Akademik Hassasiyetler **The Academic Elegance**
Yıl/Year: 2026 **Sayı/Issue: 31**
Sayfa/Page: 816-846
Araştırma Makalesi
Makale Gönderim Tarihi: 24/12/2025 **Makale Kabul Tarihi: 21/08/2026**

ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ HAYDUTLUĞU: SOMALİ AÇIKLARINDA MÜCADELE, UNCLOS–SUA ÇERÇEVESİ VE TÜRKİYE'NİN ASKERİ-HUKUKİ KATKILARI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Zeynep Deniz ALTINSOY*

Öz

Bu çalışma, deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı saldırılarla mücadelenin yalnızca taktik bir deniz güvenliği meselesi olmadığını; uluslararası hukukun sahada işletilebilirliğini, devletlerarası işbirliği kapasitesini ve yargısal süreçlerin etkinliğini birlikte sınayan çok katmanlı bir alan olduğunu ortaya koyar. Uluslararası bakış açısından, müdahalenin meşruiyeti; açık deniz serbestisi, ticaret yollarının korunması ve devletlerin ortak güvenlik menfaatleri çerçevesinde şekillenirken, uygulamada "yakalama–delil–yargılama" zincirinin kopması en kritik sorun olarak belirir. Bu nedenle başarı, yalnız saldırının engellenmesiyle değil; doğru hukuki sınıflandırma, ölçülülük, insan haklarına uygun muamele, delil bütünlüğü ve adli işbirliği mekanizmalarının işlerliğiyle ölçülmelidir. Çalışma, çok uluslu görev kuvvetleri ve bölgesel koordinasyon platformlarının, ortak deniz resmi üretimi, erken uyarı ve operasyonel eşgüdüm üzerinden risk azaltıcı bir rol oynadığını; ancak farklı yargı sistemleri, delil standartları ve yetki çatışmalarının sürdürülebilirliği zorladığını vurgular. Türkiye örneği, bu genel çerçeve içinde iç hukuk yetkilendirmesi ile uluslararası normların icrasını birleştiren pratik bir katkı olarak ele alınır. Sonuç olarak, delil yönetimi ve raporlama standartlarının uyumlaştırılması, transfer ve yargılama işbirliğinin kurumsallaştırılması, eğitim-tatbikatların hukuki boyutu içerecek şekilde genişletilmesi ve hesap verebilirlik mekanizmalarının güçlendirilmesi, geleceğe dönük temel normatif ve operasyonel öncelikler olarak önerilir.

Anahtar Kelimeler: *Deniz Güvenliği, Deniz Haydutluğu ile Mücadele, Yargı Yetkisi Çatışmaları, Delil Yönetimi, Adli İşbirliği.*

* Dr. Öğr. Üyesi, Bilecik Şeyh Edabali Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, deniz.altinsoy@bilecik.edu.tr, https://orcid.org/0000-0002-0335-3181

Önerilen Atıf: Altınsoy, Z. D. (2026). Uluslararası hukukta deniz haydutluğu: Somali açıklarında mücadele, UNCLOS–SUA çerçevesi ve Türkiye'nin askeri-hukuki katkıları üzerine bir değerlendirme. *Akademik Hassasiyetler,* (31), 816-846, https://doi.org/10.58884/akademik-hassasiyetler.1847964

PIRACY IN INTERNATIONAL LAW: AN ASSESSMENT OF THE FIGHT OFF THE COAST OF SOMALIA, WITHIN THE UNCLOS-SUA FRAMEWORK, AND TÜRKİYE'S MILITARY AND LEGAL CONTRIBUTIONS

Abstract

This study shows that combating piracy and armed attacks against ships is not merely a tactical maritime security issue; it is a multi-layered domain that simultaneously tests the on-the-ground applicability of international law, states' capacity for cooperation, and the effectiveness of criminal justice processes. From an international perspective, the legitimacy of intervention is shaped by the protection of freedom of the high seas, the security of sea lines of communication, and shared security interests. In practice, however, the most critical vulnerability lies in the breakdown of the "capture–evidence–prosecution" chain. Accordingly, success should be measured not only by preventing attacks, but also by accurate legal qualification, proportionality, humane treatment consistent with human rights, evidentiary integrity, and functional mechanisms of judicial cooperation. The study highlights that multinational task forces and regional coordination platforms can reduce risk through a shared maritime picture, early warning, and operational coordination; yet divergent legal systems, differing evidentiary standards, and jurisdictional conflicts continue to challenge sustainability. The Turkish case is assessed within this broader framework as a practical contribution that links domestic authorization with the implementation of international norms. Ultimately, the study proposes as key normative and operational priorities: harmonizing evidence-management and reporting standards, institutionalizing transfer and prosecution cooperation, expanding training and exercises to include legal dimensions, and strengthening accountability mechanisms.

Keywords: *Maritime Security, Piracy Suppression, Jurisdictional Conflicts, Evidence Management, Judicial Cooperation.*

Giriş

Deniz taşımacılığı, günümüzde dünya ticaretinin omurgasını oluşturan en stratejik lojistik faaliyetlerden biridir. Küresel ticaretin yaklaşık dörtte üçünden fazlası deniz yoluyla yapılmakta, bu da denizlerin yalnızca ekonomik değil aynı zamanda jeopolitik bir güvenlik alanı olarak değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Ancak denizlerin bu yoğun kullanımı, tarih boyunca olduğu gibi bugün de çeşitli güvenlik tehditleri ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu tehditlerin en bilinenlerinden biri olan korsanlık, özellikle 21. yüzyılın ilk çeyreğinde Somali açıklarında ortaya çıkan olaylarla yeniden uluslararası gündemin üst sıralarına taşınmıştır.

Somali'nin uzun yıllardır süren siyasi istikrarsızlığı, devlet otoritesinin zayıflığı ve ekonomik çöküntü, korsanlık faaliyetleri için elverişli bir ortam yaratmıştır. Başlangıçta yasa dışı balıkçılığa ve çevresel tahribata tepki olarak meşruiyet iddiasıyla ortaya çıkan gruplar, kısa sürede fidye ve gasp odaklı

organize suç yapılanmalarına dönüşmüştür. Özellikle 2008–2011 yılları arasında Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nda yüzlerce ticari gemi saldırıya uğramış, milyonlarca dolarlık fidye ödemeleri yapılmıştır. Bu süreçte deniz haydutluğu yalnızca gemi sahiplerinin değil, aynı zamanda uluslararası ticaretin güvenliği açısından da ciddi bir tehdit haline gelmiştir.

Uluslararası toplum, artan bu tehdide karşı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararlarıyla çok uluslu deniz görev kuvvetleri oluşturmuş, NATO, Avrupa Birliği ve ABD öncülüğündeki operasyonlarla korsanlık faaliyetleri büyük ölçüde geriletilmiştir. Bununla birlikte, askeri operasyonların yarattığı kısa vadeli sonuçların ötesinde, korsanlığın kökeninde yatan yapısal sorunlar ve uluslararası hukukta mevcut tanım ve yetki eksiklikleri çözülmeden kalıcı başarı elde edilememektedir. Özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin korsanlığı yalnızca açık denizlerde tanımlaması, karasularında gerçekleşen olayların kapsam dışında kalmasına yol açmış ve bu durum hukukî tartışmaları beraberinde getirmiştir.

Son yıllarda korsanlık vakalarının yeniden artış gösterdiğine dair işaretler, tehdidin kalıcı olmadığını, zaman zaman yeniden alevlenebileceğini ortaya koymaktadır. Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun 2025 raporunda dünya genelinde korsanlık ve silahlı soygun vakalarının yüzde elli oranında yükseldiğinin tespit edilmesi, konunun hâlâ güncel olduğunu kanıtlamaktadır. Somali örneği, korsanlığın yalnızca güvenlik açısından değil, aynı zamanda uluslararası hukuk ve işbirliği bakımından da ele alınması gerektiğini göstermektedir.

1. KAVRAMSAL VE HUKUKİ ÇERÇEVE

Uluslararası deniz hukuku, deniz haydutluğu (piracy) ile silahlı soygun (armed robbery) arasında hem coğrafi hem de yargı yetkisi bakımından belirgin bir ayrım yapmaktadır. Bu ayrım, özellikle 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS/UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea) çerçevesinde tanımlanmıştır. BMDHS'nin 101. maddesine göre deniz haydutluğu, yalnızca açık denizlerde veya devletlerin egemenlik alanı dışında kalan bölgelerde gerçekleşen ve özel amaçlarla işlenen saldırıları kapsar (United Nations, 1982, madde 101).

Deniz haydutluğu, evrensel yargı yetkisine tabi bir suçtur. Bu kapsamda, herhangi bir devlet, failin vatandaşı olmasa dahi yargılama yetkisine sahiptir. Bu yönüyle deniz haydutluğu, uluslararası toplumun ortak güvenliğine yönelik bir tehdit olarak değerlendirilir (Treves, 2009, s. 399). Buna karşılık silahlı soygun, genellikle kıyı devletlerinin karasularında meydana gelir ve uluslararası hukukta deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilmez. Bu tür eylemler, yalnızca ilgili kıyı devletinin iç hukukuna tabidir ve evrensel yargı yetkisi uygulanmaz (Geiß ve Petrig, 2011, s. 25).

Bu ayrım, yalnızca terminolojik değil; aynı zamanda müdahale yetkisi, yargılama mekanizmaları ve uluslararası işbirliği açısından ciddi sonuçlar doğurur. Günümüzde deniz güvenliğini tehdit eden olayların çoğu karasularda gerçekleştiğinden, uluslararası hukuk bu boşluğu 1988 tarihli SUA Sözleşmesi ve 2005 Protokolü ile doldurmaya çalışmıştır (IMO, 1988).

Sonuç olarak, deniz haydutluğu ve silahlı soygun arasındaki fark, uluslararası hukukun normatif yapısı içinde yalnızca coğrafi bir ayrım değil, aynı zamanda devletlerin müdahale kapasitesini ve hukuki sorumluluğunu belirleyen temel bir ayrımdır.

1.1. "Deniz Haydutluğu" ve "Silahlı Soygun" Ayrımı

Uluslararası deniz güvenliği literatüründe en önemli kavramsal ayrım, deniz haydutluğu (piracy) ile gemilere karşı silahlı soygun (armed robbery against ships) arasında yapılmaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, korsanlığı yalnızca açık denizlerde veya herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında kalan bölgelerde işlenen fiillerle sınırlamaktadır (United Nations, 1982, madde 101). Buna karşılık Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), bir devletin karasuları, iç suları veya takımada suları içinde işlenen benzer fiilleri "silahlı soygun" (armed robbery against ships) olarak tanımlamakta ve bu eylemleri deniz haydutluğundan ayrı bir kategori olarak değerlendirmektedir (International Maritime Organization [IMO], 2009b, s. 2). Bu ayrım, yalnızca kavramsal değil, aynı zamanda hangi devletin cezai yetkiye sahip olduğunu belirlemesi açısından da kritik öneme sahiptir.

Örneğin, 2008–2011 yılları arasında Somali açıklarında yaşanan yoğun korsanlık faaliyetleri, UNCLOS'un 101. maddesi (United Nations, 1982, madde 101) kapsamında açık denizlerde gerçekleşen ve evrensel yargı yetkisini tetikleyen klasik deniz haydutluğu vakalarıdır. Bir diğer örnek, MV Sirius Star adlı Suudi petrol tankerinin Hint Okyanusu'nda kaçırılması, uluslararası donanma güçlerinin müdahalesiyle sonuçlanmış ve korsanlar Kenya'da yargılanmıştır. Bu tür vakalarda, saldırının açık denizde gerçekleşmesi nedeniyle herhangi bir devlet, failin vatandaşı olmasa dahi cezai işlem başlatabilmektedir.

Diğer taraftan, 2023 yılında Singapur Boğazı'nda MT Bunga Laurel adlı Malezya bandıralı tankere yönelik yapılan saldırı, olayın Malezya karasularında meydana gelmesi nedeniyle IMO'nun silahlı soygun tanımı kapsamında değerlendirilmektedir (IMO, 2009b, s. 2). Bu çerçevede suç, yalnızca kıyı devletinin cezai yetkisine tabi olup UNCLOS'un evrensel yargı ilkesi devreye girmemektedir. Olay sonrasında bölgesel işbirliği mekanizmalarından ReCAAP hızlı bir koordinasyon sağlamış olsa da uluslararası donanma unsurları karasuları içindeki bir fiile müdahale yetkisine sahip olmadıkları için doğrudan operasyona katılamamıştır (ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi (ReCAAP Information Sharing Centre [ReCAAP ISC], 2023, s. 11). Bu durum, UNCLOS'un yargı yetkisi sınırlarının pratik düzeyde ne kadar belirleyici olduğunu ve "silahlı soygun" –"deniz haydutluğu"

ayrımının operasyonel sonuçlar doğurduğunu açık bir biçimde göstermektedir.

Bununla birlikte "hibrit tehditler" olarak adlandırılan ara bölgelerde gerçekleşen saldırıların hem tanımsal hem de yargısal açıdan ilave sorunlar yarattığı görülmektedir. Özellikle Gine Körfezi'nde yaşanan vakalar, saldırıların hem açık denizde hem de karasularında gerçekleşmesi nedeniyle hangi devletin yargı yetkisine sahip olduğu konusunda tartışmalar doğurmaktadır. Uluslararası rejim bakımından bakıldığında, kıyı devletinin karasularında gerçekleşen saldırılar hâlâ esasen "silahlı soygun" kategorisinde ele alınmaktadır. IMO'nun 2009 tarihli rehberinde, bir devletin iç suları, karasuları veya takımada suları içinde, gemilere karşı işlenen şiddet veya hırsızlık fiilleri, deniz haydutluğundan ayrı ve özgül bir kategori olarak "armed robbery against ships" başlığı altında tanımlanmakta; bu eylemlerin bastırılmasında birincil sorumluluğun kıyı devletinde olduğu vurgulanmaktadır (IMO, 2009b, s. 2). Benzer biçimde ReCAAP ISC'nin 2023 Raporu, Singapur Boğazı'ndaki çok sayıdaki olayın tamamını, kıyı devletlerinin yetki alanında gerçekleşmeleri nedeniyle silahlı soygun/sea robbery olarak sınıflandırmakta; bu da UNCLOS'un korsanlık rejimi ile IMO'nun silahlı soygun kategorisi arasındaki ayrımın, dar suyollarında pratik sonuçlar doğurduğunu göstermektedir (ReCAAP ISC, 2023, s. 15). Böylece, coğrafi konum nedeniyle birçok vaka, UNCLOS'un 101. maddesindeki korsanlık tanımına değil, kıyı devletlerinin ceza hukuku ve bölgesel işbirliği düzenlemelerine tabi olmaktadır.

Diğer yandan, Gine Körfezi gibi karmaşık deniz alanlarında ortaya çıkan saldırılar hem açık deniz hem de karasuları ve bitişik bölgeyi etkilediği için, literatürde sıklıkla "hibrit tehdit" olarak nitelendirilmektedir. Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun (IMB) 2022 yıllık raporu, bölgesel işbirliği ve ulusal kapasite artışları sonucunda özellikle Nijerya açıklarındaki bildirilen olay sayısının belirgin biçimde azaldığını gösterse de, Afrika kıyıları ve Gine Körfezi genelindeki saldırıların tamamen ortadan kalkmadığını ve hâlen ciddi risk oluşturduğunu ortaya koymaktadır (International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau [ICC IMB], 2023). Bu tabloya çarpıcı bir örnek, 23 Ocak 2021'de MV Mozart adlı Türk konteyner gemisine yönelik saldırıdır: gemi, Lagos'tan Cape Town'a seyrederken, Sao Tome ve Principe'nin yaklaşık 100 deniz mili kuzeybatısında, yani Gine Körfezi'nin açık deniz kuşağında silahlı korsanlar tarafından basılmış; bir mürettebat hayatını kaybetmiş, 15 Türk denizci kaçırılmıştır (Al Jazeera, 2021; Spicer ve Koca, 2021). Türkiye Dışişleri Bakanlığı da olayın ardından yayımladığı açıklamada, saldırının niteliğini ve Türk makamlarının kurtarma sürecine ilişkin diplomatik girişimlerini ayrıntılı biçimde kamuoyuna duyurmuştur (Al Jazeera, 2021; Spicer ve Koca, 2021). Coğrafi olarak açık deniz ile kıyı devletlerinin yetki alanları arasında yer alan bu tür vakalar, hangi devletin cezai yargı yetkisini kullanacağı, hangi kuvvetin fiilen müdahale edeceği ve operasyonel koordinasyonun nasıl sağlanacağı sorularını gündeme getirerek,

UNCLOS–IMO tanımlarının sınırlarını zorlamakta ve bölgesel güvenlik rejimleri ile çok taraflı deniz güvenliği girişimlerinin önemini daha da artırmaktadır.

1.2. UNCLOS'un 100–107. Maddeleri Kapsamında Devlet Yükümlülükleri

UNCLOS'un 100. ila 107. maddeleri, deniz haydutluğu ile mücadelede devletlerin uluslararası hukuktan doğan yükümlülüklerini düzenleyen temel hükümleri içermektedir. Bu maddeler, deniz haydutluğunu sadece tanımlamakla kalmaz, aynı zamanda devletler arası işbirliğinin niteliğini ve kapsamını da belirler (United Nations, 1982, madde 100 ve 107). Başlangıç olarak, Madde 100 tüm devletlere yüksek denizlerde veya herhangi bir devletin egemenlik sahası dışında haydutluğun bastırılması hususunda azami işbirliği yükümlülüğü verir: "All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State" (United Nations, 1982, madde 100). Bu ibare, devletlerin yalnızca kendi ulusal çıkarları çerçevesinde değil, uluslararası hukukun ortak güvenlik hedefi doğrultusunda hareket etmelerini zorunlu kılar; yani haydutluğun önlenmesi ve bastırılması için kapsamlı bir uluslararası çerçevenin gerekli olduğunu ifade eder. Bu yükümlülük, devletlerin hem deniz kuvvetlerini koordine etmeleri hem de hukuki düzenlemelerini uyumlaştırmaları yönünde bir çerçeve sunar. Zira haydutluğun etkisi trans-ulusal olup tek bir devletin kapasitesi ile sınırlı değildir (United Nations, 1982, madde 100).

Madde 101, haydutluk kavramını tanımlayarak devletler için hukuki bir referans noktası oluşturur. Buna göre deniz haydutluğu, "the illegal acts of violence or detention, or any act of depredation committed for private ends by the crew or passengers of a private ship or aircraft" olarak tanımlanır (United Nations, 1982, madde 101). Bu tanım, devletlere hem ulusal yasalarında hem de operasyonel uygulamalarında neyin haydutluk sayıldığını belirleme imkânı verir. Bu tanım sayesinde, bir devletin donanması veya yargı sistemi haydutluk faaliyetlerini açıkça tanımlanmış uluslararası kriterler bazında değerlendirebilir ve gerekli hukuki işlemleri başlatabilir. Bu da devletlerin, sadece deniz sahalarında değil aynı zamanda uluslararası hukuki süreçlerde de koordinasyon içerisinde olmalarını zorunlu kılar.

UNCLOS'un Madde 105 ile düzenlediği evrensel yargı ilkesi, deniz haydutluğu ile ilgili en güçlü hukuki araçlardan biridir. Bu hükme göre, yüksek denizlerde yapılan haydutluk eylemleri bütün devletlerin yargı yetkisine tabidir; yani herhangi bir devlet, haydut olarak değerlendirdiği kişileri yakalayıp yargılayabilir (United Nations, 1982, madde 105). Bu evrensel yetki, sadece bayrak devletinin değil, tüm devletlerin haydutları soruşturma ve cezalandırma yetkisine sahip olduğunu belirtir. Birçok uluslararası hukuk uzmanı, bu evrensel yargı ilkesinin deniz haydutluğu gibi

uluslararası güvenliği tehdit eden suçlarda devletlerin kolektif sorumluluğunu somutlaştırdığına işaret etmektedir.

Devletlerin yükümlülükleri sadece yakalama ve cezalandırma ile sınırlı değildir. Madde 106, hatalı veya yeterli delil olmaksızın yapılan yakalamalar sonucunda doğabilecek tazminat sorumluluğunu düzenler. Buna göre, eğer bir devlet yeterli delil olmadan bir gemiyi ya da şahsı haydutluk şüphesiyle ele geçirmişse, bu durumda zarara uğrayan devlet ile sorumlu devlet arasında tazminat yükümlülüğü doğar (United Nations, 1982, madde 106). Bu hüküm, devletlerin uluslararası hukuka uygun, delil temelli ve titiz bir soruşturma süreci yürütmeleri gerekliliğini vurgular; aksi halde uluslararası sorumluluk ve tazminat yükümlülüğü ile karşılaşabilirler.

Madde 107 ise bu yakalama yetkisini daha da netleştirir: sadece savaş gemileri ya da açıkça devlet hizmetinde olduğu belli olan askeri veya devlet gemileri ya da uçaklar haydutluk nedeniyle yakalama yapabilir (United Nations, 1982, madde 107). Bu sınırlama devletlerin kendi ulusal kuvvetleri ile uluslararası deniz hukukuna uygun şekilde operasyon yürütmelerini sağlar. Bu hüküm, özellikle çok uluslu operasyonlarda görev alan devletlerin yetki sınırlarını belirlediği için, operasyonların hukuki meşruiyetini ve uluslararası kabulünü artırır.

Uluslararası hukuk literatürü, UNCLOS'un bu maddelerinin devletlerin yalnızca mantıksal yükümlülüklerini değil aynı zamanda uygulamada somut sorumluluklarını da ortaya koyduğunu belirtir. Örneğin uluslararası hukukçular, Madde 100'de belirtilen "tam işbirliği" ifadesinin operasyonel anlamda, donanma eğitiminden istihbarat paylaşımına kadar geniş bir alanı kapsadığını vurgulamaktadır (Ansari vd., 2014). Bu, devletler arası istihbarat değişimini, deniz yollarındaki ortak denetim mekanizmalarının oluşturulmasını ve hukuki süreçlerin uyumlaştırılmasını içerir. Dolayısıyla, sadece askeri kapasite tek başına yeterli olmayıp, hukuk normlarının ulusal düzeyde benimsenmesi, deniz haydutluğu ile mücadelede kritik bir rol oynar.

Sonuç olarak, UNCLOS'un 100–107. maddeleri devletlere haydutlukla mücadelede işbirliği, yakalama ve yargılama, delil temelli operasyon yapma ve evrensel yargı ilkesi çerçevesinde koordinasyon sağlama yükümlülükleri yüklemektedir. Bu maddeler uluslararası hukukun ortak güvenlik anlayışını somutlaştırırken, devletlerin hem deniz güvenliği politikalarını hem de hukuki uygulamalarını bu çerçevede şekillendirmelerini gerekli kılar.

1.3. UNCLOS m.101 Kapsamında Korsanlığın Unsurlarının Kavramsallaşması

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (UNCLOS) 101. maddesi, korsanlık suçunu salt tanımsal bir çerçeveyle sınırlamayıp; devletlerin müdahale yetkisini ve evrensel yargı rejimini doğrudan şekillendiren dört kümülatif unsur üzerinden kurgulamaktadır. Bu kapsamda, korsanlığın maddi unsurunu (actus reus) teşkil eden hukuka aykırı şiddet,

alıkoyma veya yağma eylemleri, yalnızca fiziksel saldırıları değil, mürettebatın hürriyetini kısıtlayan her türlü cebri müdahaleyi içermektedir (Beckman, 2019, s. 3). Söz konusu eylemlerin siyasi veya kamusal saiklerle değil, bireysel çıkarlar doğrultusunda (private ends) gerçekleştirilmesi şartı, korsanlığı terörizmden ayıran temel çizgidir; ancak bu unsurun organize suç ve milis gruplarının eylemlerini kapsayıp kapsamadığı hususu doktrinde güncelliğini koruyan bir tartışma konusudur (Hartmann, 2025).

Yargı yetkisinin tayini bakımından belirleyici olan bir diğer kriter olan "iki taşıt koşulu", faillerin bir deniz veya hava aracından diğerine yönelmesini zorunlu kılarak gemi içi isyanları bayrak devletinin iç hukukuna havale etmektedir (United Nations, 1982, madde 101; Treves, 2009, s. 401). Buna ek olarak, fiilin hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan açık denizlerde işlenmesi gerekliliği, evrensel yargı yetkisinin zeminini oluştururken; karasularında gerçekleşen benzer eylemleri kıyı devletinin cezai yetkisindeki "silahlı soygun" olarak sınıflandırmaktadır (Beckman, 2019, s. 13). UNCLOS m. 105 uyarınca korsanlık fiiline iştirak veya eylemi kolaylaştırma da açık denizlerde tüm devletlere el koyma ve evrensel yargı yetkisi tanımaktadır (United Nations, 1982, madde 105). Kümülatif olarak değerlendirildiğinde bu dört unsur, korsanlığı hukuki açıdan oldukça dar bir çerçeveye hapsetmektedir. Bilhassa "özel amaç" ve "iki taşıt" koşulları, Gine Körfezi ve Güney Çin Denizi gibi bölgelerde ortaya çıkan modern ve hibrit deniz güvenliği tehditleri karşısında esnekliğini yitirmiş olup, uluslararası hukukta yeni normatif yorumların geliştirilmesini elzem kılmaktadır.

1.4. Uluslararası Denizcilik Örgütü "IMO'nun "Armed Robbery" Tanımı

IMO Genel Kurulu'nun A.1025(26) sayılı Kararı ile kabul edilen "Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships" belgesinde, "armed robbery" şu şekilde tanımlanmıştır: "Bir devletin iç suları, karasuları veya takımada sularında özel amaçla gerçekleştirilen, gemilere veya gemideki kişilere yönelik şiddet, alıkoyma, yağma veya bu fiillerin tehdidi" (IMO, 2009a). Bu tanım, UNCLOS'un kapsamadığı karasuları bakımından düzenleyici işlev görmekte; sorumluluğu öncelikle kıyı devletine yüklemektedir. Daha geniş bir anlatımla; Uluslararası deniz güvenliği rejiminde en kritik kavramsal ayrımlardan biri, deniz haydutluğu (piracy) ile silahlı soygun (armed robbery) arasındadır. Bu ayrım, yalnızca terminolojik değil; aynı zamanda devletlerin cezai yetkisi, müdahale kapasitesi ve uluslararası işbirliği mekanizmalarının işleyişi açısından da belirleyici bir rol oynar.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), korsanlığı yalnızca açık denizlerde veya herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında kalan bölgelerde gerçekleşen fiillerle sınırlı tutar (United Nations, 1982, madde 101). Bu tanım, karasularında gerçekleşen benzer eylemleri dışladığı için, deniz güvenliği açısından önemli bir boşluk yaratmaktadır. Bu boşluğu

doldurmak amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Genel Kurul'un A.1025(26) sayılı Kararı ile kabul edilen Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships belgesinde "armed robbery" kavramını ayrı bir kategori olarak tanımlamıştır.

IMO'ya göre silahlı soygun, "bir devletin iç suları, karasuları veya takımada sularında özel amaçla gerçekleştirilen, gemilere veya gemideki kişilere yönelik şiddet, alıkoyma, yağma veya bu fiillerin tehdidi" şeklinde tanımlanır (IMO, 2009a). Bu tanım, UNCLOS'un kapsamadığı egemenlik alanlarında meydana gelen deniz suçlarını düzenleyici bir işlev görür ve cezai sorumluluğu doğrudan ilgili kıyı devletine yükler. Bu yönüyle IMO'nun yaklaşımı, UNCLOS'un evrensel yargı yetkisine dayalı korsanlık rejiminden farklı olarak, devlet merkezli bir güvenlik paradigmasını benimser. Normatif açıdan bakıldığında, IMO'nun tanımı, deniz güvenliği rejiminde subsidiary norm production örneği olarak değerlendirilebilir. Zira uluslararası sözleşmelerin tanım boşluklarını tamamlayan bu tür düzenlemeler, devletlerin uygulama kapasitesini artırmakta ve bölgesel işbirliğini teşvik etmektedir. Özellikle Güneydoğu Asya'da ReCAAP gibi bölgesel mekanizmalar, IMO'nun silahlı soygun tanımını operasyonel düzeyde benimseyerek, karasularında yaşanan olaylara müdahale etmektedir (Beckman, 2019, s. 13). Ancak bu ayrımın pratikte yarattığı sorunlar da göz ardı edilmemelidir. Örneğin, bir saldırının açık deniz mi yoksa karasularında mı gerçekleştiği konusundaki belirsizlik, yargı yetkisi çatışmalarına yol açabilmektedir. Ayrıca bazı devletlerin karasularında yaşanan olaylara müdahale kapasitesinin sınırlı olması, deniz güvenliği açısından ciddi riskler doğurmaktadır.

Neticede IMO'nun "armed robbery" tanımı, UNCLOS'un dar korsanlık rejimini tamamlayan ve kıyı devletlerinin sorumluluğunu ön plana çıkaran bir düzenleme olarak değerlendirilmelidir. Bu tanım hem hukuki hem de operasyonel düzeyde deniz güvenliği rejiminin çok katmanlı yapısını ortaya koyar.

1.5. SUA Sözleşmesi ve 2005 Protokolü

2005 yılında Londra'da kabul edilen Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (kısaca 2005 SUA Protokolü), 1988 tarihli Deniz Seyrüseferinin Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'nin (SUA) kapsamını genişleterek denizcilik alanında çağdaş tehditlere karşı daha güçlü hukukî yaptırımlar öngörmüştür. Bu protokol, deniz yolu ile kitle imha silahları (WMD) ve bunların taşıma sistemlerinin taşınması veya kullanılması eylemlerini açıkça suç olarak tanımlamakta ve bu tür yasa dışı taşımacılık faaliyetlerinin hem devlet içi hukuka hem de uluslararası işbirliğine konu edilmesini zorunlu kılmaktadır (IMO, 2005, madde 4; U.S. Senate Committee on Foreign Relations, 2008). Örneğin Protokol'ün Madde 4'ün 5–7. paragrafları, gemilerin veya sabit platformların biyolojik, kimyasal veya nükleer silahlar ile bunların teslim sistemlerinin ve

ilgili materyallerin taşınması ya da boşaltılmasını uluslararası düzeyde cezalandırılacak bir eylem olarak düzenler ve devletlerden bu suçları iç hukuk sistemlerinde ayrı suç tipleri olarak tanımlamalarını şart koşar (IMO, 2005, madde 4).

Buna ek olarak, Protokol'ün metnine dahil edilen Madde 8bis, bir devletin başka bir devletin bayrağını taşıyan bir gemiye çıkma (boarding) ve arama yetkisini düzenler; bu madde uyarınca bir Devlet Tarafı, makul şüpheye dayanarak geminin bir suç kapsamında faaliyet gösterdiğini düşünüyorsa ve bayrak devletinden izin almışsa, gemiye müdahale edebilir. Bayrak devleti makul süre içinde yanıt vermezse, ilgili Devlet Tarafı gemiye çıkma ve arama yetkisini kullanabilir; bu düzenleme uluslararası hukuka uygun bir boarding rejimini tesis ederek devletler arasında yetki ve işbirliği mekanizmaları oluşturur (IMO, 2005, madde 8). Bu hükümler, deniz güvenliği alanında sadece WMD taşımacılığını engellemeyi hedeflemekle kalmayıp aynı zamanda ülkeler arası istihbarat paylaşımı, gemi denetim standartları ve operasyonel işbirliği gibi alanlarda devletlerin hukuki yükümlülüklerini de somutlaştırmaktadır. Böylece 2005 Protokolü, modern denizcilik güvenliği normlarını uluslararası hukukun merkezine yerleştirerek hem kitle imha silahları riskini azaltmayı hem de koordineli boarding işlemleri için hukukî bir zemin sağlamayı amaçlar (IMO, 2005, madde 8).

1.6. UNCLOS'un Sınırlılıkları ile SUA Sözleşmesi'nin Katkıları ve Eksiklikleri

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), korsanlık suçunu tanımlarken benimsediği katı kriterler sebebiyle modern deniz güvenliği tehditlerinin dinamik yapısını karşılamakta yetersiz kalmaktadır (Treves, 2009, s. 410). Sözleşmenin 101. maddesinde aranan "açık deniz" şartı, vakaların ağırlıklı olarak karasularında gerçekleşmesi gerçeğiyle çelişmekte ve bilhassa Somali açıkları gibi kıyı devletlerinin zayıf kapasiteye sahip olduğu bölgelerde uluslararası müdahale imkânını daraltarak ciddi güvenlik boşlukları yaratmaktadır (Treves, 2009, ss. 400-403). Bunun yanı sıra, eylemin salt "özel amaç" (private ends) saikiyle işlenmesi zorunluluğu, politik motifli saldırıları kapsam dışı bırakarak deniz terörizmi ile korsanlık arasındaki sınırı belirsizleştirmektedir. Keza, eylemin bir gemiden diğerine yönelmesini şart koşan "iki gemi koşulu", tek gemi üzerinde gerçekleşen gemi içi isyan veya mürettebat kaynaklı şiddet eylemlerini korsanlık statüsünden çıkararak hukuki nitelendirmede yapısal zafiyetler doğurmaktadır (Vukas, 2006).

UNCLOS'un bu normatif eksikliklerini gidermek amacıyla ihdas edilen SUA Sözleşmesi, gemilere yönelik yasa dışı ele geçirme, sabotaj ve şiddet eylemlerini uluslararası suç kapsamına almış; 2005 Protokolü ile kitle imha silahlarının taşınması ve gemilere çıkma (boarding) usullerini düzenleyerek önemli bir hukuki zemin inşa etmiştir (IMO, 2005, madde 8). Ne var ki, kilit kıyı devletlerinin sözleşmeye taraf olmaması ve gerekli iç hukuk

entegrasyonlarının sağlanamaması, SUA'nın pratik etkinliğini kısıtlamıştır. Diaz ve Dubner (2004, ss. 47-48), bu uluslararası iş birliği zafiyetinin, devletleri ortak hukuki çerçeveler yerine dar ulusal çıkarlara dayalı tek taraflı önleyici müdahale modellerine yönelttiğini vurgulamaktadır. Sonuç itibarıyla SUA, normatif düzlemde güçlü bir tamamlayıcı metin olmakla birlikte, uygulamadaki evrensel işlevselliği dar bir kapsamda kalmıştır.

1.7. SUA Sözleşmesi ve Modern Tehditlere Uyum

1988 tarihli SUA Sözleşmesi, gemi kaçırma ve sabotaj gibi geleneksel şiddet eylemlerine odaklanan normatif kurgusuyla, Soğuk Savaş sonrası ortaya çıkan ağ merkezli ve asimetrik güvenlik risklerini karşılamakta yetersiz kalmıştır (Guilfoyle, 2009, s. 45). Bu hukuki zafiyeti gidermek amacıyla ihdas edilen 2005 SUA Protokolü, kitle imha silahlarının (WMD) deniz yoluyla transferini ve gemilerin birer terör silahı yahut lojistik araç olarak kullanılmasını uluslararası suç tipolojisine dâhil ederek sözleşmenin maddi kapsamını çağdaş tehditlere uyarlamıştır (IMO, 2005, madde 4-6). Çok boyutlu ulusötesi suçların engellenmesinde "deniz terörizminin karmaşık doğasına yönelik en kapsamlı sözleşmesel müdahalelerden biri" olarak nitelendirilen bu güncelleme (Doğru, 2012), operasyonel sahada Madde 8bis ile yenilikçi bir "gemilere çıkma" (boarding) rejimi ihdas etmiştir. İlgili düzenleme, bayrak devletinin rızası ve ölçülülük ilkeleri ekseninde müdahale usullerini belirleyerek devlet egemenliği ile küresel deniz güvenliği arasında hassas bir denge kurmuştur (U.S. Senate Committee on Foreign Relations, 2008, ss. 12–13). Bilhassa devlet dışı silahlı aktörlerin hukuki yetki boşluklarından faydalandığı güncel coğrafi kriz noktalarında, 2005 Protokolü salt kavramsal bir genişleme sunmakla kalmamış; ulusal hukukların uyumlaştırılmasını, istihbarat paylaşımını ve yargısal iş birliği mekanizmalarını kurumsallaştırarak devletlerin soruşturma ve kovuşturma kapasitelerini operasyonel bir zeminde tahkim etmiştir (IMO, 2005)

2. SOMALİ AÇIKLARINDA DENİZ HAYDUTLUĞUNUN ORTAYA ÇIKIŞI

Somali açıklarında deniz haydutluğu, yalnızca denizcilik güvenliği meselesi olmakla kalmayıp aynı zamanda bölgenin siyasal istikrarsızlığı, ekonomik çöküntüsü ve içinde yer aldığı küresel ulaştırma koridorlarının jeostratejik önemi ile doğrudan ilişkilidir. Somali'de 1990'ların başından itibaren devlet otoritesinin çökmesi, şiddetli iç savaş ve siyasi parçalanma ülkede uzun süreli bir fail devlet görünümüne yol açmış; bu durum deniz sahalarında örgütlü suç unsurlarının ve silahlı aktörlerin ortaya çıkması için elverişli bir ortam yaratmıştır (Lucas, 2013). Bu çöküş, güvenlik güçlerinin aşınması ve hukukun üstünlüğünün yok olması ile birleştiğinde, kıyı topluluklarının deniz kaynaklarına erişimde yaşadığı belirsizlikler ve dış balıkçılık gibi ekonomik baskılar da piratçılığın tabanını oluşturan ekonomik saikleri pekiştirmiştir.

Bölgenin coğrafi konumu, Somali açıklarını dünya deniz ticaretinin en kritik bölgelerinden biri hâline getirmektedir. Gulf of Aden ve Bab-el-Mendeb boğazı, Asya ile Avrupa arasındaki en kısa deniz yolunu oluşturur ve bu koridor dünya ticaretinin önemli bir kısmını taşıyan bir deniz geçididir Uluslararası ticaretin yaklaşık %20'si bu güzergahtan geçmekte ve özellikle enerji ürünleri ile konteyner taşımacılığı açısından bölge hayati bir öneme sahiptir (Çalık, 2017). Bu yoğun trafik, Somali kıyılarına yakın deniz sahalarını hem ekonomik fırsat olarak ortaya çıkaran hem de korsanlık için cazip hedefler sağlayan bir ortam oluşturmuştur. Somali'den doğrudan Hint Okyanusu'na açılan sularda yer alan bu geçit, dünyanın en işlek ticaret yollarından biri olması itibarıyla yüksek ek kazanç potansiyeli barındırmış; bu durum, yerel denizcilerden uluslararası suç şebekelerine kadar geniş bir aktör yelpazesinin oyuncu hâline gelmesine imkân tanımıştır (Batır, 2011, s. 52).

Somali'de deniz haydutluğunun modern formunun ortaya çıkışı, yalnızca coğrafi fırsatlarla açıklanamaz; bu fenomen aynı zamanda siyasal ve ekonomik başarısızlıkların bir sonucudur. Ülke uzun yıllar süren iç savaş ve devletin parçalanması sürecinde uluslararası yardım ve ticarete bağımlı hale gelirken, bu yapısal zayıflıklar korsanlar için yeni gelir kaynaklarının ortaya çıkmasına neden oldu. Somali'nin zayıf deniz güvenlik kapasitesi, ekonomik imkânların sınırlılığı, aynı zamanda yasadışı balıkçılık ve yabancı gemilerin bölgede ekonomik kaynakları kurcalaması gibi faktörler, yerel balıkçıları hem gelir kaybına uğratan hem de silahlı eylemlere yönelten etkenler olarak belirlenmiştir (Lucas, 2013). Bu ekonomik koşullar, korsanlığın "kâr güdümlü bir suç endüstrisi" hâline gelmesine ve fidye pazarlığı üzerinden sürdürülen bir "deniz ekonomisi" modelinin oluşmasına katkı sağlamıştır.

1990'ların sonları ve 2000'lerin başında Somali açıklarında korsan eylemleri nispeten daha küçük ölçekli iken, bölgesel gerilimlerin ve uluslararası ticaretin artmasıyla birlikte bu eylemler 2006–2011 arasında dramatik bir yükseliş göstermiştir. Uluslararası Ticaret Odası'nın Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) verilerine göre Somali kıyılarında ve Gulf of Aden hattında 2006–2010 arasında binlerce gemiye yönelik saldırı rapor edilmiştir; 2010'da bölgedeki saldırıların sayısı 219'u aşmış ve bunların 49'u başarılı gemi kaçırma vakası olarak kaydedilmiştir (Batır, 2011, s. 122). Bu artış, sadece ticaret gemilerinin hedef alınmasıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda Somali iç ekonomik koşullarının kötüleşmesi, uluslararası balıkçılık sektörünün körfeze yönelik talebi ve yabancı gemilere duyulan tepkiyle de bağlantılı bir ekonomik ve siyasal fenomen olarak ortaya çıkmıştır (Batır, 2011, s. 134).

Aden Körfezi'nin jeostratejik önemi, bölgeyi deniz haydutluğu için ideal bir operasyon alanı hâline getirmektedir. Bu su kütlesi, yalnızca dünya ticaretinin önemli bir kısmını taşımakla kalmaz, aynı zamanda Süveyş Kanalı'na doğrudan erişim sağlayarak Avrupa–Asya arasındaki ticaret maliyetlerini ve süresini düşürür. Somali açıklarındaki korsanlar bu yoğun trafikten faydalanarak büyük ticaret gemilerini hedef seçmiş ve fidye pazarlığı

yoluyla yüksek gelirler elde etmeye başlamıştır (Çalık, 2017). Uluslararası toplumun bu artan tehdide karşı tepkisi, NATO gibi ittifakların deniz devriyeleri (Operation Ocean Shield vb.) ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararları gibi çok taraflı girişimlerle Somali açıklarında deniz güvenliği mimarisini yeniden düzenleme çabalarını tetiklemiştir.

Somali'nin devlet yapısındaki çöküş, ekonomik sınırlılıklar ve Aden Körfezi – Kızıldeniz hattının küresel ticaretteki merkezi rolü bir araya gelerek bu bölgedeki deniz haydutluğunu sadece bölgesel bir istikrarsızlık göstergesi olmaktan çıkarıp küresel bir ticaret ve güvenlik sorunu hâline getirmiştir. Bu durum, sadece denizcilik güvenliği alanında değil, aynı zamanda uluslararası siyasi ekonomi ve bölgesel kalkınma politikaları perspektifinde de kapsamlı analizleri gerekli kılmaktadır.

2.1. Haydutluk Eylemlerinin Yöntemleri ve Evrimi

Somali açıklarında deniz haydutluğu, başlangıçta kıyıya yakın basit saldırı eylemleriyle sınırlı iken zamanla daha sofistike organizasyonel yapılar ve saldırı yöntemleri geliştirmiştir. İlk dönem korsanlık faaliyetleri genellikle küçük teknelerle ve basit ekipmanla yürütülmüş olup, korsanlar kıyıdan kısa mesafedeki hedeflere gündüz vakti yaklaşmakta ve gemiye küçük motorlu botlarla çıkmaktaydı. Bu dönem, korsan eylemlerinin bir nevi eşitsiz güç kullanımıyla fırsatçı saldırılar şeklinde gerçekleştirildiğini göstermektedir (Tsvetkova, 2009, s. 53).

Ancak Somali korsanlarının yöntemleri, özellikle 2000'li yılların ortalarından itibaren dramatik biçimde evrilmiştir. Bu evrimin en belirgin göstergesi "ana gemi" (mother ship) taktiğinin benimsene başlamasıdır. Korsanlar, kıyıdan ele geçirilen balıkçı teknelerini veya yerel ticaret gemilerini ana gemi olarak kullanarak, saldırı menzillerini Hindistan Okyanusu'nun derinliklerine genişletmişlerdir. Bu taktik, korsanlara sadece kıyıya yakın sularda değil, yüzlerce deniz mili ötesinde seyreden büyük ticaret gemilerini hedef alma imkânı sağlamıştır (Tsvetkova, 2009, s. 53). Ana gemi kullanımı, sahada daha geniş bir deniz alanını etkilemekle kalmamış, aynı zamanda korsanların saldırı planlamasını örgütsel bir boyuta taşımasına yol açmıştır.

Eylemlerin evriminde bir diğer önemli değişim, korsanların müzakere ve fidye stratejilerini sistematik hâle getirmeleridir. Başlangıçta korsanların amacı daha çok anlık suç geliri elde etmek iken, zamanla gemi ve mürettebatı rehin alarak fidye talep etme yöntemi, ciddi bir ekonomik suç modeli olarak yerleşmiştir. Bu durum, korsan eylemlerinin sadece denizde gerçekleşen fiziksel saldırılar olmaktan çıkarak stratejik pazarlık süreçlerine dönüşmesine neden olmuştur. Fidye pazarlığında müzakereciler genellikle uluslararası iletişim dillerini kullanarak gemi sahipleriyle doğrudan temas kurmakta ve diasporik bağlantılar üzerinden daha yüksek ekonomik kazançlar sağlamaktadırlar (Osei-Tutu, 2011, ss. 7–8). Somali korsanlarının silahlandırma ve saldırı ekipmanı da evrim geçirmiştir. Başlarda sadece hafif

silahlarla gerçekleştirilen saldırılar, daha sonra ağır makineli tüfekler ve RPG (roketatar) gibi daha güçlü donanımlarla desteklenmeye başlanmıştır; bu da korsanların caydırıcı güçlerini artırmış ve saldırı başarı oranlarını yükseltmiştir (Tsvetkova, 2009, s. 53). Dahası, korsan örgütleri denizdeki koordinasyon kapasitelerini geliştirmiş ve daha örgütlü bir taktik anlayış benimsemişlerdir. Bu gelişme korsan eylemlerinin artık sadece bireysel saldırılar değil, planlı ve koordineli operasyonlar hâline gelmeye başladığını göstermektedir.

Akademik çalışmalar, Somali korsanlığının bu dönüşümünü sadece deniz taktiklerindeki değişikliklerle açıklamayarak aynı zamanda sosyal-ekonomik ve siyasal bağlamla ilişkilendirmektedir. Korsanlık eylemlerinin uzun menzilli saldırılara dönüşmesi, örgütsel yapıların güçlenmesi ve fidye stratejilerinin sistematikleşmesi, devlet yokluğu, ekonomik çaresizlik ve bölge içi çelişkilerden doğan fırsat alanlarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu nedenle Somali haydutluğunun yöntemleri, sadece teknikteki değişikliklerle değil, aynı zamanda korsanların sürdürülebilir suç organizasyonlarına dönüşmesiyle birlikte evrilmiştir. Somali açıklarında haydutluk eylemleri başlangıçta basit fırsatçı saldırılardan örgütlü, geniş menzilli, planlı ve ekonomik pazarlık süreçlerine dayalı suç faaliyetlerine doğru belirgin bir evrim göstermiştir. Bu evrim, korsanlıkla mücadelede uluslararası aktörlerin de yöntemlerini uyarlamalarını zorunlu kılmıştır; çünkü artık korsan eylemleri sadece deniz güvenliği sorunları değil, aynı zamanda ekonomik suç örgütlenmesi ve bölgesel istikrarı tehdit eden kompleks yapılar hâline gelmiştir.

3. ULUSLARARASI TOPLUMUN SOMALİ AÇIKLARINDAKİ MÜCADELE MEKANİZMALARI

Somali açıklarında korsanlığın küresel deniz ticaretini sekteye uğratması ve sigorta maliyetlerini dramatik ölçüde artırması, uluslararası toplumun 2008 yılından itibaren çok katmanlı bir güvenlik mimarisi inşa etmesini zorunlu kılmıştır. Hansen (2009, s. 22), bu krizin küresel deniz güvenliği rejimindeki kırılganlıkları görünür kıldığını ve BM Güvenlik Konseyi'nin (BMGK) duruma "bir deniz güvenliği krizi" perspektifiyle yaklaştığını vurgulamaktadır. Bu bağlamda, korsanlıkla mücadele salt askerî bir refleks olmaktan çıkmış; BMGK kararları, çok uluslu deniz görev kuvvetleri, yargısal kapasite inşası ve ticari denizcilik sektörünün entegrasyonundan oluşan karmaşık bir ekosisteme dönüşmüştür.

BMGK, Somali krizini uluslararası barış ve güvenliğe doğrudan bir tehdit olarak tanımlayarak normatif bir paradigma değişimi yaratmıştır. 2008 yılında kabul edilen S/RES/1816 sayılı karar, Somali Geçici Federal Hükümeti'nin rızasıyla yabancı devletlere Somali karasularında korsanlığa karşı "gerekli tüm araçları" kullanma yetkisi vererek, UNCLOS m. 101'deki "açık deniz" kuralına istisnai bir alan açmıştır. Kraska ve Wilson (2009a, s. 518), bu durumu "fiilen genişletilmiş evrensel yetki uygulaması" olarak

nitelendirmektedir. Kararın geçici ve Somali'ye özgü formüle edilmesi, yeni bir teamül hukuku yaratılmasının önüne geçmiştir. Müteakip S/RES/1838 ve S/RES/1846 kararları ile uluslararası donanmaların (NATO, AB ve ABD öncülüğündeki CTF-151) lojistik ve operasyonel koordinasyonuna hukuki zemin sağlanmış; devletlere arama, el koyma ve imha yetkileri tanınmıştır. En radikal istisnalardan biri olan S/RES/1851 ise, egemenlik ilkesini esneterek korsan üslerine yönelik Somali topraklarında kara operasyonu düzenleme yetkisi vermiş ve tehdidin salt denizle sınırlı olmadığını teyit etmiştir. S/RES/1897 ve S/RES/2077 (2012) gibi kararlar ise, müdahalenin askerî boyutunu aşarak yargısal mekanizmaların kurumsallaşmasını hedeflemiştir.

Operasyonel sahada, NATO'nun Operation Ocean Shield, AB'nin EUNAVFOR Atalanta ve CTF-151 gibi çok uluslu görev kuvvetleri ortak bir deniz güvenliği ağı oluşturmuştur. Silva bu operasyonların devriye faaliyetleriyle örgütlü korsan gruplarının hareket alanını daralttığını ve 2011 sonrasında kaçırılma vakalarında belirgin bir düşüş sağlandığını belirtmektedir (Silva, 2010, s. 558). Bilhassa Atalanta operasyonu, Dünya Gıda Programı gemilerini koruma misyonuyla AB dış politikasında "askerî-sivil hibrit modelin" başarılı bir tezahürü olarak değerlendirilmektedir (Riddervold, 2014, s. 553). Donanmalar arası taktiksel örtüşmeyi engellemek amacıyla kurulan SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) mekanizması ise, "deniz güvenliği işbirliğinde yapısal bir inovasyon" olarak öne çıkmıştır.

Mücadele mekanizmasının hukuki ve sivil boyutları da askerî adımlarla eşgüdümlü ilerlemiştir. UNODC'nin Maritime Crime Programme inisiyatifi, Kenya, Seyşeller ve Mauritius gibi bölge ülkelerinde adli kapasite ve delil zinciri prosedürleri inşa ederek korsanlığın "hukuk sistemleri üzerinden de bastırılmasını" sağlamıştır. Eşzamanlı olarak, ticari denizcilik sektörünün sürece dâhil edilmesiyle Best Management Practices (BMP4) kılavuzu hayata geçirilmiş; rotalama ve fiziksel bariyer gibi pasif savunma teknikleri sayesinde korsanların gemiye çıkma ihtimali istatistiksel olarak azaltılmıştır (Gilpin, 2009, s. 8). Sonuç itibarıyla BMGK'nın normatif çerçevesi ve uluslararası toplumun senkronize hamleleri, deniz haydutluğuyla mücadelede operasyonel, hukuki ve politik koordinasyonu bütünleştiren model bir güvenlik mimarisi yaratmıştır.

3.1. Çok Taraflı Operasyonlar (CTF-151, EUNAVFOR Atalanta, NATO Okyanus Kalkanı)

Somali açıklarında korsanlığın 2007–2011 arasında keskin bir şekilde yükselişe geçmesi, uluslararası toplumun sadece ulusal donanmalarla değil, aynı zamanda kurumsallaşmış çok taraflı askerî görev güçleriyle müdahale etmesini gerektirmiştir. Bu bağlamda ortaya çıkan CTF-151, EUNAVFOR Atalanta ve NATO Operation Ocean Shield, modern deniz güvenliği işbirliğinin kapsamlı ve çok katmanlı örnekleri olarak değerlendirilir. Üç operasyonun da temel özelliği, denizde silahlı caydırıcılığın ötesine geçerek

bilgi paylaşımı, teknoloji entegrasyonu, lojistik koordinasyon ve hukukî mekanizmaları kapsayan geniş bir güvenlik mimarisi kurmalarıdır. CTF-151'in "esnek katılım modeli", korsanlıkla mücadelede farklı devletlerin politik sınırlamalarına rağmen katkı sunabilmelerini sağlamış ve operasyonun sürekliliğini desteklemiştir. Buna paralel olarak AB'nin Atalanta operasyonu, yalnızca askerî caydırıcılık değil, aynı zamanda Dünya Gıda Programı gemilerinin korunması, bölgesel güvenlik kapasitesinin desteklenmesi ve korsanlık şüphelilerinin üçüncü ülkelere transferi gibi daha kurumsal görevleri içermiştir (House of Lords, European Union Committee, 2010, s. 7).

NATO'nun Operation Ocean Shield misyonu ise İttifak'ın terörizm, enerji güvenliği ve deniz hatlarının korunması gibi geniş kapsamlı tehdit değerlendirmeleriyle uyumlu olarak daha teknolojik ve durumsal farkındalığa dayalı bir yaklaşım benimsemiştir. NATO'nun bu operasyon sırasında kullandığı durumsal farkındalık ağlarının, ticari gemiler ve askerî unsurlar arasında gerçek zamanlı iletişim sağlayarak korsan gruplarının hareket alanını önemli ölçüde kısıtladığını belirtilir. Böylece üç görev gücü, farklı yetenekleri ve kurumsal mantıklarıyla aynı coğrafyada faaliyet göstermelerine rağmen birbirlerini tamamlayan bir yapı geliştirmiştir. Bu tamamlayıcı etkileşimin somutlaşmış hâli, Shared Awareness and Deconfliction (SHADE) mekanizmasıdır. SHADE, CTF-151, NATO ve AB kuvvetlerinin devriye alanlarını çakıştırmamasını, olay bildirimlerini paylaşmasını ve korsanlık "sıcak noktalarına" göre devriye yoğunluğunu yeniden ayarlamasını mümkün kılmıştır. SHADE sayesinde üç büyük görev gücü arasında rekabet alanı yerine tamamlayıcı işlev alanı doğmuş, bu durum sahadaki askerî etkinliği daha da yükseltmiştir (Ghosh, 2016,). Çok taraflı operasyonların etkisi, yalnızca askerî devriyelerin artmasıyla sınırlı kalmamış; aynı zamanda ticari gemilerin kendi savunma protokollerini geliştirmelerini teşvik eden bir güvenlik kültürü yaratmıştır. BMP3 ve BMP4 gibi rehberler sayesinde dikenli tel, yüksek basınçlı su topları, güvenli oda uygulamaları ve manevra teknikleri yaygınlaşmış; Gilpin'in bulguları bu tür pasif savunma önlemlerinin korsanların gemiye çıkma olasılığını istatistiksel olarak azalttığını göstermiştir (Gilpin, 2009, s. 8). Bu durum, askerî görev güçlerinin sahadaki varlığı ile ticari denizcilik sektörünün kendi güvenlik standartlarını yükseltmesinin birleşerek hibrit bir caydırıcı düzen yarattığını göstermektedir. Somali açıklarında korsanlığın 2011 sonrasında dramatik düşüş göstermesi, literatürde bu operasyonların kolektif etkisine bağlanmaktadır. CTF-151'in hareket kabiliyeti, Atalanta'nın hukukî ve kurumsal altyapısı ve NATO'nun teknolojik üstünlüğü bir araya geldiğinde, korsan gruplarının hem denizde hem karada operasyonel kapasitesi zayıflamış; planlama, iletişim ve intikal hatları bozulmuştur. Bu çok taraflı yapı, korsanlıkla mücadelede küresel ölçekte uygulanan en kapsamlı çabanın ortaya çıkmasını sağlamış, aynı zamanda uluslararası deniz güvenliğinin gelecekte nasıl şekilleneceğine dair kalıcı bir model sunmuştur.

3.2. Uluslararası Hukuk Çerçevesi ile Çok Taraflı Operasyonların Entegrasyonu

Somali açıklarında korsanlıkla mücadelede kullanılan askerî operasyonların etkinliği, yalnızca sahadaki güç projeksiyonundan değil, aynı zamanda bu operasyonların dayandığı uluslararası hukukî çerçevenin esnekliğinden kaynaklanmaktadır. UNCLOS'un korsanlığı yalnızca açık denizde tanımlayan sınırlayıcı yapısı, fiiliyatta korsanlık olaylarının Somali kara sularında gerçekleşmesi nedeniyle yetersiz kalmış; bu boşluk BMGK kararlarıyla doldurulmuştur. Kraska ve Wilson, UNCLOS'un 101 ve 105. maddelerinin korsanlıkla mücadelede "normatif bir çekirdek sağladığını, ancak sahadaki gerçekliğin bu normları aşan daha geniş yetkiler gerektirdiğini" belirtir (Kraska ve Wilson, 2009b, 250). Bu nedenle BMGK'nın 1816, 1838 ve 1846 sayılı kararları, UNCLOS'un açık deniz sınırlarını hukuken genişletmiş ve çok taraflı operasyonlara meşru müdahale zemini sağlamıştır.

Bu hukuki dönüşüm, çok taraflı görev güçlerinin sahada nasıl hareket ettiğini doğrudan şekillendirmiştir. Örneğin CTF-151, UNCLOS'un evrensel yargı yetkisine dayanarak korsan gemilerini açık denizde takip etme ve el koyma yetkisini kullanırken, BMGK kararları sayesinde Somali kara sularında da operasyon yürütebilmiştir. Bu durum, UNCLOS'un devletlerin yalnızca açık denizde korsanlığa karşı yetkili olduğu kuralının, Somali özelinde BM tarafından geçici olarak askıya alındığı bir örnek yaratmıştır. Atalanta operasyonu ise hem BM kararlarını hem de AB Konseyi'nin yetkilendirmelerini kullanarak korsan şüphelilerini üçüncü ülkelere transfer eden benzersiz bir sistem geliştirmiştir. Riddervold'un (2014) vurguladığı üzere bu düzenleme, AB'nin "sahada askerî operasyon ile uluslararası ceza işbirliğini aynı çatı altında birleştiren ilk yapısıdır" (Riddervold, 2014, s. 558).

SUA Sözleşmesi de operasyonların hukukî altyapısında önemli bir rol oynamıştır. Korsanlık ve deniz haydutluğu çoğu zaman aynı kavram gibi görülse de SUA, korsanlık kapsamına girmeyen gemi kaçırma, mürettebata şiddet uygulama veya güvenliği tehdit eden sabotaj fiillerini suç haline getirmiştir. Dolayısıyla çok taraflı görev güçlerinin karşılaştığı vakaların bir bölümü, UNCLOS değil, SUA çerçevesinde kovuşturulabilir niteliktedir. NATO'nun el koyduğu bazı teknelerde korsanlık yanında "gemi güvenliğini tehlikeye düşürme" suçunun da işlendiği, bu nedenle SUA'nın pratikte sıkça başvurulan bir metin olduğunu bilinmektedir (Murphy, 2009, s. 12). Operasyonların bu karmaşık hukuk düzenine entegre olmasını sağlayan bir diğer unsur, yakalanan şüphelilerin yargılanması ve transfer süreçlerinin çok aktörlü şekilde organize edilmesidir. Seyşeller ve Kenya gibi ülkeler, EUNAVFOR ve UNODC işbirliğiyle korsan yargılamaları için özel mahkeme altyapıları geliştirmiştir. Korsanların delil zinciri bozulmadan yargılanabilmesi için AB ve BM tarafından hazırlanan standart prosedürlerin önemine dikkat çekilmektedir. Bu yönüyle çok taraflı askerî operasyonlar,

yalnızca güvenlik operasyonu değil, aynı zamanda uluslararası adalet zincirinin bir parçası hâline gelmiştir.

BMGK kararlarının operasyonel sonuçlarından biri de NATO, AB ve CTF-151'in ortak hareket ettiği bir alan yaratarak deniz güvenliği alanında yeni birçok taraflılık modeli oluşturmasıdır. SHADE mekanizması bu modelin en kurumsal örneğidir. Bu yapı sayesinde korsan gruplarının saldırı olasılıkları istatistiksel olarak düşmüş, askeri varlıkların etkisi çarpan etkisi yaratacak şekilde güçlenmiştir. UNCLOS, SUA ve BM kararları, üç çok taraflı operasyonun sahadaki faaliyetlerine yalnızca hukukî meşruiyet sağlamamış; aynı zamanda operasyonların tasarımını, kapsamını ve işlevini belirleyen çerçeveyi oluşturmuştur. Bu bütünleşik yapı sayesinde Somali açıklarında korsanlık, 2011 sonrasında keskin bir düşüş göstermiş; uluslararası toplumun müşterek deniz güvenliği kapasitesi kalıcı biçimde gelişmiştir. Somali örneği, askerî operasyonların tek başına yeterli olmadığını; ancak uluslararası deniz hukuku, çok taraflı diplomasi, yargı süreçleri ve teknolojik caydırıcılık entegrasyonu sayesinde sürdürülebilir güvenlik üretilebileceğini göstermiştir.

3.3. Devletlerin Münferit Operasyonel Katkıları

Somali açıklarında çok uluslu komuta zincirleri (CTF-151, EUNAVFOR Atalanta, NATO) altında yürütülen korsanlıkla mücadele operasyonlarının genel etkinliği, devletlerin bireysel donanma, istihbarat ve lojistik kapasitelerindeki farklılıklar sebebiyle asimetrik bir yük paylaşımı modeli üzerinden şekillenmiştir. Silva (2010, s. 558) devletlerin bölgeye sürekli deniz unsuru tahsis etmesini "güvenlik yükü paylaşımının eşitsiz yapısının doğal bir sonucu" olarak tanımlamaktadır. Bu asimetrik yapıda her aktör, kendi stratejik ve taktiksel üstünlüğüne uygun niş bir rol üstlenmiştir. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri, donanmasına ait P-3 Orion ve P-8 Poseidon uçaklarıyla uzun menzilli gözetleme imkânı sunarak korsan gruplarının hareket örüntülerini deşifre etmiş; "ana gemi tabanlı saldırı biçimlerini bozan en kritik unsur" hâline gelmiştir. Birleşik Krallık ise askerî gücün ötesinde, UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) aracılığıyla ticari denizcilik sektörü ile askerî unsurlar arasında anlık bir istihbarat ve risk bildirimi ağı kurmuştur. Riddervold (2014, s. 557) bu koordinasyon rolünü, "denizci devlet refleksinin modern uyarlaması" olarak yorumlamaktadır. Eşzamanlı olarak Fransa, Jeanne d'Arc sınıfı helikopter taşıyıcı platformlarıyla hızlı müdahale kapasitesini artırmış ve "yakalama oranlarını kayda değer biçimde yükselten" (Silva, 2010, s. 558) bir operasyonel çeviklik sağlamıştır.

Bölge dışı aktörlerin askerî ve istihbari üstünlükleri, Japonya'nın Deniz Öz Savunma Kuvvetleri (JMSDF) aracılığıyla müttefik güçlere sunduğu ve Murphy (2009, s. 18) tarafından "münferit ama stratejik nitelikte bir istikrarlaştırıcı" olarak nitelendirilen kesintisiz deniz lojistiği ve ikmal desteğiyle sürdürülebilir kılınmıştır. Öte yandan, mekanizmanın hukuki ve

adli ayağı, doğrudan bir askerî güç yansıtamayan bölge ülkelerinin kurumsal inisiyatiflerine dayanmıştır. Kenya ve Seyşeller yargılama ve tutukluluk kapasiteleriyle sürecin yasal meşruiyetini tesis etmiş; nitekim UNODC değerlendirmelerinde Kenya'nın Mombasa mahkemeleri, "hukuki zincirin en işleyen halkalarından biri" olarak tescillenmiştir. Sonuç itibarıyla, Somali açıklarındaki bu çok taraflı güvenlik mimarisi tek bir hegemonik devletin gücünden ziyade; istihbarat, teknoloji, lojistik ve adli kapasitelerin birbirini tamamladığı kolektif bir laboratuvar işlevi görerek uluslararası deniz güvenliğinin çok boyutlu doğasını somutlaştırmıştır.

4. TÜRKİYE'NİN SOMALİ AÇIKLARINDAKİ FAALİYETLERİ VE HUKUKİ DAYANAKLARI

TBMM'nin Aden Körfezi–Somali havzasına ilişkin karar ve tezkereleri, deniz gücünün dışarıda kullanımı konusunda hem anayasal meşruiyet hem de sürekli siyasal denetim üreten bir "çerçeve yetki" işlevi görür: 10/2/2009 tarihli 934 sayılı kararla başlayan ve müteakip yıllarda uzatılarak devam eden izinler, Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının bölgede Türk bayraklı/Türkiye bağlantılı ticari gemilerin emniyeti ile uluslararası müşterek korsanlıkla mücadele çabalarına aktif katılım hedefini aynı metinde birleştirir (Türkiye Büyük Millet Meclisi [TBMM], 2018, s. 14). Bu yapı, yürütmeye operasyonel esneklik sağlarken, görevin coğrafyasını ve amacını "sınırlandırılmış" biçimde tanımlayarak askerî güç kullanımını rastlantısal bir inisiyatif olmaktan çıkarır; özellikle Somali karasularına ilişkin kapsamın, ilgili BMGK kararlarına atıfla gerekçelendirilmesi, iç hukuk–uluslararası hukuk bağını görünür kılar (TBMM, 2018, s. 14).

Türkiye'nin CTF-151 ve NATO şemsiyesi altındaki görevlerle ilişkisi, sahadaki güvenlik çıktısını tek başına "bayrak koruma" düzeyinde değil, koalisyon mimarisi içinde rol ve görünürlük düzeyinde üretir. NATO'nun Ocean Shield kapsamında üstlendiği "refakat ve caydırıcılık + diğer misyonlarla koordinasyon" mantığı, Atalanta ve CTF-151 ile eşgüdüm üzerinden kaynak israfını azaltmayı ve değişen korsan taktiklerine uyum sağlamayı hedefler (NATO, 2016, s. 56). AB'nin değerlendirmesi de Horn of Africa–Kızıldeniz hattında Ocean Shield–Atalanta iş birliğinin sekiz yıl sürdüğünü ve SHADE mekanizmaları üzerinden pratik koordinasyonun kurumsallaştığını vurgular (European External Action Service [EEAS], t.y., s. 1). Türkiye açısından bu çerçeve, "tekil devriye"den ziyade müşterek harekât ekosistemine entegre bir katkı üretir: Türk unsurlarının 2009'dan (RG 29 Temmuz 2008, Sayı: 26951) itibaren CTF-151 ve Ocean Shield'de yer alması, ayrıca bu yapıların komutasını dönemsel olarak üstlenmesi, sadece sahada var olma değil, operasyonel liderlik kapasitesi sergileme anlamına gelir.

Müdahale yetkisi ve uygulama kuralları bakımından, Türk Deniz Kuvvetleri'nin fiilî hareket alanı iki katmanlıdır. Birinci katman, açık denizde korsanlığın bastırılmasına dair klasik deniz hukuku rejimidir: devletlerin korsanlığın bastırılmasında iş birliği yükümlülüğü (m. 100), korsanlık tanımı

(m. 101), korsan gemisinin zaptı ve kişilerin yakalanması (m. 105) ile bunun yalnızca yetkili kamu gemileri/harp gemilerince yapılabilmesi (m. 107) birlikte okunduğunda, müdahalenin hem yetkisini hem de failini netleştirir (United Nations, 1982). İkinci katman ise TBMM tezkerelerinin işaret ettiği şekilde, Somali karasuları gibi alanlarda yetkilendirmenin BMGK kararlarına dayandırılması ve buna paralel ulusal düzenlemelerin yürütmece yapılmasıdır; bu, müdahalenin "coğrafi genişlemesini" keyfî olmaktan çıkarıp uluslararası yetkilendirme/izne bağlar (TBMM, 2018, s. 14). Dolayısıyla angajman kuralları pratikte; caydırıcılık–tespit–durdurma–arama–el koyma–gözaltı gibi kademeli bir kuvvet kullanım mantığına, delil güvenliği ve üçüncü taraf haklarının korunması gibi hukuki özen yükümlülüklerine yaslanmak zorundadır (United Nations, 1982).

Askerî ve diplomatik katkının toplam etkisi, "korunan gemi sayısı"ndan daha geniş bir ölçekte okunmalıdır. TBMM metni, görevin sadece güvenlik çıktısı değil, aynı zamanda BM sistemi içinde ve bölgesel ölçekte Türkiye'nin rol ve görünürlüğünü pekiştirdiğini açıkça kayda geçirir (TBMM, 2018, s. 14). Siyasi ekonomi boyutunda ise güzergâhın Türkiye'nin ticaret ağı için anlamı, her yıl yaklaşık 1.000 Türk bayraklı geminin bu rota üzerinden geçmesi ve dış ticaret hacminin kayda değer bir bölümünün bu hatla bağlantılanması üzerinden somutlaştırılır. Bu iki eksen birleştiğinde, Türkiye'nin katkısı; deniz ticaretinin sürekliliğini destekleyen güvenlik üretimi, koalisyonlarda komuta/sorumluluk üstlenme yoluyla diplomatik ağırlık ve TBMM'nin yıllık uzatma pratiğiyle güç kullanımının hesap verebilir bir zeminde tutulması olarak özetlenebilir (Multinational Maritime Security Centre of Excellence, 2018, madde 17; NATO, 2016, madde 56).

5. DENİZDE KORSANLIKLA MÜCADELEDE YAKALAMA–DELİL–YARGILAMA ZİNCİRİ: YETKİ ÇATIŞMALARI VE ULUSLARARASI HUKUKUN UYGULAMA SINIRLARI

Deniz haydutluğu vakalarında yakalama ve yargılama hattının etkinliği, sahadaki askerî müdahalenin hukuki kategorizasyonuna sıkı sıkıya bağlıdır. UNCLOS m. 100, 101 ve 105, açık denizlerdeki fiillere karşı devletlere evrensel yakalama ve el koyma yetkisi tanısa da (United Nations, 1982); "iki gemi" şartı veya "özel amaç" gibi daraltıcı unsurlar, güncel vakaların bu normatif çerçeveye oturtulmasını zorlaştırmaktadır. Bu tanımsal uyumsuzluk, sahada meşru bir yakalama gerçekleşse dahi bayrak devleti, mağdur devlet ve yakalayan devlet arasında karmaşık yetki çatışmaları doğurmaktadır (United Nations, 1982).

Bu normatif daralma karşısında 1988 SUA Sözleşmesi, eylemin teknik anlamda "korsanlık" sayılıp sayılmamasından bağımsız olarak, gemiye zorla çıkma ve rehin alma gibi şiddet fiillerini uluslararası düzeyde suçlaştırarak devletlere tamamlayıcı bir yargı yetkisi zemini sunar (IMO, 1988). SUA, taraf devletlere belirli bağlantı noktalarına (failin tabiiyeti, bayrak vb.) dayalı yargı yetkisi kurma zorunluluğu getirerek "yakalandı ama kim yargılayacak?"

açmazını daraltmayı hedefler. Ne var ki bu mekanizmanın işlerliği, yakalayan ve yargılamayı devralacak devletlerin iç hukuklarındaki usul güvencelerine ve entegrasyon kapasitelerine bağlıdır (IMO, 1988).

Operasyonel güç kullanımı ile ceza adaletinin ispat standartları arasındaki en büyük kırılma, delil toplama ve nakil aşamasında yaşanır. Deniz ortamında elde edilen kırılgan maddi bulguların (silahlar, elektronik kayıtlar, ifadeler), "yakalayan kuvvet" ile "yargılayan devlet" ayrıştığında usulüne uygun muhafazası ve transferi zincirleme adli krizler yaratır. SUA Sözleşmesi'nin "teslim et ya da yargıla" prensibini yansıtan işbirliği ve iade mekanizmaları, bu adli çöküş riskini minimize etmeyi amaçlar (IMO, 1988). UNCLOS'un askerî müdahaleyi önceleyen ancak tanımsal sınırlarıyla yargılamayı zorlaştıran yapısı (United Nations, 1982) ile SUA'nın işbirliği hükümleri bir arada değerlendirildiğinde; yakalama-yargılama zincirinin bekası, doğru hukuki sınıflandırmaya ve kusursuz bir adli işbirliği protokolüne dayanır. Aksi takdirde, sahada sağlanan taktiksel başarılar ceza adaletine dönüşemez ve uluslararası hukuk "kâğıt üzerinde güçlü, sahada kırılgan" bir çerçeveye hapsolur (United Nations, 1982; IMO, 1988).

6. TÜRK MÜDAHALESİNİN ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN ÖNEMİ: ULUSLARARASI HUKUK, BÖLGESEL GÜVENLİK VE GELECEĞE DAİR ÖNERİLER

Türkiye'nin Aden Körfezi–Somali karasuları ve açıkları ile mücavir bölgelerde deniz haydutluğu/silahlı soygunla mücadeleye yönelik deniz unsuru konuşlandırması, uluslararası hukukun "sahada" işletilmesi bakımından iki katmanlı bir meşruiyet mimarisi üretir: (i) iç hukukta demokratik yetkilendirme ve (ii) uluslararası düzlemde çok taraflı normların icrası. TBMM'ye sunulan tezkere metni, görevlendirmenin hem TBMM'nin 934 sayılı kararıyla verilen iznin yenilenmesi çerçevesinde hem de Anayasa'nın 92. maddesine dayanılarak uzatıldığını açıkça kayda geçirir; ayrıca BM Güvenlik Konseyi kararlarına atıf yaparak (1846 ve bunu yenileyen 1897) operasyonel meşruiyeti uluslararası toplumun kolektif çabasıyla irtibatlandırır (TBMM, 2010).

Bu yapı, müdahalenin salt "fiilî güvenlik tedbiri" değil, aynı zamanda yetki–sorumluluk dengesini görünür kılan bir norm uygulaması olduğunu gösterir. Uluslararası hukuk açısından belirleyici nokta, deniz haydutluğuna karşı yetkinin yalnızca "izin veren" değil, "işletilmesi beklenen" bir yetki oluşudur. Deniz Hukuku Sözleşmesi, devletlere deniz haydutluğunun bastırılmasında azami iş birliği yükümlülüğü getirirken (madde 100) (United Nations, 1982), haydutluğun tanımını da "özel amaçlarla" işlenen şiddet/yağma fiilleri üzerinden kurar (madde 101) (United Nations, 1982).

Aynı çerçeve, açık denizlerde her devletin haydut gemisini zapt edip failleri yakalayabilmesine (madde 105) ve bu icranın yalnızca savaş gemileri ya da açıkça devlet hizmetinde olduğu anlaşılır kamu gemileriyle yapılmasına imkân tanır (madde 107) (United Nations, 1982). Böylece Türk Deniz

Kuvvetleri'nin müdahalesi, "devlet gemisiyle icra" şartını karşılayan bir uygulama olarak, evrensel nitelikli bastırma yetkisinin pratikte nasıl sınırlandığını ve sorumluluk rejimiyle nasıl dengelendiğini de somutlaştırır. Nitekim aynı metin, yeterli gerekçe olmaksızın el koymanın doğurabileceği sorumluluğu düzenleyerek (madde 106) kuvvet kullanımını sadece operasyonel değil, hukuki bir dikkat standardına bağlar (United Nations, 1982).

Bununla birlikte sahadaki vakalar her zaman "klasik haydutluk" kalıbına sığmayabilir; motivasyonun özel amaç dışına taşması, örgütlü şiddet veya gemi güvenliğini hedef alan eylemlerin niteliği, yargısal vasıflandırmayı karmaşıklaştırır. Bu noktada SUA Rejimi (1988), suç tiplerini geminin güvenli seyrüseferini tehlikeye atan fiiller üzerinden kurar ve devletlere yargı yetkisi tesis etme yükümlülüğü getirir (ör. bayrak devleti, ülkesellik, uyrukluk) (United Nations, 1988). Daha kritik olarak, fail ülke sınırlarında bulunduğunda iade edilmiyorsa kovuşturma makamlarına gecikmeksizin sevk edilmesini zorunlu kılan "iade et ya da yargıla" mantığını işletir (madde 10) (United Nations, 1988).

Bu çerçeve, müdahalenin "yakalama" aşamasını, "adil yargılanma ve usul güvenceleri" ile birlikte düşünmeyi zorunlu kılar; gözaltı/koruma tedbirlerine ilişkin ön soruşturma ve haber verme gibi hükümler de sahadaki uygulamanın insan hakları boyutuyla uyumlu tasarlanmasına imkân verir (United Nations, 1988). Bölgesel güvenlik bakımından Türkiye'nin rolü, yalnızca saldırıyı bertaraf eden taktik bir katkıdan ibaret değildir; TBMM metni, görevlendirmenin hedefini "Türk bayraklı ve Türkiye bağlantılı ticari gemilerin emniyetinin etkin şekilde muhafazası" ve uluslararası müşterek mücadele harekâtına "aktif katılım" olarak formüle ederek, SLOC güvenliği (deniz ulaştırma hatları) ile çok taraflı görünürlük arasında doğrudan bağ kurar (TBMM, 2010). Bu yaklaşım, enerji ve ticaret akışının korunması yanında, denizde birlikte çalışabilirlik, ortak resim (maritime situational awareness) ve kriz anında koordinasyon kapasitesi üretir. Nitekim Türkiye'nin farklı şemsiye operasyonlara katkısı içinde "Operation Ocean Shield (2014–2016)"in de zikredilmesi, bu katkının yalnız ikili değil ittifak/koalisyon ölçeğinde sürdürüldüğünü gösterir (Güngör, 2017, s. 7).

Bu süreklilik, bölgesel caydırıcılığın "tek seferlik kuvvet projeksiyonu" değil, normatif istikrarı besleyen bir varlık yönetimi olarak anlaşılmasını kolaylaştırır. Geleceğe dönük olarak iki hat öne çıkar. Normatif düzlemde, yakalama–nakil–yargılama zincirinin "delil standardı" üzerinden ortaklaştırılması gerekir: SUA, taraf devletlerin ceza yargılamaları kapsamında en geniş karşılıklı yardımı sağlamasını ve delil teminine yardım edilmesini açıkça düzenler (madde 12) (United Nations, 1988).

Bu hüküm, sahada delil toplama, zincirleme muhafaza (chain of custody) ve teslim prosedürlerinin önceden protokolleştirilmesini meşrulaştırır. Operasyonel düzlemde ise, müdahale yetkisini gereksiz tırmanmaya kapatan "hukuki risk yönetimi" anlayışı kurumsallaştırılmalıdır:

UNCLOS'un yeterli gerekçe olmaksızın el koymaya bağladığı sorumluluk (madde 106) dikkate alınarak, ROE–delil–raporlama üçlüsü tek bir uyum denetimine bağlanabilir (United Nations, 1982). Böyle bir çerçeve, hem bölgesel güvenliğe katkının sürdürülebilirliğini artırır hem de Türkiye'nin müdahalesini, yalnızca "etkin" değil "hukuken örneklenebilir" bir uygulama setine dönüştürür.

Sonuç

Deniz haydutluğu, klasik anlamıyla "açık denizde" gerçekleşen ve devletlerin ortak menfaatini doğrudan etkileyen bir suç tipi olarak, uluslararası hukukta yalnızca güvenlik değil aynı zamanda yetki ve sorumluluk meselesi şeklinde kurumsallaşmıştır. Bu olgunun hukuki boyutu, bir yandan devletlere deniz ulaştırma hatlarının güvenliğini sağlama yönünde fiilî müdahale imkânı tanırken, diğer yandan güç kullanımını keyfilikten uzaklaştıracak ilke ve sınırların altını çizer. Bu nedenle deniz haydutluğuna karşı mücadele, sadece "saldırının önlenmesi" değil; müdahalenin nerede, hangi hukuki kategori altında ve hangi ölçütlerle yapılacağına dair uluslararası ortak aklın sahaya yansıtılmasıdır. Açık denizlerde serbestinin korunması, ticaretin sürekliliği ve can güvenliği gibi değerler, deniz haydutluğunu devletlerin münferit sorunu olmaktan çıkarıp uluslararası toplumun düzen ihtiyacıyla ilişkilendirir.

Bununla birlikte modern vakalarda hukuki tartışma, "deniz haydutluğu" kavramının dar tanımı ile sahadaki karmaşık saldırı biçimleri arasındaki gerilimde yoğunlaşır. Zira fiillerin karasularına taşması, şiddetin niteliğinin değişmesi, eylemlerin örgütlü suç ya da başka motivasyonlarla iç içe geçmesi gibi durumlar, tek bir hukuki etiketle tüm tabloyu açıklamayı zorlaştırır. Bu noktada uluslararası hukuk, yalnız tanım koyan bir metinler bütünü değil, aynı zamanda devletlerarası işbirliğini yöneten bir pratik düzenleme alanı hâline gelir: yetki çatışmalarının yönetimi, delil ve şüpheli transferi, adil yargılama güvenceleri, orantılı güç kullanımı ve hesap verebilirlik, denizdeki müdahalenin ayrılmaz parçalarıdır. Dolayısıyla deniz haydutluğu ile mücadele, askeri/operasyonel reflekslerin yanında, yargısal süreçleri mümkün kılan normatif uyumu da gerektiren "karma" bir uluslararası güvenlik alanıdır.

Türkiye'nin deniz haydutluğu ve gemilere yönelik silahlı saldırılarla mücadele kapsamında yürüttüğü müdahaleler, yalnızca belli bir dönemin güvenlik ihtiyacına verilen teknik bir yanıt değil; iç hukuk meşruiyeti ile uluslararası hukukun pratikte işletilebilirliğini aynı sahada buluşturan çok katmanlı bir güvenlik üretimidir. Bu müdahalelerin ayırt edici yönü, "denizde güç kullanımını" salt askeri kapasite göstergesi olmaktan çıkarıp, yetki sınırları, sorumluluk standardı, insan haklarına uygun muamele ve yargısal hesap verebilirlik gibi unsurlarla birlikte ele alan bir kurumsal davranışa dönüştürmesidir. Dolayısıyla Türkiye'nin katkısı, belirli bir rotada risk azaltmaktan daha geniş bir anlama sahiptir: normların uygulandığı, denetimin mümkün kılındığı ve çok taraflı güvenlik düzeninin sürdürülebilirliğinin test edildiği bir alan yaratır.

Sahadaki tecrübe, korsanlıkla mücadelede "başarının" yalnızca saldırının engellenmesiyle ölçülemeyeceğini gösterir; asıl başarı, yakalama anından yargısal sonuca kadar uzanan zincirin kopmamasıdır. Denizde yakalama işlemi, hukuken doğru bir kategoriye oturtulmadığında ya da delil yönetimi ilk anda planlanmadığında, operasyonel kazanım kısa sürede adli bir boşluğa dönüşebilir. Bu yüzden Türkiye'nin rolünün stratejik değeri, müdahalenin her aşamasını birbirine bağlayan bir bütüncül mantık kurabilmesinde yatar: tespit ve caydırıcılıkla başlayan süreç, ölçülülük ilkesine uygun müdahale ve güvenli gözaltı prosedürleriyle devam eder; ardından delilin korunması, kayıt altına alınması ve adli makamlara taşınabilir hâle getirilmesiyle tamamlanır. Bu zincir, yalnızca teknik standartlara değil, aynı zamanda hukuk devletinin "güç kullanan aktörün de hukukla bağlı olduğu" ilkesine dayanır.

Türkiye'nin bölgesel güvenliğe etkisi, tekil refakat veya devriye faaliyetlerinin ötesinde, deniz ulaşım hatlarında öngörülebilirlik üretmesi ve çok uluslu koordinasyon kapasitesini büyütmesidir. Deniz güvenliğinde asıl kırılganlık, aktörlerin aynı anda farklı kurallarla hareket etmesi ve bilgi paylaşımının zayıflığıdır. Türkiye'nin farklı görev yapılarıyla eşgüdüm içinde hareket etmesi, ortak deniz resmi, erken uyarı, koordineli müdahale ve kriz yönetimi pratiklerini güçlendirir. Bu, yalnız ticari gemilerin emniyeti açısından değil, bölgesel güvenliğin "tek bir ülkenin kapasitesine indirgenemeyecek" doğası açısından da önemlidir. Çünkü deniz haydutluğu, hukuki boşluklardan, zayıf kıyı yönetiminden ve adli kapasite eksikliğinden beslenen bir olgudur; dolayısıyla sürdürülebilir çözüm, askeri varlığın yanında yönetişim ve işbirliği mimarisini de gerektirir.

Geleceğe dönük normatif ve operasyonel önerilerin merkezinde, müdahaleyi meşru kılan ilkelerle müdahaleyi etkili kılan yöntemlerin aynı standarda bağlanması yer almalıdır. Operasyonel açıdan, delil yönetimi ve raporlama mekanizmaları standartlaştırılmalı; yakalama anından itibaren "yargılanabilir dosya" üretmeye odaklı prosedürler rutinleştirilmelidir. Eğitim, tatbikat ve birlikte çalışabilirlik yalnız taktik uyum için değil; hukuki sınıflandırma, tanık beyanı, dijital kayıtların korunması ve teslim süreçleri için de tasarlanmalıdır. Normatif açıdan ise, yetki çatışmalarını azaltacak devralma ve yargılama işbirliği kanalları güçlendirilmeli; insan haklarına uygun muamele, ölçülülük ve hesap verebilirlik ilkeleri sahadaki karar verme süreçlerinin ayrılmaz parçası hâline getirilmelidir. Böylece Türkiye'nin denizdeki rolü, kısa vadeli caydırıcılığın ötesine geçerek, uluslararası hukukun sahada uygulanabildiğini gösteren ve bölgesel güvenliği kalıcı biçimde destekleyen bir örnek değer üretmeye devam eder.

Hakem Değerlendirmesi: Dış Bağımsız

Yazar Katkısı: Zeynep Deniz ALTINSOY: %100

Destek ve Teşekkür Beyanı: Çalışma için destek alınmamıştır.

Etik Onay: Bu çalışma etik onay gerektiren herhangi bir insan veya hayvan araştırması içermemektedir

Çıkar Çatışması Beyanı: Çalışma ile ilgili herhangi bir kurum veya kişi ile çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Peer Review: Independent double-blind

Author Contributions: Zeynep Deniz ALTINSOY: 100%

Funding and Acknowledgement: No support was received for the study.

Ethics Approval: This study does not contain any human or animal research that requires ethical approval.

Conflict of Interest: There is no conflict of interest with any institution or person related to the study.

Kaynakça

Al Jazeera. (2021, 12 Şubat). *Turkish sailors freed after weeks in pirate captivity*. 12 Eylül 2025 tarihinde https://www.aljazeera.com/news/2021/2/12/turkish-sailors-freed-off-nigeria-after-weeks-in-pirate-captivity adresinden edinilmiştir.

Ansari, A. H., Win, K. H., & Hamid, A. G. (2014). Combating piracy under the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. *Journal of the Indian Law Institute, 56*(3), 320–347.

Batır, K. (2011). *Yirmi birinci yüzyılda deniz haydutluğu ve uluslararası hukuk*. USAK Yayınları.

Beckman, R. (2019). *Piracy and robbery at sea under UNCLOS and UN terrorism conventions.* 9 Eylül 2025 tarihinde https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/09/Beckman-ReCAAP-12-Sep-2019.pdf adresinden edinilmiştir.

Çalık, T. (2017). Uluslararası hukukta deniz haydutluğu ve Somali açıklarındaki deniz haydutluğu ile mücadele. *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, *7*(1), 397-434.

Diaz, L., & Dubner, B. H. (2004). On the problem of utilizing unilateral action to prevent acts of sea piracy and terrorism: A proactive approach to the evolution of international law. *Syracuse Journal of International Law and Commerce, 32*(1), 1–50.

Doğru, S. (2012). Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşme (SUA Sözleşmesi)'de yapılan değişikliklerin yürürlüğe girişi: Deniz güvenliği paradigması değişiyor

mu? In S. Doğru (Ed.), *Deniz hukuku sempozyumu (24–25 Mart 2011)* (ss. 19–36). Çağ Üniversitesi Yayınları.

European External Action Service. (t.y.). *Factsheet: EU-NATO cooperation on Maritime Security.* 21 Ekim 2025 tarihinde https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/factsheet_-_eu-nato_maritime_cooperation.pdf adresinden edinilmiştir.

Geiß, R., & Petrig, A. (2011). *Piracy and armed robbery at sea: The legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of aden.* Oxford University Press.

Ghosh, P. K. (2016, 23 Şubat). *Shared awareness and deconfliction initiative*. *Indo-Pacific Defense Forum*. 2 Eylül 2025 tarihinden https://ipdefenseforum.com/2016/02/shared-awareness-and-deconfliction-initiative/ adresinden edinilmiştir.

Gilpin, R. (2009). *Counting the costs of Somali piracy. United States Institute of Peace Working Paper,* 11 Eylül 2025 tarihinde https://www.files.ethz.ch/isn/103247/wp15_somalia.pdf adresinden edinilmiştir.

Guilfoyle, D. (2009). *Shipping interdiction and the law of the sea*. Cambridge University Press.

Güngör, U. (2017). Leading peace operations: Turkey's experience *(SAM Paper No. 14). Center for Strategic Research (SAM).* 1 Kasım 2025 tarihinde https://www.sam.gov.tr/en/papers/leading-peace-operations-turkey-s-experience adresinden edinilmiştir.

Hansen, S. J. (2009). Piracy in the greater Gulf of Aden: Myths, misconceptions and remedies. *Norwegian Institute for Urban and Regional Research Report.* 11 Eylül 2025 tarihinde https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2009/11/12/piratas.pdf adresinden edinilmiştir.

Hartmann, J. (2025). *Piracy and undersea cables: An overlooked interpretation of UNCLOS? EJIL: Talk!* 3 Eylül 2025 tarihinde https://www.ejiltalk.org/piracy-and-undersea-cables-an-overlooked-interpretation-of-unclos adresinden edinilmiştir.

House of Lords, European Union Committee. (2010). Combating Somali piracy: The EU's naval operation Atalanta: Report with evidence *(12th Report of Session 2009–10, HL Paper 103). The Stationery Office.* 3 Eylül 2025 tarihinde https://publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/ldeucom/103/10304.htm adresinden edinilmiştir.

International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau. (2023). *IMB piracy & armed robbery map 2023*. 10 Ekim 2025 tarihinde https://icc-ccs.org/piracy-map-2023/ adresinden edinilmiştir.

International Maritime Organization. (1988). *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (SUA)*, 2 Kasım 2025 tarihinde https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/sua-treaties.aspx adresinden edinilmiştir.

International Maritime Organization. (2005). *2005 Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Protocol)*. 2 Eylül 2025 tarihinden https://cil.nus.edu.sg/2005-protocol-to-the-convention-for-the-suppression-of-unlawful-acts-against-the-safety-of-maritime-navigation/ adresinden edinilmiştir.

International Maritime Organization. (2009a). *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships (Resolution A.1025(26)).* 12 Eylül 2025 tarihinde https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1025%2826%29.pdf adresinden edinilmiştir.

International Maritime Organization. (2009b). *Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships* (MSC.1/Circ.1334). 12 Eylül 2025 tarihinde https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.1-Circ.1334.pdf adresinden edinilmiştir.

Kraska, J., & Wilson, B. (2009a). Combating pirates of the Gulf of Aden: The Djibouti code and the Somali coast guard. *Ocean and Coastal Management*, *52*(10), 516–520, https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2009.07.002

Kraska, J., & Wilson, B. (2009b). The pirates of the Gulf of Aden: The coalition is the strategy. *Stanford Journal of International Law*, 45, 241-284.

Lucas, E. R. (2013). Somalia's "pirate cycle": The three phases of Somali piracy. *Journal of Strategic Security*, 6(1), 55-63. http://dx.doi.org/10.5038/1944-0472.6.1.5

Multinational Maritime Security Centre of Excellence. (2018). *Marsec coe journal: Spring 2018*. 21 Ekim 2025 tarihinde https://www.marseccoe.org/wp-content/uploads/2021/08/MARSEC-COE-Journal-1.pdf adresinden edinilmiştir.

Murphy, M. N. (2009). *Small boats, weak states, dirty money: Piracy and maritime terrorism in the modern world*. Hurst Publishers

NATO. (2016). *The Secretary General's annual report 2015*. 1 Kasım 2025 tarihinde https://www.nato.int/content/dam/nato/legacy-wcm/media_pdf/pdf_2016_01/20160128_SG_AnnualReport_2015_en.pdf adresinden edinilmiştir.

Osei-Tutu, J. A. (2011). *The root causes of Somali piracy (KAIPTC Occasional Paper No. 31). Kofi Annan International Peacekeeping Training Centre*. 12 Aralık 2025 tarihinde https://www.kaiptc.org/wp-content/uploads/2017/03/New%20folder/Osei-Tutu-J.A.-2011-THE-ROOT-CAUSES-OF-SOMALI-PIRACY.pdf adresinden edinilmiştir.

ReCAAP Information Sharing Centre. (2023*). Annual report 2023: Incidents in the Singapore Strait.* 11 Eylül 2025 tarihinde https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202023.pdf adresinden edinilmiştir.

Riddervold, M. (2014). New threats–different response: EU and NATO and Somali piracy. *European Security, 23*(4), 546–564. https://doi.org/10.1080/09662839.2014.937337

Silva, M. (2010). Somalia: State failure, piracy, and the challenge to international law. *Virginia Journal of International Law, 50*(3), 553–578

Spicer, J., & Koca, I. (2021, 26 Ocak). *Pirates kidnap 15 Turkish sailors in attack on container ship off Nigeria*. Reuters. 15 Kasım 2025 tarihinde https://www.reuters.com/article/world/pirates-kidnap-15-turkish-sailors-in-attack-on-container-ship-off-nigeria-idUSKBN29T03P adresinden edinilmiştir.

Treves, T. (2009). Piracy, law of the sea, and use of force: Developments off the coast of Somalia. *European Journal of International Law, 20*(2), 399–414. https://doi.org/10.1093/ejil/chp027

Tsvetkova, B. (2009) Securitizing piracy off the coast of Somalia. *Central European Journal of International and Security Studies* 3(1), 44–63.

Türkiye Büyük Millet Meclisi. (2010, 2 Şubat). *Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde vuku bulan korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri hakkında verilen karar gereğince Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının bu bölgede görev süresinin bir yıl daha uzatılması hakkında Başbakanlık tezkeresi* (Tezkere No. 3/1073). *TBMM Tutanak Dergisi, 59, 1086–1088*. 1 Kasım 2025 tarihinde https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c059/tbmm23059fih.pdf adresinden edinilmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi. (2018). *TBMM Tutanak Dergisi, 56'ncı birleşim (7 Şubat 2018)* 1 Kasım 2025 tarihinde https://www5.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_sd.sorgu_baslangic adresinden edinilmiştir.

U.S. Senate Committee on Foreign Relations. (2008). *Executive report 110–25: Protocols of 2005 to the convention concerning the safety of maritime navigation and to the protocol concerning the safety of fixed platforms on the continental shelf*. 20 Eylül 2025 tarihinde

https://www.congress.gov/committee-report/110th-congress/executive-report/25/1 adresinden edinilmiştir.

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Articles 100–107). 24 Kasım 2025 tarihinde https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm adresinden edinilmiştir.

United Nations. (1988). *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation*. *United Nations Treaty Series, 1678*. 1 Kasım 2025 tarihinde https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv8-english.pdf adresinden edinilmiştir.

Vukas, B. (2006). State practice in the aftermath of the UN Convention on the Law of the Sea: The exclusive economic zone and the Mediterranean Sea. A. Strati, M. Gavouneli, & N. Skourtos (Eds.), *Unresolved issues and new challenges to the law of the sea: Time before and time after* içinde (ss. 251–258). Martinus Nijhoff Publishers.

Extended Abstract

This comprehensive study approaches the persistent and evolving phenomenon of piracy and armed attacks against ships not merely as a tactical maritime security problem, but rather as a profoundly multifaceted and deeply entrenched field of study. This complex domain simultaneously tests the practical operability of international law on the ground, the sovereign capacity of states for sustained multilateral cooperation, and the ultimate effectiveness of modern criminal justice processes in transnational contexts. The present research situates the fundamental legitimacy of state intervention strictly within the paramount protection of the freedom of the high seas, the vital preservation of secure global sea lines of communication, and the defense of shared international security interests. Furthermore, it emphasizes that practical operational success inextricably depends on precise legal qualification, strict adherence to the principle of proportionality, humane treatment consistent with universal human rights standards, absolute evidentiary integrity, and highly functional judicial cooperation mechanisms across divergent legal systems.

The primary purpose of this article is to critically assess the existing capabilities and the inherent structural limits of the United Nations Convention on the Law of the Sea piracy regime. Secondly, it thoroughly examines the complementary role of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation framework in addressing critical jurisdictional and definitional gaps created by the historically narrow definition of piracy. Thirdly, it evaluates the severe operational consequences resulting from breakdowns in the capture, evidence collection, and prosecution chain. This detailed evaluation maintains a special

focus on the extensive international enforcement practice off the coast of Somalia. Finally, the Turkish case is presented as an illustrative and highly relevant contribution, meaningfully linking domestic legislative authorization procedures with the rigorous implementation of international normative frameworks across complex maritime law enforcement operations.

To achieve these objectives, the study employs a rigorous doctrinal legal analysis, which is substantially supported by a targeted and comprehensive review of both primary legal instruments and secondary academic sources. It carefully examines the specific UNCLOS provisions on piracy, particularly Articles one hundred through one hundred and seven, alongside the SUA Convention and its relevant implementation mechanisms. Additionally, it discusses the highly practical role of multinational task forces and regional coordination platforms in producing a shared, real time maritime security picture. These collaborative platforms enable vital early warning systems and facilitate seamless operational coordination among participating naval forces. Simultaneously, the methodology highlights the persistent logistical and legal challenges arising from divergent domestic legal systems, conflicting evidentiary standards, and complex jurisdictional conflicts that frequently undermine the overall efficacy of multilateral maritime security initiatives operating in global transit corridors and dangerous international waters.

The findings reveal several critical dimensions. First, the conceptual distinction between piracy and armed robbery against ships is not merely a pedantic terminological debate; it fundamentally shapes the legal basis for military intervention, the available jurisdictional grounds, and the precise scope of permissible international cooperation. Under strict UNCLOS parameters, the crime of piracy is geographically confined exclusively to the high seas or areas located beyond national jurisdiction. Conversely, similar acts of violence occurring within territorial waters typically fall under exclusive coastal state jurisdiction. This geographic limitation severely restricts the applicability of universal jurisdiction, inadvertently creating exploitable safe havens for sophisticated criminal networks operating near fragile coastal states that lack adequate maritime law enforcement capabilities to secure their own sovereign territorial waters and expansive exclusive economic zones. Furthermore, many modern maritime security incidents do not neatly fit the narrow definitional confines of UNCLOS due to complex issues such as the rigid two ship requirement, ongoing doctrinal debates over the interpretation of private ends, or the physical spillover of violent acts into sovereign territorial waters.

In such ambiguous cases, profound uncertainty over the appropriate legal category and jurisdictional basis significantly complicates evidence handling procedures and subsequent prosecution strategies. While the SUA Convention offers a substantially broader treaty basis by criminalizing specified acts of violence regardless of whether they strictly qualify as piracy,

its overall effectiveness remains entirely contingent on robust domestic implementation capacity, sustained political will, and the successful standardization of complex evidence collection procedures across multiple divergent national criminal justice systems.

The Turkish case serves as a practical model demonstrating how domestic authorization seamlessly integrates with international legal enforcement. Ultimately, combating piracy demands translating shared legal principles into sustainable operational reality. Correct legal qualification, early evidentiary strategy, and robust international judicial cooperation remain paramount priorities for ensuring enduring global maritime security and navigational stability. These integrated structural reforms are absolutely essential to achieve lasting peace and functional maritime order.