

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER PROGRAMI**

**TÜRK DENİZ ALANLARI VE BU ALANLARDAKİ
ULUSLARARASI VE ULUSAL HUKUK UYGULAMALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

CEMHAN KOCABAŞ

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Hayati AKTAŞ

HAZİRAN - 2010

TRABZON

ONAY

Cemhan KOCABAŞ tarafından hazırlanan Türk Deniz Alanları Ve Bu Alanlardaki Uluslararası Ve Ulusal Hukuk Uygulamaları adlı bu çalışma tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği /oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Anabilim dalında **yüksek lisans tezi** olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Hayati AKTAŞ (Başkan)

Yrd. Doç. Dr. Ersan BAŞAR

Yrd. Doç. Dr. Çoşkun TOPAL

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım. / /

Enstitü Müdürü
Doç.Dr. Yusuf ŞAHİN

BİLDİRİM

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ediyorum.

Cemhan KOCABAŞ

08.06.2010

Önsöz

Türkiye'nin, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ve dünyadaki en önemli uluslararası deniz ticaret yollarından olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahip bir ülke olması gerçeğine rağmen, denize ve denizciliğe verdiği önem yıllardır tartışılan bir konudur.

Türkiye, dünya üzerinde sahip olduğu bu önemli konuma karşın denizlerden yeterince faydalanamamakta, çevresi denizlerde gelişen bazı olaylara ya kayıtsız kalmakta ya da olaylar geliştikten sonra gerekli tedbirleri alarak zamanı yakalayamamaktadır. Kendine ait, denizle alakalı kanunları ile değişen dünyadaki uygulamaları yakalamakta çoğunlukla sıkıntı çekmekte ve uluslararası arenada bu sebeple zor durumlarda kalabilmektedir.

Bu çalışmada elden geldiğince bunun önüne geçilmeye çalışılmış uygulayıcılara en çok karşılaşılabilecek olası durumlar olan hususlarda Türk Hukuk Sistemi ile uluslararası uygulamalar arasında bir yol çizilmesi hedeflenmiştir.

Çalışmam süresince tarafıma hiçbir konuda yardımlarını esirgemeyen pek çok konuda ufkumu açan Bölüm Başkanım ve Yüksek Lisans Tez Danışmanım Prof. Dr. Hayati AKTAŞ'a sonsuz minnetlerimi ve şükranlarımı sunmayı bir borç bilirim. Ayrıca çalışmamda desteklerini esirgemeyen Prof. Dr. Yusuf AKSAR ve Prof. Dr. Gökhan KOÇER ile bana emeği geçmiş olan Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı'nın değerli öğretim üyelerine teşekkür ederim. Son olarak çalışmam süresince gösterdiği büyük sabırla bana destek olan eşim Senem KOCABAŞ'a ve üniversite kampüsüne her gidişimde bana iyi dersler dileyen dört yaşındaki küçük kızım Simla KOCABAŞ'a da teşekkürlerimi sunarım.

Haziran 2010

Cemhan KOCABAŞ

İçindekiler

	<u>Sayfa Nr.</u>
Önsöz.....	III
İçindekiler.....	IV
Özet.....	VII
Abstract.....	VIII
Tablolar Listesi.....	IX
Kısaltmalar Listesi.....	X
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1.KAVRAMLARIN TANIMI VE ULUSLARARASI HUKUKTAKİ YERLERİ.....	2
1.1. İçsuların Tanımı.....	2
1.1.1. Uluslararası Hukukta Kıyı Devletinin İçsulardaki Hak ve Yetkileri.....	3
1.2. Karasularının Tanımı	5
1.2.1. Uluslararası Hukukta Kıyı Devletinin Karasularındaki Hak ve Yetkileri.....	7
1.3. Boğazların Tanımı.....	10
1.3.1. Boğazlardan Geçiş Rejimi.....	11
1.4. Münhasır Ekonomik Bölge'nin Tanımı	14
1.4.1. Uluslararası Hukukta Kıyı Devletinin MEB'deki Hak ve Yetkileri.....	15
1.5. Arama Kurtarma Sahalarının Tanımı.....	19

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRK DENİZ ALANLARI	22
2.1. Türkiye'nin Uluslararası Deniz Hukukuna Bakışı	22
2.1.1. Karasuları Hakkında Türkiye'nin Genel Tutumu.....	22
2.1.2. Bayrak ve Kıyı Devletlerinin Hak ve Yetkileri Hakkında Türkiye'nin Tutumu.....	26
2.1.2.1. Bozkurt – Lotus Davası	26
2.1.3. Anlaşmazlıkların Çözümü Hakkında Türkiye'nin Genel Tutumu.....	34
2.2. Türk İçsuları.....	36
2.3. Türk Karasuları.....	39
2.3.1. Tarihsel Gelişimi.....	39
2.3.2. Türk İçsuları ve Karasularındaki Yargı Sistemi.....	46
2.3.3. Türk Karasularındaki Uygulamalar	52
2.3.3.1. Yabancı Bayraklı Geminin Türk Karasularına Girmeden Önce Suç İşlemesi Hali.....	52
2.3.3.2. Yabancı Bayraklı Geminin Türk Karasularından Zararsız Geçiş Yaparken Suç İşlemesi Hali.....	55
2.3.3.3. Yabancı Bayraklı Geminin Türk İçsuları'ndan Çıkıp Karasularına Girdikten Sonra Suç İşlemesi Hali.....	62
2.4. Türk Boğazları.....	63
2.4.1. Tarihsel Gelişimi.....	63
2.4.2. Türk Boğazları'nın Hukuki Durumu.....	71
2.4.2.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi.....	71
2.4.2.2. Günümüzde Türk Boğazları'ndaki Hukuki Uygulamalar.....	78
2.4.2.3. Boğazlardaki İdare.....	82
2.5. Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi.....	84
2.5.1. Tarihsel Gelişi.....	84
2.5.2. Türk Münhasır Ekonomik Bölgesindeki Hukuki Uygulamalar.....	86

2.6. Türk Arama Kurtarma Sahası.....	91
2.6.1. Tarihsel Gelişimi.....	91
2.6.2. Türk Arama Kurtarma Sahası Üzerindeki Hukuki Uygulamalar.....	95
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	102-104
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	105-108
EKLER.....	109-121
ÖZGEÇMİŞ.....	122

Özet

XIX. yüzyılın başlarından itibaren, gelişen dünya ile deniz ticaretinin önemi artmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında ise dünya devletlerinin sayısında bir artış olmuştur. Yeni düzende, devletler arasında denizlerin kullanımı hakkında kuralların belirlenmesi için Birleşmiş Milletler sistemi içinde 1958 ve 1982 yıllarında iki adet Sözleşme imzalanmıştır.

Sözleşmelerdeki bazı maddeleri kendi yararına bulmadığı için, Türkiye bu Sözleşmeleri imzalamamıştır. Buna karşın yaptığı bazı uygulamalarda, Sözleşmelerde yararına gördüğü bazı hususları kullanmıştır.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Uluslararası Hukuk ile Türk Kanunları ve Hukuk Sistemi arasında bir takım uyuşmazlıklar vardır. Bu uyuşmazlıkların çözümü için Türk Hukuk Sisteminin ve Türkiye'nin taraf olduğu diğer Uluslararası Sözleşmelerin çok iyi bilinmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada resmi ilgililere denizde karşılaşacakları çeşitli durumlara karşın Türk Hukuk Sistemi ile Uluslararası Hukuk arasında bir köprü kurabilmeleri için referanslar verilmesi hedeflenmiştir.

Anahtar Sözcükler : 1982 BMDHS, Türk Hukuk Sistemi, Uyuşmazlıklar

Abstract

Since the beginning of the XIX th century, The importance of sea trade with the developing world has increased. After World War II, it happened an increase in the number of the countries of the world. In the new system, to set the rules about the use of the seas between the states in United Nation System, two conventions signed in 1958 and 1982.

Türkiye did not find some clauses of the conventions to its own benefit that's way Türkiye did not sign these conventions. On the other hand it used some clauses from the conventions in its laws.

There are some disagreements between the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and Turkish Laws and Turkish Legal System. For the solution of this conflict, Turkish Legal System and the other agreements which Türkiye signed before, has to be known really very well.

The purpose of this study is to establish a bridge between the Turkish Legal System and International Legal System and show a path to the official authorities for some cases which they can meet on the sea.

Key Words : 1982 UNCLOS, Turkish Legal System, Disagreements

Tablolar Listesi

<u>Tablo Nr.</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	Ege Denizi'nde Farklı Karasuları Genişliği Uygulandığında Karasuları ve Uluslararası Suların Dağılımı (%).....	25

Kısaltmalar Listesi

A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı geçen eser
AAKKM	: Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AK	: Arama Kurtarma
AKKM	: Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AKBİR	: Arama Kurtarma Birimi
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
GTH	: Gemi Trafik Hizmetleri
FIR	: Flight Information Region, Uçuş Bilgi Hizmetleri Bölgeleri
ICAO	: International Civil Aviation Organization, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IMO	: International Maritime Organization, Uluslararası Denizcilik Örgütü
NATO	: North Atlantic Treaty Organization, Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
SAR	: Search and Rescue, Arama Kurtarma
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

GİRİŞ

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili, sınırlarının büyük bir çoğunluğu denizlerle oluşmuş bir devlettir. Sınırları Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi ile örtülü olmasına karşın Türkiye, denizlerden ve dünya üzerindeki denizler aracılığı ile yapılan ticaretten yarar sağlama konusunda oldukça geri kalmış bir ülkedir.

Deniz ile alakalı uluslararası hukuk açısından, dünyada söz sahibi olması ve bu alanda yol gösterici bir devlet olması beklenen Türkiye ne yazık ki bu alanda devamlı savunmada kalan olan bitene sonradan müdahil olmayı seçen bir konumdadır.

Konu ile alakalı kaynakların incelenmesinde Türk Kanunları ve Hukuk Sistemi ile Uluslararası Deniz Hukuku uygulamaları arasında ki bağlantının pek çok eserde kurulmadığı bunun da 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin Türkiye tarafından imzalanmamasına karşın sanki iç mevzuatmış gibi algılanmasına sebep olan bir perspektifte ele alınmasına yol açtığı görülmüştür.

Bu çalışmada bu algılamının önüne geçilebilmesi ve özellikle uygulayıcılara referans olması açısından, deniz ile alakalı bir takım iç hukuk ile uluslararası hukuk öğelerinin ne denli örtüştüğü ya da ayrıştığı, Türkiye açısından değerlendirilmesi yapılmaya çalışılmıştır.

Özellikle Birinci Bölümde Türkiye'nin bir şekilde ilan ettiği ve sahip olduğu deniz alanlarının uluslararası ve ulusal hukukta tanımları ortaya konulmak istenmiş, İkinci Bölümde ulusal ve uluslararası mevzuat, ticari özellik taşıyan gemiler açısından değerlendirilmeye çalışılmıştır. Son bölümde ise Öneriler ile sorunun çözümüne katkıda bulunulması hedeflenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.KAVRAMLARIN TANIMI VE ULUSLARARASI HUKUKTAKİ YERLERİ

1.1.İçsuların Tanımı

İçsular, 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonunda; “Karasularının esas hattının karaya doğru olan tarafında kalan sular devletin içsularının bir bölümünü oluşturur.” şeklinde tanımlanmıştır. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde ise “ Karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin içsularına dahildir.” cümlesi geçmiş ve 1958 deki tanım bir kez daha kabul görmüştür¹.

Bu tanımlar iç suların başlangıç noktasını kara, dış sınırını ise karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlar olarak belirlemektedir. İçsuların dış sınırını oluşturan bu esas hatların uygulanma biçimleri gene ilgili anlaşmalarda detaylı olarak ortaya konulmuştur².

Esas hat (baseline); suların gel git zamanı en alçak olduğu durumdaki coğrafi kıyı kenar çizgisine (low-water mark) denir. Buna “Normal Esas Hat” da (normal baseline) denir. Uluslararası Adalet Divanı, İngiltere ile Norveç arasındaki Balıkçılık Davası’na ilişkin 18 Aralık 1951 tarihli kararında, bir devletin kıyı çizgisinin suların en alçak olduğu zamana göre belirlenmesinin uygulamada genellikle kabul edilen bir ölçüt olduğunu bildirmiştir. Ancak, uygulanan uluslararası hukuk kimi durumlarda çizginin coğrafi kıyı çizgisinden ayrılmasına izin vermektedir. Coğrafi koşulların ölçümü, net olarak yapmaya uygun olmadığı durumlarda esas hat kıyı üzerinde saptanan birkaç uç noktanın bir düz çizgi ile birleştirilmesinden oluşturulur.

¹ 1958 KBBK.m.5/1; 1982 BMDHK.m.8/1

² BMDHK.m.5 de Normal Esas Hat “İş bu Sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı normal esas hat, sahildevlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.” şeklinde tanımlanmıştır. Madde 7/1 “Sahilin derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu veya sahil boyunca hemen yakında bir adalar dizisinin bulunduğu yerlerde, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın çizimi için, uygun noktaları birleştirilen düz esas hatlar yöntemi kullanılabilir.”

Buradan hareketle denizlerdeki içsuların; koylar, ağız açıklığı 24 deniz milini geçmeyen körfezler, limanlar ve normal veya düz esas hatlar yöntemlerinin uygulandığı durumlarda bu hatların gerisinde kalan deniz alanları oldukları söylenebilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, koy ve körfezlerin durumunun aynı olması yani ağız açıklıklarının 24 deniz milini geçmeyen kısımlarının kara tarafında kalan sularının içsu olarak sayılmasıdır. Ancak tarihten gelen kabulde içsu olan ve ağız açıklığı 24 deniz milinden fazla olan körfezlerde bulunmaktadır. Kanada da bulunan ve ağız açıklığı 50 deniz mili olan Hudson Körfezi, ağız açıklığı 65 deniz mili olan Fundy ve Norveç'teki ağız açıklığı 32 deniz mili olan Varanger Fjord körfezleri bunlara örnektir³.

1.1.1. Uluslararası Hukukta Kıyı Devletinin İçsulardaki Hak ve Yetkileri

Devletin içsulardaki yetkisi ve egemenliği tam ve mutlaktır. Devlet içsularında bu egemenliğini deniz yatağı, toprakaltı ve onun üzerindeki hava sahasında kara ülkesindeki gibi kullanabilir⁴.

İçsularda söz konusu olan kıyı devletinin bu egemenliğinin, diğer devletlerin gemilerini nasıl etkileyeceği konusunda, uluslararası yargı ve hakemlik kararları ile devletlerin uygulamaları incelendiğinde, genel bir kuraldan söz etme olanağı yoktur⁵. Geçen yüzyılda kıyı devletinin limanlarını ve içsularını diğer devletlerin gemilerine kapatma yolunda hakkı olduğu düşüncesi uluslararası hukukta hakimken, günümüzde bu yaklaşım yerini giderek içsulara ve özellikle limanlara giriş çıkışın serbestliğini tanıma yolundadır. Öte yandan, 9 Aralık 1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin Cenevre Sözleşmesinin 2. maddesinde de, ticaret gemilerinin limanlara giriş-çıkış serbestliğinin asgari bir hak olduğu belirtilmektedir. Ancak, bunun antlaşma dışında genel bir hak oluşturmadığı birçok uluslararası belgeden çıkmaktadır⁶.

Devletler uygulamalarında ağırlıklı olarak başka devletlerin ticaret gemilerinin, liman ve içsularına giriş-çıkışlarına serbestçe izin verme taraftarı olmakla beraber savaş gemileri

³ Ferit Hakan Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, 1. Baskı, İstanbul: Alfa Yayınları, 1998, s.12

⁴ 1958 KBBK. m. 1,2; 1982 BMDHK. m. 2,3

⁵ Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk**, 5. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 2007, s.256

⁶ Pazarıcı, a.g.e., s.257

konusunda daha sıkı düzenlemeler yapma yolunu seçmektedirler. Ancak bu düzenlemeler uluslararası hukukta, genel eğilim olarak savaş gemileri açısından giriş-çıkışın serbestlik içerisinde yapılmasını engellemektedir⁷

Yabancı ticaret gemilerinin limanlara girip çıkması da aynı kurallar çerçevesinde ele alınmaktadır. Yabancı gemiler başka bir ülkenin içsularında iseler, kıyı devletinin kurallarına uymak zorundadırlar. Bu durumu kıyı devletinin içsulardaki egemenliğinin bir getirisi ve kabulü olarak düşünülebiliriz.

Yabancı bayraklı bir ticaret gemisi konakladığı kıyı devletinin limanlarında kaldığı sürece kıyı devletinin ilgili yasalarına tümüyle uymak zorundadır. Çevre, gümrük, sağlık, trafik kontrolü ve ticari hukukla alakalı yasalarda belirtilen zorunlu hususlara riayet etmek yabancı bayraklı ticaret gemisinin bu anlamda ödevleri arasındadır.

Kıyı devletinin ticaret gemileri üzerindeki yargı yetkisi ise uluslararası hukukta bir takım kısıtlamalara tabi olmaktadır. Gemi mürettebatının ya da geminin yaptığı fiiller kıyı devletine uzanmıyorsa kıyı devleti cezai yargı yetkisini kullanmamaktadır. Geminin kendi mürettebatı arasında, mürettebatla yolcular ya da sadece yolcular arasında işlenen her türlü suçta, kıyı devletleri gemi kaptanı, bayrak devletinin konsolosluk yetkilileri ya da ilgili devletin diplomatik temsilciliği çağrısı olmadan her hangi bir müdahale yapmamaktadırlar. Ticari geminin personeli ya da yolcusu olsun fark etmez sahile çıktığı andan itibaren kıyı devletinin cezai yetkisine girmektedir.

Karasuları ve içsular tarihteki oluşumları itibarı ile farklı zaman dilimlerinde gelişim göstermişlerdir. Bu sebeple oluşumu önceye dayanan, karasuları rejimine tabi olan bazı deniz alanları, zaman içinde karasularının yeniden başlangıç ve bitiş sınırlarının belirlenmesi sonucunda içsular rejimine tabi olmuşlardır. Özellikle dış esas hatlar yöntemi ile saptanmış sınırlar içinde kalanlar, daha önce karasuları rejimine tabi idiyse böylelikle içsular rejimine tabi olmaktadır.

İçsular üzerinde yer alan hava sahasında diğer devletlere ait sivil ya da askeri uçakların herhangi bir geçiş hakları bulunmamaktadır. Gemiler içinde aynı durum söz

⁷ Pazarıcı, a.g.e.,s.257

konusudur. Bu sorun uluslararası hukukta diğer devletlerin gemilerine belirli şartlar ile zararsız geçiş hakkı saklı tutularak aşılmıştır⁸. Bu durum karasuyu iken yapılan yeni düzenlemelerle içsu haline gelen deniz alanlarında devletin egemenliğine bir kısıtlama getirirse de dünya ticareti açısından kabul görmüş bir anlayış olmuştur. Yabancı bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi diğer bir devletin içsularından geçme hakkına sahip değildir. Ancak bu içsuların da geçmişten itibaren içsu olması gerekir. Aksi takdirde, kabul gören yeni düzenlemelerle karasuyu iken içsu haline gelen alanlarda diğer devletlerin gemileri geçiş hakkına sahip olacaklardır.

1.2. Karasularının Tanımı

Karasuları, içsuların dış hatlarından yani esas hatlardan başlayan, azami 12 deniz miline kadar uzanan, kıyı devletinin egemenliğine tabi hava, kara ve deniz ülkelerinden oluşan ülkesinin, deniz ülkesini oluşturan deniz alanlarıdır. Bu deniz alanları kıyı devletinin kara ülkesine bitişik bir kıyı şeridi konumundadır.

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında (1973–1982) dünya üzerinde karasuları genişliği konusunda oldukça büyük bir kargaşa baş göstermişti. 1 Mart 1972 tarihi itibarıyla 103 devlet üzerinde yapılan incelemede bu devletlerden 49 tanesinin 12 mil, 6 tanesinin 18 ile 130 mil arasında değişen, 10 tanesinin ise 200 mil karasuları genişliği ilan etmiş oldukları tespit edilmiştir⁹.

Devletler, 1970’li yıllarda, uygulamalarında 12 millik karasuları genişliğini genel anlamda benimsemiş gözükmekteydiler. Bunun sonucunda Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı’nda 12 millik karasuları genişliği konusu genel bir kabul görmüştür. 30 Nisan 1982 tarihinde bütün üyelerin katıldığı bir toplantı ile tasarı, konvansiyon ve konferansta hazırlanan 4 karar üzerine oylanmış sonuçta 130 lehte, 4 aleyhte ve 17 çekimser oyla kabul edilmiştir¹⁰.

⁸ 1982 BMDHK. m. 17

⁹ Jagota S. P..1985’ den aktaran: Baykal, 1998: 108

¹⁰ Baykal,,a. g. e.,s.109

Karasuları genişliği 1982 BMDHS'nde 12 deniz mili ile sınırlandırılmıştır¹¹. Bu sınır üst limit olup ilgili kıyı devletinin takdirinde ilan edilmesi üzerine yürürlüğe girmektedir. Başka bir deyişle ilgili kıyı devleti ilan ettiği takdirde karasularını 12 deniz miline çıkartabilecektir. Aksi durumda kıyı devletinin böyle bir ilanı yok ise devletin karasuları genişliği 3 deniz mili olarak kabul görecektir. Kıyı devleti arzu ederse 12 deniz miline kadar olan bir genişliği de karasuları olarak kabul edebilecek ancak asla 12 deniz mili genişliği aşamayacaktır.

Karasularının dış sınırı, 1982 BMDHS madde 4 de "Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattın oluşur." şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımlama deniz ulaştırmasında kolaylıklar getirmiştir. Karasularının, esas hattın denize doğru olan en uç noktalarından ölçülmesi suretiyle karasularının dış sınırları kara hattının paralelinde çıkmayacak, kesişen çizimler sayesinde daha sade bir hat ortaya çıkacaktır. Böylelikle karasuları deniz üzerinde nispeten daha geniş bir alan kaplayacaktır.

Kıyı eğer tamamen düz ise ya da düze yakın girintiler ihtiva ediyorsa karasularının dış sınırlarını belirlemek için Paralel Hat Usulü kullanılır. Bu usulde kıyıya paralel olarak karasuları genişliği kadar bir mesafe açılır ve karasuları dış sınırı belirlenir. Kıyı çizgisi bariz girintilere sahipse bu metodun kullanılması sakıncalar doğuracaktır. Girintilerden ölçülen karasuları genişliği, düz bir hat gösteren kıyı şeridine nazaran daha içeride kalacak bu durumda kıyı devletinin aleyhine karasularının azalmasına sebep olacaktır. Kıyı şeridinin girintili olması durumunda Daire Kavisleri veya Yay Usulünün kullanılması kıyı devleti için daha lehte bir durum yaratacaktır.

Yay Usulünde kıyı girintilerinin en uç noktalarından karasuları genişliğine eşit yarıçap kadar açılan pergel ile yaylar çizilir, çizilen bu yayaların kıyıya en uzak parçaları birleştirilir. Bu birleşimden ortaya çıkan karasularının dış sınırları olacaktır.

¹¹ 1982 BMDHS.m.3."Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik iş bu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez."

1.2.1. Uluslararası Hukukta Kıyı Devletinin Karasularındaki Hak ve Yetkileri

Devletin egemenliği açısından karasuları incelendiğinde içsularla benzer özelliklere sahip olduğu görülmektedir. Karasuları üzerindeki hava sahasında kıyı devletinin mutlak egemenliği, hak ve yetkileri içsularda da olduğu üzere tamdır. Yabancı bir devletin bayrağını taşıyan sivil ya da askeri uçakların bu sahadan herhangi bir geçiş hakları bulunmamaktadır. Yabancı devletlerin ticaret gemileri ise yukarıda da anlatıldığı gibi bazı özel durumlarda içsular rejiminde de kabul gördüğü üzere “Zararsız Geçiş” (innocent passage) haklarını kullanabilirler.

Zararsız geçiş hakkı denizlerin kullanımının dünya devletleri arasında serbestçe paylaşılması adına bulunmuş bir formüldür. Tarihte devletler sahip oldukları deniz alanlarından diğer devletlerin özgürce faydalanmasına izin vermemişlerdir. Gelişen dünya ticaret hacminde, deniz ulaşım yollarının kazandığı önem, denizlerdeki ticaret güzergâhlarının tek ya da birkaç devletin keyfi kontrolü altına bırakılmayacak kadar artmıştır. Bu sebeple zararsız geçiş hakkı hem 1958 KBBK’da hem de 1982 BMDHS’nde ele alınmış ve detaylı olarak açıklanmaya çalışılmıştır. Her iki metinde de denize kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlerin denizleri rahatça kullanabilmeleri için zararsız geçiş hakkından, kurallarına uymaları koşuluyla faydalanabileceği hususunda bir uyum vardır¹².

Zararsız geçiş iki ayrı kavramın bir araya gelmesi ile oluşmuştur. Bu kavramlardan ilki geçiş diğeri ise zararsızlıktır. Her iki kavram özellikle 1982 BMDHS’nde detaylı olarak ele alınmıştır.

Geçiş kavramı, içsulara girmeden veya içsular dışındaki bir demirleme yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını kat etme; içsulara girme veya içsulardan çıkma veya bir demirleme yeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek anlamına gelmektedir. Geçiş sürekli ve çabuk olmak zorundadır. Gemi ancak seyrüseferin olağan hallerinde, mücbir sebeple, kendisinin yardıma ihtiyacı olması ya da başka bir kişinin, geminin, ya da uçaklara yardım götürülmesi amacı ile durabilir ya da demir

¹² 1958 KBBK.m.14/1; 1982 BMDHS.m.17

atabilir. Bu durumlarda icra edilen durma ve demirleme de geçişin bir parçası sayılmaktadır¹³.

Geçişin zararsızlığı ise 1982 BMDHS'nin 19. Maddesinde açıklanmıştır. Buna göre ana husus geçişin kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermemesidir. Verilebilecek zararların ne olduğu da gene aynı madde de açıklanmıştır¹⁴.

Yabancı bayrağa sahip olan bir gemi zararsız geçiş hakkını kullanarak, bayrak devleti haricindeki bir devletin karasuları ya da içsularından geçerken, zararsız geçiş şartlarını bozmadığı sürece kendi bayrak devletinin yetkisine tabi olmaya devam etmektedir. Geminin zararsız geçişin ihlali durumunda ise kıyı devletinin ülkesellik esasına dayanan yetkisi bayrak devletinin yetkisini bertaraf etmektedir. Zararsız geçişteki gemi sadece bu hakkını ulaşım amacı ile kullanmalıdır.

Kıyı devleti zararsız geçiş içinde bulunan bir gemiden ücret talep edemez, sadece bu gemilere özel hizmetler verilirse ücret talep edebilir. Geminin mensubu olduğu devletler veya geminin taşıdığı yükün yüklendiği, boşaltıldığı veya bu yükün namına taşındığı devletler arasında hukuken veya fiilen ayırım yapamaz.

Yukarıda anlatılanlar ışığında kıyı devletinin sanki zararsız geçiş üzerinde hiçbir hükmü yokmuş gibi gözükse de uluslararası hukuk buna da yer vermiştir. Kıyı devletinin zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli önlemleri alma yetkisi vardır¹⁵. Ayrıca kıyı

¹³ 1982 BMDHS. m. 18/1-2

¹⁴ Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi Karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildevletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Sahildevletinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahildevletinin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahildevletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askeri makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahildevletinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) İş bu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

¹⁵ 1982 BMDHS. m. 25

devleti karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri icra etmek üzere, geçişi kısmen durdurabilir. Böyle bir durumda kıyı devleti bu durumu belirli bir süre önce ilan etmeli, geçiş kısıtlaması uyguladığı bölgede tüm devletlere karşı aynı tavrı takınıp ayırım yapmamalıdır.

Karasularından geçişlerde her iki tarafında yani hem kıyı devletinin hem de geçişi yapan gemilerin hak ve yükümlülükleri vardır. Buna göre gemiler geçiş haklarını kıyı devletine hiçbir şekilde zarar vermeden adeta fiziksel varlıkları haricinde devlete hiçbir şey hissettirmeden bu geçişlerini yapmalıdırlar. Eğer kıyı devletinin içsularına girip bir liman ziyaretinde bulunacaklar ise kıyı devletinin ilgili bütün kanunlarına uymalı ve uluslararası normlarda geçerli olan çizim, donatım ve denize elverişliliğe sahip olmalıdırlar. Zorunluluk hali olmadığı sürece durmamalı ve geçişlerini geciktirmemelidirler. Buna karşılık kıyı devleti de zararsız geçiş hakkını tüm devletlere ayırım yapmaksızın tanımalı, geçiş sebebi ile bir çıkar talep etmemeli, geçişin zararsızlığını sağlayabilmek için gerekli trafik düzenlemelerini yapmalıdır. Tüm bu karşılıklı ilişkide tarafların tavrı, hal ve hareket tarzları iyi niyet göstergesi içinde olmalıdır. Ancak bu sayede geçişin zararsız olması her iki taraf açısından da sağlanabilecektir. İyi niyet göstermekten kasıt gemi için zorunluluk olmadıkça, keyfi uygulamalarla demirleme ya da durma yapılmamasıdır. Fırtınadan korunmak amacı ile geçişin durdurulduğu beyan edilmişken, o anda ya da yakın bir gelecekte fırtına bulunmaması ya da deniz durumunun geminin tonajı itibarı ile az bir ölçekte olması veya kıyı devletinin hükümlerlik haklarını hiçe sayarak, devletin hiçbir kurumuna haber vermeyerek, mücbir sebebini beyan etmeden geminin durması zararsız geçişin kasıtlı olarak durdurulduğu izlenimi verebilir.

Bir gemi başka bir devletin karasularında; limanda yatar vaziyette, zararsız geçişini bozmayan olağan seferi kapsamında yatar ya da olağan seferinin dışında yatar vaziyette, kıyı devletinin içsularını terk ettikten sonra karasularından geçiş vaziyetinde, iç sulara girmek için geçiş ya da iç sulara girmeden sadece geçiş amaçları ile bulunabilir.

1982 BMDHS bu durumlardan olağan seferi kapsamında karasularında yatan, içsuları terk ettikten sonra karasularına çıkan, içsulara girmeden sadece geçen gemilerle ilgili

düzenlemelerde bulunmuş, kıyı devletine bir takım kısıtlamalar getirmiştir¹⁶. Sözleşme diğer hallerle ilgili herhangi bir yorum yapmamış kıyı devletinin hukuki ve cezai yetkilerine herhangi bir sınırlama getirmemiştir. Bu durumda yabancı bir ticaret gemisinin zararsız geçişi esnasında olağan seferi dışında karasularında yatmakta olduğunu ya da iç sulara girmek için karasularından geçmekte olduğunu tespit eden kıyı devleti bu gemileri limanlarında yatmakta olan gemiler gibi değerlendirip hukuki yetkilerini tam olarak kullanabileceklerdir.

1.3. Boğazların Tanımı

Coğrafi açıdan boğazlar, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yollarıdır¹⁷. Hukuksal olarak ise kara parçaları arasında iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolu olarak tanımlanabilir. Ancak öğretilerde hukuksal tanımlamada, deniz yolunun dar olması gerektiği konusu ise tartışmalı olup uygulanan uluslararası hukuk bu öğeyi hesaba katmaz görünmektedir¹⁸.

Tarihte olduğu gibi günümüzde de su yollarının kontrol altında bulundurulması devletlerin çıkarları için hayati öneme sahiptir. Boğazlar ise buldukları coğrafik konumlara göre bazen dünyanın kaderlerini etkileyecek hadiselerle ev sahipliği yapmışlardır. Yüzyıllardır sahibi olduğumuz Çanakkale Boğazı'nda I. Dünya Savaşı sırasında yaşanan büyük savaş buna en güzel örnek olacaktır. Zaman içerisinde boğazların önemi gelişen teknolojiye paralel olarak ilerleyen savaş araç gereçlerindeki değişime karşın azalmamış aksine artmıştır. Uçakların ve tahrikleri nükleer güç ile idame edilen denizaltı ve uçak gemilerinin dünya sahnesinde yer alması ile değişen ve küçülen dünyada boğazlar, bir kez daha uluslararası hukukta ele alınması gereken konular arasına girmiştir.

Boğazlar, statülerini düzenleyen hukukun, ulusal ve uluslararası niteliği bakımından, ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki gruba ayrılmaktadırlar. Tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu ve genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, diğer bir ifade ile tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dâhil bulunan ve açık denizi

¹⁶ 1982 BMDHS. m. 27,28

¹⁷ Pazarıcı,1990'dan aktaran: Baykal,a.g.e.,s.231

¹⁸ Pazarıcı, a.g.e.,s.267

bir iç denize veya kapalı denize bağlayan, doğal ve dar su yolları, ulusal boğazları oluşturmaktadır. Ulusal boğazlar için verilen en yaygın örnek, Karadeniz'i Azak Denizi'ne bağlayan Kerç Boğazı'nın dağılan S.S.C.B. dönemindeki durumudur¹⁹. Ulusal boğazlar kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir antlaşma yoksa anılan boğazlardan geçiş rejimi bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse bile, eğer bir antlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliği kazanabilmektedir²⁰.

Uluslararası boğazlar ise en kısa tanımları ile uluslararası ulaşırmada kullanılan, iki açık denizi birbirine bağlayan dar su yollarıdır. Bir su yolunun deniz ulaşımı açısından zaruri bir yol olması uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesini etkilememektedir. Bir başka deyişle, bir su yolunun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması onun uluslararası boğaz olması konusunda herhangi bir ölçüt değildir²¹. Boğazın bulunduğu coğrafi konum elbette ki onun uluslararası olması hususunu etkilemektedir ve Uluslararası Adalet Divanı' nın 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararı da bu durumu teyit etmiştir. Ancak 1982 tarihli BMDHS ile kabul edilen münhasır ekonomik bölge kavramı ile boğazın sadece iki açık denizi birbirine bağlayan konumu değişmiş ve bir açık deniz ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren ya da iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren deniz yolları da “uluslararası boğaz” olarak kabul edilmiştir²². Sonuç olarak günümüzde kabul edilmiş olan görüşün; boğazın hem coğrafik hem de dünya ulaştırması bakımından taşıdığı değere göre uluslararası boğaz olabilmesidir diyebiliriz.

1.3.1. Boğazlardan Geçiş Rejimi

Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi geçiş özgürlüğü üzerine inşa edilmiştir. 1958 KBBK de bu geçiş “zararsız geçiş” statüsündeyken, 1982 BMDHS de geçiş kavramı detaylandırılmış ve “Transit Geçiş” diye yeni bir kavram geliştirilmiştir. Buna göre iki açık denizi ya da münhasır ekonomik bölgeyi birleştiren boğazlarda “transit geçiş hakkı” , bir

¹⁹ Halen RF ile Ukrayna arasında denizden sınır oluşturan, 18.3 mil uzunluğunda ve en dar yerinde 2.1 mil genişliğinde olan Kerç Boğazı, eski S.S.C.B. döneminde tamamen bu devletin sınırları içinde bulunmakta idi

²⁰ PAZARCI, H., **Uluslararası Hukuk Dersleri**, II. Kitap, s. 329.

²¹ PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap**, s. 328

²² 1982 BMDHK.m.45/1,b

devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasında yer alan boğazlarda ise “zararsız geçiş hakkı” kullanılacaktır²³.

Bu iki geçiş hakkı incelendiğinde transit geçişin daha esnek kurallara sahip bir geçiş olduğu görülür. En önemli esneklikler, kıyı devletinin bu alandaki hava sahasından diğer devletlerin uçaklarının da özgürce faydalanmaları, gemilerin geçişlerini önceden bildirme yapmadan icra edebilmeleri ve denizaltıların su üstünde seyir etme zorunluluklarının olmamasıdır. Zararsız geçiş kıyı devleti belirli bir süre, belirli sebeplerle erteleyebilmesine karşın, transit geçişin ertelenmesi hakkı kıyı devletinin elinden 1982 Sözleşmesi ile alınmıştır.

İngiltere 1958 Sözleşmesi çalışmalarında savaş gemilerinin karasularından geçişte herhangi bir izne tabi olmamasını savunuyordu. Bu savunmasını da Korfu Davası sonucunda elde ettiği haklara dayandırıyor. S.S.C.B ise o yıllarda kendini daha çok bir kara devleti olarak gördüğünden iznin gerekliliğini savunuyordu. Ancak devletlerin uygulamaları çeşitlilik arz edebiliyordu. Kimi devlet izin alınması gerektiğini savunurken kimileri İngiltere gibi geçiş öncesi izne gerek olmadığını düşünüyordu. Burada esas sorun savaş gemileri üzerine idi.

1958 Sözleşmesinin “Zararsız Geçiş” başlıklı III. Bölümünde “Bütün Gemilere Uygulanacak Kurallar” başlığı altında zararsız geçiş kavramı açıklanmıştı ancak Sözleşmede savaş gemileri hususuna açık olarak değinilmediğinden bu durum çeşitli sıkıntılara sebep olmuştur. Uluslararası Adalet Divanı ise Korfu Davası’nda açık denizin iki kesimini birleştiren, uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarda, savaş gemilerinin barış zamanında önceden izin almasına gerek olmaksızın zararsız geçiş hakkını kullanabileceğine hükmetmiş ve bunun uluslararası örf ve adet hukukuna uygun olduğunu söylemiştir. 1958 Sözleşmesinde boğazlardan geçiş rejimi, zararsız geçiş olarak tanımlanırken bu geçiş, karasularındaki zararsız geçiş ile bir husus haricinde aynı olarak kabul edilmiştir. Karasularındaki zararsız geçiş ile boğazlardaki zararsız geçiş ayıran tek özellik geçişin kıyı devleti tarafından ertelenememesidir²⁴. Bu madde ticari gemiler için geçerli olduğu kadar savaş gemileri için de geçerli sayılmıştır.

²³ 1982 BMDHK.m.37-45

²⁴ 1958 KBBK.m.16/1

1958 de tanımlanan zararsız geçiş ilk başlarda fazla bir sıkıntı yaratmamış ancak gelişen denizaltı ve su üstü gemileri teknolojisi sonucunda, büyük deniz gücü olan devletler zamanla sıkıntılar yaşamaya başlamışlardır. Çünkü zararsız geçişte kıyı devletinin sahip olduğu haklar; büyük devletlerin donanmalarını özgürce ve istedikleri an bu boğazlardan geçirebilme ve dünyanın herhangi bir yerinde yapacakları müdahaleleri istedikleri zamanda ve şekilde yapabilmelerini kısıtlamaktaydı. Ayrıca 1958 den sonra devletlerin karasularını 12 deniz miline çıkarma istekleri de dünya üzerindeki pek çok boğazda uluslararası suların azalmasına ya da yok olmasına sebep olmuştur. Bu durumda uçakların geçişlerini sıkıntıya sokmuştur.

1958 Sözleşmesinde denizaltıların bayraklarını göstererek su üstünden geçişlerini yapmaları yer alınca Soğuk Savaş yılları olmasına karşın Amerika Birleşik Devletleri ve deniz kuvvetlerini artıran Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ilerleyen yıllarda, bir anda bu maddeye karşı müttefik olmuşlar, zararsız geçiş yerine boğazlardan “serbest geçiş” esasını getirmek için çaba sarf etmişlerdir. İngiltere de bu iki devleti desteklemiştir. Sonuçta A.B.D. ve S.S.C.B. ısrarlarında başarılı olmuşlar ve emellerine 1982 BMDHS’nde ulaşmışlardır. Buna göre boğazlardan geçiş serbest geçiş rejimine tabi olacak, buna karşılık olarak küçük devletlerin isteği olan 200 deniz mili genişliğinde münhasır ekonomik bölgeyi de bu devletler kabul edeceklerdir. Ayrıca stratejik bir deniz yolu üzerinde bulunan Endonezya ve bir düzine ada grubu daha takımada olarak kabul edilmiştir²⁵.

1982 BMDHS madde 38 de belirtilen bu duruma göre; açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda, tüm gemiler ve uçaklar transit olarak geçebilirler ve kıyı devleti bu geçişi erteleyemez. Geçişin uygulanacağı boğaz, kıyı devletinin bir adası ve ana kıtasından oluşuyorsa, adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidrografik açıdan benzer uygunlukta bir geçiş yeri olması halinde, bu boğaza transit geçiş uygulanmayacaktır. Bu alanlarda uçaklar ve denizaltılar içinde uçuş ve su altından geçiş hakkı yoktur.

²⁵Baykal,,a. g. e.,s.233

Sonuç olarak transit geçişi, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve süratli geçiş münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve üstten uçmak hürriyetinin bu Sözleşmeye uygun şekilde kullanılması olarak tanımlayabiliriz

1982 Sözleşmesi, 1958 Sözleşmesine göre devletlere hem denizden, hem boğazlardan daha özgür bir şekilde özellikle savaş gemilerini ve uçaklarını geçirebilme hakkını vermiştir. Transit Geçiş Rejimi bu boyutu ile sadece deniz hukuku açısından değil hava sahalarının kullanımı konusunda da referans olacaktır.

1.4. Münhasır Ekonomik Bölge'nin Tanımı

Münhasır Ekonomik Bölge (exclusive economic zone), karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar olan su tabakasıyla, deniz yatağı ve onun toprak altında, kıyı devletinin bazı egemen haklara sahip olduğu deniz alanıdır.

MEB kavramı devletlerin zaman içerisinde gelişen ekonomileri ve artan nüfusları sebebi ile yaşadıkları kaynak bulma sıkıntılarını, sahip oldukları deniz alanlarını genişleterek çözebileceklerine olan inançlarından ortaya çıkmıştır. 1945 yılında Amerika Birleşik Devletleri "Açık Denizin Belirli Alanlarındaki Kıyı Balıkçılığı Konusunda Amerika Birleşik Devletlerinin Politikası" başlığı altına Truman Bildirisi'ni yayınlamıştır. Bu bildiri özetle, balıkçılığın korunması için karasularına bitişik, fakat bu suların ilerisinde daha önce açık deniz olan bir bölgede, milli hukukun geçerli olacağını ileri sürülüyordu. A.B.D. bu bildiri, alanın genişliğini düzenlememiş ve bu bölgede egemenlik iddiasında bulunmamıştır. Ancak bu bildiri sonrası, birçok Latin Amerika Devleti, kıta sahanlığı üzerinde ve karasularına bitişik açık denizlerde farklı iddialarda bulunmuşlardır.

Kavram ilk olarak 1971'de Afrika-Asya Hukuk Danışma Komitesi'nin yıllık toplantısında Kenya delegesi tarafından ortaya atılmış ve Deniz Yatağı Komitesi'ne 1972 yılında Afrikalı Devletlerce önerilmiştir. Afrikalı devletlerin III. Deniz Hukuku konferansında önerdikleri kavram özellikle Latin Amerika Devletleri olmak üzere

çoğunluğun desteğini almış, sonuçta 1982 BMDHS, MEB kavramına yer vererek kapsamı içine almıştır.

Tarihteki gelişimi incelendiğinde MEB uygulamasının özellikle fakir ya da gelişmekte olan ülkeler tarafından gündeme taşındığı görülecektir. Bunun sebebi kavramın bu devletlerce içinde buldukları az gelişmişlik batağından kurtuluş umudu olarak algılanması idi. Deniz alanı içindeki ve altındaki hemen her türlü kaynağın kullanımında devlete büyük avantajlar sağlayan MEB, bu devletlerce, gelişmiş devletler kapmadan sahip olabilecekleri oldukça önemli bir alan olarak gözüke de 1982 BMDHS'ndeki düzenlemelerle kıyı devletinin bu alan üzerindeki yetkisine sınırlandırılmalar getirilmiş, kıyı devletinin MEB üzerindeki tek ve mutlak güç ve tekel olma durumu biraz törpülenmiştir.

1.4.1. Uluslararası Hukukta Kıyı Devletinin MEB' deki Hak ve Yetkileri

MEB kıyı devletinin şartlı egemenlik alanı içinde değerlendirilebilir. Bu durum MEB' ye kıyaslı olan diğer devletlerin bu bölge üzerindeki idari ve yargısal yetkileri ile açık denizin hükümlerinin geçerli olduğu alanların tanımlandığı ve MEB'in açık deniz tanımının dışında bırakıldığı maddelerden anlaşılabilir.

Münhasır Ekonomik Bölge, 1982 BMDHS 55. maddede “Münhasır ekonomik bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup; iş bu kısımda belirlenen özel hukuki rejime tabidir ve bu rejim gereği sahildar devletin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri işbu Sözleşmenin ilgili maddeleri ile düzenlenmiştir” şeklinde kabul görmüştür. 56. madde de ise Münhasır Ekonomik Bölgede sahildar devletin hakları, yetkileri ve yükümlülükleri şu şekilde düzenlenmiştir;

1.Münhasır ekonomik bölgede sahildar devletin aşağıdaki hak, yetki ve yükümlülükleri vardır.

a. Deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konuları ile; aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin

ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar;

b. İşbu Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak:

- i) Suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma;
- ii) Denize ilişkin araştırmalar yapma;
- iii) Deniz çevresinin korunması ve muhafazası; konularına ilişkin yetki

c. İşbu Sözleşmede öngörülen diğer hak ve yükümlülükler;

2. Münhasır ekonomik bölgede sahil devlet, işbu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, diğer devletlerin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde göz önünde bulunduracak ve işbu Sözleşme hükümleri ile bağdaşacak biçimde hareket edecektir.

Görüldüğü üzere kıyı devleti genel olarak, karasuları dışında kalan su yüzeyi, toprak altı ve üstü, canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, muhafazası, işletilmesi, korunması ve idaresine ilişkin haklara ve yetkilere münhasır ekonomik bölge içerisinde de sahiptir. Esas olarak kıyı devletinin bu bölgenin ekonomik potansiyeline yönelik taleplerini karşılamak amacıyla oluşturulan münhasır ekonomik bölge, günümüzde dünya denizlerinin yaklaşık %35-40'ını kapsamaktadır.

MEB'lerin dünya denizleri üzerinde kapladığı alan bu denli geniş olunca denizlerden faydalanmaları tehlikeye diğer ülkeler 1982 BMDHS'nde kendi çıkarlarını koruyacak maddelerin de olmasını sağlamışlardır. Bu durum karasuların içsulara dönüştüğü durumlarda uygulanan kaidelerde de gözetilen, denizler üzerindeki tekelleşmeyi önleyici anlayışın uluslararası hukukta genel bir kabul gördüğünü de göstermektedir. BMDHS'nin 58. maddesi MEB'ye sınırı olmayan diğer devletlerin hak ve yükümlülükleri detaylı biçimde açıklamıştır. Bu devletler açık deniz serbestilerinde söz edilen seyrüsefer, uçma, sualtı kablo ve boru hattı döşeme ve bunların işletilmesi ile ilgili hususlardan istifade edebileceklerdir²⁶.

²⁶1982 BMDHS. Madde 58 :

Sözleşme kıyı devletine MEB'deki anlaşmaya tabi avlanabilecek canlı kaynakların tür ve miktarlarının belirlenmesi ile bu miktarlar üzerinden kendi avlanma gücünü saptamak ve diğer devletlerle avlanma gücü dışında kalan miktarlar için anlaşma yapma hak ve yükümlülüğünü vermiştir.

Esasen bu kapasite fazlası avcılık için diğer devletlerle anlaşmalar yapılması haktan ziyade bir nevi zorunluluk olarak sözleşmede geçse de genel uygulamada karşılıklı anlaşmalarla süreç işlediği için devletin hakkı gibi görünmektedir²⁷.

Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölge üzerindeki egemen haklarının belirlendiği 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 56. maddesinde; kıyı devletinin münhasır balıkçılık hakkı, canlı doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesine ilişkin egemen haklar olarak ifade edilmiştir. Canlı doğal kaynaklar çok geniş bir kavramdır. Bu çerçevede, hem su altında hareket eden her türü balık ve benzeri canlılar ile balina, yunus gibi memeliler hem de deniz yatağı ve toprak altında yaşayan sabit deniz ürünleri ve bitkisel nitelikli canlılar da bu gruba eklenebilmektedir.

Kıyı devleti kendi münhasır ekonomik bölgesinde avlanacak canlı kaynakların kabul edilebilir av hacmini tespit ederek; bu kaynakların aşırı işletme sonucu tükenmesini önlemek amacıyla, sahip olduğu en güvenilir bilimsel verileri göz önünde bulundurarak

1- Münhasır ekonomik bölgede, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletler, iş bu sözleşmenin ilgili hükümlerinde öngörülen şartlar içerisinde, 87. Maddede sözkonusu olan seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden; keza, bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin, uçakların ve denizaltı kabloları ve petrol borularının işletilmesinde, denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden iş bu Sözleşmenin diğer hükümleri ile bağdaşır bir şekilde yararlanırlar.

2- 88, ila 115. Maddeler ve ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları iş bu Kısma aykırı olmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye de uygulanır.

3- Münhasır ekonomik bölgede devletler, iş bu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırken, ve yükümlülüklerini yerine getirirken, sahildevletinin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde göz önünde bulunduracaklar; ve sahildevletinin iş bu Kısım ve diğer uluslararası hukuk kuralları uyarınca kabul ettiği kanun ve kuralları, iş bu sözleşme ile bağdaşır olduğu ölçüde, riayet edeceklerdir.

²⁷1982 BMDHS Madde 62:2- Sahildevlet, münhasır ekonomik bölgede kendisinin canlı kaynakları avlama gücünü tespit edecektir. Bu av gücü, kabul edilebilir toplam hacminden az ise, sahildevlet devlet anlaşmalar veya diğer düzenlemeler yoluyla ve 4. paragrafta öngörülen usullere, şartlara, kanun ve kurallara uygun olarak, kabul edilebilir av hacminin bakiyesini işletmeleri için diğer devletlere verecektir; bu şekilde davranırken sahildevlet, özellikle 69. ve 70. madde hükümlerini, özellikle bu maddelerde öngörülen kalkınmakta olan devletler yönünden, gözönünde bulunduracaktır.

uygun muhafaza ve yönetim tedbirlerini alacaktır. Kıyı devletinin alacağı tedbirlerle kıyılarda balıkçılıkla yaşayan toplulukların ekonomik ihtiyaçlarını ve kalkınmakta olan devletlerin özel ihtiyaçlarını göz önünde bulundurması gerekmektedir. Ayrıca bu tedbirlerin, balıkçılık konusundaki usuller, sürülerin birbirlerine olan bağımlılığı ve uluslararası düzeydeki asgari bütün ilkeler göz önüne alınarak, işletilen sürülerin stoklarının asgari sabit randıman verecek seviyede tutulmasını veya yeniden bu seviyeye getirilmesini hedeflemeleri gerekmektedir.

Elde bulunan bilimsel bilgiler, avlara ve balıkçılığa ilişkin istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler, yerine göre alt-bölgesel, bölgesel veya uluslararası kuruluşlar aracılığıyla, bu bölgede avlanan diğer devletlerinde katılımıyla geliştirilecek ve muntazaman yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir. Tüm bunlar kıyı devletinin canlı kaynakların muhafazası hususundaki sorumluluklarını gösterir.

Kaynakların işletilmesi hususunda ise kıyı devleti, canlı kaynakların muhafazasına ilişkin koşulları ihlal etmeksizin, münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların en faydalı şekilde kullanılmasına öncülük etmelidir. Burada amaç, canlı kaynakların en uygun bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede kendisinin avlanma gücünü tespit etmelidir. Eğer bu av gücü, kabul edilebilir toplam av hacminden az ise, kıyı devletinin, anlaşmalar veya diğer düzenlemeler yoluyla, kanun ve kurallara uygun olarak, kabul edilebilir av hacmini işletmeleri için diğer devletlere de avlanma izni vermesi gerekmektedir.

Kıyı devleti, kendi münhasır ekonomik bölgesini diğer devletlerin girişine açarken, bazı faktörleri de dikkate almalıdır. Bu çerçevede; bölgenin canlı kaynaklarının kendi ekonomisi ve diğer ulusal çıkarları açısından önemi, denize kıyısı bulunmayan devletlerle coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan devletlerin hakları, balık kaynaklarının bir kısmının avlanması yönünden bölgede veya alt bölgede yer alan kalkınmakta olan devletlerin ihtiyaçları ve bölgede genellikle balık avlayan veya balık kaynaklarının araştırılmasına ve miktarlarının tespitine büyük ölçüde katkıda bulunan devletlerdeki ekonomik düzensizlikleri asgariye indirme zorunluluğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Sonuçta kıyı devleti münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların kullanımında doğal olarak öncelikli hakka sahipken bu kaynağın devamlılığını sağlama konusunda insanoğlu adına da sorumludur ayrıca bu kaynağı belirli şartlar altında da diğer devletlerle paylaşması bir nevi bu anlaşmayla zorlanmıştır.

Kıyı devleti ilan ettiği MEB'deki canlı kaynaklara ilişkin yukarıda anlatılan her türlü faaliyete istinaden egemen haklarını kullanabilir ve egemen haklarına riayet edilmesi için gerekli tedbirleri alabilir. Bu tedbirler ilgili gemiye çıkılması, geminin denetimi, gemiye el konulması ve hakkında dava açılması gibi ağır durumları da içerebilir.

Sözleşme ağır uygulamalara izin verse de devletler arasında dengeyi sağlama adına kolaylıklar da getirmiştir. MEB'de işlenen bir suça istinaden el konulan bir gemiye karşılık teminat gösterilmesi durumunda bahse konu suç işleyen gemi ve mürettebatı ivedilikle serbest bırakılacaktır. MEB içinde balıkçılık konusunda, karşılıklı anlaşmalarda ilgili devletlerce aksi belirtilmedikçe uygulanacak yaptırımlar sadece para cezaları olacak hapis ya da bedeni bir ceza olmayacaktır. Kıyı devleti bir gemiye el koyduğu ya da seferden men ettiği takdirde bayrak devletine durumu ve sonucundaki cezai yaptırımını en seri şekilde haber verecektir²⁸.

Münhasır Ekonomik Bölge'nin ilanından sonra kıyı devleti buradaki haklarını herhangi bir üçüncü ülkeye ya da şirkete devredemeyecek ancak yükümlülüklerinden olan kaynakların işletilmesi konusunda yardım alabilecektir. Bu yardımı kıyı devleti üçüncü devletlerden ya da uluslararası kuruluşlardan teknik ve mali olarak kullanabilir²⁹.

1.5. Arama ve Kurtarma Sahalarının Tanımı

Arama ve Kurtarma deniz ve hava vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde; bu vasıtalarındaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir. Arama ve Kurtarma Sahası ise belirli boyutlara sahip içerisinde arama ve kurtarma hizmetlerinin sağlandığı bölgedir.

²⁸1982 BMDS. m. 73

²⁹1982 BMDS. m. 72

Arama ve kurtarma faaliyeti uluslararası yazışmalara ilk defa İkinci Dünya Savaşının sonlarına doğru 1944 yılında, A.B.D. Chicago kentinde Sivil Havacılık ile ilgili yapılan düzenleme çalışmalarında geçmiştir. Çeşitli ülkelerden bir araya gelen temsilciler, bu çalışmalarla savaştan sonra sivil havacılığın tabi olacağı düzenlemeleri yaparak, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını (ICAO International Civil Aviation Organization) kurmuşlardır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı kuruluş sözleşmesinin 12. Eki Arama Kurtarmayla ilgili düzenlemeleri içermektedir.

Bu düzenleme arama kurtarma sahalarının ilgili devletlerce belirleneceğini ve bu sahaların çakışamayacağı yönündedir. Açık denizlerde ve kimin egemenliği altında olduğu belirsiz yerlerde ise arama ve kurtarma hizmetlerinin oluşturulması, bölgesel hava seferi anlaşmaları temel alınarak belirlenecektir. Bunun gibi bölgelerdeki arama ve kurtarma hizmetlerinin sorumluluğunu kabul eden Sözleşmede imzası bulunan bir devlet, oluşturacağı ve uygulayacağı hizmetleri bu Ekin şartları uyarınca düzenleyecektir³⁰. “Bölgesel Hava Seferi Anlaşmaları” deyimi, Bölgesel Hava Seferi Toplantılarında normal olarak önerilmiş ve ICAO Konseyi tarafından onaylanmış anlaşmalar anlamındadır. Bu anlaşmalarda onaylanan bu bölgeler FIR (Uçuş bilgi hizmetleri, flight information services) diye bilinen hava trafik kontrol sahalarıdır.

Yukarıdaki paragraflarda da görüldüğü gibi Arama ve Kurtarma faaliyeti yazışmalara ilk girdiğinde kaza geçiren hava vasıtasında, hayatı tehlikede olan şahısların kurtarılması amacını taşımaktaydı.

Teknolojinin gelişmesine paralel olarak, arama ve kurtarma ile ilgili farklı ortamlarda düzenlemeler yapılması ihtiyacı ortaya çıkınca 1979 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO- International Maritime Organization) “Denizde Arama ve Kurtarma” ile ilgili olarak Hamburg Sözleşmesini düzenledi. Bu çalışmalarda temel prensip arama ve kurtarma sorumluluğu alan tüm ülkelerin bu sorumluluğu belirli standartlarla yerine getirmesini sağlamaktı.

³⁰ Ek 12 m.2.1.1.1

1979 Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi'nin, "her Arama ve Kurtarma Bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir." hükmünü ihtiva eden 2.1.4 ve " ilgili taraflar arasında, bir arama ve kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, taraflar, bu alan içerisine arama ve kurtarma hizmetlerinin eşit ve şumullü bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerdir. " hükmünü taşıyan 2.1.5. ek maddeleri arama kurtarma sahalarının teşkil edilmesi konusunda Sivil Havacılık Sözleşmesinden biraz farklı bir bakış açısını ortaya koymuştur.

1958 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri ise Arama Kurtarma konusunda devletlerin denizlerdeki haklarını belirlemiş, denizleri sorumluluk sahalarına ayırmamıştır.

Bitişik bölge, ekonomik münhasır bölge ve kıta sahanlığı içinde AK ile ilgili olarak karasuları ve açık denizler rejimleri uygulanmaktadır. BMDHS ve diğer uluslararası sözleşmelerde bu sahalarda icra edilecek AK faaliyetleri hakkında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

İlgili devletler bir AK faaliyetinde sahaları içinde notamlama denilen düzenlemeler yapmakta ve AK faaliyeti icra edecekleri bölgeleri bu yolla emniyet açısından deniz trafiğine kapatabilmektedir. Notam yayını Sivil Havacılık Sözleşmesine göre FIR sahibi ülke yapmaktadır. Bu düzenleme zaman zaman sıkıntı yaratmaktadır. Bu sıkıntılara en güzel örnek olarak Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi üzerinde yaşanan FIR Hattı uygulamaları gösterilebilir. Yunanistan sadece sivil havacılığın kontrolünü içeren FIR düzenlemesini kendi hava sahası olarak değerlendirmekte ve uluslararası uygulamalara ters düşen bir öngörü ile sadece karasuları üzerinde iddia edebileceği hava sahasını genişletmektedir. Türkiye başından beri buna karşı çıkmaktadır. Yunanistan ise herhangi bir AK faaliyetini gerçek ya da tatbikat olarak bahane ederek Ege Denizi üzerinde zaman zaman notam yayınlamakta ve tamamen uluslararası hukukta iyi niyet çerçevesinde düzenlenmiş bu uygulamayı kendi çıkarları doğrultusunda yanlış iddialarını desteklemek için kullanmaktadır. Bu sebeple arama kurtarma sahaları Türkiye ve diğer devletler açısından, artan dünya deniz trafiğinde son derece önemli bir deniz alanları olacaktır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRK DENİZ ALANLARI

2.1. Türkiye'nin Uluslararası Deniz Hukukuna Bakışı

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu günden bu yana kendi çıkarlarına uygun düşen her uluslararası oluşumda yer almaya özen göstermiştir. Bu tutumu özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında kendi meşruiyetini dünya düzeni içinde ispata yönelik olmuştur. İlerleyen yıllarda ise soğuk savaşın kaygıları ön plana çıkmış ve seçtiği taraf olan Batı Devletlerinin yanında özellikle yer almayı tercih etmiştir. Bu yer almada zaman içerisinde aşırıya kaçtığı durumlar olsa da Türkiye Cumhuriyeti Devleti Dış Politikası'nın dengeleri koruma üzerine kurulduğu tüm çevrelerce kabul görmüş bir yaklaşımdır.

Türkiye'nin Deniz Hukukuna bakışını tarihsel olarak incelediğimizde özellikle üç ana başlıkla karşılaşırız ki bunlar karasuları uygulamaları, bayrak ve kıyı devletlerinin hak ve yetkileri ile anlaşmazlıkların çözümüdür. Aynı zamanda bu başlıklar, Türkiye'nin Birleşmiş Milletler çatısı altında yapılan konferanslar sonucunda imzalanan 1958 ve 1982 Sözleşmelerine taraf olmamasının da en büyük sebepleridir.

2.1.1. Karasuları Hakkında Türkiye'nin Genel Tutumu

Deniz hukuku üzerine Türkiye ulusal çıkarlarını, diğer alanlara göre daha ön planda tutmayı seçerek, bu konuda daha az tavizkar ve katı olduğunu ispat etmiştir. 1958 ve 1982 Sözleşmeleri dünya üzerinde şöyle ya da böyle pek çok devletin karşılıklı tavizleri ve kazanımları üzerine tesis edilmiştir. Uluslararası sistemde, mutlak olarak tüm devletlerin lehine bir düzenin getirilmesinin imkansızlığı göz önüne alındığında, bu denli yüksek sayıda katılımın olduğu anlaşmaların yapılabilmesi bile dünya devletleri açısından büyük bir başarıdır.

Bu sözleşmeleri imzalayan devletlerin eşit oy haklarının bulunması, büyük ya da küçük olarak nitelendirilmemeleri son derece önemli olsa da bazı maddeler haricinde anlaşma metinlerinin büyük ölçüde büyük devletler olarak nitelendirilen devletlerin lehine olduğu da bir gerçektir.

1958 Sözleşmesinden sonra ortaya çıkan Zararsız Geçişin nasıl yapılacağına ilişkin tartışmalar büyük devletleri son derece rahatsız etmiştir. Dünya denizlerini hem ekonomik hem de askeri çıkarları doğrultusunda kullanan bu devletler, 1958 tarihinden sonra birtakım sıkıntılar içerisine girebileceklerini hissetmişler hatta girmişlerdir.

Karasuları üzerinde, 1958 tarihine gelindiğinde, pek çok devlet tarafından 3 mil olan genişlik uygulaması terk edilmeye başlanmıştır ve yaygın kanı karasuları genişliğinin 12 mil olması yönündedir. Bu durum özellikle nükleer denizaltıların kullanımının artması sebebi ile bu güce sahip devletler için son derece tehlikeli bir durum arz etmekte idi. Ayrıca İkinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan pek çok yeni devlet, eskiden İngiltere ya da Fransa gibi devletlerin ülkeleri olan karalara kıyı olan suları, karasuları olarak ilan etmişlerdi. Bu durumda denizlerin üzerinde hak sahibi olan devlet sayısını arttırmıştı. Artık bazı konularda birkaç devletin oturarak anlaşması sorunları çözmüyordu. Uluslararası arenada oyuncu sayısı artmıştı.

A.B.D. bu durum karşısında 1958 Sözleşmesi görüşmelerinde, 6 mil karasuyu genişliği ve 6 millik bir münhasır balıkçılık hakları öngörmüş ve bu sularda vatandaşları en az 5 senedir avlanmakta olan devletlerin haklarını saklı tutmuştur. Bu tutumu ile A.B.D. tamamen yeni kurulan devletlerin durumunu öne çıkarmıştır. İzlanda haricindeki bütün NATO ülkeleri Türkiye de dahil olmak üzere A.B.D.'ni desteklemişlerdir. Ancak A.B.D.'nin bu önerisi diğer devletlerce 45 lehte oya karşılık 33 aleyhte oy alarak kabul edilmemiştir³¹.

Sonuç olarak 1958'deki Birinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansında devletler karasularının genişliği konusunda ortak bir payda da buluşamamışlardır. Bu durum 1960 da toplanan İkinci Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda da

³¹Baykal, a.g.e.s. 102

değişmemiştir. Bu iki konferansta da Türkiye, A.B.D. önerilerinde bulunan karasularını 6 mil ile sınırlayan tasarıları, NATO üyesi ülkelerle beraber hareket ederek desteklemiştir. Bu destek Türkiye'ye sadece, üyesi olduğu NATO'nun çıkarlarını gözetmesini değil aynı zamanda Ege Denizi kapsamındaki çıkarlarını da koruma imkanı vermiştir.

Üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'na yaklaşılırken 70'li yıllarda dünya üzerinde karasularının genişliği konusunda tam bir karmaşa yaşanmakta idi. Karasuları kabullerinde devletler, 12 milden 200 mile kadar geniş bir yelpazede duruyorlardı. Genel eğilim ve kabul ise 12 mil yönünde idi. 12 mil uygulamasının zaman içerisinde devletlerin çoğunluğunca ilan edilen bir yaklaşım olması, Konferans içinde de fazla tartışmaya yer vermeden kabulüne gidilmesine sebep olmuştur.

Devletlerin 12 mili kabul etmelerinin sebepleri kendi çıkarları açısından farklılıklar arz etse de yıllar sonra karasuları sınırlarının bir şekilde belirlenmiş olması sevindirici idi³².

Karasularının 12 mile çıkarılması ya da 12 mille sınırlandırılması Türkiye açısından endişe verici olarak kabul edilmiştir. Bu mesafe özellikle Ege Denizi üzerindeki Türk – Yunan dengesini büyük ölçüde Yunanistan lehine bozacaktır. Ege Denizi'nin neredeyse tamamının bir Yunan iç denizi haline gelmesi kaçınılmaz olacaktır.

Türkiye ve Yunanistan arasında fiili olarak saptanan 3 millik karasuları sınırı, 1930'ların ikinci yarısından itibaren değişmiştir. Yunanistan, 1936 yılında almış olduğu bir kararla ulusal karasuları sınırını 6 mil olarak saptamıştır³³. Yunanistan'ın bu kararı, Türkiye ve Yunanistan arasındaki yakınlaşmanın dorukta olduğu ve İtalya'nın Akdeniz'de bir tehlike olarak belirttiği dönemde, pek fazla önemsenmemiştir. Türkiye ise karasularını 6 mile, ancak 1964 yılında A.B.D.'nin Birleşmiş Milletler Konferanslarında 6 millik karasuları genişliğini önermesi üzerine bu uygulamayı desteklemek amacıyla çıkarmıştır.

³² Baykal, a.g.e., s.109

³³ Ali Kurumahmut, **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Ankara: TTK Yayınları, 1998 Ek.23

1964 yılında kabul edilen 476 sayılı Karasuları Kanunu ile Türk karasularının genişliği 6 mil olarak saptanmış, ayrıca karşılıklılık esası kabul edilmiştir. Bu yasaya göre Türkiye, karasuları sınırını 6 milden geniş olarak belirlemiş ülkelere karşı, bu ülkelerin kabul etmiş oldukları karasuları sınırını uygulayacaktır. Uygulamada bu ilke, Karadeniz ve Akdeniz’de 12 mil olarak gerçekleşmiştir. 1982 yılında yürürlüğe giren 2674 Sayılı Karasuları Kanunu’nda da bu durum değişmemiştir.

1964 yılından itibaren, hem Yunanistan’ın hem de Türkiye’nin karasuları sınırlarını 6 mil olarak belirlemelerinden sonra Ege Denizi’nde paylaşım şu şekilde gerçekleşmiştir; Yunanistan, Ege’deki 3000 dolayındaki ada ve adacıklara sahip olmasından kaynaklanan bir avantajla yaklaşık % 43.68, Türkiye ise % 7.47 oranında bir paya sahip olmuşlardır. 1982 Sözleşmesi gereği hakkı olduğunu iddia ettiği üzere Yunanistan eğer, 12 millik karasuları uygulamasını yürürlüğe koyarsa Ege Denizi’nin yaklaşık %72’sine sahip olacaktır. Karasularının 6 deniz mili ya da 12 deniz miline göre karşılaştırmalı tablosu aşağıda verilmiştir.

Tablo 1: Ege Denizi’nde Farklı Karasuları Genişliği Uygulandığında Karasuları ve Uluslararası Suların Dağılımı (%)

Genişlik	Türk Karasuları (%)	Yunan Karasuları (%)	Uluslararası Sular (%)	EDA
6 Deniz Mili	7.47	43.68	48.85	Yaklaşık% 4.5
12Deniz Mili	8.76	71.53	19.71	

Kaynak: Bölükbaşı, 2004:125

Tablodan da anlaşılacağı üzere Yunanistan’ın karasularını 12 mil olarak kabul etmesi halinde, bu denize kıyısı olan Türk Limanları arasında gemi seferleri düzenleyebilmek için Yunanistan Karasularından geçmek zorunda kalacaktır. Ege Denizi neredeyse tamamen

Yunanistan hakimiyetine girecek bir iç deniz pozisyonunda olacaktır. Esasen bu durum diğer devletlerin çıkarlarına da ters düşmektedir. Dünya ticaretinin serbestliği için bu denli önemli bir geçiş olan Ege Denizi'nin hakimiyetinin neredeyse tek bir devlete geçmesi, bu denizin orta kesimlerinde, 6 mil kuralı uygulandığında bulunan açık denizlerin tamamına yakınının Yunanistan kontrolünde olması uluslararası çıkarları ve dengeleri bozacaktır. Bu hassas dengelerin kendi çıkarları doğrultusunda kurulmasını isteyen bazı devletler Türkiye ve Yunanistan arasındaki bu durumu sıklıkla kullanmaktadırlar.

2.1.2. Bayrak ve Kıyı Devletlerinin Hak ve Yetkileri Hakkında Türkiye'nin Tutumu

Türkiye'nin sadece karasularının genişliği hususundaki çekincesi sebebi ile 1982 Sözleşmesine taraf olmadığı bilinen en yaygın kanı olsa da bu pek doğru bir varsayım olmayacaktır. Çünkü Türkiye, 1958 Sözleşmesine de taraf olmamıştır ve o sözleşmede 12 mil kavramı henüz ortaya atılmamıştı. 1958 de kabul edilen pek çok maddenin neredeyse satırı satırına kabul edildiği 1982 metni için Türkiye sadece karasuları hususunda metinle aynı değerleri paylaşmadığı için imza atmadı denilemez. Kanaatimizce karasuları hususundaki düzenleme olmasa bile Türkiye gene de bu metne imza atmayacaktı. Bundaki en önemli sebepten 1958 Sözleşmesinde Türkiye'nin sahip olduğu çekincelerdir.

1958 de Türkiye'nin en büyük kaygısı geçmişten gelen bir takım haklarının kaybına sebep olabilecek bir antlaşmaya imza atmaktır. Yukarıda Türkiye'nin deniz hukuku alanında ki tutumunu, kuruluşunun ilk yıllarında kendi meşruiyetini dünya düzeni içinde ispata yönelik olmuştur ibaresi ile açıklamıştık. Bu cümlede esasen ciddi bir hukuk başarısı ve uluslararası arenada genç Türkiye'nin kendini ispat mücadelesi yatmaktadır. 1926 yılında tarihe Bozkurt – Lotus Davası diye geçecek olan bir dava ele alınmıştır.

2.1.2.1. Bozkurt – Lotus Davası

Milletler Cemiyetinin kuruluşundan sonra, zorunlu yargı yetkisine sahip olmasa da uluslararası bir mahkemenin kurulması yoluna gidilmesi önemli gelişmelerden birisidir. Uluslararası Sürekli Adalet Divanı adıyla oluşturulan mahkeme o dönemde önemli kabul edilebilecek yargılamalarda bulunmuş ve Uluslararası Hukukun gelişimine katkılar

yapmıştır. Bu davalardan birisi de Türkiye ile Fransa arasındaki Bozkurt – Lotus Davasıdır.

2 Ağustos 1926 tarihinde gece yarısına doğru İstanbul'a gitmekte olan Fransız yolcu gemisi Lotus ile kömür gemisi Bozkurt arasında Midilli civarında Sığır Burnu'nun 5-6 deniz mili kuzeyinde bir çatma meydana gelmiştir. İkiye parçalanmış bulunan Bozkurt gemisi batmış ve gemide bulunan sekiz Türk vatandaşı boğulmuştur³⁴. Fransız Lotus gemisi kazazedelere yardım etmek için gayret göstererek bunlardan onunu kurtarmış ve yoluna devam ederek varacağı liman olan İstanbul Limanı'na 3 Ağustos tarihinde gelmiştir.

Çatma sırasında Lotus'un nöbetçi kaptanı, Fransız vatandaşı Yardımcı Kaptan Demons'tur. Bozkurt'un kaptanı ise, kazazedeler arasında kurtarılmış bulunan Hasan Bey'dir. 3 Ağustos'tan itibaren Türk makamları Lotus gemisinde çatmanın nasıl meydana geldiği konusunda soruşturma yapmaya başlamışlardır. 4 Ağustos'ta da Lotus'un kaptanı Fransız makamlarına bir rapor sunarak bir örneğini de Liman Başkanlığına vermiştir.

5 Ağustos'ta Yardımcı Kaptan Demons, Türk makamları tarafından bir konuda tanıklık yapmak üzere karaya davet edilmiştir. Çok uzun sürmesi sebebiyle Lotus'un gitmesini engelleyen bu davetten sonra, Fransız makamlarına önceden haber verilmeksizin Yardımcı Kaptan Demons ve Hasan Bey tutuklanmıştır³⁵. Türk yetkili makamları tarafından geçici tedbir kararı olarak nitelendirilen bu tutuklamanın sebebi, çatmada mağdur olanların aileleri tarafından yapılan şikayetler üzerine Cumhuriyet Savcılığınca her iki kaptan aleyhinde dikkatsizlikten doğan, adam öldürmeye ilişkin açılmış bulunan cezai takibatın doğal sürecini tamamlamak üzere yapılması gerekli yasal işlemlerin kapsamında olmasıdır

Dava İstanbul Ağır Ceza Mahkemesi tarafından başlatılmış ve 28 Ağustos tarihinde duruşma yapılmıştır. Bu sırada Yardımcı Kaptan Demons, Türk adli makamlarının yetkili bulunmadığı iddiasını ileri sürmüştür. Fakat Mahkeme, yetkili olduğunu bildirmiştir. 11 Eylül'de davanın ikinci duruşmasında Yardımcı Kaptan Demons, nakdi kefaletle serbest

³⁴Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul: Beta Basım-Yayın-Dağıtım A.Ş., 1989,s.2

³⁵Toluner, a. g. e. s.2

bırakılmasını talep etmiştir. Bu talep, kefalet bedeli 3.000 Lira olarak tespit edilip; 13 Eylül tarihinde kefalet ile serbest bırakılma durumu mahkeme tarafından kabul edilmiştir.

Mahkeme kararını 15 Eylül’de vermiştir. Her iki taraf da kararın bir suretini Divan’a sunmuş değildir. Söz konusu karara göre Yardımcı Kaptan Demons, 80 gün hapse ve 22 Lira para cezasına; Bozkurt’un Kaptanı Hasan Bey ise, 4 ay hapis cezasına çarptırılmıştır³⁶.

Cumhuriyet Savcısı bu karar aleyhinde temyiz başvurusunda bulunmuş ve kararın yerine getirilmesini ertelettirmiştir. Bu başvuru üzerine henüz temyiz mahkemesi karar vermiş değildir. Ancak, 12 Ekim 1926 tarihli Tahkimname halen Türkiye’de yürürlükte bulunan ceza muhakemeleri usulü işlemlerini ertelemiş değildir. Türk adli makamlarının Yardımcı Kaptan Demons hakkındaki tutumu, Fransız Hükümeti ile Türkiye’deki temsilcileri tarafından birçok diplomatik girişime ve diğer bazı müdahalelere neden olmuştur. Bu girişimler, Yardımcı Kaptan Demons’un tutuklanmasını protesto etme, tahliyesini gerçekleştirme ve davanın Türk mahkemelerinden alınıp Fransız mahkemelerinde görülmesini sağlama amacını taşımaktadır. Fransızlar bu konuda ısrarcı olmuşlardır. Fransızların davayı kendi mahkemelerine taşıma girişimleri üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, 2 Eylül 1926 tarihinde, yargı yetkisi konusundaki bu açık uyuşmazlığın, La Haye Divanı’na götürülmesi teklifini reddetmeyeceğini açıklamıştır³⁷.

Fransız Hükümeti, 6 Eylül’de “teklif edilen çözüm şekline tamamıyla rıza gösterdiğini” bildirdiğinden, her iki hükümet Divan’a sunulacak tahkimnameyi düzenlemek üzere heyetlerini belirlediler. Adı geçen Tahkimname, 12 Ekim 1926 tarihinde imzalanmasının ve onaylanmasının ardından, imzalı suretleri Aralık’ta La Haye Divanı’na Türk ve Fransız hükümetleri makamlarınca vakit geçirilmeksizin sunulmuştur³⁸.

Tahkimnameye göre Divan’ın şu sorulara cevap vermesi gerekmektedir:

1. Açık denizde 2 Ağustos 1926 tarihinde Fransız Lotus ile Türk Bozkurt gemisi arasında meydana gelen çatma ve Lotus’un İstanbul’a ulaşmasıyla; Bozkurt’un Türk

³⁶Durmuş Tezcan, Bozkurt-Lotus Davasının Uluslararası Hukuktaki Önemi ve Yeri: s.268

³⁷Durmuş Tezcan, a.g.e.,s,268

³⁸Durmuş Tezcan, a.g.e.,s,268

mürettebat ve yolcularından sekizinin ölümüyle sonuçlanan batması sebebiyle Bozkurt'un kaptanı ile birlikte çatma esnasında Lotus'un nöbetçi kaptanı olan Demons aleyhinde Türk kanunları uyarınca cezai takibat yapmakla Türkiye, İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sözleşmesine aykırı olarak uluslararası hukuk ilkelerini ihlal etmiş midir? Eğer Türkiye bu ihlali gerçekleştirmiş ise, ihlal edilen ilkeler nelerdir?

2. İlk soruya verilen cevap olumlu olduğu takdirde; benzer olaylarda uluslararası hukuk kuralları uyarınca nakdi tazminat veriliyorsa, Lotus gemisinin çatma esnasında nöbetçi kaptanı olan Demons'a, verilmesi gereken nakdi tazminat tutarı nedir?

Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Heyeti Divan'dan: "Lozan'da 24 Temmuz 1923'te imzalanmış olan İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Sözleşmeye ve uluslararası hukuka göre bir Fransız gemisinin nöbetçi kaptanı hakkında; bu gemi ile Türk gemisi arasında açık denizde meydana gelen bir çatmadan dolayı cezai takibat yetkisinin münhasıran Fransız mahkemelerine ait olduğuna; bu sebeple Türk adli makamlarının açık denizde Bozkurt ve Lotus arasındaki çatma sebebi ile Demons hakkında haksız olarak takibat yapmaları, hapse atmaları ve mahkûm etmelerinin adı geçen Sözleşmeye ve uluslararası hukuk kurallarına aykırı bulunduğu; bundan dolayı Demons'un uğradığı zararın telafisi için tazminat tutarının altı bin Türk Lirası olarak belirlenmesine ve bu tazminatın Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Fransa Cumhuriyeti Hükümetine verilmesine" hükmetmesini talep etmiştir.

Türk Hükümeti muhtırasında ise sadece, Divan'ın kendisi hakkında "Türkiye'nin yargı yetkisinin bu davada bulunduğuna haklı olduğuna" hükmetmesini talep etmiştir³⁹.

Fransız Hükümeti karşı muhtırasında, bazı görüşlerini belli ölçüde değiştirerek yeni birkaç unsur eklemiş ve bazı görüşler ileri sürerek muhtırada kaydedilen taleplerini yenilemiştir. Fransız Hükümeti tezini kısa ve açık bir şekilde özetlediği için bu görüşleri, aynen aktarmak uygun olacaktır. Fransızların yeni görüş ve talepleri şu şekildedir:

- Yabancılar aleyhine yürütülen ceza davalarına bakmak konusunda yabancı konsolosluk mahkemelerinin yetkisine ikame olarak, Türk mahkemelerinin yetkili

³⁹ Durmuş Tezcan, a.g.e.,s,270

olduğunun kabul edilmesi; bu ikamenin ancak, Lozan'da 24 Temmuz 1923 tarihinde imza edilmiş olan sözleşmelere göre devletlerin muvafakatının bir sonucu olmasına; yabancı memleketlerde işlenmiş adam öldürme veya diğer suç oluşturan fiillerden dolayı yabancılar hakkında cezai takibat yapabilmek için kesin olarak verilmeyen bu muvafakatin, devletler ve özellikle Fransa tarafından açık bir şekilde reddedilmiş olmasına; bu reddin, yetkinin ve bu konuda yapılan açıklamanın kabul edilmesine yatkın bir Türk reddinden doğduğuna; bu durum ve şartlar çerçevesinde yorumlandığı takdirde 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sözleşmesinin, Türkiye dışında işlenmiş bir cürümden dolayı Türk Mahkemelerinin bir Fransız vatandaşı aleyhinde olarak cezai takibat yapmasına müsait bulunmamasına,

- Medeni milletlerin karşılıklı ilişkilerinde uygulamış olmaları sebebiyle oluşan yargı yetkilerini, özellikle belirlenmesi veya zımni özel uzlaşmalar haricinde, bir devletin mahkemelerinin, yurttaşlarından birinin mağdur olduğu gerekçesinden başka bir sebep bulunmaksızın bir yabancı tarafından yabancı bir ülkede işlenmiş olan bir cürüm için sahip oldukları öngörülen bu yargı yetkilerini genişletmeye hakkı bulunmamasına,

- Açık denizde bir ticaret gemisi üzerinde meydana gelen olayların, ceza hukuku bakımından, ancak geminin bayrağını taşıdığı bayrak devletinin mahkemelerine ve kanunlarına tabi olmasına; bu sorunun aslında açık denizlerin serbestisi ilkesinin bir neticesi olmasına ve buna özel bir önem veren devletlerin bu konuda aykırı tutumlarının nadiren meydana gelmesine ve mevcut hukuka göre; mağdurun kendi vatandaşı olmasının, bir devlet bakımından, bu kuralın uygulaması dışında kalmak için yeterli bir sebep teşkil etmeyeceğine ve Costarica - Packets Davasında bu şekilde karar verilmiş olmasına,

- Çatma durumunda bu kuralın uygulanmasını gerektiren, çatmanın bir kusura bağlı niteliğinin, geminin bağlı bulunduğu ulusal yasalar uyarınca incelenmesi ve yargılanması ve bu inceleme ve yargılamanın ulusal resmi makamların gözetimi altında yerine getirilmesi gereğinden doğan bu özel hukuksal sebeplerin mevcut bulunmasına,

- Uyuşmada bulunduğu devlet mahkemelerinin yetkisini savunmak ve bu sonuca ulaşmak için, çatma olayının batan gemiye bağlanmasının mümkün olmamasına ve böyle bir iddianın gerçek dışı bulunmasına; gemilerden birinin ulusal mahkemelerinin yetkisini, çatmaya karışan ilk gemi yanında aynı uyrukluk altında bulunmayan diğer geminin

kaptanlarından biri aleyhindeki davaya da genişletmek için uluslararası hukukta bir dayanak bulunmamasına,

- Başka şekilde hareket etmenin ve çatmaya karışan Fransız gemisinin nöbetçi kaptanı aleyhine açılan ceza davasında Türk mahkemelerinin yetkisini kabul etmenin kati şekilde oluşmuş bulunan uluslararası hukuk ilkeleri ile tamamen ters düşen bir yenileme hareketi gerçekleştirmek anlamına gelecek bir anlayışa sebep olacağı⁴⁰. Fransız talepleri bu şekilde sıralanmıştır.

Bundan dolayı Demons'a verilmiş olan zararın tazmin bedelinin 6.000 Türk Lirası olarak tespit edilmesi ve bu tutarın, karar verildikten sonraki bir ay içerisinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Fransa Cumhuriyeti Hükümetine ödenmesi istenecektir. Bu tazminat ödemesi, kaptan Demons'un yatırdığı 6.000 Lira kefalet akçesinin iadesine mani olmayacaktır; "Fransa Cumhuriyeti Hükümetine işbu kararın, Divan'a sunulmayan muhtemel diğer sonuçlarının saklı kaldığı hususunun kayıt altına alındığı bildirilecektir".

Türk Hükümeti, karşı muhtırasında, tezinin kısa bir açıklaması ile birlikte eski muhtırasını tekrar ile yetinmektedir. Bu açıklaması, karşı muhtırasındaki Fransa'nın taleplerine ilişkin cevap niteliğinde olduğundan buraya aktarmak uygun olacaktır:

1. İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Lozan Sözleşmesinin 15. maddesi, 16. madde saklı kalmak şartıyla, Türk adli yetkisini tamamıyla ve mutlak şekilde, uluslararası hukuk ilkeleri üzerine kurmaktadır. Bu maddenin, kendisine başka bir anlam yüklenmesi yoluyla en küçük bir istisnaya yer verdiği yahut başka şekilde yorumlanabileceği söylenemez. Bu sebeple Türkiye, yabancıları ilgilendiren her konuda yargı yetkisini kullanmak bakımından, uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmiş olmaktan başka bir endişe taşımaz.

2. Türk Ceza Kanununun, harfi harfine, İtalyan Ceza Kanunundan iktibas edilmiş olan 2. maddesi bu davada konu olan uluslararası hukuk ilkelerine aykırı değildir.

3. Açık denizlerdeki gemiler, bayrağını taşıdıkları devlet ülkesinin bir parçası

⁴⁰ Durmuş Tezcan, a.g.e.,s,269

sayıldıklarından ve söz konusu davada suçun meydana geldiği yer, Türk bayrağını taşıyan Bozkurt gemisi olduğundan yapılmış olan takibatta; tıpkı olay Türk topraklarında meydana gelmişçesine Türkiye'nin yetkili bulunduğu açıktır. Öyle ki, benzer olaylar da bunu göstermektedir⁴¹.

4. Ortak suç teşkil eden Bozkurt-Lotus Davasının konusunu teşkil eden olayda, Fransa'dan iktibas edilmiş olan Cınai İstintak Kanunu (Adam Öldürmeye İlişkin Sorgulama Kanunu), Fransız Kaptanının Türk Kaptanı ile birlikte ortak takibata maruz kalmasını emretmektedir. Esasen bütün devletlerin kanunları da bu yöndedir. Bu bakış açısıyla da Türkiye, bu davada hukuken yetkili bulunduğunu iddia etmekle haklıdır.

5. Sorun yalnız çatma noktasından incelenmiş olsa bile, Türkiye'nin açık olan yetkisini engelleyecek cezai nitelikte bir uluslararası hukuk ilkesi mevcut olmadığından, Türkiye bu hususta her türlü cezai takibatı mahkemeleri aracılığı ile yürütmeye yetkilidir.

6. Türkiye, önemli nitelikte bir yetkisini kullanmakta olup devletler de uluslararası hukuk ilkeleri gereğince tazminat ödemesi ile yükümlü bulunmadıklarından, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinden Fransız muhtırasında talep edilen tazminatın söz konusu edilemeyeceğine kuşku yoktur. Çünkü Türkiye Hükümeti, bir çatma sebebiyle, tedbirsizliğinden dolayı ölüme sebebiyet veren kişi konumunda bulunan Fransız vatandaşı Demons aleyhinde takibat yapmaya yukarıda ki sebeplerle tamamen yetkilidir. Bu sebeple Divan'ın Türkiye'nin adli yetkisi lehinde karar vermesi beklenmektedir.

Sözlü duruşma sırasında Fransız Hükümeti temsilcisi, Divan kararından doğan ve Divan'a sunulmuş bulunmayan sonuçların saklı kalacağı yönündeki taleplerini tekrar ederek Fransız karşı muhtırasında geçen talepleri zikretmekle yetinmiştir.

Türk Hükümeti temsilcisi ise, iddiasında ve cevabında herhangi bir talep ileri sürmekten çekinmiştir. Bundan dolayı, dava dosyasında yazılı olarak bildirilen taleplerin Türk Hükümeti yetkililerince tamamen benimsendiğinin kabul edilmesi gerekir.

⁴¹ Durmuş Tezcan, a.g.e.,s,270

Divan tarafların iddia ve savunmalarından sonra verdiği kararda; Fransız Hükümetince ileri sürülen delillerin davada kısmen inandırıcı olmadığı ve kısmen de Türkiye'yi, Yardımcı Kaptan Demons aleyhinde takibat yürütmesinden alıkoyacak bir uluslararası hukuk ilkesinin bulunmadığı sonucuna ulaşmıştır. Bundan sonra böyle bir ilkenin varlığını bizzat incelemeyi, kendisine verilen görevin yürütülmesi gereklerinden saymış ve bu çerçevede yalnız değinilen incelemesiyle yetinmeyerek, çalışmalarını edinebildiği ve Tahkimnamenin işaret ettiği ilkenin varlığına delil olabileceğini gördüğü bütün benzer olaylara ve yargı içtihatlarına genişletmiştir. Fakat bu araştırmalar olumlu bir sonuç vermemiştir. Bu sebeple 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sözleşmesinin 15. maddesinin öngördüğü şekilde takibat yapılmasına engel olan hiçbir ilke mevcut değildir. Türkiye, söz konusu ceza takibatını, uluslararası hukukun her bağımsız devlete tanıdığı serbestiye dayanarak yapmış; sözü edilen ilkenin yokluğu göz önünde tutulduğunda, Tahkimname hükmünce belirlenen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmemiştir. Tarafların Tahkimname ile sordukları iki soru ise Divan tarafından şöyle cevaplandırılmıştır:

1. 2 Ağustos 1926 tarihinde Fransız Lotus gemisi ile Türk Bozkurt gemisi arasında meydana gelen çatma sonucunda ve Fransız gemisinin İstanbul'a ulaşmasının ardından Türk kanunlarına göre Lotus gemisinde nöbetçi kaptan olan Demons aleyhinde, Bozkurt yolcularından sekiz Türk vatandaşının ölümü dolayısıyla ceza takibatı yapmakla Türkiye, 24 Temmuz 1923 tarihli İkamet ve Yargı Yetkisi Hakkındaki Lozan Sözleşmesinin 15. maddesine ve uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmemiştir⁴².

2. Bu sebeple Türkiye'nin Yardımcı Kaptan Demons aleyhinde takibat yapmakla, uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmesi şartıyla, adı geçen kişiye ödenmesi ele alınacak olan tazminat hakkında karar vermeye gerek görmemektedir.

Bu davanın sonucunda Divan 6 ya karşı 6 oyla Türkiye'nin açık denizlerde bir Fransız gemisi ile Türk gemisi arasında olan bir çatma olayında Fransız gemisinin Kaptanı olan bir Fransızca karşı cezai yargı yetkisini kullanma hakkını teyit etmiştir. Bu durum ayrıca Fransız Hükümetinin, Divana sunduğu savunmasından da anlaşılacağı üzere, Lozan Antlaşmasına rağmen yargı konusunda halen Kaputilyasyon sisteminin devam ettiğini

⁴² Durmuş Tezcan, a.g.e.,s,271

düşündüğünü göstermiştir. Karar bir kez daha genç Türkiye Cumhuriyetinin dünyaya kendini ispat etmesine de vesile olmuştur.

Türkiye, Divanın verdiği kararı bir onur meselesi halinde muhafaza etmiştir. Uluslararası bir mahkemede kazandığı bu davayı ve sonucunda elde ettiği hakları koruma konusunda bir tutum sergilemiştir. 1958 yılına gelindiğinde Cenevre Konferansında Türkiye'nin bu konudaki tutumunu Sevin TOLUNER (1989: 293-295) şu şekilde açıklamıştır;

Geminin bayrağı, devletin Açık Denizlerdeki yetkilerini sınırlandıran unsurdur;" gemi, milletlerarası anlaşmalarda ve bu maddelerde açıkça öngörülen istisnai durumlar saklı kalmak üzere, açık denizde, bayrağını taşıdığı devletin inhisari yetkisine tabidir"(1958 mad. 6/1, 1982 mad.92/1). Milletlerarası Daimi Adalet Divanı'nın Lotus-Bozkurt Davası'ndaki 1927 tarihli yargısı ve bu yargı üzerindeki eleştiriler, denizde çatma olaylarında yargı yetkisinin, bu ilke uyarınca, ayrıca düzenlenmesine yol açmıştır (1958 mad. 11, 1982 mad. 97). Bu maddeye göre, Açık Denizde meydana gelen ve gemi kaptanı ve gemi hizmetinde bulunan diğer herhangi bir kişinin, cezai ve disiplin sorumluluğuna yol açabilecek bir çatma veya ulaşturmaya ilişkin diğer bir olaydan ötürü, bu kişiler hakkında ceza ve disiplin kovuşturması açmak yetkisi ya bayrak devletinin veya o kişinin tabiiyetinde bulunduğu devletin adli ve idari makamlarına ait olacaktır. Tahkikat yapmak amacıyla da olsa, geminin tevkifi veya alıkonması işlemlerini, bayrak devletinden başkası yapamaz. Disiplin konusunda, gemi adamlarına verilen sertifika veya ehliyet belgelerinin geri alınması yetkisi, bu kişiler o devletin tabiiyetinde olmasalar dahi, bu belgeleri veren devlete aittir.1958 tarihinde yapılan Cenevre Konferansında Türkiye bu maddenin oylanması sırasında, Adalet Divanı'nın Bozkurt - Lotus Davası'ndaki yargısına aykırı olduğunu ileri sürerek olumsuz oy kullanmıştır.

Bu davadan sonra Türkiye uluslararası arenada kazandığı bu önemli başarıyı kazanımı olarak görmüş ve 1958 Sözleşmesine sadece bayrak devletinin, ticari gemiler üzerinde yargılama yetkisini düzenleyen maddeler sebebi ile taraf olmamıştır.

2.1.3. Anlaşmaların Çözümü Hakkında Türkiye'nin Genel Tutumu

1982 BMDHS hem geçmişten gelen uygulamaları hem de yeni olan yaklaşımları içermektedir. Bazı maddeleri 1958 tarihli sözleşmenin tasdiki niteliğindedir. Ancak bazı maddeleri ise, örneğin münhasır ekonomik bölge, transit geçiş gibi, tamamen yeni yaklaşımlardır. Bu konuda Şule Anlar Güneş şu yorumu yapmaktadır (2007:9).

BMDHS' nin Westphalia hukuk anlayışının ötesine geçen özellikler taşıdığı, egemenlik ilkesini sınırlandıran, dönüştüren, bazı durumlarda ise ötesine geçen düzenlemelere yer verdiği görülmektedir. Sözleşmede yer alan üç çeşit temel hüküm

söz konusudur. Bunlar “öteden beri mevcut olan teamül niteliğindeki uygulamalara ilişkin hükümler; daha önce yazılı olarak düzenlenmiş olup ta değişikliklere maruz kalanlar; ve nihayet ilk kez düzenlemeye tâbi tutulan konulara ilişkin hükümler şeklinde sıralanabilir” .BMDHS ile getirilen düzenlemeler bakımından üzerinde durulması gereken diğer önemli bir husus, Sözleşme’nin içerdiği yenilikler bakımındandır. Söz konusu yenilikler bir taraftan deniz hukukunun klasik kavramları çerçevesinde yapılmış, öte yandan Sözleşme’de ilk kez yer verilen konular bakımından gerçekleşmiştir. Tüm bu düzenlemeler BMDHS’nin başlangıç bölümünde de belirtildiği üzere, uluslararası deniz hukukunun tedvini ve tedrici tekamülüne işaret etmektedir.

Birinci ve İkinci Konferanslarda ana konularda devletler arasında çıkan anlaşmazlıklar sonucunda Üçüncü Konferansta farklı bir yöntem belirlenmiş ve devletlerin 1982 BMDHS’ne çekince koyma hakları ellerinden alınmıştır⁴³. Böyle bir yöntem, ana bir metnin oluşması ve taraf devletlerin ortak bir anlayışa varmaları arzalandığı için izlenmiştir. Güneşin bu konudaki yorumu ise şu şekildedir(2007: 9-10);

Üçüncü Deniz Hukuku müzakereleri önceden hazırlanmış bir metin üzerinden yapılmamış, bu nedenle benzeri görülmemiş şekilde uzun sürmüştür. Süreç sonunda hazırlanması düşünülen, farklı farklı sözleşmeler değil, geniş kapsamlı tek bir sözleşme metnidir. Sözleşmeye taraf olan devletler, deniz hukukuna ilişkin çok geniş bir yelpazedeki düzenlemelere taraf olmak durumundadırlar. Konferansta müzakere konularının parçalı (piecemeal) veya paketin bütünü (package deal) üzerinden mi olduğu, BMDHS’nin hukuksal etkilerinin ortaya konulması bakımından önem taşıyan bir konudur. Doktrinde ağırlıklı görüş, BMDHS’nin müzakere sürecinin ve nihai sözleşme metninin geniş kapsamlı bir paket olduğu, dolayısıyla devletlerin sözleşmenin beğendikleri ve çıkarlarına uygun gelen hükümlerini seçerek kendilerini sadece seçtikleri ile bağlı saymaları, işlerine gelmeyen düzenlemeleri ise hükümsüz hale getirmelerinin mümkün olmadığı yönündedir. Sözleşmeye herhangi bir çekince koyma imkanının olmamasının sözleşmenin paket olma özelliğini daha da net bir şekilde ortaya koyduğu ileri sürülmektedir. Konunun sözleşmeye taraf olmayan devletlerin, sözleşme hükümlerinin zaman içinde örf ve adet hukuku kurallarına dönüşmesi durumunda ortaya çıkacak gelişmeler bakımından da tartışılması gerekmektedir. Bu konuda da devletlerin seçmeci bir yaklaşım içinde davranamayacağı yönünde görüşler ortaya atılmış olmakla beraber, aksi yönde görüşler ileri sürülebilmesi de mümkün görünmektedir

1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi’ne göre uluslararası antlaşmaların bağlayıcılığı, ilke olarak, sadece taraf olan devletler bakımından geçerlidir. Nitekim Sözleşmenin 287.maddesinde, Sözleşme’ye taraf olan devletlerin, uyuşmazlıkların giderilmesine ilişkin olarak tabii olmak istedikleri usulü, yapacakları bildirim ile belirlemeleri gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca taraflar, uyuşmazlıkların çözümü konusunda, muaf tutmak istedikleri konuları, 298.madde hükmü gereği bildirim yolu ile belirleme hakkına da sahiptirler. Sözleşme hükümlerinin taraf olmayan üçüncü devletleri bağlaması

⁴³ 1982 BMDHS,m.309; İş bu Sözleşmeye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne ihtirazi kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir

için, bu devletlerin rızası aranır⁴⁴. Üçüncü devletlerin örf ve adet hukuku kurallarına dönüşen Sözleşme hükümleri ile bağlı olma durumu, bu devletlerin söz konusu kurallara ısrarlı muhalefet eden (persistent objector) konumunda olmaması halinde mümkündür⁴⁵. Türkiye 1982 BMDHS'ne sekil verilen Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın aktif katılımcılarından biri olmakla birlikte, Sözleşme metnini imzalamamış ve onaylamamıştır.

1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan yukarıda bahsettiğimiz konuların bazılarının 1982 BMDHS içerisinde ihmal edilmesini, Türkiye, çıkarlarına ters görmüştür. Özellikle uyuşmazlıkların çözümü konusunda 1982 BMDHS içinde XV. Bölümde zorlayıcı bir tavır takınılması, Türkiye'ye anlaşmayı kabul ettiği takdirde bu konuda sıkıntı yaşayabileceği hissini uyandırdı. 1970'li yıllarda siyasi alanda yalnızlık çeken Türkiye, özellikle büyük devletlerin baskısı ile onların çıkarları doğrultusunda karar aldığı ya da alacağını düşündüğü uluslararası mahkemelerden kaçınmak istiyordu.

Ege Denizi'nde Yunanistan'ın, Sözleşmede geçen karasularını 12 deniz miline kadar kıyı devletinin belirleme hakkının, direkt olarak 12 deniz mili olarak uygulama isteği Türkiye'yi düşündürüyordu. Her ne kadar böyle bir hak Sözleşme tarafından Yunanistan'a tam anlamı ile verilmese de Türkiye, Yunanistan'ın konuyu uluslararası bir mahkemeye taşıdığı takdirde Avrupa'nın ve A.B.D.'nin desteğini almasından korkuyordu.

Sonuç olarak tüm bu sebeplerle Türkiye 1982 BMDHS' ne taraf olmamayı seçmiştir.

2.2. Türk İçsuları

Uluslararası Hukuk içsular kavramını 1982 BMDHS'nde "karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin iç sularına dahildir" şeklinde tanımlamıştır. Esas hatlar ise karasuların ölçülmeye başlandığı hatlardır. Bu hatlar Normal Esas Hat ve Düz Esas Hat olarak iki grupta değerlendirilmiştir. Normal Esas Hat; başka kurallar uygulanmadığı sürece, bir devletin denizle ilgili taleplerinin ölçüldüğü, o devletin resmi büyük ölçekli haritalarında işaretli, sahil boyunca uzanan suların med-cezir süresince en alçak olduğu zamandaki coğrafi kıyı çizgisidir. Bu hatta Alçak Su Hatları da denebilir. Düz Esas Hat ise

⁴⁴ 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Antlaşması,m.34

⁴⁵ 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Antlaşması,m.38

coğrafi kıyı çizgisinin üzerinde saptanan birkaç uç noktanın, düz bir çizgi ile birleştirilmesinden oluşmaktadır. Bu yöntem coğrafi koşullar hattın oluşumuna el vermediğinde, kıyının girintili çıkıntılı olduğu ya da kıyıya çok yakın adaların varlığı durumlarında kullanılır.

Bu tanımlardan yola çıkarak Türkiye kıyılarının Karadeniz ve Akdeniz’de normal esas hatlar ile Ege Denizi’nde ise düz esas hatlar ile belirlenmesi gerektiği ortaya çıkar.

1982 BMDHS’nin 5. maddesinde “sahildar devlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle...” ibaresi yer almaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere kıyı devletinin bu düzenlemesini ve kabulünü büyük ölçekli bir haritasında belirtmesi gerekmektedir.

Türkiye’nin Karasularını belirlediği ve şu anda yürürlükte olan kanunu 2674 sayılı Karasuları Kanunu’dur. Karasuları Kanununun 3. maddesinde “Karasularının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür” hükmü amirdir. Aynı kanunun 4. maddesinde ise “Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk İçsularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar içsulara dahildir.” denilmektedir. Madde 5’te de “içsuların dış sınırını belirleyen ve karasularının genişliğini ölçmekte esas olan hatlar, bu amaçla hazırlanan büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilir.” ifadesi yer almaktadır.

Kanunun bu maddelerine göre Türkiye de 1982 BMDHS içinde de kabul gören deniz alanlarından biri olan içsuların kendi ülkesi içindeki konumunu onaylamış olmaktadır. Türkiye içsularının varlığını sadece kabul etmekle kalmamış, içsularının ilanını da uluslararası hukuka uygun bir yöntemle yani büyük ölçekli bir haritada bu hatları belirtmek şartı ile irade göstermiştir. Bu iradesini kanunun 5. maddesinde açıkça ortaya koymuştur.

29 Mayıs 1982 tarihli resmi gazetede yayımlanan 2674 sayılı Karasuları Kanunu; “karasularının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilmiş esas hatlardan itibaren ölçülür” hükmüne amirdir. Ancak buna karşın, bu kanuna ilişkin çıkartılan 29 Mayıs 1982 gün ve

17708 mükerrer sayılı resmi gazetede de yayınlanan 8/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nda esas hatlar ile ilgili herhangi bir düzenlemeye gidilmemiştir.

Esas Hatlar ile ilgili bir düzenleme yapılmadığı gibi bu hatların belirtildiği bir harita çizimi de hali hazırda mevcut değildir. Bakanlar Kurulu Kararı'nda sadece Karadeniz ve Akdeniz'deki mevcut olan durumun sürdürülmesi ve Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi göz önünde bulundurulması hususları yer almıştır.

Bu kanun esasen, 1982 BMDHS oturumları sırasında Türkiye'nin iddialarının kabul edilmediği, tam tersine çıkarlarına ters düşen metinlerin kabul görmüş olmasının bir iz düşümü olarak şekillenmiş bir kanundur. Bu konu karasuları bahsinde tekrar ele alınacaktır.

Karasuları Kanununa istinaden çıkarılması gereken Bakanlar Kurulu Kararında da yukarıda görüldüğü üzere esas hat uygulamasının nasıl yapılacağına ilişkin bir düzenlemenin olmaması da kanaatimizce 1982 BMDHS içinde kabul gören karasularının 12 deniz miline kadar kabul edilebilmesinin Ege Denizi'ndeki Yunanistan iddialarının lehine bir sonuç doğurabileceğinden olan çekinceden kaynaklanmaktadır.

Sonuç olarak o günden bu güne dek geçen zaman içerisinde de esas hatları belirleyen herhangi bir Bakanlar Kurulu kararı bulunmamaktadır. Çeşitli kaynaklarda Türkiye'nin Ege Denizi için Düz Esas Hat, Akdeniz ve Karadeniz de ise Normal Esas Hat uyguladığına ilişkin görüşler geçse de kanaatimizce ve uygulama gereğince bu durum sadece bir temenniden ileri gidememektedir.

Bu durumda Kanunda belirtilen Limanlarla ilgili düzenlemeler haricinde, Türkiye'nin kendisinin çıkardığı bir kanunda olması gerektiğini belirttiği ancak fiiliyatı ortaya koyacak olan Bakanlar Kurulu Kararı olmaması dolayısı ile herhangi bir içsuyunun hukuken Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz boyunca bulunmadığını söyleyebiliriz.

Kanunda belirtilen limanlarla ilgili düzenleme ise son derece açıktır ve uluslararası hukuka da uygundur. 1982 BMDHS madde 11'de limanları sahilin bir parçası olarak görmüş ve karasularını buradan ölçülmesini istemiştir. Kanunda, Sözleşmede tanım olarak

bulunmayan ‘‘Dış Liman’’ tabiri ise Türk uygulamasında demirleme alanları ya da limana yaklaşma suları olarak yer almaktadır. Bu Dış Liman tanımlaması konusunda 1982 BMDHS herhangi bir açıklamaya gitmemiştir.

2.3. Türk Karasuları

2.3.1. Tarihsel gelişimi

Tarihsel olarak incelendiğinde Türk Karasuları genişlik ölçüsünün, Osmanlı İmparatorluğu’nun son devirlerinde ve Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan çeşitli antlaşmalarda, özellikle son iki yüz yıl içinde, dünyada da uygulama görmeye başladığı üzere 3 deniz mili olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır

29 Ekim 1888 tarihinde imzalanan İstanbul Antlaşmasında, 4. madde de Osmanlı Karasuları üzerinde 3 mil genişliğinin kabul gördüğü anlaşılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu ayrıca 1893 tarihinde Girit Adası etrafında 3 millik bir Balıkçılık Bölgesi de ilan etmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti de ilk yıllarında, Osmanlıdan kendisine miras kalan 3 millik karasuları genişliği ilkesine uymuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında karasularına ilişkin bir kanun bulunmamakla beraber yapılan antlaşma ve uygulamalardan bu sonuca dolaylı olarak varmaktayız. Türkiye Cumhuriyeti’nin uluslararası platformda tanınmasının resmi belgesi olan Lozan Antlaşması’nda 3 millik karasularına atıflarda bulunmaktadır. 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Antlaşması’nın 6. maddesi ırmak ya da akarsuların sınırlandırmalarına ilişkindir. Bu maddenin son fıkrası ‘‘İşbu Antlaşmanın tersine bir hüküm olmadıkça, deniz sınırları kıyıdan üç milden aşağı uzaklıktaki ada ve adacıkları kapsar’’ şeklindedir. Aynı Antlaşmanın 12. maddesi ise Ege Adalarından bazılarının taksimine ilişkindir. Burada da Asya kıyısından 3 milden az uzaklıkta bulunan adaların Türkiye egemenliğinde kalacağından bahsedilmektedir⁴⁶. Türkiye ayrıca Lozan Barış

⁴⁶ Lozan Barış Antlaşması m.12: İmroz ve Bozcaada ile Tavşan Adaları dışında, Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni, Semendirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya Adaları üzerinde Yunan egemenliğine ilişkin 17/30 Mayıs 1913 günlü Londra Antlaşmasının beşinci ve 1/14 Kasım 1913 günkü Atina Antlaşmasının on beşinci Maddeleri hükümleri uyarınca 13 Şubat 1914 günkü Londra Konferansında alınıp 13 Şubat 1914 günü Yunan Hükümetine bildirilen karar, işbu Antlaşmanın İtalya’nın egemenliği altına konulan ve on

Antlaşmasının 99. maddesinin⁴⁷ 6. fıkrasında İstanbul Antlaşmasını kabul ettiğini beyan etmiştir⁴⁸.

Ankara'da 4 Ocak 1932 tarihinde imzalanan Anadolu Kıyısı ile Meis Adası Arasında Karasularının Sınırlandırılması ve Bodrum Karşısındaki Kara Adanın Egemenliği Konusundaki Sözleşmede de karasuları konusunda üç milden bahsedilmektedir.

Sonuç olarak Türkiye'nin bu yıllarda imzaladığı bütün uluslararası metinlerde bir üç mil bahsi geçmektedir. Ancak bu üç millik kıstas, karasuları genişliğini belirlemek üzere değil belirli bir alanda bulunan adaların egemenlik haklarının kime ait olacağını belirlemek üzere getirilmiştir. Metinlerin hiçbirinde Türk Karasuları genişliğine ilişkin net bir ibare yoktur. Bu durum, dünyadaki kabulün o yıllarda karasuları genişliği hususunda üç mil olduğu tezi ile ele alınırsa, bizlere, genel bir kanı olarak Türk Karasuları'nın, Türkiye ve Dünya Devletleri tarafından genel anlamda üç mil olarak değerlendirildiğini ortaya koymaktadır.

Uluslararası antlaşmalarda durum böyle iken, Türkiye'nin çıkarttığı kanunlarında da net olarak karasuları genişliğine değinmemesi, yukarıda anlatılanların bir bakıma ispatıdır. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti bir Karasuları Kanunu çıkartarak, karasularının genişliğini tespit etmemiştir. Lozan da kendi egemenliğine, kıyılarının üç mil uzağında olan adaların bırakılması kabul edilmişken yönetimce, Karasuları genişliğinin ilanına gerek duyulmamış olabilir. Belki de o yıllarda dünyada karasuları üzerindeki tartışmaların sonraki yıllarda, özellikle II. Dünya Savaşından sonra, olduğu kadar yoğun olmaması da bu konuda etken olmuş olabilir. Bu konuda herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

beşinci Maddede yazılı olan Adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak koşulu ile, doğrulanmıştır. Asya kıyısından üç milden az uzaklıkta bulunan Adalar, işbu Antlaşmanın tersine hüküm olmadıkça, Türkiye egemenliği altında kalacaktır.

⁴⁷Lozan Barış Antlaşması m.99: İşbu Antlaşmanın yürürlüğe konulmasından sonra ve onun içerdiği hükümler bozulmaksızın, aşağıda sayılan ekonomik ya da teknik nitelikteki çok taraflı Antlaşmalar, Sözleşmeler, Anlaşmalar, Türkiye ile öteki Bağıtlı Devletlerden bunlara taraf olanlar arasında yeniden yürürlüğe gireceklerdir

⁴⁸ Lozan Barış Antlaşması m.99, 6.fıkrası: İşbu Antlaşmanın 19. Maddesindeki özel hükümler saklı kalmak koşulu altında, Süveyş Kanalı'nın özgürce kullanılmasını güvence altına alacak bir rejim saptamasına ilişkin 29 Ekim 1888 günlü Sözleşme,

Türkiye Cumhuriyeti Devleti sonuç olarak kuruluşunun ilk yıllarında genel anlamda net olarak karasularının genişliğini belirlememiştir denilebilir. Bu durum 1964 yılına kadar da sürmüştür.

Yunanistan 17 Eylül 1936'da 230 sayılı kanun ile karasularını 6 mile çıkardığını açıklamıştır⁴⁹. O yıllarda Türkiye–Yunanistan ilişkileri oldukça iyi olduğundan Türkiye buna tepki göstermemiştir. Oysa Yunan karasularının bu yolla genişlemesi Ege'de değişik boyutlarda 2383 adaya sahip olduğu bilinen Yunanistan'ın ele geçirdiği deniz alanını, Ege Denizi'nin %35'ine çıkarmıştır⁵⁰. İlerleyen yıllarda iki devlet arasındaki ilişkiler bozuldukça Ege Denizi oldukça çekişmeli bir alan haline gelmiştir. Bu şartlar altında yaklaşık 30 yıl sonra Türkiye 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu'nu çıkarmıştır. Bu kanuna göre, Türk Karasuları'nın 6 mil genişlikte olacağı ve bu genişliğin komşuları tarafından aşılması durumlarında da karşılık (mütekabiliyet) esasının uygulanacağı kabul edilmiştir⁵¹.

476 Sayılı Karasuları Kanununun 3. maddesinde; komşu bir devletle, Türk Kara Ülkesinin arasındaki mesafe, her iki devlet karasuları genişliğinden az olduğu hallerde, orta hat uygulamasının geçerli olacağı belirlenmiştir. 4. madde de ise Karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı normal esas hattın sahil boyunca uzanan en düşük cezir hattının, girintili çıkıntılı veya sahile yakın adaların bulunduğu yerlerde, sahil ve adaların ileri burun noktalarını birleştiren düz esas hat usulünün tatbik edileceği amirdir. Aynı şekilde uluslararası hukukta da kabul gördüğü üzere, madde 5 de, esas hatların belirlenmesinde ağız açıklığı 24 mili geçmeyen körfezlerin iç kısımlarında kalan ya da dış ağız 24 mili aşan körfezlerde, 24 mili tutturun genişliğin iç kısmında kalan suların, limanların daimi tesislerinin en açıkta kalan kısımlarının berisinde kalan ve dış limanların Türk İçsuları olacağı belirtilmiştir.

Bu kanunda ayrıca Türk Karasularına bitişik ve karasularının ölçüldüğü esas hatlarda itibaren 12 deniz miline kadar uzayan bir balıkçılık bölgesi tesis edilmiştir. Kanunun 8.

⁴⁹ Yaşar Ertürk, **Adalar (Ege) Denizinde Türk-Yunan Mücadelesi**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007, s.105

⁵⁰ Hüseyin Pazarıcıdan aktaran: Yaşar Ertürk, 2007: 106

⁵¹ 476 Sayılı Karasuları Kanunu, 25 Mayıs 1964, m.2

maddesinde geçen bu balıkçılık bölgesine ilişkinse bu sahada balıkçılık ve canlı kaynakların işletilmesi bakımından karasuları rejiminin uygulanacağına değinilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin karasularını belirleyen bu kanun, içeriği bakımından, Türkiye'nin taraf olmamayı seçmesine karşın, 1958 Sözleşmesi'nden kendi çıkarına gördüğü alıntıları yaptığını göstermektedir. Özellikle içsuların belirlenmesinde seçtiği maddeler Türkiye coğrafyasına son derece uyumludur. Karasuları genişliği uygulama konusunda seçtiği mütekabiliyet esası ise o yıllarda devletlerin karasuları genişliği konusunda yaptıkları uygulamalara karşı geliştirilmiş, oldukça akıllıca bir yöntemdir. Devletlerin karasuları genişliğinde birbirinden çok farklı uygulamaları ile ancak bu şekilde baş edilebileceği kanaatindeyiz. 8. madde de geçen balıkçılık bölgesi kavramı ise o yıllarda balıkçılık sektöründe günümüzdeki kadar potansiyeli olmamasına karşın Türkiye Devletinin, dünyada, gene o yıllarda oldukça etkili olan balıkçılık bölgesi ilan etme yoluyla denizlerin zenginliğinden kendine daha fazla alan yaratarak yararlanma anlayışından, geri kalmak istememesinden kaynaklandığını değerlendiriyoruz. Balıkçılık bölgesi anlayışı hatırlanacağı üzere devletlerin ilerleyen yıllarda münhasır ekonomik bölge kavramına ulaşmasına bir basamak olmuştur. Belki de bu kavramın ileride daha da keskin ifadelerle ele alınabileceğini düşünen Türkiye çıkardığı bu yasa ile bu husustaki konumunu ortaya koymak istemiş olabilir.

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansına (1973–1982) gelindiğinde dünya üzerinde karasuları genişliği konusunda oldukça büyük bir kargaşa baş göstermişti. 1 Mart 1972 tarihi itibariyle 103 devlet üzerinde yapılan incelemede bu devletlerden 49 tanesinin 12 mil, 6 tanesinin 18 ile 130 mil arasında değişen, 10 tanesinin ise 200 mil karasuları genişliği ilan etmiş oldukları tespit edilmiştir⁵².

Devletlerin, uygulamalarındaki, 12 millik genişlik üzerinde yoğun bir şekilde hemfikir olmaları sonucunda Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda 12 millik karasuları genişliği konusuna zıt fikirler pek yer alamamıştır. 30 Nisan 1982 tarihinde bütün üyelerin katıldığı toplantıda, tasarı konvansiyon ve konferansta hazırlanan 4 karar üzerine yapılan oylamada, 130 lehte, 4 aleyhte ve 17 çekimser oyla, kabul edilmiştir⁵³. Dünya üzerinde

⁵² Jagota S. P..1985' den aktaran: Baykal, 1998: 108

⁵³ Baykal, a.g.e.s. 109

yıllarca süren karasuları genişliği konusunun bu şekilde kendiliğinden saptanması oldukça memnuniyet verici olmuş, konuya ilişkin itiraz ve farklı görüşler Konferansın başından itibaren oldukça cılız kalmıştır.

Türkiye, Konferansta 12 millik karasuları uygulamasına 15 Temmuz 1974 tarihinde bir öneri sunmuştur. Sunduğu öneride, Türkiye, karasuları genişliği konusunda herhangi bir rakam belirtmemiştir. Ancak maksimum sınırlar dahilinde karasularını saptama hakkının, diğer bir devletin karasularını veya bunun bir bölümünü açık denizlerden ayıracak tarzda kullanılamayacağını ve özel coğrafi niteliklere sahip yarı kapalı denizlerde karasularının genişliğinin müştereken bu bölgenin devletleri arasında saptanacağını belirtmiştir⁵⁴.

Türkiye'nin bu önerisinde Ege Denizi'ni ve Yunanistan'ı düşünerek hareket ettiği açıktır. Ege Denizi'ndeki komşumuz Yunanistan'ın, bu Konferans boyunca takındığı tavır ve ileri sürdüğü tasarılar, bu denizdeki Türk varlığını neredeyse yok etmek, Yunan çıkarlarını ise devasa bir şekilde arttırmak üzere kurulmuşlardır. Yunanistan, karasuları genişliği konusunda devletlerin 12 mile kadar olan genişliği arttırabilme haklarını kullanmaları yerine, genişliğin mutlak 12 mil olarak uygulanması konusunda ısrarlı idi⁵⁵. Ayrıca Yunanistan 25 Temmuz 1974 tarihinde, Türkiye'nin önerisinin hemen arkasından Konferansa sunduğu dokuz maddelik bir metinde, adaların durumu, karşılıklı ya da bitişik karasuları olan devletler arasında, karasularının genişliğinin belirlenmesi, 12 mil tesis edilmeden önce açık deniz olan alanların kapanması durumunda karasularını genişleten devletin uygulayacağı yöntem gibi konulardaki görüşlerini de belirtmiştir.

Yunanistan'ın görüşlerinin hemen ardından Türkiye, 1982 BMDHS imzalanınca 29 Mayıs 1982 tarihli resmi gazetede yayımlanan 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nu çıkarmıştır. Bu kanunda da bir önceki kanunda olduğu gibi Türkiye taraf olmamasına karşın Sözleşmedeki bir takım çıkarına olan maddeleri kullanmış, Sözleşmeye çok aykırı bir kanun yapmama yolunu tercih etmiştir. 2674 Sayılı Karasuları Kanunu, 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu'na göre daha az kapsamlı bir kanundur. 476 Sayılı

⁵⁴ Baykal, a.g.e.s. 109

⁵⁵ Baykal, a.g.e.s. 111

Kanun çizdiği ana hatlarla daha net bir kanundur. 2674 Sayılı Kanun ise muğlak ifadeleri içeren bir kanundur.

Kanunun 1. maddesinde Türk Karasularının Türkiye Ülkesine dahil olduğu belirtilerek hükümlerinin ilanı yoluna gidilmiştir. 1982 Sözleşmesi her ne kadar bağıt devletlere karasularını 12 mile kadar tespit etme hakkını verse de Türkiye 2674 Sayılı Kanun'unun 1. maddesinin b bendinde karasularını 6 deniz mili olarak saptamıştır. Akabinde de Bakanlar Kuruluna belirli denizler için, bütün şartları göz önünde bulundurmak kaydı ile bu genişliği 6 deniz milinin üzerinde tespit etmeye yetkili kılmıştır. Kanunun 2. maddesinde ülkeyi çevreleyen denizlere komşusu olan devletlerle, Türkiye arasındaki karasuları genişliği konusundaki ilişkileri düzenlenmiştir. Buna göre karasularının bu devletlerle hakkaniyetle ve anlaşmalar yolu ile düzenlenmesi istenmiştir. 3. madde de ise Bakanlar Kurulunca esas hatların belirleneceği ve karasularının bu hatlardan itibaren ölçülmeye başlanacağı hükmü bulunmaktadır. 4. madde ise “ Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir.” şeklindedir. Bu Esas Hatların büyük ölçekli deniz haritalarında belirtileceğine ise kanun 5. madde de değinmiştir. 476 Sayılı Kanun bu Kanun ile yürürlükten kaldırılmıştır.

Karasuları Kanununun en önemli özellikleri; 1982 BMDHS'nden son derece etkilendiği ve kanaatimizce biraz acele hazırlanmış bir kanun olduğudur. Bu kanunda da gene bir önceki kanuna benzer maddeler bulunmakla beraber 476 Sayılı Kanuna göre daha sade olması da dikkat çekici bir durumdur. Kanunun 2. maddesinde özellikle Yunanistan ile Ege Denizi dikkate alınmıştır⁵⁶. Bu maddenin Kanununda yer alması Türkiye'nin 3. Deniz Hukuku Konferansına karasuları hakkında sunduğu tez ile de paralellik göstermektedir. Ege Denizi ve Yunanistan'la olan ilişkiler hakkında son derece dikkatli olan tutum ne yazık ki karasularının başlangıç noktası olan içsular konusunda gösterilmemiş ve içsuların bakanlar kurulu tarafından tespit edilmesi gerekliliği

⁵⁶2674 Sayılı Karasuları Kanunu m.2:Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak hakkaniyet ilkesine göre yapılır.

unutulmuştur. Tespitin yapılmamış olması son derece sakıncalı durumlar ortaya koymakta ve uzun vadede Türkiye aleyhinde hak kaybına yol açabilecektir.

Üç yanı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin, denizleri hakkında gösterdiği önemin daha büyük olması tartışılmaz bir gerçektir. Türkiye 1958'deki Sözleşmeye özellikle açık denizlerde bayrak devletinin olası olaylarda yetkili kılınması hususuna, 1982 Sözleşmesi'nde ise özellikle karasularının genişliği ve deniz hukuku uyumsuzluklarında zorunlu yargı yetkisine ilişkin düzenlemeler üzerine itirazları sebepleri ile taraf olmamayı seçmiştir.

1982 Sözleşmesi devletlerin daha önce yaptıkları diğer konferanslardan sonuçsuz kalkmaları üzerine konsensus (consensus) yöntemi ile oluşturulduğu için devletlerin oy çokluğu ile alınan kararlar doğrultusunda oluşturulmuştur⁵⁷. Kabul ettiğini bildiren devletlerin maddeler üzerinde çekince koyma hakları ellerinden alınmıştır. Devletler bazı konularda ciddi tercihler yapmak zorunda kalmışlardır. Sözleşmenin kabulü çoğunluk yöntemi ile olmuştur. Paket bir sözleşme yöntemi seçilmiştir. Herhangi bir devletin şu ya da bu maddeye çekince koyması ya da maddeyi kabul etmemesi durumu böylelikle engellenmiş, ya hep ya hiç anlayışı konferans sonrası ortaya çıkan sözleşmede hakim olmuştur.

Bulunduğu bölgede deniz alanlarına ilişkin coğrafik ya da siyasi sorunları bulunmayan devletler sözleşmeye diğer devletlerden aldıkları, münhasır ekonomik bölge, deniz dibi maden aramacılığı gibi, tavizler sayesinde, daha kolay taraf olmuşlardır.

Türkiye ise çıkarına olan maddeler olsa dahi gene de özellikle Ege Denizi çekinceleri ve uluslararası bir mahkemede yalnız kalacağını düşündüğünden Sözleşmeye taraf olmamıştır. Uluslararası Antlaşmalar Hukuku kurallarına göre, uluslararası antlaşmaların bağlayıcılığı, ilke olarak, sadece taraf olan devletler bakımından geçerlidir⁵⁸. Sözleşme

⁵⁷Şule Anlar Güneş, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, (2007), s.9

⁵⁸1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 26. maddesinde, Ahde Vefa (Pacta Sunt Servanda) başlığı altında "Yürürlükteki her andlaşma ona taraf olanları bağlar ve tarafların onu iyi niyetle icra etmesi gerekir" hükmü yer almaktadır.

hükümlerinin taraf olmayan üçüncü devletleri bağlaması için, bu devletlerin rızası aranır⁵⁹. Üçüncü devletlerin örf ve adet hukuku kurallarına dönüşen Sözleşme hükümleri ile bağlı olma durumu, bu devletlerin söz konusu kurallara ısrarlı muhalefet eden (persistent objector) konumunda olmaması halinde mümkündür. Türkiye BMDHS' ne şekil verilen Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın aktif katılımcılarından biri olmakla birlikte, Sözleşme metnini imzalamamış ve onaylamamıştır⁶⁰.

Bu sebeplere Türkiye'ye, özellikle karasuları genişliği konusunda karşıt görüş sunduğu hususlarda, artık 1982 Sözleşmesinin örf adet hukuku olduğu ve bu sebeple, tüm bu Sözleşmeye uyması gerektiği dayatılamaz.

2.3.2. Türk İçsuları ve Karasularındaki Yargı Sistemi

29 Mayıs 1982 tarihli resmi gazetede yayımlanan 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun 1. maddesi “ Türk Karasuları Türkiye Ülkesine dahildir. Türk Karasularının genişliği 6 deniz milidir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmamak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir.” şeklindedir. 3. maddesi “Karasularının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür.” şeklinde, 4. maddesi ise “Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk İçsularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar içsulara dahildir” hükmündedir.

Kanunun burada ortaya koyduğu görüş, kara ülkesi ile deniz ülkesi açısından Türkiye'nin bir bütün olduğu, ancak deniz ülkesinin, sınırları açısından, içsular ve karasuları düzenlemeleri ile uluslararası hukuka uygun olarak tasvir edildiğidir. Bu tasvirde zorunluluktan doğan bir oluşum mevzu bahistir. Uluslararası hukukta içsular ve karasuları olarak ayırma gidilen deniz ülkesi alanlarında, hukuksal olarak kıyı devletinin ve diğer devletlerin hak ve yükümlülükleri farklılıklar göstermektedir. Kıyı devletinin

⁵⁹Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 34. maddesinde, Üçüncü Devletlere İlgili Genel Kural başlığı altında “Bir andlaşma, rızası olmadan üçüncü bir devlet için ne hak ne de yükümlülük yaratabilir” hükmü yer almaktadır.

⁶⁰Türkiye Üçüncü Deniz Hukukunun Karakas toplantısında İkinci Komiteye altı öneri sunarak katılmıştır. Bu öneriler karasularının genişliği, karasularının sınırlandırılması, kıta sahanlığının sınırlandırılması, ekonomik bölgenin sınırlandırılması, kapalı ve yarı kapalı denizler ve adaların deniz alanlarına ilişkindir.

mutlak bir yetkisinin söz konusu olduğu içsulara nazaran karasularında diğer devletlerin de bir takım haklarının olması ikisi arasındaki en büyük farklılıktır. Diğer bir devletin ticaret gemisi kıyı devletinin içsularına girdiğinde, hukuksal olarak kıyı devletinin mutlak otoritesine çok yakın bir pozisyonda iken aynı devletin gemisi karasularında bulunduğu anda, devlete herhangi bir zararı dokunmadığı ölçüde serbestliğe sahiptir.

Türkiye de yaptığı kanunları ile elinden geldiği ölçüde bu uluslararası düzenlemelere uyma yolunu seçmiştir. Karasuları Kanununda yaptığı düzenleme ile karasularını Türkiye Ülkesine dahil ederek hükümlerini bu alanlar üzerinde ilan etmiş olmaktadır.

Türkiye, 26 Eylül 2004 tarihinde 5237 Sayılı Türk Ceza Kanununu kabul etmiştir⁶¹. Bu kanunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ve Avrupa Birliği uyum sürecine ilişkin konular dikkate alınmış düzenlemeler bunlara göre yapılmaya çalışılmıştır. Pek çok yenilikler getiren bu kanunun İkinci Bölümü, Kanun Uygulama Alanı başlığı altında bulunan 8. maddesinde Yer Bakımından Uygulama hususu açıklanmıştır⁶². Buna göre suçun Türkiye'de işlenmesi sonucunda Türk Kanunlarının uygulanacağı belirtilirken aynı zamanda fiilin kısmen ya da tamamen Türkiye'de işlenmesi veya neticenin Türkiye'de gerçekleşmesi hallerinde de suçun Türkiye'de işlenmiş sayılacağı ve dolayısıyla da Türk Kanunlarının uygulanacağı yasa koyucu tarafından belirlenmiştir. Ancak maddenin devamında suçun işleniş yerleri ve işlenme esnasında kullanılan vasıtaların pozisyonları detaylandırılmıştır⁶³. Buna göre Türkiye ülkesini kanun; kara, hava ve karasuları olarak üç ayrı bölgeye ayırmış ancak uygulamada hepsini bir kabul etmiştir. Bu tutumu ile kanun, devletin ülkesel bütünlüğünü ortaya koymuş olmaktadır.

Devamında ise açık deniz ve bunun üzerindeki hava sahasını ve Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla suç işlenmesi durumunda gene Türk kanunlarının geçerli olacağını hükmetmiştir. Maddenin bu bendinde kanaatimizce bir takım sıkıntılar vardır. Eğer bent, "açık denizlerde ve bunun üzerindeki hava sahasında **bulunan**, Türk deniz ve

⁶¹ Yayımlandığı, 12 Ekim 2004 tarihli ve 25611 sayılı Resmi Gazete

⁶² TCK, m.8: (1) Türkiye'de işlenen suçlar hakkında Türk kanunları uygulanır. Fiilin kısmen ya da tamamen Türkiye'de işlenmesi veya neticenin Türkiye'de gerçekleşmesi halinde suç, Türkiye'de işlenmiş sayılır.

⁶³ TCK, m.8: (2) Suç; a) Türk kara ve hava sahaslarında ile Türk karasularında, b) Açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında, Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla, c) Türk deniz ve hava savaş araçlarında veya bu araçlarla, d) Türkiye'nin kıt'a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı, işlendiğinde Türkiye'de işlenmiş sayılır.

hava araçlarında veya bu araçlarla...” şeklinde olsa idi sadece Türk Ceza Kanununun bu alanlarda bulunan Türk taşıtları için geçerli olduğu savı çok net bir şekilde ortaya konabilecekti. Halbuki kanun burada “ Açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında,...” şeklinde devam etmektedir. Buradan anlaşılan kanunun sadece o alanlarda bulunan Türk bayraklı taşıtları değil, o alanlarda işlenen suçları da kapsamı alanına aldığı gibi bir yorum ortaya çıkmaktadır.

Adalet Bakanlığının Kanun yürürlüğe girdikten sonra uygulayıcılara rehber olsun diye yayınlamış olduğu Türk Ceza Kanunu Madde Gereçekleri çalışmasında 8. madde ile ilgili açıklamalarda da bu konuya ilişkin net bir açıklamaya rastlanılmamıştır⁶⁴.

Türkiye'nin Deniz Hukukuna bakışındaki en önemli mihenk taşlarından biri olan Bozkurt–Lotus Davası sonucu elde ettiği uluslararası sularda bile olsa bayrak devleti olarak kendisini ilgilendiren bir olaya müdahil olabilme yetkisi göz önüne alındığında bu maddede belirtilen “Açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında,...” tabirinin bu düşünce ile uyumlu olduğu ortaya çıkmaktadır. Kaldı ki Türkiye bu konuda gösterdiği hassasiyet sebebiyle 1958 Sözleşmesine taraf olmamıştır. Bozkurt–Lotus Davası sonrasında Fransa'nın gösterdiği çabalar ile bayrak devletinin uluslararası sularda gemi üzerindeki hukuksal yetkilerinin artması ve bunun 1958 Sözleşmesinde yer bulması Türkiye'yi son derece rahatsız etmiştir. Bu sebeple maddenin bu bendi ile girişinin yani “...Fiilin kısmen veya tamamen Türkiye’de işlenmesi veya neticenin Türkiye’de

⁶⁴Mülkîlik ilkesinden ve ceza kanunlarının millî egemenliğin bir sonucu oldukları kuralından hareketle, Türkiye’de işlenen suçlar hakkında sanığın ve mağdurun uyrukluğuna bakılmaksızın Türk kanunlarının uygulanacağı maddede açıkça belirtilmiştir. Ayrıca Türk kanunlarının uygulanması bakımından Türk Ülkesinin anlamı açıklanmış ve Türk kara ve hava sahaları ile karasularında işlenen suçların Türkiye’de işlenmiş sayılacakları belirtilmiştir. Karasularının anlamı buna ilişkin Kanuna göre belirlenecektir. Bundan başka açık denizlerde ve bu denizlerin üzerindeki hava sahasında her çeşit Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla işlenen suçlarla, askerî deniz ve hava araçlarına özgü olmak kaydıyla, yabancı karasularında veya hava sahalalarında işlenen suçların Türkiye’de işlenmiş sayılacakları maddede belirtilmiştir. 1 ilâ 10 Mart 1988 tarihlerinde Roma’da toplanan “Denizde Seyrüsefer Güvenliğine Karşı İşlenen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hususundaki Konferans” sonunda ülkemizin “Deniz Seyrüsefer Güvenliğine Karşı İşlenen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi” ve “Kıta Sahanelerindeki Sabit Platformların Güvenliğine Karşı İşlenen Kanuna Aykırı Eylemlerin Önlenmesi”ne ilişkin protokolü imzalamış bulunması nedeniyle Türkiye'nin kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlenen suçların da Türk ülkesinde işlenmiş suç sayılacağına dair olan (d) bendi kaleme alınmıştır. Hükümet Tasarısındaki ilgili maddenin, “Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.” şeklindeki üçüncü fıkrası hükmü metinden çıkarılmıştır. Anayasa hükümleri karşısında, uluslararası sözleşmelerin kapsamına giren olaylar açısından uygulama alanı bulacağı kuşkusuzdur. Bu nedenle, temel bir kanun olan ceza kanununda bu konuda bir hükme yer verilmesi gereksiz görülmüştür

gerçekleşmesi halinde suç, Türkiye’de işlenmiş sayılır.” ve “...Açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında,...” kısımları ile Türkiye’nin 1958 Sözleşmesine karşı takındığı tavırla birlikte düşünüldüğünde bir bütünlük sergilemektedir. Türkiye aynı şekilde, bayrak devletine açık denizlerdeki gemileri üzerinde 1958 Sözleşmesinde olduğu gibi büyük yetkiler tanıyan 1982 Sözleşmesine de taraf değildir. Dolayısıyla buradaki maddenin de kendini bağlayıcı bir durum arz etmediği açıktır.

Kanunun bu maddesi ile Türkiye’nin yıllar içerisinde, kanunlarını uygulama alanı olarak denizlere bakış açısının değerlendirmeleri beraber ele alındığında, Türkiye’nin açık denizlerdeki her olaya müdahil olup yasalarını uygulamak gibi bir düşüncesinin olduğu sonucuna varılmamalıdır. Zaten kanun maddesinin girişi de buna engeldir. Madde ancak fiilin kısmen veya tamamen Türkiye’de işlenmesi veya neticenin Türkiye’de gerçekleşmesi halinde suçun Türkiye’de işlenmiş sayılacağına amirdir. Dolayısıyla suçun bir şekilde Türkiye ile ilişkili olması gerekmektedir. Uygulamada bu madde üzerinde oldukça fazla yorum olduğu zaten konunun hassasiyeti sebebiyle ortadadır.

Sonuç olarak Türk Ceza Kanunu açısından meydana gelen suçlarda yer bakımından uygulamada Türk İçsuları ve Karasularında herhangi bir sıkıntı olmadığını söyleyebiliriz.

Türk Hukuk Sistemi tabiatıyla sadece iç hukukun getirdiği kanun maddelerinden oluşmamaktadır. Türkiye’nin taraf olduğu pek çok uluslararası sözleşme de hukuk sisteminin inşasında rol oynamaktadır. Türkiye coğrafyasında bulunan pek çok devletle ikili anlaşmalar imzalamıştır. Bu devletler Bulgaristan Cumhuriyeti, Gürcistan Cumhuriyeti, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Letonya, Lübnan Cumhuriyeti, Litvanya Cumhuriyeti, Yunanistan Cumhuriyeti, Türkmenistan, Tunus, Mısır Arap Cumhuriyeti, Malezya, Libya Arap Cumhuriyeti, Suudi Arabistan Krallığı, İtalya Cumhuriyeti, İran İslam Cumhuriyeti, Irak Cumhuriyeti, Fransa Cumhuriyeti, Çin Halk Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti, Fas Krallığı, Cezayir Demokratik ve Halk Cumhuriyeti, Bangladeş Halk Cumhuriyeti ve Arnavutluktur. Bunlardan başka Türkiye uluslararası ve bölgesel anlaşmalara da taraf olmuştur. Bu anlaşmaların uygulamada ki yerleri de anayasa ile belirlenmiştir⁶⁵.

⁶⁵T.C. Anayasası, m.90: Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak andlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun

Anayasanın 90. maddesinde “...Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir...” hükmü amirdir. Anayasanın bu maddesi Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanan uluslararası anlaşmaları kanun hükmünde sayarken aynı zamanda Anayasaya aykırı olduğu düşünüldüğü takdirde bu anlaşmaların Anayasa Mahkemesine götürülebilme durumlarını da ortadan kaldırmıştır. Anayasanın, sanki kendisi Anayasaya müdahale etmiş gibi bir durum ortaya çıkmış gözükse de Anayasanın burada yapmaya çalıştığı, kanaatimizce devletin devamlılığı, uluslararası ilişkilerinde tutarlılığı ve Türkiye Büyük Millet Meclisinin yasama organı olarak üstünlüğünün tartışılmaz bir şekilde, bu konuda ortaya koymak istemesinden kaynaklanmaktadır.

1982 Anayasasınının 138. maddesi hakimlerin yetkilerini nasıl kullanacaklarına ilişkindir. Bu maddede “Hakimler görevlerinde bağımsızlardır. Anayasa, kanuna ve hukuka uygun olarak vicdani kanaatlerine göre hüküm verirler.” denilmektedir. Burada geçen hukuk terimi içerisinde uluslararası hukuk da anlaşılmalıdır. Ancak sadece Türkiye’nin imzaladığı uluslararası anlaşmaların mı bu kapsamda değerlendirileceği ya da uluslararası örf ve adet hukuku haline gelmiş tutumlarında, hukuk olarak sayılacağına dair net bir açıklama bulunmamaktadır. Uygulamada hakimlerimiz uluslararası örf ve adet hukuku haline gelmiş konulara, kararlarında başvurabilmektedirler. Ancak bu durumun son derece tehlikeli sonuçlar doğurabileceği aşikardır. Uzmanlık mahkemelerinin tam olarak kurulmadığı ülkemizde deniz hukuku gibi açık noktaları, tarihsel gelişimi içinde değişmelerinin ve Türkiye’nin taraf olmadığı pek çok sözleşmenin bulunması, hakimlerin Türkiye’nin çıkarlarına ters kararlar alabilmesine sebep olabilecektir. Bu sebeple hakimlerimizin öncelikle bu örf ve adet haline gelmiş kuralın anayasaya uygun olup

bulmasına bağlıdır. Ekonomik, ticari veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı aşmayan anlaşmalar , Devlet Maliyesi bakımından bir yüklenme getirmemek, kişi hallerine ve Türklerin yabancı memleketlerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak şartıyla, yayımlanma ile yürürlüğe konabilir. Bu takdirde bu anlaşmalar, yayımlarından başlayarak iki ay içinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin bilgisine sunulur. Milletlerarası bir anlaşmaya dayanan uygulama anlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari anlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluluğu yoktur; ancak bu fıkraya göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren anlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz. Türk kanunlarına değişiklik getiren her türlü anlaşmaların yapılmasında birinci fıkra hükümleri uygulanır. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.(Ek cümle: 7.5.2004 – 5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası anlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyumsuzluklarda milletlerarası anlaşma hükümleri esas alınır.

olmadığını sonra Türkiye'nin imzalamış olduğu konu ile alakalı sözleşmelerde geçip geçmediğini en son olarak iç hukuk sistemine ters düşüp düşmediğini araştırıp ondan sonra karar vermeleri gerekecektir. Anayasa Türk Hukuk Sisteminin çatısını oluştururken, Türkiye'nin imzalamış olduğu anlaşmalar ve onlarında ardından da kanunlar gelirken kanaatimizce bu sıralama en doğrusu olacaktır.

Türkiye 1958 ve 1982 Sözleşmelerini imzalamamış olmasına karşın bu sözleşmeler içerisinde yer alan pek çok maddeyi kendi kanunlarında ya da imzalamış olduğu diğer uluslararası ikili ya da bölgesel anlaşmalarda uygulamaya koymuştur. Dolayısıyla tüm bu mevzuatın çok iyi bilinmesi ve ihtisaslaşmış mahkemelerin kurulması deniz hukuku uygulamaları açısından Türkiye'de son derece önemli bir noktaya varmıştır.

Kıyı Devleti olarak Türkiye'nin bir de sahip olduğu gemileri açısından Bayrak Devleti olma pozisyonu da vardır. Türk Ticaret Kanunu'nda bu durum açıklanmıştır⁶⁶. Türk bayrağı çekilen bir gemi de Türkiye Ülkesi'nin bir uzantısı sayılacağından bu gemiye karşı ya da bu gemi ile yapılacak her türlü tasarrufta Türkiye'de ya da Türkiye'ye karşı yapılmış sayılacaktır. Kanunun kilitlendiği noktada kanaatimizce burasıdır. Fiil Türk Karasularında ya da İçsularında gerçekleştiğinde uygulamada herhangi bir sorun yoktur ancak uluslararası sularda ya da münhasır ekonomik bölgede işlendiğinde durum ne olacaktır? Bu konuda düşünülmesi ve iradenin daha net bir biçimde ortaya konulması gerekliliği gündeme gelmektedir.

Türk İçsuları ve Karasularında uygulanan yargı sistemi ile ilgili diğer bir hususta; Türk hukuk sisteminde ve denizle alakalı devlet birimlerinde, denizle alakalı pek çok hususta, Türkiye'nin bu konudaki en önemli anlaşma olarak kabul edilen 1982 BMDHS'ne taraf olmamasına karşın, bu Sözleşmenin maddelerinin uluslararası örf adet hukuku haline geldiğinden kanaatle, uygulanması gerektiği yorumudur.

Bu tutumun ve yaygın kanının oluşmasındaki en büyük etken kanaatimizce hukuk sisteminde okutulan kitaplarda, Türk uygulamasının nasıl olması gerektiği yerine uluslararası uygulamaların anlatılması ve zamanla bu anlatılanların da Türk Hukuk Sistemi'nde sanki bir örf adet hukuku gibi kabul görmesinden kaynaklanmaktadır.

⁶⁶ Türk Ticaret Kanunu m.823/II:Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir.

Türkiye'nin taraf olmadığı bir sözleşme bu denli göz önünde ve uygulamada revaçta iken, taraf olduğu ve bu tip anlaşmalarda taraf olan ve olmayan devletlerin durumunu tayin eden 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin yok sayılacak derecede unutulması son derece ilginç bir yaklaşımdır. Halbuki 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin tutumu olan bir devletin başından beri karşı çıktığı konular üzerine imzalamadığı bir anlaşmanın kendisine tabii edilemeyeceği hususu, Türkiye açısından, 1982 BMDHS'nin örf-adet hukuku olarak kabulü ile ileride hakkında doğabilecek bir takım talep ve yaptırımlarla yüz yüze gelmesini sağlayacak durumlardan çıkış noktası olacaktır. Özellikle Ege Denizi kapsamında yaşanan sıkıntılar açısından bu durum hayati bir konumdadır.

Anayasanın, Türkiye'nin imzaladığı uluslararası anlaşmaların ve Türk Ceza Kanunu'nun uygulama yerlerini gördükten sonra Türk Deniz Alanlarından olan Türk İçsuları ve Türk Karasularındaki uygulamaların nasıl olması gerektiği hususlarına geçebiliriz.

2.3.3. Türk Karasularındaki Uygulamalar

2.3.3.1. Yabancı Bayraklı Geminin Türk Karasularına Girmeden Önce Suç İşlemesi Hali

Yabancı bayraklı bir ticaret gemisi Türk Karasularına girmeden önce bir suçta karıştırsa suçun nevi önem kazanacaktır. Gemi, Türk Karasularına girmeden önce denizi kirletme suçu işledi ise ve bu Türk makamları tarafından tespit edildiye, Türk Kanunlarına göre cezalandırılmasında herhangi bir sakınca yoktur. Çünkü Türkiye 1982 Sözleşmesinde deniz çevresinin korunması hususunda bulunan maddelere karşı herhangi bir karşıt görüşte bulunmamıştır. Çevrenin korunmasına yönelik imzaladığı anlaşmalar sonucu ve Türk Ceza Kanununun, Diğer Suçlar başlığı altında yer alan 13. maddesi birinci bendinde “Aşağıdaki suçların, vatandaş veya yabancı tarafından, yabancı ülkede işlenmesi halinde, Türk kanunları uygulanır:...d) Çevrenin kasten kirletilmesi” hükmü amirdir. Bu maddenin gerekçelerinde “... yer alan suçlar ile fıkranın (c), (d), (e), (f), (g), (h) ve (i) bentlerinde sayılan suçlar nerede işlenmiş olursa olsun, bu nedenle Türkiye’de yargılama yapılarak, Türk vatandaşı veya yabancı olmasına bakılmaksızın fail hakkında Türk kanunlarına göre

cezaya hükmolunur. Yabancı ülkede işlenen bu suçlar dolayısıyla failer hakkında Türkiye’de re’sen takibat yapılır.” şeklinde açıklamada bulunulmuştur.

Sonuç itibari ile örnek olarak Karadeniz’de tesis edilen Türk Münhasır Ekonomik Bölgesinden geçerek Türk Karasularına giren bir gemi bu alanda çevre kirliliğine yol açtığı takdirde cezalandırılabilir. Ancak Karadeniz için bahse konu ticari geminin münhasır ekonomik bölgede kirliliğe yol açtıktan sonra cezalandırılması için Türk Karasularına girmesine gerekte yoktur. Münhasır Ekonomik Bölge içinde de cezalandırılabilir. Ege Denizi ve Akdeniz’de ise geminin uluslararası sularda çevre kirliliğine sebep olduğu tespit edildiğinde kanunun bu maddesinden yola çıkarak gene cezalandırılması yoluna gitmekte bir sakınca yoktur. Uyuşturucu madde kaçakçılığı konusunda da aynı hususların göz önünde bulundurulmasında fayda vardır.

Türk Karasularına girmeden önce geminin, çevre kirliliği suçu haricinde karışabileceği diğer suçlar açısından ise Türkiye’nin taraf olduğu bölgesel ve ikili anlaşmalara bir göz atmakta fayda vardır. 1958 KBBK ve 1982 BMDHS, zararsız geçişin kıyı devletleri tarafından sekteye uğratılmaması adına, kıyı devletinin karasularına girmeden önce bir suça karışmış olan ticari gemilere karşı herhangi bir yaptırımda bulunmasına kısıtlama getirmişlerdir⁶⁷. Türkiye önceki bölümlerde anlattığımız üzere bu hususa, özellikle 1958 KBBK görüşmelerinde, karşı çıkmıştır. Türkiye ayrıca bu Sözleşmelere de taraf olmamıştır. Bu durumda karasularına girmeden önce herhangi bir suça karışan ticari bir gemiye karşı kıyı devletinin yetkilerini sınırlayan bu maddelerin Türkiye açısından bir yaptırımının olmaması gerekirdi. Ancak bu hakkı ve tezinden bazı şartlar altında Türkiye kısmen vazgeçmiştir.

Türkiye’nin taraf olmamasına karşın 1982 BMDHS’nin çıkarına olduğunu düşündüğü bazı maddeleri kullandığına önceki bölümlerde değinmiştik. Özellikle imzaladığı ikili anlaşmalar vasıtası ile Türkiye bu uygulamayı yürürlüğe koymuştur. Örnek olarak Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ticareti Anlaşması⁶⁸ incelendiğinde Anlaşmanın Mürettebat Üyesi Hakkında Cezai Kovuşturma

⁶⁷ 1958 KBBK. M.19/1 a-d; 1982 BMDHS. m.27/1 a-d

⁶⁸ 7 Ekim 2006 tarih ve 26312 Sayılı Resmi Gazete

başlığı altındaki 12. maddesinin konuya açıklık getireceğini değerlendiriyoruz⁶⁹. Bu ve bunun gibi son yıllarda imzaladığı pek çok anlaşmada, Türkiye, Karasuları dışında suça karışan bir gemiyi bırakın, kendi limanlarında ya da karasularında suç işleyen ticari gemiler üzerindeki hak ve yetkilerinden dahi vazgeçmiştir. Ancak bu vazgeçmenin koşullu olduğunu belirtmekte de fayda vardır. Özellikle suçun sonuçlarının, Türkiye'yi, hükümlerlik hakları, kamu düzeni ve güvenliği açısından, etkilememesi gerekmektedir. Ayrıca suçun gemi mürettebatı dışında bir kişiye karşı işlenmemiş olması, yani Türk Vatandaşlarına suçun sonuçlarının sirayet etmemesi gerekmektedir. Bu şartlar oluşmadı ise Türkiye ancak gemi kaptanın, bayrak devletinin yetkili diplomatı ya da konsolosluk temsilcisinin yardım talep etmesi üzerine müdahil olmayı seçmiştir. Bu kanaatimizce de son derece mantıklı ve uluslararası teamüllere uygun bir yaklaşım olmakla beraber Türkiye'nin başından beri suçun sonuçlarının ancak kendisine uzandığı durumlarda müdahil olmayı seçmesi görüşü ile de örtüşmektedir.

Buradan hareketle karasularına girmeden önce yabancı bir limandan kalkan bir ticari geminin, uluslararası sularda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalara aykırı bir harekette bulunması ya da sonuçlarının Türkiye'ye uzanan bir suça karışması halleri dışında suç işlemesi durumunda; Türkiye'nin bu gemiye, gemi kaptanının, geminin bayrak devleti diplomatının ya da konsolosluk temsilcisinin talepleri haricinde herhangi bir yaptırımının olmayacağını söyleyebiliriz. Bu haller haricinde ise Türk Kanunları geçerli olacaktır.

⁶⁹1-Akit Taraflardan birinin gemisinin mürettebatından biri, gemi diğer Akit Tarafın karasularında bulunduğu sırada, gemide suç işlese, geminin bulunduğu yerdeki devletin yetkili makamları aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, diğer devletin yetkili diplomatı ya da konsolosluk memuru veya gemi kaptanının rızası olmaksızın bu kişi hakkında kovuşturmaya gitmeyeceklerdir, ancak;

a) Gemi Kaptanının suç veya kabahati işleyenin yargılanmasını talep etmesi,

b) Suç veya kabahatin sonuçlarının geminin bulunduğu ülkenin hükümlerlik hakları ve diğer haklarını etkilemesi,

c) Suç veya kabahatin karasularında bulunduğu Akit Taraf ülkesinin, kamu düzenini veya güvenliğini etkileyecek nitelikte olması,

d) Uyuşturucu madde kaçakçılığını durdurmak için cezai kovuşturmanın gerekli olması,

e) Suç veya kabahatin, geminin mürettebatı dışındaki bir kişiye karşı işlenmiş olmasıdır.

2-Bu Maddenin 1. Paragrafındaki hükümler Akit Tarafların ilgili makamlarının yürürlükteki ulusal kanunları ve mevzuatları uygulamak amacıyla herhangi bir denetim veya soruşturma yürütme haklarını etkilemeyecektir.

3-Ulusal mevzuatın sınırları içinde her bir Akit Taraf cezai, hukuki, inzibati yargı yetkilerini kullanırken, diğer Akit Tarafın gemilerinin alıkonmasından mümkün olduğunca kaçınmak için gerekli önlemleri alacaktır. Alıkonma gerekli görüldüğü takdirde, her bir Akit Taraf alıkonma süresini sınırlamaya çalışacak ya da diğer Akit Tarafa yazılı bir garantinin verilmesi sonucu geminin ayrılmasına izin verecektir.

2.3.3.2. Yabancı Bayraklı Geminin Türk Karasularında Zararsız Geçiş Yaparken Suç İşlemesi Hali

1982 BMDHS zararsız geçiş tanımını son derece açık olarak ortaya koymuş bir sözleşmedir. Zararsız geçiş esasen iki ayrı kavramın, yani geçiş ve zararsızlık kavramlarının bir bütünüdür. Buna göre Sözleşme'nin 18. maddesi geçiş teriminin anlamını⁷⁰, 19. maddesi ise zararsız geçişin anlamını açıklamaktadır⁷¹. Bu maddelere göre zararsız geçişin öncelikleri; kıyı devletinin güvenliğine yönelik bir faaliyeti içermemesi ve uygun olduğu ölçüde kesintisiz olmasıdır. Diğer bir deyişle zararsız geçiş eyleminde bulunan bir ticari geminin, varlığını adeta kıyı devletine hissettirmeyecek ölçüde nazik olması gerekmektedir. Sözleşme kıyı devletine zararsız geçiş eylemini bozan bir ticari gemiye bir takım yaptırım hakları da tanımıştır⁷². Sözleşmenin kıyı devletine tanıdığı bu haklar karasularında olabilecek her türlü hukuk dışı eylemi neredeyse kapsamaktadır.

⁷⁰1- Geçiş, sahildar devletin Karasularını,

a) İçsulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın bu suları kat'etmek;

b) İçsulara girmek veya bu sulardan çıkmak için veya bu gibi demirleme yerleri veya liman tesislerine uğramak amacıyla seyrüsefer etmek demektir.

2- Geçiş sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, durma ve demirleme sadece seyrüseferin olağan olaylarından olduğu veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde, geçiş durma ve demirlemeyi de içerir.

⁷¹1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş bu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilecektir.

2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi Karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askeri makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya diğerlerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) İş bu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;

l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

⁷²1982 BMDHS, 21.m.: 1- Sahildar devlet iş bu hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve aşağıdaki hususları kapsayan kanun ve kurallar kabul edebilir:

a) Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

Türkiye, karasularında herhangi bir şekilde zararsız geçişini yaptığı eylemlerle sekteye uğratacak olan bir ticari gemiye karşı son derece keskin yaptırımlar uygulayacak bir pozisyonundadır. Uluslararası hukuk bu konuda bir kıyı devleti olarak Türkiye'ye son derece geniş haklar tanımıştır. Ancak burada ki sorun Türkiye'nin 1982 Sözleşmesine taraf olmayışıdır. O halde Türkiye taraf olmadığı 1982 BMDHS içerisinde yer alan bu haklardan ne ölçüde faydalanmakta ya da faydalanabilecektir? Türkiye esasen kabul etmiş olduğu 2674 Sayılı Karasuları Kanunu ile karasularını 6 mil ile sınırlandırarak, karasuları genişliği uygulamasında dünya standartlarını baz aldığını göstermiştir. Aynı standardı Akdeniz ve Karadeniz'de uyguladığı 12 millik genişlikle de bir kez daha göstermiştir. Dolayısıyla Türkiye diğer devletlerin, yapacağı uygulamalarda, Türkiye'nin karasuları genişliği dünya normlarında değil, bu sebeple yaptığı uygulamalar en başından örf ve adet hukukuna aykırıdır, diyebilme imkanlarını ellerinden almış olmaktadır. Ancak sadece karasuları genişliğini dünyadaki kabul görmüş sınırlara çekmesi Türkiye açısından yeterli midir? Bu sorunun cevabı elbette ki hayır olacaktır. Çünkü yukarıda da bahsettiğimiz üzere Türkiye, sadece denizlerdeki düzenlemeleri içeren 1982 BMDHS'ne taraf değildir ama taraf olduğu ve kendini bağlayan pek çok uluslararası sözleşme vardır. Bu sözleşmelerle de 1982 Sözleşmesinin bazı maddeleri uyum göstermektedir. Şöyle ki; hem 1958 KBBK hem de 1982 BMDHS'nin bazı maddeleri ile Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin bazı maddeleri arasında belirgin bir uyum görmekteyiz. 1958 Sözleşmesinin 20. maddesi 2. bendi ve 1982 Sözleşmesi'nin 28. maddesi 2. bentlerinde, karasularından zararsız geçiş hakkını kullanarak geçen yabancı bayraklı ticari gemilere karşı, kıyı devletinin, belirli şartlar

-
- b) Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması
 - c) Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;
 - d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;
 - e) Sahildar devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesi;
 - f) Sahildar devletin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;
 - g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması;
 - h) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi;
- 2- Bu kanun ve kurallar yabancı gemilerin çizimlerine, inşasına veya donatım ve denize elverişliliğine uygulanmayacaktır; meğer ki bunlar genel kabul görmüş uluslararası kural ve normlara ilişkin olsun.
- 3- Sahildar devlet bu kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.
- 4- Karasularından zararsız geçi hakkını kullanan yabancı gemiler, bu kanun ve kurallara olduğu gibi, denizde çatışmayı önlemeye ilişkin olup genel kabul görmüş bütün uluslararası kurallara uyacaklardır.

gerçekleşmeden alıkoyma ya da haczetme hakkını kullanamayacağına amirdir⁷³. Buna göre geminin zararsız geçişini, Sözleşmeye göre bozan bir eylemi olmadıkça, kıyı devleti bahse konu gemiye herhangi bir haciz ya da alıkoyma eyleminde bulunmaması gerekmektedir. Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 1 No'lu Protokolü'nde de mülkiyetin güvence altına alınması sağlanmış, keyfi uygulamalar ile mülkiyet hakkından mahrum bırakılmanın önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Dolayısıyla Türkiye 1982 Sözleşmesine taraf olmamasına karşın, taraf olduğu Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi gereği kanunlarındaki her maddeyi rahatlıkla uygulayıp, istediği gemiye el koyma hakkına sahip olamamaktadır.

Bu son derece önemli bir husustur. Türkiye yıllar içerisinde çıkardığı denizle alakalı pek çok kanunda, o yılların Türk Ceza Kanunu uygulamalarına paralel olarak suçlara karşılık gelen cezalarda hapis cezasını öngörmüştür. 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Emniyeti Kanunu ya da 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu gibi denizle alakalı temel kanunlara ilişkin aykırılıklarda bu hapis cezaları çok sık olarak gündeme gelmekte, gemisini bir adet can simidi eksik olarak sefere çıkaran bir gemi kaptanına 3 ay gibi bir hapis cezası verilebilmekteydi. Her ne kadar bu hapis cezaları kısa süreli hapis cezası sınıfına sokulup sonradan mahkemelerce para cezasına çevrilsen bile, alınan cezalar şahısların adli sicillerine işlenmekte ve uzun yıllar silinmemekteydi. Bu sorun 30 Mart 2005 tarihinde kabul edilen ve 31 Mart 2005 tarihli ve 25772 sayılı Resmi Gazete de yayımlanan 5326 Sayılı Kabahatler Kanunu ile aşılmıştır. Bu kanun ile pek çok suç kabahat haline getirilmiş ve idari para cezası ile karşılanmıştır.

Türkiye Kabahatler Kanunu uygulaması ile mülkiyetin kamuya geçirilmesi haline de bir açıklık getirmiştir. Buna göre kanunun 18. maddesi 1. bendi “kabahatin konusunu oluşturan veya işlenmesi sureti ile elde edilen eşyanın mülkiyetinin kamuya geçirilmesine, ancak kanunda açık hüküm bulunan hallerde karar verilebilir.” hükmüne amirdir. Bu

⁷³1982 BMDHS 28.m:1- Sahildar devlet, karasularından geçen bir yabancı gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukuki yargı yetkisini kullanmak üzere ne durdurmalı, ne de yolundan çevirmelidir.

2- Sahildar devlet, herhangi bir hukuki işlem amacıyla bizzat geminin kendisi tarafından seferi esnasında veya kıyı devletinin sularından kendi yolculuğu amacıyla yüklenilmiş ya da maruz kalınmış yükümlülükler veya sorumluluklar olmadıkça gemiyi haczedemez veya alıkoymaz

3- 2. Paragraf hükmü, iç suları terk ettikten sonra karasularında duran veya karasularından geçen bir yabancı gemi hakkında sahildar devletin kendi kanunlarında öngörülen özel hukuka ilişkin icrai ve ihtiyati tedbirler almak hakkına hâlel getirmez.

madde ile yasa, mahkemelerin, suçta kullanılan eşyanın kamu mülkiyetine geçirilmesi hususunda vermiş olduğu kararlarda büyük bir bağlayıcılık oluşturmuştur.

Daha önceleri suçun işlenmesinde kullanılan her türlü araç gereç ya da vasıtaya, suçla ilişkilendirilip, kamu adına el konulurken; yasada nelere el konulup, nelere el konulamayacağına dair açık hükümler yoksa bu el koyma ya da kamu mülkiyetine geçirme işleminin yapılamayacağı gündeme gelince, Türkiye uluslararası uygulamalarda biraz rahatlamış oldu. Böylelikle karasularında bir suç işleyen bir yabancı gemiye, Türkiye tarafından el koyma gibi ağır yaptırımların uygulanması pek çok hususta önlenmiştir.

Türkiye'nin Kabahatler Kanunu ve İdari Yaptırımlar sayesinde, yıllar boyunca iddia ettiği ancak artık dünyada pek uygulaması kalmayan her türlü suça illaki hapis cezası ile karşılık bulma anlayışını terk etmesi, ona çok büyük kazanımlar vermiştir. Böylelikle taraf olduğu pek çok sözleşmenin de gereğini yerine getirmiştir. Türkiye'nin ayrıca hemen her türlü olayda suça karışan ya da suç işlenen vasıtalara ya da araç gereçlere el koyma içgüdüğü de yine bu kanunla engellenmiştir.

Türkiye'nin bu konuda çektiği sıkıntıları açıklamak için sanırız, 1991 yılında yaşanan bir olayın ve ertesinde hem Türk Hukuk Sisteminde hem de Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinde görülen davaların incelenmesinde büyük fayda olacaktır. Güney Kıbrıs Rum Kesimi bayraklı M.V. Cape Maleas isimli ticari geminin, Bulgaristan'ın Burgaz Limanı'ndan ayrılmasını müteakip içinde kaçak silah ve mühimmatın olduğunun istihbarat edilmesi üzerine takibine başlanmış ve gemi Türk Karasularına girdikten sonra Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı TCSG 65 botu tarafından durdurulmuş ve aranmıştır. Gemini evraklarının incelenmesi ve fiziki olarak aranması neticesinde emtiadan ayrı olarak konşimentosu ve manifestosunda "Özel Ekipman" diye kayıtlı benzer ambalajlı 2131 adet koliden, açılan ve tamamı için örnek sayılan sandıklar içinde gizlenmiş, askeri amaçlı silahlar ve aksam tespit edilmiştir. Gemi personeli yükün İran İslam Cumhuriyetine ait olduğunu beyan etmelerine karşın geminin evrakları ile yükü arasındaki uyumsuzluk sebebi ile gemi mahkemeye sevk edilmiştir. 1 No'lu Devlet Güvenlik Mahkemesinde görülen davada gemi suçlu bulunmuş ancak Yargıtay 8. Ceza Dairesi bu kararı bozmuştur⁷⁴.

⁷⁴... Bulgaristan'ın Burgaz Limanı'ndan yük almış bulunan Kaptan (F.D.) yönetimindeki [Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (Kıbrıs)] Bandıralı M.V. CAPE MALEAS isimli ticari geminin alınan gizli duyum üzerine

Yargıtay 8. Ceza Dairesi bu bozma kararında suçun oluşmama koşullarını eksik soruşturmaya, bahse konu silahların Türkiye'ye boşaltılmasına dair herhangi bir emarenin olmadığına, dolayısıyla Türkiye'nin güvenliğine yönelik bir tehdidin var olmadığına ve Boğazlardan barış zamanında Türkiye'nin savaşta olmadığı bir devletin gemisinin, geçiş serbestisinden yararlanabileceğine atıflarda bulunarak hükmetmiştir.

Davanın Yargıtay'da görülüp düşmesi üzerine yükün alıcısı olan The Mobarakeh Steel Complex isimli şirket Beyoğlu Ticaret Mahkemesi'nde tazminat davası açmış ancak

Türk Karasularında ve İstanbul Boğazına 10 mil mesafede gözlenmeye başlandığı, ancak, hava koşullarının elverişsizliği nedeniyle, Boğaz'da Büyükdere önlerinde durdurulduğu, 22.10.1991 günü yapılan aramada, diğer emtiadan ayrı olarak konşimentosu ve manifestosunda "Özel Ekipman" diye kayıtlı benzer ambalajlı 2131 koliden, açılan ve tamamı için örnek sayılan sandıklar içinde gizlenmiş, askeri amaçlı silahlar ve aksamının görülmesi ve istihbaratın içeriği karşısında, kuşkulu durumun açıklığa kavuşturulması açısından ülke güvenliğinin gerektirdiği duyarlılık ve sorumluluk duygusu ile güvenlik birimlerinin kovuşturma ve soruşturmaya başlaması şeklinde gelişen ve gerçekleşen olayda; Suça konu silahların ve aksamının, İran İslam Cumhuriyeti'ne ait olduğu yolundaki aşamada değişmeyen sanık savunması, Dışişleri Bakanlığı'nın 12.11.1991 gün, C. Tad/1-1350 sayılı yazısı ve eki belgelerle doğrulanmasına, bu silahların Türkiye'ye boşaltılacağına dair dosyada hiç bir somut kanıt bulunmamasına, öte yandan Türkiye'nin egemenlik haklarını ve güvenliğini gözetmek koşulu ile yabancı bandıralı gemilerin Boğazlardan geçişini düzenleyen 20 Temmuz 1936 tarihli Boğazlar Rejimi Hakkındaki Montreux Sözleşmesi'nin 3, 4, 5, 6, 7. maddelerinde yer alan koşullu sınırlamalar dışında 2. maddesine göre, barış zamanında ticaret gemilerinin bayrak ve yükleri ne olursa olsun gündüz veya gece, hiç bir merasime hacet kalmaksızın boğazlardan transit geçmelerinin serbest olmasına, Sözleşmenin 4. maddesinde öngörülen savaş halinin söz konusu olmadığı Dışişleri Bakanlığı ve özellikle Yüksek Başbakanlığın "Güney Kıbrıs Rum Yönetimi dahil, hiçbir ülke ile Türkiye'nin savaş halinde bulunmadığını" açıkça bildiren yazılarından anlaşılmasına, Türk Ceza Kanunu, Askeri Ceza Kanunu dahil, bazı kanunlarda yazılı "Harp hükümleri, harp hali, harp zamanı ve harp esnasında" deyimlerine dayalı hükümlerin yürürlüğe konması hakkındaki 25.11.1974 gün ve 7/9089 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın, 25.7.1983 gün, 83-6851 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlükten kaldırılmış olması, Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'nin kendini pek yakın savaş tehlikesi karşısında görmesi halinde, ticaret gemilerinin serbest geçiş haklarını düzenleyen 2. maddesi hükümlerinin askıya alınmasına olanak tanıyan 6. maddenin uygulanmasının da söz konusu olmamasına, rağmen; uygulamada hukuksal problemlerin çözümünde ve isabetli sonuçlara ulaşmakta Genel Kurul kararlarının önemli ve öncelikli bir yeri bulunmakla beraber, direnme üzerine verilen ve mahkemelerce uyulması zorunlu kararlardan farklı olarak, Cumhuriyet Başsavcılığı'nın itirazı üzerine verilen Genel Kurul kararlarının, mahkemeleri ve daireleri bağlayıcı nitelikte olmadığı hususundaki usul hükümleri gözetilmeden, yükleme limanı, yükleme biçimi, yükleyici şirket ve yüklere ait konşimentodaki emtianın isimlerinin belirlenmesi yönünden mevcut benzerlikler nedeniyle hükme dayanak yapılan ve ateşli silah taşıyan Vasoula adlı Kıbrıs Bandıralı geminin kaçakçılık yapan, bir gemi olduğunu ve yükünü Türkiye'ye boşaltacağına kanıtlandığını kabul eden, olayına özgü ve oyçokluğu ile çıkan Ceza Genel Kurulu'nun 19.6.1978 gün ve 8/159-245 sayılı kararından esinlenerek yazılı gerekçe ile yüklenen suçtan sanığın mahkumiyetine karar verilmiş olması, 3- Kabule göre de;a) Önceden planlanmış ve geniş çaplı iş bölümü ile organizasyonu gerektiren koşullarda işlenmiş bu çapta silah kaçakçılığının, uygulanan maddenin 3. fıkrasında yazılı teşekkül halini oluşturacağı gözetilmeden yazılı şekilde aynı maddenin 1. fıkrası ile hüküm kurulmuş olması, b) Ele geçen silah ve cephanenin niteliği itibarıyla 6136 sayılı Kanunun ek 5. maddesi ile hükmolunan cezanın artırılmamış olması, c) Suç tarihi itibarıyla sanığa hükmolunan ağır para cezasının eksik hesaplanması, d) Suç konu silah ve aksamının tamamı sayılmadan, nitelik ve nicelikleri açıkça saptanmadan eksik inceleme ile ve örnekleme suretiyle yerine getirilmesi olanaksız zoraltım kararı verilmiş bulunması, Bozmayı gerektirmiş, Cumhuriyet Savcısının, katılanın, sanık ve vekilinin yazılı ve sözlü temyiz itirazları bu itibarla yerine görülmüş bulunduğundan, bu nedenlerden hükmün istem gibi (BOZULMASINA), 3.6.1992 gününde subutta oyçokluğu, diğer husularda oybirliği ile karar verildi.

mahkeme 17 Ocak 2000 tarihinde uğranılan zararın tazminatının ödenmesini reddetmiştir. Bu dava da Yargıtay'a taşınmış ve Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 21 Kasım 2000 tarihinde Montreux Sözleşmesinin ticari gemilere serbest geçiş hakkı vermesine karşın bu durumun Türkiye'nin egemenlik haklarına bir zarar vermeyeceğine karar vererek Beyoğlu Ticaret Mahkemesi'nin kararını onamıştır. Türkiye'nin de taraf olduğu Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine götürülen davada İnsan Hakları Mahkemesi, Türkiye'yi gemiye el koymasından ötürü suçlu bulmuş ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 1 no'lu Protokolündeki mülkiyetin güvence altına alınması hususuna aykırı işlem yaptığına karar vermiştir.

Bu dava bize Türkiye'nin her ne kadar 1982 Sözleşmesine taraf olmasa da taraf olduğu diğer sözleşmeler yoluyla uluslararası hukuk içerisinde bağlayıcı bir takım yaptırımlardan etkilenebileceğini bir kez daha göstermiştir. Dolayısıyla yukarıda bahsettiğimiz mahkemelerimizin kararlarını vermeden önce Türkiye'nin taraf olduğu konu ile alakalı ya da alakalı olabilecek tüm uluslararası sözleşme metinlerini çok iyi irdelemesi gerekmektedir.

Sonuç olarak Türkiye'nin başka bir devletin limanından kalkarak gene başka bir devletin limanına giderken Türk Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan bir ticari gemiye, taraf olmasa dahi 1982 Sözleşmesinde belirtilen hususlara uymadığı takdirde hukuki yaptırımlarda bulunabileceğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Ancak uluslararası hukuk zararsız geçişi bir hak olarak gördüğü için bu hakkın ilgili geminin elinden alınması için ciddi emareler ya da kanıtların olmasını istemektedir.

Karasularından geçerken deniz kirleten bir geminin kıyı devletinin haklarını çiğnediğinden bahisle kendisine yaptırımda bulunulmasında herhangi bir yanlış yoktur. Ancak kirliliğin bizzat o gemi tarafından yapıldığının kıyı devleti tarafından da ortaya konması gerekmektedir.

Zararsız geçiş eylemi her ne kadar bir hak olarak görülse de bunun iyi niyet çerçevesinde yapılması da dünya hukuk sisteminin bir parçası olacaktır. Birleşmiş Milletlere taraf olan bütün devletlerin, diğer devletlerin haklarına saygı göstereceklerini beyan etmeleri bu tutumun temelini oluşturmaktadır. Dolayısıyla sadece 1982

Sözleşmesinde yer alan zararsız geçişin oluşumunu engelleyen maddeler değil niyetin de ciddi bir şekilde iyi halli olması gerekmektedir. Bu husustaki en güzel örnek İngiltere ile Arnavutluk arasında yaşanan ve tarihe Korfu Davası olarak geçen dava olacaktır⁷⁵.

Korfu Davasında mahkeme kuvvet gösterisinde bulunan İngiltere'yi haklı bulmuştur. Divan bu kararında İngiltere'nin geçiş hakkını kullanmak için güç göstermesinden bahsetmektedir; bu geçiş, hakkının kullanılması için kuvvet kullanılmasından tümüyle farklı bir husustur⁷⁶. Ancak burada İngiltere'nin bu kuvvet gösterisinin zararsız geçiş hakkının elinden alınmasına karşın yapmış olduğu bir meşru müdafaa olarak algılamıştır. Eğer İngiltere olayların öncesinde Arnavutluğun kendine karşı olan sert tutumu olmadan bu kuvvet gösteriminde bulunsaydı zararsız geçiş hakkından bahsedilemeyecekti. Çünkü o zaman İngiltere'nin zararsız geçişteki iyi niyetinden bahsetmek mümkün olmayacaktı.

Korfu Davası'ndan hareketle, niyetin iyi olmasından yola çıkarak Türk Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanarak geçen bir geminin yaptığı bir takım davranışlarda niyetinin de sorgulanması kavramına ulaşabiliriz. Eğer bir gemi zararsız geçişi bozmadığı varsayılan demirleme ameliyesini mücbir sebepler olmadan icra ediyorsa, bu demirleme sebebini bir şekilde belirli bir zaman geçmesine karşın Türk makamlarına bildirmiyorsa ya da demirli bir vaziyette iken bir şekilde Türkiye ana karası ya da tekneleri ile temasa geçiyorsa zararsız geçişin bittiği değerlendirilebilir. Bu gibi şartlarda geminin Türk makamlarınca kontrolünde ya da varsa karıştığı bir suç unsuru buna istinaden Türk Kanunlarınca cezalandırılmasında herhangi bir sakınca yoktur.

Bu uygulamalarda geminin bulunduğu yere göre, suçun tespitinde yetkili makamların görev almaları gerekmektedir. Gemi bir Türk Limanı'nın sınırları dahilinde ise ve o limanda gümrük otoritesi mevzu bahisse, tahkikatı yapmada, eğer gümrük mevzuatına

⁷⁵Korfu Boğazı Davası kararında Uluslararası Adalet Divanı, "Amaç, yalnızca Arnavutluk'un tutumunu denemek değil fakat aynı zamanda geçen gemilere tekrar ateş açmaktan kaçınmasını sağlayacak ölçüde bir kuvvet gösterisi yapmaktır. Bununla beraber, yukarıda açıklanan olayla ilgili bütün durumlar göz önünde tutulduğunda, Divan, Birleşik Krallık makamları tarafından alınan bu tedbirleri Arnavutluk egemenliğinin ihlali olarak nitelendirmeyecektir" hükmüne varmıştır. Divan bu kararında İngiltere'nin geçiş hakkını kullanmak için güç göstermesinden bahsetmektedir; bu geçiş, hakkının kullanılması için kuvvet kullanılmasından tümüyle farklı bir husustur

⁷⁶Fatma Taşdemir,2009, Uluslararası Anarşiye Giden Yol: Uluslararası Hukuk Açısından Önleyici Meşru Müdafaa Hakkı, **Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi (UHP)**, Cilt: 2, Sayı: 5, 2006, ss. 75-89, [http://www.usakgundem.com/makale/6/uluslararası%20anarşiye-giden-yol-luslararası%20hukuk-a%20a7%20b1s%20b1ndan-%20b6nleyici-me%20fru-m%20bcdafaa-hakk%20b1.html,\(12.3.2010\)](http://www.usakgundem.com/makale/6/uluslararası%20anarşiye-giden-yol-luslararası%20hukuk-a%20a7%20b1s%20b1ndan-%20b6nleyici-me%20fru-m%20bcdafaa-hakk%20b1.html,(12.3.2010))

aykırı bir durum varsa gümrük yetkilileri, çevre kirliliği ya da geminin teknik donanımı ve gemi adamları tarafından bir aykırılık varsa Liman Başkanlığı makamları birinci derecede yetkili olacaklardır. Bu alanlar haricinde bir yerde ise Sahil Güvenlik Komutanlığı yetkilileri gemi ile alakalı konularda birinci derecede ilgili kanunların kendilerine tanıdığı hak ve yetkiler çerçevesinde yetkili olacaktır.

Yetki alanına girmeyen alanlarda ilgisiz makamların yapacakları işlemler de, Türkiye'nin olayın uluslararası bir hal alması durumunda zorluk yaşayabilmesine sebep olabilecektir.

Her türlü uygulamada personelin suçun oluşumuna ilişkin delilleri çok iyi toplaması değerlendirmesi ve mahkemeye sunması son derece önemli olacaktır. Her ne sebeple olursa olsun açılacak davaların gemi lehine sonuçlanması mağduriyet söz konusu ise gemi ilgililerine tazminat hakkı doğurabileceği unutulmamalıdır.

2.3.3.3. Yabancı Bayraklı Geminin Türk İçsuları'ndan Çıkıp Karasularına Girdikten Sonra Suç İşlemesi Hali

Yabancı bayraklı bir ticaret gemisinin Türk İçsuları'ndan çıkarak Türk Karasularına girmesi halinde, Türk Karasularında ya da İçsularında suç işlemesi durumlarında bir ayırım gözetilmeksizin Türk Kanunlarının uygulanmasında herhangi bir sakınca yoktur. Bu 1982 Sözleşmesi'nde de belirtilmiştir⁷⁷. İçsularadan çıkış yapan bir ticari gemi hakkında Türk Hukuk Sistemi uygulanabilir.

Türk Kanunlarının rahatlıkla uygulanabilmesi için ticari geminin sadece Türk İçsularından Karasularına geçmesi durumunda olması gerekmemektedir. Ticari gemi eğer Türk Karasuları'nda yatar vaziyette ise de geminin yolculuk esnasında ya da yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülükler dışındaki sebepler için de alıkonulabilir ya da üzerinde Türk Hukuk Sistemine göre işlem yapılabilir.

⁷⁷ 1982 BMDHS,27.m:...2- 1. paragraf hükümleri, sahildevletinin, iç sulardan gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri almak hakkına halel getirmez.

Esasen geminin Türk İçsuları'nda, Limanlarında bulunması ile buralardan hareketle Türk Karasularına geçmesi arasında uluslararası anlayış açısından herhangi bir farklılık yoktur. Ancak bu gibi durumlarda gene Türkiye'nin ilgili devletlerle imzalamış olduğu sözleşmelerin iyi bilinmesinde fayda olacağı açıktır.

2.4. Türk boğazları

2.4.1. Tarihsel gelişimi

Yeni kurulan Osmanlı Devleti disiplinli askeri ve siyasi yapılanması sayesinde kısa zamanda birbiri ardına Marmara Denizi ve Anadolu kıyılarını ele geçirdi ve 1356 yılında Gelibolu ve Bolayır'ı bilahare kısa zamanda tüm Trakya'yı fethetti. İstanbul'un ele geçirilmesini bir ülkü ve hedef olarak benimseyen Osmanlı Devleti Bizans'a gelebilecek yardımları engellemek amacıyla önce Yıldırım Beyazıt zamanında Güzelce Hisarı (Anadolu Hisarı) daha sonra Fatih Sultan Mehmet zamanında ise Rumeli Hisarını (Boğazkesen) yaptırdı. Fatih daha sonra Çanakkale Boğazı'nın da giriş çıkışını emniyete almak için İmroz, Semadirek, Limni ve Midilli Adalarını alarak her iki yakaya (Çanakkale Kalesi ve Kilitbahir Kalesi) birer kale yaptırdı. 1453 yılında İstanbul'un fethiyle birlikte, boğazlar tamamen Türklerin egemenliği altına girdi. 1484 yılında ise Karadeniz'in bütün kıyıları Osmanlı Devletine ait bir " iç deniz" durumundaydı. Bu dönemde imparatorluğun uyguladığı rejim, boğazların ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesiydi, dolayısıyla Osmanlının Karadeniz'de mutlak egemen güç olduğu söylenebilir. Boğazlar ve Karadeniz'in yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması ilkesi o tarihlerde tek taraflı bir işlem olan kapitülasyonlarla bazı devletlerin ticaret gemilerine tanınan istisnalar haricinde (1535-Fransa, 1579-İngiltere, 1612-Hollanda) 1774 yılına kadar devam etti. 1774 yılında Osmanlı Devletinin Rusya ile yaptığı Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus ticaret gemilerine serbestçe geçiş hakkı verildi⁷⁸. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti ilk kez uluslararası statüde yabancı bir devletin ticaret gemilerinin boğazlardan serbestçe geçiş hakkını tanımış oldu.

⁷⁸Veli Yılmaz, **Siyasi Tarih**, İstanbul: Harp Akademileri Basım Evi, 1998, s.119

Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili olarak Osmanlı Devletinin mutlak egemenliği Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşmasıyla sona ermiştir⁷⁹. Boğazların durumunda bir dönüm noktası olan bu anlaşmayla birlikte boğazların durumu tek taraflı olarak Osmanlı Devletince değil, iki taraflı anlaşmalarla düzenlenmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti 1806 yılında Rusya ile Balkanlar'da başlayan savaşa devam edebilmek için, 5 Ocak 1809 tarihinde İngiltere Devleti ile “Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşmasını” yaptı. Bu anlaşmayla Osmanlı Devleti boğazların savaş gemilerine kapalılığı ilkesini İngilizlere kabul ettirerek bütün dünyaya ilan etmiş oluyor, fakat bunun yanında boğazlar artık Osmanlı İmparatorluğu'nun mutlak yetki alanından çıkarak, uluslararası alana taşınıyordu⁸⁰.

20 Ekim 1827 tarihli, Navarin baskınında Osmanlı donanmasının yakılmasını fırsat bilerek savaş açan Rusya karşısında zor durumda kalan Osmanlı Devleti 14 Eylül 1829 tarihinde Rusya ile Edirne Antlaşması' nı imzaladı. Osmanlı Devleti Rus ticaret gemilerine bu anlaşma ile Boğazları sadece açmakla kalmamış aynı zamanda Ruslara Osmanlı topraklarında ticaret hakkı da vermiş olmaktadır⁸¹. Ayrıca bu anlaşma ile sadece Rus gemilerinin değil tüm devletlerin gemilerine Boğazlardan serbest geçiş hakkı verildi⁸². Böylece boğazların ticaret gemilerine de kapalı olduğu dönem sona ermiş oluyordu.

Rusya, Mısır sorununda Osmanlılara yardımı karşılığında, 8 Temmuz 1833 tarihinde Osmanlı Devleti ile sekiz yıl süreli “ Hünkar İskelesi Antlaşması”nı yaptı. Bu antlaşmanın açık maddelerine göre iki devlet arasında bir savunma ittifakı kuruluyor ve taraflardan biri bir saldırıya uğradığında, diğeri ona kara ve deniz kuvvetleri ile yardımı taahhüt ediyordu⁸³. Antlaşmanın gizli maddesine göre ise Rusya'nın Osmanlı Devletine yapacağı yardım karşılığında Rusya'nın talep etmesi halinde Osmanlı Devleti de Çanakkale Boğazı'nı Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt ediyordu⁸⁴. Hünkar İskelesi Antlaşması, boğazlar rejiminde bir değişiklik yapmamasına rağmen boğazların durumunun bundan böyle çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmesinin nedenlerinden birini oluşturuyordu.

⁷⁹ Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-2001)**, İstanbul: Der yayınları, 2008, s.110

⁸⁰ Uçarol, a.g.e. s.111

⁸¹ Yılmaz, a.g.e., s. 169

⁸² Yılmaz, a.g.e., s. 173

⁸³ Uçarol, a.g.e. s.194

⁸⁴ Yılmaz, a.g.e., s. 173

Osmanlı Devleti Mısır sorununu Avrupa devletleri yardımı ile çözümlenince, boğazlardan geçişin gelen talepler üzerine yeniden düzenlenmesi gerekti. 13 Temmuz 1841 tarihinde Londra’da Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya ve Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında “ Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi ” imzalandı. Bu sözleşmenin özelliklerinden biri diğer devletlerin katılımına açık olmasıydı. Boğazların hukuksal rejimini düzenleyen bu ilk çok taraflı anlaşma ile boğazların barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, Osmanlı İmparatorluğunun kendi takdirine bağlı bir ilke olmaktan çıkarılıp uluslararası yükümlülükler dayanan bir kural haline getirilmiş oluyordu. Londra Boğazlar Sözleşmesi boğazların barış zamanında bütün devletlerin savaş gemilerine de kapalılığı rejimini getirmiş⁸⁵ ve Birinci Dünya Savaşına kadar boğazların rejimini belirleyen temel antlaşma olmuştur.

Rusya sıcak denizlere inme amacı gerçekleştirmek için 1853 yılında harekete geçiyor ve Kırım Savaşı olarak adlandırılan Osmanlı-Rus Savaşı başlıyordu. Buna karşılık Fransa ve İngiltere, Rusya’yı boğazlar ve Karadeniz üzerinde etkisiz hale getirmek amacıyla, Osmanlı İmparatorluğunun yanında girdikleri savaştan 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşması ile galip ayrılıyorlardı. Bu antlaşmanın boğazlar ile ilgili maddesinde 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesinde kabul edilmiş olan kural bir kez daha tekrarlanmıştır⁸⁶. Karadeniz bütün devletlerin ticaret gemilerine açık, fakat Karadeniz’e kıyısı bulunan devletler de dahil olmak üzere bütün devletlerin savaş gemilerine kesin ve sürekli olarak yasak ve kapalı hale getirilmiştir. Antlaşma Karadeniz’i tarafsızlaştırmış olması nedeniyle, Osmanlıların ve Rusların bu kıyılarda askeri tersane kurmalarını ve bulundurmalarını da yasaklamıştır.

1856 Paris Antlaşması’nın oluşturduğu statüden memnun olmayan Rusya 1870 Almanya-Fransa Savaşı sonrası Avrupa devletlerinin kendi iç sorunları ile uğraşmasını fırsat bilip ilgili devletlere yolladığı nota ile Paris Antlaşması’nın Karadeniz’in tarafsızlaştırılmasıyla ilgili hükmünü feshettiğini bildirmiştir. Avrupa’nın büyük devletleri bu karara itiraz etseler de, sonuçta 13 Mart 1871 tarihinde Osmanlı, Almanya, Avusturya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya devletleri arasında “ Karadeniz Hakkında Londra

⁸⁵ Yılmaz, a.g.e., s. 173

⁸⁶ Yılmaz, a.g.e., s. 179

Antlaşması” imzalandı⁸⁷. Bu antlaşmayla 1856 Paris Antlaşması’nın Karadeniz’in tarafsızlaştırılmasıyla ilgili hükümleri yürürlükten kaldırılıyordu. Böylece 1841 Londra statüsüne geri dönülerek Osmanlı Devleti ile Rusya’nın Karadeniz’de donanma bulundurma, tersane kurma hakları yeniden verilmiş oluyordu⁸⁸.

Osmanlı İmparatorluğunun yenilgisiyle sonuçlanan 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi sonrası 3 Mart 1878’de imzalanan Ayastafanos Antlaşması ile Boğazlar konusunda 1841 Londra Antlaşması’nın hükümleri yeniden teyit edildi. Fakat antlaşmanın Rusya’ya sağladığı üstünlük Avrupa devletlerinde memnuniyetsizliğe yol açtı⁸⁹ ve antlaşma Avrupalı devletlerin de katılımıyla 13 Temmuz 1878 Berlin Antlaşması ile yeniden gözden geçirildi. Bu antlaşmada Avrupalı devletler 1841 Londra Antlaşması’nı tekrarlatarak boğazlarda uygulanmakta olan statünün devam edeceğini Rusya’ya benimsetmişlerdir. Böylece boğazlardaki bu durum I. Dünya Savaşı’na kadar sürmüştür.

Rusya Berlin Antlaşması ile başlayan Osmanlı’yı paylaşım sürecinde, hakkına Boğazların düşmesi için yoğun bir çaba içerisine girmiştir. Bu amacına ulaşabilmek için; 1907’de Almanya’nın daha doğrusu ittifak devletlerinin dünyada yarattığı tehdit karşısında, İngiltere ile ittifak antlaşması imzalamış ve Boğazlar konusunda en büyük rakibi ile müttefik haline gelmiştir. Bu antlaşma İngiliz-Rus ilişkilerine yeni bir boyut getirdiği için boğazlarla ilgili mücadeleyi de sona erdirmiştir⁹⁰.

Rusya 1908 yılında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile bu devletin ilhak etmek istediği Bosna - Hersek’e karşılık, boğazların Rus savaş gemilerine açılmasını prensip olarak kabul eden bir antlaşma imzalamıştır⁹¹. Bir yıl sonra ise İtalya’nın Trablusgarp ve Bingazi’yi almasına karşılık kendisinin boğazlar üzerindeki çıkar ve isteklerini tanıtmıştır⁹². Rusya ayrıca Balkan Devletleri’ni birleştirmek dahil birçok yola başvurarak, Osmanlı Devleti’ni bir kısıkaç içine alıp zora sokarak boğazlarda istediği değişikliği gerçekleştirme amacı sürdürmesine rağmen başarıya ulaşamamıştır.

⁸⁷ Uçarol, a. g. e. s. 346

⁸⁸ Uçarol, a. g. e. s. 347

⁸⁹ Yılmaz, a. g. e., s. 186

⁹⁰ Uçarol, a. g. e. s.395-400

⁹¹ Uçarol, a. g. e. s.481

⁹² Uçarol, a. g. e. s.481

11 Ağustos 1914 tarihinde Goeben ve Breslau isimli iki Alman savaş gemisinin İngiliz donanmasından kurtulmak için 10 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne sığınmaları Türk Boğazları'nın durumundaki değişikliğin önünü açacak en önemli gelişmedir. Bu tarihte Osmanlı Devleti savaşa girmemiş ve tarafsız olduğu için boğazları savaş gemilerine kapatmıştı. Gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçip Marmara Denizi'ne girmesini 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne ve bu sözleşmenin hükümlerini teyit eden 1856 ve 1871 antlaşmalarına aykırı bulan İtilaf Devletleri bu olay yüzünden Osmanlı Devleti'ni protesto etti. Bunun üzerine 12 Ağustos 1914'te Osmanlı Devleti bu gemilerin İngiliz hükümetince satışı durdurulan iki savaş gemisinin yerine Almanya'dan satın alındığını beyan etti⁹³. Ekim 1919 sonlarında aralarında söz konusu iki savaş gemisinin de bulunduğu Osmanlı Donanması İstanbul Boğazı açıklarında Rus Donanması ile çatıştı ve bu olayın hemen sonrasında da Odesa ve Sivastopol'u bombalaması üzerine, Osmanlı İmparatorluğu ittifak devletlerinin yanında I. Dünya Savaşı'na katılmış oldu.

Osmanlı İmparatorluğu' nun savaşa girmesiyle beraber, boğazlarla ilgili 1841, 1856 ve 1871 antlaşmalarının hükümleri de yürürlükten kalkmış oldu. Çünkü bu antlaşmalardaki hükümler boğazların barış zamanındaki rejimini düzenlemekte ve savaş halinde Osmanlıya boğazlarla ilgili rejimi tek taraflı olarak belirleme hakkını tanımaktaydı. Savaş ile birlikte Rusya boğazları İngiltere ve Fransa'dan talep etti. Rusya baskısı nedeniyle İngiltere ve Fransa bu talebi kabul etmek zorunda kaldılar⁹⁴. Ancak Rusya'nın isteğini kabul ettikten sonra endişeye kapılan İngiltere ve Fransa, savaşında gidişatı gereği 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı denizden geçmek istediler ve karaya asker çıkardılar⁹⁵. I. Dünya Savaşı sona ererken İngiltere boğazların uluslararası bir statü altına alınmasını istiyordu. ABD ise Başkan Wilson tarafından bu konuda belirlenen görüşünü ortaya koymuştu. Wilson ilkelerinin 12 nci maddesine göre Çanakkale Boğazı açık tutulacak ve uluslararası garantiler altında bütün milletlerin gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit teşkil edecektir⁹⁶.

⁹³ Uçarol, a. g. e. s.569

⁹⁴ Uçarol, a. g. e. s.579

⁹⁵ Uçarol, a. g. e. s.589

⁹⁶ Yılmaz, a.g.e., s. 244

Birinci Dünya Savaşı'nda yenilen Osmanlı İmparatorluğu İtilaf Devletleri ile 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzaladı. Bu mütareke hükümlerine göre, Osmanlı Devleti Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'nın açılmasını, Karadeniz'e geçişin sağlanmasını ve Boğazların her iki kıyısındaki askeri tesislerin İtilaf Devletlerince işgal edilmesini kabul ediyordu⁹⁷. Mondros Mütarekesi ile Boğazlar ve İstanbul, mücadelesiz olarak İtilaf Devletleri'nin eline geçmiş oluyordu. Bununla beraber, boğazlar rejiminin ne olacağına ilişkin olarak hiçbir hüküm olmadığı için gelecekte Boğazların Osmanlı Devletinin egemenliğinden çıkarılacağı açıktı. Mütarekenin Boğazların açılması ile ilgili hükmü ise Wilson ilkelerine uygun olarak ele alınmıştır⁹⁸. Mütarekenin imzasından sonra Boğazlar İtilaf Devletlerinin işgalinde uluslararası statüsünün devamı konusunda yeni bir adım olmuştur.

Mondros Mütarekesi ile boğazlarda meydana getirdikleri fiili durumu sürekli ve hukuki bir şekle sokmak isteyen İtilaf Devletleri, 24 Nisan 1920'de San Remo'da bir taslak hazırladılar⁹⁹ ve bunu 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Antlaşması ile Osmanlı Hükümeti'ne kabul ettirdiler. Bu antlaşma ile boğazları yönetmek için, yabancı devletlerin temsilcilerinden oluşan bir Boğazlar Komisyonu kuruldu¹⁰⁰. Böylece Türk Boğazlarında 468 yıldan beri devam eden egemenliğimiz sona ererken yabancı devletlerin egemenliğine ve yabancı gemilerin geçiş serbestliğine dayanan yeni bir dönem başladı.

Kurtuluş Savaşı sonrasında barış düzenine 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile geçildi. Boğazların 9 Kasım 1936 tarihine kadar devam edecek olan yeni hukuksal rejimi de aynı gün imzalanan Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme ile belirlendi¹⁰¹. Bu sözleşme ile boğazların uluslararası statüsü devam ediyor; boğazların durumu Türkiye'nin tek yanlı iradesi ile değil, 1841'den beri devam eden ve çok sayıda devletin ortak iradesi ile ortaya çıkan uluslararası kurallara tabi olmaya devam ediyordu.

Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesi ile kabul edilen serbest geçiş ve ulaşım ilkesinin ayrıntılı olarak düzenlemek amacı ile hazırlanan sözleşmede Boğazlardan geçiş

⁹⁷ Uçarol, a. g. e. s.619

⁹⁸ Uçarol, a. g. e. s.624

⁹⁹ Uçarol, a. g. e. s.627

¹⁰⁰ Yılmaz, a.g.e., s. 250

¹⁰¹ İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, I. Cilt**, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000, s. 148

serbestliği ticaret gemileri ve savaş gemileri ayırımı yapılarak düzenlenmiştir¹⁰². Ayrıca barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin muharip olduğu ve savaş zamanı durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır.

Barış zamanında ticaret gemileri boğazlardan, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, sağlık kurallarına ve kılavuzluk, fener hizmetleri ile römorkaj hariç herhangi bir ücret ödemededen serbest geçiş ulasıım özgürlüğüne sahiptir. Sadece parasal yükümlülüklerin tahsil edilmesini kolaylaştırmak amacı ile boğazlardan geçen ticaret gemileri, Türk Hükümetince gösterilecek yerlere adlarını, uyruklarını, tonajlarını ve gittikleri yeri bildirmekle yükümlüdürler. Ticaret gemilerinin geçişleri sırasında kılavuz almaları isteğe bağlı kalmaktadır. Savaş gemileri ise, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya yükümlülük olmaksızın gündüz ve gece boğazlardan geçebilirler. Ancak Karadeniz'e geçmek isteyen gemiler için tonaj sınırlaması getirilmiştir. Buna göre; Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin bu denizde bulundurmaya üzere boğazlardan geçirebileceği kuvvet, geçiş sırasında Karadeniz'e kıyısı olan ve en kuvvetli donanmaya sahip devletin kuvvetlerinden daha fazla olamayacaktır.

Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında ise ticaret gemileri barış zamanında uydukları ya da sahip oldukları koşul ve kurallar ile boğazlardan serbestçe geçiş ve ulasıım özgürlüğünden faydalanabileceklerdi. Savaş gemileri ise bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde, gece ve gündüz, boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanabileceklerdi. Ayrıca Türkiye, tarafsızlık haklarını savaşan bir devletin Karadeniz'e geçişini engelleyecek bir biçimde kullanamayacaktır. Türkiye ile barış içinde bulunan devletlere ait denizaltılar boğazlardan ancak satıhtan geçebileceklerdi.

Türkiye'nin dahil olduğu bir savaş zamanında ise tarafsız devletlere ait ticaret gemileri ile askeri nitelikli olmayan hava vasıtaları; düşmana yardım etmemek, düşman devletlere harp kaçağı mal ve düşman birliklerini veya düşman uyrukluğundaki kişileri taşımamak koşuluyla barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde boğazlardan geçiş ve ulasıım özgürlüğünden yararlanacaklardı.

¹⁰² Soysal, a.g.e., s. 100

Düşman uçak ve gemilerine karşı Türkiye'nin bütün hakları saklı tutulmuştu. Tarafsız devlet savaş gemileri, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanabileceklerdi. Ancak Türkiye'nin düşman deniz kuvvetleri gemileri ile uçaklarının Boğazlardan geçiş ve ulaşımını engellemek için alacağı tedbirler, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve askeri uçaklarının geçiş ve ulaşımını engelleyici nitelikte olmayacak ve bu amaçla Türkiye tarafsız devlet savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmesi için geçiş yolları belirlemek ve kılavuz hizmetleri vermekle yükümlü olacaktı.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. maddesine göre, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'nın her iki kıyısı ile kıyıdan itibaren içeriye doğru yaklaşık 15-20 km'lik bir bölge ve İmralı Adası haricinde Marmara Denizindeki bütün adalar askersiz hale getiriliyordu¹⁰³. Ayrıca Ege Deniz'inde Semadirek, Limni, İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Tavşan Adaları da silahtan arındırılıyordu. Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi ile Yunanistan'a devredilen adalardan olan Semadirek ve Limni üzerindeki Yunan egemenliği, anılan maddenin ayrılmaz bir parçası olan " Altı Büyük Devlet Kararı" ile konu adaların askeri amaçlarla kullanılmamaları şartıyla Türkiye tarafından kabul edilmiştir¹⁰⁴.

Sözleşmenin 4. maddesine konu olan Semadirek ve Limni Adalarının hukuki statüsünü belirleyen temel belge, Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesidir. Bu madde Yunanistan'a ülkesel egemenlik sınırlaması getirirken, Türkiye'ye egemenliğin devri karşılığında kazanılmış bir hak sağlamaktadır. Ayrıca Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'sinin 10. maddesine göre İstanbul'da adı Boğazlar Komisyonu olan bir komisyonun kurulması öngörülmüştü¹⁰⁵. Komisyon bir Türk temsilcinin başkanlığında, sözleşmeyi imzalayan devletlerin sözleşmeyi onaylamalarından sonra onaylanan devletlerin temsilcilerinden oluşacaktı. Komisyonun yetkisi sözleşmenin 2. maddesinin getirmiş olduğu düzene uyulmasını sağlamak, savaş gemilerinin ve askeri uçakların geçiş ve ulaşım ile ilgili hükümlere uyup uymadıklarını denetlemek, haber alma ve istatistiki bilgileri toplamaktı. Boğazlar Komisyonu görevini Milletler Cemiyetinin himayesi altında

¹⁰³ Soysal, a.g.e., s. 154

¹⁰⁴ Soysal, a.g.e., s. 97

¹⁰⁵ Soysal, a.g.e., s.157

yapacaktı. Lozan Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'sinin 18. maddesi ile sözleşmenin getirmiş olduğu düzen garanti altına alınmak istenmiştir. Geçiş serbesti ile ilgili hükümlerin ihlali, bir savaş veya savaş tehdidi nedeniyle, boğazlardan geçiş serbesti ve askersizleştirilmiş bölgenin güvenliği tehlikeye girecek olursa, aktif taraflar; Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya Milletler Cemiyeti Konseyi'nin karar vereceği bütün vesaitle onları müştereken men edecektir.

Türkiye, Lozan Antlaşması ile birlikte imzalanan Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'sinin getirdiği kısıtlamalardan dolayı her zaman endişe içinde olmuştur. İmzalandığı tarihlerde güncelliğini koruyan silahsızlanma fikirlerine rağmen silahlı savaşın tekrar başlaması ve ortak güvenlik konusunda Milletler Cemiyeti'nin de kendisinden beklenenleri karşılayamaması huzursuzluğu daha da artmıştır. Türkiye duyduğu bu huzursuzluğu ve Boğazların statüsünde değişiklik yapılması yolundaki teklifini konu ile ilgili imzacı devletlere duyurduğunda ayrı kutuplarda yer almaya başlayan bu devletlerin hemen hepsinden farklı olsa da bir kabul görmüştür.

Böyle bir ortamda, sözleşmenin kendi güvenliği ile yakından ilgili olduğunu ve boğazlar bölgesinin silahsızlandırılmasıyla, savunmasının zayıf bir hal aldığı sık sık dile getiren Türkiye'nin gerekçeleri¹⁰⁶, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, İtalya dışında kalan akit devletleri tarafından kabul ediliyor ve 22 Haziran 1936 günü İsviçre'nin Montreux şehrinde toplanan uluslararası konferansa Türk Boğazları için yeni bir hukuki rejimin düzenlenmesi çalışmalarına başlanılıyordu.

2.4.2. Türk Boğazlarının Hukuki Durumu

2.4.2.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türk Boğazları'nda ulaşım özgürlüğünü esas alan metindir. Bu özgürlük Türkiye'nin, 11 Nisan 1936 günü, Lozan Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'sinin yerini alacak yeni bir sözleşme yapmanın gerekliliğini, taraf devletler olan İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya'ya verdiği muhtırasında yer alan cümlelerde “ ...ülkesine yöneltmiş dış

¹⁰⁶Uçarol, a.g.e., s.768

tehlikeye karşı bu hükümlerin Türkiye'yi artık gerçek biçimde koruyamayacağını haklı olarak düşünen Cumhuriyet Hükümeti, ülkesinin saldırıdan korunmasını sağlayacak güvenlik koşulları içinde ve Akdeniz ile Karadeniz arasında ticaret ulaşımının her zaman gelişmesine yararlı en liberal bir düşünce ile, Boğazlar rejimini düzenlemeyi amaçlayan anlaşmaların yakın bir zamanda yapılması için görüşmelere başlamağa hazır olduğunu, Boğazlar Sözleşmesi görüşmelerine katılmış olan Devletlere bildirmekle onur duyar” şeklinde açıklanmıştır¹⁰⁷.

Türkiye'nin bu çağrısı, başta İngiltere olmak üzere, diğer devletler tarafından olumlu karşılandı. İngiltere gelişen olaylar karşısında güçlü bir Türkiye'nin varlığını destekliyordu, Sovyetler boğazların statüsünden memnun değildi bu sebeple çağrışı olumlu karşıladı, onu Balkan Devletleri ve Sovyetlere sempati duyan Fransa takip etti. Sadece Habeşistan'ı işgali sırasında Milletler Cemiyeti'nin aldığı zorlama önlemlerine Türkiye'nin de katılması ve Akdeniz'deki rekabet gereği İtalya bu çağrıya karşı idi¹⁰⁸.

Akdeniz ile Karadeniz arasında ticaretin gelişimini de bu cümleler ile taraf devletlere beyan eden Türkiye kast ettiği bu ulaşım özgürlüğünün sınırsız olmayıp antlaşma metninde belirtilen çerçeve dahilinde olmasını sağlamıştır. Sözleşme metni, sivil ticaret gemileri ve savaş gemileri için çeşitli koşullarda Türkiye açısından tüm olasılıklar düşünülerek hazırlanmıştır. Montreux Sözleşmesi, Sevr ve Lozan Antlaşmaları ile mukayese edilemeyecek derecede Türkiye'nin menfaatine olan bir anlaşmadır.

Sözleşmeye göre barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, sadece Türk yasaları ile konulmuş olan uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde sağlık denetimi ve miktarı belirtilen gerekli harçları vermek için duracak bunun haricinde geçişlerine Türkiye tarafından herhangi bir mani konulmayacaktır¹⁰⁹. Ticaret gemileri boğazlara girmeden önce tüm bu işlemlerin kolaylıkla görülebilmesi maksadı ile sağlık istasyonunu personeline adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yer ve nereden geldiklerini bildireceklerdir. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalacaktır.

¹⁰⁷Soysal, a.g.e., s.503

¹⁰⁸Uçarol, a.g.e., s.769

¹⁰⁹ Montreux Sözleşmesi m.2-3

Savaş zamanında, Türkiye savaşı değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yükü ne olursa olsun, yukarıdaki koşullar içinde Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) gene isteğe bağlı kalmaktadır¹¹⁰.

Savaş zamanında, Türkiye savaşı, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlarda geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlara gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır¹¹¹.

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir. Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır¹¹².

Savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön bildirim olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin on beş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön bildirim konusu olması gerekecektir¹¹³.

Gidiş için geçişte Boğazlara girişin, ilk ön bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir. Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın

¹¹⁰ Montreux Sözleşmesi m.4

¹¹¹ Montreux Sözleşmesi m.5

¹¹² Montreux Sözleşmesi m.6

¹¹³ Montreux Sözleşmesi m.13/1

ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir¹¹⁴.

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara gündüz ve yukarıdaki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır¹¹⁵.

Karadeniz' e kıyısı olan Devletlerin 15000 tonu aşan hattı harp gemileri ise tek başına ve en çok iki torpido eşliğinde Boğazlardan, ön bildirim ve geçişte kuvvet bildirim koşullarını yerine getirerek geçebilirler. Kıyıdaş Devletler başka denizlerden satın aldıkları, yaptırdıkları ya da tamire gönderdikleri denizaltıları, ön bildirim koşulu ile gündüz, su üstünden ve tek başına boğazlardan geçirebilirler. Denizaltılar için ön bildirim süresi istisna bir şekilde teknenin kızağa konuş ya da geminin satın alınma tarihidir. Tamir durumunda ise ön bildirim zamanı hususunda metinde “ vaktinde verilmek koşulu ile “ ibaresi kullanılmıştır.

Deniz kuvvetlerinin, sivil olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, ön bildirim koşuluna bağlı tutulmayacaklar ve Boğazları tek baslarına geçmek koşuluyla, sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulacaklardır. Bu durumdaki yardımcı gemiler, öngörülen kural dışılıktan, ancak silahları: yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silahtan çok değilse yararlanabileceklerdir¹¹⁶.

Boğazlarda transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır. Bununla birlikte, bu gemiler dokuz gemiden çok olmayacaklardır¹¹⁷.

¹¹⁴ Montreux Sözleşmesi m.13/2-3

¹¹⁵ Montreux Sözleşmesi m.10/1

¹¹⁶ Montreux Sözleşmesi m.9

¹¹⁷ Montreux Sözleşmesi m.14

Boğaz geçişi yapan gemiler üzerlerinde varsa uçaklarını asla uçurmayacaklardır¹¹⁸.

Barış zamanında Karadeniz' e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz' de bulundurabilecekleri toplam tonaj 30.000 ton ile sınırlandırılmıştır. Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı, Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton asarsa, 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, Karadeniz' e kıyıdaş her Devlet, Türk Hükümetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ulaştıracaktır. Kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin tonajı en çok verilen bu tonajın 2/3 ü kadar olabilir.

Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gereken bu kuvvetler, ön bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir. Bu koşullar eğer devletin tonaj hakkı dolmamışsa ve gönderilmesi istenen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılmayacaksa Türk Hükümeti kendisine yapılan bu bildirime en kısa sürede izin verecektir. Sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacaktır. Bu devletler, haberli kılındıklarından yirmi dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırk sekiz saat içinde bildirecektir.

Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi bir günden çok kalamayacaklardır¹¹⁹

Savaş zamanında Türkiye savaşan taraf değilse, savaşta tarafsız olan devletlerin gemileri barış zamanındaki kurallara tabi olacaktır. Savaşan devletlerin savaş gemileri ise boğazlardan geçemezler. Eğer savaş kararı, saldırıya uğramış bir devlete yardım için

¹¹⁸ Montreux Sözleşmesi m.15

¹¹⁹ Montreux Sözleşmesi m.18

Milletler Cemiyeti kararları doğrultusunda alınmışsa ya da bağlama limanından ayrılmış gemiler bu limanlarına dönüyorlarsa bu kurala tabi olmaz ve geçişlerini icra edebilirler. Milletler Cemiyeti kararlarının, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım antlaşması olmalıdır.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlarda herhangi bir el koymaya girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır¹²⁰.

Savaş zamanında Türkiye savaşansa boğazlardaki hakimiyetini istediği gibi kullanabilecektir¹²¹. Bu durum Türkiye'nin kendini savaş tehdidi altında hissettiği zamanlarda da geçerli olacaktır¹²². Boğazlardan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, Türkiye kendini savaş tehdidi altında hissettiği hallerde, bu limanlarına dönebileceklerdir. Bununla birlikte, Türkiye, davranışıyla bu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmaya bilecektir¹²³.

Türk Hükümeti, bu yetkiyi kullanırsa, Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir. Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse ve Sözleşmenin imzacıları Bağlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlü olacaktır¹²⁴.

İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Boğazları karantina altında geçecekler ve Boğazların

¹²⁰ Montreux Sözleşmesi m.19

¹²¹ Montreux Sözleşmesi m.20

¹²² Montreux Sözleşmesi m.21/1

¹²³ Montreux Sözleşmesi m.21/2

¹²⁴ Montreux Sözleşmesi m.21/3-4

bulaştırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli korunma önlemlerini gemideki araçlarla uygulamak zorunda olacaklardır¹²⁵.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir. Sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön bildirim ile düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir¹²⁶

Türkiye, Montreux da, zaman içinde peyderpey kaybedilmiş olan Türk Boğazları'nın, yeniden çok uzun bir dönemden sonra kendi egemenliğine girmesini hedeflemiştir. Diğer devletler ise kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmişlerdir. Özellikle Sovyetler ile İngiltere arasında çetin görüşmeler olmuştur. Bu görüşmelerin odağında ise Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin şartları yer almıştır. Sonuçta İngiltere Sovyetlerin baskısıyla iddialarından vazgeçmiş ve anlaşma son halini almıştır.

O yıllarda bu Anlaşmanın 20 yıl yürürlükte kalacağı ön görülmüştü. Mevcut hükme göre, eğer 20 yıllık sürenin bitiminden 2 yıl önce, hiçbir bağıtlı yüksek taraf, Fransız Hükümeti'ne sözleşmeyi sona erdirme yolunda bir ön bildirimde bulunmamışsa, daha sonraki bir tarihte bir sona erdirme ön bildiriminin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır¹²⁷. Her halükarda, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren her 5 yıllık bir dönemin sona ermesinde, bağıtlı yüksek taraflardan her biri, işbu Sözleşme'nin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Bu durum 29. maddede açıkça belirtilmesine karşın koruduğu çıkarlar ve dengeler sayesinde Montreux Sözleşmesi halen yürürlüktedir.

Türkiye İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki egemenliğini bu anlaşma ile tüm dünyaya kabul ettirmiştir. Montreux Sözleşmesi esasında zamanının da ötesinde bir anlaşmadır. Özellikle Türkiye'nin sahil devleti olarak gözetilen çıkarları en son imzalanan

¹²⁵ Montreux Sözleşmesi m.22

¹²⁶ Montreux Sözleşmesi m.23

¹²⁷ Montreux Sözleşmesi m.28

1982 BMDHS'nin aynı konumda bulunan devletlere tanıdığı haklarla karşılaştırıldığında aradaki fark ortaya çıkmaktadır.

2.4.2.2. Günümüzde Türk Boğazları'ndaki Hukuki Uygulamalar

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin esası her ne kadar ticari gemilerin belirli şartları sağladıkları takdirde serbestçe boğazlardan geçebilmeleri olsa da kendi içinde bu serbestliğe birtakım sınırlandırmalar getirmiştir. Bunlar mecburi ön bildirim ya da raporlama sistemi, sağlık muayenesi, geçiş harç ve vergisidir. Zararsız geçişe dünya boğazlarında getirilen böylesine bir düzenleme sadece Türk Boğazları'nda vardır.

Bu kısıtlamaların önemi 1990'lı yıllarda daha da ortaya çıkmıştır. Uluslararası hukukta ve bilhassa 1982 BMDHS'deki transit geçiş rejiminde, ticaret ve savaş gemilerinin geçiş şartı olarak ön rapor vermeleri, ticaret gemilerinin geçişlerinin, harç ve vergi kesmek veya sağlık muayenesi yapmak için durdurulmaları gibi şartlar bulunmamaktadır. Montreux Sözleşmesi sayesinde Türkiye, 1982 BMDHS 'ine tabii olan diğer boğaz kıyıdaş ülkelere nazaran çok daha geniş haklara sahiptir.

Türkiye, Montreux Sözleşmesi'nin kendine verdiği haklara dayanarak 1994'te ve daha sonra 1998'de "Türk Boğazları Tüzüğü" nü hazırlamış ve bunları uluslararası alanda kabul ettirebilmiştir. Türkiye 1982 BMDHS'ine taraf değilse de, Türk Boğazlarını bu sözleşmede bulunan ve kendisi için sakıncalı oluşabilecek transit geçiş rejiminin dışında tutabilmiştir.

Başta Rusya Federasyonu olmak üzere, Yunanistan ve Bulgaristan, Türkiye'nin getirdiği yeni trafik kurallarına Montreux Sözleşmesi'ni gerekçe göstererek itiraz etmiştir. En çok itiraz eden devlet olan Rusya Federasyonu'na göre, Türkiye'nin temel hatası, uluslararası bir su yolu olan boğazlar için Montreux Sözleşmesi'ni ihlal eden tek taraflı uygulamalarıdır.

Türkiye'nin tezi ise Türk Boğazları'nın uluslararası bir su yolu olmayıp sadece uluslararası bir sözleşmeye tâbi olan, Türkiye'nin bir iç suyu olduğudur. Rusya Federasyonu bu itirazını hem Türkiye'nin de üyesi olduğu ve merkezi Londra'da bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde hem de Birleşmiş Milletler de resmî olarak dile

getirmiştir. Rusya Federasyonu ile yakın hareket eden Yunanistan da benzer bir şikayeti Avrupa Birliği'ne yapmıştır.

Rusya ve Yunanistan'ın karşı çıktıkları düzenlemeler Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü içinde yer almaktadır. Tüzük 6 Kasım 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tüzüğün uygulanışı, Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) tarafından yürütülmektedir. TBGTH, Türk Boğazları'nda ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak ve teknolojinin sağladığı imkanlardan faydalanılarak seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması amacıyla tesis edilmiştir.

Bu tüzüğün 2'nci maddesine göre; Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanan ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk makamlarına uğraksız geçiş yapacağı bildirilmiş olan gemi, “uğraksız geçen gemiyi” ifade eder. Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari ya da Adli Mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılması gereken gemi ise “uğraksız geçişi bozulan gemiyi” ifade etmektedir.

Tüzüğe göre; “Uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla Tüzükte gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler. Bu süreç içinde uğraksız geçiş bozulmadan devam eder. Ancak 48 saatin aşılması durumunda uğraksız geçiş bozulmuş olur.”

Geminin herhangi bir Türk limanına uğraması, 48 saatlik bekleme süresinin dolması, Türk Boğazları'nda çarpma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışması gibi tehlike sebeplerinin olması, mevzuat gereğince hakkında Türk idari ya da adli mercilerince araştırma, soruşturma ya da kovuşturma yapılmasının gerekli olması, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza yapması, arıza yapması veya zorunlu demirlemesi, durumunda uğraksız geçişin bozulacağı değerlendirilmektedir.

Türk karasularından “zararsız geçiş “ yapan ve Türk Boğazlarından “uğraksız geçiş” yaparak, yabancı bir limana devam eden gemiler; Montreux Sözleşmesi 3. maddesi

gereğince, Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den boğazlara giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk Yasaları'yla konulmuş olan sağlık denetimi için, boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır.

Bu denetim, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler boğazlardan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır. İçinde veba; kolera, sarıhumma, lekeli humma ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle bulaşık bir limandan beş kez 24 saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden hiç bir vergi ya da harç alınmayacaktır ve sağlık koruma görevlileri Boğazların çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

Uğraksız geçişi bozulan bir gemiye çıkmak, Sahil Güvenlik görevleri kapsamında belge kontrolü yapmak, hukuki açıdan mümkün olmaktadır.

Uğraksız geçişi bozulmayan bir gemide arama yapabilmek için makul şüphe bulunması akabinde Cumhuriyet Savcısının talebi ile mahkemeden arama kararı çıkması gerekmektedir. Arama kararları bir defaya mahsus gündüz süresince ve süreli olarak verilmektedir.

Türk karasuları içinde olmak kaydıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazları çıkışında geçişi başlamadan ya da geçişi tamamlandığında gemiye müdahale edilebilir. Emniyet, hava şartları v.b. mücbir sebeplerle bu müdahaleler boğaz içinde yapılabilir.

Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere trafik kontrol merkezinden izin almak şartıyla tüzükte belirtilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler. Ancak bu süre 48 saati aştığı takdirde, uğraksız geçişleri bozulmuş sayılır.

Türk Bayraklı olmalarına rağmen, yabancı bir limandan kalkarak yabancı bir limana giden, (yabancı bir ülkenin yükünü taşıyor olabilir) bu esnada Türk Boğazlarından ve Marmara kanalından uğraksız geçiş yapan gemiler, uğraksız geçiş haklarını, yabancı ticaret gemileri gibi Motreux Sözleşmesinden almakta ve kullanmaktadır. Bu sebeple uğraksız

geçişte olan Türk Bayraklı ticaret gemileri, yabancı bayraklı ticaret gemileri ile aynı haklara ve denetimlere tabidir.

Türk Karasuları'ndan "Zararsız Geçiş" yaparak veya Türk Boğazları'nın birinden geçerek bir Türk Limanına gelen gemiler; uğraksız geçiş hakkından yararlanamazlar. Türk Karasuları içerisinde durmaları veya Türk Limanları'ndan birine aborda olmalarını müteakip, Sahil Güvenlik görevleri kapsamında icra edilecek kontrol ve denetime (belge kontrolü gibi) tabidirler.

Geçiş serbestisinden yararlanacak olan gemiler normal ticaret gemileridir. Yoksa sadece Türkiye'nin değil bütün ülkelerin yasalarına ve uluslararası anlaşmalara göre yasadışı ve gayri meşruluğu kabul edilmiş kaçakçı gemileri değildir. Bu konuda Yargıtay'ın kararları mevcuttur.

Yargıtay Ceza Genel Kurulunun 19.06.1978 tarihli ve 1978/8-189 E. ve 1978/245 K. sayılı kararında; gayrimeşru faaliyet için kullanılan gemilerin durdurulabileceği, tutuklanabileceği, içindeki insanların cezaya çarptırabileceği kabul edilmiştir. Anılan kararın gerekçe kısmında yer alan şu paragraf, ticaret gemilerinin Türk Boğazlarından geçiş rejiminden ne anlaşılması gerektiğini belirtmektedir. Buna göre "Ticaret gemilerinin Boğazlardan ve Türk karasularından geçiş esasları (Transit geçişleri; Montreux Sözleşmesi, Gümrük Yasası, Gümrük Yönetmeliği, Uluslararası Barselona Mukavele ve Nizamnamesi ve Gatt Anlaşmaları) ile düzenlenmiştir."¹²⁸

Buradaki gayrimeşru faaliyetten kasıt sadece Türkiye açısından değil uluslararası hukuk açısından da yasa dışı olarak kabul edilen fiiller olmalıdır. Narkotik, insan, çevre kirliliği gibi alanlarda olan fiillerde ya da Türkiye aleyhine bilfiil işlenmiş bir suç söz konusu ise bu yaptırım uygulanmalıdır. Kesin deliller ile ispat edilmemiş, varsayımlara dayalı sadece iç hukuka uygunluğu olan ancak Montreux Sözleşmesinde yeri olmayan fiillerden ötürü geçiş yapan gemilerin geçişlerini engelleyici ya da bu gemileri tutuklamaya varacak eylemlerden kaçınılması gereklidir. Bu husustaki örnek dava "Yabancı Bayraklı Geminin Türk Karasularında Zararsız Geçiş Yaparken Suç İşlemesi Hali" konusunda işlenmiştir.

¹²⁸ Gündüz Aybay, **Türk Boğazlarından "Uğraksız" Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra**, 2001, s.9

Suçun kesin deliller ile ispatlanamaması hallerinde geminin tutuklanması ya da alıkonulmasından şiddetle kaçınılması gerekmektedir. Ancak yabancı bayraklı bir ticaret gemisi;

- Türk Boğazlarından geçerken Montreux Sözleşmesi gereğince ödemesi gereken harçları ödememişse,
- Geldiği Türk Karasularında Türkiye Devleti ya da Türk Vatandaşları aleyhine herhangi bir faaliyette bulunmuşsa (deniz kirliliği, balık ağlarına zarar verme, vb.)
- Hareket ettiği bir Türk Limanında herhangi bir usulsüzlükte bulunmuşsa (liman, çekici, kumanya, yakıt, hizmet ücretini ödememiş, liman başkanlığından çıkış almamış ya da bu çıkış için gerekli harcı yatırmamış, vb.)
- Geminin bayrak devleti konsolosu ya da diplomatik temsilcisinin talebi ile,
- Gemi geçişi sırasında boğazlardaki trafik düzenini uyarılara karşın sürekli ihlal ediyor ise,
- Boğazlara girmeden önce Türk İçsuları ya da Karasularında bir gemi ile uluslararası sularda ise bir Türk Gemisi ile çatma yaşamış ise soruşturulmak üzere alıkonulabilir, tutuklanabilir ve dava edilebilir.

Bu hallerde tutuklanan gemiye uygun bir teminat karşılığında hürriyetini kazanabilme durumunun yaratılması Türkiye'nin lehine olacaktır. Bu durumda Mal Müdürlüğü teminatın ödenmemesi durumunda ise İcra Dairesi, teminatın tahsilinden sorumlu olacaktır. Burada dikkat edilmesi gereken husus; hem soruşturma hem kovuşturma hem de mahkeme kararının açıklanmasının ardından yapılacak işlemlerde, tüm kurumların oldukça ivedi bir şekilde çalışarak nihai sonuca ulaşılmasının sağlanması olduğudur. İşlemler süresince yaşanacak her türlü evrede Türkiye'nin zararına yol açabilecek durumlar ortaya çıkabilecektir.

2.4.2.3. Boğazlardaki İdare

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'dür. Verilen Hizmetler; bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmetidir.

Tüzükteki tanımlamaya göre Aktif Katılımcı Deniz Araçları, her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tehlikeli yük taşıyan gemiler ile Türk Boğazları'ndan uğraklı veya uğraksız geçiş yapacak boyu 20 metre ve daha büyük gemilerdir. Bu gemilerin Türk Boğazları'nda buldukları sürece raporlama sisteminin tüm gereklerini yerine getirmeleri önemle tavsiye olunur.

Pasif Katılımcı Deniz Araçları ise her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan boyu 20 metreden küçük gemilerle, Yerel Trafik kapsamındaki gemilerdir. Bunlar, Türk Boğazlarında buldukları sürece aktif raporlama yapmazlar. Ancak buldukları sektörün VHF kanalını sürekli dinlemeli ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara uymalıdır.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerle ve 500 GT ve daha büyük gemiler; en az 24 saat önce, boyları 200-300 m. ve/veya su çekimleri 15 m.den daha büyük gemiler; en az 48 saat önce, boyları 300 metreden büyük, nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler; en az 72 saat önce Seyir Planı 1 Raporunu verirler.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemiler ve 500 GT ve daha büyük gemiler Seyir Planı 1 Raporunu kalkışlarından en az 6 saat önce vermelidirler.

Seyir Planı 1 Raporunda teknik bakımdan gemisinin uygun durumda olduğunu rapor eden gemi kaptanları ile savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na girişten 2 saat önce ya da 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) belirlenmiş VHF/RT kanalından TBGTH'ye Seyir Planı 2 Raporunu verirler.

Gemiler Seyir Planı 2 Raporu verdikten sonra, TBGTH tarafından verilecek bilgileri göz önünde tutarak hareket eder ve raporu verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgileri jurnallerine kaydederler. Bu şekilde gemilerin emniyetle geçişleri hedeflenmektedir.

İstanbul Boğazı için son beş yılın verileri incelendiğinde, boğazdan yılda 9800 adedi tanker olmak üzere 55.000 gemi geçişi, günlük 27 si tanker olmak üzere ortalama 150 gemi

geçişi, tankerlerle geçişi sağlanan 143 milyon ton tehlikeli yük, uğraksız geçişlerde kılavuz kaptan alma oranı %37, refakat römorkör kullanımı %1.3, geçiş yapan gemilerin yaş ortalaması 23 rakamlarına ulaşılır. Boğazlardan geçen yük miktarı ortalama 360 milyon tondur, bu rakam dünya deniz taşımacılığının %5'idir. İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri alanında yıllık ortalama 28 adet deniz kazası meydana gelmektedir. Bu kazaların yılda yaklaşık 7 adedi Boğaz içinde meydana gelmektedir. İstanbul GTH alanında 5 yılda meydana gelen 141 kazanın sadece altısında kılavuz kaptan vardır. Kaza yapan gemilerin ortalama yaşları yirmi yedidir. Her yıl ortalama 28 adet tanker kazası olmaktadır. Arıza yapan gemiler içinde tankerlerin oranı %15,6'dır¹²⁹.

2.5. Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi

2.5.1. Tarihsel Gelişimi

Latin Amerika Devletlerinin ortaya attıkları, sonrasında özellikle Afrika Devletleri başta olmak üzere hemen hemen tüm fakir ya da gelişmekte olan ülkelere de desteklenen Münhasır Ekonomik Bölge kavramının oluşumunu, yukarıda anlatmıştık. 1982 BMDHS ile olgunlaşan ve uluslararası hukukta yerini alan bu yeni deniz alanı kavramı, ilan edildiği takdirde ilan eden devlete bu alan üzerinde çeşitli haklar ve yaptırımlar uygulama yetkisi verirken, birtakım sorumluluklar da yüklemektedir. Denizlerin tüm insanlığın ortak kullanımında olmasını sağlayabilmek adına kıyı devletine verilen bu sorumlulukların başında, münhasır ekonomik bölgeye kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlerin haklarını gözeterek ve onların direkt ya da dolaylı onaylarını bir şekilde alarak münhasır ekonomik bölgenin ilan edilmesi gelmektedir.

Türkiye 1982 BMDHS'ne malum olduğu üzere taraf değildir. Türk Devleti uluslararası çıkarları ve geçmişten gelen bir takım iddia ve kazanılmış haklarına zeval vermemek adına bu uygulamaya gitmiştir. Söz konusu Sözleşmeye üye olmaması ilk başta onun ilgili maddelerinin Türkiye tarafından uygulanamayacağı şeklinde algılansa da dünyadaki ve Birleşmiş Milletler'deki uygulamalara bakıldığında durumun böyle olmadığı görülecektir. Nitekim Uluslararası Adalet Divanı'nın, 1982 Tunus-Libya ve 1985 Libya-

¹²⁹ Salih Orakçı, "Sizin Emniyetiniz Bizim İlk Önceliğimizdir", **Denizci, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yayın organı**, 2, (2009), s.4

Malta davalarında da belirttiği üzere, münhasır ekonomik bölge kavramı devlet uygulamalarında uluslararası örf ve adet hukukunun bir parçası haline gelmiştir. Bu durumda Türkiye Devletine ilgili devletlerle gideceği anlaşmalar yoluyla sulh içinde kendi münhasır ekonomik bölgesini ilan edebilme hakkını vermiştir.

Bu hakkını Türkiye, Karadeniz’de kullanmış ve 05 Aralık 1986 tarih ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de 200 millik münhasır ekonomik bölge ilân etmiştir. Karadeniz’de münhasır ekonomik bölge ilânından sonra; Türkiye’nin 23 Aralık 1986 tarihli ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nin 06 Şubat 1987 tarihli mektuplarının değişimi yoluyla, 1978 tarihli “Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasında Karadeniz’de Kıta Sahaneliği Sınırlandırılması Hakkında Anlaşma” ile belirlenen sınırın, münhasır ekonomik bölgeye dek uzatılması kabul edilmiştir. Aynı sınırın 1991 yılı sonunda Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nin dağılmasından sonra bu bölgede komşumuz olan Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan bakımından da geçerli olması; uluslararası sınırlara ilişkin antlaşmaların otomatik olarak sonraki devletleri de bağlaması gerektiği ilkesinin bir sonucudur.

Bulgaristan ile 04 Aralık 1997 tarihinde Sofya’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Mutludere/Rezovska Deresi Mansap Bölgesindeki Sınırın Belirlenmesi ve İki Ülke Arasında Karadeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Anlaşması” ile Bulgaristan ile Türkiye arasındaki münhasır ekonomik bölgenin sınırı saptanmıştır. Bu karşılıklı anlaşmalarla Türkiye, Karadeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölge sınırlarını net olarak ortaya koymuş olmaktadır.

Ege ve Akdeniz de ise Türkiye münhasır ekonomik bölge ilan etmemiştir. Bunda başlıca sebep Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi ile yaşanan sorunlardır. Karasuları genişliği ve Ege Denizi içerisinde yer alan adalar üzerinde bile bu denli çok sorun ve tartışma varken, karasularından daha geniş bir alanda çıkarları koruyan bir saha üzerinde bu taraflarla anlaşma sağlamanın güçlüğü ortadadır.

2.5.2. Türk Münhasır Ekonomik Bölgesindeki Hukuki Uygulamalar

1982 Sözleşmesi münhasır ekonomik bölgenin tanımını ortaya koyan ve ilgili devletlerin hak ve yetkilerini ilk defa açıklayan bir sözleşmedir¹³⁰. Sözleşme münhasır ekonomik bölgenin genişliğini 200 deniz mili olarak belirlerken hem bölgeyi ilan eden devlete hem de ilgili diğer devletlere çeşitli yetki ve sorumluluklar vermiştir. MEB’yi kullanacak diğer devletlerin bu kullanımlarının ne ölçüde olduğuna dair kısıtlamalar esasen kıyı devletinin haklarını ve yetkilerini tayin etmektedir.

MEB’de diğer devletler 1982 Sözleşmesine göre seyrüsefer ve uçuş serbestliğinden, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden; keza, bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin, uçakların ve denizaltı kabloları ve petrol borularının işletilmesinde, denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden Sözleşmenin diğer hükümleri ile bağdaşır bir şekilde yararlanırlar¹³¹.

Diğer devletler Sözleşmece bu haklarını kullanırken kıyı devletinin haklarına da saygı göstermek zorundadırlar¹³².

Türkiye’nin 1982 Sözleşmesine taraf olmamakla beraber Karadeniz’deki çıkarları gereği bu denizde bir münhasır ekonomik bölge ilanı yoluna gittiğini ve bunu da Karadeniz’e kıyısı olan devletlerle sulh içerisinde gerçekleştirdiğini yukarıdaki bölümde anlatmıştık. Her ne kadar 1982 Sözleşmesine taraf olmamasından ötürü Türkiye’yi bu sözleşmenin maddelerinin etkilemeyeceği düşünülse de kanaatimizce münhasır ekonomik bölgeye ilişkin maddelerin Türkiye’yi büyük ölçüde bağladığı ya da bağlayacağı yönündedir.

Sözleşmenin 58. maddesinin 3. bendinde geçen ve diğer devletlerin hak ve yetkilerini ne şekilde kullanabileceklerini belirten satırlardan sonra “...sahildar devletin iş bu Kısım ve diğer uluslararası hukuk kuralları uyarınca kabul ettiği kanun ve kurallar, iş bu sözleşme

¹³⁰1982 BMDHS m. 55-58

¹³¹1982 BMDHS m. 87

¹³²1982 BMDHS m.58/3: Münhasır ekonomik bölgede devletler, iş bu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırken, ve yükümlülüklerini yerine getirirken, sahildar devletin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde göz önünde bulunduracaklar; ve sahildar devletin iş bu Kısım ve diğer uluslararası hukuk kuralları uyarınca kabul ettiği kanun ve kurallar, iş bu sözleşme ile bağdaşır olduğu ölçüde, riayet edeceklerdir.

ile bağdaşır olduğu ölçüde, riayet edeceklerdir.” açıklaması kanaatimizce oldukça önemlidir. Çünkü eğer Türkiye münhasır ekonomik bölge ilan edebilme hakkının bir uluslararası örf ve adet hukuku olduğundan kabulle, münhasır ekonomik bölge ilanı yoluna gitti ise ki görünümde bu böyledir, bu örf ve adet hukuku olma durumunun sadece münhasır ekonomik bölge ilanının bir hak olduğu yönünde değil, ilgili tüm maddelerinin kabulü ile olduğu ya da olacağı değerlendirilmesi gerekir. Türkiye’nin III. Deniz Hukuku Konferansı esnasında münhasır ekonomik bölge üzerindeki görüşmelerde herhangi bir çekince ya da aykırı görüş belirtmemesi de bunu desteklemektedir.

5 Aralık 1986 tarihli 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Karadeniz’de Münhasır Ekonomik Bölge ilan eden Türkiye bu kara içerisinde yer verdiği maddelerle 1982 BMDHS’ne atıflarda bulunmuştur. Kararın 1. maddesinde “Karadeniz’de Türk karasularına bitişik deniz alanlarının deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yatağında ve deniz yatağının altında canlı ve cansız doğal kaynakları araştırmak, işletmek, muhafaza etmek, yönetmek ve Türkiye Cumhuriyetinin sair iktisadi menfaatlerini korumak amacıyla ilan edilen Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi, bu denizde Türk Karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar uzanır.” denilmektedir.

Bu tanımla Türkiye ilan ettiği münhasır ekonomik bölgenin özellikle iktisadi menfaatlerini korumak için oluşturulduğunu söylemektedir ki bu 1982 Sözleşmesi ile uyumludur. Sözleşme de münhasır ekonomik bölgeye daha çok ekonomik çıkarların korunduğu bir deniz alanı olarak yaklaşmaktadır. Maddenin devamında Karadeniz’deki diğer devletlerle yapılacak karşılıklı anlaşmalar ile münhasır ekonomik bölgelerin sınırlarının belirlenmesi gerektiğini söylemiştir. Bu tutumu ile Türkiye gene 1982 Sözleşmesine uyum gösteren bir tavır sergilemiştir. Sadece devam eden satırlarda yapılacak olan anlaşmalarda Türk mevzuatının gözetilmesine değinilmişse de bunun her devletin hükümlerinden biri olduğunu söylemekte bir sakınca yoktur. Kanaatimizce Türk mevzuatından kasıt sıkı sıkıya bir direktmeden öte uygunluğun mümkün olduğu ölçüde sağlanması şeklinde algılanmıştır.

Bakanlar Kurulu Kararı’nın ilerleyen maddelerinde adeta 1982 Sözleşmesinin ilgili maddelerinden birebir yararlanılmıştır. Sadece yer yer Türk mevzuatına uygunluk

konusuna atıflarda bulunularak devletin çıkarları ön plana alınmaya çalışılmıştır. Ancak ilanın bu hali ile 1982 Sözleşmesini imzalayan bir devlet tarafından, sınırlar konusunda herhangi bir anlaşmazlık çıkmaz ise imzalanmaması gibi bir durumun olacağından bahsedilemezdi. Nitekim böylede oldu ve Karadeniz'e kıyısı olan tüm devletler ile Türkiye Münhasır Ekonomik Bölgelerini karşılıklı olarak, sulh içerisinde teyit etti.

Ekonomik çıkarların ön planda olduğu münhasır ekonomik bölge kavramında, Türkiye ilan ettiği kendi bölgesinde de özellikle balıkçılık konusuna yer vermiştir. Buna göre Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi içinde diğer devletlerin balıkçı gemilerinin bulunması ancak Türkiye'nin o devletle balıkçılık konusunda bir anlaşması var ise yasal olacak aksi takdirde Türk Kanunlarına göre işlem yapılacaktır.

Türk Hukuk sistemi, yukarıda bahsedilen, çerçevesi çizilen Ege Denizi ve Akdeniz'de ki Karasuları ve Karadeniz'de hem Karasuları hem de Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi içinde geçerli olan 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ile balıkçılık konusunu düzenlemiştir. Bu Kanuna dayanılarak çıkarılan 1995 tarihli Su Ürünleri Yönetmeliği ve buna bağlı olarak yayımlanan Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğler ile Türkiye denizlerdeki su ürünü kaynaklarının korunmasını ve avcılığının düzenlenmesini hedeflemiştir. Diğer bir devletin balıkçı gemilerinin Türk Karasularında ya da Türk Münhasır Ekonomik Bölgesinde avlanmasına bu mevzuatla Türkiye izin vermemiştir. Sadece Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi dahilinde ilgili devletle bu konuda bir balıkçılık anlaşması imzalanırsa o ülkenin balıkçı gemilerinin haklarını saklı tutmuştur.

Hükümlerliliğin ilanı açısından 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun en önemli yönü Türk Vatandaşı olmayanların Türk Karasularında balıkçılık yapmalarının "Yabancıların Su Ürünleri İstihsal Yasağı" başlıklı 21. maddesinde yasaklanmış olmasıdır. Bu çerçevede, Türk Vatandaşı olmayan kişilerin su ürünleri avcılığı yapmak üzere, Türk Karasuları'na girmeleri ve bu sularda su ürünleri avcılığında bulunmaları engellenmiştir. Sonuç olarak, Türkiye'nin Ege'de 6 mil, Akdeniz'de ise 12 millik bir alanda münhasır balıkçılık hakkı bulunmaktadır. Yabancıların bu sularda balıkçılık yapmaları yasaktır. Bu yasak alana Karadeniz'de bulunan Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi'de dahildir.

Ancak, 21. maddenin 2. fıkrasında söz konusu yasağa iki istisna getirilmiştir. Buna göre; yabancılar, su ürünleri avcılığının yasak olmadığı bölgelerde, ticari olmayan amaçlarla veya spor maksadıyla, ufak vasıtalarla su ürünleri avcılığı yapabilirler. Ayrıca Tarım ve Köyişleri Bakanlığı su ürünleri ile ilgili her türlü araştırmaları yapmak ve yaptırmak amacıyla da söz konusu yasağa istisna getirebilmektedir.

Türkiye kendi balıkçı gemilerinin de Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğler aracılığı ile Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi dışında Karadeniz de avlanmalarını yasaklamıştır. 2/1 Numaralı Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen Tebliğin 43. maddesinin 4. fıkrasında “Münhasır Ekonomik Bölgede ve uluslararası sular da avlanılacak su ürünlerinin cins, çeşit, ağırlık, irilik, büyüklük gibi vasıfları, avlanabilir miktarları, zamanları ve istihdalde kullanılacak vasıtaların haiz olmaları gereken asgari vasıf ve şartlar ile bunların kullanma usul ve esasları ile diğer faaliyetler Bakanlıkça tespit edilir. Karadeniz’de ülkemiz Münhasır Ekonomik Bölge sınırları dışında avcılık yapılamaz.” denilmektedir.

Sonuçta bir Türk balıkçı teknesine Tebliğde yasaklanan bir deniz alanında avcılık faaliyetini gerçekleştirdiği için 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu’nun ilgili maddesine istinaden idari para cezası, yakalanan su ürünlerine ve istihsal vasıtalarına el koyma ve belirli bir süre için ruhsat teskeresine el koyma yaptırımları uygulanacaktır. Ancak tüm bu yaptırımların uygulanabilmesi için bahse konu teknenin Münhasır Ekonomik Bölge dışında avlandığının kesin olarak tespit edilmesi gerekir aksi takdirde diğer ülkelerin bölgelerine girip çıktığı tespit edilen bir Türk balıkçı teknesine bu Tebliğ uyarınca işlem yapılamayacaktır. Çünkü Tebliğ “...ülkemiz Münhasır Ekonomik Bölge sınırları dışında avcılık yapılamaz.” diyerek avcılık olması durumunu tanımlamıştır.

Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi içinde balıkçılık faaliyeti yaptığı tespit edilen yabancı bayraklı bir gemi tespit edildiği takdirde de bu gemiye Türk balıkçı teknelerine uygulanan yaptırımların aynılarının uygulanmasında herhangi bir sakınca yoktur. 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu bu konuda hassas bir düzenlemeye gitmiştir. Kanununun 36. maddesinde yabancıların Türk hükümler alanları içinde balıkçılık yapmalarını yasaklayan 21. maddesinin ihlali halinde uygulanacak ceza konusunda gördüğümüz bu hassaslık avcılıkta kullanılan teknelere de el konulmasıdır. 36. maddenin f bendinde geçen

hüküm “21. maddenin birinci fıkrasına aykırı hareket edenler...lira idari para cezası ile cezalandırılır ve istihsal ettikleri su ürünleri ile bunların istihsalinde kullanılan istihsal vasıtaları,zapt ve mahkemece müsadere edilir.” denilmektedir. Burada yasa koyucunun Türk vatandaşları tarafından yasak yerlerde ve zamanlarda su ürünleri avcılığının yapılmasında uyguladığı tekneler hariç diğer istihsal vasıtalarına el koyma tutumunu göremiyoruz. Bu maddeden hareketle, kanun koyucunun yabancıların su ürünleri avcılığında kullandıkları tekneleri de istihsal vasıtası olarak kabul ettiğini ve onlara da el konulması gerektiği sonucuna ulaşmanın mümkün olduğunu söyleyebiliriz.

Türk teknelerinden avcılık yapmayan ya da yaptığı tespit edilemeyenlere ne gibi işlemler yapılabilir, sorusuna karşı verilecek cevap ise 5682 Sayılı Pasaport Kanununda yer almaktadır. Kanununun 33. maddesi 1. bendinde “Türkiye Cumhuriyeti sınırlarını pasaportsuz veya pasaport yerine kaim olacak bir vesikayı hamil olmaksızın terk eden veya buna teşebbüs eden kimseler hakkında 500 Liraya kadar hafif para veya 3 aya kadar hafif hapis cezası verilir veya her iki ceza birlikte hükmolunur” hükmü amirdir. Bu madde ve kanununun 34¹³³ ve 36. maddeleri gereğince bu durumdaki bir balıkçı teknesi işlem yapılmak üzere savcılığa sevk edilir¹³⁴.

Deniz kirliliği uygulamalarında da Türk Münhasır Ekonomik Bölgesinde, Türk Kanunları'nın uygulanması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Münhasır Ekonomik Bölge ilanının 2. maddesinin 2/c bendinde “Keza, Türkiye aynı Bölge de: Deniz çevresini korumak, muhafaza etmek ve deniz kirliliğini önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak üzere gerekli düzenlemeler ve kontrolleri yapma konularında münhasır haklar ve yetkiye sahiptir.” denilmektedir. Aynı maddenin 3. fıkrasında ise “Yukarıda sayılan hakların ve yetkilerin kullanımı ile ilgili düzenlemeler bu Karar ve diğer ilgili Türk mevzuatının öngördüğü esas ve usullere tabi olacaktır” hükmü yer almaktadır.

Münhasır Ekonomik Bölgeden geçiş hakkını kullanan yabancı bayraklı bir geminin münhasır ekonomik bölgeye girmeden önce suça karışması durumu incelendiğinde ise

¹³³5682 Sayılı Pasaport Kanunu m.34: Türkiye Cumhuriyeti sınırlarından her nasılsa pasaportsuz olarak girebilmiş olan vatandaşlar ve yabancılar 250 Liradan 1250 Liraya kadar adli para veya 1 aydan 6 aya kadar hapis cezasıyla veya her ikisiyle cezalandırılır.

¹³⁴5682 Sayılı Pasaport Kanunu m.36: yolcuları, pasaport ve diğer vesikaların yoklanması için Hükümetçe tayin olunan mevkilerin gayri olan yerlere bilerek nakleden kara, deniz ve hava taşıtlarını sevk ve idare edenler veya bu hususta klavuzluk yapanlar 1 aydan 2 seneye kadar hapis olunurlar.

geminin nereden geldiği önem kazanmaktadır. Eğer gemi Türk İçsularında bir suça karışmış ve oradan da Türk Karasularını kat ederek Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne girdiği takdirde gemi üzerindeki tasarruflarda Türk Kanunları'nın uygulanmasını da herhangi bir sakınca yoktur. Ancak Karadeniz'de ki diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinden Türk Münhasır Ekonomik Bölgesine girdiği ve bu devletlerin alanlarında suça karışması halinde Türkiye'nin bölgesel ve ikili olarak taraf olduğu anlaşmalardaki hususların uygulanması gerekmektedir. Prensip olarak böyle bir durumda tarafsız kalınmasının Türkiye'nin lehine olan bir davranış olacağı söylenebilir.

Sonuç olarak Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi içerisinde suça karışan ya da suç işleyen yabancı bayraklı ticaret gemilerine uygulanacak yaptırımlarda Türkiye'nin kendi kanunları ve diğer devletlerle imzaladığı ikili anlaşmaların önem kazandığını söyleyebiliriz. Anayasaya göre Türkiye'nin imzaladığı anlaşmaların göreceli olarak kanunların üzerinde olduğu ve yapılacak hataların Türkiye'yi uluslararası arenada zor duruma sokacağı düşünüldüğünde bu anlaşmaların ilgililerce iyi bilinmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Her olayın titizlikle değerlendirilmesi, geçen zaman içinde yeni bir devletlerarası anlaşmanın imzalanmış olabileceği değerlendirilerek Dış İşleri Bakanlığı'ndan tensip alınmasında faydalı olacağı tarafımızca değerlendirilmektedir.

2.6. Türk Arama Kurtarma Sahası

2.6.1. Tarihsel gelişimi

Arama ve kurtarma faaliyeti uluslararası yazışmalara ilk defa İkinci Dünya Savaşının sonlarına doğru, 1944 yılında, A.B.D.'nin Chicago kentinde Sivil Havacılık ile ilgili yapılan düzenleme çalışmalarında geçmiştir. Çeşitli ülkelerden bir araya gelen temsilciler, bu çalışmalarla savaştan sonra sivil havacılığın tabi olacağı düzenlemeleri yaparak, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını (ICAO International Civil Aviation Organization) kurmuşlardır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı Kuruluş Sözleşmesi'nin 12. Eki Arama Kurtarmayla ilgili düzenlemeleri içermektedir.

Uluslararası deniz ticaretinin gelişmesine paralel olarak, arama ve kurtarma ile ilgili farklı ortamlarda düzenlemeler yapılması ihtiyacı ortaya çıkınca Hükümetler Arası İstisari

Denizcilik Teşkilatı¹³⁵ bünyesinde hazırlanan “Denizde Arama Ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi “ Almanya’nın Hamburg şehrinde yapılan konferans sonucunda 27 Nisan 1979 tarihinde kabul edilmiştir. 1 Kasım 1979 tarihinden itibaren Londra’da imzaya açılan, Türkiye tarafından 24 Ekim 1980 tarihinde imzalanan Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile ekinin ve konferansta kabul edilen kararın onaylanması¹³⁶ Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından uygun bulunmuş ve 27 Mart 1985 tarih ve 18707 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye, dolayısıyla her iki sözleşmeyi de onaylayarak, hem Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı Kuruluş Sözleşmesi’ne hem de Denizde Arama Ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi’ne taraf olmuştur. Bu konuda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve Uluslararası Denizcilik Örgütünde yapılan çalışmaları yakından izleyerek gelişmeleri takip etmektedir. Bu çalışmalarda temel prensip arama ve kurtarma sorumluluğu alan tüm ülkelerin bu sorumluluğu belirli standartlarla yerine getirmesini sağlamak ve dünya üzerinde mümkün olduğunca arama kurtarma zafiyetinin olduğu alan bırakmamaktır.

Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi’ne taraf olunmasına müteakip 10 Eylül 1982 günü yapılan toplantıda tespit edilen ve Genel Kurmay Başkanlığı’nca da onaylanan, Türkiye’nin SAR¹³⁷ sorumluluk ve etki sahalarını gösteren harita 1982 yılında seyrüsefer güvenliği alt komitesinin 26. dönem toplantısı vesilesiyle IMO’ya verilmiştir.

Türkiye’nin 05 Aralık 1986 tarihinde ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de 200 millik Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi ilan etmesi üzerine, ikinci bir harita hazırlanmıştır. Bu haritada, Karadeniz’deki SAR sorumluluk alanımıza ilişkin hattın belirlenmesinde, Karadeniz’deki Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi’nin, dış sınırları esas alınmıştır. Bunun dışında yeni harita 1982 yılında hazırlanandan farklılık gösterdiğinden, 1982 yılında IMO’ya verilen haritadaki koordinatlarının taslak ekinde yer almasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

¹³⁵ Sonradan adı Uluslararası Denizcilik Örgütü olmuştur.

¹³⁶ uygun bulunduğuna dair kanun 3171, kabul tarihi 20 Mart 1985

¹³⁷ Search and Rescue, arama ve kurtarma

Bakanlar Kurulunun 11 Aralık 1988 tarihli kararı uyarınca 7 Ocak 1989 tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan ve 88/13559 sayılı kararıyla yürürlüğe girmiş olan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği, Türkiye'nin karasuları dışında arama ve kurtarma hizmeti vereceği açık deniz alanlarının koordinatları ve haritası ile birlikte yayınlanmıştır. Ancak açık deniz alanları koordinatları ve haritasında belirlenen SAR bölgesinin Sovyet Karasularının bir kısmını kapsamaması sebebiyle söz konusu maddi hatanın düzeltilmesi Dışişleri Bakanlığınca gündeme getirilmiştir.

11 Aralık 1988 tarihli ve 88/13559 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe giren Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin 4 numaralı ekini teşkil eden harita üzerindeki bu konudaki değişiklik; 19 Ocak 1991 tarih ve 20760 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

24 Haziran 1993 tarihli ve 3911 Sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Bakanlar Kurulu'nca, 10 Ağustos 1993 tarihinde, 491 Sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünün, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinden alınarak, 'Denizcilik Müsteşarlığı' adı altında yeniden yapılanarak kurulması kararlaştırılmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın, kuruluş görevlerinin, 2. maddesi c bendinde, denizlerde can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirleri almasının istenmesi nedeniyle, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'nde bazı değişiklikler yapılarak, yeniden yayımlanmasına karar verilmiş, bu karar 11 Eylül 1997 gün ve 23107 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği 2001 yılında son şeklini alarak, 12 Aralık 2001 tarih ve 3275 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Ulusal Arama ve Kurtarma Planı ise 11 Temmuz 2002 tarih ve 24812 Sayılı Resmi Gazete'de 2002/4 tebliğ numarası ile yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelik ve plan gereği; arama ve kurtarma faaliyetlerinin sevk ve idaresi Denizcilik Müsteşarlığı'na¹³⁸, denizlerde arama kurtarma görevi, Sahil Güvenlik

¹³⁸A/K Yönetmeliği m.7.1:Denizcilik Müsteşarlığı; AAKKM' ni kurar ve uluslararası standartlarda, uygun, yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatarak, yirmi dört saat etkinlikle görev yapılmasını sağlar. AK

Komutanlığı'na¹³⁹, havada arama kurtarma görevi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir¹⁴⁰.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Arama Kurtarma faaliyetlerini yürütmek maksadıyla Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezini teşkil etmiştir. Hava vasıtalarına yönelik kazalarda, Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi görevi, sivil hava resmini takip eden Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

Denizde sivil şahısların aranması ve kurtarılması faaliyetleri Sahil Güvenlik Komutanlığınca yerine getirilmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı bu görevi, 8.340 km.lik sahil şeridi boyunca, toplam 377.714 kilometre karelik sorumluluk sahasında icra etmektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı bu maksatla; Ankara'da, Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezini (Deniz AKKM) kurmuştur. Ayrıca Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin'de konuşlu Bölge Komutanlıklarında toplam dört adet olmak üzere Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerini, Trabzon, Amasra, Çanakkale, Marmaris, Antalya ve İskenderun'da konuşlu Grup Komutanlıklarında, toplam altı adet olmak üzere Arama Kurtarma Alt Merkezlerini teşkil etmiştir. Sahil Güvenlik Komutanlığı yüzer ve uçar unsurlarını Arama Kurtarma Birliği (AKBİR) olarak tefrik ederek, arama ve kurtarma faaliyetlerinin, arama kurtarma organizasyonu içerisindeki diğer kurum/kuruluşlar ile koordineli olarak yürütülmesini sağlamaktadır.

faaliyetlerini en üst düzeyde koordine eder. AK faaliyetlerine katılması planlanan kuruluşların AAKKM'ne bildirdikleri imkan ve kabiliyetleri ile ilgili bilgilerin güncelliğini sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim konularını da içeren, Ulusal Arama Kurtarma Planı'nı, ilgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlar ve yayımlar. Ulusal imkan ve kabiliyetlerin araştırılmasını sağlamak, planın geliştirilmesi ve aksaklıkları ortadan kaldırmak amacıyla bir çalışma grubu kurar ve başkanlık eder. AK faaliyetlerine ilişkin gerekli duyuruları yapar. İlgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlarca tespit edilecek AK faaliyetlerinde kullanılacak özel araç ve teçhizatın ithalinde gümrük muafiyeti sağlanmasına ilişkin gerekli çalışmayı yapar. Deniz AK faaliyetlerine ilişkin gerekli duyuruların yayınlanması işlemlerini yapar. Uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı sözleşmeler esaslarına göre komşu ve ilgili ülkelerle de AKB içinde ve/veya dışında icra edilecek AK faaliyetleri için koordinasyon ve işbirliği sağlar.

¹³⁹ AK Yönetmeliği m.5.f: AKB'de kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki AK faaliyetlerinin koordinatörü Sahil Güvenlik Komutanlığıdır. Deniz AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda, uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Deniz AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.

¹⁴⁰ AK Yönetmeliği m.5.e: AKB'de kara ve adalar üzerindeki hizmetin AK koordinatörü Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. Hava-AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Kara AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.

2.6.2. Türk Arama Kurtarma Sahası Üzerindeki Hukuki Uygulamalar

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye açısından konuya bakıldığında;

- Bayrak Devleti olarak; kendi bayrağını taşıyan gemilerin seyir, can ve mal emniyetiyle çevre güvenliği açısından gerekli uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamak,

- Liman Devleti olarak; limanlarına gelen yabancı gemilerin, yine seyir, can ve mal emniyetiyle, çevre güvenliğine yönelik uluslararası standartlara uygunluğunu kontrol etmek ve denetimler yapmak,

- Kıyı Devleti olarak; kendi karasuları, kıta sahanlığı, ve münhasır ekonomik bölgesinde seyreden gemilerin, ilgili ulusal ve uluslararası kurallara uygun hareket edip etmediğini kontrol etmek ve denetlemek yetki ve sorumluluklarına sahip olduğu görülmektedir.

Türkiye, uluslararası anlaşmalar yolu ile üstlendiği sorumlulukları ve buna paralel olarak hazırlanan milli mevzuatın gereklerini tam olarak yerine getirmek zorundadır.

159 ülkenin üye olduğu, 1948 yılında kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), çalışmalarıyla uluslararası nitelikte pek çok konvansiyon, protokol ve kuralın hazırlanmasını gerçekleştirmiş ve üye ülkelere yürürlüğe konularak uygulanmasını sağlamıştır.

Türkiye, 1956 yılından beri Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne üye devletlerden biri olup, bugüne kadar İMO tarafından yapılan denizde can güvenliği ve çevrenin korunması, etkin bir Liman Devleti ve Bayrak Devleti kontrolüne ilişkin sözleşmelerden bir kısmına taraf olmuştur.

Türkiye taraf olduğu, IMO bağlı sözleşmelerden Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS' 74/78), Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları (COLREG' 72), Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi (LOAD LINE' 66),

Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR' 79), Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE '69), Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT' 79), Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW' 78'95), Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL'73/78), Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA/1988) ve Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (LLMC 1976) gereklerini uygulamaktadır.

Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi¹⁴¹ ise esas olarak uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla, hava trafik hizmetlerinin verilmesini düzenleyen bir sözleşmedir. Sözleşmeye 12 sayılı Ek ile arama ve kurtarma hizmetlerinin verilmesi eklenmiştir.

Yunanistan arama ve kurtarma faaliyetlerinin düzenlenmesinde bu sözleşmeyi esas almaktadır. Yunanistan arama ve kurtarma sahalarının sınırlarının Chicago Sözleşmesinde olduğu gibi FIR Hatlarına dayanmasını istemekte, Türkiye ise deniz arama ve kurtarma sınırlarının FIR Hatlarına dayandırılmayacağını belirterek kendi sorumluluk sahalarını belirleyerek IMO'ya bildirmiştir.

Sivil hava vasıtalarına uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği uçuş bilgi bölgeleri ve rapor verme hatları 7 Aralık 1944 yılında Türkiye'nin de kabul ettiği "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi" ve ekleri ile belirlenmiştir. Bu bölge ve hatlar hizmet veren devlete bir egemenlik hakkı vermemektedir¹⁴².

FIR sahaları, yalnızca ulusal hava sahalarını kapsayabileceği gibi, kimi bölgelerde uluslararası hava sahasını da kapsayabilmektedir. 11 Sayılı Eke göre, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasında uçuş bilgi bölgesinin sınırlarının belirlenmesi ve sorumluluğu ülke devletine aittir. Ancak, bir devletin kendi hava sahasında yürütülecek FIR hizmetlerinin sorumluluğunun başka bir devlete devredilmesi olanağı vardır. Anılan aynı Eke göre, açık denizler ya da egemenliğin kime ait olacağı belirlenmemiş ülkeler üstünde

¹⁴¹ 4749 Sayılı 1945 tarihli kanun

¹⁴² Ali Kurumahmut, **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, 1998, s.25

hava trafik hizmeti verilecek uçuş bilgi bölgelerinin bölgesel anlaşmalarla belirlenmesi gerekmektedir.

Uçuş bilgi bölgesi güvenlik önlemlerine, ayrıca denetimli uçuşların yönlendirildiği hava koridorlarını da eklemek uygun olacaktır. Hava koridorları, genellikle 10 deniz mili genişliğinde olup, güvenlik bakımından hava araçlarına izlemeleri tavsiye edilen yollardır.

Uyarı hizmetleri ise, kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama-kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır.

Uçuş bilgi hizmetleri, özellikle önemli meteorolojik bilgileri, ulaşım kolaylıklarını, havaalanlarının durumunu, bölgede bulunan tehlikeleri (örneğin, göçmen kuşların varlığı gibi) bildirmeyi içermektedir. Uyarı hizmetleri ise; kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır.

Yunanistan her fırsatta ve ortamda ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) Sözleşmesinin FIR (Flight Information Region) hattı için kendisine tanıdığı yetkileri kötüye kullanmıştır.

Ege'deki FIR hattı, Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu üyesi Orta Doğu bölgesi devletlerin, 1950 yılında İstanbul'da yaptıkları toplantıda kabul edilen belge ile belirlenmiştir. Anılan belgede tanımlanan FIR'lar 1952'de Paris'te yapılan Avrupa / Orta Doğu bölgesel toplantısında kabul edilen ikinci bir uluslararası belgeye ekli haritada gösterilmiştir. Şubat 1951 tarihli belgede İstanbul ve Atina FIR'ları tanımlanırken "...thence following the western frontier of Turkey..." (Türkiye'nin batı sınırını izleyen) ifadesi kullanılmaktadır. Bununla beraber, Atina FIR'ının tanımında olmamasına rağmen Yunanistan, başta NATO ve IMO olmak üzere çeşitli uluslararası platformlardaki girişimlerinde; İstanbul-Atina FIR hattının Yunanistan'ın doğu sınırı olduğunu iddia etmektedir¹⁴³.

¹⁴³ Kurumahmut, a.g.e., s.26

FIR hattının sınırlarının görüldüğü 1950-1952 yıllarında yapılan toplantılarda, FIR hattı sorumluluğunu alacak ülkelerin yükleneceği yatırımlar nedeniyle Türkiye ve Yunanistan bu sorumluluğu üzerlerine almak istememişlerdir. Görüşmeler sonunda Yunanistan, Ege FIR hattı sorumluluğunu üzerine almayı kabul etmiştir. Ancak Yunanistan'ın FIR hattını bir sınır gibi göstermeye çalışması üzerine, bu hattın değiştirilmesi için Türkiye, 1966, 1968, 1971 ve 1974 yıllarında ICAO nezdinde girişimlerde bulunmuşsa da herhangi bir sonuç elde edememiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin sadece sivil hava nakil vasıtalarına tatbik edileceğini belirten maddesine rağmen; Yunanistan, Ege'nin uluslararası hava sahasına çıkan Türk askeri uçaklarından da uçuş planlarını bildirmesini istemektedir.

Hazırlanan her türlü NATO dokümanında hava sahasıyla ilgili kısımlara bu hususu ilave ettirmek için çaba sarf etmektedir. Bu hususu açık olarak ifade ettiremediği durumlarda ise anlamı değişik yorumlanabilecek ifadeler kullanmaya çalışmaktadır.

Yunanlıların gayretlerinin sonucu bazı haritalarda, İstanbul-Atina FIR hattı Türk Yunan sınırı olarak gösterilmektedir. İstanbul-Atina FIR hattı, Türkiye'nin de kabul ettiği bir uygulamadır. Ancak aynı hattın Türk-Yunan sınırı olarak gösterilmesi hiçbir zaman kabul edilemez. Fonksiyonuna aykırı düşmesi yanında İstanbul-Atina FIR hattının konumu da uluslararası bir sınır oluşturamayacağını göstermektedir. Anılan hat, bazı bölgelerde 6 millik karasularının dışında açık deniz kesiminden geçerken (örneğin, Bozcaada güneybatısında 22 mil, Marmaris güneydoğusunda 18 mil) bazı bölgelerde Türk karasularından geçmektedir (örneğin, Karaburun kuzeybatısında 2 mil). Devletler arasındaki bir siyasi sınırın, açık denizden ya da ilgili devletlerden birinin karasularının içinden geçmesi, siyasi sınır kavramının niteliğine ters düşmektedir¹⁴⁴.

Bütün bunlara rağmen Yunanistan, İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye'nin batı sınırı kendisinin ise doğu sınırı olarak göstermeye çalışmaktadır. Böylece İstanbul-Atina FIR hattının batısında kalan bütün ada, adacık ve kayalıklar üzerinde egemenliğini tesis etmeyi ve Ege'yi bir Yunan gölü olarak göstermeyi amaçlamaktadır.

¹⁴⁴ Kurumahmut, a.g.e., s.27

FIR Hattı sorununu Ege'deki diğer sorunlardan, özellikle anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmeyen adaların varlığının oluşturduğu karmaşıklıktan ayrı olarak mütalaa etmek mümkün değildir. Bu sorunlar çözümlenmeden ICAO belgelerinde ve havacılık yayınlarında yer alan ifadeler tatbik imkanı bulamayacaktır. Bu nedenle "Türkiye'nin batı sınırı" tanımına dayandırılan bir FIR sınırı veya seyrüsefer harita ve planlarında benzer şekilde gösterilen hatlar gerçek ve hukuki bir durum yansıtmamaktadır¹⁴⁵. FIR hattına istinaden düzenlenen Hava Arama Kurtarma Bölgeleri de bu durum çerçevesinde sorunun diğer bir yönünü oluşturmaktadır.

Yunanistan Ege Denizi'ni Türkiye'nin kullanımına kapatmak için anlaşmaların kendisine tanıdığı her hakkı kötüye kullanmaktan çekinmemektedir.

2009 başı itibariyle son olarak değinilmesi gereken çok önemli bir diğer gelişme, Rus donanmasının Ege'de icra ettiği askeri tatbikattır. Rus Uçak Gemisi Amiral Kuznetsov ve refakatindeki üç savaş gemisinin, Rodos açıklarında uluslararası sularda tatbikat gerçekleştirdiği ve bu durumun Yunanlıları çok sevindirdiği kaydedilmiştir. Tatbikatın Rodos ile Kıbrıs arasındaki Atina FIR Hattı ile Girit'in güneyindeki Atina FIR Hattı içinde icra edilmesi planlanmıştır. Rusların bu bölgede neden bir tatbikat yapma ihtiyacı hissettiğine ilişkin resmî bir gerekçe gösterilmediği gibi, Yunanistan'ın da sivil havacılıktan sorumlu olduğu FIR Hattı içinde NATO üyesi olmayan bir devlete neden askeri tatbikat yapma izni verdiğinin açıklanmadığı belirtilmiştir. Aslında Yunanistan açısından bu sorunun cevabı çok basittir. Yunanistan; üçüncü bir tarafı işin içine sokarak uluslararası hukuka aykırı olan hava sahası genişliği, hukuka aykırı FIR Hattı algılama ve uygulaması, arama kurtarma sorumluluk sahalarındaki iddiaları ile askersizleştirilmiş statüdeki adaların bu durumlarının değiştiğine ilişkin iddialarına destek aramaktadır.

FIR Hattı, sivil uçuşlar için, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin sağlandığı bir alandır. Ege'nin büyük bölümünde FIR sorumluluğu, Yunanistan'a bırakılmıştır. FIR yetkisi sadece sivil uçuşlar açısından geçerli olmakla beraber, Yunanistan Ege'ye çıkan Türk savaş uçaklarından da uçuş rotası istemekte ve böylece FIR yetkisini suiistimal etmektedir. Türk Hava Kuvvetleri ise, Yunanistan'ın FIR yetkisini suiistimal eden bu talebini yerine getirmemekte ve Türk savaş uçaklarının uçuş rotaları hiçbir zaman Yunanistan'a

¹⁴⁵ Kurumahmut, a.g.e., s.27

bildirilmemektedir. Bu da Ege’de neredeyse her gün yaşanan it dalaşlarının, Yunan hava sahasının genişliğinden sonraki en önemli nedenini oluşturur. İşte Yunanistan, Atina FIR Hattı içinde Rusların yapmasına izin verdiği bu tatbikat ile Rus savaş uçaklarının uçuş rotası vermesini temin ederek bu durumu hukukî bir zorunlulukmuş gibi takdim etme gayreti içindedir. Zaten Rusların bir uçak gemisi ile katılımının sağlanması bu amacı açıkça ortaya koymaktadır. Aynı şekilde söz konusu tatbikat ile Yunanistan’ın, arama kurtarma sorumluluk sahaları ve adaların askersizleştirilmiş statülerinin ihlali gibi konulardaki iddia ve tutumunu, üçüncü bir tarafı işin içine sokarak hukuka uygunmuş gibi takdim gayreti içinde olduğu da görülmektedir. Özellikle Rus savaş uçaklarının askersizleştirilmiş statüdeki Menteşe Adaları’nın üstünden uçmaları sağlanarak, bu statünün değiştiği iddiasına dayanak için kullanılması düşünülüyor olabilir. Bununla beraber şu husus açıkça belirtilmelidir ki Rus tatbikatı, Ege’deki mevcut hukukî durum üzerinde yasal bir etki doğurmamakta ve Türkiye’nin haklarına zarar verici bir işlev ifa etmemektedir.

Ege’deki Rus tatbikatı sürerken ilginç bir gelişme daha yaşanmıştır. Rus Deniz Kuvvetleri Sözcüsü Igor Dyagalo’nun Rus Itar–Tass Haber Ajansı’na yaptığı açıklamada, Akdeniz’de Türk ve Rus savaş gemilerinin iletişim tatbikatının yanı sıra KA–27 helikopterleriyle arama ve kurtarma tatbikatı yapacağını söylemiştir. Tatbikatta arama ve kurtarma senaryolarının icrası, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de tek taraflı olarak ilan ettiği arama ve kurtarma sorumluluk sahasına ilişkin iddialarına destek vermektedir. Görüldüğü gibi Rusya, hem Yunan hem Türk iddialarına destek veren bir tutum içindedir. Rusların bu tutumlarını hukukî değil; siyasi açıdan sonuç doğurur şekilde değerlendirmek en isabetli yol olarak ortaya çıkmaktadır. Gerçekten de kamuoyunun gündemini fazla meşgul etmese de Rusların Ege’de Yunanistan’ın izniyle Atina FIR Hattı içinde yaptığı tatbikat ile Türkiye ile ortaklaşa gerçekleştirmeyi planladığı tatbikat, Rusların küresel güç dengesi oyununda kartlarını yeniden kopardığını göstermekte ve zaten denklem üstüne denklemin kurulduğu bölgede, yepyeni bir denklem kurmaktadır¹⁴⁶.

Yunanistan; 1979 Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi’nin, “Her Arama ve Kurtarma Bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir.” hükmünü ihtiva eden 2.1.4. ve “ilgili taraflar arasında, bir arama ve kurtarma bölgesinin

¹⁴⁶Uğur Bayıllıoğlu, 2009, “Ege Yeni Yıla Gergin Girdi”, Çankaya Üniversitesi Gündem Dergisi, 32,52-53

kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, taraflar, bu alan içerisine arama ve kurtarma hizmetlerinin eşit ve şumullü bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerdir.” hükmünü taşıyan 2.1.5. ek maddelerini rezervasyon ile onaylamıştır.

Türkiye; Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesini 22 Ocak 1986 yılında onaylamış ve Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğini 7 Ocak 1989’da çıkarmıştır. Türk hava sahası, kara hudutları, iç suları ve kara suları içinde ve açık deniz sahalarında yapılacak arama ve kurtarma hizmetlerinin yürütülmesinde, ilgili bakanlık ve kuruluşların görev ve sorumluluklarının tespiti ile arama ve kurtarma faaliyetlerinin ilgili kanunlar ve mevzuat ile uluslararası sözleşmelerin esaslarına uygun olarak yürütülmesini sağlamak amacıyla yayınlanan yönetmeliğin güncelliğini kaybetmesi, yetki ve sorumluluklar ile koordinasyon hususlarındaki eksiklerin tespit edilmesi sonucunda hazırlanan yeni Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği 11 Eylül 1997 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir

Türkiye’nin, Ege’ye sahildar bir devlet olarak bu denizde sürdürdüğü faaliyetlerinde, kazaya uğrayanları kurtarmak için Arama Kurtarma Planlarını ilan ettiği bölgelerde uygulamaya hakkı vardır. Bu hak, 1979 Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi’nden kaynaklanmaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye'nin deniz hukuku konusuna bakışını sahip olduğu deniz alanlarının neler olduğunu, bu deniz alanlarının uluslararası ve ulusal tanımlarını, Türkiye'nin bir kıyı devleti olarak bu alanlarda ulusal ve uluslararası hukuk uygulamalarında neler yapabileceğine önceki bölümlerde açıklık getirmeye gayret sarf ettiğimiz bu çalışmanın son bölümünde ilerideki uygulamaların nasıl olması konusuna değineceğiz.

Türkiye, bir takım kazanılmış haklarına hanel getirebileceğini ve anlaşmazlık gündeme geldiğinde uluslararası mahkemelere gidildiğinde bu konuların çözümünde aleyhine sıkıntılar yaşayabileceğini değerlendirerek dünya devletlerinin büyük bir çoğunluğunun kabul ettiği 1982 BMDHS'ne taraf olmamayı seçmiştir. Bu durumun Türkiye aleyhine büyük bir sıkıntı yaratacağına olan inancımız oldukça zayıftır. Genel anlamda dünyadaki uluslararası hukuk düzenine saygı duyarak her türlü hareketini büyük bir olgunluk içinde ve uluslararası hukuk kurallarına göre yapmaya çalışan bir devlet olarak Türkiye'nin bu konuda büyük bir sıkıntı yaşamayacağını değerlendirmekteyiz.

Türkiye'nin kanaatimizce esas sıkıntısı, kendi iç hukukunu uluslararası hukuk düzenine uydurabilme kabiliyetinden kaynaklanmaktadır. Son 10-15 yılı kadar dış etkilere oldukça kapalı bir doğada şekillenen Türk Hukuk Sistemi Avrupa Birliği Uyum Süreci ile bu sıkıntıları da aşmak üzeredir. Son derece katı hapis cezaları bu süreç içerisinde çıkartılan bir takım kanunlar aracılığıyla oldukça yumuşatılmış ve idari para cezalarına çevrilmiştir. Suçta kullanılan eşyaya el konulması ve müsadere edilmesi bir takım ön şartlara bağlanmıştır. Bu yolla bazı durumlarda uygulamada bir gereklilik olmaktan çıkarılmıştır. Yapılan tüm bu iyileştirmeler uluslararası vakalarda Türkiye'nin elini kuvvetlendirecek gelişmelerden olmuşlardır.

Tüm bunların yeterli olduğunu elbette söylemek zordur. Yapılması gerekli olanlar arasında kanaatimizce daha pek çok uygulama vardır. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür;

1. Türkiye'nin diğer devletler ile imzalayacağı her türlü anlaşmada ya da kendi iç hukukunda çıkaracağı kanunlarda uluslararası mahkemelerin içtihatlarına¹⁴⁷ bakarak yapacağı düzenlemelerin son derece faydalı olacağını değerlendirmekteyiz¹⁴⁸. Bu yöntemle herhangi bir davanın uluslararası bir mahkemeye taşınması durumunda Türkiye'nin eli son derece kuvvetli olacaktır.

2. Son yıllarda Türk Dış Politikası'nda oldukça önemli bir yer tutan komşu devletlerle sıfır sorun anlayışının ışığında, özellikle Yunanistan'la, Ege Denizi'nde yaşadığımız her türlü problemin çözümü için gerekli adımlarının bir an önce atılabilmesi için gerekli zeminin oluşturulmasının,

3. Türk Denizciliği'nin gelişmesi ve dünya deniz ticaretinde daha fazla söz sahibi olabilmemiz için bir an önce deniz araçları üzerindeki vergi ve harç baskılarının azaltılması yolu ile Türk Bayraklı ticaret gemisi sayısının arttırılmasının sağlanmasının,

4. 2674 Sayılı Karasuları Kanunu'nun da Bakanlar Kurulu'ndan istenen Esas Hatların belirlenmesi ameliyesinin bir an önce yerine getirilmesi ve bu hatların kanundaki gibi büyük ölçekli deniz haritalarında yayımlanmasının sağlanmasının,

5. Türkiye'nin diğer devletlerle yaptığı ikili sözleşmelerde sadece ticarete yönelik değil denizcilikle alakalı diğer hususlarda da mutabakatlar sağlanarak yaşanabilecek hemen her türlü durumun öngörülmesinin sağlanmasının,

6. Yapılacak bu ikili ya da bölgesel sözleşmelerin sayısının artırılarak mümkün olduğunca dünya üzerinde denizlerdeki hukuksal anlaşmazlık yaşayabileceğimiz devlet

¹⁴⁷http://www.itlos.org/cgi-bin/cases/case_detail.pl?id=1&lang=en

¹⁴⁸M/V Saiga Davası Sonuç Kararı: M/Y Saiga, Saint Vincent bayrağını taşıyan bir petrol tankeridir. Olayın gerçekleştiği tarihte Gine kıyıları açığında çalışan balıkçı teknelerine ve diğer teknelere yakıt sağlamaktadır. 27 Ekim 1997 sabahı gemi Gine ile Gine-Bissau arasındaki deniz sınırını geçer ve Gine'ye ait bir ada olan Alcatraz'ın 32 deniz mili. uzağından Gine'nin münhasır ekonomik bölgesine girer. Aynı gün üç balıkçı teknesine yakıt verir. 28 Ekimde Saiga, Gine gümrük devriye gemileri tarafından tutuklanır. Bu tutuklama, Gine'nin münhasır ekonomik bölge sınırının güneyinde gerçekleşir. Bu sırada iki gemi personeli yaralanır. Aynı gün gemi Gine'nin başkenti Conakry'ye getirilir, gemi ve mürettebatı alıkonulur. Gine otoriteleri geminin ve mürettebatının serbest bırakılması için herhangi bir bono ya da finansal güvence talebinde bulunmaz. Bunun üzerine Saint Vincent BMDHS'nin 292. maddesi gereği harekete geçer. Sonuçta mahkeme Saint Vincent'i haklı bulur. Gine davayı kendi iç hukukunda bulunan bir takım düzenlemelerden dolayı kaybetmiştir.

sayısının azaltılabileceğinin,

7. Türkiye Limanlarına gelen yabancı bayraklı ticaret gemilerinin büyük bir çoğunluğu ucuz bayrak devleti olarak nitelendirilen küçük devletlerin bayraklarına sahiptirler. Esasen dünya denizlerinde de bu devletler bayraklarını çeken büyük bir ticaret gemisi filosunun olduğu söylenebilir. Bu sebeple yukarıdaki maddenin uygulanmasında özellikle 1982 BMDHS'ne taraf olan bu küçük bayrak devletlerinin hedeflenmesinin önemli olduğu,

8. Özellikle Yunanistan'la yaşadığımız Arama Kurtarma Sahası konusundaki problemlerin önüne geçilebilmesi maksadı ile diğer devletler ile ortak düzenlenecek arama kurtarma tatbikatlarına ve imzalanacak bölgesel sözleşmelere Yunanistan'ın da davet edilmesinin,

9. Türk Hukuk Sistemi ile Uluslararası Deniz Hukuku Sistemi arasında Türkiye'nin hangi noktalarda ayrı düştüğünün siyasi otoritece net olarak ortaya konmasının ardından yukarıda anlatmaya çalıştığımız yaşanan birtakım karışıklıkların önüne geçilmesinin,

10. Akademik çevrelerce Deniz Hukuku alanında sadece Sözleşmeleri anlatan yapıdan sıyrılarak, Türkiye açısından da konunun değerlendirileceği çalışmaların arttırılmasının teşvik edilmesi ve bu yolla sadece uygulayıcı değil yol gösterici bir yapının da kurulmasına vesile olunmasının sağlanmasının,

11. Türkiye 1958 ve 1982 Sözleşmelerini imzalamamış olmasına karşın bu sözleşmeler içerisinde yer alan pek çok maddeyi kendi kanunlarında ya da imzalamış olduğu diğer uluslararası ikili ya da bölgesel anlaşmalarda uygulamaya koymuştur. Dolayısıyla tüm bu mevzuatın çok iyi bilinmesi ve ihtisaslaşmış mahkemelerin kurulmasının,

12. Kurumlar arasındaki yetki karmaşasının önüne geçilebilmesi maksadıyla Denizcilik Bakanlığının ivedilikle kurulmasının ve ilgili tüm kurumların bu bakanlık çatısı altında toplanmasının,

Uygun olacağı değerlendirilmektedir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Baykal, Ferit Hakan, (1998), **Deniz Hukuku Çalışmaları**, 1. Baskı, İstanbul: Alfa Yayınları

Bölükbaşı, Deniz, (2004), **Turkey and Greece: The Aegean Disputes**, Londra: Cvendish Pub.

Ertürk, Yaşar, (2007), **Adalar (Ege) Denizinde Türk Yunan Mücadelesi**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık

Kurumahmut, Ali, (1998), **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Ankara: TTK Yayınları

Pazarıcı, Hüseyin, (2005), **Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap**, Ankara: Turhan Kitabevi

_____, (2007), **Uluslararası Hukuk Gözden Geçirilmiş 5.Bası**, Ankara: Turhan Kitabevi

_____, (1992), **Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, Gözden geçirilmiş 2. baskı**, Ankara: Turhan Kitabevi

Uçarol, Rifat, (2008), **Siyasi Tarih (1789-2001)**, İstanbul: Der Yayınları

Soysal, İsmail, (2000), **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, I. Cilt, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi

Toluner, Sevin, (1989), **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, 4. Baskı, İstanbul: Beta Basım-Yayım-Dağıtım A.Ş.

Yılmaz, Veli, (1998), **Siyasi Tarih**, İstanbul: Harp Akademileri Basım Evi

Yılmaz, Zekeriya, (2008), **Anayasa, TCK – CMK, İnfaz Kanunu**, 29. Baskı,
Ankara:Seçkin Yayıncılık

Uluslararası Sözleşmeler

1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Kanun ve yönetmelikler

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (1982), **T. C. Resmi Gazete**, 17863, 9.11.1982

Denizde Arama Ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (1980), **T. C. Resmi Gazete**,18707,27.3.1985

İnsan Haklarını ve Ana Hürriyetlerini Koruma Sözleşmesi (Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi) (1954), **T. C. Resmi Gazete**, 8662, 19.3.1954

Montrö Sözleşmesi, (1936), **T. C. Resmi Gazete**, 3374, 5.8.1936

Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasında Karadeniz'deKıta Sahanelığı Sınırlandırılması Hakkında Anlaşma (1978), **T. C. Resmi Gazete**, 19386, 28.2.1987

Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Arasında Mutludere/Rezovska DeresiMansap Bölgesindeki Sınırın Belirlenmesi ve İki Ülke Arasında Karadeniz'deDeniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Anlaşması (1997), **T. C. Resmi Gazete**, 23409, 21.7.1998

1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu (1971), **T. C. Resmi Gazete**, 13799, 4.4.1971

2674 Sayılı Karasuları Kanunu (1982), **T. C. Resmi Gazete**, 17708, 29.5.1982

2692 Sayılı Sahil Güvenlik Kanunu (1982), **T. C. Resmi Gazete**, 17753, 13.7.1982

5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu (2004), **T. C. Resmi Gazete**, 25611, 12.10.2004

5326 Sayılı Kabahatler Kanunu (2005), **T. C. Resmi Gazete**, 25772, 31.3.2005

6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (1956), **T. C. Resmi Gazete**, 9353, 9.7.1956

Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği (2001), **T. C. Resmi Gazete**, 3275, 12.12.2001

Türk Arama ve Kurtarma Planı (2002), **T. C. Resmi Gazete**, 24812, 11.7.2002

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (1998), **T. C. Resmi Gazete**, 23515,
6.11.1998

Bakanlar Kurulu Kararnameleri

8/4742 Sayılı Karasuları Genişliğı ile İlgili Olarak Karadeniz ve Akdeniz’de Mevcut Olan
Durumun Sürdürülmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararnamesi (1982), **T. C. Resmi
Gazete**, 29.05.1982

86/11264 Sayılı Kararnamenin Eki Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi Hakkında Karar
(1986), **T. C. Resmi Gazete**, 19314, 17.12.1986

Sürelî Yayınlar

Bayıllıoğlu ,Uğur, (2009),”Ege Yeni Yıla Gergin Girdi”,**Çankaya Üniversitesi Gündem Dergisi**, 32,52-53

Güneş, Şule Anlar (2007), “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 9-10

Orakçı, Salih (2009), “Sizin Emniyetiniz Bizim İlk Önceliğimizdir “, **Denizci,T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayın Organı**, (2),4

Elektronik Kaynaklar

International Tribunal For The Law of Sea (2005), “**The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release**”, http://www.itlos.org/cgi-bin/cases/case_detail.pl?id=1&lang=en,(05.04.2010)

Taşdemir, Fatma, (2009), Uluslararası Anarşiye Giden Yol: Uluslararası Hukuk Açısından Önleyici Meşru Müdafaa Hakkı, **Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi (UHP)**, Cilt: 2, Sayı: 5, 2006, ss. 75-89,<http://www.usakgundem.com/makale/6/uluslararasi-%C4%B1-anar%C5%9Fiye-giden-yol-luslararas%C4%B1-hukuk-a%C3%A7%C4%B1s%C4%B1ndan-%C3%B6nleyici-me%C5%9Fru-m%C3%BCdafaa-hakk%C4%1.html>,(12.3.2010)

Aybay, Gündüz, Türk Boğazlarından “Uğraksız” Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra, (2001), s.9,http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_andirali_gemiler.doc,(03.03.2010)

EKLER

EK 1

KARASULARI KANUNU

Kanun Numarası: 2674

Kabul Tarihi: 20/05/1982

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 29/05/1982

Yayımlandığı Resmi Gazete Sayısı: 17708

Madde 1 - Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir.

Türk karasularının genişliği altı deniz milidir.

Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir.

Madde 2 - Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan Devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları gözönünde bulundurulur, hakkaniyet ilkesine göre yapılır.

Madde 3 - Karasularının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür.

Madde 4 - Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir.

Madde 5 - İç suların dış sınırını belirleyen ve karasularının genişliğini ölçmekte esas olan hatlar, bu amaçla hazırlanan büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilir.

Madde 6 - 15/05/1964 tarih ve 476 sayılı Kanunla, diğer kanunların bu Kanuna aykırı hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır.

Madde 7 - Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 8 - Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür

EK 2

5.12.1986 TARİHLİ VE 86-11264 SAYILI KARARNAMENİN EKİ TÜRK MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGESİ HAKKINDA KARAR

Karar Sayısı :19314
Kabul Tarihi : 17/12/1986

Madde 1- Karadeniz’de Türk karasularına bitişik deniz alanlarının deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yatağında ve deniz yatağının altında canlı ve cansız doğal kaynakları araştırmak; işletmek, muhafaza etmek, yönetmek ve Türkiye Cumhuriyeti’nin sair iktisadi menfaatlerini korumak amacıyla ilan edilen Türk münhasır Ekonomik Bölgesi, bu denizde Türkiye karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar uzanır.

Karadeniz’in boyutları göz önünde bulundurularak, bu denizde sahillerimiz bitişik veya karşı karşıya olan devletlerle Münhasır Ekonomik Bölge alanlarının tespiti için sınırlandırma anlaşmaları yapılır. Bu anlaşmalar Türk mevzuatı göz önünde bulundurularak hakkaniyet ilkelerine göre ve hakkaniyet uygun sonuç verecek şekilde müzakere yoluyla yapılır. Karadeniz’de deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak Türkiye’nin daha önceden akdetmiş olduğu anlaşmalar saklıdır.

Madde 2-1) Karadeniz’de Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi’nde Türkiye, diğer haklarının yanısıra:

a. Deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yatağında ve deniz yatağının altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi; ile

b. Sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji üretilmesi de dahil olmak üzere, diğer ekonomik amaçlarla araştırmalar yapma ve kullanım faaliyetlerinde bulunma konularında egemen haklara sahiptir.

2) keza, Türkiye aynı bölge’de;

a. Ekonomik amaçlarla veya denize ilişkin bilimsel araştırma yapma ve deniz çevresini koruma ve muhafaza amacıyla sun’i adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunlar üzerinde gümrük, maliye, sağlık, güvenlik ve muhaceret konuları da dahil olmak üzere bunları kullanma, bunları inşaa etme, inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme ve inşasına işletilmesini ve kullanılmasını düzenleme.

b. Denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapma, bunlara izin verme, bunları düzenleme ve yürütme;

c. Deniz çevresini korumak, muhafaza etmek ve deniz kirliliğini önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak üzere gerekli düzenlemeleri ve kontrolleri yapma konularında münhasır haklara ve yetkiye sahiptir.

3) Yukarıda sayılan hakların ve yetkilerin kullanımı ile ilgili düzenlemeler bu Karar ve diğer ilgili Türk mevzuatının öngördüğü esas ve usullere tabi olacaktır. Yabancı devletlere ait gemiler seyrüsefer serbestisinden ve uçaklar üst-geçiş,

Ancak, bu serbestilerin kullanılmasında Türk mevzuatı ile genel uygulamaya riayet edilecektir.

Madde 4- Bu karar yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 5- Bu Kararı Bakanlar Kurulu yürütür.

EK 3

T. C. HÜKÜMETİ İLE S.S.C.B. HÜKÜMETİ ARASINDA T. C. VE S.S.C.B. ARASINDAKİ KARADENİZ'DE KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRILMASI HAKKINDA ANLAŞMA

(30 ARALIK 1980, KARAR SAYISI : 8/2159)

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA

Karar Sayısı : 8/2159

8 Aralık 1980, tarihli ve 2355 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasındaki Karadeniz’de Kıta Sahanlığı Sınırlandırması Hakkında Anlaşma” nın onaylanması: Dışişleri Bakanlığının 22/12/1980 tarihli ve ÇSİG/ ÇDHD-3119-1922 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanununun 3’üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 30/12/1980 tarihinde kararlaştırılmıştır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ HÜKÜMETİ ARASINDA TÜRKİYE CUMHURİYETİ VE SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ ARASINDAKİ KARADENİZ'DE KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRMASI HAKKINDA ANLAŞMA

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti,

Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği arasında mevcut bulunan iyi komşuluk ve dostça işbirliği ilişkilerini derinleştirmek ve genişletmek isteğinden hareketle,

Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliğinin Kıta Sahanlığının ilgili bölgelerinin sınırının saptanmasını dileyerek,

Karadeniz’de Kıta Sahanelığı sınırlandırılmasını hakça ilkeler esasına göre yapılmasını kabul ederek,

Uluslar arası hukukun ilgili ilkelerini ve kurallarını göz önünde bulundurarak, Aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır.

Madde 1 :

Karadeniz’de Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliğı arasında Kıta Sahanelığı sınırı, 17 Nisan 1973 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliğı Hükümeti arasında Karadeniz’de Türk ve Sovyet Karasuları Arasındaki Deniz Hudut Hattının Tespiti Hakkında Protokol ile saptanan Karadeniz’de Türk ve Sovyet Karasuları sınırının son noktasından başlayan çizgidir. Bundan sonra bu çizgi, genellikle batı yönünde giderek koordinatları aşağıda gösterilen:

	ENLEM		BOYLAM
Kuzey	41 ⁰ 35’ 41”	Doğu	41 ⁰ 16’ 33”
“	41 ⁰ 57’ 00”		40 ⁰ 41’ 33”
“	42 ⁰ 01’ 52”		40 ⁰ 26’ 00”
“	42 ⁰ 08’ 21”		39 ⁰ 49’ 37”
“	42 ⁰ 20’ 15”		39 ⁰ 00’ 13”
“	42 ⁰ 25’ 28”		38 ⁰ 32’ 10”
“	43 ⁰ 10’ 55”		36 ⁰ 50’ 42”
“	43 ⁰ 26’ 04”		36 ⁰ 10’ 57”
“	43 ⁰ 26’ 08”		35 ⁰ 30’ 25”
“	43 ⁰ 11’ 1”		34 ⁰ 13’ 10”
“	43 ⁰ 11’ 50”		33 ⁰ 36’ 56”
“	43 ⁰ 20’ 43”		32 ⁰ 00’ 00”

noktalardan geçer.

Akit taraflar bu Anlaşma akdedildiğı zaman Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliğı arasında Kıta sahanlığı sınırlandırması çizgisinin 43 020’ 43” enlemi ve 320 00’00” boylamı olan nokta ile koordinatları enlemi 430 26’59” ve boylamı

31° 20'48" olan nokta arasındaki Kıta Sahanelığı sınırlandırma çizgisinin batı yönünde daha uzağı çizilmesi konusunun çözüme gelince, Taraflar bunun çözümlenmesinin ileride ve bunun için uygun bir zamanda yapılacak müteakip görüşmeler sırasında gerçekleştirileceğı hususunda anlaşmışlardır.

Madde 2 :

Bu Anlaşmanın İnci maddesinde gösterilen Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliğı arasında Kıta Sahanelığı sınırının çizgisi, ekli ve bu anlaşmanın ayrılmaz parçası olan 1977 yılında yayınlanmış 500 ve 1976 yılında yayınlanmış 501 numaralı deniz haritalarında gösterilmiştir.

Bu anlaşmada anılan bütün coğrafi koordinatlar, bu haritaların koordinat sisteminde gösterilmiştir.

Madde 3 :

Bu Anlaşma, Birleşmiş Milletler Örgütü Yasasının 102nci maddesi gereğince Birleşmiş Milletler Örgütü Sekretaryasında tescil ettirilecektir.

Madde 4 :

Bu Anlaşma onaya bağı olup onay belgelerinin değışimi gününden başlayarak yürürlüğe girecektir. Onay belgelerinin olanaklı en kısa sürede Ankara'da değışimi yapılacaktır.

23 Haziran 1978 tarihinde Moskova'da Türkçe ve Rusça olmak üzere ikişer örnek halinde düzenlenmiş olup, her iki metinde aynı derecede geçerlidir.

EK 4

TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE BULGARİSTAN CUMHURİYETİ ARASINDA MUTLUDERE / REZOVSKA NEHRİ MANSAP BÖLGESİNDEKİ SINIRIN BELİRLENMESİ VE İKİ ÜLKE ARASINDA KARADENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI ANLAŞMASI

Bundan böyle “Taraflar” olarak atıfta bulunulacak Türkiye Cumhuriyeti ve Bulgaristan Cumhuriyeti,

Türkiye Cumhuriyeti ve Bulgaristan Cumhuriyeti arasında 6 Mayıs 1992 tarihinde Ankara’da imzalanan Dostluk, İyi Komşuluk, İşbirliği ve Güvenlik Anlaşmasına dayalı mevcut işbirliğini daha da geliştirmeye istekli olarak,

Taraflar arasında Mutludere/Rezovska Nehri mansap bölgesindeki sınırın belirlenmesi ve nehir sularının denize serbest akışını sağlamayı, ayrıca, Karadeniz’de uluslar arası hukukun ilgili kuralları uyarınca hükümlerini haklarını veya yetkilerini kullandığı deniz alanlarını bütün ilgili faktörler göz önünde bulundurularak kesin ve hakça sınırlandırılmasının yapılmasını kararlaştırmış olarak,

Tarafların yukarıda bahse konu hususlara yapıcı müzakereler ve iyi komşuluk ruhu içerisinde adil ve karşılıklı kabul edilebilir çözümler sağlanması yolundaki isteklerini göz önüne alarak,

İşbu anlaşmanın Taraflar arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesine katkıda bulunacağı ve toplumların çıkarı doğrultusunda daha yoğun işbirliğini teşvik edeceği inancıyla;

Aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır:

Mutludere / Rezovska Nehri Mansap Bölgesindeki Sınır :

Madde 1 :

1. Mutludere / Rezovska Nehrinin mansap bölgesi, Türk Kıyısında $x=4978m$ ve $y=7836m$ noktası ile Bulgar kıyısında $x=5071m$ ve $y=7842m$ noktasını birleştiren çizgi ile Nehrin Beğendik / Rezovo Körfezine aktığı yer arasındaki bölge olarak tarif edilen alandır.

2. Mutludere / Rezovska Nehri mansap bölgesinde Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti arasındaki sınır, temizleme ve yeniden düzenleme sonrasında sabitleştirilen nehir yatağının/kanalının (ortalama deniz seviyesinde hesaplanan) ortasını takip edecektir.

3. Taraflarca ortaklaşa 1992 yılında kabul edilen Mutludere/Rezovska Nehri Mansap Bölgesi Planına, ölçek 1:1000 (Anlaşmanın Ek-3'ünde) göre, Mutludere/Rezovska nehri mansap bölgesindeki sınırın başlangıç noktasının dikdörtgen koordinatları $x=5025m$ ve $y=7839m$ ve nehrin ağzındaki son noktanın dikdörtgen koordinatları $x=5324m$ ve $y=8339m$ olacaktır. Nehir ağzındaki son sınır noktası Taraflar arasındaki kara sınırı son noktasını teşkil eder.

4. Taraflar Anlaşmanın EK-1'inde yer alan hükümlere uygun olarak hazırlanacak ortak mühendislik projesi uyarınca nehir sularının Körfeze serbest akışını sağlayacaklardır.

Beğendik / Rezovo Körfezindeki Deniz Sınırı

Madde2 :

1. Beğendik/Rezovo Körfezinde Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti arasındaki deniz sınırı işbu Anlaşmanın Madde 1, paragraf 3'te koordinatları belirlenen nehir ağzındaki kara sınırı son noktasından başlar. Deniz sınırı bu noktadan itibaren koordinatları aşağıda belirlenen noktalardan devam eder:

Nokta "C"	41 58' 43.6"N ve	28 01' 53.3"E
Nokta "D"	41 58' 41.5"N ve	28 02' 05.1"E
Nokta "E"	41 58' 48.5"N ve	28 02' 15.8"E

Bu nokta Körfezin iç sularını denizden ayıran esas hattın üzerinde tesis edilmiştir.

2. Taraflar Körfezde ortak bir seyir sektörü ve bu sektör içerisinde işbu Anlaşmanın Ek-2'sinde belirtilen seyir rejimi oluşturmak hususunda mutabık kalmışlardır.

3. Beğendik/Rezovo Körfezi'ndeki sınır ve seyir sektörü 1938'te ortaklaşa kabul edilen Beğendik/Rezovo Körfezi haritasında, ölçek 1:10000 (EK-4) gösterilmiştir. Mutludere / Rezovska Nehri ağzındaki kara sınırı son noktası haricinde, bu maddenin 1.paragrafında belirtilen koordinatlar ekli haritanın koordinat sistemindedir.

Karasuları Yan Sınırı :

Madde 3 :

1. Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti arasındaki karasuları yan sınırı, işbu Anlaşmanın Madde 2, paragraf 1 uyarınca Beğendik / Rezovo Körfezi'nin esas hattında tespit edilen "E" noktasından başlar. Bundan sonra sınır, loksodomlar halinde, 41 58' 52.8" ve 28 02' 25.02"E koordinatlarındaki "F" noktasından devamla, 41 58' 52.8" koordinatlı coğrafi paraleli, karasularının 12 deniz millik dış sınırındaki 41 58' 52.8"N ve 28 19' 25.8"E koordinatını haiz karasuları yan sınırı son noktasına kadar takip eder.

"E" noktası haricinde bu paragrafta yer alan coğrafi koordinatlar World Geodetic System 1984 (WGS'84) ile ifade edilmiştir.

2. İşbu anlaşmanın Madde 3, paragraf 1'de belirlenen karasuları sınırı Bulgar Deniz Haritasında N 5001 (ed.1981), ölçek 1:500000 ve Türk Deniz Haritasında N 10-A (ed.1993), ölçek 1:750000 (Ek 5A ve Ek 5B) gösterilmiştir. Koordinatlar ekli haritalarda kendi koordinat sistemlerinde gösterilmişlerdir.

Kıta Sahaneliği Ve Münhasır Ekonomik Bölge Sınırı :

Madde 4 :

1. Türkiye Cumhuriyeti ve Bulgaristan Cumhuriyeti arasında Karadeniz'deki Kara Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge sınırı İşbu Anlaşmanın Madde 3, paragraf 1'de belirlenen karasuları yan sınırı son noktasından başlar ve Kuzeydoğu yönünde belirtilen kırılma noktaları koordinatlarını birleştiren jeodetik çizgilerle devam eder.

Koordinat Sistemi WGS'84

1. 41 59' 52"N	ve	28 19' 26"E
2. 42 14' 28"N	ve	29 20' 45"E
3. 42 26' 24"N	ve	29 34' 20"E
4. 42 29' 24"N	ve	29 49' 36"E
5. 42 33' 27"N	ve	29 58' 30"E
6. 42 48' 03"N	ve	30 34' 10"E
7. 42 49' 31"N	ve	30 36' 18"E
8. 42 56' 43"N	ve	30 45' 06"E
9. 43 19' 54"N	ve	31 06' 33"E
10. 43 26' 49"N	ve	31 20' 43"E

Kuzeydoğu istikametinde coğrafi nokta 43 19' 54" N ve 31 06 ..." E ile coğrafi nokta 43 26' 49" N ve 31 20' 43" E arasındaki kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge sınır çizgisinin çizilmesine ilişkin olarak taraflar, böyle bir çizimin ileride uygun bir zamanda yapılacak müzakerelerde sonuçlandırılması hususunda anlaşmışlardır.

2. İşbu anlaşmanın Madde 4, paragraf 1'de belirlenen kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge sınırı Bulgar Deniz Haritasında N 5001 (ed.1981), ölçek 1:500000 ve N 10-A (ed.1993), ölçek 1:750000 (Ek 5A ve Ek 5B) gösterilmiştir. Koordinatlar ekli haritalarda kendi koordinat sistemlerinde gösterilmişlerdir. Her harita için kırılma noktaları koordinatlarına ilişkin liste haritalarda ayrı olarak belirtilecektir.

İşbu Anlaşmanın Madde 4, paragraf 1'de yer alan coğrafi koordinatlar World Geodetic System 1984 (WGS'84) ile ifade edilmiştir.

Anlaşmanın Ekleri :

Madde 5 :İşbu Anlaşmanın bütün ekleri onun ayrılmaz bir bütünü oluşturmaktadır.

Kayıt :

Madde 6 :Yürürlüğe girişini takiben, İşbu Anlaşma Birleşmiş Milletler Şartının 102.Maddesi uyarınca Birleşmiş Milletler Sekreteryasına kayıt için bildirileceklerdir.

Uyuşmazlıkların Çözümü :

Madde 7 :Taraflar arasında İşbu Anlaşmanın yorumlanması veya uygulanmasından doğan herhangi bir uyuşmazlık Birleşmiş Milletler Şartı'nın 33. Maddesi uyarınca çözülecektir.

Yürürlüğe Giriş :

Madde 8 :İşbu Anlaşma Tarafların kendi anayasal uygulamalarına göre onaya tabii tutulacaktır. Anlaşma, onay belgelerinin değişiminin gerçekleştirildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

4 Aralık 1997 tarihinde, Sofya'da, İngilizce iki asıl nüsha olarak düzenlenmiştir.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ADINA

BULGARİSTAN CUMHURİYETİ
ADINA

(İMZA)

(İMZA)

EK-2

BEĞENDİK/REZOVA KÖRFEZİ'NDEKİ ORTAK SEYİR SEKTÖRÜNDEKİ SEYİR REJİMİ

1. İşbu Anlaşmanın 2.Maddesinde belirtilen ortak seyir sektörü “C” noktasında ve Türk ve Bulgar kıyılarında olmak üzere ayrı iki değer noktada 50 derecelik dik açıya sahip olacaktır. Türk ve Bulgar tarafları bu noktalara Körfezdeki deniz araçları tarafından görülebilecek seyir işaretleri yerleştirileceklerdir. Körfezin iç sularındaki sınır, bu sektörü, Körfezin Türk ve Bulgar suları olarak her biri 25 derecelik açılı iki alt sektöre ayıran bisektriği olacaktır.

2. Beğendik/Rezovo Körfezi'ndeki ortak seyir sektöründeki seyir rejimi aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

- a) Taraflardan herhangi birinin bayrağını taşıyan deniz araçları, meteorolojik ve Körfezde seyir için diğer koşulları dikkate alarak, nehir ağzına doğru ve geriye bütün sektör sınırları dahilinde seyretme ve alt sektörler arasındaki sınırı geçme hakkını haiz olacaklar ve bu, Taraflar arasındaki sınırın ihlali olarak kabul edilmeyecektir.
- b) Taraflardan herhangi birinin deniz aracının diğer Tarafın alt sektörü dışındaki iç sularında seyretmesi izne tabi olacaktır.
- c) Tarafların uyruklukları ve deniz araçları sadece kendi alt sektörlerinde ekonomik ve araştırma faaliyetleri yürütebileceklerdir

EK 5

Karasuları Genişliği İle İlgili Olarak Karadeniz Ve Akdeniz'de Mevcut Olan Durumun Sürdürülmesine İlişkin Karar

Karar Sayısı : 8/4742
Kabul Tarihi :29.5.1982

20/5/1982 tarih ve 2674 sayılı Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi gözönünde bulundurulmak suretiyle bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasular genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi; Dışışleri Bakanlığın 26/5/1982 tarih ve MİGM-MİGM-III-1365-917 sayılı yazısı üzerine Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.

Özgeçmiş

23 Nisan 1975 tarihinde İstanbul'da doğan Cemhan KOCABAŞ, ilk ve orta öğrenimini İstanbul'da tamamlamıştır. 1994 yılında Deniz Lisesi'nden, 1997 yılında ise Deniz Harp Okulu Haberleşme Elektronik Mühendisliği Bölümü'nden Deniz Subayı olarak mezun olmasının ardından, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde bulunan çeşitli gemilerde görev almıştır. 2008-2009 Eğitim-Öğretim yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda yüksek lisans öğrenimine başlamıştır.

Cemhan KOCABAŞ evli olup bir kız çocuğu babasıdır. İngilizce bilmektedir.