uygun olarak çizilen esas hatlar, yerlerinin belirlenebilmesi için uygun ölçekli deniz haritalarında işaretlenecektir. Kullanılan jeodezik sistemi belirleyen coğrafi koordinat noktalarının listesi bu haritaların yerine ikame edilebilir.

9- Takımada devleti, haritaları veya coğrafi koordinatların listesini gerektiği şekilde ilan edecek ve bunların birer nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

Madde 48: Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının genişliğinin ölçülmesi

Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıt'a sahanlığının genişlikleri 47. Maddeye göre çizilen takımada esas hatlarından itibaren ölçülecektir.



Madde 49: Takımda sularının, bu sular üzerindeki hava sahası ile buna tekabül eden deniz yatakları ve toprak altının hukuki rejimi

1- Takımda devletin egemenliği, derinliği veya kıyıdan uzaklığı ne olursa olsun 47. maddeye göre çizilen takımda esas hatlarının berisinde kalan ve takımda suları olarak adlandırılan suları kapsar.

2- Bu egemenlik, takımda suları üzerindeki hava sahası ile bu suların dip yatağı ve toprak altını ve buralardaki kaynakları da kapsar.

3- Bu egemenliğin kullanılması, işbu Kısımın hükümlerine tabidir.

4- Takımda sularındaki yollardan, işbu Kısımda tespit edilen geçiş rejimi, diğer hiç bir yönden, gidiş geliş yolları da dâhil olmak üzere takımda sularının ne hukuki rejimi ve ne de takımda devletin bu sular, sular üzerindeki hava sahası, bu suların yatağı ile toprak altı ve buralardaki kaynaklar üzerindeki egemenliğini kullanmasını etkileyecektir.

Madde 50: İç suların sınırlandırılması

Takımda sularının içerisinde, Takımda Devleti, iç sularını sınırlandırmak için 9., 10., ve 11. maddelere uygun olarak kapatma hatları çizebilir.

Madde 51: Mevcut sözleşmeler, geleneksel balıkçılık hakları ve mevcut bulunan denizaltı kabloları

1- 49. maddeye hâle gelmeksizin, takımda devletleri, diğer devletlerle akdedilmiş mevcut anlaşmalara riayet edecekler ve sınırdaş devletlerin takımda sularının, bazı bölgeleri içindeki kısımlarda geleneksel balıkçılık haklarını ve yasal faaliyetlerini tanıyacaklardır. Bu hak ve faaliyetlerin, mahiyet ve kapsamları, kullanılacakları ve icra edilecekleri bölgeler de dâhil olmak üzere, şartları ile kullanılış ve icra biçimleri ilgili devletlerden herhangi birinin talebi üzerine, bu devletler arasında akdedilecek ikili anlaşmalar yoluyla tespit edilecektir. Bu haklar, üçüncü devletlere veya onların vatandaşlarına devredilmeyecek veya onlarla paylaşma konusu yapılmayacaktır.

2- Takımda devletleri, diğer devletler tarafından daha önce yerleştirilmiş olan ve sahilde son bulmaksızın sularını kateden denizaltı kablolarına dokunmayacaklardır.

Yerlerinden ve tasarlanan bakım veya değiştirme çalışmalarından gereken şekilde haberdar edildikten sonra, takımda devletleri, bu kabloların bakımına ve değiştirilmesine izin vereceklerdir.

Madde 52: Zararsız geçiş hakkı

1- 53. madde hükmi saklı kalmak şartıyla ve 50. madde ihlal edilmeksizin, bütün devletlerin gemileri takımda sularında II. Kısımın 3. bölümünde belirlenen zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

2- Takımda devleti, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili bir ayırım yapılmaksızın, takımda sularının belirli bölgelerinde, eğer güvenliği için gerekli ise, yabancı gemilerin zararsız geçişini geçici olarak durdurabilir. Böyle bir durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.

Madde 53: Takımadalar arasından geçiş hakkı

1- Takımda devleti, takımda suları ve bunlara bitişik karasuları ile bunlar üzerindeki hava sahasından yabancı gemilerin ve uçakların hızlı ve sürekli geçişlerine imkan verecek deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları tespit edebilir.

2- Bütün gemiler ve uçaklar bu deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları boyunca takımda arasından geçiş hakkından yararlanırlar.

3- "Takımda arasından geçiş"den normal seyrüsefer usullerine göre ve işbu Sözleşmeye uygun olarak, herhangi bir engel olmaksızın, yalnızca açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçasından açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına sürekli ve hızlı transit geçiş BM Enformasyon Merkezi amacıyla seyrüsefer ve uçuş haklarının kullanılması anlaşılır.

4- Takımda sularını ve bunlara bitişik karasularını veya bunlar üzerindeki hava sahasını kateden, bu deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları, takımda sularında ve bunlar üzerindeki hava sahasında normal olarak uluslararası seyrüseferde kullanılan bütün yolları ihtiva edecektir; gidiş-geliş yolları gemiler söz konusu olduğunda, belirli bir giriş noktası ile belirli bir çıkış noktası arasında ayrı derecede kullanışlığa sahip çeşitli yolların tespitine gerek olmaksızın, normal olarak seyrüsefer için kullanılan kanalları takip edecektir.

5- Bu deniz gidiş-geliş yolları ve hava seyrüsefer yolları, giriş noktalarını çıkış noktalarına birleştiren, bir seri kesintisiz eksen çizgileri ile belirlenecektir. Geçişleri sırasında, gemiler ve uçaklar bu eksen çizgilerinden 25 deniz milinden fazla sapma yapamayacaklar ve kıyıya bir gidiş-geliş yolu kenarındaki adaların en yakın noktaları arasındaki mesafenin % 10'undan daha yakın bir mesafede seyredebeyceklerdir.

6- İş bu madde uyarınca gidiş-geliş yollarını tespit eden takımda devleti, bu yollardaki dar geçitlerden faydalanan gemilerin geçiş güvenliğini sağlamak için trafik ayırım şemaları da tespit edebilir.

7- Şartlar gerektirdiğinde, gereken şekilde duyuru yaptıktan sonra, takımda devleti kendisi tarafından daha önce tespit edilmiş yolların veya trafik ayırım şemalarının yerine geçmek üzere yeni gidişgeliş yolları tespit edebilir veya yeni trafik ayırım şemaları yürürlüğe koyabilir.

8- Bu gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları, genel olarak kabul edilmiş uluslararası kurallara uygun olacaktır.

9- Gidiş-geliş yollarını veya bunların yerine yenilerini tespit ederken veya trafik ayırım şemalarını veya bunların yerine yenilerini yürürlüğe koyarken, takımda devleti tekliflerini, onaylanmak üzere, yetkili uluslararası kuruluşa sunacaktır. Bu kuruluş, ancak takımda devleti ile üzerinde uyuşmaya varılan gidişgeliş yollarını ve trafik ayırım şemalarını onaylayabilir; takımda devleti ancak bundan sonra yolları tespit edebilir, şemalara uyulmasını isteyebilir veya yerlerine yenilerini ikame edebilir.

10- Takımda devleti gereken şekilde ilan edeceği deniz haritalarında tespit ettiği gidiş-geliş yollarının eksen çizgilerini ve yürürlüğe koyduğu trafik ayırım şemalarını açık bir şekilde belirtecektir.

11- Takımda arasından geçişte gemiler, işbu maddeye uygun olarak tespit edilen gidiş-geliş yollarına ve trafik ayırım şemalarına uyacaklardır.

12- Eğer takımda devleti deniz gidiş geliş yolları veya hava seyrüsefer yolları tespit etmemişse, takımda arasından geçiş hakkı normal olarak uluslararası seyrüsefer için kullanılan deniz gidiş-geliş yollarında ve hava seyrüsefer yollarında kullanılabilir.

Madde 54: Geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlölükleri, araştırmalar ve hidrografik ölçümler takımada devletlerinin yükümlölükleri ve takımadalar arasından geçişe ilişkin olarak takımada devletinin kanun ve kuralları 39., 40.,42., ve 44. Maddeler gerekli değişikliklerle takımada arasından geçişlere de uygulanır.

#### **Kısım V: Münhasır Ekonomik Bölge**

Madde 55: Münhasır ekonomik bölgenin özel hukuki rejimi

Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup işbu Kısımda belirlenen özel hukuki rejime tabidir ve rejim gereği sahildevletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri işbu Sözleşmenin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir.

Madde 56: Münhasır ekonomik bölgede sahildevletinin hakları, yetkisi veya yükümlölükleri

1- Münhasır ekonomik bölgede sahildevletinin aşağıdaki hak, yetki ve yükümlölükleri vardır:

a) Deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynaklarını araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile; aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar:

b) İşbu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak;

i) suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma;

ii) denize ilişkin bilimsel araştırma yapma; .

iii) deniz çevresinin korunması ve muhafazası; konularına ilişkin yetki;

c) İşbu sözleşmede öngörülen diğer hak ve yükümlölükler.

2- Münhasır ekonomik bölgede sahildevletinin, işbu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırken ve yükümlölüklerini yerine getirirken, diğer devletlerin haklarını ve yükümlölüklerini gerektiği şekilde gözönünde bulunduracak ve işbu Sözleşme hükümleriyle bağdaşacak biçimde hareket edecektir.

3- İşbu maddede deniz yatağına ve bunların toprak altına ilişkin olarak belirtilen haklar, VI Kısma uygun olarak kullanılacaktır.

Madde 57: Münhasır ekonomik bölgenin genişliği

Münhasır ekonomik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanmayacaktır.

Madde 58: Münhasır ekonomik bölgede diğer Devletlerin hakları ve yükümlülükleri

1- Münhasır ekonomik bölgede, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletler, işbu sözleşmenin ilgili hükümlerinde öngörülen şartlar içerisinde, 87. Maddede sözkonusu olan seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden; keza, bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin, uçakların ve denizaltı kabloları ve petrol borularının işletilmesinde, denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden işbu Sözleşmenin diğer hükümleri ile bağdaşır bir şekilde yararlanırlar.

2- 88, 115. Maddeler ve ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları işbu Kısma aykırı olmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye de uygulanır.

3- Münhasır ekonomik bölgede devletler, işbu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, sahildar devletin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde gözönünde bulunduracaklar ve sahildar devletin işbu Kısım ve diğer uluslararası hukuk kuralları uyarınca kabul ettiği kanun ve kurallar, işbu sözleşme ile bağdaşır olduğu ölçüde, riayet edeceklerdir.

Madde 59: Münhasır ekonomik bölge içerisinde Sözleşmenin ne hak ve ne de yetki tanıdığı durumda uyuşmazlıkların çözümünün esası İşbu sözleşmenin münhasır ekonomik bölge içerisinde ne sahildar devlete ve ne de diğer devletlere haklar ve yetki tanımadığı ve sahildar devletin menfaatleri ile diğer devlet veya devletlerin menfaatleri arasında uyuşmazlık çıkan durumlarda bu uyuşmazlık, hakkaniyete dayanarak ve diğer bütün ilgili şartlar ışığında söz konusu menfaatlerin taraflar için ve uluslararası toplumun bütünü için olan önemi göz önünde bulundurularak çözümlenmelidir.

Madde 60: Münhasır ekonomik bölge içerisinde sun' i adalar tesisler ve yapılar

1- Münhasır ekonomik bölgede, sahildar devleti:

a) Sun'î adalar;

b) 56. Maddede öngörülen amaçlar veya diğer ekonomik amaçlarla tesis ve yapılar;

c) Bölgede salihdar devletin haklarını kullanmasını engelleyebilecek tesis ve yapılar inşa etmek ve bunların inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin vermek ve inşasını, işletilmesini ve kullanılmasını düzenlemek konularında münhasır hakka sahip olacaktır.

2- Sahildar devlet, bu sun'î adalar, tesisler ve yapılar üzerinde gümrük, maliye, sağlık, güvenlik ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallardan doğanlar dahil olmak üzere, münhasır yetkiye sahip olacaktır.

3- Bu sun'î adaların tesislerin ve yapılan inşaatı gereken şekilde duyurulmalı ve mevcudiyetlerini sürekli olarak belirtecek işaretler idame ettirilmelidir. Terk edilen veya kullanılmayan tesisler ve yapılar, seyir güvenliğini sağlamak amacıyla, bu konuda yetkili uluslararası kuruluş tarafından konulmuş ve genel kabul görmüş uluslararası kurallar göz önüne alınarak, kaldırılacaktır. Bunların kaldırılmasında balıkçılık deniz çevresinin korunması ve diğer devletlerin hakları ve yükümlülükleri de gereken şekilde göz önüne alınacaktır. Tamamıyla kaldırılamayan bir tesis veya yapıdan geride kalan parçaların yeri, boyutları ve derinliği uygun şekilde ilan edilecektir.

4- Sahildar devlet gerektiği takdirde, bu suni adalar, tesisler veya yapıların etrafında, hem seyir güvenliğini ve hem de suni adaların, tesislerin ve yapıların güvenliğini sağlamak üzere içerisinde uygun tedbirler alabileceği, makul boyutlarda güvenlik bölgeleri kurabilir.

5- Sahildar devlet uygulanabilir uluslararası kuralları göz önünde bulundurarak, güvenlik bölgelerinin genişliğini tespit edecektir. Bu güvenlik bölgeleri, sun'î adaların, tesislerin veya yapıların niteliği ve işlevleri ile makul bir bağlantı içerisinde tespit edilecek ve bunların genişliği, genel kabul görmüş uluslararası kuralların izin verdiği veya yetkili uluslararası kuruluşun tavsiye ettiği saptamalar dışında, suni ada, tesis veya yapının dış kenarlarından itibaren ölçülmek üzere 500 metreden fazla olamayacaktır. Güvenlik bölgelerinin genişliği, gereken şekilde duyurulacaktır.

6- Bütün gemiler, bu güvenlik bölgelerine saygı gösterecekler; ve sun'i adaların, tesislerin, yapıların ve güvenlik bölgelerinin yakınlarında seyrüsefer konusunda genel kabul görmüş uluslararası kurallara uyacaklardır.

7- Sun'i adalar, tesisler veya yapılar ve bunlar etrafındaki güvenlik bölgeleri, uluslararası seyrüseferde kullanılan belli başlı deniz yollarına engel olabilecek yerlerde kurulamaz.

8- Sun'i adalar, tesisler ve yapılar ada statüsüne sahip değildir. Kendilerine özgü karasuları yoktur ve varlıkları, karasularının, münhasır ekonomik bölgenin veya kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemez.

#### Madde 61: Canlı kaynakların muhafazası

1- Sahildar devlet, kendi münhasır ekonomik bölgesinde avlanacak canlı kaynakların kabul edilebilir av hacmini tespit edecektir.

2- Sahildar devlet, kendi ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların idamesinin, aşırı işletme sonucu tehlikeye düşmesini önlemek amacıyla; sahip olduğu en güvenilir bilimsel verileri göz önünde bulundurarak uygun muhafaza ve yönetim tedbirlerini alacaktır. Sahildar devlet ve yetkili alt-bölgesel veya evrensel uluslararası kuruluşlar bu amaçla, uygun şekilde, işbirliğinde bulunacaklardır.

3- Bu tedbirler aynı zamanda, sahillerde balıkçılıkla yaşayan toplulukların ekonomik ihtiyaçları ve kalkınmakta olan devletlerin özel ihtiyaçları da dahil olmak üzere, ilgili ekolojik ve ekonomik faktörler muvacehesinde ve balıkçılık konusundaki usuller, sürülerin birbirlerine olan bağımlılığı ve alt-bölgesel, bölgesel, bölgesel veya evrensel düzeyde genellikle tavsiye edilen uluslararası asgari bütün ilkeler göz önüne alınarak işletilen sürülerin stoklarının azami sabit randıman verecek seviyede tutulmasını veya yeniden bu seviyeye getirilmesini amaçlayacaklardır.

4- Bu tedbirleri alırken sahildar devlet, bu ortak veya bağlı türlerin stoklarını, üretimlerinin tehlikeye düşmeyeceği bir seviyede tutmak veya yeniden bu seviyeye getirmek amacıyla, bu tedbirlerin avlanan türlerle veya onlara bağlı türler üzerindeki etkilerin göz önünde bulunduracaktır.

5- Elde bulunan bilimsel bilgiler, avlara ve balıkçılığa ilişkin istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler, gerektiği takdirde, ilgili bütün devletlerin ve özellikle uyruklarına münhasır ekonomik bölgede balık avlama izni verilmiş olanların iştiraki ve yetkili alt-bölgesel veya evrensel kuruluşlar aracılığı ile, muntazaman yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir.

#### Madde 62: Canlı kaynakların işletilmesi

1- Sahildar devlet, 61. maddeyi ihlal etmeksizin, münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarının azami derecede işletilmesini sağlamayı gaye edinecektir.

2- Sahildar devlet, münhasır ekonomik bölgede kendisinin canlı kaynakları avlama gücünü tespit edecektir. Bu av gücü, kabul edilebilir toplam hacminden az ise, sahildar devlet anlaşmalar veya diğer düzenlemeler yoluyla ve 4. paragrafta öngörülen usullere, şartlara, kanun ve kurallara uygun olarak, kabul edilebilir av hacminin bakiyesini işletmeleri için diğer devletlere verecektir; bu şekilde davranırken sahildar devlet, özellikle 69. ve 70. madde hükümlerini, özellikle bu maddelerde öngörülen kalkınmakta olan devletler yönünden, göz önünde bulunduracaktır.

3- İşbu madde uyarınca, kendi münhasır ekonomik bölgesini diğer devletlerin girişine açarken, sahildar devlet ilgili bütün faktörleri ve bu meyanda, diğerleri yanında, şunları dikkate alacaktır: bölgenin canlı kaynaklarının kendi ekonomisi ve diğer ulusal çıkarları açısından önemi; 69. ve 70. Madde hükümleri; bakiyenin bir kısmının avlanması yönünden bölgede veya alt-bölgede yer alan kalkınmakta olan devletlerin ihtiyaçları; ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan veya balık sürülerinin araştırılmasına ve miktarlarının tespitine büyük ölçüde katkıda bulunan devletlerdeki ekonomik düzensizlikleri asgariye indirme zorunluluğu.

4- Diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgede avlanan uyrukları sahildar devletin kanun ve kuralları ile tespit edilen muhafaza tedbirlerine ve diğer usul ve şartlara riayet edeceklerdir. Bu kanun ve kurallar işbu Sözleşmeye uygun olacaktır; bunlar, inter alia, aşağıdaki konulara ilişkin olabilir.

a) Rüsurların ödenmesi veya kalkınmakta olan sahildar devletler söz konusu olduğunda balıkçılık endüstrisinin mali yönden, araç-gereç yönünden ve teknik yönden geliştirilmesi için uygun katkıdan oluşacak diğer her türlü ödemeler de dahil olmak üzere, balıkçılara veya balıkçı teknelerine ve araç-gereçlerine lisans verilmesi;



- b) İster belirli sürü veya sürü grupları için veya gemi ile belirli bir zaman boyunca avlanma için olsun; ister bir devletin uyruklarına belirli bir süre boyunca avlanma için olsun, izin verilen türlerin belirtilmesi ve kotalarının tespiti;
- c) Av kampanyasının ve bölgelerinin araç-gereç tipinin, büyüklüğünün ve sayısının ve de kullanılacak balıkçı gemilerinin tiplerinin büyüklüklerinin ve sayılarının düzenlenmesi;
- d) Avlanabilecek balıkların ve diğer türlerin yaşının ve büyüklüklerinin tespiti;
- e) Av ve balık çekme gücüne ilişkin istatistikler ve teknelerin yerlerinin bildirilmesi de dâhil olmak üzere, balıkçı teknelerinden talep olunan bilgiler;
- f) Avlanan ürünün örneklenmesi, örneklerin tasnifi, biriktirilmesi, gideceği yer ve bunlara ilişkin bilimsel verilerin iletilmesi de dahil olmak üzere, sahil devleti izni ile ve onun kontrolü altında balıkçılık konusunda araştırma programları yapılması ve bunların yürütülmesinin düzenlenmesi yükümlülüğü;
- g) Sahil devleti tarafından, bu gemilere gözlemciler veya stajyerler konulması;
- h) Avlanan ürünün bütününe veya bir kısmının bu gemilerden, sahil devleti limanlarına boşaltılması;
- i) çok uluslu ortak yatırımlara veya diğer işbirliği şekillerine ilişkin usul ve şartlar;
- j) Sahil devleti balıkçılık konusundaki araştırma yeteneklerinin güçlendirilmesi de dâhil olmak üzere, balıkçılık alanında kişilerin yetiştirilmesi ve balıkçılık teknolojisi için gerekli şartlar;
- k) Uygulamaya ilişkin tedbirler.

5- Sahil devleti, muhafaza ve işletme ile ilgili olarak kabul ettiği kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.

Madde 63: Birçok devletin münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde veya münhasır ekonomik bölge ile buna bitişik bir alanda aynı zamanda mevcut bulunan balık stokları

1- Aynı türden veya ortak türden balık sürüleri iki veya daha çok devletin münhasır ekonomik bölgeleri içinde bulunursa, bu devletler, işbu Kısımın diğer hükümlerine halel gelmeksizin, doğrudan doğruya veya ilgili alt-bölgesel veya bölgesel kuruluşlar aracılığı ile bu sürülerin muhafazasını ve geliştirilmesini düzenlemek ve sağlamak için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmak için gayret göstereceklerdir.

2- Aynı türden veya ortak türden balık sürüleri, aynı zamanda hem münhasır ekonomik bölgede ve hem de bu bölgeye bitişik alanda bulunursa sahildar devlet ve bu sürüleri bitişik alanda işleten devletler, doğrudan doğruya veya ilgili alt-bölgesel kuruluşlar aracılığı ile bitişik alanda bu sürülerin muhafazası için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmak hususunda gayret göstereceklerdir.

Madde 64: Büyük sürü oluşturan göçmenler

1- Sahildar devlet ile uyrukları o bölgede Ek I'de zikredilen büyük sürü oluşturan göçmen türlerini avlayan diğer devletler, doğrudan doğruya veya ilgili uluslararası kuruluşlar aracılığı ile, münhasır ekonomik bölgede olduğu kadar bunun ötesindeki bütün bölgede, söz konusu türlerin muhafazasını ve bu türlerin azami derecede işletilmesini sağlamak için işbirliğinde bulunacaklardır. İlgili uluslararası kuruluşun bulunmadığı bölgelerde, sahildar devlet ile, uyrukları o bölgede bu türleri avlayan devletler, böyle bir kuruluş kurmak ve onun çalışmalarına katılmak için işbirliğinde bulunacaklardır.

2- 1. Paragraf hükümleri, işbu Kısımın diğer hükümlerine ilaveten uygulanır.

Madde 65: Deniz Memelileri

1) İşbu Kısımın hiçbir hükmü, deniz memelilerinin işletilmesinin yasaklanmasına, sınırlandırılmasına veya düzenlenmesine ilişkin olarak işbu Kısımda öngörülen hükümlerden daha katı hükümler koyma konusunda sahildar devletin haklarını veya uluslararası bir kuruluşun yetkisini sınırlandırmaz. Devletler, deniz memelilerinin korunmasını sağlamak üzere işbirliğinde bulunacaklar ve özellikle ilgili uluslararası kuruluşlar aracılığı ile balınagilleri korumak, yönetmek ve incelemek için gayret göstereceklerdir.

Madde 66: Anadrom balık stokları

1- Akarsularında anadrom balık türleri üreyen devletler, bunlar üzerinde çıkarları en başta gelen ve bunlardan ilk sorumlu olan devletler olacaktır.

2- Anadrom balık sürüsünün menşe devleti, bunların muhafazasını, kendi münhasır ekonomik bölgesinin dış sınırının berisinde kalan bütün sulardaki avlanmanın ve 3. Paragrafın b) fıkrasında öngörülen avlanmanın düzenlenmesine ilişkin uygun tedbirleri kabul ederek, sağlayacaktır. Menşe devleti 3. ve 4. paragrafta zikredilen ve bu sürüleri işleten diğer devletlere danıştıktan sonra, akarsularında üreyen balıkların kabul edilebilir toplam av hacmini tespit edebilir.

3- a) Avlanması menşe devletinden başka bir devletin ekonomisinde düzensizliklere sebebiyet vermedikçe anadrom balık türleri sadece münhasır ekonomik bölgelerin dış sınırlarının berisinde kalan sularda avlanacaktır. Münhasır ekonomik bölgelerin dış sınırlarının ötesindeki avlanmalara ilişkin olarak, ilgili devletler, bunların muhafazasını ve söz konusu stoklar yönünden menşe devletinin ihtiyaçlarını gerektiği şekilde dikkate alarak, bu avlanmanın usul ve şartları üzerinde uyuşmak üzere danışmalarda bulunacaklardır.

b) Menşe devleti, bu stokları avlayan diğer devletlerin normal olarak avladıkları miktar ile avlanma şekillerini ve bu stokların avlandığı bütün alanları dikkate alarak, bu devletlerin ekonomik düzensizliklerinin aşgariye indirilmesine katkıda bulunacaktır.

c) (b) fıkrasında zikredilen ve menşe devleti ile anlaşma yoluyla, anadrom balık türlerinin ıslahını amaçlayan tedbirlere, özellikle bunlarla ilgili harcamalara katkıda bulunarak katılan devletler, menşe devleti tarafından akarsularında üreyen türlerin avlanması açısından, özellikle göz önüne alınacaklardır.

d) Münhasır ekonomik bölgenin ötesindeki anadrom balık sürülerine ilişkin düzenlemelerin uygulanması, menşe devleti ile diğer ilgili devletler arasında anlaşma ile sağlanacaktır.

4- Anadrom balık sürüleri menşe devletinden başka bir devletin münhasır ekonomik bölgesinin dış sınırının berisindeki sulara doğru göç eder veya bu sulardan geçerse, bu devlet menşe devletiyle bu sürülerin muhafazası ve yönetilmesi için işbirliğinde bulunacaktır.

5- Anadrom balık sürülerinin menşe devleti ile bu balıkları avlayan devletler, işbu madde hükümlerinin uygulanması amacıyla gerektiğinde bölgesel kuruluşlar aracılığı ile düzenlemelere gideceklerdir.

Madde 67: Katadrom türler

1- Sularında katadrom balık türlerinin hayatlarının büyük çoğunluğunu geçirdiği bir sahil devlet, bu türlerin yönetiminden sorumlu olacak ve göçmen balıkların buralara girip çıkabilmelerine dikkat edecektir.

2- Katadrom balık türleri, ancak münhasır ekonomik bölgelerin dış sınırlarının berisinde kalan sularda avlanacaktır. Münhasır ekonomik bölgelerde avlanma, işbu madde hükümlerine ve işbu Sözleşmenin bu bölgelerde balık avcılığı ile ilgili diğer hükümlerine tabi olacaktır.

3-Yavru olsun veya büyük olsun, katadrom balıkların başka devletin münhasır ekonomik bölgesi boyunca göç etmeleri halinde, avlanması da dahil olmak üzere, bu balıkların yönetimi, I. Paragrafta zikredilen devletle diğer ilgili devlet arasında anlaşma yoluyla düzenlenecektir. Bu anlaşma söz konusu türlerin makul şekilde yönetimini sağlayacak ve I. paragrafta zikredilen devletin bu türlerin muhafazasına ilişkin sorumluluğunu göz önünde bulunduracaktır.

Madde 68: Sedanter türler

İşbu Kısım 77. maddenin 4. paragrafında tanımlanan sedanter türlere uygulanmaz.

Madde 69: Sahili bulunmayan devletlerin hakkı

1- İlgili bütün devletlerin özel ekonomik ve coğrafi durumları dikkate alınarak , işbu maddeye ve 61. ve 62. maddelere uygun olarak, sahil bulunmayan bir devletin, hakkaniyet esasları içerisinde, aynı alt bölge veya aynı bölgede bulunan devletlerin, münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynaklar bakiyesinin uygun bir bölümünün avlanmasına katılmaya hakkı olacaktır.

2- Bu katılmanın şartları ve usulleri, ilgili devletler arasında iki taraflı-alt bölgesel veya bölgesel anlaşmalarla ve inter alia, aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurularak tespit edilecektir.

a) Sahildar devletlerin balıkçılar topluluğuna veya balıkçılık endüstrilerine zarar verici her türlü etkilerden kaçınılması zorunluluğu;

b) Sahili bulunmayan devletin, işbu maddeye uygun olarak, mevcut alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar uyarınca, diğer sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılmasının veya katılma hakkının boyutları;

c) Sahili bulunmayan diğer devletlerin veya coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin, sahildar devletin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların avlanmasına şimdiki katılımlarının boyutu ve böyle bir sahildar devlete veya bunun bu çeşit bir bölgesine, özellikle ağır bir yük yüklemekten kaçınma zorunluluğu;

d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

3- Sahildar devletin gücü, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların avlanması hususunda, kabul edilebilir av hacminin hemen hemen bütününe erişmesine imkân veriyorsa; bu devlet ve diğer ilgili devletler, aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki sahili bulunmayan kalkınma yolundaki devletlere, bütün tarafları tatmin edici uygun şart ve hükümlerle, sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılma imkânı veren, hakkaniyete uygun iki taraflı alt-bölgesel veya bölgesel düzeyde anlaşmalar akdetmek için işbirliğinde bulunacaklardır. İşbu hükmün uygulanmasında, 2. paragrafta zikredilen unsurlar da, aynı şekilde dikkate alınacaktır.

4- Sahili bulunmayan gelişmiş devletler, işbu madde uyarınca, canlı kaynakların avlanmasına katılma hakkına, ancak aynı alt-bölgesel veya aynı bölgedeki gelişmiş sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde sahip olacaklar; ve bu husus diğer devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklardan yararlanma imkanı tanıırken sahildar devletin balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgari düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde bulundurması ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

5- Yukarıdaki hükümler, sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklardan yararlanma konusunda aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki sahili bulunmayan devletlere eşit veya tercihli haklar tanıyabilecekleri ve alt-bölge veya bölgede gerektiğinde akdedilmiş olan düzenlemelere hanel getirmeyecektir.

## Madde 70: Coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin hakkı

1- İlgili bütün devletlerin özel ekonomik ve coğrafi durumları dikkate alınarak ve işbu maddeye ve 61. ve 62. maddelere uygun olarak, coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin, hakkaniyet esasları içerisinde, aynı alt-bölge veya aynı bölgede bulunan devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynaklar bakiyesinin uygun bölümünün avlanmasına katılmaya hakkı olacaktır.

2- İşbu Kısımın amaçları uyarınca, "coğrafi bakımdan elverişsiz devletler"den, kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı bulunan devletler de dahil olmak üzere, coğrafi durumları nüfuslarının bütününe veya bir kısmının besin olarak balık ihtiyacını yeterli şekilde sağlamalarını alt-bölgesel veya bölgesel devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakları kullanmalarına bağlı kılan sahildar devletler ile; kendilerine has bir münhasır ekonomik bölge iddiasında bulunamayan sahildar devletler anlaşılır.

3- Bu katılmanın şartları ve usulleri, ilgili devletler arasında iki taraflı alt bölgesel veya bölgesel anlaşmalarla ve inter alia, aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurularak tespit edilecektir:

a) Sahildar devletlerin balıkçılar topluluğuna veya balıkçılık endüstrilerine zarar, verici her etkilerden kaçınılması zorunluluğu;

b) Coğrafi bakımdan elverişsiz devletin, işbu maddeye uygun olarak, mevcut alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar uyarınca, diğer sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılmasının veya katılma hakkının boyutları;

c) Coğrafi bakımdan elverişsiz diğer devletlerin ve sahili bulunmayan devletlerin, sahildar devletin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların avlanmasına şimdiki katılmalarının boyutu ve böyle bir sahildar devlete veya bunun bu çeşit bir bölgesine, özellikle ağır bir yük yüklemekten kaçınma zorunluluğu;

d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

4- Sahildar devletin gücü, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların avlanması hususunda, kabul edilebilir av hacminin hemen hemen bütününe erişmesine imkân veriyorsa; bu devlet ve diğer ilgili devletler, aynı alt-bölge veya bölgedeki coğrafi bakımdan elverişsiz kalkınma yolundaki devletlere, bütün tarafları tatmin edici uygun şart ve hükümlerle, sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde canlı kaynakların avlanmasına katılma imkanı veren, hakkaniyete uygun iki taraflı alt-bölgesel veya bölgesel düzeyde anlaşmalar akdetmek için işbirliğinde bulacaklardır. İşbu hükmün uygulanmasında 3. paragrafta zikredilen unsurlar da, aynı şekilde dikkate alınacaktır.

5- Coğrafi bakımdan elverişsiz gelişmiş devletler, işbu madde uyarınca canlı kaynakların avlanmasına katılma hakkına, ancak aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki gelişmiş sahildar devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde sahip olacaklar; ve bu husus diğer devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklardan yararlanma imkanı tanırken sahildar devletin, balıkçılar topluluğuna zararlı etkileri ve uyrukları bölgede genellikle balık avlayan devletlerin ekonomik düzensizliklerini asgari düzeye indirme zorunluluğunu göz önünde bulundurması ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

6- Yukarıdaki hükümler, sahildar devletlerin aynı alt-bölge veya aynı bölgedeki coğrafi bakımdan elverişsiz devletlere, münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklardan yararlanma konusunda eşit veya tercihli haklar tanıyabilecekleri ve alt-bölge veya bölgede gerektiğinde yapılmış düzenlemelere halel getirmeyecektir.

Madde 71: 69. ve 70. maddelerin uygulanabilir olmaması 69. ve 70. maddeler, ekonomileri çok büyük ölçüde, kendi münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine bağlı olan sahildar devletlere uygulanmaz.

Madde 72: Hakların devrinde kısıtlamalar

1- İlgili devletler aksini kararlaştırmadıkça, 69. ve 70. maddelerde öngörülen canlı kaynakların işletilmesine ilişkin haklar ne kira veya lisans yoluyla, ne çok uluslu ortak yatırımlar kurulması, yoluyla ve ne de böyle bir devirle sonuçlanacak diğer herhangi bir düzleme uyarınca doğrudan doğruya veya dolaylı olarak üçüncü devletlere veya bunların uyruklarına devredilecektir.

2- 1. paragrafta öngörülen sonuçları doğurmaması şartıyla, yukarıdaki hükümler, ilgili devletlerin, 69. ve 70. maddelere uygun olarak haklarını kullanmalarını kolaylaştırmak amacıyla, üçüncü devletlerden ve uluslararası kuruluşlardan teknik veya mali yardım almalarını engellemez.

Madde 73: Sahildar devletin kanun ve kurallarının yürürlüğe konulması

1- Münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, sahildar, devlet işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanunlara ve kurallara riayeti sağlamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, gemiye elkonulması ve hakkında dava açılması da dâhil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabilir.

2- Bir teminat veya diğer yeterli bir garanti gösterilirse, el konulan gemi ve tutuklanan mürettebatı, gecikmeksizin serbest bırakılacaktır.

3- Münhasır ekonomik bölgede balıkçılık konusundaki kanunlara ve kurallara riayetsizlikler hakkında sahildar devletin öngördüğü müeyyideler, ilgili devletler başka türlü kararlaştırmadıkça, hapis cezasını veya diğer bir bedeni cezayı içeremez.

4- Yabancı bir gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması halinde, sahildar devlet, gecikmeksizin bayrak devletini, uygun vasıtalarla, alınan tedbirlerden ve daha sonra verilen cezalardan haberdar edecektir.

Madde 74: Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması

1- Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır.

2- Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde ilgili devletler XV. Kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.



3-1. paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya hanel getirmeyecektir.

4- İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir.

**Madde 75: Deniz haritaları ve coğrafi kordinatlara ilişkin listeler**

1- İşbu Kısım hükümleri saklı kalmak üzere, münhasır ekonomik bölgenin dış sınır çizgileri ve 74. maddeye göre çizilen sınırlandırma çizgileri, yerlerinin tespiti amacıyla uygun ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Gerektiği takdirde bu dış sınırların çizgileri veya sınır çizgileri yerine, kullanılan jeodezik sistemi belirten noktaların coğrafi koordinatlarına ilişkin bir liste ikame edilebilir.

2- Sahildar devlet bu haritalar veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri gereken şekilde yayımlayacak ve bunların bir nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

## **Kısım VI: Kıt'a Sahanlığı**

**Madde 76: Kıt'a sahanlığının tanımı**

1- Sahildar bir devletin kıt'a sahanlığı, karasularının ötesinde kıt'a kenarının dış eşığıne kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir.

2- Kıt'a sahanlığı 4. ila 6. paragraflarda öngörülen sınırların ötesine uzamayacaktır.

3- Kıt'a kenarı sahildevletin toprak kiltlesinin su altındaki uzantısıdır; kıt'a kenarı, kıt'a sahanlığının, yamacının ve yüksekliğinin deniz yatağı ve toprak altından oluşur. Kıt'a kenarı ne sıradağları ile birlikte derin okyanus tabanlarını ve ne de bunların toprak altlarını içerir.

4- a) İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca sahildar devlet, kıt'a dış eşiğini, eğer bu eşik, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanıyorsa aşağıdaki esaslardan birine göre tespit edecektir:

i) Sedimanter kayaların yüksekliğinin, kıt'a yamacı ayağı ile sabit uç noktalar arasındaki mesafenin en az yüzde birine eşit olduğu yerdeki sabit uç noktaları esas alınarak 7. paragrafa göre çizilen bir çizgi ile veya

ii) Kıt'a yamacı ayağından en çok 60 deniz mili uzaklıkta sabit noktalar esas alınarak, 7. paragrafa göre çizilen bir çizgi ile;

b) Aksi ispatlanmadıkça, kıt'a yamacı ayağı, yamacın eğiminin dipte en belirgin kırılmaya uğradığı yer olacaktır.

5- Deniz yatağında kıt'a sahanlığının dış sınırını belirleyen ve 4. Paragrafın a), i), ii) fıkralarına göre çizilen çizgiyi oluşturan sabit noktalar, ya karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini veya 2500 metre su derinliği noktalarını birleştiren 2500 metre eşderinlik çizgisinden itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır.

6- 5. Paragraf hükmüne rağmen, bir denizaltı sıra dağı üzerinde, kıt'a sahanlığının dış sınırı, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini aşmayacaktır. İşbu paragraf, kıt'a kenarının doğal unsurlarını oluşturan, yaylar, eşikler, tepeler, taş katmanları veya çıkıntılar gibi, kıt'a kenarının içerdiği denizaltı yüksekliklerine uygulanmaz.

7- Kıt'a sahanlığı, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, sahildar devlet kıt'a sahanlığının dış sınırını, enlem ve boylam koordinatları ile tespit edilmiş sabit noktaları, uzunluğu 60 deniz milini aşmayan düz çizgilerle birleştirerek belirleyecektir.

8- Kıt'a sahanlığı, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, sahildar devlet kıt'a sahanlığının sınırları hakkındaki bilgileri II. Ek'e göre hakkaniyete uygun bir coğrafi temsil esasına göre kurulmuş bulunan Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na bildirecektir. Komisyon sahildar devletlere kıt'a sahanlıklarının dış sınırlarının tespitine ilişkin konularda tavsiyelerde bulunacaktır.

Sahildar bir devlet tarafından bu tavsiyeler esas alınarak tespit edilen sınırlar kesin ve bağlayıcı olacaktır.

9- Sahildar devlet, kıt'a sahanlığının dış sınırını kalıcı bir şekilde belirten haritaları ve jeodezik veriler de dâhil olmak üzere, ilgili bilgileri, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreterine tevdi edecektir. Genel Sekreter bu belgeleri gereken şekilde ilan edecektir.

10. İşbu madde, sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında kıt'a sahanlığının sınırlandırılması sorununa hâlel getirmez.

**Madde 77: Kıt'a sahanlığı üzerinde sahildar devletin hakları**

1- Sahildar devlet, kıt'a sahanlığı üzerinde araştırmada bulunmak ve buranın doğal kaynaklarını işletmek amacı ile egemen haklar kullanır.

2- 1. paragrafta öngörülen haklar şu anlamda münhasırdır ki, sahildar devlet kıt'a sahanlığında araştırmada bulunmadığı veya buranın doğal kaynaklarını işletmediği takdirde hiç kimse, sahildar devletin açık rızası olmadan bu çeşit faaliyetlere girişemez.

3- Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki hakları fiili veya nazari işgalden bağımsız olarak mevcut olduğu kadar hertürlü açık beyandan da bağımsız olarak mevcuttur.

4- İşbu kısımda öngörülen doğal kaynaklar, deniz yatağı ve toprak altının madensel kaynaklarını ve diğer cansız kaynaklarını ve keza sedanter türden canlı organizmaları; yani hasata elverişli duruma geldikleri zaman, deniz yatağında veya bu yatağın altında ya hareketsiz bulunan veyahut da hareketleri deniz yatağı veya toprak altı ile sürekli temasa bağlı olan organizmaları içerir.

**Madde 78: Suların ve suların üzerindeki hava sahasının hukuki rejimi ve diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri**

1- Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki hakları bu alanın üstündeki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki rejimine hâlel getirmez.

2- Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki haklarını kullanması, seyrüsefere veya işbu Sözleşme ile diğer devletlere tanınmış olan diğer haklara ve serbestîlere zarar vermemeli ve de bunların kullanılmasını haksız şekilde engellememelidir.

**Madde 79: Kıt'a sahanlığı üzerinde denizaltı kabloları ve petrol boruları**

1- Bütün devletlerin kıt'a sahanlığı üzerine işbu maddeye uygun olarak denizaltı kabloları ve petrol boruları döşemeye hakkı vardır.

2- Kıt'a sahanlığı üzerinde araştırmalar yapmak, bu alandaki doğal kaynakları işletmek, petrol boruları ile kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla makul tedbirler alma hakkı saklı kalmak üzere sahildar devlet, bu kabloların ve petrol borularının döşenmesini veya bakımını engelleyemez.

3- Kıt'a sahanlığına döşenen petrol borularının takip edeceği hat sahildar devlet tarafından kabul edilmelidir.

4- İşbu Kısımın hiç bir hükmü, sahildar devletin, ülkesine veya kara sularına giren kabloları veya petrol borularına uygulanacak şartları tespit etme hakkına; ve kendi kıt'a sahanlığının araştırılmasına veya kaynaklarının işletilmesine; veyahut da kendi yetkisi altındaki sun'i adaların, tesis veya yapıların işletilmesine ilişkin olarak yerleştirilmiş bulunan veya bu amaçlarla kullanılan kablo ve petrol boruları üzerindeki yetkisine halel getirmez.

5- Denizaltı kabloları veya petrol boruları döşerken, devletler daha önceden mevcut olan kabloları ve petrol borularını gerektiği şekilde gözönünde bulunduracaklardır. Devletler özellikle, bunların tamir imkânını tehlikeye düşürmemeye dikkat edeceklerdir.

Madde 80: Kıt'a Sahanlığı üzerinde sun'i adalar, tesisler ve yapılar

60. Madde, kıt'a sahanlığı üzerindeki sun'i adalara, tesis ve yapılara, gerekli değişikliklerle uygulanır.

Madde 81: Kıt'a sahanlığı üzerinde sondaj faaliyetleri

Sahildar devletin, hangi amaçla olursa olsun, kıt'a sahanlığı üzerindeki delme faaliyetlerine izin verme ve bu konuda düzenlemelerde bulunma konusunda münhasır hakkı olacaktır.

Madde 82: 200 deniz milinin ötesinde kıt'a sahanlığının işletilmesine ilişkin akdi veya ayni katkılar

1- Kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesinde kıt'a sahanlığının cansız kaynaklarının işletilmesine ilişkin olarak, sahildar devlet nakdi veya ayni katkıda bulunacaktır.

2- Nakdi ve aynı katkılar, belirli bir işletme sahasının ilk beş yıllık üretimini takiben, bu sahadaki bütün üretimler için yıllık olarak yapılacaktır. Altıncı yıl için, nakti veya aynı katkı miktarı işletme sahasının üretiminin değerinin veya hacminin %1'i oranında olacaktır. Bu oran onikinci yıla kadar, her yıl için %1 oranında artacak ve onikinci yıldan sonra % 7 olarak kalacaktır. Üretim, işletme çerçevesinde kullanılan kaynakları içermez.

3- Kendi kıt'a sahanlığından çıkartılan bir madeni kesin olarak ithal etme durumunda bulunan kalkınma yolundaki her devlet, bu madene ilişkin olarak, bu nakti veya aynı katkıda bulunmaktan muafır.

4- Nakdi veya aynı katkılar, Otorite aracılığı ile yapılacak; Otorite; bunları özellikle en az gelişmiş veya sahili bulunmayan kalkınmakta olan devletlerinkiler başta olmak üzere, kalkınmakta olan devletlerin çıkarlarını ve ihtiyaçlarını gözönüne alarak, hakkaniyete uygun dağıtım kriterlerine göre, işbu Sözleşmeye Taraf Devletler arasında bölüşürülecektir.

Madde 83: Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında kıt'a sahanlığının sınırlandırılması

1- Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında kıt'a sahanlığının sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinde belirtildiği şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır.

2- Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde, ilgili devletler XV. Kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.

3- 1. paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler nihai sınırlandırmaya hâlel getirmeyecektir.

4- İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, kıt'a sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir.

Madde 84: Deniz haritaları ve coğrafi koordinatlara ilişkin listeler

1- İşbu Kısım hükümleri saklı kalmak üzere kıt'a sahanlığının dış sınır çizgileri ve 83. maddeye göre çizilen sınırlandırma çizgileri, yerlerinin tespiti amacıyla uygun ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Gerekliği takdirde bu dış sınırların çizgileri, veya sınırlandırma çizgileri yerine, kullanılan jeodezik sistemi belirten noktaları coğrafi koordinatlarına ilişkin bir liste ikame edilebilir.

2- Sahildar devlet bu haritaları veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri gereken şekilde yayımlayacak ve bunların bir nüshasını Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine ve kıt'a sahanlığının dış sınır çizgilerini belirtenler söz konusu olduğunda Otorite'nin Genel Sekreteri nezdine tevdi edecektir.

Madde 85: Yer altı geçitlerinin kazılması

İşbu Kısım, toprak altının üzerindeki suların derinliği ne olursa olsun, sahildar devletin toprak altını tüneller açarak işletmek hakkına hanel getirmez.

## **Kısım VII: Açık Deniz**

### **Bölüm 1: Genel Hükümler**

Madde 86: Bu Kısımın uygulanma alanı

İşbu Kısımın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımada sularına dâhil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır. İşbu madde, 58. madde uyarınca münhasır ekonomik bölgede bütün devletlerin yararlandıkları serbestîleri, hiçbir şekilde kısıtlamaz.

Madde 87: Açık denizlerin serbestliği

1- Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği, işbu Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar:

a) Seyrüsefer serbestîsi;

b) Açık deniz üzerinden uçma serbestîsi;

c) VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestîsi;

d) VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, sun'î adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi;

e) 2. Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlanma serbestisi;

f) VI. ve XIII. Kısımlar saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisi.

2- Bu serbestiler bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olarak işbu Sözleşme ile tanınmış olan haklar, gerektiği şekilde gözönünde bulundurularak, kullanılacaktır.

Madde 88: Açık denizlerin barışçı amaçlara tahsisi Açık denizler barışçı amaçlarla kullanılacaktır.

Madde 89: Açık denizler üzerinde egemenlik iddialarının geçersizliği

Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez.

Madde 90: Seyrüsefer hakkı

Sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.

Madde 91: Gemilerin Tabiiyeti

1- Her devlet, gemilere hangi şartlar ile tabiiyetini vereceğini, gemilerin kendi ülkesinde tescil şartlarını ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları tespit edecektir. Gemiler bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetine sahiptir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır.

2- Her devlet, bayrak çekme hakkını verdiği gemilere bununla ilgili belgeleri verecektir.

Madde 92: Gemilerin Hukuki Statüsü

1- Gemiler tek bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası andlaşmalarda ve işbu Sözleşmede açıkça belirtilen istisnalar dışında, açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır. Mülkiyetin gerçekten nakli veya sicilde değişiklik durumları haricinde bir gemi yolculuk sırasında veya bir limanda bayrağını değiştiremez.

2- İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir gemi, bu tabiiyetlerden hiç birini diğer devletlere karşı ileri süremez ve tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem görür.

Madde 93: Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın, Birleşmiş Milletler Uzmanlık Kurumlarının veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın bayrağını taşıyan gemiler

Yukarıdaki maddeler, Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın veya Birleşmiş Milletlerin Uzmanlık Kurumlarının veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın resmi hizmetlerinde kullanılan ve Teşkilatın bayrağını taşıyan gemilerin durumunu etkilemez.

Madde 94: Bayrak devletinin yükümlülükleri

1- Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacaktır.

2) Her devlet özellikle;

a) Küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmemişler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutacaktır;

b) Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabıtları ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacaktır.

3- Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde güvenliği sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri alacaktır:

a) Geminin inşaatı ve donatımı ile denize elverişliliği;

b) Uygulanabilir uluslararası metinleri gözönüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;

c) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi;

4- Bu tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları içerecektir:

a) Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi



sörveyörü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrüsefer güvenliği gerektirdiği seyrüsefer araç ve gereçlerinin bulunması;

b) Her geminin, özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinaların kullanılması konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabıtlere tevdi edilmiş olması ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinalarına ve donanımına göre yeter sayıda bulunmaları;

c) Kaptanın, gemi zabıtlерinin, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın, denizde can kurtarmaya, çatmaların önlenmesine, kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına ve radyokomünikasyon hizmetlerinin idamesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri.

5- 3. ve 4. paragraflarda öngörülen tedbirleri alırken, her devlet, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak durumundadır.

6- Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devlet, olayları bayrak devletine rapor edebilir. Böyle bir rapor alan bayrak devleti konuyu soruşturacak ve gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri alacaktır.

7- Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına malolan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emreder. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda iş birliğinde bulunacaklardır.

**Madde 95: Açık denizlerde savaş gemilerinin dokunulmazlığı**

Savaş gemileri, açık denizlerde, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler.

**Madde 96: Münhasıran, ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemilerin dokunulmazlığı**

Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıra ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler, açık denizde bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağısıklığına sahiptirler.

Madde 97: Çatma ve deniz seyrüseferine ilişkin diğer her türlü olayda cezai yargı yetkisi

1- Açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu intaç ettiren bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde buldukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir.

2- Disiplin konusunda bir kaptan brövesi veya yeterlilik veya ehliyet belgesi vermiş olan devlet, belge sahibi, bu devletin vatandaşı olmasa dahi, yasal yollara riayet ederek, bu belgelerin geri alınmasına karar verme hususunda münhasır yetkili olacaktır.

3- Bayrak devleti yetkilileri dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa, gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması emredilmeyecektir.

Madde 98: Yardım etme yükümlülüğü

1- Her devlet kendi bayrağını taşıyan bir geminin, kaptanından, gemi mürettebat ve yolcular için ciddi bir tehlike oluşturmadan ifa edilebilecek ise, aşağıdaki hususları gerçekleştirmesini talep edecektir.

a) Denizde tehlike içerisinde bulunan her kişiye yardım etmek;

b) Yardım ihtiyaçlarından haberdar edildiği takdirde, tehlikede bulunan kişileri, kendisinden makul olarak beklenebilen ölçüde ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarmaya gitmek;

c) Bir çatmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına ve yolcularına yardımda bulunmak ve mümkün olduğu ölçüde kendi gemisinin adını, tescil limanını ve uğrayacağı en yakın limanı diğer gemiye bildirmek.

2- Sahili bulunan bütün devletle, deniz ve hava güvenliğini sağlamak üzere uygun ve etkili bir sürekli arama ve kurtarma servisinin kurulmasını ve işleyişini kolaylaştıracaklar ve gerektiği takdirde bu amaçla komşu devletlerle bölgesel düzenlemeler çerçevesinde işbirliğinde bulunacaklardır.

Madde 99: Köle taşınmasının yasaklanması

Her devlet kendi bayrağını çekmeğe yetkili gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak ve bayrağının bu amaçla kullanılmasını önlemek üzere etkili tedbirler alacaktır. Bayrağı ne olursa olsun, bir gemiye sığınan her köle ipso facto hür olacaktır.

Madde 100: Deniz haydutluğunun önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü

Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır.

Madde 101: Deniz Haydutluğu'nun tanımı

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluluğunu teşkil eder;

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

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

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

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

c) a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.

Madde 102: Mürettebatı isyan eden bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı yoluyla deniz haydutluğu

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur.

Madde 103: Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tanımı

Fiilen kontrol altında buldukları kimseler tarafından 101. maddede öngörülen fiillerden birini işlemeye tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar. Bu gibi fiilleri işlemeye hizmet etmiş gemiler veya uçaklar da bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrolü altında kaldıkları sürece deniz haydudu gemi veya uçak sayılırlar.

Madde 104: Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağın tabiiyetini muhafaza etmesi veya kaybetmesi

Bir gemi veya uçak, deniz haydudu uçak veya gemi niteliğini almasına rağmen, tabiiyetini muhafaza edebilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı bu tabiiyeti vermiş olan devletin iç hukukuna tabiidir.

Madde 105: Deniz haydutu bir gemi veya bir uçağa el konulması

Her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan her hangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el koyabilir ve bu gemide ve uçakta bulunan kişileri yakalayabilir ve mallara el koyabilir. El koyan devletin mahkemeleri verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilir.

Madde 106: Keyfi el koyma halinde sorumluluk

Deniz haydudu olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devlet, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu, devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacaktır.

Madde 107: Deniz haydutluğu nedeniyle el koymayı gerçekleştirmeye yetkili gemi ve uçaklar Deniz haydutluğu sebebiyle el koyma, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kıldıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir.

Madde 108: Uyuşturucu maddelerin ve psiko trop maddelerin gayrimeşru trafiği

1- Bütün devletler açık denizde seyreden gemilerin, uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

2- Kendi bayrağını taşıyan bir geminin uyuşturucu maddelerin veya psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine giriştiği konusunda ciddi gerekçeleri olan her devlet, bu tür trafiğe son vermek üzere diğer devletlerin işbirliğini talep edebilir.

#### Madde 109: Açık denizlerden izinsiz radyo yayınları

1- Bütün devletler, açık denizden izinsiz bir şekilde yapılan yayınlara son vermek üzere işbirliği yapacaklardır.

2- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "izinsiz yayın"dan açık denizlerde, uluslararası kurallara aykırı olarak, kamu kiltlesine hitaben radyo ve televizyon yayınlarının bir gemi veya tesisten yaymak anlaşılır. Ancak buna, yardım çağrılarının yayını dâhil değildir.

3- İzinsiz yayına katılan herhangi bir kişi aşağıdakilerin mahkemeleri huzurunda yargılanabilir:

- a) Yayını yapan geminin bayrak devleti;
- b) Tesisin tescil edildiği devlet;
- c) İlgili kişinin vatandaşı olduğu devlet;
- d) Yayınların alınabildiği herhangi bir devlet veya
- e) Yayınların yasal radyo iletişimini karıştırdığı herhangi bir devlet.

4- Açık denizde 3. paragrafa göre yargılama yetkisi bulunan bir devlet, izinsiz yayın yapan kişiyi 110. maddeye uygun olarak tevkif edebilir veya gemiyi durdurabilir ve yayın araç-gerecine el koyabilir.

#### Madde 110: Ziyaret Hakkı

1- Müdahalenin bir andlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde 95. ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir.

- a) Geminin deniz haydutluğu yaptığı;
- b) Geminin köle ticaretine karıştığı;
- c) Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği;
- d) Geminin tabiiyetsiz olduğu veya
- e) Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu.

2- 1. paragrafta öngörülen durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir subayın kumandasında bir araç gönderebilir. Belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir.

3- Şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartıyla, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir.

4- İşbu hükümler gerekli değişikliklerle askeri uçaklara da uygulanır.

5- İşbu hükümler, keza açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemilere veya uçaklara da uygulanabilir.

**Madde 111: Kesintisiz izleme hakkı**

1 -Sahildar devletin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kaniya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilirler. Bu izleme, yabancı gemi veya bunun araçlarından birini izleyen devletin iç sularında, takımda sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde iken başlamalıdır ve karasularının veya bitişik bölgenin ötesinde, ancak kesintiye ugramamak şartıyla devam edebilir. Karasularında veya bitişik bölgede seyreden bir yabancı gemiye dur emrini veren geminin, yabancı geminin dur emrini aldığı zaman bulunduğu sular içerisinde bulunması zorunlu değildir. Yabancı gemi işbu Sözleşmenin 33. maddesinde tanımlanan bir bitişik bölgede bulunuyorsa, izlemeye ancak, bu bitişik bölgenin tesisini gerektiren korunma amaçlarının ihlali halinde girişilebilir.

2- Kesintisiz izleme hakkı, kıt'a sahanlığı üzerindeki tesisleri çevreleyen güvenlik bölgeleri de dâhil olmak üzere münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığında, sahildar devletin işbu Sözleşme uyarınca uygulanabilir kanun ve kurallara aykırılık halinde, aykırılığın zikredilen alanlarda meydana gelmiş olması şartı ile mutatis mutandis uygulanacaktır.

3- İzleme hakkı, izlenen geminin kendi devletinin karasularına veya üçüncü bir devletin kara sularına girmesi ile sona erer.

4- İzleme ancak, izleyen gemi, izlenen geminin veya bunun araçlarından birinin veya ekip halinde çalışıp izlenen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların, karasuları içerisinde veya duruma göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığı üzerinde bulunduğu elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirdiği takdirde, başlamış kabul edilir. İzleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilir; bu işaret, yabancı gemiye görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilir.

5- İzleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir.

6- Geminin uçak tarafından izlendiği durumda:

a) 1. ve 4. Paragraf hükümleri gerekli değişikliklerle uygulanacaktır.

b) Dur emrini veren uçak, gemiyi kendisi tutuklamak imkânına sahip olmadıkça, sahildar devlete ait ve ilk uçak tarafından haberdar edilen bir uçak veya gemi izlemeyi devam ettirmek üzere gelene kadar, izlemeyi fiilen sürdürmek zorundadır. Uçak dur emrini verip izlemediği veya diğer uçak ve gemiler izlemeyi kesintisiz sürdürmedikleri takdirde, geminin uçak tarafından suçlu veya şüpheli olarak gözlemlendiği şeklinde bir açıklama, geminin karasuları dışında tutuklanmasını haklı göstermeye yetmez.

7- Bir devletin yetkisine dâhil bir yerde tutuklanmış ve yetkili makamlarca soruşturma açılmak üzere o devletin bir limanına götürülmekte olan bir geminin ve refakat gemisinin yolculuk sırasında şartların gerektirmesi sebebiyle açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmından geçmiş olmaları halinde sırf münhasır ekonomik bölgenin veya açık denizin bir kısmından geçiş yüzünden, geminin serbest bırakılması istenemez.

8- İzlemenin haklı gösterilmediği şartlarda, karasuları dışında durdurulmuş veya tutuklanmış bir geminin bu yüzden maruz kalması muhtemel her türlü kayıp veya zararı tazmin edilecektir.

Madde 112: Denizaltı kabloları veya petrol boruları döşeme hakkı

1- Bütün devletler, kıt'a sahanlığının ötesinde, açık deniz yataklarında, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme hakkına sahiptirler.

2- 79. maddenin 5. paragrafı bu çeşit kablolar ve petrol borularına uygulanır.

Madde 113: Bir denizaltı kablosunun veya petrol borusunun kopması veya zedelenmesi.

Her devlet kendi bayrağını taşıyan bir gemi veya kendi yetkisine tabi bir kişi tarafından, açık denizde yüksek gerilimli bir denizaltı kablosuna veya bir denizaltı petrol borusuna bilerek ve isteyerek veya kusurlu bir ihmal ile zarar vermesi veya bunları koparması fiilinin ve bir telgraf veya telefon kablosuna, telefon ve telgraf haberleşmelerini zedeleyecek veya kesintiye uğratacak bir şekilde yine bilerek ve isteyerek veya kusurlu bir ihmal ile zarar vermesi veya bunları koparması fiilinin cezayı gerektirecek bir suç teşkil etmesi amacıyla gerekli kanun ve kuralları kabul edecektir.

Bu hüküm, aynı zamanda, bu çeşit kablo veya petrol borularının zedelenmesini veya koparılmasını amaçlayan veya böyle bir sonuç doğurması mümkün olan davranışlara da uygulanacaktır. Bununla birlikte, bu hüküm, bu çeşit kablo ve petrol borularını koparma veya zedeleme fiili, bunu önlemek için gerekli bütün tedbirleri alan, ancak hayatlarını veya gemilerini kurtarma yasal amacıyla, başka türlü hareket edemeyen kişilerin yapmış olduğu koparma veya zedeleme hallerinde uygulanmayacaktır.

Madde 114: Bir denizaltı kablosunun veya petrol borusunun başka bir kablo veya petrol borusu sahibi tarafından koparılması veya zarara uğratılması



Her devlet, açıkdenizde, bir denizaltı kablosunun veya petrol borusunun sahibi olup da, bu kablounun veya petrol borusunun dōşenmesi veya tamiri sırasında bir başka kablo veya petrol borusunun kopmasına veya zedelenmesine sebebiyet veren ve kendi yetkisine tabi olan bir kişinin bundan doğan tamir masraflarını yüklenmesi için gerekli kanun ve kuralları kabul edecektir.

Madde 115: Bir denizaltı kablosuna veya petrol borusuna zarar vermemek için uğratılan kayıpların tazmini

Her devlet, bir denizaltı kablosuna veya petrol borusuna zarar vermemek için bir çapasını, bir ağını veya diğer bir av aletini feda ettiğini ispat eden bir gemi sahibinin, makul bütün önleyici tedbirleri almış olması şartı ile, kablounun veya petrol borusunun sahibi tarafından tazmin edilmesi için gerekli kanun ve kuralları kabul edecektir.

## **Bölüm 2: Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması ve Yönetimi**

Madde 116: Açık denizlerde balık avlama hakkı

Bütün devletlerin

- a) Sözleşmeden doğan yükümlülükleri;
- b) Sahili bulunan devletlerin, diğerleri arasında, 63. maddenin 2. paragrafında ve 64. ila 67. maddelerde öngörülen hak ve yükümlülükleri ile çıkarları; ve
- c) İşbu bölüm'ün hükümleri, saklı kalmak şartıyla, vatandaşlarının açık denizde balık avlamaları hususunda hakları vardır.

Madde 117: Devletlerin, vatandaşlarına karşı açık denizlerin canlı kaynaklarının muhafazasına ilişkin tedbirleri alma yükümlülüğü

Bütün devletlerin, açık denizlerin canlı kaynaklarının muhafazası için gerekli olabilecek ve kendi vatandaşlarına karşı uygulanabilecek tedbirleri alma veya bunların alınması konusunda diğer devletlerle işbirliğinde bulunma yükümlülüğü vardır.

Madde 118: Canlı kaynakların muhafazası ve yönetimi konusunda devletlerin işbirliği

Devletler, açık denizlerdeki canlı kaynakların muhafazası ve yönetimi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır. Vatandaşları, aynı bölgede bulunan farklı canlı kaynakları veya aynı canlı kaynakları işleten devletler, söz konusu canlı kaynakların muhafazası için gerekli tedbirleri almak amacıyla görüşmelerde bulunacaklardır.

Bu amaçla, gerektiği takdirde, alt-bölgesel veya bölgesel balıkçılık teşkilatları kurmak için işbirliğinde bulunacaklardır.

Madde 119: Açık denizlerin canlı kaynaklarının muhafazası

1- Kabul edilebilir av hacmini tespit ederlerken ve açık denizlerdeki canlı kaynakların muhafazası amacıyla diğer tedbirleri alırlarken, devletler:

a) Ellerinde bulunan en güvenilir bilimsel verilere dayanarak, avlanan tür stoklarının, kalkınmakta olan devletlerin özel ihtiyaçları da dahil olmak üzere, ilgili ekolojik ve ekonomik faktörler muvacehesinde balık avlama metodları, stokların birbirine bağımlılıkları ve alt-bölgesel, bölgesel veya evrensel düzeyde, genel olarak tavsiye edilmiş asgari uluslararası ilkeleri göz önünde bulundurarak, sabit azami randıman sağlayacak seviyede tutulmasını veya bu seviyede tutulmasını veya bu seviyeye getirilmesini öngören tedbirleri alacaklar;

b) Bu tedbirlerin, avlanan türlerle ortak veya onlara bağlı türler üzerindeki etkilerini, bu ortak veya bağlı tür stoklarını, çoğaltmalarının ciddi bir şekilde tehlikeye düşmesini önleyecek bir seviyede tutmak veya bu seviyeye getirmek amacıyla, gözönüne alacaklardır.

2- Elde bulunan bilimsel bilgiler, avlara ve balıkçılığa ilişkin istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler yetkili uluslararası alt-bölgesel, bölgesel veya evrensel kuruluşlar aracılığı ile ve gerektiğinde ilgili bütün devletlerin katılmaları ile düzenli bir şekilde yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir.

3- İlgili devletler, muhafaza tedbirlerinin ve bunların uygulanmasının, hangi devletin vatandaşı olursa olsun, hiç bir balıkçıya karşı hukuki veya fiili bir ayırımı sebebiyet vermemesine dikkat edeceklerdir.

Madde 120: Deniz memelileri

65. madde, açık denizlerdeki deniz memelilerinin muhafaza yönetimine de uygulanır.

### **Kısım VIII: Adaların Rejimi**

Madde 121: Adaların Rejimi

1- Bir ada, sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır.

2- 3. paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, işbu Sözleşmenin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır.

3- İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacaktır.

#### Kısım IX: Kapalı veya Yarı Kapalı Denizler

##### Madde 122: Tanım

İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "kapalı veya yarı kapalı deniz"den, iki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bir bölümü ile iki veya daha çok devletin kara sularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz anlaşılır.

##### Madde 123: Kapalı veya yarı kapalı denizlere kıyısı bulunan devletler arasında işbirliği

Kapalı veya yarı kapalı bir denize sahildar olan devletler, işbu sözleşme gereğince kendilerine ait olan hakların kullanılmasında ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde aralarında işbirliğinde bulunmalıdırlar. Bu amaçla, doğrudan doğruya veya ilgili bir bölgesel kuruluş aracılığı ile aşağıdaki konularda gayret göstereceklerdir:

- a) Denizin canlı kaynaklarının yönetimini, araştırılmasını ve işletilmesini koordine etmek;
- b) Deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin haklarının kullanılmasını ve yükümlülüklerinin yerine getirilmesini koordine etmek;
- c) Bilimsel araştırma politikalarını koordine etmek ve gerektiği takdirde, sözkonusu bölgede ortak bilimsel araştırma programlarına girişmek;
- d) İşbu maddenin uygulanmasında, kendileriyle işbirliğinde bulunmaları için, gerektiğinde diğer devletleri veya ilgili uluslararası kuruluşları davet etmek.

#### **Kısım X: Sahili Bulunmayan Devletlerin Denize Ve Denizden İtibaren Ulaşma Hakları ve Transit Serbestisi**

##### Madde 124: Terimlerin kullanılışı

1- İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca;

a) "Sahili bulunmayan devlet" teriminden, denize kıyısı bulunmayan bir devlet;

b) "Transit geçiş devleti" teriminden, deniz sahili bulunsun veya bulunmasın, sahili bulunmayan bir devlet ile deniz arasında yer alan ve ülkesi üzerinden transit geçiş trafiğinin yapıldığı bir devlet;

c) "Transit geçiş trafiği" teriminden, aktarma, ambarlama, yüklemede kopukluk veya taşıma şeklinde değişiklik olsun veya olmasın, transit geçiş devleti ülkesi üzerinden geçişin, sahili bulunmayan devletin ülkesinde başlayan veya bu ülkede biten tam bir yolculuğun bir bölümünü teşkil etmesi şartıyla, kişilerin, bagajların, malların ve ulaştırma araçlarının bir veya birçok transit geçiş devletinin ülkesinden transit geçişi;

d) "Ulaştırma araçları" teriminden:

i) Demiryolundan giden tekerlekli vasıtalar, deniz, göl veya nehir ulaştırmasında kullanılan gemiler ve karayolu vasıtaları;

ii) Yerel şartlar gerektirdiğinde hamallar ve yük hayvanları, anlaşılır.

2- Sahili bulunmayan devletler ve transit geçiş devletleri, aralarında anlaşarak ulaştırma araçlarına, petrol boru hatlarını, gaz nakil hatlarını ve I. paragrafta zikredilenlerden başka ulaştırma araçlarını dâhil edebilirler.

Madde 125: Denize ve denizden itibaren ulaşma hakkı ve transit serbestîsi

1- Sahili bulunmayan devletler, açık denizlerin serbestliğine ve insanlığın ortak mirasına ilişkin olanlar da dâhil olmak üzere, işbu Sözleşme ile öngörülen haklarını kullanmak için, denize ulaşma ve denizden ulaşma hakkına sahip olacaklardır. Bu amaçla, transit geçiş devletinin ülkesinden her türlü ulaştırma araçlarıyla transit geçiş serbestisinden yararlanacaklardır.

2- Transit geçiş serbestîsinin kullanılmasının şartları ve usulleri, sahili bulunmayan devletler ile ilgili transit geçiş devletleri arasında iki taraflı, alt-bölgesel veya bölgesel anlaşmalar yoluyla belirlenecektir.

3- Ülkeleri üzerindeki mutlak egemenliklerini kullanırken, transit geçiş devletlerinin, sahili bulunmayan devletler lehine işbu Kısımda zikredilen hakların ve kolaylıkların kendi yasal çıkarlarını hiçbir şekilde zedelememesini sağlamak üzere gerekli bütün yasal tedbirleri almaya hakları olacaktır.

Madde 126: En çok gözetilen ulus kuralının uygulanmasının hariç bırakılması Özel coğrafi durumları nedeniyle işbu Sözleşmenin ve özel anlaşmaların sahili bulunmayan devletler lehine denize ulaşma ve denizden ulaşma konularında haklar ve kolaylıklar öngören hükümleri, en çok gözetilen ulus kuralının uygulanması dışında bırakılır.

Madde 127: Gümrük resimleri, vergiler ve diğer mali yükümlülükler

1- Transit geçiş trafiği, bu trafik ile ilgili özel hizmetler karşılığı alınan resimler hariç olmak üzere, hiç bir gümrük vergisine, resme veya diğer ödemeye tabi olmayacaktır.

2- Sahili bulunmayan devlet için öngörülen ye onun tarafından kullanılan transit ulaştırma araçları ve diğer transit kolaylıkları, transit geçiş devletinin ulaştırma araçlarının kullanımı için alınan vergi veya resimlerden daha yüksek vergi veya resimlere tabi tutulmayacaktır.

Madde 128: Serbest bölgeler ve diğer gümrük kolaylıkları

Transit geçiş trafiğini kolaylaştırmak amacıyla, sahili bulunmayan devletlerle transit geçiş devletleri arasında anlaşma yoluyla, bu sonuncuların giriş ye çıkış limanlarında serbest bölgeler veya diğer gümrük kolaylıkları öngörülebilir.

Madde 129: Ulaştırma araçlarının yapımı ve geliştirilmesi konusunda işbirliği

Transit geçiş devletinde, transit geçiş serbestîsinin fiilen kullanılmasına imkân verecek ulaştırma araçları bulunmadığı takdirde veya liman tesisleri ye teçhizatı da dahil olmak üzere, mevcut araçlar herhangi bir yönden yetersiz olduğu taktirde; transit geçiş devleti ve sahili bulunmayan ilgili devlet, yenilerini inşa etmek veya mevcutları islah etmek üzere işbirliğinde bulunabilirler.

Madde 130: Transit geçiş trafiğinin akışındaki gecikmeleri veya teknik nitelikteki zorlukları önlemeye veya sebeplerini ortadan kaldırmaya yönelik tedbirler

1- Transit geçiş devleti, transit geçiş trafiğinin akışındaki gecikmeleri veya teknik nitelikteki zorlukları önlemek için uygun bütün tedbirleri alacaktır.

2- Gecikme veya zorlukların ortaya çıkması halinde bunların sebeplerini acilen ortadan kaldırmak üzere, transit geçiş devleti ile sahili bulunmayan devletin yetkili makamları işbirliğinde bulunacaklardır.

**Madde 131: Deniz limanlarında eşit işlem**

Sahili bulunmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler, deniz limanlarında, diğer yabancı gemilere uygulanan işlemlere eşit bir işlemde yararlanacaklardır.

**Madde 132: Daha geniş transit kolaylıkların bahşedilmesi**

İşbu Sözleşme hiç bir şekilde, Taraf Devletler arasında kabul edilmiş veya taraf devletlerden birince tanınmış olan daha geniş transit geçiş kolaylıklarının geri alındığı anlamına gelmez. Keza, işbu Sözleşme hiçbir şekilde taraf devletlerin gelecekte daha geniş kolaylıklar tanımalarını yasaklamaz.

## **Kısım XVI: Genel Hükümler**

**Madde 300: İyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması**

Taraf Devletler işbu Sözleşme hükümleri uyarınca üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve işbu Sözleşmede tanınan hakları, yetkileri ve serbestileri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanmalıdırlar.

**Madde 301: Denizlerin barışçı amaçlarla kullanımı**

İşbu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırlarken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, Taraf Devletler, herhangi bir devletin toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkeleri ile bağdaşmayacak diğer herhangi bir şekilde, tehdide veya kuvvet kullanılmasına başvurmadan kaçınacaklardır.

**Madde 302: Bilgilerin açıklanması**

Herhangi bir Taraf Devletin işbu Sözleşmede öngörülen uyuşmazlıkların çözüm usullerine başvurma hakkı saklı kalmak üzere, işbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Sözleşme dolayısıyla kendisine düşen mükellefiyetlerin yerine getirilmesinde Taraf Devleti, yayımı güvenlik açısından temel çıkarlarına aykırı olacak bilgileri vermeye mecbur kılacak şekilde yorumlanmayacaktır.

**Madde 303: Denizde ortaya çıkan arkeolojik ve tarihi eşyalar**

1- Devletlerin denizde ortaya çıkarılan arkeolojik veya tarihi nitelikteki eşyaları koruma yükümlülüğü vardır ve bu amaçla işbirliğinde bulunacaklardır.

2- Bu eşyaların ticaretini kontrol etmek için, sahildevlet, 33. Maddeyi uygulayarak, bunların, o maddede öngörülen bölgedeki deniz dibinden, kendi izni olmaksızın çıkarılmasını, ülkesi üzerinde veya karasularında, kendisinin aynı maddede öngörülen kanunlarına ve kurallarına aykırı bir davranış olarak kabul edebilir.

3- İşbu madde, ne kimlikleri tesbit edilebilecek maliklerin haklarına, denizde batmış eşyaların çıkarılmasına ilişkin hukuka ve deniz hukukunun diğer kurallarına ve ne de kültürel mübadele konusundaki kanun ve uygulamalara hâlel getirir.

4- İşbu madde, arkeolojik veya tarihi eşyaların korunmasına ilişkin diğer uluslararası anlaşmalara ve uluslararası hukuk kurallarına hâlel getirmez.

Madde 304: Zarar verilmesi halinde sorumluluk

İşbu Sözleşmenin, zarar halinde sorumluluğa ilişkin hükümleri uluslararası hukukta mevcut olan kuralların uygulanmasına ve uluslararası hukuk uyarınca sorumluluğa ilişkin yeni kuralların tesbitine hâlel getirmez.

### **Kısım XVII: Son Hükümler**

Madde 305: İmza

1) İşbu Sözleşme aşağıdakilerin imzasına açık tutulacaktır:

a) Bütün devletler;

b) "Namibya için Birleşmiş Milletler Konseyi" tarafından temsil edilen, Namibiya;

c) Genel Kurul'un 1514 (XV) sayılı kararına uygun olarak Birleşmiş Milletler Teşkilatı tarafından desteklenen ve kabul edilen bir kendi kaderini kendisinin tayin etmesi tasarrufu ile bu rejimi seçmiş olan ve işbu Sözleşmenin ele aldığı konularda, bunlar hakkında anlaşmalar akdetme yetkisi de dâhil olmak üzere, yetkisi bulunan bütün ortak özerk devletler;

d) Ortaklık belgeleri gereğince, işbu Sözleşmenin ele aldığı konularda, bunlar hakkında anlaşmalar akdetme yetkisi de dâhil olmak üzere, yetkisi bulunan bütün ortak özerk devletler;

e) Birleşmiş Milletler Teşkilatı tarafından tanınmış tam bir iç özerklikten yararlanan; ancak Genel Kurulun 1514 (XV) sayılı kararı uyarınca tam bağımsızlığa kavuşmamış ve işbu Sözleşmenin ele aldığı konularda, bunlar hakkında andlaşmalar akdetme yetkisi de dahil olmak üzere, yetkisi bulunan bütün ülkeler;

f) IX. Ek'e uygun olarak uluslararası örgütler.

2- İşbu Sözleşme 9 Aralık 1984 tarihine kadar Jamaika Dışişleri Bakanlığı'nda ve keza 1 Temmuz 1983 tarihinden 9 Aralık 1984 tarihine kadar New York'da Birleşmiş Milletler Teşkilatı Merkezi'nde imzaya açık tutulacaktır.

Madde 306: Onaylama ve resmi teyid

İşbu Sözleşme, Devletlerin ve 305. Maddenin I. paragrafının b), c), d), ve e) fıkralarında belirtilen birimlerin onayına ve aynı maddenin I. paragrafının f) fıkrasında belirtilen birimlerin, IX. Ek'e uygun olarak resmi teyidlerine tabi olacaktır. Onay ve resmi teyid belgeleri Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi olunacaktır.

Madde 307: Katılma

İşbu Sözleşme, 305. maddede öngörülen devletlerin ve diğer birimlerin katılmalarına açık olacaktır. 305. maddenin I. paragrafın f) fıkrasında öngörülen birimlerin katılmaları, IX. Ek'e göre düzenlenecektir. Katılma belgeleri, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi olunacaktır.

Madde 308: Yürürlüğe giriş

1- İşbu Sözleşme, altmışıncı onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2- Altmışıncı onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden sonra Sözleşmeyi onaylayan veya Sözleşmeye katılan her devlet için Sözleşme, I. paragraf hükmü saklı kalmak üzere, onay ve katılma belgesinin tevdi tarihini takip eden otuzuncu gün yürürlüğe girecektir.

3- Otorite'nin Kurul'u Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte toplanacak ve Otorite'nin Meclisi'ni seçecektir. 161. maddenin kesin bir şekilde uygulanamaması halinde Meclis, anılan maddede öngörülen amaçlara uygun bir biçimde oluşturulacaktır.



4- Hazırlık Komisyonu tarafından tespit edilen kurallar, düzenlemeler ve usuller, bunların Otorite tarafından XI. Kısım gereğince resmen kabul edilmelerine kadar, geçici olarak uygulanacaktır.

5- Otorite ve organları, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının II sayılı, hazırlık yatırımlarına ilişkin kararına ve bu kararın uygulanması sonucu Hazırlık Komisyonu'nun aldığı kararlara uygun olarak hareket edeceklerdir.

Madde 309: İhtirazi kayıtlar ve istisnalar

İşbu Sözleşmeye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne ihtirazi kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir.

Madde 310: Bildiriler

309. maddede herhangi bir devletin, işbu Sözleşmeyi imzalarken veya onaylarken veya ona katılırken, bildirilerin işbu Sözleşme hükümlerinin o Devlete uygulanmasında hukuki etkilerini hariç bırakmayı veya değiştirmeyi amaçlamaması şartı ile, nasıl kaleme alınır, alınsın veya adlandırılması ne olursa olsun bildirimde bulunmasını yasaklamaz.

Madde 311: Diğer uluslararası Sözleşme ve Antlaşmalarla ilişkiler

1- İşbu Sözleşme, Taraf Devletler arasında, Deniz Hukuku hakkında 29 Nisan 1958 Cenevre Sözleşmeleri yerine geçecektir .

2- İşbu Sözleşme, kendisine aykırı olmayan ve diğer Taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hanel getirmeyen diğer antlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini herhangi bir şekilde değiştirmeyecektir.

3- İki veya ikiden fazla Taraf Devlet işbu Sözleşmenin hükümlerinin uygulanmasını değiştiren veya askıya alan ve sadece karşılıklı ilişkilerinde uygulanacak anlaşmalar akdedebilirler; yeter ki, bu anlaşmalar, Sözleşmenin, riayet edilmemesi onun konusunun ve amacının gerçekleştirilmesine aykırı düşecek bir hükmüne ilişkin olmasın ve yine aynı şekilde, yeter ki bu anlaşmalar, Sözleşmede belirtilen temel ilkeleri etkilemesin ve ne diğer Taraf devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hanel getirsin.

4- 3. Paragrafta öngörülen bir anlaşmayı akdetmeyi amaçlayan devletler, işbu Sözleşmenin tevdi makamı aracılığı ile diğer tarafları anlaşma akdetme niyetlerinden haberdar edecekler ve aynı zamanda işbu Sözleşmenin, değiştirilmesini veya uygulanmasının askıya alınmasını düşündükleri hükümlerini bildireceklerdir.

5- İşbu madde, işbu Sözleşmenin diğer maddeleri ile açıkca izin verilen veya muhafaza edilen uluslararası anlaşmalara hanel getirmez.

6- Taraf Devletler, 136. maddede ifadesini bulan insanlığın ortak mirasına ilişkin temel prensipte herhangi bir değişiklik yapılamayacağını ve bu prensipten sapan hiçbir anlaşmaya taraf olmayacaklarını kabul ederler.

#### Madde 312: Değişiklik

1- İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 10 yıllık bir sürenin bitiminde, herhangi bir Taraf Devlet, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri'ne yazı ile başvurarak, Bölge'de yürütülen faaliyetlerle ilgili olmamak şartı ile belirli konularda işbu Sözleşmede değişiklikler yapılmasını teklif edebilir ve bu şekilde teklif edilen değişiklikleri incelemekle görevli bir konferansın toplanmasını talep edebilir.

Genel Sekreter bu başvuruyu bütün Taraf Devletlere iletacaktır. Başvurunun iletilmesi tarihini takip eden 12 ay içerisinde Taraf devletlerden en az yarısının bu talebe olumlu cevap vermesi halinde Genel Sekreter Konferansı toplayacaktır.

2- Değişiklik Konferansı, aksini kararlaştırmadıkça, kararların alınması konusunda, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın izlediği usulü uygulayacaktır. Konferans, değişiklikler hakkında konsensüs yolu ile bir anlaşmaya varılması için hiç bir gayreti esirgememelidir ve bir konsensüsa ulaşılması için bütün gayretler tüketilmedikçe, bu değişiklikler hakkında oylama yapılmamalıdır.

#### Madde 313: Basit usulle değişiklik

1- Herhangi bir Taraf Devlet, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri'ne yazı ile başvurarak Sözleşmede, Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olmayan bir değişiklik teklifinde bulunabilir ve bunun, bir konferans toplanmaksızın işbu maddede öngörülen basit usulle kabulünü talep edebilir. Genel Sekreter bu başvuruyu bütün Taraf Devletlere iletacaktır.

2- Başvurunun iletilmesi tarihini takip eden 12 ay içerisinde Taraf Devletlerden biri teklif edilen değişikliğe veya bunun basit usul ile kabul edilmesine yönelik teklife itiraz ederse, teklif edilen değişiklik reddedilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter bu durumu bütün Taraf Devletlere bildirecektir.

3- Başvurunun iletilmesi tarihini takip eden 12 ay içerisinde Taraf Devletlerden hiçbiri teklif edilen değişikliğe veya bunun basit usul ile kabul edilmesine yönelik teklife itiraz etmese, teklif edilen değişiklik, kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter bu durumu bütün Taraf Devletlere bildirecektir.

Madde 314: Sözleşmenin, münhasıran Bölge’de yürütülen faaliyetlere ilişkin hükümlerinde değişiklikler

1- Herhangi bir Taraf Devlet, Otorite’nin Genel Sekreterine yazı ile başvurarak, VI Ek’in 4. bölümü hükümleri de dâhil olmak üzere, işbu Sözleşmenin münhasıran Bölgede yürütülen faaliyetlere ilişkin hükümleri hakkında değişiklik teklifinde bulunabilir. Genel Sekreter bu başvuruyu bütün Taraf Devletlere bildirecektir. Meclis tarafından kabul edilen değişiklik teklifi, daha sonra Kurul tarafından kabul edilecektir.

Taraf Devletlerin temsilcilerinin, teklif edilen değişikliği incelemek ve kabul etmek için yetki belgelerini haiz olmaları gerekecektir. Değişiklik teklifi Meclis ve Kurul tarafından onaylanan şekli ile kabul edilmiş sayılacaktır.

2- 1. paragrafa göre bir değişikliği kabul etmeden önce Meclis ve Kurul, 155. madde uyarınca yeniden gözden geçirme konferansı toplanıncaya kadar, değişikliğin Bölge’nin kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi sistemini haleldar etmediğinden emin olacaklardır.

Madde 315: Değişikliklerin imzalanması, onaylanması bunlara katılma ve geçerli değişiklik metinleri

1- İşbu Sözleşmede yapılan değişiklikler, bir kere kabul edildikten sonra, değişikliklerde başka türlü kararlaştırılmış olmadıkça, kabul tarihinden itibaren 12 ay süre ile New York’da Birleşmiş Milletler Teşkilatı Merkezinde taraf devletlerin imzasına açık tutulacaktır.

2- 306., 307. maddeler işbu Sözleşmede yapılan bütün değişikliklere uygulanır.

Madde 316: Değişikliklerin yürürlüğe girmesi

1- Değişiklikleri onaylayan veya bunlara katılan devletler için, işbu Sözleşme 5. paragrafta öngörülenler dışında yapılan değişiklikler, hangisinin sayısı daha yüksek ise o kabul edilmek şartı ile, Taraf Devletlerden üçte ikisinin veya altmış Taraf Devletin onay veya katılma belgelerini tevdi ettikleri tarihi izleyen otuzuncu gün yürürlüğe girecektir. Değişiklikler ne diğer Taraf Devletlerin işbu Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hanel getirecektir.

2- Bir değişiklik, yürürlüğe girmesinin işbu maddede istenenden daha fazla sayıda onay veya kutlamayı icap ettirdiğini öngörebilir.

3- 1. Paragrafta öngörülen bir değişikliği gereken sayıda onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden sonra onaylayan veya buna katılan her bir Taraf Devlet için bu değişiklik, Taraf Devletin onay veya katılma belgesini tevdi tarihini izleyen otuzuncu gün yürürlüğe girecektir.

4- Bir değişikliğin, I. Paragrafa uygun olarak yürürlüğe girmesinden sonra, işbu Sözleşmeye taraf olan bir devlet farklı bir niyet beyan etmediği takdirde:

a) Sözleşmeye değiştirildiği şekli ile taraf olmuş kabul edilecek; ve

b) Bu değişiklik ile bağlı olmayan her Taraf Devlete karşı da, Sözleşmeye değiştirilmemiş şekli ile taraf olmuş kabul edilecektir.

5- Münhasıran, bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin değişiklikler ve EK VI'ya ilişkin değişiklikler, bütün Taraf Devletler için, Taraf Devletlerden dörtte üçünün onay veya katılma belgelerini tevdi ettikleri tarihten bir yıl sonra yürürlüğe girecektir.

6- 5. Paragrafta öngörülen değişikliklerin yürürlüğe girmesinden sonra işbu Sözleşmeye taraf olan her devlet Sözleşmeye değiştirilmiş şekli ile taraf olmuş kabul edilecektir.

#### Madde 317: Fesih

1- Bir Taraf devlet, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri'ne yazı ile bildirerek işbu Sözleşmeyi feshedebilir; ve fesih gerekçelerini belirtebilir. Gerekçelerin bildirilmemesi, feshin geçerliliğini etkilemeyecektir. Fesih bildiriminde daha sonraki bir tarih öngörülüyorsa, bildirim alındığı tarihten bir yıl sonra geçerli olacaktır.

2- Fesih, bir devleti Sözleşmeye taraf olduğu zamanda üstlendiği mali ve akdi yükümlülüklerinden kurtarmayacağı gibi, bu devlet için, yürürlüğü sona ermeden önce Sözleşmenin kendisi yönünden uygulanmasından doğan hakları, yükümlülükleri ve hukuki durumları etkilemeyecektir.

3- Feshin, herhangi bir Taraf devletin Sözleşmede belirtilen ve Sözleşmeden bağımsız olarak uluslararası hukuk uyarınca tabi olacağı herhangi bir yükümlülüğü yerine getirme görevini hiçbir şekilde etkilemeyecektir.

#### Madde 318: Ek'lerin Statüsü

Ek'ler işbu Sözleşmenin ayrılmaz parçasıdır ve aksine açık hüküm bulunmadıkça, işbu Sözleşmeye yapılan bir atıf aynı şekilde eklere yapılmış ve işbu Sözleşmenin bir kısmına yapılan bir atıf aynı zamanda bununla ilgili eklere yapılmış sayılır.

#### Madde 319: Tevdi makamı

1- Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri Sözleşmenin ve buna ilişkin değişikliklerin tevdi makamı olacaktır.

2- Tevdi makamı görevlerinden başka, Genel Sekreter:

a) Bütün Taraf Devletlere, Otoriteye ve yetkili uluslararası kuruluşlara işbu Sözleşme ile ilgili olarak ortaya çıkan genel nitelikteki sorunlar hakkında raporlar verecektir;

b) Otorite'ye işbu Sözleşmenin ve buna ilişkin değişikliklerin konu olduğu onayları, resmi teyidleri ve katılmaları ve aynı şekilde Sözleşmenin feshine ilişkin bildirimleri bildirecektir;

c) Taraf Devletlere, 311. maddenin 4. Paragrafı uyarınca akdedilen anlaşmaları bildirecektir;

d) İşbu Sözleşme uyarınca kabul edilen değişiklikleri onaylamak veya bunlara katılmak için, Taraf Devletlere ileticektir;

e) İşbu Sözleşme uyarınca Taraf Devletlerin gerekli toplantıları için, çağrıda bulunacaktır.

3- a) Genel Sekreter, 156. maddede öngörülen gözlemcilere aşağıdakileri ileticektir.

i) 2. Paragrafın a) fıkrasında öngörülen raporlar;

ii) 2. Paragrafın b) ve c) fıkralarında öngörülen bildirimler;

iii) bilgi vermek amacıyla, 2. Paragrafın d) fıkrasında öngörülen değişiklik metinleri.

b) Genel Sekreter. Bu gözlemcileri keza, 2. Paragrafın e) fıkrasında öngörülen Taraf Devletler toplantılarına, gözlemci sıfatıyla katılma davet edecektir.

Madde 320: Geçerli metinler

Arapça, Çince Fransızca, İngilizce, İspanyolca ve Rusça metinleri eşit derecede geçerli sayılan iş bu Sözleşmenin orjiinali, 305. Maddenin 2. Paragrafı gözönünde bulundurularak, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreteri nezdine tevdi edilecektir.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda imzaları bulunan ve bu amaçla gereken şekilde yetkilendirilmiş, tam yetkili temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır. MONTEGO BAY'de, On Aralık Bin Dokuz Yüz Seksen iki'de düzenlenmiştir.

## ÖZGEÇMİŞ

1976 yılında İzmit'te doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini İzmit'te tamamlamayı müteakip lise ve lisans öğrenimini İstanbul'da tamamlamıştır. Müteakiben "Ulusal ve Uluslararası Güvenlik Stratejileri" konusunda yüksek lisans eğitimini tamamlamayı müteakip 2009 yılında Sakarya Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümünde doktora eğitimine başlamıştır.

Bayan Nurdan BEYOĞLU ile evli olup Canan isminde bir kızı vardır. Melih BEYOĞLU İngilizce bilmektedir.