

Deniz Haydutluğu: Somali Örneği

Burçin Aydoğdu

Giriş

Deniz haydutluğu, günlük dildeki ifadesiyle korsanlık, tarihte kaldığı sanılan fakat 2000'lerden sonra çıkan Somali korsanları haberleriyle tekrar gündeme gelen bir örgütlü suç türüdür. Dünyadaki tüm ticaret gemilerinin etkilendiği bu vakıadan, Türkiye'nin büyümekte olan ticaret filosu da çeşitli defalar etkilenmiş, gemilerin ve personellerinin rehin alındığı deniz haydutluğu vakaları yaşanmıştır.

Bu gelişme karşısında deniz ticaretine önem veren bazı ülkeler münferiden inisiyatif alarak ama çoğunlukla Birleşmiş Milletler'in çağrısıyla koordinasyon kurarak Somali açıklarındaki deniz haydutluğu vakalarına karşı silahlı ve hukuki mücadele başlatmıştır ve buna Türkiye de kendi deniz gücüyle katılmış, azımsanmayacak yararlılıklar göstermiştir.

İşte bu çalışmada 21. yüzyılda dirilen deniz haydutluğunu, Somali'de meydana gelen deniz haydutluğu olaylarının sebeplerini ve niteliklerini ve deniz haydutluğu ile mücadele için silahlı kuvvetlerini görevlendirmiş olan Türkiye'nin hukuku açısından bu faaliyetlerin niteliğini ele alacağız.

I. Deniz Haydutluğu Kavramı

Deniz haydutluğunun bir suç olarak tespitinin tarihte bazı aşamaları olmuştur. Onun da ötesinde korsanlık ile ayırt edilmesi önemli zorluklar teşkil etmiş hatta yer yer bu ayırım yapılamaz olmuştur. Günümüze gelindiğinde de hem örf ve adet hukukunun yazıya geçirilmesi hem de korsanlığın biçim değiştirmesi nedeniyle bu suçun ele alınış biçimi tarihtekinden çok farklı bir hal almıştır. Bu konudaki en büyük zorluklardan biri de tarihte korsanlık ile deniz haydutluğunu ayırt etmenin zor olması gibi günümüzde de deniz haydutluğunun denizde silahlı soygundan denizde işlenen terör suçlarına kadar

pek çok suç ile kesiştiği ve ayrıldığı noktaları bulmak hukuk tekniği açısından önem arz etmektedir.

A. Tarihte Deniz Haydutluğu

Milena Sterio¹ deniz haydutluğunun tarihinin ne kadar gerilere gittiğini şöyle özetlemektedir: “Deniz haydutluğu hep vardı”.² Gerçekten de eldeki bulgular, denizcilik tarihi ne kadar geriye giderse deniz haydutluğu hakkındaki bilgilerin de o kadar geriye gittiğini göstermektedir. Mesela Efsanevi Girit kralı Minos’un milattan önce XIV. Yüzyılda deniz haydutları ile mücadele etmek üzere kanunlar çıkarmış olduğu, sonraki nesiller tarafından aktarılmıştır.³ Deniz haydutlarından doğrudan bahseden ilk eser ise Homeros’un İlyada ve Odessa’sıdır.⁴ Ancak bu tür çetelerin devlet nezdinde “düşman” mı yoksa “suçlu” mu olduğu, bir devlet adına hareket ediyorsa farklı bir muamele gerektirip gerektirmeyeceği meselesi netlik kazanmamıştır. Örneğin Helenistik dönemde İskender’in ölmesinden sonra kurulan krallıklardan her biri deniz haydutlarını diğer ülkeleri zayıf düşürmenin bir enstrümanı olarak kullanmışlardır⁵ ve orta çağın sonuna kadar devletler büyük bir resmi donanma sahibi olmamaya ve bu “özel girişim”ler aracılığıyla deniz faaliyetini sürdürmeye devam etmiştir.⁶ O dönemki devlet teşkilarının bile sınırlı bir örgütlenme gösterdiğini düşünürsek, devletlerin bu ayrıma girmeksizin denizde gemilere saldıranların hepsini aynı nitelendirmede bulunarak aynı yaptırımları uygulamasının ve Çiçero’dan modern çağa kadar bu kişilerin “hostis humani generis” yani insanlığın ortak düşmanı⁷ sayılmış olmasının doğal olduğu sonucuna varabiliriz.

¹ Cleveland-Marshall Hukuk Fakültesi’ne milletlerarası özel hukuk profesörü

² Milena Sterio, “Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More is Needed,” **Fordham International Law Journal**, C.XXXIII, No:2, 2009, s. 375

³ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık - Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla**, Kaptan Yayıncılık, Denizler Kitabevi, 1. Baskı, Nisan 2011, s. 18

⁴ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 18; Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 375

⁵ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 19

⁶ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 23

⁷ Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 376; Kerem Batır, **Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk**, Usak Yayınları, Ankara, 2011, s. 2

İngilizcede ve pek çok Avrupa dilinde deniz haydutu anlamına gelen kelimelerin kökleri eski Yunanca peirates ve Latince Pirata kelimelerine dayanması⁸ bu suç türünün kaynağının eski çağlara uzandığını göstermektedir.

B. Deniz Haydutluğu ile Korsanlık Arasındaki Fark

Türkçede deniz haydutları için kullanılan korsan tabiri uluslararası hukuk otoriteleri tarafından galat sayılmaktadır.⁹ Bu ayrımın yapılmasının teorik olarak mümkün olmakla birlikte pratikte çoğu olayda devletler ve halklar arasında nispiyet arz ettiği için çok zor olması hem bu galatı besleyen hem de bazen meşrulaştıran bir gerçektir.

Deniz haydutu, hiçbir devlete bağlı olmadan denizde faaliyet gösteren suç örgütü üyelerine verilen isimdir. Tarihte bu kişilere “harami levent”, “korsan eşkıyası”, “makule eşkıya”, “derya haramisi”, “deniz hırsızı” ve “izbandit” dendiği görülmektedir.¹⁰ İngilizcede de bunu karşılayan tabir pirate kelimesidir.¹¹

Korsan ise bir devletten aldığı ruhsat ile denizde faaliyet gösteren, o devletin gemilerine ve o devletin anlaşma yaptığı başka devletlerin gemilerine saldırmayan, karşılığında ilgili devletten himaye gören örgütlere verilen isim olmuştur. Bu himaye doğrudan devlet başkanı tarafından verilebileceği gibi yerel bir idareci tarafından da tanınabilirdi.¹²

Korsan kelimesinin Türkçeye İtalyanca “corsaro” kelimesinden geldiği konusunda tüm kaynaklar müttefiktir. Tarihte de bu anlamda “gönüllü leventler”, “levent reisleri”, “gönüllü reisler” gibi tabirler kullanılmıştır¹³ ancak korsan kelimesinin

⁸ M.J. Middelburg, **Piracy in a Legal Context - Prosecution of Pirates Operating Off The Somali Coast**, 23 Haziran 2010, s. 7

⁹ Seha L. Meray, “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması,” **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 1963, s. 106

¹⁰ Seha L. Meray, **a.g.e.**, s. 130, 158; Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 15

¹¹ Seha L. Meray, **a.g.e.**, s. 112

¹² Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 14; Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 3; Ahmet Hamdi Topal, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri,” **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.LIX, No:1, 2010, s. 104

¹³ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 14

deniz haydutu anlamında kullanılmasına sadece günlük dilde değil Türkçe bazı hukuki metinlerde de rastlanmaktadır. Örneğin İsviçre ile Türkiye arasında 1 Haziran 1933'te imzalanan suçluların iadesi antlaşmasında geçen “korsanlık” tabiri esasen deniz haydutluğu anlamında kullanılmıştır.¹⁴ Aynı şekilde, 14 Eylül 1937 tarihinde imzalanan “Akdeniz’de Korsanlık Ef’aline Karşı İttihaz Edilecek Müşterek Tedbirler” hakkındaki antlaşmada da korsanlık tabiriyle kast edilen aslında deniz haydutluğudur.¹⁵

Korsanlık teriminin İngilizce karşılığı privateering kelimesidir¹⁶ ancak yukarıda bahsedilen kavram kargaşası sadece Türk literatüründe değil Avrupa literatüründe de çeşitli örneklerle mevcuttur. Bunun en başta gelen nedeni ise bir devlet için korsan olan bir örgütün düşman devlet için deniz haydutu olmasıdır.

Bu ayrımın sonuçları cezai açıdan fark yaratmaktaydı. Roma’dan itibaren deniz haydutları birer “hırsız” (“latruncili vel praedones”) sayıldığı için cezaları adi suçlu olarak verilmekteydi¹⁷ ve cezaları genelde gemilerinin çarmıh misali direklerine geçirilerek infaz edilirdi. Ele geçirilen korsanlar ise esir edilmiş düşman muamelesi görmekteydi.

Sırf bu ayırmadan ötürü korsanlar tarafından ele geçirilen eşyanın mülkiyetinin el değiştireceği kabul edilirken, deniz haydutları tarafından ele geçirilen eşya için “pirata non mutat dominium” yani “deniz haydudu mülkiyet kuramaz” ilkesi geçerliydi¹⁸ yani ilki düşman devlet tarafından ele geçirilmiş eşya rejimine tâbi iken diğeri bir tür hırsızlık suçuna konu olmuş sayılıyordu.

Bu ayrımın büyük oranda tarihte kaldığı çünkü artık devletlerin korsanlık faaliyetlerini himaye etmediği söylenebilir.¹⁹ Bununla birlikte özellikle Somali’de baş gösteren deniz haydutluğu faaliyetlerine karşı devletlerin güvenlik meselesini özel bir

¹⁴ Seha L. Meray, **a.g.e.**, s. 140

¹⁵ Seha L. Meray, **a.g.e.**, s. 185

¹⁶ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 5

¹⁷ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 20

¹⁸ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 16

¹⁹ Ancak ABD Anayasası’nda hala senatoya korsanlık ruhsatı bahçetme yetkisi veren hüküm mevcuttur ancak bu hüküm ABD bağımsızlık savaşından beri kullanılmamıştır. Bkz. Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 95

girişime ihale etmesi yıllardır gündemdedir ve öyle bir durumda söz konusu özel girişim teknik anlamıyla “korsan” olacağı için korsan kavramı ile onların mücadele edeceği deniz haydutluğu arasındaki fark büyük önem arz edecektir.²⁰

C. Günümüzde Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu hiçbir zaman yeryüzünden tamamen silinmemiştir. Mesela uzakdoğu açık denizlerinde mürettebatı gemiden tahliye ederek gemi çalma şeklinde²¹ nispeten az da olsa görülmekte idi ancak 20. yüzyılda tarihe karışmak üzere olduğu düşünülen bu suç türü 21. yüzyılda, özellikle 2008’den sonra çok göze çarpıcı bir artış göstererek tekrar dünya gündemine gelmiştir.²² Somali’de meydana gelen deniz haydutluğu vakaları 2010 yılında dünyadaki deniz haydutluğu vakalarının %92’sini teşkil ettiği için²³ günümüzdeki deniz haydutluğuna damga vuran vakıanın Somali’deki deniz haydutluğu tarzı olduğunu söylemek yanlış olmaz.

Somali’deki işleniş tarzı itibarıyla da dünyanın diğer bölgelerindeki işleniş tarzı itibarıyla tıpkı geçmişte olduğu gibi günümüzde de deniz haydutluğu suçu, örgütlü suç niteliğine sahiptir.²⁴ Günümüzdeki asıl fark ise diğer devletlerin deniz haydutlarına yaklaşımındaki değişikliktir. Gelişmiş ülkeler yüksek insan hakları standartlarına sahip oldukları için deniz haydutlarına karşı caydırıcı yaptırım uygulamamakta, hatta sığınma başvurusunda bulunmalarından çekindikleri için²⁵ yakalamanın ardından yargılama için ülkelerine götürmek bile istememektedir.²⁶

Bir diğer sorun ise deniz haydutluğu suçunun evrensel bir tanımının olmamasıdır. Bu konuda örf ve adet hukukunu yazılı metne geçiren ve dünya devletleri tarafından en çok kabul gören Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ni

²⁰ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 149

²¹ Ahmet Hamdi Topal, **a.g.e.**, s. 107

²² Ahmet Hamdi Topal, **a.g.e.**, s. 105

²³ Cengiz Demirtaş, Somali Sahillerindeki Deniz Haydutluğu Eylemleri ve Haydutların Yargılanması,” **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.LXX, No:1, 2012, s. 43

²⁴ Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 403

²⁵ M.J. Middelburg, **a.g.e.**, s. 49

²⁶ M.J. Middelburg, **a.g.e.**, s. 41

imzalamayan Türkiye gibi ülkeler halen mevcuttur. Ayrıca bu tür uluslararası sözleşmeleri kabul ettiği halde kendi iç hukukunda deniz haydutluğu suçunu kanuna bağlamayan pek çok ülke vardır.²⁷

Deniz haydutluğu suçunu tanıyan bir uluslararası mahkeme de olmadığı için çoğu zaman bu suça yaptırım uygulanabilmesi için deniz haydutluğu, başka suçların kapsamına sokulmakta ya da sokulmaya çalışılmaktadır.

D. Deniz Haydutluğuna Benzeyen Suçlar

1. Açık Denizde Terörizm

İtalyan yolcu gemisi Achille Lauro'nun 7 Ekim 1985'te Filistin Kurtuluş Örgütü tarafından kaçırlması olayında konu hakkında yeterli uluslararası düzenleme olmadığını gören ülkeler 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da bir araya gelerek Denizde Seyir Güvenliği'ne Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'yi oybirliğiyle kabul etmiştir ve sözleşme 1 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir.²⁸ Türkiye'nin de taraftır olduğu bu sözleşmede denizde gerçekleşen terör eylemleri ile deniz haydutluğu eylemlerini bir arada ele almaktadır.²⁹ Doktrinde sözleşmenin yaklaşımını doğru bulan, deniz haydutluğunun bir tür terör eylemi olduğunu savunan görüşler mevcuttur³⁰ ancak bu sözleşmede “deniz haydutluğu” kavramının geçmiyor olması ve bu kavramı özel olarak düzenleyen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde deniz haydutluğunun kamusal/toplumsal amaçlarla değil ancak özel amaçlarla işlenebilecek bir suç olduğu hüküm altına alınmış olduğu için bu görüş genel kabul görmemektedir.

²⁷ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 81

²⁸ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 98

²⁹ Uğur Bayıllıoğlu, “Somali Sahilleri ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları ve Türkiye'nin Durumu,” **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.XV, No:1, 2011, s. 130

³⁰ Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 372

2. Köle Ticareti

Amerika Birleşik Devletleri, köle ticaretinin yasaklanmasından sonra köle ticareti suçunu işleyen kişileri deniz haydutluğu suçlamasıyla yargılayıp cezalandırmıştır.³¹ Bu yaklaşımı mevzuatında benimseyen ülkeler olmuşsa da doktrinde bu yaklaşıma iki noktadan hareketle karşı çıkılmaktadır: (1) köle ticaretinin aksine deniz haydutluğu, tüm deniz ticaretine yönelik bir tehlikedir (2) Köle tacirlerinin aksine deniz haydutları hiçbir devlet otoritesini tanımazlar.³²

3. Ticaret Gemilerine Saldıran Denizaltılar

İkinci Dünya Savaşı yıllarında, tanımlanamayan denizaltılar tarafından ticaret gemilerine yönelik düzenlenen torpido saldırıları deniz haydutluğu kapsamına sokulmuştur.³³ Oysa daha önce belirttiğimiz üzere, deniz haydutluğu özel girişim tarafından yürütülen faaliyetlerde söz konusu olur. Bu tür saldırılarda ise deniz haydutluğu ya da korsanlık değil doğrudan doğruya bir devlet tasarrufu söz konusudur. Dolayısıyla bu görüş de doktrinde kabul görmemiştir.

4. Denizde Silahlı Soygun

Deniz haydutluğu ile denizde silahlı soygun arasındaki tek fark işlendiği yer bakımından yetki farkıdır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre deniz haydutluğu açık denizlerde ve kimseye ait olmayan kıyılarda (terra nullius) işlenen bir suç iken denizde silahlı soygun karasuları içinde işlenen bir suçtur³⁴. Bu niteliklerinden doğan fark da şudur: denizde silahlı soygun suçuna münhasıran kıyı devleti müdahale edebilirken açık denizlerde işlenen deniz haydutluğu suçuna her devlet müdahale edebilmektedir.³⁵

³¹ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 7

³² Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 72

³³ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 7

³⁴ Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 58

³⁵ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 8

Bununla birlikte belirtelim ki Somali devleti, münhasır yetkisine girmesine rağmen kendi karasularında gerçekleşen denizde silahlı soygun eylemlerine uluslararası müdahalede bulunulmasını da kabul etmiştir. Nitekim bu tür saldırıların çoğunluğu açık sularda değil kara sularında ya da iç sularda olmaktadır³⁶ fakat “deniz haydutluğu” başlığı altında mücadele edilmektedir.

5. Uluslararası Ceza Mahkemesi’nin Yargıladığı Suçlar

Tıpkı Uluslararası Ceza Mahkemesi’nin yargı yetkisine giren soykırım, savaş suçu, insanlığa karşı suç ve diğer suç türleri gibi deniz haydutluğu da evrensel hukuktan gelen bir suç türüdür ve bazı işleniş biçimleri itibarıyla işkence ve kötü muameleyi içerecek şekilde tezahür edebilmektedir ancak deniz haydutluğunun bu kapsama alınmamasının temel nedeni, diğer suçlardan farklı olarak belli bir etnik gruba ya da topluma yönelik işlenen bir suç olmamasıdır. Deniz haydutluğu suçu tek bir ulusa hatta tek bir bireye karşı işlense bile asıl zarar gören dünya ticaret yollarının güvenliği olduğu için mağduru tüm milletlerdir ve onların mülkiyet haklarıdır.³⁷

II. Somali’deki Deniz Haydutluğu

A. Deniz Haydutluğunun Çıkışından Önce Somali

Somali’de ortaya çıkan deniz haydutluğu vakalarının temel nedeni Somali devletinin toprakları ve karasuları üzerindeki hakimiyetini kaybetmiş olması, yabancı ülkelerin yasadışı ve hasar verici avlanma faaliyetlerine ve zehirli atık stoklama faaliyetlerine maruz kalmış olmasıdır.

Somali 1960 yılında bağımsızlığını kazanmış bir ülke olarak 1969 yılına kadar demokratik bir biçimde yönetildi ancak 1969 yılında general Mohamed Siad Barre bir darbe yaparak yönetimi ele geçirmiştir. Yaklaşık 22 yıl süren askeri yönetimin ardından

³⁶ M.J. Middelburg, **a.g.e.**, s. 9

³⁷ Yvonne M. Dutton, “Bringing Pirates to Justice: A Case For Including Piracy Within the Jurisdiction of the International Criminal Court,” **Chicago Journal of International Law**, C.XI, No:1, s. 230

ülkedeki aşiretler birleşerek cuntayı devirmişler ancak onun yerine yeni, bütünsel bir devlet kuramamışlar; iç çatışmalara girmişlerdir.³⁸ Ülkede 1991 yılından beri istikrarlı bir hükümet yoktur³⁹ ve ilk deniz haydutluğu faaliyetleri de istikrarsızlığın başladığı bu yıllarda yani 1991 sonu 1992 başında meydana gelmiştir.⁴⁰

B. Somali'deki Deniz Haydutluğu

Somali açıklarındaki ilk deniz haydutluğu vakaları, denizin kirletilmesine yol açan ve hatta Somalili balıkçıların avlanmasına izin vermeyen gemilerden dolayı çaresiz kalan Somalili balıkçıları tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu durum iç savaşın doğurduğu işsizlik ve ekonomik zorluklarla da birleşince deniz haydutluğuna yönelim artmıştır. Günümüzde Somali'de kişi başına düşen yıllık gelir 600 Amerikan Doları düzeyindeyken, fidye alınmasıyla sonuçlanan bir deniz haydutluğu saldırısında kişi başına düşen para 150 bin Amerikan Doları düzeyindedir.⁴¹ Bu da Somali'deki çaresizliğin boyutunu gözler önüne sermektedir.

C. Somali Devletinin Deniz Haydutluğuyla Mücadelesi

Somali devleti teknik olarak 'düşkün devlet' diye adlandırılan durumdadır.⁴² Halen topraklarının tamamına hakim olamamıştır.⁴³ Bu yüzden toprakları içinde pek çok de facto yönetim vardır ve deniz haydutlarının üsleri de bu bölgelerde bulunmaktadır. Ayrıca etkin bir adalet mekanizması da kurabilmiş değildir. Bu yüzden, başka devletler tarafından yakalansa bile deniz haydutlarını yargılayıp yaptırım uygulayacak güce sahip değildir. Bununla birlikte Somali devleti Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni kabul etmiş ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin çağrılarına

³⁸ M.J. Middelburg, **a.g.e.**, s. 18

³⁹ Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 382

⁴⁰ M.J. Middelburg, **a.g.e.**, s. 21

⁴¹ Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 384

⁴² İngilizcesi "failed state"; Bkz. Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 204; Milena Sterio, **a.g.e.**, s. 408

⁴³ Cengiz Demirtaş, **a.g.e.**, s. 44

uyarak karasularında ve hatta topraklarında deniz haydutlarıyla mücadele edilmesi için yardımcı olmak isteyen ülkelere izin vermiştir.⁴⁴

D. Somali'deki Deniz Haydutlarına Yönelik Dış Müdahaleler

Somali'nin gerek karasuları içinde gerekse açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu vakaları karşısında kendi inisiyatifini kullanarak, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin çağrısına uyarak ve/ya Somali devletinin verdiği izne dayanarak deniz haydutluğu ile mücadele eden ülkeler olmuştur.

Bu amaçla yürütülen eşgüdümlü operasyonların en başta gelenler NATO tarafından yürütülen Okyanus Kalkanı (Ocean Shield), Avrupa Birliği tarafından yürütülen Atalanta ve ABD öncülüğünde yürütülen Birleşik Görev Kuvveti (Combined Task Force) 151 operasyonlarıdır. Birleşik Görev Kuvveti operasyonlarında Türkiye de donanmasıyla ve askeri personeliyle katılmaktadır.

III. Somali'deki Deniz Haydutlarının Türk Hukuku'ndaki Durumu

A. Türkiye'nin Kabul Ettiği Uluslararası Antlaşmalar Işığında Deniz Haydutluğu

Osmanlı devleti, 1856 Paris Antlaşması'nı imzalayan devletlerden biri olarak korsanlığı lağveden ilk ülkelerden olmuştur⁴⁵ ancak bu antlaşmada deniz haydutluğuna ilişkin bir tanım yer almamakta, sadece ülkelerin birbirlerine karşı korsanlık faaliyetlerini desteklememe taahhütleri bulunmaktadır.

Örf ve adet hukukundan gelen deniz haydutluğuna ilişkin kuralları yazılı düzenlemeye geçirmesi denemesi olan 1932 Harvard Taslağı daha sonra 1958 tarihli Açık Deniz Sözleşmesi olarak devletlerin imzasına açılmıştır.⁴⁶ Bu, deniz haydutluğuna

⁴⁴ Uğur Bayıllıoğlu, "a.g.e.", s. 135

⁴⁵ Seha L. Meray, a.g.e., s. 141

⁴⁶ Kerem Batır, a.g.e., s. 92, 96

ilişkin örf ve adet hukukunun kodifiye edildiği ilk uluslararası antlaşma kabul edilmektedir.⁴⁷ Bu sözleşmeye 156 devlet ve Avrupa Birliği bir bütün olarak taraf olduğu⁴⁸ halde Türkiye bu antlaşmaya taraf olmadığı gibi bununla hemen hemen aynı içeriğe sahip olan, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni de kabul etmemiştir.⁴⁹

Dünyada en çok kabul gören ve Uluslararası Denizcilik Örgütü dahil pek çok kuruluşun da kabul ettiği suç düzenlemesini içerdiği için Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde tarif edilen deniz haydutluğu suçu üzerinde biraz duracağız. Sözleşmenin resmi çevirisi olmamakla birlikte Prof. Dr. Özman Aydoğan tarafından yapılan ve Birleşmiş Milletler Enformasyon Servisi tarafından internette yayınlanan çeviriye göre suçu tarif eden hükümler şöyledir:

“Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu 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”

Bu hükümden suçun dört unsuru olduğu sonucuna varılmaktadır: (a) Açık sularda meydana gelmek, (b) Şiddet içermek, (c) En az iki geminin söz konusu olması (d) kamusal/toplumsal değil özel amaç güdülmesi⁵⁰

Türkiye 1988 yılında kaleme alınan ve 1992'de yürürlüğe giren Denizde Seyir Güvenliği'ne Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'ye

⁴⁷ Uğur Bayılhoğlu, “a.g.e., s. 126, 127

⁴⁸ Cengiz Demirtaş, a.g.e., s. 54

⁴⁹ Belirtmek gerekir ki Türkiye'nin bu antlaşmayı kabul etmemesinin deniz haydutluğu ile doğrudan bir ilgisi yoktur. Türkiye, karasularının dünyanın her ülkesi tarafından 12 mil kabul edilmesini öngören bu antlaşmaya en başından beri tutarlı bir biçimde karşı çıkarak Ege denizinde Türk ve Yunan karasularının 6 mil olduğu tezini savunmaktadır.

⁵⁰ Milena Sterio, a.g.e., s. 385; Kşz. Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, a.g.e., s. 58 vd.; Kşz. Kerem Batır, a.g.e., s. 112 vd.

taraftır ancak bu sözleşmede “deniz haydutluğu” terimi geçmemektedir ve tarif edilen suç tipi pek çok otoriteye göre deniz haydutluğu suçundan daha geniştir. Doktrinde genel kabul gördüğü ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde ifade edildiği üzere deniz haydutluğu kamusal/toplumsal bir amaç değil sadece özel amaçlarla işlenen bir suçtur. Bu bakımdan, Denizde Seyir Güvenliği’ne Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme’nin denizde terör suçlarını kapsayarak deniz haydutluğu tanımını aştığı ileri sürülmektedir.⁵¹ Ayrıca Denizde Seyir Güvenliği’ne Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme’de açık sular ile kara suları arasında bir ayırım yapılmamaktadır.⁵² Bu da bizi söz konusu sözleşmenin denizde silahlı soygun suçu ile deniz haydutluğu suçları arasında da bir ayırım yapmadığı sonucuna götürmektedir.

Denizde Seyir Güvenliği’ne Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme’ye 2009 yılı itibarıyla Türkiye dahil 152 devlet taraf olmuştur fakat Somali’deki vakalar içi önem arz eden Somali, Eritre ve Etiyopya’nın bu sözleşmeye taraf olmadığını da belirtelim.

B. Türkiye’nin Deniz Haydutluğuna İlişkin İç Düzenlemeleri

Türkiye’de deniz haydutluğu suçunun kanunda düzenlenmiş olduğu söylenemez. Türkiye zaten Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf bir ülke değildir ve bu nedenle, deniz haydutluğu suçunu iç hukukunda düzenleme vecibesi yoktur. Ancak eğer bu sözleşmeye taraf olsa, sözleşmeyi bir kanunla iç hukukun parçası haline bile getirmesi deniz haydutluğunun bir suç tipi olarak var olması için yeterli değildir. Suçta kanunilik ilkesi gereği deniz haydutluğunun suç olduğu öngören kanuni bir düzenleme yapması da gerekir.⁵³ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ni kabul etmiş

⁵¹ Uğur Bayılhoğlu, “a.g.e., s. 130

⁵² M.J. Middelburg, a.g.e., s. 11

⁵³ Anna Petrig, “Arrest, Detention And Transfer of Piracy Suspects: A Critical Appraisal of the German Courier Case Decision,” **Insecurity At Sea: Piracy And Other Risks To Navigation**, Naples, 12 Ekim 2012, s. 156

olduğu halde iç hukukunda bu suçu düzenlemediği için doğrudan bu suç üzerinden yargılama yapamayan ülkeler mevcuttur.⁵⁴

Denizde Seyir Güvenliği'ne Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'ye taraf bir devlet olarak Türkiye'nin söz konusu sözleşmede tarif edilen suç tipini kanunlarında düzenleme vecibesi vardır⁵⁵.

Deniz haydutluğunun unsurlarına baktığımızda geminin ve/ya üstündeki malların alıkonması haline yağma suçunun, gemideki kişilerin gemide rehin tutulması halinde hürriyeti kısıtlama suçunun ve bu kişilerin gemiden alınarak rehin tutulmaları haline adam kaldırma suçunun söz konusu olduğu söylenebilir. Fakat her deniz haydutluğu suçunda fiiller farklı olduğu için her olayda söz konusu olan bir suç tipi olarak karşımıza öncelikle cebir suçu çıkmaktadır. Deniz haydutluğunun tanımında şiddet zorunlu unsurlardan biri olduğu için her deniz haydutluğu suçunun bir cebir teşkil ettiği söylenebilir. Her deniz haydutluğu vakasını daha geniş haliyle kapsayan bir suç tipi olarak ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonması suçu (TCK 223) ileri sürülmüştür.⁵⁶

Ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonması suçunun kanundaki tarifi şöyledir:

- “(1) Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket hâlinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.
- (2) Suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması hâlinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.
- (3) 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.
- (4) Bu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla ayrıca cezaya hükmolunur.
- (5) Bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hâllerinin gerçekleşmesi durumunda, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler uygulanır”

⁵⁴ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 81

⁵⁵ Cengiz Demirtaş, **a.g.e.**, s. 63

⁵⁶ Cengiz Demirtaş, **a.g.e.**, s. 63

Bu suç tipinin uluslararası kabul gören deniz haydutluğu suçunu kapsayıp kapsamadığı konusunda sorulması gereken soru şudur: her deniz haydutluğu vakasında geminin alıkonması söz konusu mudur? Bu soruya ilk bakışta istatistiklerle hayır cevabı vermek mümkündür çünkü 2008 yılına kadar açık sularda meydana gelen deniz haydutluğu/denizde silahlı soygun saldırılarının yarısında çoğu limanda ya da açıkta demirli duran gemilere karşı gerçekleştirilmiştir.⁵⁷ Dolayısıyla her deniz haydutluğu vakasının seyir halindeki bir deniz taşıtını durdurarak işlendiği söylenemez; tam aksine deniz haydutları genelde demirlemiş gemileri tercih etmektedir.

Bununla birlikte kanundaki hareket etmeyi engellemek ifadesini geniş yorumlamak mümkündür. Bir ticaret gemisinin hareket etmesini engellemek illa onu giderken yolundan çevirmek, durdurmak anlamına gelmeyebilir. Demirli bulunan bir gemi üzerinde hakimiyet kurarak gemiyi ve/ya personeli fidye alana kadar alıkoymak da taşıtın hareket etmesi kabiliyetini geçici olarak ortadan kaldırmak şeklinde yorumlanabilir. Özellikle gemilerin ortalama 120 gün rehin tutulduğu düşünülürse, bu suçtaki ulaşımı aksatma unsurunun esaslılığı daha iyi anlaşılabilir.⁵⁸

Bununla birlikte söz konusu suçun her zaman deniz haydutluğu teşkil etmeyebileceğini savunan görüşler de vardır.⁵⁹

C. Türkiye'nin Somali'deki Deniz Haydutlarına Karşı Yürüttüğü Yakalama Faaliyetleri

Ulaşım araçlarının kaçırılması ve alıkonması suçu deniz haydutluğunu kapsayıcı sayılsa da, deniz haydutlarının sorumluluğuna cebir suçu ve duruma bağlı olarak yağma, adam kaldırma suçları üzerinden gidilse de bu faaliyetin Türkiye hukuku nazarında

⁵⁷ Nazmi Çeşmeci, Süleyman Özkaynak, "Sınıraşan Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu ve Korsanlığın Gelişim Trendleri ve Güvenliğe Etkileri," **Örgütlü Suçlar ve Yeni Trendler**, Polis Akademisi Yayınları, Ankara, 2011, s. 129; 2008'den sonra seyir halinde gemilere yönelik saldırıların artmasının muhtemel nedeni de Somali'de 1991'de faaliyetlerine bıçakla başlayan deniz haydutlarının zaman içinde AK-47 ve roketatarlarla donanarak seyir halindeki gemileri tehdit edecek güce kavuşmuş olmasıdır.

⁵⁸ Cengiz Demirtaş, **a.g.e.**, s. 43

⁵⁹ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 81

cezasız kalmayacağı kesindir. Bu hususta iki aşama söz konusudur: yakalama ve yargılama.

1. Deniz Haydutluğu Zanlılarının Türk Mercilerince Yakalanması

Lotus-Bozkurt davasındaki uluslararası emsal kararda da tespit edildiği üzere Türkiye devleti dahil her devlet kendi hükümler alanlarındaki yargılama yetkisi ancak tarafı oldukları sözleşmelerle ve örf-adet hukukuyla sınırlanabilir. Örf ve adet hukuku ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de deniz haydutlarını yakalama görevini değil ama hakkını tüm devletlere tanımaktadır.⁶⁰ Dolayısıyla Türk savaş gemilerinin açık sularda deniz haydutluğu suçuna müdahale etme hakkı vardır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde “yasadışı” terimiyle ne kast edildiğinin ilgili ülkenin iç hukukuna bırakıldığı yorumu yapılmaktadır.⁶¹

2. Deniz Haydutluğu Zanlılarının Yargılanması

Türk gemilerinin yakaladığı deniz haydutluğu zanlılarının hiçbiri Türkiye’de yargılanmamıştır. Türkiye ile Kenya arasında yargılama anlaşması yoktur fakat gerek Avrupa Birliği ile Kenya arasında, gerekse diğer ülkelerle Kenya arasında deniz haydutları zanlılarının yargılanması anlaşması mevcuttur. Kenya da 2008 yılından beri⁶² kendini açık sularda meydana gelen her türlü deniz haydutluğu suçunun faillerini yargılamakta yetkili görmektedir ve yukarıda bahsettiğimiz Lotus-Bozkurt örnek kararı ışığında Kenya’nın bu tutumunu daraltıcı bir uluslararası hukuki engel olmadığı söylenebilir.

⁶⁰ Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 137

⁶¹ Her ne kadar Özman Aydoğan söz konusu ibareyi Türkçeye “yasadışı” diye çevirmişse de Emre Öktem İngilizce metindeki “illegal” ifadesini Türkçeye “hukuka aykırı” şekline çevirmektedir ve Fransızca metinde illegal yerine illicite yazması nedeniyle bu ifadenin “gayrimeşru” şeklinde yorumlanmaya da açık olduğunu belirtmektedir. Bkz. Emre Öktem, Bleda R. Kurtarcan, **a.g.e.**, s. 56; İç hukuka atf yapan görüş için bkz. Kerem Batır, **a.g.e.**, s. 137

⁶² J. Ashley Roach, “Agora: Piracy Prosecutions - Countering Piracy Off Somalia: International Law And International Institutions,” **The American Journal of International Law**, C.CIV, 2010, s. 416

Örgütlü suçlar için 48 saat olan ve 48 saat daha uzatılabilen gözaltı süresi bu tür yakalamalarda geçerli olacaktır. Ayrıca ulaşımda geçen süre de gözaltı süresine eklenecek Türk mercilerin zanlıları yargılamak üzere ne kadar sürede nakletmesi gerektiği hesaplanabilir.

Bununla birlikte Türk mercileri tarafından yakalanan zanlıların yargılanmak üzere başka ülkeye nakledilmesinde gözetilmesi gereken bir husus iade yasağıdır. Türkiye'nin bağlı olduğu Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne göre zanlıların iade edildiği takdirde idam edilebileceği, işkence görebileceği bir ülkeye nakledilmemesi gerekir. Bu daha çok Kenya ile nakil anlaşması yapmış olan ülkelere getirilen bir eleştiridir.⁶³ Türkiye ise yakaladığı zanlıları Birleşik Görev Kuvveti 151'deki müttefik ülke yetkililerine teslim ettiği için bu konuda bir sorun yaşanmamaktadır.

Zanlıların başka ülkeye nakledilmesinde tartışmalı olan diğer husus ise zanlıların yakalamaya ilişkin itirazlarını hangi merciye yapacaklarına dairdir. Her ne kadar Almanya'daki Courier davasında mahkeme “yargıç yargıçtır” diyerek Alman yetkililerinin gerçekleştirdiği yakalama işlemine yönelik itirazın Kenya yargıcı tarafından bakılabileceğine hükmetmişse de doktrinde bu yaklaşıma karşı çıkan görüşler vardır.⁶⁴ Bu görüşe göre zanlılar doğal yargıç ilkesi gereği kendileri üzerinde yakalama işlemi gerçekleştiren kolluk gücü üstünde yetkisi olan yargıca başvurabilmelidir. Doktrinde İspanya'nın bu konuda izlediği usul yeterli görülmüştür: yakalanan zanlıların yakalamaya ilişkin itirazları telekonferans yöntemiyle İspanyol bir yargıç tarafından dinlenmektedir.⁶⁵

⁶³ Anna Petrig, **a.g.e.**, s. 154

⁶⁴ Anna Petrig, **a.g.e.**, s. 161, 162

⁶⁵ İlgili uluslararası sözleşmelerin “yargıç önüne çıkarmak” ifadesinin fiziksel anlamda yargıç huzuruna çıkarmak anlamına gelmediği, geniş yorumlanabileceği yönünde görüş için bkz. Anna Petrig, **a.g.e.**, s. 170

Sonuç

Klasik anlamda deniz haydutluğu dönemi aslında teknolojinin gelişmesi ve devletlerin donanmalarının serbest donanmalarla kıyaslanmayacak kadar güçlü hale gelmesiyle büyük oranda kapanmıştır. Hint Okyanusu'nda ve özellikle Güneydoğu Asya açıklarında görülen deniz haydutluğu bu anlamda günümüzde süren son örneklerdir ve dünyadaki toplam deniz haydutluğu suçlarının %90'ını dahi teşkil etmemektedir.

Modern çağdaki deniz haydutluğu ise devletlerle deniz haydutları arasında bir güç çekişmesi değil, insan haklarını gözeten gelişmiş ülkelerin deniz haydutluğu ile, maliyeti faydasını aşmayacak şekilde mücadele edecek hukuki zemini bulamamasından kaynaklanan bir trenddir. Özellikle Somali açıklarında tezahür eden deniz haydutluğu vakaları bu niteliktedir. Dünyada çok kötü yaşam koşullarının meydana geldiği ülkelerde kendini gösteren deniz haydutluğu eylemlerinin zanlılarını gelişmiş ülkeler sığınmacı olarak başvurmaları, cezalandırılmamaları, yargılanmalarının uzun sürmesi ve caydırıcılık arz etmeyecek olması gibi nedenlerle kovuşturmak, yargılamak istememektedir.

Bu durum karşısında geliştirilen, yakalanan deniz haydutlarının başka mahkemeye nakledilmeleri yöntemi de son birkaç yıl içinde deniz haydutluğunu vakalarını azaltmış görünmekle birlikte doktrinde sıklıkla belirtildiği üzere gelişmiş ülkelerin kendi ellerini kirletmemek için yargılamayı "taşeron" devlete havale ederek kısmi insan hakkı ihlallerine göz yumması sonucu doğurmaktadır.

Özellikle Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu vakalarını ortadan kaldırmanın yolu ülkeler arası gelir uçurumunu kapatacak, insanların suça meyletmeyeceği asgari sosyal olanaklara sahip olduğu bir düzen yaratacak önlemler almaktır. Bunun için de ülkelerin işbirliği içinde ve suç meydana gelmeden bu sorunları çözmeye yönelik adımlar atması gerekmektedir. Ülkeler arasında bu konuda önlem alınmaması, Somali'deki problemlerin zamanında önemsenmemesi ve ülkelerin ortak hareket etmemesi ise deniz haydutluğundan elde edilen fidyeleri, gemi sigorta primlerini

ve umut Burnu'nu dolanmak zorunda kalmak gibi çeşitli nedenlerle dünya ticaretindeki genel masrafları arttırmıştır. Deniz korsanlığının dünya ticaretine verdiği zararın yıllık 16-20 milyar doları bulmaktadır. Oysa deniz haydutluğu vakalarının yaşandığı yerlerde devletsiz kalmış insanlara uluslararası toplum tarafından sahip çıkılmış olsaydı çok daha az bir masrafla bu sorun henüz baş göstermeden çözülebilirdi.