

Ticaret Gemilerinde İHA Karşıtı Sistemlerin (Jammer) Kullanımının Hukuki Değerlendirilmesi

Kaynak: DEHUKAM – Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi, Bilgi Notu (2026)

1. Bağlam ve Kapsam

Karadeniz'de süregelen Rusya-Ukrayna savaşı, bölgede seyreden ticari gemiler ve balıkçı tekneleri için güvenlik riskini belirgin biçimde artırmıştır. Bu ortam, Türk bayraklı/sahipli armatörleri gemilerin öz savunma kapasitesini güçlendirecek teknolojik çözümlere yöneltmektedir. Özet not, fiziksel imha kabiliyetine sahip silah sistemlerinden ziyade, yaklaşan İHA tehdidinin haberleşme ve uydu konumlandırma sinyallerini baskılayan aktif elektronik karıştırma (jammer) sistemlerine odaklanmaktadır. Bu sistemlerin hukuki statüsü, ulusal ve uluslararası düzeyde henüz yeterince düzenlenmemiş, deniz hukuku ile telekomünikasyon hukukunun kesiştiği yeni bir alandır.

2. Temel Hukuki Çerçeve: Açık Deniz – Karasuları Ayrımı

Ticaret gemilerinin meşru müdafaa amacıyla (savaş gemisi statüsü kazanmaksızın) silah/donanım taşıması, uzun süredir tanınan bir uluslararası örf ve âdet hukuku kuralına dayanır. Açık denizde jammer kullanımını genel olarak yasaklayan açık bir kural bulunmamakla birlikte, belirleyici olan sistemin varlığı değil, kullanım amacı ve şeklidir; geminin sivil niteliğini ortadan kaldıracak biçimde kullanım, farklı hukuki rejimlerin devreye girmesine yol açabilir. Gemi yabancı bir devletin karasularına girdiğinde ise durum değişir: BMDHS'nin zararsız geçiş rejimi uyarınca, kıyı devletinin barış, düzen ve güvenliğini bozacak faaliyetlerden kaçınılması gerekir; kıyı devletleri, sivil haberleşme ve seyrüsefer sistemlerini etkileyebilecek aktif karıştırma sistemlerini sınırlandırabilir veya tamamen yasaklayabilir. (Not: Türkiye BMDHS'ye taraf değildir; Ege Denizi'ne ilişkin hükümler bakımından "ısrarlı itirazcı" konumundadır, ancak itiraz etmediği hükümleri genel uluslararası hukukun parçası olarak kabul etmektedir.)

3. Karşılaştırmalı Devlet Uygulaması ve IMO/PCASP Emsali

İncelenen devlet uygulamaları büyük ölçüde kısıtlayıcıdır: Birleşik Krallık'ta Wireless Telegraphy Act sivil frekans karıştırmayı hukuka aykırı sayar; ABD'de FCC sivil jammer kullanımını açıkça yasaklar; AB'de ise İHA karşıtı frekans müdahalesi yetkisi üye devletlerin güvenlik/kolluk makamlarına bırakılmış, özel teşebbüslere tanınmamıştır — yani mevcut eğilim, karıştırma faaliyetini istisnai bir kamu gücü yetkisi olarak görmektedir. Not, bu alandaki muhtemel gelişimi IMO'nun geçmişteki Özel Sözleşmeli Silahlı Güvenlik Personeli (PCASP) deneyimiyle kıyaslar: Somali korsanlığının tırmanmasıyla, başlangıçta kısıtlayıcı yaklaşım, 2011 sonrası bağlayıcı olmayan rehber belgeler (MSC.1/Circ.1405-1408) ve nihayetinde ISO 28007 standardıyla desteklenen bir uygulamaya evrilmiştir. Benzer bir yörüngenin — önce tavsiye kararları, sonra teknik standartlar — jammer sistemleri için de beklenebileceği değerlendirilmektedir.

4. Sorumluluk Sınırları, Liman Devleti Denetimi ve Gümrük Boyutu

Uluslararası hukukun gereklilik ve orantılılık ilkeleri uyarınca aktif tedbirler, gözetleme radarı, erken uyarı ve pasif korunma gibi yöntemler tüketilmeden başvurulacak bir son çare olarak değerlendirilmelidir; tam otonom yapay zekâ tabanlı sistemler yerine insan denetiminin korunduğu (human-in-the-loop / human-on-the-loop) yarı-otonom çözümler, sorumluluğun belirlenebilirliği açısından daha uygun görülmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin de tarafı olduğu Paris Liman Devleti Denetimi Memorandumu kapsamında, gemide teknik uygunluk belgesi bulunmayan elektronik harp/karıştırma ekipmanı ayrıntılı denetime veya alıkonulmaya yol açabilir. Gümrük hukuku açısından da bu tür ekipmanların ithali ve yabancı limanlara giriş-çıkışta beyanı, birçok devlette lisans veya stratejik/kontrollü teknoloji şartına tabidir.

5. Türkiye'ye Özgü İzin Rejimi

Türk bayraklı gemilerde jammer sistemi kurulumu, birbirini tamamlayan iki ayrı idari yetkiye tabidir: (i) geminin teknik emniyeti, klas durumu ve bayrak devleti denetimi bakımından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü; (ii) elektromanyetik spektrum tahsisi ve frekans kullanım izni bakımından 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu uyarınca Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK). Sistemin GMDSS, radar, AIS, ECDIS ve GNSS

gibi zorunlu seyir/haberleşme sistemleriyle elektromanyetik uyumluluğunun (EMC) belgelenmesi de deniz emniyeti bakımından zorunlu görülmektedir. Bu iki iznin yalnızca birinin bulunması, sistemin hukuka uygun işletilmesi için yeterli değildir.

Sonuç

Raporun temel sonucu: Ticaret gemilerinde kullanılacak İHA karşıtı jammer sistemlerine özgülenmiş bağlayıcı bir uluslararası sözleşme, IMO standardı ya da teknik düzenleme bugün itibarıyla mevcut değildir. Bu durum, kullanımın “tamamen serbest” ya da “tamamen hukuka aykırı” olduğu anlamına gelmez; konu, ulusal izin mekanizmaları, bayrak devleti denetimi, kıyı devleti egemenliği, liman devleti denetimi, telekomünikasyon hukuku ve uluslararası sorumluluk rejimlerinin kesiştiği çok disiplinli, gelişmekte olan bir alandır. **DEHUKAM, Türkiye'nin savunma sanayiindeki yerli/millî elektronik harp kabiliyetini uluslararası hukukla uyumlu bir düzenleyici çerçeveye desteklemesini ve IMO nezdindeki gelecekteki standart belirleme sürecine öncü biçimde katkı sunmasını önermektedir.**

Değerlendirme ve çıkarım: Bu hukuki belirsizlik, Karadeniz'de faaliyet gösteren armatörler için ikili bir risk doğurmaktadır. Bir yandan, dokümente edilen saldırı örüntüsünde (bkz. TAB'ın Karadeniz ticari gemi saldırıları envanteri) İHA/USV kaynaklı olaylar özellikle 2025-2026 döneminde ağırlık kazanmış olup, bir jammer sistemi bu tehdit türüne karşı gerçek bir azaltım sağlayabilir; ancak aynı envanterde füze ve topçu atışıyla gerçekleşen saldırılar da önemli bir pay oluşturduğundan, jammer yatırımı kapsamlı bir koruma değil, kısmi bir risk azaltım aracı olarak görülmelidir. Öte yandan, bağlayıcı bir IMO standardının yokluğu ve Türkiye'de iki ayrı idari izin (Denizcilik Genel Müdürlüğü + BTK) eş zamanlı gerekmesi, tam da saldırı sıklığının en yüksek olduğu bir dönemde (“Operasyon MoLoChKa” ile örneklenen tırmanma), armatörlerin hızlı çözüm ihtiyacı ile mevzuat sürecinin doğal yavaşlığı arasında bir gerilim yaratmaktadır. Sertifikasyon eksikliğinin liman devleti denetiminde alıkonulma riski doğurabileceği de göz önüne alındığında, TAB üyelerinin böyle bir sistemi devreye almadan önce hem Denizcilik Genel Müdürlüğü hem BTK ile ön görüşme yapmasının ve P&I sigortacısını süreç hakkında bilgilendirmesinin ihtiyatlı bir yaklaşım olacağı değerlendirilmektedir. (Bu değerlendirme bir hukuki görüş niteliği taşımamaktadır; bağlayıcı işlemler öncesinde yetkili kurumlardan ve deniz hukuku alanında uzman bir hukukçudan resmî görüş alınması önerilir.)