

İstanbul Ticaret Üniversitesi Kütüphanesi

Bu e-kitap, sadece görme engelli öğrencilerimizin ders kaynağı ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla İstanbul Ticaret Üniversitesi Kütüphanesi tarafından hazırlanmıştır.

Bu bağlamda mevcut ders kaynakları, 5846 Sayılı Kanun'un (Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu Ek Madde 11-Ek: 3/3/2004-5101/26 md.) ilgili maddesine istinaden, "PDF" formatına dönüştürülerek e-kitap olarak hazırlanmakta; "Yordam Kütüphane Otomasyon Programı" aracılığıyla elektronik ortama aktarılarak okuyucu hizmetine sunulmaktadır, e-kitaplar hiçbir şekilde ticari amaçla veya kanuna aykırı olarak kullanılamaz, kullandırılmaz. Yasal mevzuata aykırı kullanımdan doğabilecek bütün hukuki sorumluluk kullanana aittir.

İlgili Kanun:

Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu Ek 11. maddesinin hükmü şu şekildedir: "Ders kitapları dâhil, alenileşmiş veya yayımlanmış yazılı ilim ve edebiyat eserlerinin engelliler için üretilmiş bir nüshası yoksa hiçbir ticarî amaç güdülmeksizin bir engellinin kullanımı için kendisi veya üçüncü bir kişi tek nüsha olarak ya da engellilere yönelik hizmet veren eğitim kurumu, vakıf veya dernek gibi kuruluşlar tarafından ihtiyaç kadar kaset, cd, brail alfabeti ve benzeri formatlarda çoğaltılması veya ödünç verilmesi bu Kanunda öngörülen izinler alınmadan gerçekleştirilebilir. Bu nüshalar hiçbir şekilde satılamaz, ticarete konu edilemez ve amacı dışında kullanılamaz ve kullandırılmaz. Ayrıca bu nüshalar üzerinde hak sahipleri ile ilgili bilgilerin bulundurulması ve çoğaltım amacının belirtilmesi zorunludur."

Prof. Dr. Selami KURAN

Boğaziçi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı Uluslararası Hukuk-Deniz Hukuku-Avrupa Birliği Hukuku

İstanbul Ticaret Üniversitesi Kütüphanesi

"87602*

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU

Gözden Geçirilmiş

7. Baskı

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ KÜTÜPHANESİ

2021

BETA@

Yayın No: 4006 Hukuk Dizisi: 1946

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU Prof. Dr. Selami Kuran

6.Baskı: Ocak 2020

7.Baskı: Mart 2021

ISBN: 978 - 605 - 242 - 571 - 8

Tasarım Uygulama: Gökhan Ayrancı Kapak Tasarım: Gökhan Ayrancı

Baskı ve Cilt: Yazın Basın Yayın Matbaacılık Trz.Tic.Ltd.Şti.

Sertifika No: 44772

İkitelli Çevre Sanayi Sitesi 8. Blok No: 38-40-42-44 Başakşehir/İstanbul 0212 565 01 22 - 0212 565 02 55

©2021 Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş.

Tüm hakları saklıdır. Eserin bir bölümünün veya tamamının yayıncının yazılı izni olmadan fotokopisinin çekilmesi, mekanik ya da elektronik araçlarla çoğaltılması, kopyalanarak internette ya da herhangi bir veri saklama cihazında bulundurulması yasaktır.

Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş.

Sertifika No: 49286

Narlıbahçe Sok. No: 11 Cağaloğlu-İstanbul

Tel: (0212) 511 54 32-519 01 77 Fax: (0212) 513 87 05 - 511 36 50 www.betayayinciik.com

Anneme, Babama ve

Oğlum Ahmet, Kızım Zeynep'e Sevgiyle...

Kitabımızın 6. Basısı kısa sürede tükendi. Kitap önceki basılarda olduğu gibi yeniden gözden geçirilmiştir. Bazı yeni konuların eklenmesi ya da ayrıntılı olarak değerlendirilmesi daha önce işlenen

konulara ek atıfların yapılması ve bazı yeni güncel gelişmelere yer verilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca bazı mevzuat değişiklikleri de dikkate alınmıştır.

Bu basıda özellikle ülke ekonomisine önemli katkı değer oluşturması nedeniyle, deniz yolu ile taşımacılık sözleşmelerine değinilmiştir. Ayrıca, gemilerin ihtiyati haczine ve karasularında cezai yargı yetkisine ilişkin bazı yargı kararlarına yer verilmiştir. Yine açık denizde bayrak devleti kuralı konusu çerçevesinde, Türk ticaret gemisine Doğu Akdeniz’de yapılan baskın (İrini Operasyonu) ayrıntılı şekilde değerlendirilmiştir.

Kitabın yeni basıya hazırlanmasında her zaman olduğu gibi önemli katkılar sunan kürsümüz araştırma görevlileri Abdulkadir Gülçür'e, Mehmet Emin Büyük'e, Alperen Tanyeri'ne, Ümit Barış Bayındır'a, Mine Ezgi Çırak'a, Hande Güre ve Yeşim Yıldız'a içten teşekkür ederim. Yine evdeki asistanım, yardımcım, kızım Stj. Av. Zeynep Kuran bir teşekkürü hak ediyor.

Kitabımızın yedinci basısının hukukçularımıza ve sevgili Öğrencilere yararlı olmasını dilerim. Bu vesile ile kitabın yeni basısını titizlikle kısa sürede gerçekleştiren Beta Yayınevi yönetici ve çalışanlarına da ayrıca teşekkür ederim.

Prof. Dr. Selami Kuran

Florya, Şubat 2021

Kitabımızın 5. Basısı tükenmiş bulunmaktadır. Kitap önceki basılarda olduğu gibi yeniden gözden geçirilmiş, kitabın hacminin fazla artmaması amacıyla bazı bölümler çıkarılmış ve az sayıdaki bölüm de kısaltılmıştır. Buna rağmen bazı yeni konuların eklenmesi ya da ayrıntılı olarak değerlendirilmesi, daha önce işlenen konulara ek atıfların yapılması ve çeşitli konular altında bazı yeni güncel gelişmelere yer verilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca, önceki basılarda gözden kaçmış olan bazı maddi hatalar ve mevzuat değişiklikleri de dikkate alınmıştır.

Bu basıda, özellikle, uluslararası deniz hukuku alanında faaliyete geçen Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne geniş yer verilmiştir. Mahkeme'nin yapısı, Mahkeme'de dava işleyişi ve dava daireleri ile birlikte yargı yetkisine ilişkin düzenlemelere ilişkin meseleler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Ayrıca, Doğu Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge Uyuşmazlığı ve Türkiye ile Libya Arasında Doğu Akdeniz'de Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının hukuki önemi geniş bir şekilde incelenmiştir. Yine, deniz çevresinin korunmasına ilişkin bölüme ek açıklamalar yapılmıştır.

Kitabın yeni basıya hazırlanmasında önemli katkılar sunan Anabilim Dalımızın asistanları Abdulkadir

Gülçür'e, Mehmet Emin Büyük'e, Alp Eren Tanyeri'ne, Yeşim Yıldız'a, Hande Gür'e, Mine Ezgi Çırak'a ve Ümit Banş Bayındır'a içten teşekkür ederim.

Kitabımızın bu altıncı basısının hukukçu meslektaşlarımıza ve sevgili öğrencilere yararlı olmasını dilerim. Bu bağlamda, kitabın yeni basısını titizlikle kısa sürede gerçekleştiren Beta Yayınevi yönetici ve çalışanlarına da ayrıca teşekkür ederim.

Prof. Dr. Selami Kuran

Florya, Ocak 2020

XÜ<>: ;0

.....:

Uluslararası Deniz Hukuku kitabımızın 4. basısı tükenmiş bulunmaktadır. Kitap beşinci basıya hazırlanırken önceki basılarda olduğu gibi yeniden gözden geçirilmiştir.

Daha önceki basılarda yer alan temel konu ve ilgili ulusal ve uluslararası mevzuata yer verildi. Konunun önemi sebebiyle ulusal ve uluslararası deniz alanlarındaki yargı yetkisine ve gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yeni yasal düzenlemeye daha geniş yer verildi.

Kitabımızın öğrencilere, uluslararası deniz hukuku alanında bilgisini geliştirmek isteyenlere yararlı olmasını dilerim.

Prof. Dr. Selami Kuran

Florya, Ekim 2016

DÖRDÜNCÜ BASIYA ONSOZ

Kitap dördüncü basıya hazırlanırken önceki basılarda olduğu gibi yeniden gözden geçirilmiş, gelişen ve değişen mevzuat çerçevesinde gerekli ilave ve açıklamalar yapılmıştır.

Kitabın 4. basısı 3. basıya göre önemli değişiklikler ve yenilikler içermektedir. Yeni basıda, 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununun Türk deniz hukukuna ilişkin geniş ve ayrıntılı düzenlemeleri dikkate alınmıştır. Özellikle, ulusal ve uluslararası uygulamadaki önemi nedeniyle gemilerin ihtiyati hazine ilişkin yeni yasal düzenleme ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Ayrıca, son yıllarda Türkiye'yi yakında ilgilendiren Doğu Akdeniz'deki deniz alanlarının sınırlandırılması sorununa başta Münhasır Ekonomik Bölge konusu olmak üzere daha geniş yer verilmiştir.

Kitabın 4. basısını titizlikle kısa sürede gerçekleştiren Beta Basımevi yönetici ve çalışanlarına, özellikle Sayın Seyhan Satara, dizgi ve kapak tasarımını yapan Gökhan Ayrancıya içten teşekkür ederim.

Prof. Dr. Selami Kuran

Florya, Ekim 2014

ÜÇÜNCÜ BASIYA ÖNSÖZ

Uluslararası Deniz Hukukunun konularım önceki iki basıda olduğu gibi incelemeye yönelik bu yayın, üçüncü basıda da aynı amacı gerçekleştirmektedir.

Daha önceki basılarda yer alan temel konu ve ilgili ulusal ve uluslararası mevzuata yer verildi. Konunun büyük önemi sebebiyle, ulusal ve uluslararası deniz alanlarındaki yargı yetkisine ilişkin konularda daha geniş açıklamalar yapıldı.

Kitabın hazırlanmasında yaptıkları katkıdan dolayı iki küçük asistanım Zeynep Suphiye ve Ahmet'e teşekkür ederim.

Kitabın bu basısını titizlikle gerçekleştiren Türkmen Kitabevi'nin değerli yöneticisi Sayın Mustafa

Türkmenoğlu'na içten teşekkür ederim.

Bu yeni yüzü ile yeni basının yararlı olması dileğiyle.

Prof. Dr. Selami Kuran

Florya, Ağustos 2009

ÖNSÖZ

Kitabın amacı, deniz alanlarının hukukî rejimini uluslararası deniz hukukunun aslî kaynaklarını oluşturan 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Sözleşmesi'nde yer alan hükümler çerçevesinde değerlendirmektir. Türkiye söz konusu deniz hukuku sözleşmelerine taraf değildir. Bu yönden, bunların Türkiye için bir bağlayıcılığı yoktur. Ancak, ulusal çıkarlarımız açısından bu sözleşmelerin iyi bir şekilde değerlendirilmesinin ve teamül haline dönüşen veya dönüşebilecek kurallarının tespiti ile bunlara karşı tedbirleri alma imkânlarını araştırmanın zorunlu olduğu düşüncesindeyiz. Bunun en önemli nedeni, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olmasından kaynaklanan özel coğrafi ve stratejik konumu ve ayrıca komşu kıyıdaş devletlerle denizlerdeki egemenlik haklarına ilişkin halen devam etmekte olan ihtilaflardır.

Btı anlayıştan hareketle, bu çalışmada deniz alanlarının hukuki rejimi öncelikle deniz hukukî sözleşmelerinde yer alan hükümler ışığında incelenirken, Türk deniz hukukuna ilişkin mevzuat deniz hukuk sözleşmeleri ile birlikte değerlendirilmiştir. Böylece, incelenen her konu sonunda Türkiye'nin konuya ilişkin durumu ortaya konmuştur. Komşumuz Yunanistan ile Ege denizinde yaşadığımız sorunların önemi nedeniyle Ege Denizi sorunları ayrıntılı bir şekilde incelenmeye çalışılmıştır.

Toplu halde bulundurmaının yararlı olacağı düşüncesiyle deniz hukuku sözleşmelerinin metinleri ve Türk mevzuatının önemli belgeleri kitabın sonunda ekte sunulmuştur.

Uluslararası deniz hukuku (International Law of The Sea; Internationales Seerecht) son yıllarda Hukuk Fakültelerinde ayrı bir anabilim dalı olarak öğretilmeye başlanmıştır. Bu nedenle, "Uluslararası Deniz Hukuku" kitabı öğrencilerin de ihtiyaçları gözönünde tutularak hazırlanmıştır.

Kitabın hazırlanmasında bana çok önemli katkılarda bulunan değerli eşim Av. Hülya Kurana içten teşekkür ederim.

Kitabın basılmasını sağlayan Arıkan Yayınevi yöneticilerine, özellikle Sayın Kemal Peköz'e ve kitabın dizgi işlemini büyük bir özveri ile tamamlayan Sayın Nadiye Gümen Yalçına ve kapak tasarımını yapan sayın Gönül Eray'a da ayrıca teşekkür ederim.

Selami Kuran

Florya, Ağustos 2006

İÇİNDEKİLER

YEDİNCİ BASIYA ÖNSÖZ	V
ALTINCI BASIYA ÖNSÖZ	VII
BEŞİNCİ BASIYA ÖNSÖZ	IX
DÖRDÜNCÜ BASIYA ÖNSÖZ	XII
ÜÇÜNCÜ BASIYA ÖNSÖZ	XI
ÖNSÖZ	XIII
KISALTMALAR	XXIX
BİRİNCİ BÖLÜM DENİZ HUKUKUNA GİRİŞ	
I- DENİZ HUKUKUNUN KONUSU VE GELİŞİMİ	1
1. Deniz Hukukunun Ana Bölümleri	2
A) Uluslararası Deniz Hukuku	2
B) Deniz Ticaret Hukuku	5
2. Deniz Hukukunun Fonksiyonları	11
A) Çevre Korunmasına İlişkin Fonksiyonları	11
B) Ekonomiye İlişkin Fonksiyonlar	12
C) Uluslararası Politikaya İlişkin Fonksiyonları	14
II- GEMİ KAVRAMI	16
1. Tanım	16
2. Geminin Aynıcı Unsurları	20
A) Geminin Adı	20
B) Bağlama Limanı	20
C) Tonajı	20
D) Milliyet	20
3. Gemi Sicili	22
A) Bayrak	22
B) Geminin Tescili	23
C) Türk Gemi Sicili	24
D) Sicil Türleri	24
a) Geleneksel Ulusal Siciller	24
b) Off-shore Siciller	24
c) Açık/Elverişli Siciller	24
d) Uluslararası/İkinci Siciller	26
e) Gemilerin Tescili Hakkında BM Sözleşmesi	26

f)	Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS).....	27
4.	Gemi Türleri (Çeşitleri)	29
A)	Özel Gemiler	29
a)	Ticaret Gemileri.....	30
b)	Ticari Olmayan Gemiler	31
B)	Devlet Gemileri.....	32
a)	Savaş Gemileri	32
b)	Kamu Hizmeti Gören Gemiler.....	33
c)	Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri.....	34
İKİNCİ BÖLÜM İÇSULAR		
I-	İÇSULAR KAVRAMI	37
1.	Tanım	37
A)	Esas Hat (=Esas Çizgi).....	37
B)	Kapalı Denizler - İç Denizler.....	38
C)	Körfezler.....	39
D)	Limanlar.....	41
2.	İçsularının Hukuki Rejimi	42
3.	Türk İçsulannın Hukuki Rejimi	43
4.	Kıyı Devletinin İçsullarda Bulunan Yabancı Ticaret Gemileri Üzerindeki Yetkileri	46
A)	Kıyı Devletinin İdare Hukukundan Doğan Yetkileri.....	46
B)	Kıyı Devletinin Hukukî Yargı Yetkisi.....	48
a)	Gemide Bulunan Kişiler veya Mallarla İlgili Hukukî İhtilaflarda Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi	48
b)	Gemi İle İlgili İhtilaflarda Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi	49
aa)	Eski Türk Ticaret Kanununda Gemi Üzerinde İhtiyati Tedbir	51
bb)	Eski Türk Ticaret Kanununda Gemi Üzerinde İhtiyatî Haciz Yetkisi	52
aaa)	Alacağın Rehinle Temin Edilmemiş Olması.....	53
bbb)	Alacağın Muaccel Olması.....	53
ccc)	Geminin Yola Hazır Olmaması.....	54
C)	Yeni Türk Ticaret Kanununda Gemiler Hakkında İhtiyati Haciz	55
a)	Genel Olarak	55
b)	Uygulanacak Hukuk.....	56
c)	İhtiyati Haczin Şartları	56
aa)	Deniz Alacakları (TTK Madde 1352)	57
bb)	İhtiyati Haciz İşleyebilme Hakkı (TTK Madde 1353)....	58
d)	Yetkili Mahkeme	59
aa)	Dava Açılmadan Önce	59
aaa)	Türk Bayraklı Gemiler	60
bbb)	Yabancı Bayraklı Gemiler	60
ccc)	Yetkiye, Tahkime ve Esasa İlişkin Anlaşmanın Olması.....	61
bb)	Dava Açıldıktan Sonra.....	62
cc)	İhtiyati Haciz Kararına İtiraz	62
e)	Teminat	62
f)	İhtiyati Haczin Yapılması	64
aa)	Gemiye El Konulması ve Seferden Menedilmesi	64
bb)	Geminin Seferde Bulunması Durumunda.....	65

g)	Geminin Serbest Bırakılması	65
aa)	Geminin Değerinin Depo Edilmesi (TTK m.1370)	66
bb)	İhtiyati Haczin Kaldırılması (TTK m. 1371)	66
h)	İhtiyati Haczin Muafiyeti	66
aa)	Zararsız Geçiş Hakkını Kullanan Gemiler	67
bb)	İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Yabancı Gemiler	68
i)	İhtiyati Hacze İlişkin Örnek Yargı Kararları	69
D)	Kıyı Devletinin İçsularında Bulunan Ticaret Gemileri Üzerinde Cezaî Yargı Yetkisi	76
a)	Genel Olarak	76
b)	Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar	76
c)	Kamu Düzeni Kriteri	78
d)	Türk Hukukunda Cezaî Yargı Yetkisi	81
e)	Yabancı Gemilere Sığınma	81
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM KARASULARI		
I-	KARASULARI KAVRAMI	83
1.	Tanım	83
2.	Tarihi Gelişimi	83
H-	KARASULARININ HUKUKİ YAPISI	84
1.	Deniz Hukuku Teorileri	84
A)	Mülkiyet Hakkı Teorisi	84
B)	İrtifak Hakkı Teorisi	85
C)	Koruma Hakkı Teorisi	85
D)	Egemenlik Hakkı Teorisi	85
m-	KARASULARININ SINIRLANDIRILMASI	88
1.	Karasularının Sınırlarının Tespitini Zorunlu Kılan Nedenler	88
2.	Karasularının İç Sınırlarının Tespiti	89
A)	Körfezlerde Karasuları İç Sınır	89
a)	Kıyılan Bir Devlete Ait Olan Körfezlerde İç Sınır	90
b)	Birden Fazla Devletin, Kıyıdaş Olduğu Körfezlerde İç Sınır	92
B)	Tarihi Körfezler	93
C)	Karasularının İç Sınırının Diğer Durumlarda Tespiti	93
a)	Adalar	93
b)	Cezir Yükseklikleri	94
c)	Takımadalar	94
d)	Limanlar	95
e)	Nehir Ağızları	96
f)	Kapalı Denizler	96
h)	Atollar (Mercanada) ve Mercan Resiflerinde İç Sınır	97
i)	Donmuş Denizlerde İç Sınır	98
3.	Karasularının Dış Sınırlarının Tespiti	98
A)	1958 Tarihli Cenevre Sözleşmesi	99
a)	Karşılıklı Kıyılarda Sınırın Tespiti	99
b)	Komşu Kıyıdaş Devletler Arasında Yan Sınırın Tespiti	99
B)	1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	100
IV-	KARASULARININ GENİŞLİĞİ	101
1.	Genel olarak	101
2.	1958 Deniz Hukuku Konferansında Karasuları Genişliği Sorunu	102

3.	1960 Deniz Hukuku Konferansı.....	103
4.	Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı.....	104
5.	1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde	
	Öngörülen Düzenleme	105
6.	1982 B.M.D.H. Sözleşmesinden Sonra Devletlerin Uygulamaları... 107	
7.	Karasularının Genişliğinin Türk Mevzuatında Düzenlenmesi.....	108
A)	476 Sayılı Karasuları Kanunu	108
B)	2674 Sayılı Karasuları Kanunu	109
V-	KARASULARININ HUKUKİ REJİMİ.....	110
1.	Genel Olarak	110
2.	Zararsız Geçiş Hakkı.....	111
A)	Geçiş Kavramı.....	112
B)	Zararsızlık Kavramı	112
C)	Zararsız Geçiş Hakkından Yararlanan Gemiler	115
a)	Ticaret Gemiler.....	115
b)	Savaş Gemileri	116
D)	Kıyı Devletinin Zararsız Geçiş Hakkına İlişkin	
	Yetkileri ve Yükümlülükleri	119
a)	Kıyı Devletinin Yetkileri.....	119
aa)	Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi	119
bb)	Zararsız Geçiş Erteleme Yetkisi	121
b)	Kıyı Devletinin Yükümlülükleri	123
aa)	Zararsız Geçiş Önlememek Yükümü	123
bb)	Ayırım Yapmamak Yükümlülüğü	123
E)	Zararsız Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlar	124
a)	Boğaz Kavramı.....	124
b)	1958 Cenevre Sözleşmesindeki Düzenleme.....	126
c)	1982 Sözleşmesindeki Düzenleme.....	127
3.	Transit Geçiş Hakkı	129
A)	Tanımı ve Kapsamı	129
B)	Hukuki Niteliği	130
C)	Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Rejimlerinin	
	Değerlendirmesi	132
4.	Türk Boğazlarının Hukukî Rejimi	133
A)	Tarihi Gelişimi	133
a)	Sevr Rejimi	134
b)	Lozan Rejimi	134
B)	1936 Tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi	136
a)	Montrö Rejimi.....	137
b)	Montrö Sözleşmesinin Feshi ve Değiştirilmesine	
	İlişkin Düzenleme	140
C)	Montrö Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi.....	141
5.	Uluslararası Hukukta Kanallar ve Kanal İstanbul Projesi	145
A)	Uluslararası Hukukta Kanalların Statüsüne İlişkin	
	Genel Bilgiler.....	145
B)	Kanal İstanbul Projesinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi	
	Kapsamında Değerlendirilmesi.....	146
VI-	TÜRK KARASULARI.....	151
1.	Genel Olarak.....	151
2.	Ege Denizi Karasuları Sorunu	153
3.	Tarafların Karasuları Sorununa İlişkin Tezleri.....	155

A)	Yunanistan'ın Tezleri.....	155
a)	Genel Kural: 12 Mil Genişlik.....	156
b)	Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi	156
c)	Kıyı Devletinin Egemenlik Yetkisi.....	157
d)	Genel Kural: Eşitlik Uzaklık İlkesi.....	158
e)	Türk Karasular Genişliği 3 mildir.....	158
B)	Türkiye'nin Tezleri	159
a)	Karasuları Genişliği Konusunda Genel Bir Kuralın	
Yokluğu		159
b)	Hakkaniyet İlkesinin Gözetilmesi.....	161
c)	Eşit Uzaklık İlkesi.....	161
d)	Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi	163
e)	Coğrafi Özelliklerin Gözetilmesi.....	164
f)	Kıyı Devletinin Egemenlik Yetkisi	165
g)	İyiniyet Kuralı	166
C)	Tezlerin Değerlendirilmesi.....	167
VII-	KARASULARINDA YARGI YETKİSİ	170
1.	Genel Olarak.....	170
2.	Ticaret Gemileri ve Ticari Amaçla Kullanılan Devlet	
Gemileri Üzerinde Yargı Yetkisi		171
A)	Hukuki Yargı Yetkisi	172
a)	Gemide Bulunan Kişilere İlişkin Hukuk Davaları.....	172
b)	Gemiye İlişkin Hukuk Davaları.....	173
B)	Cezaî Yargı Yetkisi.....	175
a)	Geminin Karasularına Girmesinden Önce İşlenmiş	
Suçlar.		175
b)	Geminin Karasularından Geçiş Esnasında İşlenmiş	
Suçlar.		178
c)	Karasularında Yatmakta Olan Gemilerde İşlenen Suçlar... 183	
3.	Savaş Gemileri ve Ticari Amaçla Kullanılmayan Devlet	
Gemileri Üzerinde Yargı Yetkisi		186
A)	Savaş Gemilerinin Yargı Bağımsızlığı.....	187
B)	Savaş Gemisine İlişkin Ceza Davaları	189
a)	Gemi Personelinin Gemide Suç İşlemesi	189
b)	Gemi Personeli Olmayan Bir Kimsenin Suç İşlemesi.....	190
c)	Gemide Suç İşlemesinden Sonra Karaya Çıkılması	192
d)	Kıyı Devletinde Suç İşledikten Sonra Gemiye Çıkılması....	192
e)	Savaş Gemilerine Sığınma	193
C)	Ticari Amaçla Kullanılmayan Devlet Gemileri	194
Vm-TÜRK KARASULARININ HUKUKİ REJİMİ		198
1.	Genel Olarak.....	198
2.	Zararsız Geçiş Hakkı.....	199
A)	Ticaret Gemileri	200
B)	Savaş Gemileri.....	202
3.	Türk Karasularında Yargı Yetkisi	204
A)	Ticaret Gemileri	205
a)	Hukuki Yargı Yetkisi	205
b)	Cezai Yargı Yetkisi.....	208
c)	Türk Karasularında Cezai Yargı Yetkisine İlişkin Örnek	
Kararlar		215
B)	Savaş Gemileri ve Diğer Ticari Amaçla Kullanılmayan	

Devlet Gemileri Üzerinde Yargı Bağışıklığı	225
a) Genel Olarak: Yargı Bağışıklığı	225
b) 1926 Tarihli Devlet Gemilerinin Bağışıklığına İlişkin Brüksel Sözleşmesi	226
c) 1983 Tarihli 83/7467 Sayılı Yönetmelik	228
d) 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun	230
e) Türk Ticaret Kanunu (Madde 935) (Eski TTK m.822)	237
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM BİTİŞİK BÖLGE	
I- BİTİŞİK BÖLGE KAVRAMI	239
1. Kavram ve Gelişimi	239
II- HUKUKİ REJİM	242
III- ARKEOLOJİK BİTİŞİK BÖLGE	245
IV- TÜRK HUKUKUNDA DURUM	246
BEŞİNCİ BÖLÜM KİTA SAHANLIĞI	
I- KİTA SAHANLIĞI KAVRAMI	249
1. Tanım	249
2. Tarihi Gelişimi	250
3. 1958 ve 1982 Deniz Hukuk Sözleşmelerindeki Düzenleme	250
4. Hukuki Rejimi	252
II- KİTA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASI	253
1. 1958 Cenevre Kıta Sahaneliği Sözleşmesi	254
2. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	255
3. Uluslararası Uygulama	258
III- EGE KİTA SAHANLIĞI UYUŞMAZLIĞI	260
1. Genel Olarak	~cr.
2. Tarafların Tezleri	
*****	-çö 1
A) Yunanistan'ın Tezleri	
a) Tam Kıta Sahaneliği Hakkı	261
b) Eşit Uzaklık İlkesi	263
c) Türkiye ile Yunan Adalarının En Doğuda Olanı Arasında Sınırlandırmanın Olması	263
d) Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi	264
e) Kıta Sahaneliği Üzerinde Münhasır Egemen Haklar	265
B) Türkiye'nin Tezleri	266
a) Doğal Uzantı	266
b) Sınırlandırmada Anlaşmanın Esas Olması	266
c) Hakça İlkeler	267
d) Özel Durumlar İstisnası	267
e) Lozan Dengesi	268
ALTINCI BÖLÜM MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE	
I- MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE KAVRAMI	271
1. Tanım	271
2. Gelişimi	271
II- MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGENİN HUKUKİ REJİMİ	272
1. Genel Olarak	272
2. Kıyı Devletinin Ekonomik Amaçlı Hakları	273
3. Kıyı Devletinin Yetkileri	274
A) İdari Yetkiler	274
B) Yargı Yetkisi	277

a)	Kıyı Devletinin Kanun ve Düzenlemelerinin	
Uygulanması		277
b)	Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yetkisi	278
c)	Münhasır Ekonomik Bölgedeki İhtilafların Çözümü	280
4.	Diğer Devletlerin Hakları	282
A)	Tüm Üçüncü Devletlere Tanınan Haklar	282
B)	Sadece Bölge Devletlerine Tanınan Haklar	283
a)	Denize Kıyısı Olmayan Devletler	283
b)	Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Durumda Olan Devletler	284
III-	MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGENİN SINIRLANDIRILMASI	286
1.	Genel Olarak	286
2.	1982 B.M.D.H. Sözleşmesinde Düzenleme	286
3.	Münhasır Ekonomik Bölge ile Kıta Sahanlığının	
Karşılaştırılması		288
IV-	TÜRKİYE’NİN MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGESİ	291
1.	Genel Olarak	291
2.	Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi	292
V-	DOĞU AKDENİZ’DE MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE	
UYUŞMAZLIĞI		293
1.	Genel Olarak	293
2.	Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı Kavramları	294
3.	Doğu Akdeniz’de Yaşanan Gelişmeler	295
4.	Türkiye'nin Tezleri	297
5.	Türkiye ile Libya Arasında Doğu Akdeniz’de Yetki Alanlarının	
Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat ve Hukuki Önemi		301
6.	Sonuç	305
YEDİNCİ BÖLÜM AÇIK DENİZ		
I-	AÇIK DENİZ KAVRAMI	307
1.	Tanım	307
2.	Açık Denizin Hukuki Rejimi	308
A)	Açık Denizin Serbestliği İlkesi	308
B)	Genel Sınırlama: Barışçıl Amaç	309
II-	AÇIK DENİZDEKİ GEMİLERİN HUKUKİ STATÜSÜ	310
1.	Tek Bayrak Devleti Kuralı	310
2.	Ticaret Gemileri Üzerindeki Yargı Yetkisi	312
A)	Cezaî Yargı Yetkisi	312
B)	Hukuki Yargı Yetkisi	314
3.	Savaş Gemilerinin Açık Denizdeki Bağışıklığı	315
m-	AÇIK DENİZDE BAYRAK DEVLETİ KURALININ İSTİSNALARI	317
1.	Genel Olarak	317
2.	Kesintisiz Takip Hakkı	
A)	Kesintisiz Takip Hakkının Şartları	^ 1 g
a)	Hukuk İhlali	^ 1g
b)	Takibin Başlama Yeri	319
c)	Takibin Zamanı	320
d)	Takibe Yetkili Gemi ve Uçaklar	321
e)	Takibe Konu Gemiler	321
3.	Yabancı Ticaret Gemisini Ziyaret Hakkı	322
4.	Deniz Haydutluğu	324
5.	Köle Ticareti	326
6.	Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı	326

7.	Açık Denizden İzinsiz Yayın Yapılması	327
8.	Güncel Bir Olay: Euriavfor Medirini Operasyonu Dâhilinde Roseline - A Gemisine Yönelik Gerçekleştirilen Askeri Müdahalenin Meşruiyetinin Uluslararası Hukuk Kapsamında Değerlendirilmesi.....	328
A)	22 Kasım 2020 Tarihli Askeri Müdahalenin Kronolojik Olay Örgüsü	328
B)	Uluslararası Hukuk Kapsamında Açık Denizlerde Ticaret Gemilerinin Denetimi	328
C)	Müdahalenin Meşruiyet Testi	331
D)	Değerlendirme.....	331
IV-	ULUSLARARASI DENİZ YATAĞI	334
1.	Kavram	334
2.	1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Kadar Olan Gelişimi.....	335
3.	1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Öngörülen Genel İlkeler ve Hukuki Rejim	337
A)	İnsanlığın Ortak Malları İlkesi.....	337
B)	İşletilme İlkesi	338
C)	Barışçı Amaçlar İlkesi	339
D)	Hakça Paylaşım İlkesi	340
4.	Uluslararası Deniz Yatağı ve Türkiye	341
	SEKİZİNCİ BÖLÜM DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI	
I-	GENEL OLARAK	345
II-	1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNDE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI	
1.	Deniz Çevresinin Kirlenmesi Kavramı.....	346
2.	Tüm Devletlerin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yükümlülükleri	347
A)	Kıyı Devletinin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yetki ve Yükümlülükleri	349
B)	Kıyı Devletinin Yargılama Yetkisi.....	349
C)	Bayrak Devletinin Cezai Yargılama Yetkisi	350
III-	DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN	
	TÜRK MEVZUATI.....	351
1.	2872 Sayılı Çevre Kanunu.....	351
2.	5312 Sayılı Acil Müdahale Kanunu	353
3.	1998 Tarihli Türk Boğazları Tüzüğü.....	354
	DOKUZUNCU BÖLÜM ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜM YOLLARI	
I-	1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ UYARINCA UYUŞMAZLIKLARIN	
	ÇÖZÜM SİSTEMİNE DAİR GENEL BİLGİLER	359
II-	ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU MAHKEMESİ.....	364
1.	MAHKEME'NİN YAPISI	364
A)	Mahkeme'nin Göreve Başlaması ve Hukuki Statüsü	364
B)	Mahkeme Üyeliklerinin Dağılımı ve Üyelerin Seçimi	366
C)	Mahkeme'nin Üye ve Memurlarının Diplomatik İmtiyaz, Bağımsızlık ve Ayrıcalıkları	369
2.	MAHKEME'DE DAVA İŞLEYİŞİ VE DAVA DAİRELERİ	370
A)	Mahkeme'nin Dava İşleyişi Süreci	370
B)	Dava Daireleri	370

a)	Basit Usul Dairesi (Chamber of Summary Procedure)	370
b)	Mahkeme'nin Kurduğu Daimi Daireler	37 \
c)	Uyuşmazlığa Özel Oluşturulan Ad Hoc Daireler.....	372
d)	Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi (Seabed Disputes Chamber)	373
3.	MAHKEME'NİN YARGI YETKİSİ	375
A)	Kişi Bakımından (Ratione Personae) Yargı Yetkisi ...	375
B)	Konu Bakımından (Ratione Materiae) Yargı Yetkisi	^70
EKLER		
EK. 1 - 1958 TARİHLİ CENEVRE DENİZ HUKUKU		
SÖZLEŞMELERİ		385
A)	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi	385
B)	1958 Cenevre Kata Sahanlığı Sözleşmesi	392
C)	1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi	395
D)	1958 Cenevre Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı	
Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme		403
EK.2 - 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU		
SÖZLEŞMESİ		410
EK.3 - KITA SAHANLIĞININ TORAK ALTI VE DENİZ YATAĞININ DOĞAL KAYNAKLARI		
HAKKINDA 2667 (NOLU) VE 28 EYLÜL 1945 TARİHLİ (ABD) BAŞKANLIK DUYURUSU		
(TRUMAN BİLDİRİSİ).....		
		538
EK. 4 - 20 TEMMUZ 1936 TARİHLİ MONTRÖ BOĞAZLAR		
SÖZLEŞMESİ		539
EK. 5 - 12 MART 1999 TARİHLİ GEMİLERİN İHTİYATI		
HACZİNE İLİŞKİN MİLLETLERARASI SÖZLEŞME		554
EK. 6 - TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE LİBYA DEVLETİ ULUSAL MUTABAKAT		
HÜKÜMETİ ARASINDA AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ		
SINIRLANDIRILMASINA İLİŞKİN MUTABAKAT MUHTIRASI		
		564
EK. 7 - TÜRK DENİZ HUKUKU MEVZUATI		
1. 476 SAYILI KARASULARI KANUNU		570
2. 2674 SAYILI KARASULARI KANUNU		571
3. 8/4742 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI		571
4. YABANCI SİLÂHLİ KUVVETLERE BAĞLI GEMİLERİN		
TÜRK İÇSULARINA VE LİMANLARINA GELİŞMELERİ VE BU SULARDAKİ HAREKET VE		
FAALİYETLERİNE İLİŞKİN 1983 TARİHLİ YÖNETMELİK (METİN).....		
5. 24 TEMMUZ 1996 TARİHLİ İSTANBUL LİMAN TÜZÜĞÜ....		581
6. 1998 TARİHLİ TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK		
DÜZENİ TÜZÜĞÜ		598
7. 31 EKİM 2012 TARİHLİ LİMANLAR YÖNETMELİĞİ		627
EK. 8 - DENİZ ALANLARI (ŞEKİL).....		
		664
EK. 9 - DOĞU AKDENİZ MÜNHASİR EKONOMİK		
BÖLGE SINIRLANDIRMASI HARİTASI		
		665
KISALTMALAR		
A.B.D.		
A.J.T.L.		
Bkz.		
B. M.		
1982 B.M.D.H.S		
B.Y.I.L		
C		
1958 Cenevre K.B.B.S		

Dz. K.K.

I.C.J

I.L.C

I.L.A

Infra

I.L.M

m

Official Records

P

R. G

s

s

S. S.C.B Supra

T. C.

U. N U.N.T.S Vol

UNCLOS I UNCLOS II Y.I.L.C

: Amerika Birleşik Devletleri : American Journal of International law : Bakınız

: Birleşmiş Milletler

: 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku

Sözleşmesi

: British Yearbook of International law : Cilt

: 1958 Tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge

Sözleşmesi

: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı : International Court of Justice : International law Commission :

International law Association : Aşağıda

: International legal Materials : Madde

: United Nations Conférence on The law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings and Annexes

: paragraf : Resmi Gazete : Sayfa : Sayı

: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği : Yukarıda

: Türkiye Cumhuriyeti : United Nations : United Nations Treaty Sériés : Volume

: First United Nations Conférence on The law of the Sea (1958)

: Third United Nations Conférence on The law of the Sea (1973-1982)

: Yearbook of The International Law Commission

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZ HUKUKUNA GİRİŞ

I- DENİZ HUKUKUNUN KONUSU VE GELİŞİMİ

İnsanoğlu yüzyıllardan beri karalar üzerindeki bütün keşiflerini tamamladıktan sonra, iki yeni alana yönelmiş görünüyor. Bunlardan birisi denizleri keşfetme ve denizlerden mümkün olduğunca faydalanma, diğeri de uzayı ve uzay cisimlerini keşfederek bunlardan faydalanmadır.

İnsanlık denizlerden iki amaçla yararlanır. Birincisi ulaşım ve iletişim, diğeri de denizin doğal kaynaklarının ve zenginliklerinin kullanılması ve işletilmesi. Yeryüzünün dörtte üçünün deniz alanları ile kaplı olması, bu alanların hukukî rejiminin tespit edilmesi ve bu alanlardaki faaliyetleri düzenleyen kuralların gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Deniz hukuku, genel olarak, deniz alanlarının hukukî rejimini, çeşitli kullanımların ve denizdeki gemilerin seyrüseferini düzenleyen kuralların bütünü şeklinde tanımlanabilir.¹

Deniz hukukun temelini yüzyıllar boyu teamül kuralları oluşturmuştur. Ancak, ekonomik ve teknolojik gelişmeye paralel olarak deniz alanlarının araştırılması ve işletilmesi imkânlarının çoğalması, deniz taşımacılık faaliyetlerinin giderek artması gerek ulusal gerek uluslararası alanda deniz hukukunun yeniden düzenlenmesini zorunlu kılmıştır.² Bu anlayışla sürekli gelişim hâlinde olan deniz hukuku alanında XIX ve XX. yüzyıl boyunca çok sayıda uluslararası konvansiyon imzalanmış ve bu konvansiyonlardaki kurallar birçok ülke tarafından iç hukuka alınmıştır. Deniz hukuku, uluslararası alanda göstermiş olduğu bütün bu gelişmeler, siyasal ve ekonomik dengelere getirdiği yeni boyutlar nedeniyle günümüzde bütün devletlerce yakından izlenmektedir.³ Ancak Türkiye için deniz hukuku ülkemizin için-

Ingo Von Münch, Völkerrecht, Berlin, 1982. s. 425; Churchill/Lowe The law of The Sea, Secend Edition, Manchester, 1983, s.l. Fahman Tekil; Deniz Hukuku, 4 ncü Baskı, İstanbul, 1993. s. 5. Tahir Çağ; Deniz Ticaret Hukuku, I, 6 ncı Baskı, İstanbul, 1982, s. 1. Hüseyin Pazarcı; Uluslararası Hukuk Dersleri XI. Kitap, 2 ncı Baskı, Ankara, 1990 s. 288 vd.

² Tekil; s. 5. Von Münch; s. 425/426.

Ege'de Deniz Sorunları, Semineri; Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 552, Ankara, 1986, s. 1 vd.

de bulunduğu coğrafi ve stratejik konumu nedeniyle uluslararası ilişkilerin de ötesinde büyük bir önem arz etmektedir. Bunun en önemli nedeni, ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve 7000 kilometreden fazla sahilleri bulunması dolayısıyla kıyıdaş ülkelerle denizlerdeki egemenlik haklarına ilişkin doğan ve büyük ölçüde halen devam etmekte olan ihtilâflardır. Gerek komşumuz Yunanistan ile yıllardır Ege Denizi'nde yaşadığımız sorunlar, gerekse Rusya Federasyonu ile boğazlarımızdan geçişle ilgili yaşadığımız sorunlar, deniz hukukunun ülkemiz açısından özel önemini ortaya koymaktadır.

1. Deniz Hukukunun Ana Bölümleri

Deniz hukuku kamu hukuku alanına giren uluslararası deniz hukuku ve özel hukuk alanına giren deniz ticaret hukuku olarak iki ana bölüme ayrılır.⁴

A) Uluslararası Deniz Hukuku

Devletlerarası deniz alanlarına ilişkin ortaya çıkan egemenlik anlaşmazlıkları ile ilgili deniz hukuku dahildir.

Denizlerdeki ulaşım konusunda temel sorun, deniz ulaşımının hukukî açıdan her yerde serbest olup olmadığıdır. Devletler denizin bazı bölümlerine tümüyle sahip olduklarına ve bazı bölümlerinde birtakım egemenlik hakları kullandıklarına göre denizdeki ulaşım ticarî olsun, olmasın bu alanlardan geçişin serbest olup olmadığı ve hukukî rejiminin tespit edilmesi gerekmektedir. Deniz ulaşımında kullanılan araçların en önemlisi gemilerdir. Gerek ticarî gemilerin gerek devlet gemilerinin uluslararası hukuktaki nitelikleri ve bunların denizlerdeki rejimine ilişkin temel kurallar ve bunlar üzerinde hangi devletin yetkili olacağı, gemilerin uyruklığı gibi temel sorunlar deniz hukukunun uluslararası ilgi alanına girmektedir. Deniz hukukunun ülkelerin politik ve sosyal koşulları dışına doğrudan doğruya deniz seyrüseferine ilişkin olması, deniz hukukunun uluslararası boyutunu ortaya koyup, bu alanda uluslararası anlaşmaların yapılmasını gerekli kılmıştır. Uluslararası deniz hukukunun temel kaynağını örf ve âdet hukuku oluşturur.⁵ Özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra deniz alanlarının gittikçe artan siyasî ve ekonomik önemine paralel olarak Birleşmiş Milletler Örgütü öncülüğünde deniz hukukuna yazılı bir biçim verme çalışmaları başlamıştır. Bu çalışmaların ürünü olarak, 29 Nisan 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri ve 10 Aralık 1982 tarihli Birleşmiş

Milletler Deniz

4

Çağa; s. 2. Tekil; s. 6. Pazarcı; s. 288.

Sevin Toluner; Milletlerarası Hukuk Dersleri (Devletin Yetkisi), 3 ncü Baskı, İstanbul, 1984, s. 52 vd. Tekil; s. 5

Hukuku Sözleşmesi ortaya çıkmıştır.⁶ Bu sözleşmeler ve bunların dışında imzalanan birçok uluslararası antlaşmalar deniz hukukunu düzenleyen kuralların teamüli olma özelliklerini yazılı hâle getirip deniz hukukunun

çok önemli kaynağını oluşturmuşlardır.

Devletler arasındaki denize ilişkin egemenlik anlaşmazlıklarının çözümü. kara sularının genişliği, balıkçılık bölgesi, kıta sahanlığı, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, açık deniz ve uluslararası deniz yatağına ilişkin kurallar ve deniz araçlarının denizlerdeki hukukî rejimiyle ilgili temel kuralları düzenleyen uluslararası sözleşmelere örnek olarak şunlar sıralanabilir.⁷

1958 Tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri

4 Ana sözleşmeden oluşan 1958 Cenevre Sözleşmeleri 28 Nisan 1958 tarihinde Cenevre'de imzalanmıştır. Türkiye, bu sözleşmelere taraf değildir.

- Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
- Kıta Sahanlığı Sözleşmesi
- Açık Deniz Sözleşmesi
- Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında

Sözleşme

1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Bu sözleşme, deniz hukuku konularını en ayrıntılı şekilde düzenleyen sözleşmedir. Cenevre Sözleşmeleri'nde bulunan hukukî boşlukları doldurmak;" hızla gelişen teknolojik ve ekonomik sorunlara deniz hukuku alanında birtakım yeni kural ve kavramların getirilmesi amacı ile, üçüncü bir deniz hukuku konferansı toplanmıştır.

Birleşmiş Milletlerin öncülüğünde yapılan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı yapılan çalışmalar sonucunda 10 Aralık 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin kabulüyle sonuçlanmıştır.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin taraf olmadığı sözleşmeyi Yunanistan 21 Temmuz 1995 tarihinde kabul etmiştir. Avrupa Birliğinin 1 Nisan 1998 tarihinde onay verdiği 1982 Sözleşmesine günümüz itibarıyla Avrupa Birliği ve 167 devlet taraftır.

Von Münch; s. 425-427, Toluner; s. 5 vd. Pazarcı; s. 296 vd.

Ayrıntılı bilgi için bkz. A. Gündüz; Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilâtlar Hakkında Temel Metinler, İstanbul, 1994, s. 256-289.

Bu boşluklardan en önemlisi, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde kara sularının genişliği konusunda bir düzenleme yapılmamış olması idi. Bkz. Toluner; s. 54 vd. Gündüz; s. 287. Pazarcı; s. 296-297.

Sözleşme kara sularının genişliği konusunda 12 mil genişlik esasını kabul etmiş ve birtakım yeni kavram ve kurumları düzenlemiştir. Bunlar, uluslararası deniz yatağı, münhasır ekonomik bölge, takımda devleti, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, Uluslararası Deniz Yatağı Örgütü ve boğazlardan geçişle ilgili gelişmelerdir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde düzenlenen başlıca konular şunlardır:

- Kara Suları ve Bitişik Bölge (Md.2-33)
- Milletlerarası Boğazlar (Md. 34-45)
- Takımda Devletleri (Md. 46-54)
- Münhasır Ekonomik Bölge (Md. 55-75)
- Kıta Sahanlığı (Md. 75-85)
- Açık Denizler (Md. 86-120)
- Adalar Rejimi (Md. 121)

- Kapalı veya Yarı Kapalı Denizler (Md. 122-123)
- Denize Kıyısı Olmayan Devletler (Md. 124-132)
- Millî Yetki Dışındaki Saha (Md. 133-191)
- Deniz Çevresinin Korunması (Md. 192-237)
- Bilimsel Araştırma (Md. 238-265)
- Deniz Teknolojisinin Geliştirilmesi ve Transferi (Md. 266-278)
- Uyuşmazlıkların Çözümü (Md. 279-299)

1936 Tarihli Boğazlar Rejimi Hakkında Montrö Sözleşmesi

Türk boğazları deyimi, coğrafi bakımdan İstanbul Boğazı, Marmara denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan bir deyimdir.⁹ Türk boğazlarından geçiş, boğazların coğrafi ve stratejik önemi nedeniyle tarih boyunca birçok devleti ilgilendiren bir sorun olmuştur.¹⁰

Türk boğazlarından geçişi düzenleyen Montrö Sözleşmesi 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere imzalanmıştır. Sözleşmenin amacının, "Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde" boğazlardan geçişin düzenlenmesi olduğu belirtilmektedir.¹¹

Toluner; s. 139. Gündüz; s. 411. Pazarcı; s. 352.

¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Toluner; s. 142 vd. Pazarcı; s. 352 vd.

¹¹ Montrö Sözleşmesi'nin tamamı, 29 maddelik bir ana metin dört ek ve bir de protokolden oluşmaktadır. Bkz. Gündüz; s. 421 vd.

Sözleşmenin 1. maddesinde, tarafların¹² boğazlardan geçiş ve ulaştırma serbestisi ilkesini tanıdıkları ve teyit ettikleri hükmü yer alır. Bazı kısıtlamalarla birlikte boğazlardan geçişin serbestliği, özellikle 1960'lardan itibaren deniz trafiğinin son derece artması sonucunda çevre güvenliğini tehdit eder hâle gelmiştir. Deniz seyrüseferinin yoğunlaşması boğazlardaki kazaları artırdığı gibi, gelişen teknoloji ile birlikte doğayı ve deniz alanlarını sürekli kirlenme tehdidi altında tutmuştur. Türkiye, geçiş güvenliğinin sağlanması ve deniz kirlenmesinin önlenmesi amacıyla, geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla, bazı trafik düzenlemeleri yapma konusunda yoğun bir çalışma içine girmiştir.¹³

Yapılan çalışmalar sonucunda hazırlanan birinci Boğazlar Tüzüğü, 1994'te ikinci Tüzük 1998'de yürürlüğe girmiştir.^{14*}

B) Deniz Ticaret Hukuku

Deniz "ticaret" gemilerinin seyrüseferiyle ilgili olarak kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen deniz hukuku dalıdır.

Ticaret gemilerinin ve ticaret amaçlı devlet gemilerinin taşımacılığa uygun olup olmadıkları ve bunların taşımacılık ile ilgili sorunları deniz ticaret hukukunun ilgili alanına girmektedir. Türk Deniz Ticaret Hukuku'na ilişkin hükümler, eskiden 6762 sayılı TTK'nun IV. kitabında (m. 816-1262) düzenlenmiş idi. Eski Türk Deniz Ticareti Kanunu'nun menşei 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin hükümleri idi.

Bugün Deniz Ticaret Hukuku'na ilişkin hükümler 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun V. kitabında (m. 931-1400) düzenlenmiştir.

4. Kısımda düzenlenen "Deniz Ticareti Sözleşmeleri", deniz ticaretinin hukuki boyutunda en çok önem arz eden unsurlardandır. Bu kısımda; "gemi kira sözleşmesi", "zaman charteri sözleşmesi", "navlun sözleşmesi" ve "deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi" olarak dört tip sözleşme ele alınmıştır.¹⁶

¹² Sözleşme, Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ve İngiliz Commonwealth tarafından imzalanmıştır.

¹³ Bkz. Sevin Toluner; Boğazlardan Geçişin Düzenleme ve Montreux Antlaşması; Çevre Koruma, 1980, s. 3.

¹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. III. 1.

¹³ Çağa; s. 3. Tekil; s. 7.

¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Rayegân Render, Ergon Çetingil, Emine Yazıcıoğlu; Deniz Ticareti Hukuku, 16. Baskı, İstanbul, 2020, s.313 vd.; İnci Deniz Kaner, Deniz Ticareti Hukuku ITI, 3. Baskı, İstanbul, 2019, s.293 vd. Bülent Sözer; Deniz Ticareti Hukuku I, 5. Baskı, İstanbul, 2019. Metin Uğur Aytekin; Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları, 1. Baskı, Ankara, 2019; Hakan Şeker, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara, 2020.

1. Gemi Kira Sözleşmeleri

Gemi kira sözleşmeleri; belli bir bedel karşılığında, bir geminin kullanımının kiraya veren tarafından kiracıya devredilmesini konu alan sözleşmelerdir. Bu devir işlemi, sadece geminin kullanımını içeren "çıplak gemi kira sözleşmesi" şeklinde olabileceği gibi gemiyle birlikte gemi adamlarının ve kumanya, yakıt vs. unsurların da devredilmesi mümkündür. İki halde de sözleşmenin niteliği değişmemiş olacaktır.

Sözleşme taraflarının talebiyle, "gemi kira charter partis" adını taşıyan ve sözleşme şartlarını barındıran bir gemi kira senedi düzenlenebilir. Uygulamada bilhassa çıplak gemi kira sözleşmelerinin kurulmasında BIMCO bünyesinde düzenlenen BARECON 2001 charter pailisi standardı yaygın şekilde kullanılmaktadır. Söz konusu işlemle kiracı, geminin tam kontrolünün yanı sıra hukuki ve mali sorumluluğunu da üstlenmektedir. Kiracı genellikle yakıt, mürettebat, bakım, onarım ve sigorta dahil tüm işletme giderlerini ödemektedir. Kiraya veren ise; gemiyi sözleşmedeki amaca uygun ve denize elverişli şekilde hazır ederek, sözleşme kapsamında belirlenen yerde teslim etme yükümlülüğü altındadır. Zilyetliğin devriyle teslim işlemi tamamlanmış olacaktır. Ayrıca sözleşmenin gemi sicillerine şerhi de mümkündür. Böylece, gemi malikinin değişmesi durumunda kiracının sözleşmeden doğan ve gemiyi kullanmaya yönelik olan hakları korunmuş olacaktır.

2. Zaman Charteri Sözleşmeleri

Zaman charteri sözleşmelerinde, kira sözleşmelerinde devredilen tam kontrolün aksine geminin yalnız ticari kontrolünün devredilmesi söz konusudur. Bu durumda; donatılmış olan geminin ticari yönetimi, tahsis eden tarafından belli bir süre için ve belli bir ücret karşılığında tahsis olunana devredilmektedir.

Tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlendiği için hem sözleşme kapsamında belirlenen yer ve zamanda gemiyi hazır hale getirme hem de sözleşme süresi boyunca gemiyi TTK'nın 932'nci maddesinin birinci ve ikinci fıkrasında tanımlandığı surette denize, yola ve ayrıca sözleşmenin amacının ifasına elverişli olarak tutma yükümlülüğü altındadır. Teknik yönetim; geminin şartlara uygun şekilde işlevini koruyabilmesi için gerekli olan periyodik kontroller vs. tedbirlerin alınması, gerekli belgelerin temini ve bulundurulması gibi hususları kapsamaktadır. Geminin TTK'nın 932'nci maddesinin üçüncü fıkrasında tanımlandığı surette yüke elverişli bulundurulması, tahsis edenin yükümlülüğünde değildir.

Geminin ticari işletilmesinden kaynaklı yakıt, liman ücretleri vs. giderleri ise tahsis olunan karşılayacaktır. Diğer taraftan gemi adamlarının ücretleri ve kumanya, ticari yönetim kapsamında değerlendirilmemektedir. Kaptan, geminin teknik yönetimi üstlenmiş ise zilyet olduğu kabul edilir. Bununla birlikte, tahsis olunanın ticari işleyişle ilgili sözleşme kapsamındaki talimatlarına uymakla yükümlüdür. Kanuna göre tahsis ücreti, ticari yönetim devir anından başlayacak şekilde aylık ve peşin olarak ödenmelidir. Geminin 24 saatten fazla hareketsiz kalmak suretiyle ticari bakımdan yararlanılamaz durumda kalması halinde bu şekilde geçen süre için tahsis ücreti tahakkuk etmeyecektir.

3. Navlun Sözleşmeleri

Deniz ticaretinde kullanılan sözleşme türlerinden kanunda en detaylı düzenlenmiş olanı navlun sözleşmeleridir. Eşya taşınması karşılığında verilen ücrete navlun denir. Denizde eşya taşınmasını konu alan sözleşmelere de genel olarak navlun sözleşmesi denmektedir. TTK kapsamında düzenlenen bir navlun sözleşmesinden bahsedilebilmesi için sözleşmenin; deniz yoluyla ve bir gemi vasıtasıyla, taşıyanın taşıma maksatlı zilyetliğine geçmesi kavdıyla eşya taşınmasını ve bu taşıma işlemi karşılığında bir ücret ödenmesini içermelidir.

Navlun sözleşmesinin başlıca şahıs unsurları; taşıyan, taşıtan, yükleten ve gönderilen olarak sayılabilecektir. Taşıma işini taahhüt eden kişi, "taşıyan" olarak adlandırılmaktadır. Taşıyan kişi, "donatan" yahut kendi sahibi olmadığı ticaret gemisini maddi kazanç için kendi adına işleten "gemi işletme müteahhidi" değilse taşıyan ile fiili taşıyan farklı kişiler olacağı için bir alt navlun sözleşmesi kurulmalıdır. "Taşıtan", eşyanın taşınması için taşıyana ücret ödeme yükümü altına giren kişidir. Taşıyanın, ilgili eşyanın sahibi olması şart değildir. Önem arz eden husus, navlun sözleşmesinde para borcu altına giren taraf niteliğini taşımasıdır. Eşyayı taşıyana teslim eden kişi olarak "yükleten" veya varma limanında eşyayı teslim alacak kişi olarak "gönderilen" şahısların taşıtan ile aynı kişi olması da mümkündür. Navlun sözleşmesiyle başlayan süreçte ilgili kişilerin rolleri genel itibarıyla böyle taksim edilebilecektir.

TTK'da, "yolculuk charteri sözleşmesi" ve "kırkambar sözleşmesi" olarak iki tür navlun sözleşmesi

sayılmıştır.

Yolculuk charteri sözleşmesinde esas olan; geminin tamamı ya da bir kısmının yahut belirli bir yerinin taşıtana tahsis edilmesidir. Geminin tamamının tahsis edilmesi durumunda tam yolculuk charteri, diğer durumlarda kısmi yolculuk charteri olarak adlandırılır.

Kırkambar sözleşmesinde ise geminin tahsisi değil, taşınacak eşyanın belirlenerek ayırt edilmesi ve onun üzerine sözleşme kurulması söz konusudur. Taşıyan bu eşyayı gemide uygun gördüğü herhangi bir yerde taşıyabilecektir. Fakat güvertede taşıyabilmesi taşıtanın bu konuda muvafakati gereklidir.

Belirli bir şekle tabi olmayan navlun sözleşmeleri akdedildikten sonra taraflardan her biri, masrafını karşılamak kaydıyla "yolculuk çar ter partisi" düzenlenerek kendisine teslimini talep edebilir. Bu belge bir ispat vasıtası olarak kullanılabilir. Fakat ayrıca kıymetli evrak niteliği taşıyan "konişmento" da düzenlenmektedir. Konişmento, taşıyan yahut taşıyanı temsilen kaptan tarafından düzenlenir ve sözleşmeye konu olan yükün cinsi, miktarı, geminin güzergahı vs. bilgileri barındırır. Konişmento düzenlenirken hüküm ve şartlar açısından navlun sözleşmesine atıf bulunulması yahut navlun sözleşmesi yapılırken sonradan düzenlenecek olan konşimentodaki şartlara atıfta bulunulması mümkündür. İki yola da başvurulabilir. Konişmento hem yükü temsilen kıymetli evrak niteliği taşır hem navlun sözleşmesinin varlığını kanıtlar hem de yükün teslim edildiğine yönelik ispat vasıtasıdır. Navlun sözleşmesi, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide hak ve borçlar doğurmaktadır. Konişmento ise hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide esas alınmaktadır.

Navlun sözleşmelerinde taşıyan, geminin yukarıda belirtilen denize, yola ve yüke elverişlilik şartlarını sağlamak yükümlülüğü altındadır. Sözleşmede yükün hangi gemiyle taşınacağını belirlenmesi mümkün olduğu gibi, taraflar ikame gemi klotlarıyla alternatif gemilerde yükün taşınmasında da anlaşabilir. Kararlaştırılan eşyadan farklı bir eşyanın taşınması talep edildiğinde ise taşıyan, durumu güçleşmediği takdirde bunu kabul etmekle yükümlüdür. Ancak eşyanın nitelikleri taraflar arasında kesin biçimde belirlenmiş ise, taşıyan adına böyle bir yükümlülük bulunmamaktadır.

4. Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi

Denizde yük taşıma merkezli sözleşmelerden farklı olarak deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri, bagajları ile beraber olarak ya da olmayarak yolcu taşınmasını esas alır. Bu tür sözleşmeler; yolcu taşıma işleminin deniz yoluyla, gemi ile ve ücret karşılığında yapılmasını gerektirmektedir.

Deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinde taraflar, "yolcu" ve "taşıyan" şeklinde ortaya çıkmaktadır. Tıpkı navlun sözleşmesinde olduğu gibi burada da taşıyanın bizzat donatan olması mecburi değildir. Fiili taşıyanın farklı kişi olması mümkündür. Esasen yolcunun doğrudan sözleşme tarafı olması da zorunlu değildir. Yolcunun adı sözleşmede ve bilette belirtilmediği müddetçe biletin hamili yolcu olarak kabul edilir ve sözleşmeden doğan hakların sahibi olur. Fakat sözleşmede yolcunun adı yazılmış ise bu taşınma hakkının devredilmesi mümkün olmayacaktır.

Kanuna göre, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşıyan tarafından taşınan eşyalardan, canlı hayvanlar ve bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınanlar haricindekilerin bagaj niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taşıma ücretinin dışında bagaj için ücret talep edilemeyecektir.

Yolcu; gemiye zamanında gelmek, bagaj hakkında doğru bilgi vermek ve gemide düzenin sağlanmasına yönelik kaptanın talimatlarına uymak yükümlülükleri altındadır. Taşıyan, taşıma işinin sözleşme şartlarına uygun şekilde tamamlanmasından sorumludur. Yolcunun bir gemi kazasında ölmesi ya da yaralanmasından doğan zararlardan da taşıyan sorumludur. Kazanın meydana gelmesinde kusurunun olmadığını ispat yükü taşıyana aittir. Gemi kazasından kaynaklanmayan ölüm ve yaralanmalarda ise taşıyanın kusurlu olduğunu ispat yükü davacıya ait olacaktır. Bagajın ziya veya hasara uğraması halinde ise, bagajın kabin bagajı olup olmadığı yahut kayıp veya hasarın gemi kazası sonucunda gerçekleşip gerçekleşmemesine göre taşıyanın kusuru sorumluluğunun ispat yükleri benzer şekilde değişkenlik göstermektedir.

Bir ülkenin deniz ticareti hukuku, onun teknolojik ve ekonomik yapısıyla yakından ilgilidir. Dünyadaki teknolojik ve ekonomik gelişmeye paralel olarak ülkeler arasındaki ticarî ilişkiler gittikçe yoğunlaşmaktadır. Bunun sonucunda, deniz yoluyla taşımacılık büyük bir önem kazanmaktadır. Özellikle,

deniz yolu ile taşımalar sırasında meydana gelen kazalar, deniz hukukunun sorumluluk açısından çözümlenmesi gereken birçok sorununu ortaya çıkarmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Hukuku'nu ilgilendiren mevzuatın hepsi Ticaret Kanunumuzun IV. kitabında toplanmış değildir. Bunun dışında da deniz hukukunu ilgilendiren bazı kanun ve tüzükler vardır. Bunların başlıcaları şunlardır:

- 815 Sayılı Kabotaj Kanunu
- 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
- 618 Sayılı Limanlar Kanunu
- 854 Sayılı Deniz İş Kanunu
- 476 Sayılı Kara Sulan Kanunu
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
- Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Tüzük
- Gemi Sicili Tüzüğü
- Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Tüzük
- Türk Deniz Hukuku'nun ulusal yasalarda düzenlenmesinin yanı sıra, deniz hukukunun ülkelerin

politik ve sosyal koşulları dışında doğrudan doğruya deniz seyrüseferine ilişkin olması, deniz hukukunun uluslararası karakterini ortaya koymaktadır. Denizci ülkeler arasında deniz taşımacılığı ve deniz tekniği açısından birçok noktalarda benzerlik vardır. Deniz taşımacılığına ilişkin örf ve âdetler çok kere bir ülkeden diğerine geçmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yansından başlayarak gelen teknik ilerleme ve ticaretin gelişmesi deniz hukuku alanında birçok uluslararası antlaşmaların yapılmasını zorunlu kılmıştır. XX. yüzyıl boyunca çok sayıda imzalanan uluslararası sözleşmelerdeki kurallar birçok ülke tarafından iç hukuka alınmıştır.

Deniz hukukunun enternasyonal özelliği, deniz kazalarından ve kirlenmesinden doğan maddî zararların tazmini konusunu uluslararası konvansiyonlarda da düzenlemeyi zorunlu kılmıştır.

Deniz ticaret hukukunda çok önemli kaynak oluşturan uluslararası sözleşmelere örnek olarak şunlar sıralanabilir:

- Deniz gemilerinin ihtiyatî haczi hakkında Brüksel Sözleşmesi (10.5.1952)
 - Devlet gemilerinin muaflığı hakkında Brüksel Sözleşmesi (10.4.1926)
- Ticarî gemilerin asgarî standartları hakkında Paris Sözleşmesi (28.1.1982)
- Gemi maliklerinin sorumluluklarını sınırlandırılması hakkında Brüksel Sözleşmesi (25.8.1924)
- Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkında Londra Sözleşmesi (19.10.1976)
 - Denizyolu ile eşya taşıma hakkında Hamburg Sözleşmesi (31.3.1978)
- Yolcuların ve bagajların deniz yolu ile taşınması hakkında Atina Sözleşmesi (13.12.1974)
 - Çatmada hukukî ve cezaî yetki hakkında Hamburg Sözleşmesi (27.4.1979)
 - Denizde arama ve kurtarma hakkında Hamburg Sözleşmesi (27.4.1979)
- Denizin gemilerden kirlenmesini önleme hakkında Londra Sözleşmesi (2.11.1973)
 - Denizde can güvenliği hakkında Londra Sözleşmesi (1974, 1.5.1981)
- Denizde çatışmayı önleme uluslararası kuralları (COLREG). Londra, (20.10.1972, 1.11.1981)
 - Gemilerin ihtiyatî haczine ilişkin 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi

17

Tekil; s. 9 vd. Çağa; s. 15 vd.

2. Deniz Hukukunun Fonksiyonları

A) Çevre Korunmasına İlişkin Fonksiyonları

İnsan haklarının temelini insanın yaşama hakkı oluşturur. Sağlıklı bir yaşam, sağlığa elverişli temiz bir çevreyi ve doğayı gerektirir. Gelişen teknoloji ile birlikte yoğunlaşan deniz taşımacılığı kaza olasılıklarını artırdığı gibi, doğanın ve deniz alanlarının sürekli kirlenmesine yol açmaktadır. Denizin ve çevresinin temizliği insanlar için yaşamsal bir önem taşımaktadır. Özellikle kıyı devletlerinin deniz alanlarında meydana gelen deniz kazalarının sonucu, denize dökülen zehirli, zararlı ve tehlikeli maddeler, o ülkede yaşayan insanların yaşamını tehdit eder hâle gelmiştir. Deniz alanlarındaki faaliyetlerden kaynaklanan zararların yaşamı ve doğayı tehdit eder hâle gelmesi, deniz hukuku alanında birtakım düzenlemelerin

yapılmasını zorunlu kılmıştır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılan düzenleme ile, devletlere deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü getirilmiştir.¹⁸ Buna göre devletler, deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, bir kirlenmeyi azaltmak veya kontrol etmek için gerekli olan ve sözleşmeye uygun olan bütün tedbirleri tek başına veya birlikte almak yükümlülüğü altındadırlar.^{18 19} Bu amaçla bölgesel ve global seviyede gerekirse iş birliğine gideceklerdir.²⁰

Uluslararası deniz hukukunun sorumluluğa ilişkin hükümleri gibi, ülkemiz yönünden önem arz eden ve son yıllarda meydana gelen deniz kazalarının ülkemiz üzerindeki zarar verici mali sonuçlarını bertaraf etmek açısından, özellikle Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümleri, Limanlar Kanunu ve Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun büyük önem taşımaktadır.

Uluslararası deniz hukukunun deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümleri, üç tarafı denizlerle çevrili ve çok yoğun deniz trafiğinin yaşandığı ülkemiz açısından, diğer ülkelere oranla daha da büyük önem arz etmektedirler. Özellikle Türk boğazları, deniz taşımacılığının her döneminde önemlerini korumuşlardır. Denizlerdeki gemilerin sayıca artması, ortalama büyüklüklerinin büyümesi ve süratlerinin artması boğazlarımızda deniz trafiğinin yoğunlaşmasına ve deniz kazalarının artmasına sebebiyet vermektedir.²¹ Ülkemizde deniz kazalarının en yaygın olduğu yer, dünya-

¹⁸ B.M.D.H.S; m.192.

¹⁹ B.M.D.H.S; m.193.

²⁰ B.M.D.H.S; m.197.

Deniz kazası terimi şu olguları kapsamaktadır: Fırtına dolayısıyla gemi ve yükün hasar veya ziyana uğraması, geminin karaya oturması, geminin yanması ya da patlaması, geminin önemli bir geçit yeri olan İstanbul Boğazı'dır. Deniz yolu ile petrol taşımaları sırasında Türk boğazlarında meydana gelen tanker kazalarında büyük ağışlar meydana gelmiş, bunun sonucu olarak İstanbul ciddi yangın

■ y -y
tehlikeleri atlattır.

Türk boğazlarında meydana gelebilecek kaza olasılıklarını azaltmak ve böylece deniz çevresiyle birlikte insanları korumak için 1982'de yeni bir boğazlar tüzüğü çalışmalarına başlanmıştı. Boğazlar rejimine ilişkin Montrö Sözleşmesinde yer alan serbest geçiş prensibine uyularak hazırlanan ilk tüzük, 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe girdi.²¹ Birinci tüzüğün eksikliklerini gidermek amacıyla ikinci Tüzük 1998'de yürürlüğe girmiştir.

Boğazlardaki yoğun deniz trafiğini düzenlemek amacıyla hazırlanan yeni tüzük, yürürlüğe girmesinden kısa süre geçmesine rağmen fonksiyonunu yerine getirdi denebilir. Çünkü, tanker kazalarında büyük oranda düşüş görüldü.^{22 * 24}

1994 tarihli tüzüğün yerine geçen yeni tüzük, geçişleri kısıtlayıcı veya yasaklayıcı hükümleri ihtiva etmemektedir. Deniz trafiğini düzenleyici ve güvenliği artırıcı kuralları öngören tüzük, deniz çevresinin korunması ve denizin kirletilmesinin önlenmesi açısından son derece yararlı sonuçlar vermektedir.

B) Ekonomiye İlişkin Fonksiyonlar

Uluslararası deniz hukuku ve deniz ticaret hukuku, bir ülkenin ekonomik gelişimi açısından Önemli fonksiyonlara sahiptir. Gerek denizin doğal kaynakları ve zenginliklerinin işletilmesi, gerekse ticaret gemilerinin faaliyetlerinin düzenlenmesi deniz hukukunun ilgi alanına girer.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, denizlerdeki doğal kaynak ve zenginliklerden yararlanma konusunda hukukî rejimi düzenlemektedir. Denizlerin doğal kaynakları, canlı kaynaklar²⁵ ve minerallerdir.²⁶ Denizlerdeki canlı kaynaklar devletlerin ulusal yetkileri altına giren deniz alanları ile uluslararası deniz alanları arasında paylaştırılmaktadır. İçsular, milerin çatışması, gemi makinesinin hasarlanması. Aynnlılı bilgi için bkz. Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Ankara, 1983, s. 8 vd.

²² Son olarak 13.3.1994 tarihinde Nasia ve Sea Broker isimli petrol tankerlerinin çarpışmaları üzerine yaklaşık 14 bin ton ham petrol İstanbul Boğazı'na yayılmıştır.

³ Ancak, Rusya Federasyonu, Türkiye'nin yeni tüzüğünün Boğazlar rejimine ilişkin 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi'ni ihlâl ettiğini beyan ederek, tanımayacağını ilân etmiştir.

Yeni tüzüğün yürürlüğe girmesinden sonra kaza sayısında % 60 varan düşüş olmuştur.

²⁵ Balıklar ve yüzen öteki canlılar.

²⁶ Petrol ve diğer madenler.

karasuları, balıkçılık bölgesi ve münhasır ekonomik bölgelerde bulunan canlı kaynaklardan yararlanma kıyı devletlerinin yetki alanına girmektedir. Buna karşın, açık denizlerdeki kaynaklardan bütün devletlerin yararlanma imkânı vardır.²⁷ Kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramları deniz yatağı ve toprak altındaki canlılardan yararlanma yetkisini kıyı devletine vermektedir.²⁸ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi mineral kaynaklardan yararlanmayı, içsular, kara suları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramları aracılığı ile kıyı devletine bırakırken, bu bölgeler dışında kalan mineraller ve petrolü "insanlığın ortak mirası" olarak kabul etmektedir.²⁹ Uluslararası Deniz Yatağı otoritesi, insanlığın ortak malını oluşturan doğal mineral kaynakları işletme yetkisine sahiptir.³⁰

Türkiye 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni imzalamamıştır. Bu yönden, Türkiye için bir bağlayıcılığı yoktur. Ancak, ulusal çıkarlarımız açısından sözleşmenin iyi bir şekilde değerlendirilmesinin ve teamül hâline dönüşen veya dönüşebilecek kurallarının tespiti ile bunlara karşı tedbirler alma imkânlarını araştırmanın zaruri olduğu düşüncesindeyiz.

Teknolojinin gelişmesi ile bugün artık, deniz yatağının altında bulunan madenlerin, özellikle petrol ürünlerinin bulunması ve işletilmesi büyük önem kazanmaktadır. Deniz yatağından elde edilen petrolün bir ülkenin ekonomik gelişmesinde son derece önemli bir unsur olduğu bir gerçektir. Bu derece önemli bir kaynağın bulunması ve ülke ekonomisine katkıda bulunması amacıyla, özellikle teknolojik açıdan gelişmiş ülkeler yoğun çalışmalara girmişlerdir. Türkiye ile Yunanistan arasında ciddi bir uyuşmazlık konusu olan Ege denizi kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar da esasen Ege Denizi'nde petrol araştırma faaliyetlerine dayanmaktadır.³¹

Uluslararası deniz hukuku gibi, deniz ticaret hukuku kuralları da ülkemiz ekonomisi için önemlidir. XX. yüzyılın ikinci yarısından sonra gittikçe yoğunlaşan deniz taşımacılığı faaliyetleri, son yıllarda globalleşen dünya düzeni ve ekonomik ilişkilerle ayrı bir önem kazanmaktadır. Ülkelerarası B.M.D.H.S; m. 2, m.56.

²⁸ B.M.D.H.S; m. 56, m.77.

²⁹ "Common heritage of mankind"; BM Genel Kumlunun 17.12.1970 tarih ve 2749 (XXV) sayılı karar.

³⁰ B.M.D.H.S; m. 133-185.

¹ Yunanistan'ın Ege Denizi'nde petrol araştırılmasına ilişkin birtakım kararlarından sonra, Türkiye'de 1973 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına (TPAO) Ege'de kıta sahanlığı üzerinde petrol arama ruhsatları vermiştir. Bkz. Pazarcı; s. 378 vd. Toluner; 206 vd. Ege'de Deniz Sorunları Semineri, s. 80 vd.

ticarî ilişkilerin gelişmesi, malların ve petrolün deniz yolu ile taşınmalarını artırmıştır. Ancak, ülkemizde deniz taşımacılığı sektörünün yeterince geliştiğini ve uluslararası deniz taşımacılığı pazarında Önemli bir payı aldığı söylenemez.

Deniz taşımacılığından gemilerin boyutlarının ve dolayısıyla taşıdıkları yük miktarının çok büyümesi, deniz kazalarından doğan maddî ve manevî zararlara yeni boyutlar getirmiştir. Son yıllarda büyük gemilerin -özellikle tankerlerin- sebep oldukları deniz kazaları nedeniyle İstanbul ve çevresinde deniz, hava, insanlar büyük bir tehdit altında kalmaktadırlar. Deniz kazalarından doğan maddi zararların tazmin edilmesi deniz hukuku hükümlerinin donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri çerçevesinde olmaktadır. Bir gemi sahibi olarak veya işleticisi olarak donatanlar kaptan veya gemi adamlarının görevleri sırasındaki ihmal veya kusurlu hareketlerinden dolayı üçüncü kişilere verdikleri zarar ve ziyandan sorumludurlar. ³²

Deniz hukukunun enternasyonal özelliği, deniz kazalarından ve kirlenmesinden doğan maddi zararların tazmini konusunu uluslararası sözleşmelerde de düzenlemeyi zorunlu kılmıştır. ^{32 33}

Uluslararası deniz hukukunun sorumluluğa ilişkin hükümleri gibi, ülkemiz yönünden önem arz eden ve son yıllarda meydana gelen deniz kazalarının ülkemiz üzerindeki zarar verici malî sonuçlarını bertaraf etmek açısından, özellikle Yeni Türk Ticaret Kanununun deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümleri (m.931-1400), 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 4922 sayılı Deniz Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun büyük önem taşımaktadırlar.

C) Uluslararası Politikaya İlişkin Fonksiyonları

İkinci Dünya Savaşından sonra Türkiye, uluslararası politika alanında birçok sorunlarla karşı karşıya

kalmıştır. Bunlardan Kıbrıs sorunu ve Ege sorunları, günümüzde de halen güncelliğini koruyan ve çözüm bekleyen olaylardır.

Ülkemizin Ege'de deniz alanlarına ilişkin olarak, komşumuz Yunanistan ile var olan anlaşmazlıklarının başında kıta sahanlığı ve kara sularının sınırlandırılması konuları yer almaktadır. Bunların dışında, adaların silâh-

³² TTK; m.947, m. 1216-1234.

³³ Gemi maliklerinin sorumluluklarının sınırlandırılması hakkında 1924 ve 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkında 1976 tarihli Londra Sözleşmesi, hidrokarbonlarla deniz kirlenmesi zararları için gemi sahiplerinin sorumluluğu hakkında 1969 tarihli Brüksel Sözleşmesi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kender; Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, s. 209 vd. Çetingil; s. 121 vd.

landırılması, Limni adası meselesi³⁴ ve Kıbrıs konuları da önemli uyuşmazlıklar olarak devam etmektedir.³⁵

Biz burada, Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ne ilişkin tüm sorunları ele almayacağız. Ancak, uluslararası alanda deniz hukukunun önem ve fonksiyonunu göstermesi açısından, iki ülke arasındaki uyuşmazlıkların başında gelen kıta sahanlığı ve karasularının sınırlandırılması konuları kısaca değinmek yerinde olacaktır.

Bu iki soruna ilişkin Türk ve Yunan resmî görüşlerinin ana noktaları şunlardır.³⁶

Yunanistan, kıta sahanlığı sınırlandırılması konusunda, Yunanistan'a ait adaların ve kıta ülkesinin siyasal ve ülkesel bir bütün oluşturduğunu, adaların da kıta ülkeleri gibi kıta sahanlığına sahip olmaları gerektiğini ve Türkiye ile adalar arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasının eşit uzaklık çizgisine göre yapılması gerektiğini ileri sürmektedir.

Buna karşın, Türkiye'nin kıta sahanlığı sınırlandırılması konusundaki hukukî gerekçeleri şunlardır: Uluslararası antlaşmaların ve teamül kurallarının öngördüğü gibi kıta sahanlığı sınırlandırılmasının bir antlaşma ile saptanması, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında kara ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısının esas alınması, antlaşma yapılamadığı takdirde sınıflandırılmanın hakça ilkelere uygun yapılması, bölgede adaların ve Ege'nin "özel durumlar" oluşturduğu ve bu nedenle sınırlandırılmanın hakça ilkelere göre yapılması gerektiğidir.

Ege Denizi'ndeki bir başka önemli sorun, Yunanistan'ın kara sularını 12 mile çıkarıp çıkaramayacağı ile ilgilidir.

Yunanistan, kara sularının 12 mil genişliğinin uluslararası deniz hukukunun genel bir kuralı olduğunu³⁷ ve bu kuralın Ege'deki adalar için de uygulanabileceğini iddia etmektedir.

Türkiye ise, karasularının genişliği konusunda genel ve her yerde uygulanabilecek tek düze bir kuralın olmadığını ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer alan hükmün, sözleşmeye taraf olmaması nedeniyle, kendisine karşı ileri sürülemeyeceğini belirtmiştir. Ayrıca, kara

³⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. A. Gündüz; Limni Adasının Hukukî Statüsü Üzerinde Türk-Yunan Uyuşmazlığı, İstanbul, 1985.

³⁵ Zaim M. Necatigil; The Cyprus Question and the Turkish Position in International Law, Oxford, 1988.

³⁶ Ayrıntı için bkz. 3. Bölüm, VI; 5 Bölüm, III, Toluner; s. 206. Pazarcı; s. 378 vd. Pazarcı; Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara, 1986, s. 80 vd.

³⁷ B.M.D.H.S; m.3.

sulan genişliği tespit edilirken denizlerin coğrafi özelliklerinin göz önünde bulundurulması gerektiğini ifade etmiştir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz alanlarına ilişkin bu sorunlar yıllardan beri devam etmekte olup, çözüme kavuşmamışlardır. Yunanistan, bu sorunların bir bölümünü (kıta sahanlığı) uluslararası forumlara ve yargı yoluna götürerek çeşitli girişimlerde de bulunmuştur. 1978 yılında Uluslararası Adalet Divanının kıta sahanlığı konusunda yetkisizlik kararı vermesi Yunanistan'ın bu konudaki çalışmalarını aksatmıştır.

Gerek Yunanistan ile ülkemiz arasındaki uyuşmazlıkların çözümü, gerekse Rusya Federasyonu ile aramızdaki boğazlara ilişkin sorunlar, uluslararası deniz hukukunun ülkemizin çıkarları açısından son derece önemli olduğunu göstermektedir.

Gerçi, Türkiye 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini imzalamamıştır. Bu

yönden, Türkiye için bir bağlayıcılığı yoktur. Ancak, ulusal çıkarlarımız açısından sözleşmenin iyi bir şekilde değerlendirilmesinin ve teamül hâline dönüşen veya dönüşebilecek kurallarının tespiti ile bunlara karşı tedbirler alma imkânlarını araştırmanın zarurî olduğu düşüncesindeyiz.

Deniz hukukundaki gelişmelerin izlenmesi ve araştırılmasının, üç tarafı denizlerle çevrili bir devlet ve aynı zamanda stratejik önem taşıyan bir boğaz devleti olan Türkiye için hayati bir önem taşıdığı açıktır.

Ülkelerarası ticarî ilişkilerin giderek geliştiği bir dönemde, deniz taşımacılığı, bir ülkenin ekonomisine önemli katkılarda bulunacak bir sektör olarak görülmektedir. Ülkemizin şimdiye kadar bu imkânı iyi değerlendirdiğini söyleyemeyiz. Deniz ticareti alanında istenilen gelişmelerin sağlanması, Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan deniz ticaretine ilişkin hükümlerin ve bu konudaki uluslararası sözleşmelerin gereğince araştırılması ve yaşama geçirilmesiyle mümkün olacaktır.

Kıyıdaş ülkelerle denizlerdeki egemenlik haklarına ilişkin sorunların çözümünde, Türkiye'nin menfaatlerini göz önüne alan dengeli ve adil bir çözüm için, uluslararası deniz hukuku alanındaki gelişmeleri değerlendirmesi gerekmektedir.

II- GEMİ KAVRAMI

1. Tanım

Uluslararası deniz hukukunda bütün durumlar için geçerli olan bir gemi tanımı yapılmamıştır.

Doktrinde geminin tanımlanmasında kabul edilen temel unsur, geminin suda hareket ettirilebilen ve kendi başına yönlendirilebilen bir araç olmasıdır.^{31S}

Genel bir tanımla, gemi denizde (altında veya üstünde) insanların arzı ve iradesine bağlı olarak insan ve eşya taşıyan bir ulaşım aracıdır. Araca hareket veren güç sisteminin, örneğin; motorun olup olmaması önem taşımaz. Buna göre, insanın hareket ettirebildiği ve yön verebildiği basit bir tekneden nükleer güç ile işleyen denizaltıya kadar bütün deniz araçları gemi tanımı içine girmektedir.

Uluslararası deniz hukukunda tek bir gemi tanımı yapılmaması nedeniyle, her devlet kendi iç hukukunda gemi tanımını kendi yapma yoluna

... 1Q

gitmiştir.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinin 1. fıkrası gemiyi şöyle tanımlamaktadır. "Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemi sayılır.

Eski Karun'da gemi tanımı ayrıntılı bir şekilde yapılmadığından, doktrinde ve uygulamada yüzen havuzların ve hovercraftların gemi olup olmadıkları tartışmaları yapılmıştır. Yeni Ticaret Kanunu bu tartışmaları dikkate almış ve gemi kavramını daha ayrıntılı düzenlemiştir.

TTK'nın 931/1 maddesine göre bir deniz aracının gemi sayılabilmesi için;

- Tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmesi
- Yüzme özelliğinin olması
- Pek küçük olmaması^{38 * 40}

³⁸ Tekil s. 12-13; Kender/Çetingil/s. 3-4; Von Münch s. 401.

Örneğin, Birleşik Amerika Hukukunda, gemi üzerindeki anlayış kapsamlıdır. Deniz Hukuku alanındaki Cezai Yetki Kanununa göre "gemi denizde yüzebilen bir yapı ya da suda taşıma aracı olarak kullanılabilen veya kullanılabilir olan benzeri her yapıyı ifade eder. 24.6.1970 tarihli Bulgar Deniz Kanununa göre, kendi gücü ile hareket ediyor olsun veya olmasın madde 3'de yazılı ekonomik aktiviteleri (taşıma, kurtarma, yardım, römorkaj ve balıkçılık) yerine getirmek üzere denizde ve denize bağlı sularda seyrüsefere tahsis edilmiş her tekne gemi sayılır. Yüzer yapılarda gemi sayılır. Yunan Özel Deniz Hukuku Kanununa göre, "bu, kanun anlamında gemi, en az on toniloluk net tonaja malik bulunan ve kendine özgü hareket araçları ile denizde seyrüsefere tahsis edilmiş olan her tekneye denir".

⁴⁰ Eski TTK m.816 "Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır."

- Kendiliğinden hareket etme imkanının bulunmasının zorunlu olmaması gerekmektedir.

Yeni Kanun ile getirilen önemli yenilikler deniz yerine su sözcüğünün kullanılması ve tekne kavramı yerine araç kavramının kullanılması olmuştur. Deniz terimi yerine su kelimesinin kullanılmasının nedeni, içsular- da yapılan kara taşımasına ilişkin hükümlerin deniz taşımalarına ilişkin mevzuata tabi tutulmasını sağlamaktır. Tekne yerine araç kavramının kullanılması ile gemi kavramı için teknenin varlığı zorunlu unsurdan çıkarılmış ve gemi kavramı geniş tutulmuştur. Yeni düzenleme ile yüzer havuzlar, hovercraftlar, mavnalar, şat, sondaj gibi araçlar gemi olarak kabul edilecektir.

Yeni Ticaret Kanunu sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemileri kanunların uygulanmasında taşınır eşya olarak kabul etmektedir (TTK m. 936). Gemi eşya ve yolcu taşımaya tahsis olunabileceği gibi; römorkaj, balıkçılık kurtarma ve yardım, eğitim, bilim ve spor gibi gayeler içinde seyrüsefere tahsis edilmiş bulunabilir.

Görüldüğü gibi, Türk Ticaret Kanunu gemi niteliği tanımak için, hareket yeteneği dışında, amacına uygun kullanma ve pek küçük olmama gibi ek ölçüler de getirmektedir.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinde yer alan unsurlar şunlardır:

-Araçın kendiliğinden hareket etme olanağı olmasa dahi bir araç gemi olarak tanımlanabilecektir. Araç bir başka gemi tarafından çekilse dahi diğer şartlar oluşmuş ise gemi sayılacaktır.

- Pek Küçük Olmayan Araç: Burada genellikle aranan nitelik aracın denize açılacak ve deniz tehlikelerine direnç gösterebilecek büyüklükle olmasıdır. Örneğin; sandallar gemi sayılmamaktadırlar.

- Suda Hareket Olanağı: Tekne denizde (altında veya üstünde) hareket edebilmelidir. Denizde hareket olanağı şartı nedeniyle henüz kıyıda bekleyen gemiler, sabit otel ve restoran olarak kullanılan gemiler, devamlı karaya bağlanmış yüzer vinçler, sabit deniz hamamları ve plajların açığında su sporları veya dinlenme için konulmuş deniz evleri hukukî anlamda gemi sayılmazlar.

- Amaca Uygun Kullanım Suda Hareket Olanağına Bağlı Bulunması: Teknenin tahsis edildiği amacın gerçekleşmesi için denizde hareket etmesi gerekmektedir. Örneğin; bir gemi kıyıda sabit olarak restoran veya otel olarak kullanılırsa, burada teknenin tahsis edildiği amaç seyrüsefer değildir. Bu tür tekneler gerektiğinde yüzebilmelerine rağmen tahsis edildiği amaç seyrüsefer değildir. Bu tür tekneler gerektiğinde yüzebilmelerine rağmen tahsis edildiği amaç denizde hareket edebilmesi sayesinde gerçekleşmediğinden hukuki anlamda gemi sayılmazlar.

Gerçekte deniz seyrüseferine tahsis edildikleri halde geçici olarak otel veya misafir ağırlama gibi hizmetlerde kullanılan gemiler, hukuken gemi olma niteliğini kaybetmezler. Çünkü söz konusu tahsis "geçicidir".

Gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde zararsız geçiş hakkı yönünden gemilerden söz edilmesine rağmen, savaş gemileri dışındaki gemilerin bir tanımı yapılmamıştır. Gemi tanımları ise bir devletten diğerine değişiklik göstermektedir.

Bazı devletler gemi tanımını geniş tutarak yüzer havuzları⁴¹ gemi olarak nitelemekte; bazıları ise gemi tanımını daha dar tutmaktadırlar. Tüm devletler için geçerli tekdüze bir gemi kavramı mevcut değildir.

Deniz Hukuku Sözleşmelerinde gemi kavramının tanımının yapılmamış olması, sözleşme hükümlerinin uygulanması sürecinde sorunlar doğurabilecektir.

Örneğin; kıyı devleti karasularından zararsız geçiş hakkını kullanarak yabancı bir geminin kendi iç hukukundaki gemi tanımına uymadığı gerekçesiyle geçişini engelleme yoluna gittiği takdirde durum ne olacaktır? Bu nedenle, sözleşmelerde yabancı gemilerin hak ve yükümlülükleri ayrıntılı bir şekilde düzenlenirken, tüm durumlar ve gemi çeşitleri için geçerli genel bir gemi tanımının yapılmamış olması önemli bir eksikliklerdir.

Herhangi bir deniz aracının, hukuki anlamda gemi sayılıp sayılmayacağı ve bu anlamda geçiş hakkına sahip olup olmadığına ilişkin karşılaşılabilecek sorunlarda kanaatimizce gemi tanımındaki temel unsurdan hareket edilmesi gerekecektir.

Buna göre, geminin suda hareket ettirilebilen ve kendi başına yönlendirilebilen bir araç olması durumunda hukuken gemi sayılması ve böylece sözleşmelerdeki hakların tanınması gerekir. Zira, gemi tanımındaki diğer unsurlar ek unsur olup, ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedirler.

¹ Yargıtay II. Hukuk Dairesi yüzer havuzun Eski TTK 816 maddesi anlamından gemi sayılmayacağı

gerekçesiyle boğazdan geçiş ücretinin reddi hakkındaki Yerel Mahkeme kararını onamıştır (20.11.1975 gün ve E.75/9925 K.6580 sayılı karar); Buna karşılık 10.7.1981 gün ve E.81/273 K.81/329 sayılı kararında İstan-bul Asliye 3. Ticaret Mahkemesi yüzer havuzun gemi olduğu sonucuna varmıştır. Kararda gerekçe, yüzer havuzun tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılmasının denizde hareket olanağına bağlı bulunması olarak öngörülmüştür

2. Geminin Ayıncı Unsurları

Gemilerin sahip oldukları ekonomik değer sebebiyle ve ihtilaf durumunda uygulanacak kuralların tespit edilebilmesi için gemilerin kişileştirilmesi (ferdileştirilmesi) gerekmektedir. Bir gemiyi, diğer gemilerden ayıran unsurlar, adı, bağlama limanı ve tonajıdır.

A) Geminin Adı

Her geminin bir adı ve yalnız bir adı vardır. Geminin adı, geminin her iki tarafına ve kıçına kolaylıkla okunabilen bir şekilde yazılmalıdır.⁴² Tescil edilen gemi adı değiştirilemez. Değiştirilme yeni bir izne bağlıdır. Geminin adı, gemi siciline tescil edilir.^{42 43}

B) Bağlama Limanı

Bağlama Limanı, geminin sicile kaydedildiği yerdir. Her geminin bir bağlama limanı olması gerekir. Türk Ticaret Kanunu'na göre bağlama limanı gemiye ait seferlerin yönetildiği limandır.⁴⁴ Bağlama limanının, kaptanın yetkilerinin sınırı ve işletmeye karşı açılacak davalarda yetkili mahkemenin belirlenmesi açısından önemi vardır. Donatanlara karşı geminin bağlama limanı mahkemesinde de dava açılabilir.⁴⁵

C) Tonajı

Gemilerin hacmi tonajla gösterilmektedir. Tonaj geminin iç kapasitesini ifade eder. Gemilerin ölçülmesi bütün devletlerde kendi iç hukuklarında düzenlenmektedir.⁴⁶

Gemi tonajının hukuki önemi, geminin ne kadar yük ve yolcu taşıyabileceği, bunlar için alınacak taşıma ücretleri ve donatının bazı hukuk sistemlerinde sınırlanan sorumluluğu geminin tonajına göre tespit edilir. Ayrıca gemilerden alınan çeşitli vergi ve resimlerde, gemi adamlarının tayininde tonaj esas alınır.

D) Milliyet

Her geminin bir milliyeti vardır. Gemi, tabiyetine sahip olduğu devletin

⁴² TTKm.939.

⁴³ TTK m.938.

⁴⁴ TTK m.946.

⁴⁵ TTK m.1063; TTK m.1087.

⁴⁶ Türkiye'de 14 Mart 1966 tarih ve 6/6125 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konmuş olan 'Ticaret Gemilerinin tonilatonlarını ölçme Tüzüğü'nde ölçmeye ilişkin kurallar belirlenmiştir. bayrağını taşır. Bayrak kanununa göre, gemiler açık denizde yalnızca uyruğunda bulunduğu devletin münhasır egemen yetkilerine tabidir.

Bayrak kanunu çerçevesinde, bir devletin milliyetine sahip olacak gemilerin hangi şartları yerine getirmesi gerektiğine ilişkin konuda yetkili yine bu bayrak devletidir.

Deniz Hukuku, bir devletin gemilere kendi milliyetini tanıma konusundaki yetkisini yalnız bir noktada sınırlamaktadır.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın bulunmasını aramaktadır. Bu hükmün amacı, vergi hukuku veya iş hukukundan doğan bazı avantajları kullanmak amacıyla bayrak kanunun suistimal edilmesini önlemektir.

Bayrak kanununa göre, açık denizde seyreden bir gemi üzerinde ceza, idare ve hukuk davalarına konu olacak her eylem ya da işlem bayrak devletinin yetkisi altında bulunmaktadır. Bayrak devleti gemi kaptanı ve diğer görevliler hakkında da iç hukukuna göre yetkilerini kullanır.

Bir geminin ne gibi şartlarla Türk bayrağı çekebileceği Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir. Kanundaki prensibe göre, yalnız Türk gemileri Türk bayrağı çekebilirler. Maliki Türk olan gemi Türk gemisidir. Kanun aşağıdaki durumlarda geminin Türk gemisi sayılacağını belirtmektedir (Eski TTK m.823). (Yeni TTK m.940).

- Gemi bir tek kişinin malı ise, bu şahsın Türk olması gerekir. Gemi birden çok kişinin malı ise,

maliklerin hepsinin Türk vatandaşı olması gerekir.

- Gemi donatma iştiraki şeklinde işletiliyorsa, donatma iştirakinin Türk ticaret siciline tescil edilmiş olması, gemi paylarının yarısından fazlasının Türklere ait olması ve gemi müdürünün Türk olması gereklidir.

- Geminin tüzel kişilere ait olması durumunda, tüzel kişinin nevi ne olursa olsun, Türk kanunlarına göre kurulmuş olmalıdır.

Kuruluş, kurum, dernek ve vakıflarda yönetim kurulunu oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk olması gerekir. Türk ticaret siciline tescil edilmiş ticaret şirketlerinde ise, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğu Türk vatandaşı olmak ve şirket Sözleşmesi'ne göre oy çoğunluğu Türk ortaklarda bulunması gerekir. Anonim veya sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca hisse senetleri nama yazılı ve başkalarına devri şirket yönetim kutulunun iznine bağlı olması gerekmektedir.^{47 48}

⁴⁷ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.6/1; 1982 B.M.D.H.S. m.92/1 ve 94.

⁴⁸ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.5; 1982 B.M.D.H.S. m.91.

Türk Ticaret Kanunu tarafından öngörülen "Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker." kuralının 2 istisnası vardır. Bunlar, Türk vatandaşına ait gemiye yabancı bayrak çekilmesi⁴⁹ ve yabancı gemiye Türk bayrağı çekilmesidir.^{50 51}

Türk Bayrağı çekebilen gemiler için, en önemli imtiyaz, kabotaj hakkıdır. Buna göre Türkiye kıyılarında yük ve yolcu taşımak ve sair cleniz hizmetlerini yapmak Türk bayrağını taşıyan gemilere ve Türklere aittir.⁵¹

3. Gemi Sicili

A) Bayrak

Bayrak, geminin hangi devletin vatandaşı olduğunun dışarıdan göstergesidir. Bu sebeple bayrak, vatandaşlığa bir karine teşkil eder (bu aksi ispatlanabilir bir karinedir) ve bayraktan bahsedilirken bundan vatandaşlığın kastedilmekte olduğu anlaşılmalıdır. Bir geminin bayrağının aynı zamanda onun vatandaşlığı anlamına geldiği 1986 tarihli Geminin Tescil Şartları Hakkında BM Sözleşmesinde de tekrar edilmiştir Sözleşmenin 4. madde 2. fıkrasına göre "gemiler, bayrağını çekme yetkisini taşıdıkları devletin vatandaşlığına sahiptirler"

Açık denizde seyreden veya yabancı sulara giren gemilerin bayrak taşıması deniz hukukunda bir örf ve adet kuralı iken 1958 Cenevre Karasulan ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bu kuralı andlaşma hükmü haline getirmişlerdir.⁵² Sözleşmelere göre, her devlet kendi bayrağını taşıma şartlarını tayin eder. Aynı zamanda gemilerin sadece bir devletin bayrağı altında sefer yapmaları yükümlülüğü getirilmiştir. İki veya daha fazla devletin bayrağını taşıyan gemiler vatansız gemi muamelesi görürler.

Yetkili makamlar gerekli şartların yerine gelmesi durumunda vatandaşlığım ve milli bayrağı çekme hakkını simgeleyen, gösteren belgeleri düzenleyip verirler Gerekli belgelere sahip olmayan gemilerin limanlara girmeleri ve faaliyette bulunmaları zordur

Türk Ticaret Kanunu nun 941. maddesine göre bu durum, bir Türk gemisinin TTK 940 maddesindeki nitelikleri olmayan bir kişiye en az bir yıl süre ile bu kişinin gemiyi kendi adına işletmesi için bırakılmış olması halinde söz konusudur. Böyle bir durumda, malikin istediği üzerine Ulaştırma Bakanlığı en çok iki yıl süre ile geminin yabancı bir bayrak çekmesine izin verebilir. (Eski TTK m.824)

⁵⁰ Yabancı bir gemi, Türk gemisine malik olma koşullarına (m.941/2) sahip bir kişiye, kendi adına işletmek üzere en az bir yıl süre ile bırakılmış olursa, geminin uyuğunda olduğu ülke kanunlarında Türk bayrağı çekmesine engel bir hüküm olmaması koşuluyla ve gemi malikini onayı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından Türk Bayrağı çekilmesine izin verilir (TTK m.941/2). Bu izin en çok iki yıl için verilir. Uzatılması mümkündür.

⁵¹ 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu.

⁵² 1958 Cenevre K.B.B.S. m.6/1; 1982 B.M.D.H.S. m.92/1, 94.

Bir geminin Türk Bayrağının çekme hakkı gemi tasdiknamesi ile ispat olunur (TTK m.943; Eski TTK m.827). Bu belge, gemi sicilindeki kaydın örneğidir. Gemi tasdiknamesi alınmadan bir gemiye Türk Bayrağı çekilemez.

Türk Bayrağını çekme hakkını elde eden gemi yurt dışında bulunuyorsa, geminin bulunduğu yerdeki

Türk konsolosu tarafından Türk Bayrağını çekme hakkına dair verilecek "Bayrak Şahadetnamesi" gemi tasdiknamesi yerine geçer. Bayrak şahadetnamesi düzenlendiği tarihten itibaren bir yıl geçerli dir. (TTK m.944; Eski TTK m.828).

B) Geminin Tescili

Tescil bir devletin resmî sicillerine düşülen kayıttır ve geminin vatandaşlığını gösteren en önemli faktördür. Vatandaşlık ile tescil devleti arasındaki ilişki Geminin Tescil Şartları Hakkında BM Sözleşmesi'nde açıkça belirtilmiştir. Her ne kadar tescil, geminin bir devletin vatandaşlığını kazanabilmesi için normalde bir ön şart ise de vatandaşlık ve bayrak çekme hakkı ile geminin tescili yapılır. Bir başka ifade ile, ancak vatandaşlık ve bayrak çekme hakkı mevcut olan bir gemi tescil edilebilir. Ancak birçok devlet muvakkat bir belge vermek suretiyle geçici bir süre için tescilden önce de vatandaşlık vermektedir.

Her devlet, bayrağını taşıyan ve vatandaşlığını kazanmış gemileri kendi siciline kaydeder. Tescilin kamu hukuku bakımından çok önemli fonksiyonları vardır.

- Güvenlik, gemi adamları ve gemi düzeni v.s. konularda hangi devletin yetkili olduğunu gösterir,
- Hangi devletin bayrağının çekileceğini belirtir,
- Hangi devletin diplomatik koruma ve konsolosluk yardımı yapacağını belirler,
- Kabotaj hakkının varlığını gösterir,
- Savaş halinde savaş kurallarının ve tarafsızlığın gemiye karşı nasıl uygulanacağını gösterir.

Çürütülebilir bir karine olan bayrak ve üzerinde tahrifat yapılabilmesi mümkün gemi belgelerine kıyasla tescil, geminin vatandaşlığına dair resmi makamlarca tutulan en güvenli belgedir. Buna rağmen uygulamada tescilin, gerek vatandaşlığın gerekse devlet himayesinin tek kriteri olarak kabul edilmesinin yeterli olmadığı anlaşılmıştır. Çünkü, aşağıda da görüleceği üzere, tescil bazı durumlarda devlet ile gemi arasında gerçek ve etkili bir bağlantı tesis etmemektedir.

C) Türk Gemi Sicili

Türk gemileri için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uygun göreceği yerlerde gemi sicili tutulur (TTK m.954/1). Gemi sicilleri, liman başkanlığı nezdinde çalışan sicil müdürlükleri tarafından, o yerde deniz ticareti işlerine bakan asliye ticaret mahkemesinin, bulunmadığı takdirde asliye hukuk mahkemesinin gözetimi altında tutulur (TTK m.954/11).

On sekiz gross tonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin maliki, tescil isteminde bulunmak zorundadır (TTK m.957). Gemi, bağlama limanının tabi olduğu sicil müdürlüğünce tescil olunur (TTK m.955/1). Geminin seferleri yabancı bir limandan veya bir kara kentinden ya da gemiden yönetildiği takdirde, malik gemisini dilediği yer siciline tescil ettirebilir (TTK m.955/III).

Gemi sicili, tapu sicili ve ticaret sicili gibi açıktır (TTK m.973). Herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir, onaylı veya onaysız örneklerini alabilir.

D) Sicil Türleri

Devletlerin denizcilik alanında kendi ekonomik çıkarlarını gözetmeleri geleneksel ulusal sicillerin yanında çeşitli sicil türlerinin doğmasına yol açmıştır.

a) Geleneksel Ulusal Siciller

Uluslararası deniz hukukunda öteden beri uygulanmakta olan sicil türüdür. Tescil için gemi sahibinin, işleticisinin ve gemi adamlarının tescil devletinin vatandaşı olması veya bu devlet ülkesinde ikâmet etmesi gerekir.

b) Off-shore Siciller

Ortaya çıkış sebebi esasen ekonomik sebeplerdir ve rekabet gücünü arttırmaya yöneliktir. Uluslararası işgücü piyasasından düşük maliyetli gemi adamı temini ve vergi imtiyazları başta olarak çeşitli imtiyazlarla gemi sahiplerini kendilerine çekerler.

c) Açık/Elverişli Siciller

Geçmiş XVII. yüzyıla kadar uzanır. Doktrinde adı tam olarak konula- bilmiş değildir. Açık/elverişli sicil ya da kolay bayrak gibi tanımlamalara rastlanabilir. Ortaya çıkış sebepleri çeşitlidir.^{33 53}

⁵³ Bkz. Fehmi Ülgener, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile ilgili Bir Değerlendirme, Deniz Ticareti Dergisi, Mayıs 2000.

Başlıca sebepler şunlardır:

- Önceleri, deniz ticaretinin savaş ve benzeri durumlardan etkilenmemesi ve tarafsızlığın sağlanması

amacıyla başvurulmuş bir uygulamaydı. Böylece aslında savaşan devletin siciline kayıtlı bir ticaret gemisi tarafsız bir devlet siciline kaydedilmekle ticari faaliyetlerini diğer savaşan devletlerin müdahalesine uğramaksızın serbestçe devam ettirebiliyordu.

- Dünya savaşından sonra, ama bu defa sırf ekonomik sebeplerle, açık sicillere doğru yönelişin büyük bir hızla arttığı görülür. Ticari filoları gelişmemiş, ekonomileri zayıf, hatta denize kıyısı bile olmayan bazı devletler, hemen hemen bütün gemi sahipleri tarafından yerine getirilebilecek oldukça esnek şartlarla denizcilik piyasasına çıkınca, gemi sahipleri de vergi yükümlülüğünün az ve tescil maliyetlerinin düşük olduğu, ucuz gemi adamı temininde güçlük çıkarmayan, geminin nihai veya gerçek sahibinin bulunmasını zorlaştıran hisse senetlerine cevap veren -kara para aklanmasına da müsait- bu şartlara sıcak bakmışlardır. Böylece bir taraf, yabancı armatörleri kendi sicillerine cezbederek külfet altına girmeden kendisine mali kaynak sağlarken, diğer taraf da kendisine sunulan kolaylıklarla deniz ticaretinde rekabet üstünlüğünü elde eder.

Anlaşılabileceği üzere kolay bayrak uygulaması bir taraftan vergi muafiyeti yoluyla doğrudan doğruya kolaylık sunarken, malî olarak da ucuz yabancı gemi adamı istihdamına göz yumarak dolaylı kolaylık sağlar. En önemli sebebi budur.

- Devletler hukukunun, gemilere vatandaşlığın hangi şartlarla verileceğini devletlerin kendi iç hukuklarına bıraktığını belirtmiştik. Bu hakkın serbestçe kullanılmasının elverişli sicillerin yaygınlaşmasını kolaylaştırdığı da gözden uzak tutulamaz.

- Elverişlilik sadece ekonomik sebeplere dayanmayabilir. Yakın zamanlarda, ilk çıkış amacına benzer bir amaçla, donanma kuvvetlerince sunulan korumadan faydalanmak için belirli ülke ya da ülkelerin bayraklarının tercih edildiği görülmüştür. Nitekim İran-İrak Savaşı sırasında, Basra Körfezindeki donanma korunmasından faydalanmak için Kuveyt gemileri ABD ve İngiliz sicillerine transfer edilerek bu ülkelerin bayrakları asılmıştır.⁵⁴

Sonuç olarak söylemek gerekirse, ister siyasi ister ekonomik gerekçelerle olsun, elverişli/kolay uygulamasıyla gemi malikinin vatandaşı olduğu ülke ile gemi üzerinde bulunan hukuki hak ve kontrol imkanı ortadan kalkmaktadır.

54

Nuray Ekşi, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, İstanbul 2005, s. 19 vd.

d) Uluslararası/İkinci Siciller

Açık/elverişli sicillere tepki olarak doğdu. Filolarındaki erimeler, geleneksel sicil devletlerini açık sicillere karşı tedbirler almaya zorladı. 1958 ve 1982 sözleşmelerinin elverişi sicil olgusunu ortadan kaldırmakta yetersiz kaldığını gören devletler, kendi ülkelerinde ikinci sicil adıyla yeni bir sicil tüli geliştirmişlerdir. Vergi indirimleri, gemicilik sektörüne teşvik sağlanması ve elverişli bayrağın sağladığı pek çok avantajı içeren bu siciller giden gemilerin yeniden millî filolara katılmasını netice verdi. Ancak, bugün için dünya filosunun yarıya yakını uluslararası gemi sicilleriyle faaliyet göstermesine rağmen, elverişli sicillerin tümüyle ortadan kaldırıldığı söylenemez.

e) Gemilerin Tescili Hakkında BM Sözleşmesi

Elverişli sicillerle gemiye sahibinin vatandaşı olduğu devlet bayrağının yerine bir başka devlet bayrağının çekilmesi, uluslararası hukukta yeni bir tartışmanın başlamasına sebep olmuştur. Gerçek kişilerde olduğu gibi gemilerde de vatandaşlığın yakın bağlantı esasına göre tayin edilmesi düşüncesi ağırlık kazanmıştır.

Bu görüş uluslararası andlaşmalarda da ifadesini bulmakta gecikmedi. 1958 Cenevre K.B.B. sözleşmesi 5'inci ve 1982 BM Sözleşmesi'nin 91 'inci maddesine göre, gemiler bayrağı taşıdıkları devletin vatandaşlığına sahiptirler. Devletler ile kendi bayrağını çekme hakkını tanıdıkları gemi arasında gerçek bir bağlantı (genuine link) olmalıdır. Bu bağlantı iledir ki, bayrak devleti gemi üzerinde kamusal yetkiler kullanabilecek, idari, sosyal ve teknik kontrollerini etkili bir şekilde yapabilecektir.

Ancak her iki sözleşmede de gerçek bağlantı kavramına bir açıklık getirilmiş değildir. Bu boşluk 1986 tarihli Gemilerin Tescili Hakkında BM sözleşmesiyle doldurulmuştur.

1958 ve 1982 sözleşmeleri her devlete, ülkesindeki gemilerin tescili, vatandaşlığın verilmesi ve kendi bayrağını çekmesi için gerekli şartları belirleme yükümlülüğü getirmektedir. Bu, bayrağı çekme hakkını kazandıkları devletin vatandaşlığını taşıdıklarının göstergesidir ve gemi ile Devlet arasında gerçek bir

bağın (genuine link) varlığını gerektirir. Her devlet, bayrağını çekme hakkını verdiği gemilere bayrakla ilgili belgelerini vermek zorundadır. Sözleşmeler geminin birden fazla devletin yargı yetkisi altına girmesini önlemek için, uluslararası andlaşmalarda açıkça kabul edilen istisnalar dışında, çifte vatandaşlığa ya da çifte sicile müsaade etmemektedir.

1986 yılında, Devlet ile bayrağını taşıyan gemiler arasında gerçek bir bağ temin etmek veya varolan gerçek bağı güçlendirmek amacıyla BM Ticaret ve Kalkınma Konferansının desteğinde bir BM Konferansı yapılmıştır. Konferansta kabul edilen Gemilerin Tescil Şartları Hakkında BM Sözleşmesi gemi ile bayrak devleti arasındaki gerçek bir bağlantı için üç temel unsurun varlığını aramaktadır: 1) Gemi adamlarının milliyeti, 2) Gemi maliklerinin milliyeti, 3) Geminin yönetiminde donatma iştiraki veya gemi işletme şirketlerinin milliyeti. Sözleşme, Tescil Devletine (Bayrak Devleti) ilk iki şarttan biri arasında tercih hakkı tanımaktadır. Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir.

Buna göre, gemiler bayrağını taşıdıkları devletin vatandaşıdır. Gemiler yalnızca bir devletin bayrağı altında seyredebilirler. Gemiler aynı anda birden fazla ülkede tescil edilemezler. Geminin belli bir ülkenin bayrağını taşıyabilmesi için onunla gemi arasında gerçek ve yakın bir bağlantı bulunmalıdır. Sözleşmeye göre, gerçek bağlantıdan maksat, geminin mülkiyeti ve idaresinin bayrak devletinin vatandaşlarına ait olması, gemi personelinin bayrak devletinin vatandaşı olmasıdır.

0 Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)

Türkiye 1986 tarihli Gemilerin Tescil Şartları Hakkında BM Sözleşme- si'ne taraf değildir. Ancak elverişli sicil uygulaması Türk denizciliğini de etkilemiş ve buna karşı tedbir zorunluluğu doğmuştur. Sonuçta Aralık 1999 tarihinde Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (TUGSK) yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla getirilen yeni düzenleme şöyledir.³⁵

TUGS'ne tescil edilebilecek gemiler

aa) Gemiler İçin Aranılan Şartlar

Yeni kanunun ilk önemli hükmü TUGS'ne kayıt edilebilecek gemi ve yatların sıralandığı 4'üncü maddesidir.

Bu maddenin özelliklerinden biri TUGS'ne kayıt edilecek gemiler bakımından herhangi bir yaş sınırlamasının söz konusu edilmemesidir. Bu hükmü göre, maliki kim olursa olsun,aa) Bu kanunun yürürlüğe girdiği anda TMGS'de (milli gemi sicili) tescilli olan;

veya

Türkiye'de inşa edilen gemi ve yatların TUGS'ne tescili mümkündür. Yurt dışından ithal edilecek olan gemiler bakımından ise kanun koyucu bir ayırım yapmıştır. Buna göre yük gemilerinin 3.000 DWT, yolcu gemileri ile ⁵⁵

⁵⁵ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ÜLGNER, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile İlgili Bir Değerlendirme, Deniz Ticareti Dergisi, Mayıs 2000; Gündüz Aybay, Elverişli Bayrak Uygulamasının Türk Denizciliğine Getirdiği Sorunlar, Deniz Ticaret Dergisi, Mayıs 2000.

özel maksatlı ve özel yapılı gemilerinin ise 300 GT'un üzerinde olmaları gerekmektedir.

bb) Gemi malikleri için aranan şartlar

TMGS'ne kayıtlı olan veya Türkiye'de inşa edilecek olan tüm gemi ve yatlar maliki kim olursa olsun TUGS'ye tescil edilebileceğine (m.4) göre, 5. madde yurt dışından ithal edilecek gemiler bakımından bir düzenleme yapmaktadır. Buna göre, Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemi ve yatlar (m.5/1) donatanlarının talepleri üzerine doğrudan doğruya TUGS'ne tescil edilebilirler.

aaa) Türk gerçek ya da tüzel kişiler bakımından (m.4)

TTK düzenine göre belirli bir oranı hamiline yazılı olan hisseleri bulunan anonim şirketlere ait gemiler tescil edilememekte, buna karşılık TUGS ile ilgili kanun uyarınca bu tür gemilerin TUGS'ne tescil edilebilmeleri mümkün olmaktadır.

bbb) Türk olmayan gerçek ya da tüzel kişiler bakımından (m.5)

- Yurt dışından finansal kiralama yolu ile temin edilecek gemiler ve yatlar (m.5/2).

- Türkiye'de mukim yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş- olup da ortakları TC vatandaşı olmayan- şirketler (m.5/1).

Şu hâlde TTK m.940 (Eski TTK m.823) düzeninin TUGS bakımından ortadan kaldırılmış olduğu sonucu çıkmaktadır. Durum böyle olunca Türk Hukuku bakımından karşımıza iki ayrı sicil için iki ayrı sistem çıkmaktadır. Bu durumda kanun koyucunun amacı sadece "Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmak (m.1)" ve bu suretle Türk armatörlerinin rekabet gücünü yükseltmek değil, fakat aynı zamanda klasik anlamda tarafsız ve geniş tabanlı bir uluslararası gemi sicili oluşturmaktır.

ccc) TUGS Düzeni ve Kabotaj Hakkı

Kanunun 7. maddesinde ise 4. ve 5. maddeler kapsamında TUGS'ne tescil edilmiş olan gemi ve yatların Türk bayrağı çekeceği ifade olunmaktadır. Ancak TK. md. 940 hükmünün TUGS bakımından bertaraf edilmesi ile ortaya çıkan bu farklı düzen Türk donatanı lehine söz konusu bir madde ile değiştirilmek istenmektedir. Buna göre TUGS'ne kayıtlı olan gemilerden ancak TK. md. 940 hükmüne uygun olanlar kabotaj taşıması yapabileceklerdir.

dd) TUGS'de Personel Rejimi

TK. md.940 hükmüne uygun olan gemilerde Türk personeli çalıştırma zorunluluğu % 51 iken, bu hükme uygun olmayan gemilerde böyle bir zorunluluk bulunmamakta, sadece kaptanın TC vatandaşı olma zorunluluğu aranmaktadır (m.9). Dolayısıyla kanun koyucu gemisini aynı sicile kaydettiren malikler arasındaki dengeyi bozmuştur.

Diğer yandan Türk uyruklu gemi adamları Türk sosyal güvenlik ve iş hukukuna tabi tutulmakta iken, diğer gemi adanılan (sigortalı olmaları şartıyla) bunun dışında tutulmuştur (m. 10). Ancak uygulamada elverişli bayrak gemilerindeki ücretlerin Türk bayraklı gemilerdekine kıyasla yüksek olduğu gözlenmektedir.

ee) TUGS'nin Getirdiği Mali Kolaylıklar

TUGS'ne kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergileri ile fonlardan istisna edilmekte ve bu gemi (ve yatların) alım satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun sözleşmeleri damga vergisinden, harçlardan banka ve sigorta işlemleri vergisinden ve fonlardan muaf hale getirilmektedir (m. 12).

Avnı şekilde TUGS'ne kayıtlı gemilerde çalışan gemi adamlarına ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan istisna edilmiş, yine TUGS'ne kayıtlı olan gemilere ilişkin sigortaların yurt dışında yapılabilmesi de kabul edilmiştir.

Sonuç olarak, TUGS getirdiği yeni düzenlemeler ile kolay bayrağın yol açtığı olumsuzlukları ortadan kaldırmayı amaçlamıştır. Ulusal bayrak ile mülkiyet arasındaki bağı bozmadan kolay bayrağın sağladığı imkanları aynen sunmuştur. Uygulamada çok fazla etkili olmadı. Ancak, dönüşler çok fazla olmamasına rağmen, açık sicillere kaymalar önlendi.

4. Gemi Türleri (Çeşitleri)

Deniz hukukunda gemileri maliklerinin kimliğine göre iki ana gruba ayırmak mümkündür. Buna göre, mülkiyeti özel hukuka tabi gerçek ve tüzel kişilere ait olan gemileri özel sektör gemileri; mülkiyeti devlete ait olan gemileri devlet gemileri olarak iki grupta toplayabiliriz. Ancak, gemilerin tabi olacağı hukuki rejim, gemilerin tahsis edildiği kullanım amacına göre belirlenmektedir. Bu açıdan gemilerin ticari gemi olup olmamalarına göre tabi oldukları hukuk kuralları tespit edilmektedir.

A) Özel Gemiler

Mülkiyeti özel hukuka tabi gerçek ve tüzel kişilere ait gemilerdir.

a) Ticaret Gemileri

Gerek 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde ve gerekse 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Ticaret gemilerinin tanımı yapılmamıştır.

1958 Cenevre Sözleşmesi ticaret gemilerine uygulanacak kurallar⁶ savaş gemilerinden başka devlet gemilerine uygulanacak kurallar⁷ ve savaş gemilerine uygulanacak kurallar^{56 57 58 59} şeklinde ayırım yapmasına rağmen, ticaret gemisinin açık bir tanım vermemektedir.

Sözleşme, bu ayrımı zararsız geçiş hakkı sebebiyle yapmaktadır. Bilindiği gibi, tüm ticaret gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip oldukları kabul edilmektedir. Zararsız geçiş hakkının varlık sebebi de esasen deniz ticaretinde ulaşımın serbest ve kesintisiz olmasını sağlamaktır, ikinci ve Üçüncü Deniz Hukuku Konferanslarında ticaret gemisinin tanımına ilişkin herhangi bir değerlendirme yapılmadığı

görülmektedir. Buna karşın, 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi savaş gemisinin tanımını yapmışlardır.⁴ Savaş gemisinin tanımından hareketle, en geniş anlamda savaş gemisi dışında kalan diğer gemilerin ticaret gemisi olarak değerlendirilmesi mümkündür. Burada, geminin türünü ve dolayısıyla gemiye uygulanacak hukuk kurallarının tespit edilmesinde ilk ölçü, geminin tahsis edildiği amaç olacaktır.

Söz konusu geminin ekonomik bir kazanç amacına tahsis edildiğinin kabul edilmesi durumunda, geminin ticaret gemisi olduğu kabul edilecektir.

1958 Cenevre Sözleşmesi'ne göre, Sözleşmede yer alan bütün gemilere uygulanacak kurallar ve ticaret gemilerine uygulanacak kuralların tamamı ticari amaçlar için kullanılan devlet gemilerine de uygulanacaktır.⁶⁰ 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi de aynı şekilde ticaret gemilerine uygulanacak kuralların ticari amaç için kullanılan devlet gemilerine uygulanacağını belirtmektedir.⁶¹ Her iki deniz hukuku sözleşmesi de, geminin bağlı olacağı hukuki rejimi geminin tahsis edildiği amaca göre belirlemektedirler.

Geminin tahsis amacına ilişkin ölçünün Türk Ticaret Kanununda da kabul edildiği görülmektedir. Eski Türk Ticaret Kanunu'nun 816. maddesinin 2. fıkrasına göre, "Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen

⁵⁶ 1 958 Cenevre K.B.B.S. m. 18, 19, 20.

⁵⁷ 1 9 5 8 Cenevre K.B.B.S. m.21, 22.

⁵⁸ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.23.

⁵⁹ 1 958 Cenevre A.D.S. m.8/2; 1982 B.M.D.H.S. m.29.

⁶⁰ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.21.

1982 B.M.D.H.S. m.27, 28.

veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi kimin tarafından veya kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır". Buna göre, denizde kazanç elde etmek maksadıyla kullanılan her gemi kime ait olursa olsun, ticaret gemisi sayılır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu 931/2 maddesinde ticaret gemisini tanımlamıştır. Söz konusu hükme göre, suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.

Bu yeni düzenleme ile gemi kavramı gibi ticaret gemisi kavramı da genişletilmiştir. Eski kanunda kazanç sağlama unsuru sadece malvarlığında aktif artışı sağlayacak faaliyetleri ifade ediyordu. Ekonomik menfaat kavramı ile yeni kanun aktif ve pasif kazancı birlikte kabul etmiştir. Bu şekilde, donatanın sadece kendi yükünü taşımaya tahsis ettiği gemilerde ticaret gemisi olarak kabul edilebilecektir.

Geminin ekonomik kazanç elde etmeye yönelik bir amaca tahsis edilmesi yeterlidir. Gemi geçici olarak kazanç temin edemezse bile ticaret gemisi olma niteliğini kaybetmez. Çünkü önemli olan, geminin kazanç getirmesi değil, denizde kazanç teminine tahsis edilmiş olmasıdır.⁶²

Ticaret gemisi, tahsis edildiği ticari faaliyetin bir sonucu olarak kendisinden kazanç elde edilmesi beklenen bir teknedir. Amaç bu olduğuna göre, gemiye ticaret gemisi kimliğini vermek için, kimin nam ve hesabına çalıştığını tespit etmeye gerek yoktur.⁶³

b) Ticari Olmayan Gemiler

Özel hukuk gerçek veya tüzel kişilerine ait olmasına rağmen, denizde ekonomik bir kazanç elde etmeye yönelik faaliyet göstermeyen gemiler ticari olmayan gemilerdir. Gemi "ekonomik kazanç" temin etmeye değil, sadece gezinti, eğlence, spor, eğitim amacına tahsis edilmiş ise, ticaret gemisi değildir. Ticari amaç dışında kullanılan gemiler örneğin; yatlar, özel eğlence gemileri, dernek gemileri ve spor amaçlı gemilerdir.

Bu tür gemiler ticaret gemilerinin hukuki rejimine tabidirler.

Türk Ticaret Kanunu'na göre de özel kanunlarda aksine hüküm bulunmadıkça deniz ticaretine ilişkin hükümler bu tür ticari olmayan, spor, eğitim eğlence maksatlı gemilere uygulanır.⁶⁴

⁶² Tekil s. 22; Kender/Çetingil s. 34.

⁶³ Akın s. 161.

⁶⁴ Eski TTK m.822; Yeni TTK m.935.

Ticari olmayan bu tür gemilerin deniz hukuku sözleşmelerinde ticaret gemilerinin tabi olduğu hukuki rejime bağlı olacakları ve bunlara zararsız geçiş hakkı ile yargı yetkisine ilişkin diğer kuralların uygulanabileceğini söyleyebiliriz.

B) Devlet Gemileri

Devlet gemileri, mülkiyeti devlete veya bir kamu tüzel kişiliğine ait olan gemilerdir. Bunları, savaş gemileri, kamu hizmeti gören gemiler ve ticari amaçla kullanılan gemiler olarak üç gruba ayırabiliriz.

a) Savaş Gemileri

Savaş gemileri, bayrağını taşıdıkları devletin kara ve hava km'vetleri gibi, ulusal savunma hizmetlerini yerine getirmekle görevli gemilerdir.

Savaş gemisinin tanımı gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde ve gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılmıştır.^{63 * * 66}

1982 B.M.D.H. Sözleşmesindeki tanıma göre savaş gemisi; bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup kendi tabiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici alametler taşıyan, bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi normal hizmet listesinde veya buna muadil bir listede görünen bir komutanın emrinde olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki bir mürettebatla donatılan bir gemi demektir.

Sözleşmenin 29. maddesindeki bu tanım 1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi'nin 8. maddesinin 2. fıkrasında yer alan savaş gemisi tanımını daha da genişletmiştir. Buna göre, sadece deniz kuvvetlerine mensup olan

⁶³ Savaş gemisi 1907 tarihli La Haye Kodifikasyonunun 3 ve 4. maddelerinde tanımlanmıştır. Bu maddelere göre, bir geminin savaş gemisi olarak değerlendirebilmesi için;

- 1- Bir devletin deniz kuvvetlerine ait olması
- 2- Uyruğunda bulunduğu devletin savaş gemilerinin taşıdıkları ayırıcı işaretleri taşıması,
- 3- Askeri filo hizmetinde olan bir subay tarafından kumanda edilmesi ve;
- 4- Askeri disiplin ve eğitime tabi mürettebata sahip olması gerekmektedir.

Bu konuda yukandaki tanıma benzer, ama daha ilginç bir tanımlama Panama Kanalı'nın açılışı nedeniyle 23 Mayıs 1917 tarihinde A.B.D. Başkanı tarafından yapılmıştır. "Bir savaş gemisi, adı savaş filosu subayları listesine kayıtlı ve hükümet tarafından usulüne uygun şekilde görevlendirilmiş bir subayın kumandasında silahlandırılmış, mürettebatı normal askeri disipline uyan ve gerek silahlandırılmış olması ve gerekse personelinin özelliği dolayısıyla, düşmanın devlet veya ticaret gemilerine karşı saldırıda bulunacak kapasiteye sahip bir devlet gemisidir". Akın s. 144.

⁶⁶ 1958 Cenevre A.D.S. m.8/2; 1982 B.M.D.H.S. m.29.

değil, bir devletin silahlı kuvvetlerine mensup olan belirli nitelikleri taşıyan gemilerde savaş gemisi sayılmaktadır.⁶⁷

Devletin egemenlik kudretini temsil ettiği kabul edilen savaş gemileri mutlak dokunulmazlığa sahiptirler. Uluslararası hukukun savaş gemilerine tanıdığı bu hak, bu gemilerin kıyı devletinin karasularındaki düzenine uymamak yetkisi vermez. Savaş gemisinin, kıyı devletinin geçişle ilgili kanunlarına ve düzenlemelerine uymaması ve uyması için kendisine ulaşan bir talebi umursamaması halinde kıyı devleti, bu savaş gemisinin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir.⁶⁸

Savaş gemisi de kıyı devletinin kendisine zararsız geçiş hakkı tanınması durumunda, aynen ticaret gemileri gibi kıyı devletinin hukuk mevzuatına uymak yükümlülüğü vardır. Ticaret gemilerinden farklı olarak, savaş gemilerinin sahip oldukları dokunulmazlık ilkesinin bir sonucu olarak kıyı devletinin yargı yetkisine tabi kılınmamışlardır. Savaş gemisi üzerinde tek yetkili devlet bayrak devletidir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 30 ve 31. maddelerinde yer alan istisnalar saklı kalmak üzere sözleşmede yer alan hiçbir hükmün savaş gemilerinin bağımsızlığını etkilemeyeceğini belirtmektedir.⁶⁹ Aynı Sözleşmenin 31. maddesi, savaş gemisinin sebep olduğu zarar nedeniyle bayrak devletinin sorumluluğunu öngörmektedir. Buna göre, bayrak devleti, savaş gemisinin kıyı devletinin geçişle ilgili kanunlarına ve düzenlemelerine veya sözleşmenin hükümlerine veya uluslararası hukukun diğer kurallarına riayet etmemesi sebebiyle ortaya çıkan herhangi bir kayıp veya zararın sorumluluğunu taşıyacaktır.

b) Kamu Hizmeti Gören Gemiler

Devletin kamu hizmetlerine tahsis edilen veya fiilen kamu hizmetinde bulunan ve ticari olmayan gemiler bu kategoriye girer. Devlet, denizle ilgili bazı hizmetlerini yapabilmesi için görevi savaş ve ticaret gemilerinin görevinden ayrı bir devlet hizmeti olan gemileri işletmek zorundadır. Devlet bir kamu hizmetini sürekli bir şekilde yerine getirebilmek için bu tür gemileri

' Savaş gemileri iki grupta toplanabilir. Birinci grupta asli anlamda savaş gemileri söz konusudur. Bunlar doğrudan doğruya savaş ve ülke savunmasına katılan gemilerdir. Bu gemiler, düşman filosunu tahrip, kıyılan, kıyıdaki tesisleri, şehirleri bombardıman edecek güce sahiptirler. Su yüzünde seyredabilen bütün kruvazör, firkateyn, uçak gemilerini ve denizaltılan bu gruba dahildirler.

ikinci grup gemiler, deniz savaş filasonun hizmetine tahsis edilmiş gemilerdir. Bu gemiler doğrudan doğruya savaşa katılmazlar, fakat savaş gemilerine yardım ederler. Asker, cephane, ilaç, yiyecek vs. taşırlar. Bu gemiler, yardımcı savaş gemileridir.

⁶⁸ 1 95 8 Cenevre K.B.B.S. m.23; 1982 B.M.D.H.S, m.33. 1958 Sözleşmesinde "derhal" kelimesi yer almamaktadır.

⁶⁹ Aynı şekilde 1958 Cenevre K.B.B.S. m.22/2.

kullanır. Örneğin; yangın gemileri, hastane gemileri, kablo döşeme gemiler, okul gemileri, bilimsel araştırma gemileri, posta gemileri gibi.

Bu gemilerin yanı sıra devlet bazı kamu hizmetlerinin yerine gelmesi için bazı gemileri kamu yetkisi ile donatmaktadır. Kamu yetkisi ile donatılan kıyı güvenlik gemileri, gümrük gemileri gibi gemiler belli bir hizmeti yaparken devlet adına yetki kullanmaktadırlar.

Genel kamu yararı için tahsis edilen bu tür gemilerin savaş gemilerinin tabi olduğu hukuku rejime bağlı oldukları genelde kabul edilmektedir/⁰

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi nde savaş gemilerine uygulanacak kuralların ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemi-

- % 71

lerine de uygulanacağı öngörülmektedir.

Ticari amaçla kullanılmayan gemiler bir kamu hizmetini yerine getiren gemilerdir. Sözleşme, ticaret gemilerine uygulanacak kuralların, ticari olmayan devlet gemilerine de uygulanacağını belirtirken, aynı zamanda bu kurallarda yer alan istisnalar saklı kalmak üzere bu maddelerde yer alan hiçbir hükmün bu gibi gemilerin bu maddelere veya uluslararası hukukun diğer kurallarına göre sahip oldukları bağımsızlığı etkilemeyeceğini öngörmektedir/²

1982 B.M.D.H. Sözleşmesinde 32. maddesinde 30. ve 31. maddelerinde yer alan istisnalar saklı kalmak üzere bu sözleşmede yer alan hiç bir hükmün savaş gemilerinin ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin bağımsızlıklarının etkilemeyeceğini öngörürken, savaş gemileri ile kamu hizmeti gören ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin aynı hukuki rejime tabi olduklarını kabul etmektedir.

c) Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri

Devlete ait olan gemi denizde kazanç teminine tahsis edilmişse veya böyle bir amaca tahsis edilmediği halde fiilen denizde kazanç elde etmede kullanıyorsa ticaret gemisi sayılır.

Devletin kendisine ait gemilerle ticari kazanç elde etmek amacıyla denizcilik faaliyetlerinde bulunması özellikle 2. Dünya Savaşından sonra ***

Devlet Gemilerinin dokunulmazlığına dair bazı kuralların birleştirilmesine ilişkin 10 Nisan 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin 3. maddesinde şu hüküm yer almaktadır. "Yukarıdaki iki madde hükümleri savaş gemilerine, devlet yatlarına, gözetleme gemilerine, hastahane gemilerine, yardımcı gemilere iaşe gemilerine ve devlete ait ya da devlet tarafından işletilen ya da münhasıran ticari olmayan bir devlet hizmetinde görevlendirilen gemilere uygulanmaz. Bu gemiler, herhangi bir hukuki yollar haciz, tevkif ve zap edilemezler". Türkiye'de bu sözleşmeye 1955 yılında tarafı olmuştur.

⁷¹ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.22.

⁷² 1958 Cenevre K.B.B.S. m.22/2.

Doğu Bloku ülkelerinde görülmeye başlanmıştır. Bu tür gemiler, bir taraftan uluslararası deniz ticaretinde ve ulaşımında ekonomik bir kazanç elde etmek için çalışırken, diğer taraftan herhangi bir hukuki ihtilafta diğer devlet gemilerinin özellikle savaş gemilerinin sahip oldukları dokunulmazlık ve imtiyazlardan yararlanmak istemişlerdir.

ikinci Deniz Hukuku Konferansı nda Doğu Blokuna dahil ülkeler ile diğer ülkeler arasında bu konuda farklı görüşler ortaya çıkmıştır.

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi 21. maddesinde ticari amaçlarla kullanılan devlet gemilerinin ticaret gemilerinin hukuki rejimine tabi olacağını öngörmektedir. Bu düzenleme, ticari

amaçlarla kullanılan devlet gemileri üzerinde yargı yetkisinin kullanılmasını sağlayan ve dokunulmazlık ilkesini geçersiz kılan bir düzenlemedir ve bu açıdan Doğu Bloku ülkelerinin savunduğu mutlak bağımsızlık görüşünden ayrılır. Sözleşmenin imzası ve onaylanması sırasında, bazı Doğu Bloku ülkeleri yabancı devletlerin sularında bulunan devlet gemilerinin dokunulmazlığa sahip olduklarını ve bu gemilerle ticaret gemileri için öngörülen düzenin uygulanmayacağını belirten çekinceler ileri sürmüşlerdir.⁷³

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında bu devletlerin bu konudaki görüşlerini değiştirdikleri görülmektedir.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi de ticaret gemileri ile ticari amaçla kullanılan devlet gemileri arasında herhangi bir ayırım yapmayarak bu gemilere uygulanacak kuralları Alt Bölüm B’de aynı başlık altında düzenlemiştir.⁷⁴ Böylece ticari amaçla kullanılan devlet gemileri yargı yetkisinin kullanılması açısından ticaret gemilerinin tabi olduğu kurallara açık bir şekilde tabi kılınmıştır. Bu düzenlemeye eski Doğu Bloku ülkeleri itiraz etmemişlerdir.⁷⁵

Günümüzde yeni siyasi ve ekonomik düzende devletin kendisini ekonomik faaliyetlerden geri çektiği, faaliyet alanının asli kamu hizmetleri ile sınırlandırdığı görülmektedir. Bu nedenle, bu konuda geçmiş dönemlerde olduğu kadar sorunlarla karşılaşılması olasılığı azalmıştır.

Her iki deniz hukuku Sözleşmesi’nde ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin hukuki rejiminin ticaret gemileri ile aynı şekilde düzenlemesi gemilere uygulanacak hukuk kurallarında "geminin tahsis edildiği amacın"

'Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti, Bulgaristan, Romanya, Ukranya, Beyaz Rusya 20. maddeye, Çekoslovakya 19 ve 20 maddeye, Macaristan 21. maddeye karşı çekince ileri sürmüştür. (1960 Official Records, s. 133).

⁷⁴ 1982 B.M.D.H.S. m.27 ve 28.

° S.S.C.B. Polonya, Bulgaristan, Alman Demokratik Cumhuriyeti tarafından sunulan ortak öneri. A/CONF. 62/C. 2/L. 26, Official Records, Vol.III, s. 203.

ölçü alındığını göstermektedir. Söz konusu ölçünün doğru ve gerçeklere uygun olduğunu düşünmekteyiz.

Aksi takdirde, ticari amaçla kullanılan devlet gemileri bir taraftan ticaret gemilerine tanınan zararsız geçiş hakkını kullanırken, diğer yandan herhangi bir anlaşmazlık halinde yalnız savaş gemilerine tanınan dokunulmazlık ve diğer imtiyazlardan yararlanmaları söz konusu olacaktı. Bu durum, amaçları ekonomik bir değer kazanmak olan gemiler arasında sadece mülkiyetin devlete ait olması nedeniyle farklı hukuk kurallarının uygulanması sonucunda eşitsizliğe ve haksız rekabete yol açacaktı.

İKİNCİ BÖLÜM İÇSULAR

I- İÇSULAR KAVRAMI

1. Tanım

İçsular, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafında kalan deniz alanlarıdır.¹ Başka bir ifadeyle, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi, içsulardır. Denizin kıyıya bitişik olan bu suları, kıyı devletinin kara ülkesine sıkı sıkıya bağlı olan sularıdır. Bu su alanlarına, koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler ve iç denizler ve düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların berisinde kalan su kesimleri girmektedir.²

A) Esas Hat (=Esas Çizgi)

Deniz hukukunda esas hat, devletin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başlandığı hattır.

Uluslararası deniz hukukunun devletin deniz ülkesi için ayn ayn hukuki rejimleri öngörmesi, bu deniz alanlarının sınırlarının ve genişliğinin saptanmasını gerektirmektedir. Değişik hukuki rejimlerin geçerli olacağı deniz alanlarının sınırlarının tespit edilmesi için karasularının iç sınırının saptanması gerekmektedir. Karaların iç sınırı içsular rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile karasuları rejimini ve diğer deniz alanlarını (Bitişik Bölge, Kıta Sahaneliği Münhasır Ekonomik Bölge) ayıran sınırdır. Karasularının iç sınırının saptanmasında iki yöntem kullanılmaktadır.

1. Normal esas (Normal Baseline-Normale Grundline) hat (çizgi): Su- lann en alçak olduğu zamandaki coğrafi kıyı çizgisine eşittir. Normal esas hat kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattıdır; yani sulann en çok çekildiği hattır (B.M.D.H. m.5).

1958 Cenevre K.B.B.S. m.5, 1982 B.M.D.H.S. m.8.

Bkz. Sevin TOLUNER, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1989, s. 109 vd. F. Hakan BAYKAL,

Deniz Hukuk Çalışmaları, İstanbul, 1998, s. 10 vd. Hüseyin PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri II, Ankara, 1990, s. 306 vd. Ingo von MÜNCH, Völkerrecht 2. Auflage, Berlin, s. 394. vd.

Ancak uygulanan uluslararası deniz hukuku bazı durumlarda çizginin (hattın) coğrafi kıyı çizgisinden ayrılmasına izin vermektedir.

2. Düz esas (Straight baseline) hat (çizgi): Kıyı fazla girintili ve parçalanmış ise veya kıyının hemen yakınında adalar, sığlıklar veya kayalıklar varsa, bu tür kıyılarda iç sınır kıyının uygun uç noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak saptanır.

Yani; coğrafi kıyı çizgisinin üzerinde saptanan birkaç uç noktanın bir düz çizgi ile birleştirilmesinden düz esas hat oluşur. Bu yöntemin uygulanma şartları 1958 Cenevre K.B.B.S. (m.4) ve 1982 B.M.D.H.S. (m.7) sözleşmelerinde düzenlenmiştir. Söz konusu sözleşme hükümlerine göre, düz esas hatların çiziminde kıyının genel istikametinden önemli ölçüde sapıl- mayacaktır.

B) Kapalı Denizler - İç Denizler

Kapalı denizler, tamamen bir veya birkaç devletin toprakları ile çevrili geniş su alanlarıdır. Bir başka deyişle, bunlar, "deniz" şeklinde tanımlanan büyük göllerdir. Böyle bir kapalı deniz yalnızca bir devletin toprakları ile çevrili ise, bu deniz kıyı devletinin ülkesinin bir parçası sayılır. Hukuki bakımdan böyle denizlerle, diğer göller arasında bir fark yoktur. Buna karşılık, bir kapalı deniz iki veya daha fazla devletin toprakları ile çevrili ise, bir sınır gölü durumunda olan bu denizin hukuki rejimi kıyı devletler aralarında bir anlaşma ile tespit ederler. Örneğin; 26 Şubat 1921 Moskova anlaşması ile İran ve Sovyetler Birliği Hazar denizinin statüsünü birlikte tespit ederek, bu denizden eşit şartlar altında faydalanacaklarını belirtmişlerdir. Bugün Azerbaycan Cumhuriyeti'nin bu denize kıyısı bulunmakta ve zengin petrol yatakları nedeniyle önemi çok artmıştır.

- Kıyıları aynı devlete ait ve genişliği karasuların genişliğinin iki katından az olan bir boğazla açık denize bağlı bir deniz "iç deniz" sayılmaktadır. Bu coğrafi nedenlerden başka, tarihi sebeplerle iç deniz durumunda bulunan denizler de vardır. Örneğin; bir boğazla açık denize bağlı bulunan Azak denizi, Kerç boğazı ile Karadenizle birleşir. Ayrıca, Karadeniz, bütün kıyılan Osmanlı hakimiyeti altında olduğu sürece (1774 tarihli Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar) bir Türk iç denizi idi. Ancak önceleri Rusya'nın sonraları Romanya ve Bulgaristan'nın Karadeniz'e kıyıdaş bir devlet olmalarıyla, Karadeniz açık deniz statüsünü almıştır.

Marmara Denizi'nin statüsü tartışmalıdır. Bazı yabancı yazarlar, Marmara'nın kıyıları aynı devletin hakimiyeti altında kalması ve açık denizle, yine aym devletin hakimiyetinde bulunan ve genişliği karasularının, iki katından az iki boğazla bağlantı halinde bulunmasına rağmen, uluslararası bir sn yolu olması ve bütün ticaret gemilerine açık bulunması bakımından, bir açık deniz sayılmasını gerektiğini iler sürmüşlerdir.

Ancak Marmara denizinin bir Türk iç denizi olduğu Türkiye'nin eskiden beri devam edegelen uygulamalarıyla kabul edilebilir.

Cumhuriyetten önce Osmanlı Devleti Marmara'da balık avcılığını düzenlemiştir. Yine 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı "Kabotaj" kanunu Türk içsulasında bazı faaliyetleri düzenlerken, Marmara denizini de bu düzenleme kapsamında saymıştır. Bu milli tasarruflara karşı ve bu mevzuat uygulanması sırasında herhangi bir yabancı devletin itirazı görülmemiş, bu mevzuatın veya bu mevzuata dayanan tasarrufların Marmara'nın hukuki statüsüne, yani uluslararası deniz hukukuna aykırı olduğu iddiası öne sürülmemiştir. Yabancı gemilerin Marmara denizinden sadece geçişini düzenlemek için andlaşmalar yapılması, aslında Marmara'nın bir iç deniz olduğunu kabul etmek demektir.

Marmara açık deniz olarak kabul edilse, ayrıca bu denizden yabancı gemilerin özel bir andlaşma ile düzenlemek gerekmezdi. Çünkü açık denizlerde seyrüsefer serbestliği ve karasularından yabancı ticaret gemilerinin zararsız geçiş hakkı bir uluslararası deniz hukuku kuralı olarak kabul edilmiştir. Bu konulara ilişkin özel bir andlaşmaya gerek yoktur. Marmara ile ilgili olarak ve münhasıran geçiş serbestliğini düzenleyen tek andlaşma, 1936 tarihli Montrö Sözleşmesidir. Montrö Sözleşmesi Türkiye'nin Marmara denizi üzerindeki yetkilerini sadece geçiş serbestliği ile ilgili olarak ve o ölçüde sınırlamaktadır. Tek başına geçiş serbestliği tanınmış olması, bir iç denize açık deniz statüsü vermeye yeterli değildir. Geçiş serbestliği tanınan bir deniz alanı diğer bakımlardan kıyı devletinin ulusal yetkilerine tabi kalabilir. Bu nedenlerden dolayı, Marmara'nın bir Türk iç denizi olduğunu söyleyebiliriz.

C) Körfezler

Gerek 1958 Cenevre K.B.B.S. (m. 4,7,9 ve 11, 13) gerek 1982 B.M.D.H.S. (m. 6, 13) düz esas hat (çizgi) yöntemine başvurarak içsuların sahip olacağı deniz alanının tespit edilmesini düzenlemişlerdir.

Aşağıdaki coğrafi öğelerin var olduğu durumlarda düz esas çizgi yöntemi uygulanır. Körfezler, limanlar, mercan adaları (atolls) ya da serpiştirilmiş kayalıklara (resifler) sahip adalar, akarsu ağzı, cezir yükseklikleri, çok girintili çıkıntılı kıyılar, kıyıya çok yakın takımadalar, doğal özellikler nedeniyle kıyı çizgisinin çok değişken olduğu yerler: Bütün bu durumlarda, esas hat (çizgi) uç noktaların birleştirilmesi ile elde edildiği için, bu esas hat ile kara ülkesi arasında kalan deniz alanı içsulan oluşturmaktadır.

Esas hattın çiziminde ve dolayısıyla içsuların tespit edilmesinde, en önemli sorunlar körfezlerde ortaya çıkmaktadır.

Coğrafi bakımından körfez, denizin kara ülkesine doğru oluşturduğu derin girintiyi ifade eder. Doktrinde ve uygulamada "körfezler ve koylar dan" söz edilmesine rağmen, iki terim arasındaki fark kesin olarak belirtilmediği gibi, körfezlerin hukuki rejimi ile koyların hukuki rejimi arasında da bir fark yoktur. Bu bakımdan yalnız körfez terimini kullanacağız. Uluslararası deniz hukuku yalnızca belirli niteliklere sahip körfezlerin kapsadığı deniz alanlarını içsular rejimine tabi tutarak, coğrafi bakımından körfez oluşturan her unsura (yani her denizin karadaki girintisine) hukuki bir yetki tanımamaktadır.

Gerek 1958 Cenevre K.B.B.S. (m.7) gerek 1982 B.M.D.H.S. (m. 10), bir körfezin içsular rejimine bağlanabilmesi için ya birtakım niteliklere sahip olmasını ya da "tarihi körfez" olmasını aramaktadır. Denizin karaya doğru yaptığı her girinti hukuki anlamda körfez sayılmaz. Karaya doğru olan girintilerin hukuken körfez sayılması ve içsular rejimini yararlanabilmesi bazı şartlara bağlıdır. Bu şartlar 2 tanedir.

1. Şart: Körfezin ağzını kapatan bir doğru çizginin çap alınarak çizilen yarım daire alanının körfezin kapladığı su alanına eşit ya da küçük olması gerekir. Yani, körfezin kapladığı su alanı en az yarım daire alanı kadar olmak zorundadır.

2. Şart: Körfezin doğal giriş noktaları arasındaki uzaklığın 24 deniz milini aşmaması gerekir. Böylece, çok geniş ağızlı körfezlerin içsular rejiminden yararlanma imkanları ortadan kalkmaktadır.

Çizilen yarım daire = körfezin kapladığı su alanı ya da

Yarım daire < körfezin su alanı

Girintisinin denize doğru olan en uç iki noktasından bir hat çizilir. Bu hat çizildikten sonra yarım daire çizilir. Yarım daire içerisinde kalan su girintiden daha büyük olursa körfez sayılmaz. Çizilen dairenin çapının azami 24 mil olması gerekmektedir.

Yukarıda belirttiğimiz kurallar tüm kıyıları aynı devlete ait olan körfezler için geçerlidir. İki ya da daha çok devlet arasında yer alan körfezlerin hukuki rejimi deniz hukuku sözleşmelerinde düzenlenmemiştir. Doktrinde, birden fazla devletin ülkesini oluşturan bir körfezin sularının ilke olarak hiçbir devletin içsular rejimine tabi olmaması gerektiği savunulmaktadır. Ancak, her somut olayda körfezin gösterdiği coğrafi özelliklere göre

ilgili kıyı devletleri kendi aralarında anlaşarak körfezin birer bölümünü kendi içsular olarak kabul edebilirler. Bu konuda yapılacak uluslararası anlaşmanın deniz hukuku açısından sakıncası yoktur.

Yukarıda saydığımız iki şart aranmadan bazı körfezler içsular rejiminden yararlanır. Bunlar "tarihi körfezler" (historical bays, historische Buchten)dir. Bazı körfezler, ağız genişliği ve kapladığı su alanının çizilen yarım daireye oranı ne olursa olsun bir devletin sürekli ve istikrarlı kullanımı sonucu içsular rejiminden yararlanırlar.

Tarihi körfez tanımını ilk olarak 1910 yılında Kuzey Atlantik kıyılan Balıkçılığı Davası sırasında ortaya atılmıştır. Daha sonra, Uluslararası Adalet Divanı'nın, İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davası'na ilişkin 1951 tarihli kararında, Norveç kıyılanındaki bazı körfezlerin İngiltere tarafından tarihi körfez olarak değerlendirilmesine karşı çıkmayarak üstü kapalı kabul edilmiştir. Bu karardan sonra, uygulamada birçok devletin bazı körfezleri tarihi körfez sayarak içsular rejimine tabi tuttukları görülmektedir. Ancak bu tür uygulamalarda diğer devletlerin itiraz etmemesi gerekir. Örneğin; Libya'nın 1986 yılında yaklaşık 200 mil genişlikte bir ağza sahip olan Sirte körfezin içsular rejimine bağlandığını ilan etmesi üzerine A.B.D. sert muhalefet yaparak bunu kabul etmediğini beyan etmiş. Bunun üzerine iki devlet arasında başlayan gerginlik 1986 yılında silahlı çatışmaya kadar varmıştır.

Uluslararası deniz hukuk doktrininde bir körfezin tarihi körfez statüsünü kazanabilmesi için 2 ana

şartın yerine getirilmiş olması aranmaktadır.

1. Yeterli ve uzun bir süreden bu yana sürekli olarak söz konusu körfezin ilgili devletin egemenliği altında bulunması.
2. Bu durumun diğer devletler tarafından kabul edilmiş bulunması.

D) Limanlar

Limanlar da körfezler gibi içsular rejiminden yararlanırlar. Limanlar, deniz ulaşımı veya seyrüsefer ihtiyaçlarını güvenlik içinde karşılamak üzere gemilerin uğramasına ve barınmasına uygun olan, genelde tabiatın hazırladığı ve insanların geliştirdiği yerlerdir. Limanların içsular rejiminden yararlanmasına ilişkin düzenlemeler 1958 Cenevre K.B.B.S. (mad.8, 9) ve 1982 B.M.D.H.S. (mad.11) Sözleşmelerinde yapılmıştır. Bu kurallar şöyle sıralanabilir:

- limanların içindeki deniz alanı içsular olarak kabul edilir.
- limanlarda düz esas hattın tespit edilmesinde yararlanılan uç noktalar, limanın ayrılmaz parçasını oluşturan sürekli tesislerin en uçtaki noktalarıdır.
- limanın açığında bulunan tesisler, yapay adalar ve demir yerleri limanın bir parçası olarak kabul edilmemektedir. Bunlar içsular rejimine tabi değildirler.

Limanın kapladığı su alanını, çok büyük olmaması nedeniyle, uygulamada bu konuda pek sorun olmamaktadır.

2. İçsuların Hukuki Rejimi

İçsuların hukukî rejimi kıyı devletinin egemenliğine dayanır. Denizin bu kesiminde kıyı devletinin yetkileri tam ve mutlak ve kara ülkesindeki yetkilerinden farksızdır. Uluslararası hukukun devletin kara ülkesi için öngördüğü sınırlamalar varsa bunlar aynen içsularında da geçerlidir. Kıyı ile sıkı bir bağlantı halinde bulunan içsularda, kıyı devletinin çıkarlarına üstünlük tanınmıştır.

İçsularda yetkilerinin tam olmasına karşılık, kıyı devletinin taraf olduğu andlaşmalarla veya ulusal mevzuatında bu yetkilere sınırlama getirilmiş olabilir. Örneğin, âkit devletlere mensup gemilere limanlarına girme hakkını tanıyabilir veya gemide işlenen bazı suçlarla ilgili olarak yargı yetkisini kullanmaktan kaçınabilir. Bu gibi sınırlamalar, bütün devletler için uyulması zorunlu birer uluslararası örf ve âdet kuralı niteliğini henüz kazanmamıştır. Genel olarak uluslararası hukuk, devletin içsularındaki yetkilerini, bütün ülkesi için öngörülenler dışında, ayrıca sınırlamış değildir.³

Bununla birlikte, uluslararası deniz ulaşımının gereği ve deniz ulaşımının limanlara bağlanması sebebiyle kıyı devletleri diğer devletlere içsularla ilgili bazı haklar tanımışlardır. Buna göre, yabancı gemilerin limanlara giriş çıkışları ve buralarda barınmaları ile ilgili idari, gümrük ve sağlık formalitelerinin basitleştirilmesi, yabancı geminin limanda bulunduğu esnada kıyı devletinin bazı kazai yetkilerinin sınırlandırılması gibi hususlar, genel olarak, devletlerin aralarında yaptıkları ikili veya çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmektedir.⁴ Bu andlaşmaların genel olarak müteakabiliyet esasına dayandırıldığı dikkati çekmektedir.

Yabancı gemilerin limanlara giriş çıkışının karşılıklı andlaşmalarla düzenlendiği günümüzde, teamül hukukunda böyle bir hakkın bulunup bulunmadığı husus henüz netlik kazanmış değildir. XIX. yüzyılda, limanlara

Toluner s. 110.

Türkiye'nin bu hususta değişik tarihlerde ikili ve çok taraflı denizcilik andlaşmaları yaptığı devletler şunlardır: Libya (1975), Romanya (1981), Malezya (1984), Bangladeş (1987), Fas (1987), Arnavutluk, Mısır (1988), Irak (1988), Belçika-Lüksembourg (1989), Hindistan (1989), Tunus (1989), Pakistan (1989), Çin (1992), Hırvatistan (1994), Lituan- ya (1994), Gürcistan (1995), Fransa (1996), Türkmenistan (1997), Lübnan, İran, Ukrayna (1997), Cezayir (1998), Azerbaycan (1990 ve 2000).

giriş çıkışın serbest olmadığı ve kıyı devletinin limanlarını kapatma hakkının bulunduğu kabul ediliyordu. Ancak XX. yüzyılın başlarından itibaren deniz trafiğinin yoğunlaşmasıyla, yabancı gemilerin içsulara giriş çıkışının serbest olduğu yönünde bir eğilim oluşmuştur. Nihayet bu hususlarda uluslararası andlaşmalar* imzalanmaya başlanmıştır. Bunların en önemlisi,

9 Aralık 1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine Dair Cenevre Sözleşmesidir. Sözleşmeye göre, âkid devletler, müteakabiliyet şartıyla diğer âkid devletlerin bayrağını taşıyan ticaret gemilerine, limanlarına girme, limanlarını kullanma ve gemi, yük ve yolcular için tanıdıkları ulaştırma ve ticarî

işlemlere ilişkin kolaylıklardan tam olarak faydalanma konusunda vatandaşlarına ve diğer devlet gemilerine yaptığı muamelenin aynını yapma yükümlülüğü altındadır.

Sözleşmenin 2. maddesinde gemilerin limanlara giriş çıkışının asgari bir hak olduğu öngörülmesine rağmen, devletlerin uygulamalarını bakıldığında, bunun engel bir hak oluşturmadığı ve gemi türleri arasında ayrıma gidildiği görülmektedir. Uluslararası uygulamada genel eğilim, yabancı ticaret gemilerinin limanlara giriş çıkışlarının serbest olduğu yönündedir. Buna rağmen kıyı devleti,

- 1- Askeri limanlarını sürekli olarak,
- 2- Salgın hastalıklarda geçici olarak,
- 3- Kamu güvenliğinin tehdit edilmesi halinde geçici olarak yabancı gemilere kapatabilir.

Liman Devleti ülkesine, kendi kanunlarına aykırı olarak girmiş olan kaçaklar hakkında kendi mevzuatını uygular.

Savaş gemilerine gelince, uygulamada siyasi suçluların savaş gemilerine sığınma hakkı olduğu genellikle kabul edilmektedir. (Özellikle A.B.D. ve İngiltere'ye göre).

Buna karşın adi suçluların sığınma hakkı olmadığı kabul edilmektedir. Bir yabancı savaş gemisi uluslararası kurallara aykırı olarak sığınma hakkı tanıdığı durumlarda bile, kıyı devletinin gemiye girerek sığınmacıyı alma hakkı yoktur. (Ticaret gemilerine sığınmadaki fark). Bu gibi durumlarda kıyı devleti savaş gemisinin bayrak devletine başvurarak sorunu diplomatik yollarla çözümlemek durumundadır.

3. Türk İçsularını Hukuki Rejimi

Türkiye'de bir kıyı devleti olarak değişik içsular alanlarına sahiptir. 15.05.1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları kanunu ve bu kanunu değiştiren

20.05.1982 tarih ve 2674 sayılı son karasuları kanunu da Türkiye'nin iç- sulara sahip olduğunu belirtmektedir. 1982 tarihli karasuları kanunun 3. maddesinde Türk karasularının genişliğinin ölçümünde başlangıç noktasının esas hat (çizgi) olduğu belirtilmiştir. Yine aynı yasanın 4. maddesinde içsulara ilişkin aşağıdaki düzenleme yer almaktadır.

"Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk içsu- landır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar içsulara dahildir".

Yine 2674 sayılı karasuları kanunun 3.üncü maddesi, Türkiye'nin esas hatlarını saptama yetkisinin Cumhurbaşkanına ait olduğunu belirtmektedir. Aynı yasanın 5. maddesinde yukarıda belirtilen kurallara uygun olarak saptanan esas hatların büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilmesi ön görülmektedir. Ancak bugüne kadar Türkiye'nin içsularının sınırlarını gösteren genel bir resmi harita yayınlanmamıştır. Bu nedenle, şu an için Hırki- ye'nin içsularına ilişkin kesin bilginin verilmesi olanağı yoktur.

Yabancı gemilerin Türkiye içsularına ve limanlarına giriş-çıkışları konusunda aşağıdaki temel kurallar geçerlidir.

- Yabancı ticaret gemilerinin Türk içsularına ve limanlarına girişi, ilke, olarak serbesttir.
- Yabancı savaş gemilerinin Türk içsuları ve limanlarına girişi izin şartına bağlıdır.

Türk mevzuatında bu konuda, sırasıyla 3 yönetmelik uygulanmıştır.

Birincisi; 22.06.1966 tarih ve 6/6636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile kabul edilen "Türkiye Cumhuriyeti limanlarını, Hava Üslerini ve Havaalanlarını Ziyaret Edecek veya Karasularında Harekat Yapacak olan Yabancı Deniz ve Hava Kuvvetlerinin Uyması Gereken Hususlara Dair Yönetmelik"^.

İkincisi; 27.12.1978 tarih ve 7/17/17114 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi ile kabul edilen "Yabancı Silahlı Kuvvetlere ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri, Türk içsularına ve Limanlarına Geçişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetine İlişkin Yönetmelik"tir. 1978 yönetmeliği 1966 yönetmeliğini denizler için yürürlükten kaldırılmıştır.

Üçüncüsü; Bugün hala yürürlükte olan ve 24.11.1983 tarih ve 83/7467 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile kabul edilen "Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik"tir.

1983 tarihli Yönetmelik, 1978 tarihli yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır. 1983 tarihli Yönetmeliğin 13. maddesine göre, "barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsularına ve limanlarına gelebilmeleri ve sularda kalabilmeleri için "en az 15 gün önceden T.C. yetkililerinden izin almaları gerekmektedir. Aynı yönetmeliğin 22. maddesi ise, nükleer savaş gemilerinin Türk içsularına

girebilmesi için en az 30 gün önceden izin almalarını öngörmektedir.

Yabancı gemiler Türk içsularına ve limanlarına girdikten sonra Türk yasalarına uymak yükümlülüğü altındadırlar. Nitekim bu yükümlülük, 14.04.1925 tarih ve 618 sayılı limanlar Kanununun 2. maddesinde, "Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler" için açıkça öngörülmektedir. Bu yükümlülük özellikle, limanın genel düzenine ve güvenliğine ilişkin konuları kapsar.

Yabancı savaş gemileri Türk içsular ve limanlarında bulundukları sürece, Türk yasalarına, uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalara aykırı davranışlarda bulunamayacakları 1983 Yönetmeliğinin 4.üncü maddesinde açıkça öngörülmüştür. Aynı (mad.6) Yönetmelik, yabancı savaş gemilerinin Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığının ve güvenliğini tehdit edemeyeceğini, Türkiye'nin güvenliğine aykırı davranışlarda bulunamayacaklarını belirtmektedir.

Türk içsularında ve limanlarında bulunan yabancı gemilerin Türk yargı organlarıncı yargılanabilmesi konusunda aşağıdaki temel kurallar geçer- lidir:

- Türk mevzuatına göre, yabancı ticaret gemilerinin hukuk ve ceza konularında, ilke olarak, Türk yargı organlarıncı yargılanabilmesi mümkündür. Bu durum, yabancı devletlere ait ticari amaçla kullanılan gemiler için de geçerlidir.
- Yabancı savaş gemileri, dokunulmazlık ilkesi gereğince Türk yargı organlarıncı yargılanamazlar.
- Yabancı savaş gemilerinin Türk içsularında ve limanlarında neden olacakları zararların Türk yargı organlarıncı saptanabileceği 1983 Yönetmeliğinin 7. maddesinde kabul edilmektedir. Saptanan zarar, uluslararası hukukun öngördüğü yollar çerçevesinde (diplomatik yollar), savaş gemisinin bayrak devletinden talep edilir.
- Bir zarara neden olan ya da Türk yasalarına aykırı davranan bir yabancı savaş gemisi üzerinde Türk makamlarının herhangi bir izinsiz denetimde bulunması veya gemiye el koyma yetkisi yoktur. Çünkü, 1983 Yönetmeliğinin 33. maddesinde, "Bu yönetmelik hükümlerine uygun hareket etmeyen yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler Türk limanlarını içsuların ve karasularını terke davet edilir." hükmü yer almaktadır. Yani, Türk mevzuatına aykırı hareket eden yabancı savaş gemilerine karşı herhangi bir hukuki işlemde bulunmak yetkisi yoktur. Ancak, Türk içsularını ve karasularını terk etmesi talep edilir. Ayrıca 10.07.1940 tarih ve 270 sayılı Deniz Zabt ve Müsadere Kanununun 1.inci maddesinde, yabancı savaş gemileri ve münhasıran kamu yönetiminde kullanılan yabancı devlet gemilerinin "zabt ve müsadere" edilmeyeceğini öngörmektedir.

4. Kıyı Devletin İçsularda Bulunan Yabancı Ticaret Gemileri Üzerindeki Yetkileri

Devletin yetkisinin ilkeselliğinin sonucu olarak, kivi devleti, içsuları ya da limanlarında bulunan yabancı ticaret gemileri üzerinde, ister özel kişilere ister devlete ait olsun, münhasıran yargı yetkisine sahiptir. Bu gemiler, kıyı devletin içsularında bulundukları sürece, seyir güvenliği başta olmak üzere, her türlü düzenlemelerine uymak zorundadırlar.

Uluslararası hukukta kural olarak yabancı ticaret gemilerine, kıyı devletin içsulanndan zararsız geçiş hakkı tanınmamakla birlikte bu kurala bir istisna getirilmiştir. Buna göre, daha önce karasularına dahil olup yabancı gemilerin zararsız geçiş yaptığı bir deniz kesimi, sonradan esas hatların herhangi bir sebeple ileri uzatılması neticesi kıyı devletin içsuları içerisinde kalsa dahi, yabancı gemilerin denizin bu kesiminden zararsız geçiş hakkı etkilenmez.

Yabancı gemilerin limanlarda ve içsularda bulundukları esnada hukukî ve cezaî sorumluluğu gerektirir bir eylem ya da işlemde bulunmaları halinde bu gemilere el konulması, üzerlerinde ihtiyatî tedbir ya da ihtiyatî haciz işlemi yapılması mümkündür.⁵ Bu yetkiyi, idare hukuku (kıyı devletin liman ve içsulanndaki idari düzenlemeleri) özel hukuk ve ceza hukukuna ilişkin ihtilaflar bakımından ayrı ayrı incelemek mümkündür.

A) Kıyı Devletin İdare Hukukundan Doğan Yetkileri

idare hukuku yönünden kıyı devletin en önemli yetkileri limanlar ve seyir güvenliği ile ilgili düzenlemelerinde yoğunlaşmaktadır.

Türk hukuku yönünden, yabancı ticaret gemilerinin içsularımıza ve li-

veya içsularımızda bulundukları süre zarfında kurallara uymak zorundadırlar. Buna göre, ticaret gemileri de içsu- larda veya limanda kaldıkları süre boyunca kıyı devletinin, özellikle deniz trafiği, sağlık ve gümrük gibi konulardaki, idari ve kazaî tüm kurallarına uymak zorundadırlar.' Aksi takdirde, bu husustaki uluslararası sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, kıyı devletinin bu gemiler üzerinde iç hukukundan doğan tüm yetkileri kullanması mümkündür.

Nitekim, 618 sayılı Limanlar Kanununa istinaden çıkartılan İstanbul Liman Tüzüğü'ne göre, limanda seyreden ve yatan bütün gemiler ve deniz araçları, uluslararası kurallarla birlikte, Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ile bu Tüzükte yer alan kurallara ve idarece seyir, can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata dayanılarak, belirlenmiş ya da belirlenecek her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır (m.6). Limana gelen gemilerin kaptanları, donatanları ve acenteleri, seyir sırasında ve Limanda meydana gelen deniz kazalarını, önemli makine anşalarını, genel seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları ve gemide işlenen suçları, gereken işlem için ilgili makamlara da duyurulmak üzere, Liman Başkanlığına mümkün olduğu takdirde önce telsizle, Limana varıştan itibaren en geç altı saat içerisinde bir ön raporla ve yirmi dört saat içinde de düşüncelerini kapsayan açıklamalı bir raporla bildirmekle, suç kanıtlarını ve suçların muhafaza önlemlerini almakla yükümlüdürler. Kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve gemiadamları, bu hususlarda yapılması gereken soruşturmaya esas olmak üzere, liman makamlarınca yapılacak çağrıya uymak ve sorulacak somları cevaplandırmak zorundadırlar (m.41).

Şu kadarı var ki, yabancı bir ticaret gemisinin kötü hava sebebiyle ya da "force majeure" veya tehlike nedeniyle limana sığınmak durumunda kalması halinde bu gemi limanda geçerli olan vergi, ceza, yasaklama gibi

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

Aslında buradaki genel kurallar, savaş gemileri da dahil bütün yabancı gemiler için ge- çerlidir. Geminin yargı muafiyetinin olması, ona kıyı devletinin kurallarını ihlal edebilme yetkisi vermez. Yargı muafiyeti ihlalden sonraki prosedür için geçerlidir. Gerek savaş gemileri, gerekse ticaret gemileri kıyı devletinin koyduğu kurallara uymak zorundadır. Yalnız, yargı muafiyeti sebebiyle, savaş gemilerine ayrı, ticaret gemilerine ayrı prosedür uygulanır.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

İçsulanmıza ve limanlarımıza giriş yönünden sınırlamalar sadece yabancı savaş gemileri yönünden yapılmış ve bunların içsulanmıza ve limanlarımıza gelişleri ve bu sulardaki faaliyetleri önceden "izin alma" şartına tabi tutulmuştur. (Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı Gemilerin türk İç Sulanna ve Limanlanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin yönetmelik, R.G. 24.11.1983, S. 18252; Baykal s. 162, 353.

hukukî ihtilaflarda yetkisi bunlara karşı kara ülkesinde sahip olduğu yetkilerden farksızdır. Başka bir ifadeyle bu kişilerin veya malların limandaki bir gemide bulunmaları ile kara ülkesinde bulunmaları arasında kıyı devletinin yetkileri bakımından hiçbir fark yoktur.

Ancak bu kişilerin yabancı veya malların yabancılara ait olması durumunda, başka bir ifadeyle hukukî ihtilafın yabancılık unsuru taşıması halinde, kıyı devleti yargı yetkisini kullanırken öncelikle taraf olduğu bir uluslararası sözleşme varsa buna uyacaktır. Aksi takdirde iç hukuk hükümleri ve kamu düzeni ile çatışmadığı ölçüde bu konudaki uluslararası teamül kurallara uygulama alanı bulacaktır.¹⁰

e

9

10

Baykal, s. 161. Baykal, s. 160. Baykal, s. 162.

Şu kadar ki, ihtilaf yabancılık unsuru taşıyan veya taşıyan bir devlet, gemideki kişiler veya mallar üzerinde hukukî ihtilaflarda yetkilerini kullanırken gemiye müdahale edemez, alıkoymaz ve limanda kalmaya zorlayamaz.

Yabancılık unsurunun söz konusu olduğu bir ihtilafta kıyı devletinin tarafı olduğu bir uluslararası sözleşme yoksa kıyı devletinin kanunlar ihtilafı kuralları da dâhil girecektir.

Kıyı devleti, yargı yetkisinin söz konusu olması halinde iç hukukundaki bütün tedbirleri almak, özellikle bu kişiler veya mallar üzerinde cebri icrada bulunmak yetkisine sahiptir.

Sonuç olarak, ticaret gemisinin mürettebatı arasındaki özel hukuka dair ihtilaflar bayrak devletinin yasalana tabidir. Gemi kaptanı ya da mürettebatı ile yolcular arasındaki hukukî meseleler ise kıyı devletinin kanunlar ihtilafı kurallarına göre çözülecektir. Bu ihtilaflar kıyı devletinin mahalli makamlarına intikal ettirilmedikçe yargı yetkisinin kullanılması söz konusu olmayacaktır.¹¹

b) Gemi İle İlgili İhtilaflarda Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi

Kıyı devletinin limanlarında ya da içsulunda bulunan yabancı ticaret gemileri ile ilgili hukukî ihtilaflarda yer itibarıyla yargı yetkisine sahip olmasına rağmen, özel hukuktaki irade muhtariyeti esasının bir sonucu olarak, bu yetkinin kıyı devletinin mahkemeleri yerine, yetki anlaşmaları^{12 13} veya tahkim anlaşmaları¹² yoluyla yabancı bir mahkeme veya tarafların seçeceği özel bir hakem heyetinin yetkili kılınması mümkündür.

¹¹ Baykal, s. 159.

¹² Hukukî ilişkinin tarafları, ihtilafın doğmasından önce veya sonra yapacakları bir anlaşma ile başka bir devletin yargı organlarını yetkili kılabilirler. Türk mahkemelerinin yer itibarıyla yetkili olmadığı, dolayısıyla milletlerarası yetkisinin de doğmadığı hallerde, taraflar yetki anlaşması ile belirli bir Türk mahkemesinin yetkili olacağını kararlaştırabilirler. Yetki anlaşmaları ile Türk mahkemelerinin yetkili kılınabilmesi için, tarafların Türk vatandaşı, ya da ihtilafa konu olan geminin Türk gemi siciline kayıtlı bir gemi olması şart değildir. Buna karşılık yabancı bir devlet mahkemesine yetki tanıyan anlaşmanın Türk hukuku bakımından hukukî bir değer taşıması için, yer itibarıyla yetkinin kamu düzeni veya münhasır yetki esasına göre tayin edilmemiş olması, ihtilafın yabancılık unsuru taşıması ve borç ilişkilerinden doğması gerekmektedir (MÖHUK m. 47).

¹³ Tarafların mevcut veya ileride doğabilecek hukukî ihtilaflarının çözümünü, hakem denilen ve kendi seçtikleri kişi veya kişilerin kararına bırakan sözleşmeye tahkim anlaşması denilmektedir. Hakem mahkemesinin muhakeme usulüne ve ihtilafın esasına uygulanacak hukuku tayin etmek tarafların iradesine bırakılmıştır. Türk hukukunda, hakem kararının yabancılık vasfının olup olmamasına hakemlerin tabiiyeti veya hakem kararının verildiği yerin bir etkisi yoktur. Bu konuda kriter, Yargıtay'ın 1951 tarihli bir Hukuk Genel Kurulu kararında da belirtildiği üzere, tahkimin usul yönünden tabi tutulduğu (lex fori) hukuk düzenidir (Bkz. Ergin NÖMER, Devletler Hususi Hukuku İstanbul 1993, s. 459).

İhtilafın çözümünde hangi makam yetkili kılınırsa kılınırsın, neticede bu makamların gemiyle ilgili olarak vereceği tüm kararlar, bu arada ihtiyatî tedbir ve ihtiyatî haciz kararlarıyla¹⁴ * cebri icra muamelelerini uygulamaya kıyı devletinin mahkeme ve icra daireleri yetkili olacaktır.¹⁷

Bu noktada, sırf ihtilafa taraf olanların özel hukuk kişisi olmasından hareketle usul ve cebri icra

hukuklarını özel hukukun konusu olarak görmek isabetli bir yaklaşım olmayacaktır. Zira usul hukukunun amaçlarından biri de hukukî bañın ayakta tutulmasıdır. Gerçekten de, bizzat ihka- kı hakkın yasaklanması sonuçta toplum içi yani kamusal barışın tesisine hizmet edecektir. Bizzat ihkakı hakkın yasaklanabilmesi için de, devletin düzenleyerek görev ve yetki tanıdığı bir mahkemenin varlığı gerekmektedir.¹⁶ Usul hukuku bu yönüyle kamusal bir niteliği haizdir. Aynı şekilde, hukukî niteliği yönünden, cebri icra faaliyeti de kamusal bir faaliyettir ve dolayısıyla icra organlarının işlemleri ve tedbirleri de birer kamu hukuku tasarrufudur.¹⁷

Şu halde, ihtiyatî tedbir ve ihtiyatî haciz gibi, ister usul hukukunu, isterse cebri icra hukukunu ilgilendirsin, kıyı devletinin gemi üzerindeki her türlü işlemi, kamusal birer faaliyettir ve kamusal yetkilerin kullanılmasını

¹⁴ Yabancı mahkemelerce verilmiş ihtiyatî tedbir veya ihtiyatî haciz kararları bunun dışındadır. Zira, aşağıda da ifade edildiği üzere, tanıma ve lenfiz için kesin ve nihaî bir yabancı mahkeme limanını varlığı gerekliliğinden, geçici birer tedbir niteliğindeki ihtiyatî tedbir ve ihtiyatî haciz kararlarının tanıma ve tenfizi söz konusu olamaz (bkz. NOMER, s. 432). Dolayısıyla yabancı mahkemelerce verilmiş ihtiyatî tedbir veya ihtiyatî haciz kararlarına dayanılarak kıyı devletinin yabancı gemiyi tutuklaması mümkün değildir.

Yabancı mahkeme ilamının kesin delil veya kesin hüküm olarak kabul edilebilmesi için Türk mahkemesince tanınması şarttır. Bu da yabancı ilamın lenfiz için gerekli bazı şartları (MÖHUK m. 54/b ve c) taşıyıp taşımadığının tespitiyle olur. Buna göre, yetkili Türk mahkemesi, yabancı mahkeme ilamının Türk mahkemelerinin münhasır yetkisi dışında olması, hükmün Türk kamu düzenine açıkça aykırı olmaması ve Türklerin kişi hallerine dair ilamlarda Türk kanunları ihtilafı kuralları uyanınca yetkili kılınan hukukun uygulanmış olması halinde tanıma kararı verecektir (MÖHUK m. 58 delaletiyle m. 54/b ve c). Ancak yabancı mahkemelerden hukuk davalarına ilişkin olarak verilmiş ve kesinleşmiş ilamları Türkiye de icra olunabilmesi için tanıma tek başına yeterli olmayıp, ayrıca yetkili 34 v.d.) Yetkili mahkeme, tanıma için gerekli şartları yanında MÖHUK 54'üncü maddesinin müleakabiliyete dair (a) ve itiraz halinde savunma hakkına riayet edilip edilmediğine dair (ç) bentlerindeki şartları da yerine getirilip getirilmediğini göz önünde tutacaktır.

Hukukî nitelik olarak tanıma, tenfizden farklıdır. Tenfizin aksine özel bir talebi gerek- tirmeyip, şartları mevcut ise ipso iure, kendiliğinden gerçekleşir. Bu bakımdan tanıma doğrudan doğruya hukuk nizamına dayanır ve rücu edebilmek veya iptalini isteyebilmek mümkün değildir. (Bkz. NOMER, s. 429 v.d.)

¹⁶ Üstündağ I, Medeni Yargılama Hukuku, 5. Baskı İstanbul 1992, s. 13.

¹⁷ Üstündağ II, İcra Hukukunun Esasları, 6. Baskı, İstanbul 1995, s. 11.

gerektirmektedir. İhtilafın taraflarının özel hukuk kişisi olması bu sonucu değiştirmeyecektir. Dolayısıyla, devletin bu yetkileri hangi şartların varlığı halinde kullanabileceğini de belirlemek gerekecektir.

aa) Eski Türk Ticaret Kanunu'nda Gemi Üzerinde İhtiyatî Tedbir

HUMK'ta düzenlenen ihtiyatî tedbirin konusunu para dışındaki muay- yen/ferdileştirilmiş bir hak, menkul ve gayrı menkul mallar oluşturur. Amacı, davanın devamı süresince müddeabihin tedbir isteyen zararına olacak şekilde değişmesinin önlenmesine hizmet etmektedir.¹⁸ Kesin hüküm teşkil etmeyip ara kararı niteliğindedir. Usul hukukuna tabi geçici ve koruyucu bir tedbir niteliğinde olduğundan lex fori prensibi uyarınca uygulanma prosedürü hakim hukukuna tabidir.

Şu halde, ihtiyatî tedbirin konusu geminin bizatihi kendisi olacaktır. Gemi üzerinde bir aynî hak iddia eden taraf, ihtilafı mahkeme önüne getirmeden önce veya getirdikten sonra, dava sona erinceye kadar bu geminin üçüncü kişilere devrini önlemek üzere ihtiyatî tedbir talebinde bulunabilecektir.

İhtiyatî tedbir talepleri uygulamada daha ziyade, eşya üzerindeki mülkiyet veya diğer bir aynî haktan doğan ihtilaflara dayanır.

Eski TTK m.1235'te 10 bend halinde sayılan gemi alacaklıları hakları, sahibi lehine gemi üzerinde kanunî rehin hakkı tanımalarına ve rehin de aynî bir hak rağmen, ihtiyatî tedbire konu olamamaktadır. Zira ihtiyatî tedbir kararları geçici ve ara kararı niteliğindedir. Yargıtay, kanunî rehin hakkının tanınmasına dair kararların temyizi kabil nihaî kararlardan olduğu ve tedbir niteliğinin bulunmadığı görüşündedir.¹⁹

İhtiyatî tedbir kararı dava öncesinde veya dava sırasında verilebilir (HUMK m. 101). Tedbir kararı davanın ikâmesinden önce isteniyorsa, en az masrafla en çabuk nereden alınması mümkün ise oradaki

mahkemeden istenebilir (HUMK m. 104), bu konuda yer itibariyle yetki tahdidi yoktur.²⁰ Davanın ikâmesi sırasında ise tedbire davayı görmeye yetkili mahkeme karar verecektir (HUMK m. 104/2).

Sonuç olarak, kıyı devletinin yargı yetkisi bakımından söylenebilir ki, gemi üzerinde ihtiyatî tedbir, bir usul muamelesi olduğundan lex fori'ye tabidir, alınması ve uygulanması kıyı devletinin usul kurallarının hakimiyeti *¹¹

¹⁸ Üstündağ I, s. 568.

1Q

11. H.D., E.1995/4137, K. 1995/5857, T. 7.7.1995; Ekşi, s. 68, 69. Üstündağ I, s. 573.

altındadır. Yabancı mahkemece verilecek ihtiyatî tedbir kararları geçici ve ara karar olduğu için, Türk mahkemelerince tanınma ve tenfizi mümkün değildir, dolayısıyla Türk mahkemelerinin yargı yetkisinden söz edilemez. Başka bir ifadeyle, ancak kıyı devletinin mahkemelerinin vereceği kararlarla, içsularında bulunan bir yabancı gemi, ihtiyatî tedbir veya ihtiyatî hacze konu olabilecektir.

bb) Eski Türk Ticaret Kanununda Gemi Üzerinde İhtiyatî Haciz Yetkisi

İhtiyatî haciz, ihtiyatî tedbirin bir türüdür. İhtiyatî hacizlere dair hükümler İcra İflas Kanununun m.257 ve devamında düzenlenmiştir. Sadece para alacaklarına dair dava ve takiplerde uygulanır. İhtiyatî tedbirin konusun yalnızca ihtilaflı mallar ve haklar oluşturmaya karşılık, para alacağını teminat altına almayı amaçlayan geçici bir tedbir niteliğindeki ihtiyatî haczin konusunu borçluya ait fakat borçla ilgisi olmayan mal varlığı oluşturmaktadır,^{21 22} Yani ihtiyaten haczedilen mallar ile alacak arasında bir bağlantının varlığı gerekli değildir. O halde denizcilik faaliyeti dışında kalan bir alacak için de gemi ihtiyaten haczedilebilecektir.”

Bununla birlikte, gemi alacaklıları (Eski TTK m. 1235), donatanın yalnızca sınırlı aynı sorumlu olduğu hallerde, ancak sorumluluğa konu olan mal ve haklara ihtiyatî haciz koydurabilirler. Donatanın aynı zamanda şahsen sorumlu olduğu haller bundan müstesnadır (İİK m. 257).

İhtiyatî haciz kararın icra takibi başlatılmadan veya alacak davası açılmadan önce istenebileceği gibi, derdest bir dava veya icra takibinin devamı esnasında da talep edilebilir.

İİK'nun 265. maddesine göre ihtiyatî haciz kararlarının temyizi mümkün değildir. HUMK'nun 427. maddesine göre ise ancak nihaî hükümler kabili temyizdir. Dolayısıyla, ihtiyatî haciz ve onun özel bir türü olduğu ihtiyatî tedbir kararları nihaî karar niteliğinde olmadıklarından temyiz de edilemezler.

Görev yönünden ihtiyatî hacze karar verecek olan makam, İİK. m. 258'e göre, mahkemelerdir; icra daireleri ya da icra tetkik mercilerinin böyle bir karar verme yetkisi yoktur. İhtiyatî haciz ancak bir para alacağına dayanabileceğine göre, görevli mahkemenin (asliye-sulh) hangisi olduğu HUMK m. 8/Tde öngörülen parasal sınıra göre belirlenecektir.

²¹ Ekşi, s. 58 vd.; Üstündağ, II, s. 476 vd.; Yargıtay 15. HD. 2.3.1984, 4019/664, YKD. 1985/2, s. 246 vd.; İhtiyatî haczin ihtiyatî tedbirden farkı konusunda bkz. Baki Kuru, İcra ve İflas Hukuku C. III, Seçkin Yayınevi, 3. Baskı, Ankara 1993, s. 4495,4496, Medeni Usul Hukuku C. III, s. 3134 vd.

²² Ekşi, s. 73.

Yer itibariyle yetkili mahkeme ise HUMK'na yapılan atıfla bu kanun hükümlerine göre belirlenecektir. Ancak alacağı dayanak olan akdin yapıldığı yer mahkemesi de, ihtiyatî haciz karar verebilmeye yetkilidir.

İhtiyatî hacizden sonra haciz kararına dayanak olan alacak davası kararla veren mahkemede de açılabilir (HUMK. m. 12). Aynı şekilde, ihtiyatî haciz kararı, esas alacak hakkında dava açıldıktan sonra talep edilirse, buna karar yenmeye esas ihtilaflı halleden mahkeme yetkilidir, hatta esas mahkemesinin ihtilaf hakkında yetkisi olmasa bile durum değişmez.²³

Türk içsularında bulunan gemilerin eski TTK hükümleri çerçevesinde ihtiyatî haczi için gerekli şartlar şunlar idi:

aaa) Alacağın Rehinle Teinin Edilmemiş Olması

Türk hukukunda ihtiyatî haciz için öncelikli şart, para alacağının rehinle temin edilmemiş olmasıdır (İİK m.257). Ancak TTK, gemi alacaklıları bakımından buna bir istisna getirmiştir. Buna göre İİK'nun rehinle temin edilmiş alacaklar için ihtiyatî haciz istenemeyeceğine dair hükmüyle reh- nin paraya çevrilmeden illas yoluyla takip yapılmasına engel olan hükmü gemi alacaklıları bakımından tatbik olunmaz (Eski TTK m. 1242/1).

Bu istisna gemi üzerinde kanunî rehin hakkı sahibi gemi alacaklılarına tanınmış olup akdî rehin hakkı

sahipleri bu imkândan yararlanamaz. TTK gerekçesine göre bu istisnanın öngörülmesinin sebebi geminin daima hareket halinde bulunan bir servet unsuru olmasından dolayı üzerindeki kanunî relinin ihtiyatî hacze engel teşkil etmesinin İİK'nın 257. maddesinin konuluş gayesine aykırı düşmesidir.²⁴

bbb) Alacağın Muaccel Olması

İhtiyatî haciz için ikinci bir şart ise para alacağının muaccel olmasıdır, vadesi gelmemiş bir alacaktan dolayı ihtiyatî haciz istenemez. Ancak İİK m.257/11-1'e göre borçlunun muayyen bir ikâmetgâhı yoksa vadesi gelmemiş borçtan dolayı da ihtiyatî haciz istenebilecektir. Yabancılar için yaygın bir uygulama alanı bulacak olan durum borçlunun Türkiye'de ikâmetgâhının bulunmamasıdır. Buna göre, gemi sahibi yabancı gerçek veya tüzel kişinin Türkiye'de belli bir ikâmetgâhı yoksa, alacak muaccel olmasa dahi gemi üzerine ihtiyatî haciz konulabilecektir. Borçlunun yurtdışında ikâmetgâh sahibi olup olmaması ihtiyatî haciz talep edilen Türk mahkemesi bakımından önem taşımamalıdır.²⁵

²³ Üstündağ, II, s. 487.

Ergon Çetingil, Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi, İÜHF Yayınları, İstanbul, 1972, s. 7.

Ekşi, s. 82 vd.

Yer itibarıyla yetki konusunda, bir Türk limanına uğramış yabancı geminin ihtiyatî haczinde yararlanılacak en önemli hüküm, İİK'nın 258 ve 50. maddelerinin yaptığı yollama ile HUMK'nın 16. maddesidir. Buna göre;

Türkiye'de malûm ikâmetgâhı olmayanlar aleyhindeki mal davaları Türkiye'de sakın oldukları mahal mahkemesinde, Türkiye'de malûm meskeni yoksa emvalinin veya münazaalî şeyin veya teminatı varsa leminalın bulunduğu mahal mahkemesinde bakılır.

Davalının Türkiye'de sakın olmaması halinde, mallarının bulunduğu yer kriterine göre geminin bulunduğu yer mahkemesi ihtiyatî haciz kararını vermeye yetkili olacaktır.

Maddede sayılan yerlerde dava açılabilmesi için davanın Türkiye dahilinde belirli bir ikâmetgâhı olmayan kişiye karşı açılmış olması gerekir Davalının yabancı ülkede ikâmetgâh sahibi olup olmamasının önemi yoktur, önemli olan Türkiye'de ikâmetgâhının bulunmamasıdır. Ayrıca açılan davanın mal davası olması gerekir Ancak maddede kullanılan "mal davası" kavramı geniş olarak yorumlanmakta ve mamelek hukukundan doğan her türlü mal ve alacak davalarını kapsadığı kabul edilmektedir.²⁶

ccc) Geminin Yola Hazır Olmaması

İİK'na dayanan önceki üç şartın yanında ihtiyatî haciz için son olarak Eski TTK'dan kaynaklanan bir şart daha vardır ki o da limandaki geminin yola çıkmaya hazır olmamasıdır (Eski TTK m.892). Yabancı hukuklarda da mevcut olan bu hükmün menşei, deniz hukukunun örf ve adetlerine dayanmaktadır. Bu kuralın kabul edilmesi ve asırlarca yaşaması, iş hayatının bir gereği olarak, yükle ilgililerin, yolcuların ve en az onlar kadar da donatanın menfaatlerinin alacaklının menfaatlerinden üstün tutulması ile açıklanabilir. Emredici nitelikteki bu kural, gemi alacaklıları da dahil, her türlü alacak için yapılacak takiplerde geçerlidir.^{26 27}

Ancak bu kuralın da istisnası vardır. Hükmü düzenleyen Eski TTK'nın 892. maddenin içerisinde bulunduğu Eski TTK'nın 4. Kısmı, 866. madde uyarınca sadece bir Türk gemi siciline kayıtlı gemiler için geçerlidir. Şu hâlde, 866. maddenin açık hükmü karşısında, yola hazır geminin ihtiyatî hacizden muafiyetine dair 892. maddedeki kuralın yabancı gemilere uygulanma kabiliyeti yoktur. Dolayısıyla, yabancı bir sicile kayıtlı gemi, yola hazır olsa bile ihtiyaten haczedilebileceği gibi cebri icra yoluyla da satılabilecektir.

²⁶ Ekşi, s. 91.

²⁷ Çetingil, s. 66 vd.

C) Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Gemiler Hakkında İhtiyati Haciz

a) Genel Olarak

Uluslararası deniz hukuku uygulamalarında bir geminin mahkeme karan ile veya yetkili makamlar tarafından seferden men edilmesi "arrest" (tutuklama) kavramı ile ifade edilmektedir. Bunun Türk hukukunda karşılığı bir borçtan dolayı alacaklının talebi üzerine mahkeme tarafından verilen ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbir yoluyla geminin hareketine mâni olunması veya bağlanmasıdır.

Uluslararası alanda bir geminin uğradığı her yabancı ülkede farklı ihtiyati haciz kurallarına tabi olması

söz konusudur. Farklı hukuk sistemleri nedeniyle gerek alacaklı gerekse donatan bakımından meydana çıkan güvensizliğin giderilmesi için gemilerin ihtiyati haczinin uluslararası alanda ortak kurallarla düzenlenmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. 1952 tarihli Brüksel Sözleşmesi ile sadece deniz alacakları için ihtiyati haciz kabul edilmiştir. Türkiye'nin taraf olmadığı 1952 tarihli Sözleşme ile dünya limanlarının büyük çoğunluğunda gemilerin ihtiyati haczi konusunda birlik sağlanmıştır.

Brüksel Sözleşmesinin uygulamadaki eksikliklerini gidermek, deniz hukukunda meydana gelen gelişmeler yeni bir uluslararası sözleşme 1999 yılında IMO öncülüğünde hazırlanmıştır. Bir gemi yalnızca, o gemi veya o geminin işletilmesi nedeniyle ortaya çıkan borçlardan dolayı haciz edilebilmelidir. Alacaklıların ve geminin seferiyle ilgili kimselerin çıkarlarını dengelemeye yönelik bu çözüm, 12.03.1999 tarihinde Cenevre'de kabul edilmiş olan "Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Uluslararası Sözleşme"de benimsenmiştir. Türkiye söz konusu sözleşmeye taraftır. 02.03.2017 tarih ve 6904 sayılı kanunla katılmamız uygun bulunan "Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Uluslararası Sözleşme"ye ilişik beyan ile katılmamız hakkındaki karar 03.05.2019 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Türkiye'de gemilerin haczi ve seferden men edilmesi konusunda uygulamada alacaklının ihtiyati haciz mi yoksa ihtiyati tedbir mi talep edeceği konusunda uzun süre tartışma ve sorunlar olmuştur.

1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi'nden esinlenerek hazırlanan 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu uygulama ve doktrindeki tartışmalara son verecek yeni bir düzenleme getirmiştir.

TTK 1353. maddesinin 1. fıkrasına göre "Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati hacine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden men edilmesi istenemez." Kanun'daki bu hüküm ile gemilerin yasal şartları mevcut ise sadece ihtiyaten haczedilip seferden men edileceği kabul edilmiştir.

Uygulamada yaşanan aksaklıklar, suiistimaller ve sorunların (gemi işletenlerin geminin seferden men edilmesini engellemek için geminin ismini değiştirmesi, icra dairelerinin ihtiyati haciz kararında açıkça belirtilmedikçe gemiyi seferden men etmemesi, yabancı bayraklı bir geminin borçlu adına kayıtlı olup olmadığının liman başkanlığınca tespit edilememesi) çözümü amacıyla yeni Türk Ticaret Kanunu'nda yapılacak işlemler ve alınacak tedbirler ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

b) Uygulanacak Hukuk

Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebri icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali, geminin söz konusu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir (TTK m. 1350/1). Maddenin bu hükmü, 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Uluslararası Sözleşmenin 2. maddesinden alınmıştır.

Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı halinde, artırmayı yapan kurum, satıştan en az 30 gün önce artırmanın, geminin kayıtlı olduğu Türk gemi siciline, geminin malikine, gemi siciline tescil edilmiş hak sahiplerine bildirilmesi ve Türkiye'de gazetede ilân edilmesi zorunludur. Bu bildirim ve ilan yapılmadan geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satılması durumunda, kaydı silinmez ve Türk gemi siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır (TTK m.1350/2). Buna göre, Kanun'da belirtilen şekil şartlarına uyulmamış ise, gemi sicilden terkin edilmeyecektir.

c) İhtiyati Haciz Şartları

Gemi alacaklısı hakları (TTK m. 1320) da dahil olmak üzere geminin işletilmesinden doğan tüm deniz alacakları için tek geçici hukuki koruma yolu ihtiyati hacizdir. Deniz alacağı kavramının neleri ihtiva ettiği, yeni TTK'nın 1352. maddesinde ayrıntılı ve açık bir şekilde düzenlenmiştir. Bu düzenleme yapılırken 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hükümleri esas alınmıştır. Bu şekilde, Yargıtay kararları, icra uygulamaları ve doktrindeki çelişki ve tartışmalara son verilmek istenmiştir. Bir geminin ihtiyati haczi için TTK'nın 1352 inci maddesinde sayılan deniz alacaklarından biri ve muaccel olması gerekli ve yeterlidir. Geminin ihtiyati haczi muaccel (vadesi gelmiş) her türlü alacak için değil, münhasıran geminin işletilmesi neticesinde ortaya çıkan 1352. madde de sayılan deniz alacakları için talep edilebilecektir. Ancak, İİK m.257/11 göre borçlunun muayyen bir ikametgahı yoksa, veya taahhütlerinden kurtulmak amacıyla mallarını gizlemeye, kaçırmaya başlamışsa, vadesi gelmemiş borçtan dolayı da ihtiyati haciz istenebilir.

aa) Deniz Alacakları (TTK Madde 1352)

Deniz alacağı kavramı gemi alacağı (TTK m. 1320) kavramından daha geniş olup gemi alacaklarının

tamamı, kanunun 1352. maddesinin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (i), (k), (n) ve (o) bentleri uyanınca aynı zamanda deniz alacağı teşkil eder.

Bir geminin ihtiyati haczi, münhasıran TTK'nun 1352. maddesinde sayılan deniz alacakları için talep edilebilir. Gemiler sadece belli kategoriye giren alacaklar için ihtiyaten haczedilebilecek ve seferden men edilebilecektir. Diğer alacaklardan dolayı geminin ihtiyati haczine karar verilemeyecektir. Genel olarak, sadece ilgili geminin denizde işletilmesinden dolayı ortaya çıkan talepler ya da işletilmesi amacıyla üstlenilen yükümlülükler kanunda deniz alacağı olarak kabul edilmiştir.

TTK'nun 1352. maddesinde deniz alacağı olarak kabul edilen talepler şunlardır:

- a) Geminin işletilmesinin sebep olduğu kayıp veya hasar.
- b) Geminin işletilmesinden dolayı meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlar
- c) Kurtarma faaliyeti, kurtarma sözleşmesi gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat.
- d) Çevreye, kıyı şeridinde verilen zarar karşılığı ödenecek tazminat, çevrenin eski haline getirilmesi için alınan önlemlerin giderleri, bu zarar ile bağlantılı üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği zararlar, giderler
- e) Geminin içindeki eşyalarda dahil, batmış, enkaz haline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması veya zararsız hale getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili harcamalar.
- f) Geminin kullanılması veya kiralanmasına ilişkin her türlü sözleşme, bir charter parti olsun olmasın.
- g) Gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme.
- h) Gemide taşınan eşyaya ilişkin kayıp veya zarar.
- i) Müşterek avarya.
- j) Römorkaj.
- k) Kılavuzluk.
- l) Geminin işletilmesi için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt ve bu amaçla verilen hizmetler.
- m) Geminin yapımı, onanımı, donatılması.
- n) Liman, kanal, dok, iskele, rıhtım ve diğer su yolları için ödenecek resimlerle diğer ücretler.
- o) Gemi adamlarına ödenecek ücretler, sigorta katılma payları ve onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin talepler.
- p) Gemi için alınmış krediler, geminin veya malikinin adına yapılan harcamalar.
- r) Geminin maliki tarafından ödenecek sigorta aidatları ve sigorta primleri.
- s) Geminin maliki tarafından gemiye ilişkin ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri.
- t) Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyumsuzluk.
- u) Geminin ortakları arasında çıkan, geminin işletilmesi ya da gemiden sağlanan hasılatla ilişkin her türlü uyumsuzluk.
- v) Gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük.
- y) Geminin satışına ilişkin sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyumsuzluk.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1352. maddesindeki bu düzenleme ile uygulamada ihtiyati tedbir veya başka herhangi bir yöntemle geminin seferden alı konmasına son verilmiş, oldukça geniş tutulan (aynî ithaflar dahil) deniz alacakları için cebri icra işlemlerinin tek düze şekilde ihtiyati hacizle başlatılması sağlanmıştır.

bb) İhtiyati Haciz İsteyebilme Hakkı (TTK Madde 1353)

Kanunda sayılı deniz alacaklarının teminat altına alınması için, Mahkeme geminin sadece ihtiyati haczine karar verebilir. Söz konusu alacaklar için gemi üzerine ihtiyari tedbir konulması veya başka bir şekilde geminin seferden men edilmesi talep edilemez (TTK m. 1353/1).

Bu hüküm, 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi'nin 1 ve 2. maddeleri göz önünde bulundurularak kaleme alınmıştır. Amaç, gemilerin her türlü alacak için alıkonmalarını önlemektir. Deniz alacaklarından dolayı geminin sadece ihtiyati haczi kabul edilmiş, bu tür alacaklar için başka herhangi bir geçici hukuki himayeden yararlanılamayacağı açık bir şekilde ortaya konmuştur. Ayrıca bu hüküm ile, özellikle "rehin tesisi" olarak adlandırılan hukuka aykırı uygulamanın (TTK m. 1377, 1380 ve 1381 hükümleriyle birlikte) amaçlanmıştır.

Akdi veya kanuni bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları için de sadece ihtiyati hacze karar

verilebilir (TTK m. 1353/2). Bu şekilde, İİK'nun 257. maddesinin birinci fıkrasında rehinle temin edilmiş alacaklılara kapatılmış olan ihtiyati haciz yolu, kanunda gemi alacaklıları, gemi ipoteği alacaklıları ve gemi üzerinde rehin veya hapis hakkı sahibi olan diğer bütün rehinli alacaklılar için açılmıştır.

Esasen, deniz alacaklıları arasında akdi ve kanuni rehinler sayılmış olduğundan (TTK m. 1352/1, a, b, c, i, k, n, o bentleri) aynı sonuca kanunun 1352. maddesi hükmünden hareketle zaten varılmaktadır. Fakat, kanun koyucu bu hususun açık olarak ifade edilmesini uygun görmüştür.

Kanun 1353/1 maddesi ile deniz alacağı olarak kabul edilmeyen diğer bütün alacaklar için ihtiyati haciz yolunu kapatmıştır. Aynı maddedeki deniz alacakları için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulamaz hükmü hukuk sistemimizde tartışmalara yol açacaktır. Zira, gemi üzerinde para alacaklarının dışında aynı hak çekişmesinin (Mülkiyet, ipotek) olduğu durumlarda ihtiyati haciz değil, HMK'nunda yer alan ihtiyati tedbir yolu gündeme gelmesi durumunda sorunlar yaşanabilecektir.

Kanunda deniz alacağı olarak kabul edilmeyen diğer tüm alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz talep edilemeyecek ve Mahkeme ihtiyati haciz kararı veremeyecektir (TTK m. 1353/3).

Alacağın, kanunun 1352. maddesinde sıralanan alacaklardan olması, ihtiyati haciz sebebidir (TTK m. 1353/4). Bu hüküm, 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesinin sistemine uygun olarak İcra İflas Kanunu'nun 257. maddesinde ihtiyati haciz için öngörülen şartları değiştirmektedir. Gemiler için kabul edilen bu özel düzenlemeye göre, alacağın 1352. maddesinde belirtilen alacaklardan olması, ihtiyati haciz kararı verilmesi için gerekli ve yeterli bir nedendir. Bunun dışında, İİK. 257. maddesinin ihtiyati haciz talep edebilmek için aradığı şartlar gemilerin ihtiyati haczinde aranmayacaktır.

Ancak, vadesi gelmemiş (muaccel olmamış) deniz alacaklarında İİK'nun m.257/2 fıkrasında öngörülen şartlar gerçekleşmiş ise, geminin ihtiyati haczi talep edilebilir (TTK m. 1353/5).

d) Yetkili Mahkeme

aa) Dava Açılmadan Önce

Uygulamada gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkemelerin tespiti sorunlara yol açmıştır. Bu nedenle, yeni TTK 1354-1357. maddeleri arasında tarafların çıkarlarını dikkate alarak gemiler hakkında ihtiyati haciz karar vermeye münhasıran yetkili mahkemeleri belirlemiştir.

Geminin ihtiyati haczi için kanunda belirlenmiş yetkili mahkemelerden başka hiçbir mahkeme gemi hakkında ihtiyati haciz kararı veremeyecektir.

Kanun, gemilerin ihtiyati haczi için başvurulacak mahkemeleri Türk Bayraklı gemiler ve yabancı bayraklı gemilere göre farklı düzenlemiştir.

aaa) Türk Bayraklı Gemiler

TTK 1354. maddesinin birinci fıkrasına göre, Türk Bayraklı gemiler için haciz karar sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilebilir. Ayrıca, alacaklı Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesi, sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesinde de ihtiyati haciz talep edebilir (TTK m. 1353/1, a, b).

TTK'nun 941. maddesine göre tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi yetkili kabul edilmiştir (TTK m. 1353/1, c).

Genel olarak, geminin bağlama noktası yer mahkemesi, ya da Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde sicil yeri mahkemesi, sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi yetkili kılınmıştır.

bbb) Yabancı Bayraklı Gemiler

Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz karar, sadece geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilebilir (TTK m. 1355). Bu madde hükmüne göre, yabancı bayraklı geminin yakıt, kumanya, yedek parça almak, gemi personeli değiştirmek veya malzeme indirmek, almak gibi işlemler için kısa süreli de olsa durduğu yer mahkemesi haciz karar için yetkili kılınmıştır. Bu maddede bir sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz karar vermeye münhasıran yetkili mahkeme tespit edilmiştir.

Türkiye'deki bir mahkemenin yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz karar verebilmesi için, haczi istenen yabancı geminin, o mahkemenin yargı çevresi içinde seferine ara vermesi şartı aranmıştır. Bu şekilde, uluslararası deniz hukuku ile deniz ticareti hukukunda tartışılan "uğraksız geçiş yapan gemi" ve

ilişkin ayrıca bir düzenleme yapılmasına gerek görülmemiştir. Çünkü, uğraksız geçiş yapan gemi bakımından söz konusu maddenin aradığı şart yerine gelmiş olmaz. Bu nedenle Türk Mahkemelelerinin yetkisi de kurulamaz. TTK 1355. maddedeki düzenleme 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2 ve 3. maddelerine de uyum göstermektedir. Montrö Sözleşmesi'nin öngördüğü anlamda "zararsız geçiş" yapan yabancı gemiler hakkında herhangi bir Türk mahkemesi yargı yetkisine sahip olmadığı için ihtiyati haciz kararı da verilemeyecektir. Buna karşılık, yabancı geminin sözleşmenin öngördüğü geçiş statüsünü ihlal etmesi halinde, Türk Mahkemelerinin yargı yetkisi kabul edilecektir.

ccc) Yetkiye, Tahkime ve Esasa İlişkin Anlaşmanın Olması

İlgili taraflar arasında yetkiye, tahkime ve esasa uygulanacak hukuka ilişkin bir anlaşmanın varlığı halinde Türk mahkemesinin yetkisi TTK 1356. maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu madde hükmüne göre, ilgili sözleşmeye konulmuş bir yetki veya tahkim kaydına ya da bir yetki yahut tahkim Sözleşmesi'ne göre, hakkında ihtiyati haciz karar uygulanacak olan deniz alacağının esası hakkında hüküm vermeye bir hakem heyeti veya yabancı mahkeme yetkili yahut deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulanacak olsa da, 1354-1355. maddelerinde yetkili mahkemeler, bir deniz alacağı için teminat sağlamak üzere ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir.

TTK'nun 1356. maddesindeki düzenleme 1999 Cenevre Sözleşmesi'n- den alınmıştır. Yetkili mahkemeleri belirleyen 1354 ve 1355. maddelere yapılan atıf eklenmiştir. Deniz hukuku uygulamalarında sözleşmelere dayanan deniz alacaklarının esası hakkında karar vermeye yetkili mahkemenin yetki veya tahkim anlaşmalarında belirlenmesi yaygındır. Aynı şekilde, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun hükümleri çerçevesinde, bu tür alacaklara yabancı bir hukukun uygulanması da öngörülebilir. Uygulamada bu gibi durumlarda mahkemelerden ihtiyati haciz talep hakkının olup olmadığı şüpheleri vardı. 1356. maddedeki düzenleme ile, uyuşmazlığın esası hakkında tahkim yoluna gidilmesi kararlaştırılmış veya yabancı ülkenin mahkemesi yetkili kılınsa dahi, geminin ihtiyati haczi için kanunun 1354 ve 1355. maddelerinde gösterilen mahkemelere müracaat edilebilecektir. Aynı kural, alacağın esası hakkında yabancı bir hukukun uygulanacağı durumlar için de geçerlidir.

1354 ve 1355. maddelerdeki düzenleme Milletlerarası Tahkim Kanunu uyarınca hakemlere tanınmış olan, ihtiyati haciz kararı verme yetkisini kaldırmaktadır. Tahkim kanuna göre yürütülecek tahkim yargılamalarında da TTK 1357 madde geçerli olacaktır. Bu nedenle, TTK 1354 ve 1355 maddelerinde sayılan mahkemeler ihtiyati haciz için yetkili olacaktır.

bb) Dava Açıldıktan Sonra

Uyuşmazlığın esası hakkında, yurt içinde dava açıldıktan sonra deniz alacağı hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece davayı gören mahkemeden talep edilebilir (TTK m. 1357/1). Söz konusu maddede, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununda yer alan yetki kuralı tekrar edilmektedir.

Bir deniz alacağı hakkında, hakem önünde veya yurt dışında bir mahkemede dava açılmış ise, kesin hüküm verilinceye kadar ihtiyati haciz kararı, sadece kanunun 1354 ve 1355. maddelerine göre yetkili olan mahkemeden talep edilebilir (TTK m. 1357/2). Dolayısıyla alacağın esası hakkında tahkime gidilmiş veya yabancı bir mahkemede dava açılmış veya açılan dava sürerken dahi Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz konusundaki yetkileri devam edecektir.

cc) İhtiyati Haciz Kararına İtiraz

TTK'nun 1358. maddesinde ihtiyati haciz kararına yapılacak itirazlarda yetkili mahkemeler düzenlenmiştir.

Yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş menfaati ihlal edilen kişiler bütün itiraz sebeplerini ileri sürebilirler. İtirazları karara bağlayacak mahkeme kanunda seçimlik olarak belirlenmiştir. Eğer uyuşmazlığın esası hakkında henüz dava açılmamış ise, itirazları, ihtiyati haciz karar veren mahkeme değerlendirecek. Buna karşılık esas hakkında Türkiye'de dava açılmış ise, esasa bakan mahkeme yetkilidir. Bunun dışındaki durumlarda ise, ihtiyati haciz kararı vermiş olan mahkeme itirazları karara bağlamaya yetkili olmaya devam edecektir (TTK m. 1358/1).

İcra İflas Kanununun 258/2 hükmüne göre, ihtiyati haciz talebi üzerine duruşma açılıp açılmaması mahkemenin takdirindedir. Bu kural, gemilerin deniz alacaklarını teminat altına almak için ihtiyaten haczedilmeleri durumunda da uygulanacaktır. Genel olarak gemiler limanlarda kısa süreler için bulunmaları sebebiyle, müracaatların büyük çoğunluğu, bugün olduğu gibi, duruşma açılmadan dosya

üzerinden sonuçlandırılacaktır. Yani, ihtiyati haciz kararı borçlunun gıyabında verilecektir. Borçlu ve diğer menfaati ihlal edilen herkes kendileri dinlenmeden verilen ihtiyati haciz kararına itiraz edebileceklerdir.

e) Teminat

Teminat, alacaklının ilerde haksız çıkması durumunda, ihtiyati haciz kararı aldırıp uygulatması ve borçlunun ve üçüncü kişinin hacizden dolayı uğrayacağı zararın karşılanmasını temin etmek amacıyla alınır.

İhtiyati haciz talep eden alacaklı, hacizde haksızlığının ortaya çıkması halinde borçlunun ve üçüncü kişinin bu sebeple uğrayacakları zararlardan sorumludur ve HMK 96. maddesinde belirtilen teminat vermek zorundadır (İİK m.259/1).

TTK'nun 1363. maddesi gemilerin ihtiyati haczinde deniz alacaklısının

10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat göstermesinin zorunlu olduğunu belirtmektedir.

İİK 259. maddesi uyarınca verilmesi gereken teminat uygulamada alacağın belli bir yüzdesiyle (yüzde 10-40 arası) genellikle talep edilen alacağın %15'nin alınması şeklinde gelişmiştir.

Ancak bu uygulama, deniz ticaretinin ihtiyaçlarına cevap vermemektedir. Örneğin, alacağın 10.000 TL olduğu durumlarda 1500 TL tutarında bir teminat geminin bir günlük masrafını karşılamayabilir. Buna karşılık alacağın 1.000.000 TL olduğu durumda, 150.000 TL teminat istenmesi, alacaklı için yargıya müracaatı imkânsız hale getirebilir. Teminat, borçlunun ve üçüncü kişinin bu yüzden uğrayacakları zararı karşılamak amacıyla öngörülmüştür. Uğranılacak zarar, geminin haczedilmiş olması nedeniyle atıl kalmasından kaynaklanan masraflar ve kazanç kayıplarıdır. Bu konuda, ihtiyati haciz kararını verecek mahkemeyi bir takdirde bulunmak külfetinden kurtarılması gerekir. Bu amaçla, birçok yabancı hukuk sistemlerinde benimsenen Özel Çekme Hakkı kriteri TTK 1363 maddesine alınmıştır. Buna göre alacaklı, her halde 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında bir teminatı mahkemeye yatırmak zorundadır. Bu miktar, müracaat tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından belirlenen değerine göre parite üzerinden Türk lirasına çevrilir.

Alacaklı bu teminatı nakden veya teminat mektubu vermek suretiyle ya da mahkemece uygun görülecek başka şekillerde verebilir. Alacaklının bu teminatı vermemesi halinde, mahkeme ihtiyati haciz talebini incelemeyecektir. Alacaklı, daha sonra mahkemeden alacağının miktarının düşük olması veya başka sebeplerle teminatın indirilmesini talep edebilir (TTK m. 1363/4).

Karşı taraf, ihtiyati haciz kararı infaz edilmeden önce veya sonra teminat miktarının artırılmasını mahkemeden talep edebilir (TTK m. 1363/2). Mahkeme, teminat miktarını artırırken, ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden ah konulduğu süre boyunca ortaya çıkan masraf ve kazanç kayıplarını dikkate alır. Ek teminat mahkemece belirlenen sürede yatırılmazsa, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar.

TTK m. 1352/1 (c) bendi uyarınca deniz alacaklısı olan gemi adamları, aynı zamanda TTK m. 1320/1 göre gemi alacaklısı sıfatına da sahiptirler.

Ekonomik durumları ve sosyal konumları nedeniyle gemi adamlarının teminat yatırmak yükümlülüğü yoktur (TTK m. 1363/3).

f) İhtiyati Haczin Yapılması

Alacaklı, mahkemenin haciz kararını verdiği tarihten itibaren 3 iş günü içinde karan veren mahkemenin yargı çevresindeki veya geminin bulunduğu icra dairesinden kararın infazını istemek zorundadır. Aksi halde, ihtiyati haciz karan kendiliğinden kalkar (TTK m. 1364).

Kanun, gemilerin limanlardaki kısa süreli beklemelemlerini dikkate alarak, infazı isteme süresini 3 güne indirmiş ve geminin bulunduğu yerdeki icra dairesini de yetkili olduğunu hükme bağlamıştır. İcra dairesi, talep üzerine derhal ihtiyati haczi uygular. İcra ve İflas Kanununa göre, ihtiyati haciz gece ve resmî tatil sayılan günlerde de yapılır (TTK m. 1365).

aa) Gemiye El Konulması ve Seferden Menedilmesi

Gemiler bakımından ihtiyati haczin nasıl uygulanacağı kanunda özel bir hükümle düzenlenmiştir. TTK 1366 maddesine göre, ihtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden menedilerek muhafaza altına alınır.

Geminin ihtiyaten haczedilerek seferden menedildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana ya da bunların birer temsilcisine tebliğ edilir. Gemi, tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır (TTK m.1366/1).

Kanun koyucu uygulamadaki tereddütleri gidermek için açık bir düzenleme yapmıştır. TTK 936/1 maddesine göre, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın, tüm gemiler menkul (taşınır) hükmünde kabul edilmiş ve 1366 madde ile bayrağı ve sicile kayıtlı olup olmadıkları dikkate alınmaksızın bütün gemilerin ihtiyaten haczedilirken seferden men edileceği hükmüne bağlanmıştır. Kanun bu hükmüyle bütün gemileri aynı yeknesak düzene tabi tutmuştur.

İhtiyati haciz tutanağında, geminin adıyla belirtilmesi yeterlidir, değerinin yazılması gerekmez. Taraflardan herhangi biri, icra mahkemesine başvurarak değer tespitini talep edebilir (TTK m. 1366/2). İcra müdürü, ihtiyati haciz kararını derhal, geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyete, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir (TTK m. 1366/3). Bu hükümle, ihtiyati haciz kararına en geniş şekilde aleniyet kazandırılmak amaçlanmıştır. Yine aleniyet sağlamaya matuf, icra müdürü ihtiyati haciz kararının uygulanmasını izleyen ilk iş gününde, kararı geminin kayıtlı olduğu sicile ve yabancı bayraklı gemilerde konsolosluğa bildirmek zorundadır (TTK m. 1366/4).

bb) Geminin Seferde Bulunması Durumunda

İhtiyati haciz talebinin yapıldığı veya kararın verildiği anda gemi seferde bulunabilir veya fiilen hareket etmiş olabilir. Bütün bu durumlarda, ihtiyati haciz kararının uygulanacağı anda gemi limanda bulunmayabilir. Böyle bir durumda nasıl hareket edileceği TTK 1367. maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu madde hükmünde yalnızca bayrak bakımından bir ayırım yapılmıştır. Buna göre, Türk bayraklı gemilerde, ihtiyati haciz kararı, malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu kişiye tebliğ edilir ve deniz alacağı için 10 gün içinde teminat verilmesi, aksi durumda geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim edilmesi ihtar olunur (TTK m. 1367/1-a). Geminin teslim edilmemesi halinde, fail hakkında TCK m.289 uygulanır.

Yabancı bayraklı gemilerde ise, ihtiyati haciz kararın, sahil güvenlik komutanlığının yardımı ile, gemi Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabilir (TTK m.1367/1-b). Yabancı gemi Türk karasularından çıkıncaya kadar takip edilerek dırdurabilinecek ve emniyetli bir yere demirleme talimatı verilebilecektir.

Buna göre, gemi "durduğu" sürece ihtiyati haciz karar uygulanabilir. Geminin hareket etmesinden itibaren de geminin bayrağına göre, 1367. maddedeki şıklardan uygun olan uygulanacaktır.

g) Geminin Serbest Bırakılması

İhtiyaten haczedilen geminin teminat karşılığında serbest bırakılması konusunda, 2004 sayılı İcra ve İflas Kanununun sistemine uygun olarak, Türk Ticaret Kanunu'nda iki ihtimal öngörülmüştür. Birinci ihtimalde, teminat geminin yerine geçmek üzere verilmektedir. Bu ihtimal Kanunun 1370. maddesinde, diğeri 1371. maddesinde düzenlenmiştir.

Alacaklı ve geminin maliki veya donatanı arasında kanunun 1370 ve 1371. maddeleri uyarınca verilecek teminatın türü ve miktarı serbestçe tayin edilebilir (TTK m. 1372). Taraflar arasında geminin serbest bırakılması için teminat verilmesi, sorumluluğun kabul edilmesi veya herhangi bir itiraz ve defiden vazgeçildiği anlamında yorumlanamaz (TTK m.1373). Teminat veren kişi, teminat miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için her zaman mahkemeye başvurabilir (TTK m. 1374).

aa) Geminin Değerinin Depo Edilmesi (TTK m. 1370)

İhtiyaten haczedilen gemi, istenildiği zaman icra dairesine teslim edilmek ve değeri depo edilmek veya icra memuru tarafından kabul edilecek taşınmaz rehni, gemi ipoteği veya banka kefaleti gösterilmek şartıyla borçluya bırakılabilir. Gemi üçüncü kişi elinde iken haczedilmişse, bir taahhüt senedi alınarak bu kişiye de bırakılabilir (TTK m. 1370/1).

Geminin serbest bırakıldığının 1366. maddede sayılan kurumlara (Sahil Güvenlik Komutanlığı, liman başkanlığı, Gümrük idaresi) bildirilmesi ve sicildeki ihtiyati hacze ilişkin kaydın korunması gereklidir (TTK m. 1370/2).

Bu madde uyarınca verilen teminat, geminin yerine kaim olduğundan, para icra veznesinden tahsil oluncaya kadar diğer deniz alacaklıları bu hacze iştirak edebilirler (TTK m. 1370/3).

TTK 1352 maddesinin (t) ve (u) bentlerinde sayılan sebeplerden (Geminin mülkiyeti-zilyetliğine ilişkin uyuşmazlık ve (Geminin ortak malikleri arasındaki işletmeye ilişkin uyuşmazlık) dolayı ihtiyaten haczedilmiş gemi zilyedi olan kişinin yeterli teminatı vermesi durumunda bu kişiyede bırakılabilir (TTK m.

1370/4).

TTK'nun 1370. maddesinin uygulanması kapsamında TTK m. 1328 belirtilen 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ve 1996 tarihli protokol hükümleri saklı tutulmuştur (TTK m. 1370/5). Sözleşme hükümlerine göre, yalnızca sınırlı sorumluluğun tavanını oluşturan meblağın yatırılması ile ihtiyati haciz sona erecektir.

bb) İhtiyati Haciz Kaldırılması (TTK m. 1371)

Geminin maliki veya borçlu, geminin değeri geçmemek kaydıyla, deniz alacağının tamamı, faizi ve giderler için yeterli teminat göstermek suretiyle, mahkemeden ihtiyati haciz kaldırılmasını talep edebilir. Takibe başlandıktan sonra, icra mahkemesi yetkilidir (TTK m. 1371/1). Geminin ihtiyati haczinin kaldırılması durumunda, bu hususun 1366. maddede sayılan kurumlara bildirilmesi gerekir. Ayrıca, 1370/2'den farklı olarak, geminin ihtiyati haczine ilişkin gemi sicilindeki kaydın da silinmesi gereklidir (TTK m.1371/2). Yine, TTK 1371. maddesine göre verilen teminat doğrudan alacağı karşılamak amacıyla, bu alacağa tahsis edilmektedir. Bu nedenle, bu teminat üzerindeki ihtiyati hacze başka alacaklıların iştirak etmesi mümkün değildir (TTK m. 1371/3).

h) İhtiyati Haciz Muafiyeti

6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu haciz muafiyetine ilişkin doğrudan bir düzenleme öngörmemiştir. Aynı şekilde 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesinde de haciz muafiyetine ilişkin bir düzenleme yoktur. Eski yasal düzenlemelerde yola hazır gemiler için öngörülen haciz muafiyeti deniz ticareti alanındaki gelişmelere uygun düşmediğinden, yeni uluslararası ve ulusal yasal düzenlemelerde haciz muafiyeti terk edilmeye başlanmıştır.

Yeni TTK 1 367/a maddesi Türk bayraklı gemiler açısından haciz muafiyetine benzer bir düzenleme içermektedir. Buna göre, Türk bayraklı gemiler ihtiyati haciz kararı uygulanacağı sırada gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa, haciz karan malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sonumlu kişiye tebliğ edilir ve deniz alacağı için 10 gün içinde teminat verilmesi, aksi halde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur.

TTK 1 367/b maddesine göre, ihtiyati haciz kararı verildikten sonra yabancı bayraklı gemi sefere başlamış olursa, ihtiyati haciz kararı, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak, gemi Türk karasularını terkedinceye kadar uygulanabilir.

aa) Zararsız Geçiş Hakkını Kullanan Gemiler

Yabancı gemilerin kıyı devletinin karasularından zararsız geçiş hakkı bulunduğu deniz hukukunun bir örf ve âdet kuralıdır. Zararsız geçiş hakkı 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile yazılı hukuk kuralı haline gelmiştir.

Bugün, deniz hukuku denize kıyısı bulunan ve bulunmayan bütün devletlerin gemilerine zararsız geçiş hakkı tanımaktadır (1958 Cenevre K.B.B.S. m. 14; 1982 B.M.D.H.S. m. 18). Geçiş, kıyı devletinin güvenliğine, kamu düzenine ve mali çıkarlarına zarar verecek nitelikte olmamalıdır.

Kıyı devletinin karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisinin sınırları 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 20. maddesinde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 28. maddesinde düzenlenmiştir.

Söz konusu sözleşme hükümlerine göre, kıyı devleti, yabancı bir geminin karasularından geçişi esnasında veya yolculuk amacıyla üstlendiği veya manız kaldığı yükümlülükler müstesna olmak üzere, bir hukuki dava amacıyla bu gemiyi haczedemez veya onu alıkoyamaz. Ancak, bu hüküm, karasularında yatan veya içsulunu terkettikten sonra karasulandan geçen yabancı gemiler için geçerli değildir. Böylece, her iki deniz hukuku sözleşmeleri, haciz muafiyetinden sadece zararsız geçiş halindeki gemilerin faydalanabileceğini öngörmektedir. Ancak, haciz muafiyeti karasulandan geçiş esnasında yapılan borçlar veya doğan yükümlülükler için geçerli değildir.

Haciz muafiyetinden yararlanabilmek için borç ve sorumluluk doğuran olayların karasularının dışında meydana gelmiş olması gerekir.

Türkiye, 1958 Cenevre ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmelerine taraf değildir. Bu nedenle, söz konusu sözleşmelerin kıyı devletinin yargı yetkisinin kullanılmasına getirilen sınırlamalar Türkiye'yi bağlamaz. Ancak sözleşme hükümlerinin örf ve adet hukuku kuralı haline gelmeleri durumunda

bu durum değişebilecektir.

Uygulamada, yeni TTK yürürlüğe girinceye kadar, Türk mahkemeleri yabancı gemiler için yapılan ihtiyati haciz taleplerini değerlendirirken deniz hukuku sözleşmelerini dikkate almamışlar ve karasularından geçiş yapan yabancı gemilerin haczedilmesine karar vermişlerdir.

Ancak, TTK'nun 1355. maddesindeki yeni düzenleme doktrin ve uygulamadaki tartışmaları sona erdirecek niteliktedir. TTK 1355. maddesi ile, bir Türk Mahkemesinin yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı verebilmesi için, haczi istenen yabancı geminin, o mahkemesinin yargı çevresi içinde seferine ara vermesi şart getirilmiştir. Yani, yabancı geminin uğraklı bir gemi (demir atması, şamandıraya bağlanması, yanaşması) olması gerekir. Uğraksız geçiş yapan gemi bakımından söz konusu maddenin aradığı şart yerine gelmiş olmaz ve Türk mahkemelerinin yetkilisi de kurulamaz.

bb) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Yabancı Gemiler

Türk Boğazları kavramı, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını içine alan bir kavramdır.

Türk Boğazlarının hukuki rejimi, gemilerin geçiş kurallarını 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi düzenlemektedir. Montrö Sözleşmesinde kabul edilen ilke geçiş serbestliğidir (m.1). Sözleşmenin 2. maddesine göre, yabancı ticaret gemileri bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece tam serbest geçiş hakkına sahiptirler. Bu geçiş transit olarak, sağlık denetimi dışında herhangi bir formaliteye bağlı olmadan gerçekleştirilecektir.

1936 tarihli Montrö Sözleşmesi Türk Boğazlarından geçiş yapan yabancı gemilere ilişkin Türkiye'nin yargı yetkisini düzenleyen veya sınırlandıran hiçbir hükme yer vermemiştir. Bu nedenle, doktrin ve uygulamada Boğazlardan geçiş yapan yabancı gemilerin şartların oluşması halinde haczedilip, alıkonabileceği genel olarak kabul edilmişti. Ancak, yeni TTK 1355. maddesindeki düzenleme, sadece uğraklı yabancı gemiler için Türk Mahkemelerinin yargı yetkisini öngörmektedir. Bu yeni düzenleme, Montrö Sözleşmesinin 2. ve 3. maddelerine uyum amacıyla kaleme alınmış ve böylece doktrin ve uygulamadaki tartışmalara son vermeyi amaçlamıştır.

Buna göre, Sözleşmede öngörülen şekilde ("zararsız-transit, uğraksız") geçiş yapan yabancı gemiler hakkında Türk Mahkemeleri ihtiyati haciz kararı veremeyecektir. Ancak, yabancı geminin, Sözleşmenin düzenlediği geçiş statüsünü ve şartlarını ihlal etmesi halinde, Türk Mahkemelerinin yargı yetkisini kullanacak ve şartları oluşmuşsa ilgili gemi hakkında ihtiyati haciz karar vererek gemiyi seferden menedecektir.

1) İhtiyati Hacze İlişkin Örnek Yargı Kararları²⁸

Karar 1 (İstanbul 51. Asliye Ticaret Mahkemesi/ Esas No: 2012/82

D. İş - Karar No: 2012 /82)

İhtiyati Haciz İsteyen: "Yakıt Tedarikçisi"

Karşı Taraf: "G" Gemisinin Donatanı "D"

Talep: İhtiyati Haciz Talep Tarihi: 05/10/2012 Karar Tarihi: 09/10/2012

Haciz Talebine Konu Edilen Belgeler: Faturalar, Yakıt Teyit ve Teslim Belgeleri, Yakıt Alındı Makbuzları

Alacak Miktarı: X ABD Doları GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ:

İstem: Talep eden vekili dilekçesinde özetle; müvekkilinin petrol ticareti ile iştiğal eden, gemilere yağ ve yakıt tedarik eden bir şirket olduğunu, davalı ile aralarında üç farklı tarihte yağ ve yakıt alım satımı gerçekleştiğini, verilen yakıt hizmetlerinin "G" gemisine teslim edildiğine dair gemi kaplanından gemi mühürlü yakıt teslim belgelerinin teslim alındığını, müvekkil ile davalı arasında yakıtın alımı ve borcun miktarı konusunda bir ihtilaf olmamasına rağmen davalının bugüne kadar hizmetlerin bedelini ödemediğini ve ekonomik kriz sonucu borcunu ödeme güçlüğü içerisine girdiğini, bu sebeple mal varlığını kaçırma girişimlerinde bulunduğunu ve bu nedenle geminin satılarak müvekkilin alacağının teminatsız kalmaması amacıyla alacağın doğumuna neden olan ve halen Liman'da bulunan geminin ihtiyaten haczini talep etmiştir.

Alacaklı tarafından teminat gösterilmesi: İhtiyati haciz talep eden tarafça TTK m. 1363/1 hükmüne uygun şekilde 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat mektubu dosyaya sunulmuş ve X kasa numarasını ala-

²⁸ İhtiyate hacze ilişkin İstanbul 51. ve 52. Asliye Ticaret Mahkemeleri'nin kararlarına dair yararlanılan kaynak için bkz. Kerim Atamer ve Cüneyt Süzöl, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt 1, XII Levha Yayınları, İstanbul 2013, § 13.

rak mahkememiz kasasına alınmış, talebin mahkemece incelenebilme ön şartı yerine getirilmiştir.

Görev: Mahkememizce yapılan değerlendirmede; 6102 sayılı Kanundan doğan deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilmiş olan mahkememiz (TTK m.5 f. 1 ve 1.2 c.2)

Deniz Alacağı: Güvence altına alınması talep olunan alacağın TTK 1352/1 (1) bendi kapsamında yakıt alacağı olması nedeniyle deniz alacağı niteliğinde olduğu ve sahibine deniz alacaklısı hakkı verdiği, bu itibarla mahkememizin görevli olduğu;

Yetki: TTK'nın 1354. Maddesinde Türk bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili mahkemenin "geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi" olduğunun düzenlendiği, Liman Başkanlığından sunulan derkenar ile geminin Liman demir mevkiinde demirli olarak bulunduğu ve geminin seferine ara verdiği yer mahkemesi olan mahkememizin yetkili olduğu saptanmış,

Deliller: sunulan faturalar, faturaların tanzimine dayanak yakıt teyidi, yakıt ikmal belgeleri, kaptanın kaşe ve imzasını taşıyan yakıt teslim alındılar! gereğince ihtiyati haciz talebine konu olan gemiye yakıt tedarik edildiğinin sabit olduğu, alacağın varlığı ve miktarına dair sunulan delillerin mahkememizde oluşturduğu kanaat gereğince alacak ile sınırlı olmak üzere X IMO numaralı "G" isimli geminin ihtiyaten haczine karar verilmiştir.

Karar: Yukarıda açıklanan nedenlerle;

1. Talep eden vekilinin talebinin KABULÜ ile X ABD Doları alacağın güvence altına alınması için X IMO numaralı "G" gemisinin İHTİYATEN HACZİNE,

2. TTK'nın 1364. Maddesi gereğince "Alacaklı, ihtiyati haciz kararının verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde karar veren mahkemenin yargı çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını istemek zorundadır. Aksi hâlde, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar." Hükmü nazara alındığında kararın infazının karar tarihinden itibaren 3 iş günü içerisinde mahkememiz yargı çevresi veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesince yerine getirilmesine,

Yargıtay yolu açık olmak üzere dosya üzerinde yapılan inceleme sonunda karar verildi.

Karar 2 (İstanbul 51. Asliye Ticaret Mahkemesi/ Esas No: 2013/20D. İş - Karar No: 2013 /20)

İhtiyati Haciz İsteyen: "Gemi Adamı"

Karşı Taraf: "G" Gemisinin Maliki "M"

Talep: İhtiyati Haciz Alacak Miktarı: X ABD Doları Talep Tarihi: 28/02/2013 Karar Tarihi: 08/03/2013

Haciz Talebine Konu Edilen Belgeler: Firma sicil belgeleri, gemiye ait internetle çıkan haberlerin belgesi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü sitesinden çıkartılan gemi kaydı vb.

GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ:

İstem: Davacı vekili dava dilekçesinde özetle; müvekkilinin borçlu şirkete ait "G" isimli gemide gemi adamı olduğunu, gemi alacakları kapsamında TTK 1320-1321-1322 maddelerine göre kanuni rehin hakkının bulunduğunu, müvekkilin aylık ücret bedeli, fazla mesai, prim ve tazminatlarının ödenmediğini, söz konusu geminin X tarihinde denizde yandığını, limanda hurdaya ayrılmış ve parçalanmak üzere beklediğini, geminin sahibi ve şirket yetkililerine ulaşamadığını, müvekkilin ve çalışan diğer arkadaşların çok mağdur durumda olduğunu, geminin Türk bayraklı olması ve İstanbul'daki gemi siciline kayıtlı olduğundan İstanbul mahkemelerinin yetki alanında bulunduğunu, müvekkilin aylık maaşının X TL olduğunu, borçlunun kısmi ödemeleri düşüldüğünde alacağın V TL olduğunu, alamadığı ücretlerin yasal faizi olan Y TL alacak ile birlikte toplam alacağının Z TL olduğunu, bu nedenle Z TL toplam alacağın, masraf ve vekalet ücretinin tahsilinin temini için borçlunun menkul, gayrimenkul mallarıyla, üçüncü kişilerdeki hak ve alacakları üzerine ihtiyati haciz kararı verilmesini, yargılama giderleri ve vekalet ücretinin karşı tarafa yükletilmesine karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Alacaklı tarafından teminat gösterilmesi: İhtiyati haciz talep eden tarafın, TTK'nın 1363. Maddesinin üçüncü fıkrası gereğince 1320. Maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan gemi alacaklarının teminat yatırma yükümlülüğünden muaf olması sebebiyle dosya teminatsız olarak incelemeye alınmıştır.

Görev: Mahkememizce yapılan değerlendirmede; 6102 sayılı Ka- nun'dan doğan deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla mahkememiz görevlendirilmiştir. (TTK m.5 f.1 ve f.2 c.2)

Gemi Alacağı: Güvence altına alınması talep olunan alacağın TTK'nın 1320. Maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi gereğince gemi alacağı teşkil etmesi sebebi ile mahkememizin görevli olduğu,

Yetki: TTK'nın 1354. Maddesinde Türk bayraklı gemiler hakkında 1354/1-a maddesinde "Bir Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesinin" de yetkili olduğunun düzenlendiği, ihtiyati haciz talep eden vekili tarafından dosyaya sunulan X havale tarihli İstanbul Liman Başkanlığı'nın V tarihli yazısında "G" isimli geminin Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Z. Sırasında kayıtlı olduğu, bağlama limanının İstanbul olduğunun belirtildiği, dosyaya sunulan belgede ihtiyati haciz talebi istemine konu geminin sicil yerinin İstanbul olduğu bu itibarla mahkememizin yetkili olduğu saptanmıştır.

Alacaklı tarafından delil gösterilmesi: talebe konu gemide çalıştığını iddia eden ihtiyati haciz talep edenin gemide çalıştığına dair hizmet akdi, işe başlama, ayrılışa dair herhangi bir delil sunulmaması karşısında alacağın yaklaşık olarak dahi ispat olunamadığı (TTK m. 1362 f. 1) değerlendirilerek koşullar oluşmayan ihtiyati haciz talebinin reddine karar verilmiştir.

HÜKÜM:

1. İhtiyati haciz talebinin REDDİNE,
2. (Harç hakkında)

Dosya üzerinde yapılan inceleme sonucunda temyiz yolu (İİK m. 265 f. 5) açık olmak üzere karar verildi.

Karar 3 (İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi/ Esas No: 2012/73

D. İş - Karar No: 2012 /73)

İhtiyati Haciz İsteyen: "Yakıt Tedarikçisi"

Karşı Taraf: X IMO numaralı "G" Gemisinin Donatanına İzafeten Kendi Adına Asaleten Kiracısı "K"

Talep: İhtiyati Haciz

Talep Tarihi: 13/07/2012

Karar Tarihi: 23/07/2012

İhtiyati haciz talep eden vekili tarafından ibraz edilen dilekçe ve ekleri incelendi.

GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ:

İstem: İhtiyati haciz talep eden vekili dilekçesinde; müvekkili şirketin dünya çapında gemilere yakıt tedarik işiyle iştigal eden bir şirket olduğunu, bu bağlamda "G" isimli gemiye, verilen sipariş çerçevesinde X tarihinde X

metrik ton deniz yakıtı ve X ton luboil tedariki gerçekleştiğini, bu sipariştan kaynaklanan X USD fatura bedelinin de ödenmediğini, gemi kiracısı ile imzalanan X tarihli sözleşmenin X maddesi uyarınca tedarik tarihinden en geç 30 gün içerisinde fatura ödemesinin yapılması gerektiğini, Sözleşmenin X maddesinde de karşı tarafın ödemede geciktiği her gün için %0.5 oranında cezai şart ödemeyi kabul ettiğini belirterek, toplam X USD bedelli alacağın tahsilinin garanti altına alınabilmesini teminen X IMO numaralı "G" isimli gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmesini talep etmiştir.

Alacaklı tarafından delil gösterilmesi: Talep eden vekili dilekçesinin ekinde, faturaları, yakıt teslim makbuzlarını, yakıt tedarik sözleşmesini ve sair delillerini ibraz etmiştir. (TTK m. 1362 f. 1)

Yetki: Tüm deliller birlikte değerlendirildiğinde, yabancı bayraklı "G" isimli gemiye talebi doğrultusunda yurt dışında bir limanda yakıt tedariki yapıldığı görülmüştür. TTK'nın 1355. Maddesinde, yabancı bayraklı gemilerde "Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir" denilmektedir, ihtiyati haciz talep edilen gemi yabancı bayraklı olup, Montrö Sözleşmesi m.2 f. 1 gereğince transit/zararsız (uğraksız) geçiş yapan bir gemidir. Geminin Türk Limanları ile bir hukuki ilişkisi olduğu dosyada ispatlanamamıştır. Dolayısıyla Montrö Sözleşmesinin öngördüğü anlamda zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkeme yargı yetkisine haiz değildir. İhtiyati hacze konu borcun Türkiye'de meydana gelmediği açıkça görülmekte olup, Türk mahkemelerinin de yetkisi bulunmamaktadır. Açıklanan nedenler ile ihtiyati haciz isteyen vekilinin dilekçesinin yetkisizlik nedeniyle

reddine karar verilmesi gerekmiş, aşağıdaki hüküm kurulmuştur.

Hüküm:

1. İhtiyati haciz talep eden vekilinin dilekçesinin yetkisizlik nedeniyle reddine,
2. (Harç hakkında)

Temyizi kabil (İİK m. 265 f. 5) olmak üzere dosya üzerinde yapılan inceleme sonucunda karar verildi.

Karar 4 (İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi/ Esas No: 2012/76

D. İş - Karar No: 2012 /76)

İhtiyati Haciz İsteyen: "Gemi Adamı"

Karşı Taraf: X IMO numaralı "G" Gemisinin Donatanı/İşleteni İzafeten, Kendisi Asaleten Kiracısı "D"

Talep: İhtiyati Haciz

Talep Tarihi: 13/08/2012

Karar Tarihi: 14/08/2012

İhtiyati haciz talep eden vekili tarafından ibraz edilen dilekçe ve ekleri incelendi,

GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ:

İstem: İhtiyati haciz talep eden vekili dilekçesinde; müvekkilinin gemide aşçı olarak çalıştığını, hizmet sözleşmesinin 8 ay olduğunu, aylık X TL ile X tarihinde işe başlayıp X tarihinde işveren tarafından işine son verildiğini, toplam çalışma süresi 6 ay 23 gün olduğunu, toplam çalışma ihbar tazminatı ve izin ücreti karşılığında toplam alacağının X TL olduğunu belirterek, söz konusu alacağın tahsili amacıyla "G" gemisinin ihtiyaten haczine karar verilmesini talep etmiştir.

Alacaklı tarafından delil gösterilmesi: Talep eden vekili dilekçesinin ekinde, iş sözleşmesini, personel ayrılış ordinosunu ibraz etmiştir. (TTK m. 1362 f. 1)

Deniz Alacağı: Tüm deliller birlikte değerlendirildiğinde, iş sözleşmesinde X tarihinde "G" isimli gemide işe başladığı, X tarihinde ayrıldığı, personel aynılış ordinosunda görülmüştür.

Yetki: Yine personel aynılış ordinosundaki gemi mühründen geminin yabancı bayraklı olduğu anlaşılmıştır. TTK'nın 1355. maddesinde, yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı ver mahkemesi tarafından verilir" denilmektedir. İhtiyati haczi talep edilen gemi yabancı bayraklı olup (20/07/1936 tarihinde Montrö'de imzalanan, 5/8/1936 tarihli ve 3374 sayılı Resmi Gazete'de "Boğazlar rejimi hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 tarihinde Türkiye hakkında yürürlüğe giren) "Montrö Sözleşmesi" (m.2 f.1) gereğince transit/zararsız (uğraksız) geçiş yapan bir gemidir. Geminin Türk Limanları ile bir hukuki ilişkisi olduğu dosyada ispatlanamamıştır. Dolayısıyla Montrö Sözleşmesi'nin öngördüğü anlamda zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkeme yargı yetkisine haiz değildir. İhtiyati hacze konu borcun Türkiye'de meydana gelmediği açıkça görülmekte olup, Türk mahkemelerinin de yetkisi bulunmamaktadır. Açıklanan nedenler ile ihtiyati haciz isteyen vekilinin dilekçesinin yetkisizlik nedeniyle reddine karar verilmesi gerekmiş, aşağıdaki hüküm kurulmuştur.

Hüküm:

1. İhtiyati haciz talep eden vekilinin dilekçesinin yetkisizlik nedeniyle reddine,
2. (Harç hakkında)

Temyizi kabil (İİK m. 265 f. 5) olmak üzere dosya üzerinde yapılan inceleme sonucunda karar verildi.

Karar 5 (İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi/ Esas No: 2012/80

D. İş - Karar No: 2012 /80)

İhtiyati Haciz İsteyen: "Tedarikçi"

Karşı Taraf: 1- "G" Gemisi / 2- "G" Gemisi Donatanı

Talep: İhtiyati Haciz

Talep Tarihi: 15/08/2012

Karar Tarihi: 28/08/2012

İhtiyati haciz talep eden vekili tarafından ibraz edilen dilekçe ve ekleri incelendi.

GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ:

İstem: İhtiyati haciz talep eden vekili dilekçesinde, karşı taraflar ile müvekkili arasındaki ticari ilişki nedeniyle borçlu "G" gemisinin bakım, onarım ve donatılma amacı ile müvekkilinden bir kısım gemi

malzemeleri satın aldığı, karşı tarafa ait gemiye teminde edilen emtiaların bedellerinin ödenmediğini, karşı taraflara ait olan geminin yabancı bayraklı olduğunu, TTK'nın 1352. Maddesinin 1. Fıkrasının (1) ve (m) bendindeki alacaklarından olduğunu belirterek "G" isimli geminin ihtiyaten haczine karar verilmesini talep ettiği görülmüştür.

Alacaklı tarafından teminat gösterilmesi: Tüm deliller birlikte değerlendirildiğinde, her ne kadar ihtiyati haciz talep eden vekili dilekçesinde, müvekkili tarafından karşı tarafa ait "G" isimli gemiye bakım, onarım ve donatılma amacı ile tedarik edilen emtialarının bedellerinin ödenmemesi nedeniyle TTK'nın 1352 ve devamı maddeleri gereğince ihtiyati haciz talep etmiş ise de ihtiyati haciz talep eden alacaklı tarafından teminat gösterilmesi gerektiği, TTK'nın 1363. Maddesinin birinci fıkrasında "Deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat vermesi zorunludur" denilmektedir.

Teminatın başvuru (dava) şartı olması: Alacaklı vekilinin 15/08/2012 tarihinde ihtiyati haciz talep ettiği, aradan geçen 13 günlük süreye rağmen ihtiyati haciz talep eden tarafından 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat yatırılmadığından ve talep eden vekilinin talebinde ihtiyati haciz isteyebilme hakkının ön koşullar oluşmadığından ihtiyati haciz talep eden vekilinin talebinin REDDİNE,

HÜKÜM: Yukarıda bahsedilen gerekçelerle,

1. Talep eden vekilinin talebinde ihtiyati haciz isteyebilirle hakkının ön koşullar oluşmadığından ihtiyati haciz talep eden vekilinin talebinin REDDİNE,

2. (Harç hakkında)

Yargıtay yolu (İİK m. 265 f. 5) açık olmak üzere dosya üzerinde yapılan inceleme sonucunda karar verildi.

D) Kıyı Devletinin İçsulanda Bulunan Ticaret Gemileri Üzerinde Cezaî Yargı Yetkisi

a) Genel Olarak

Kıyı devletinin içsularda egemenliği tamdır. Bu egemenlik yetkileri ceza hukukunu ilgilendiren konularda açık bir şekilde kendini göstermektedir. Özellikle kıyı devletinin içsulandaki ticaret gemilerinde işlenen suçlarla ilgili olarak yargı yetkisi mutlakdır. Bu gemiler adeta kıyı devletinin kara ülkesindeymiş gibi muameleye tabi tutulacaklardır.²⁹

Diğer yandan, bugün hemen bütün ceza hukuku sistemlerinde kabul edildiği üzere, yargılamanın aktif süjesi (sanık/fail) kural olarak gerçek kişilerdir, geminin ceza yargılamasında sanık ya da fail olması mümkün değildir. Bu nedenle ceza yargılaması söz konusu olduğunda, geminin kendisi değil, gemideki bir gerçek kişi ya da kişiler üzerinde yargı yetkisi kullanılacaktır. Ancak, delillerin toplanması nedeniyle geminin alıkonulması, ya da bir kaçakçılık olayında kullanıldığı anlaşılan geminin müsaderesi gibi durumlarda ilgili gemi ceza yargılaması hukukundan doğan bazı tedbirlere konu olabilecektir.

b) Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar

Uluslararası hukukta kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki yetkisinin, limandaki geminin kıyı devletine yansıyan tüm eylem ya da eylemsizliklerini kapsayacağı genellikle kabul edilmektedir. Bu konudaki Anglo-A-merikan görüşü, limandaki bir yabancı geminin, Kıyı Devletinin mutlak otoritesine konu edilebileceği şeklindedir. Kıyı Devleti, kendisine sirayet etmeyen ve yabancı geminin iç meselesi olan konularda yargı yetkisinin olup olmadığını tayin etmekte serbesttir. Buna karşılık Kıta Avrupasında bazı Fransız hukukçular, yabancı geminin tamamen iç meselesi olan konularda Kıyı Devletinin yargı yetkisinin olmadığı görüşünü benimsemiştir.³⁰

²⁹ Baykal, s. 160.

³⁰ McDorman, Ted L., Port State Enforcement: A Comment On Article 218 Of The 1982

Bununla ilgili olarak Fransız Danıştay 1806 tarihli bir kararında Fransız Limanlarında bulunan yabancı bir gemide, gemi adamları arasında işlenen suçlar da dahil olmak üzere, geminin iç idaresine dair suçlar konusunda, liman güvenliğine hâle gelmedikçe ve mahallî makamlardan yardım talep edilmedikçe Fransız mahkemelerinin yetkili olmadığı kabul edilmiştir.³¹

Bir gemi yabancı bir devletin limanlarına ya da içsulanna girmekle kendisini Kıyı Devletinin ülkesel egemenliği içerisine dahil etmektedir. İçsularda devletin yargı yetkisinin mutlak olmasına karşılık, uygulamada bazı devletler, içsulanda veya limanlarında bulunan yabancı ticaret gemilerinin iç işlerine ilişkin, geminin iç disiplinin ve gemi personelinin ilgilendiren cezaî konularda yetkilerini kullanmaktan

kaçınmaktadırlar. Nitekim, Milletlerarası Hukuk Enstitüsünün 1957 yılında Amsterdam'da yaptığı toplantıda alınan kararda "gemide işlenen ve kıyı devletinin kamu düzenini bozmayan türdeki suçlar dolayısıyla kıyı devletinin cezaî yargı yetkisini kullanmaması yönünde yerleşmiş bir uygulama olduğu" belirtilmiştir. Aynı şekilde, sadece geminin iç işlerini ilgilendiren hukukî meselelerde de devletler yetki kullanmaktan kaçınmaktadırlar.³²

Ancak bu uygulamalar bir örf ve adet kuralı niteliğini henüz kazanmadığı gibi kıyı devletinin bu konuda bir mütekabiliyet (karşılıklık ilkesi) talebinde bulunma hakkı da olamaz.³³ Kıyı devleti, yargı yetkisi varken bunu kullanmamakta, bu konuda bayrak devletinin egemenlik hakkına saygı duymaktadır. Nitekim gerek 1958, gerekse 1982 sözleşmelerinde içsular- dan karasularına geçen gemilerde işlenen suçlardan dolayı, kıyı devletinin gemide soruşturma ve tutuklama yapma yetkileri saklı tutulmuştur. Öte yandan, mütekabiliyet bir uluslararası hukuk kuralı değildir; Hukukî olmaktan çok, hukuk politikası ile ilgili bir kavramdır. Bu sebeple bir devletin belli bir konudaki davranışı, diğer devletlerin de aynı konuda aynı davranışta bulunmalarını gerektirmez. Ancak uluslararası bir sözleşme içerisinde yer alırsa, uluslararası hukuku bakımından bir yükümlülük doğurur.³⁴

Sonuç olarak, kıyı devleti içsularındaki bir yabancı gemide işlenen suçlarla ilgili olarak aşağıdaki durumlarda yargı yetkisini kullanmaktan imtina edebilecektir.

i) Kıyı devletinin kamu düzenini bozmuyorsa,

Law Of The Sea Convention, Journal Of Maritime Law And Commerce, Vol. 28, No. 2, April, 1997, s. 308.

³¹ Brierly, The Law of Nations, 1949, s. 179, 183; TOLUNER, s. 110, Pazarcı s. 314.

³² Baykal, s. 158.

³³ Toluner, s. 110, 186; Baykal, s. 159.

³⁴ Nomer, s. 324, 447.

ii) Fail veya mağdurlardan hiçbirisi kıyı devletinin vatandaşı değilse, veya

iii) Fail veya mağdur ya da geminin kaptanı kıyı devletinin mahkemelerinden müdahale talebinde bulunmamışsa.

Ancak şu hususu tekrar belirtelim ki, uluslararası deniz hukuku tarafından içsularda devletin yargı yetkisine getirilmiş bir sınırlama mevcut değildir. Bir uluslararası andlaşmadan doğan böyle bir yükümlülüğü ° olmayan bir devlet, kendi içsularında işlenen suçlar bakımından yargı yetkisini, herhangi bir sınırlamaya tabi olmadan serbestçe kullanabilecektir.

c) Kamu Düzeni Kriteri

Kıyı devletinin kamu düzeninin bozulup bozulmadığının belirlenmesi yargı yetkisinin kullanılması açısından önemlidir. Buna kıyı devleti mi karar verecek, yoksa bu hususta varsa uluslararası uygulamadan doğan teamüle mi bakılacaktır? Diğer yandan içsularındaki çatma olaylarında kıyı devletinin kamu düzeni bozulurken denizin aynı kesimindeki yabancı gemide işlenen kasten adam öldürme veya müessir fiil suçlarında kamusal düzen bozulmuş olmayacak mıdır?

Kamu düzeninin bozulmasından ne anlaşılması gerektiğine ilişkin İngiliz İstinaf Mahkemesinin R.Anderson davasında^{33 * 36} ve Amerikan Yüksek

³³ Türkiye'nin değişik tarihlerde Romanya, Tunus, Malezya, Fransa, Cezayir ve Azerbaycan ile yapmış olduğu Deniz Taşımacılığı Andlaşmaları, içsularında cezai yargı yetkisinin esinirlama getiren hükümler taşımaktadır. Buna göre, kıyı devletinin ve ikili makamları, âkit devletin bayrağını taşıyan ticaret gemisinde işlenen suçun, ülkenin barışını / huzurunu / sükûnetini ve kamu düzenini veya kamu güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek

veya hâlel getirmeyecek mahiyette olması halinde yargı yetkisini kullanmayacaktır. Türkiye'nin âkid devletler dışındaki devletlerin bayrağını taşıyan gemiler bakımından ise tam olan yargı yetkisinde bir değişme yoktur.

³⁶ Bkz. Aslan GÜNDÜZ, Milletlerarası Hukuk 3. Baskı, İstanbul 1998, s. 545.

R. Anderson Davası. Bir İngiliz ticaret gemisinde mürettebat olarak bulunan Amerikan vatandaşı Anderson, gemi Fransa kıyılarına yaklaşık 270 m. mesafede bulunduğu bir sırada adam öldürmekten, İngiliz mahkemesinde yargılanır ve suçlu bulunur. Anderson mahkemenin yargı yetkisinin bulunmadığı iddiasıyla kararı temyiz eder. İngiliz İstinaf mahkemesi, 1869 tarihli kararında, suçun Fransa ülkesinde işlenmekle Fransız hukukuna tabi olduğunu kabul etmekle beraber, sanığın bu esnada İngiliz bayrağı

koruması altında olması hasebiyle İngiliz hukukuna tabi bir ticaret gemisinde bulunduğunu, dolayısıyla bayrak gemisi mahkemelerinin yetkili olacağı sonucuna varır. Bununla birlikte Mahkeme, yabancı devletin içsularında işlenen suçlar bakımından bayrak devletin bazı hallerde münhasıran yetkili olamayacağını da kabul eder. Buna göre, geminin kaptanı tarafından kıyı devletinin yargı makamlarına başvurulmadıkça, ya da suç kıyı devletinin içsularında barışı/huzuru bozmadıkça kıyı devleti zabıta hukukunu uygulamaya kalkamayacaktır. İngiliz bayrağı taşıyan bir gemiyi İngiltere'ye ait "yüzen bir ada" gibi değerlendiren Mahkeme, bu istisnalar dışında, yetki bakımından suçun yabancı devletin içsularıyla açık denizde işlenmesi arasında bir fark görmemiştir.

Mahkemesinin Wildenhus davasında³¹ verdikleri kararların incelenmesi yararlı olacaktır.

İngiliz İstinaf Mahkemesi'ne göre denizin hangi kesiminde işlenirse işlensin, gemide işlenen suçlar bakımından, aslolan bayrak devletin yetkili olduğudur. Zira, ticaret gemisi bile olsa İngiliz bayrağını taşıyan bir gemi İngiltere'ye ait yüzen bir ada gibidir ve dolayısıyla suçun adada işlenmesiyle gemide işlenmesi arasında hiçbir fark yoktur. Buna karşılık Mahkeme, istisnâ bazı hallerde (geminin kaptanı tarafından kıyı devletinin yargı makamlarına başvurulması ya da suçun kıyı devletinin içsularında barışı/huzuru bozması) kıyı devletinin yargı yetkisinin olduğunu da kabul etmektedir. Ancak Mahkemeye göre kasten adam öldürme suçlarının bile kıyı

¹ Bkz. Gündüz, s. 546-548.

Wildenhus Davası. Belçika bandralı bir ticaret gemisinin Belçikalı mürettebatı olan VVildenhus, bir Amerikan eyalet mahkemesi tarafından, gemi bir Amerikan limanında bulunduğu bir sırada bir başka Belçikalı mürettebatı öldürmekten suçlu bulunur. ABD ile Belçika arasındaki bir konsolosluk Sözleşmesi'ne dayanılarak ABD mahkemesinin bu davaya bakma yetkisinin olmadığı yolundaki temyiz gerekçesi yüksek Mahkemece reddedilirken. Mahkeme 1887 tarihli kararında kamu düzeninin ihlali hususunda oldukça önemli bazı noktalara da açıklık getirir. Buna göre: Bir ticaret gemisi başka bir devletin limanlarına girdiğinde, bu iki ülke bir anlaşma ile aksini kararlaştırmadığı sürece, medenî devletlerin hukukunun da bir parçası olduğu üzere, gittiği yerin hukukuna tabidir. Buna karşılık, sadece gemiyi ya da ona ait olanları etkileyen ve ülkenin barışını ve itibarını, ya da limanın sükûnetini etkilemeyen disiplin meselelerinin tümünün ve güvertede yapılan her şeyin karşılıklı nezaket ile bayrak devletin kanunlarına terk edilmesi gerektiği medenî devletler tarafından kabul edilmiştir. Fakat gemide işlenen suçlar, geminin getirildiği ülkenin barışını ve huzurunu bozacak karakterde ise, mahallî mahkemeler kendi yetkilerini kullanmayı uygun gördükleri takdirde, suçlular karşılıklı nezaket ve teamüle göre kendilerini cezalandıracak ceza kanunlarının uygulanmasından muaf olmaya hiç bir zaman hak kazanmış sayılamazlar. Gemide yapılan şev -andlaşmada karışıklık olarak adlandırılmaktadır- öğrenildiği zaman sahildeki ve limandakileri etkileyecek bir karakterde ise, bunun gerçekleşmesinin sadece gemide- kiler tarafından görülmesinin bir önemi yoktur. Gemide olmayanlar geminin disiplini ya da otorite ve düzenin korunması ile ilgili olarak gemide meydana gelen herhangi bir şeyle ilgilenmezler. Bununla birlikte, öğrenilir öğrenilmez ciddiyetinden dolayı kamu menfaatini uyandıran suçlar ve özellikle kendi yetki alanı içerisinde işlendiğinde her medenî devletin sert bir cezalandırma sağlamak için kendini yükümlü saydığı karakterdeki suçlar için bu durum geçerli değildir. Suçun mahiyetini tespit eden sadece o eylemin aleniyeti ya da suça eşlik eden gürültü ve yaygara değil, fakat aynı zamanda eylemin kendisidir. Gemide yapılan şey, öğrenildiğinde kamunun ilgisini uyandıracak bir karakterde ise; bu genel olarak toplumu etkileme niteliğine sahip olan ve sonuç olarak yapılan şey tarafından halkı rahatsız edilen mahallî hükümetin yetkisine başvurmayı gerektiren bir "karışıklıktır". Prensip şudur: Sadece geminin ve gemidekilerin huzurunu bozan karışıklıklar, münhasıran geminin egemenliğinde olduğu devletin yetkisine tabidir. Fakat kamu huzurunu bozan karışıklıklar, mahallî yetkiyi uygulayan otoriteler tarafından baktırılabılır ve eğer gerek duyulursa suçlular da bu otoriteler tarafından cezalandırılabilir. Karışıklığa yol açan bir eylemin iki yargı yerinden hangisine tabi olduğunu belirlemek kolay olmayabilir. Fakat kasten adam öldürmenin mahallî yetkiye giren bir konu olduğu kabul edilmelidir. devletin huzurunu bozmadığı göz önünde tutulduğunda buna dair istisnanın uygulama alanının ne kadar dar olacağı açıktır.

İngiliz İstinaf Mahkemesi, yabancı devletin içsularında bulunan ticaret gemisinde işlenen hangi nitelikteki suçların kıyı devletinin kamu düzenini bozacağına hiç değinmeksizin, kasten adam öldürme

suçlarında dahi bayrak devletini yetkili saymıştır. Mahkeme böylece, bu tür suçların kıyı devletinin içsularında barışı bozacak nitelikte olmadığını zımnen kabul etmiş olmaktadır. O halde, kıyı devletinin yargı yetkisinin doğabilmesi için işlenen suçun ağırlık derecesi ne olmalıdır. Ancak, günümüz hukuk anlayışında kasten adam öldürme, ağır yaralama, gasp gibi ağır suçlarda kamu düzenini ciddi şekilde etkileneceğinin kabul edilmesi gerekir.

Kamu düzeni konusunda kriterin ne olduğu ve nasıl belirleneceği devletlerin uygulamasına göre değişmekte, buna ne kıyı ne de bayrak devletinin mahkemeleri değil, failin yargılanmakta olduğu mahkeme karar vermektedir. Bu konuyla ilgili olarak Amerikan Yüksek Mahkemesinin 1887 yılında Wildenhus davasında vermiş olduğu karar önemlidir. Söz konusu karar devletlerin uygulamasını etkilemiştir.

Yüksek Mahkeme, sadece geminin ve gemidekilerin huzurunu bozan karışıklıklar hakkında münhasıran bayrak devletinin yetkili olduğunu kabul etmiş, buna karşılık kamu menfaatini uyandıracak ciddiyete sahip suçlar ile devletin sert bir cezalandırma için kendini yükümlü saydığı karakterdeki suçlar için eylemin aleniyetini dikkate almamış ve kıyı devletini yetkili saymıştır. Eylemin ciddiyetine ağırlık verdiği bu ikincisine hangi suçların girdiğine, kasten adam öldürme suçları dışında, açıklık getirmekten kaçınmış bunun takdirini mahallî hakime bırakmıştır.

Anlaşılabileceği üzere, İngiliz İstinaf Mahkemesinin aksine olarak, Amerikan Yüksek Mahkemesi, bu konuda kıyı devletinin yetkisinin asıl olduğunu kabul etmiş, bayrak devletine yukarıda sıralanan istisnâ hallerde yetki tanımıştır.

Mahkeme ayrıca, gemide işlenip de geminin bulunduğu ülkenin barışım ve huzurunu bozacak karakterdeki suçlar için mahalli yetkiyi kabul edip, sadece gemiyi ve içerisindekileri ilgilendiren suçlar için bayrak devletini yetkili kabul etmekle, uluslararası hukukun kendisine içsular bakımından tanımış olduğu yargı yetkisinden bir anlamda, kısmen vazgeçmiş olmaktadır.

Her iki kararda da dikkati çeken ortak nokta, mahkemelerin yargı yetkilerinin olup olmadığını tespit ederken, sanık veya mağdurun vatandaşlığım dikkate almayıp, buna karşılık huzur veya düzenin bozulduğu yer mahkemesinin yetkili olduğunda görüş birliği etmiş olmalarıdır.

Bugün, genellikle kıyı devleti işlenen suçun kamu düzenini etkilemesi veya suçun sonuçlarının kıyı devletine uzanması durumunda cezaî yargı yetkisini tam olarak kullanmaktadır.

d) Türk Hukukunda Cezaî Yargı Yetkisi

Mevzuatımız, ilke olarak, Türk içsularında bulunan yabancı ticaret gemilerinin üzerinde Türk Mahkemelerinin cezaî yargı yetkisini kabul etmektedir. Türkiye'nin egemenliğine tabi içsularda işlenecek suçlar bakımından yargılama yetkisi Türk Mahkemelerine aittir.

Ancak, Türkiye'nin çeşitli tarihlerde cezaî yargı yetkisi konusunda ikili ve çok taraflı denizcilik anlaşmaları yapmıştır.

Bu anlaşmalardan bir kısmı içsularda (Romanya, Malezya, Tunus, Fransa, Cezayir ve Azerbaycan);

Biri kısmı da karasularında (Bangladeş, Fas, Arnavutluk, Irak, Belçika, Lüksembourg, Hindistan, Tunus, Pakistan, Hırvatistan, Litvanya, Lübnan, Gürcistan, Fransa, Türkmenistan, İran ve Ukrayna) bulunan diğer âkid devlet gemisinde işlenecek bazı suçlar için kıyı devletinin yargı yetkisini kullanmaktan feragat etmesini öngörmektedir.

Söz konusu uluslararası anlaşmalara göre, kıyı devletinin yetkili makamları, âkit devletin bayrağını taşıyan ticaret gemisinde işlenen suçun, ülkenin başımı/huzurunu/sükûnetini ve kamu düzenini veya kamu güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek veya hâlel getirmeyecek mahiyette olması halinde yargı yetkisini kullanmayacaktır.

Ceza yargılaması bakımından yukarıda sözü edilen anlaşmaların dışında Türkiye'nin içsularda ve karasularında yargı yetkisini sınırlayan ikili ya da çok taraflı herhangi bir uluslararası sözleşme mevcut değildir. Benzer sınırlamalar öngören 1952 ve 1958 Cenevre ile 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmelerine de taraf olmadığımızdan uluslararası hukukta herhangi bölümünde bir yükümlülüğümüz bulunmamaktadır. (İlerde Karasularında Yargı Yetkisi bölümünde bu konu ayrıntılı incelenecektir.)

Yargı yetkisi bakımından ayrıca, kıyı devletine örneğin deniz yolu ile uyuşturucu trafiği ve deniz haydutluğu ile mücadele gibi konularda yetkiler tanıyan 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesini de belirtmek gerekir. Zira, 1982 Sözleşmesi, söz konusu suçlarda taraf olmayan devletlere de yetkiler tanımaktadır.

e) Yabancı Gemilere Sığınma

Uygulanan uluslararası hukuka göre, aksini öngören bir andlaşma olmadıkça, ticaret gemilerine sığınma yoktur.

Ticaret gemilerinin kaptanları gemilerine bu çeşit sığınmalara izin vermemekle yükümlüdürler. Aksi halde mahalli makamlar gemiye gelerek sığınmacıyı tutuklayıp götürebilirler. Bir ticaret gemisi yabancı limanda iken geminin mürettebatından kaçanlar olursa, liman devletinin bunları yakalaması ve gemiye iade etmesi-aksine bir andlaşma olmadıkça- yükümlülüğü yoktur.³⁸

İçsulara ya da limanlarda bulunan yabancı ticaret gemilerinin mahalli makamlardan kaçmak isteyen ister adi ister siyasi suçlu olsun, hiç kimseye sığınma hakkı tanıma yetkileri yoktur; böyle bir durumda kıyı devleti, gemi üzerinde her türlü yetkiyi kullanarak sığınmacı şahsı yakalamak hakkına sahiptir.³⁹

Ancak buradaki sığınma suçlular içindir. Deniz hukukunun günümüzde insanlığa karşı suç saydığı köle ticaretiyle mücadele amacıyla bu konuda çok önemli bir istisna kabul edilmiştir. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, bayrağı ne olursa olsun, herhangi bir gemiye sığınmış olan herhangi bir köle ipso facto serbest olacaktır (m.99). Buna göre geminin savaş gemisi veya ticaret gemisi olmasının ya da vatanda veya yabancı gemi olmasının hiçbir önemi yoktur.

Siyasi suçluların savaş gemilerine sığınma hakkı olduğu genellikle kabul edilmektedir. Yabancı savaş gemisinin uluslararası kurallara aykırı şekilde sığınma hakkı tanınması durumunda dahi, dokunulmazlık ilkesi gereğince, kıyı devleti savaş gemisine müdahale edemez. Sorunun diplomatik yollardan çözülmesi gerekecektir.

38

Pazarcı, s. 315. Baykal, s. 160.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM KARASULARI

I- KARASULARI KAVRAMI

1. Tanım

Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz alanını ifade eder.' Bir başka tanımda ise Karasuları "kıyı ile veya duruma göre içsularla açık deniz arasında kalan ve genişliği her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz parçasıdır" biçimde tanımlanmıştır.²

Karasuları ve içsular kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturan ve devletin egemenliğine tabii olan deniz alanlarıdır.

2. Tarihi Gelişimi

Karasuları kavramının doğuşu iki şekilde ifade edilmektedir. Bir görüşe göre, karasuları, geniş deniz alanlarının denetimi için devletlerin daha eskilerden öne sürdükleri iddiaların bir kalıntısıdır.³ Bir diğer görüşe göre, Karasuları kavramı açık deniz üzerindeki iddialardan ayrı olarak bağımsız bir şekilde doğmuş ve deniz hukukunda yerleşmiştir. Kıyıya yakın suların özel bir hukuki durumu olduğu 14. yüzyıldan beri kabul edilmiştir.⁴ Karasuları kavramının doğuşunda en fazla etkili olan ismin Post-Glossa- törler'den Bartolus'un olduğu belirtilmektedir. Bartolus'a göre karaya hükmeden bitişik denize de hükmeder.⁵ Karasuları kavramının gelişmesinde Albericus Gentilis'in kıyı sularının ülkenin bir parçası sayılması gerektiği görüşü de etkili olmuştur.

Pazarcı, H, Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap, Ankara, 3. Bası, 1993, s. 293; Eroğlu H; Devletler Umumi Hukuku 2.Bası, Ankara, 1984, s. 213; Verdross/Simma; Universeller Volkerrecht, 2. Auflage, Berlin, 1981, s. 526.

Gönlübol, M; Barış Zamanında Sahil Sulannın Hukukî Statüsü, Ankara, 1959, s.1; Tolu- ner, S; Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1984, s. 54.

Fulton, The Sovereignty of the Sea Edinburgh 1991, s. 538 (Gönlübol s.5 ten naklen) Fulton bunun genel olarak doğru olduğunu ve Norveç, İsveç, İspanya ve Portekiz uygulamasını örnek olarak vermektedir.

Gönlübol s.6; Verdross-Simma s.526.

Karasularının kıyı devletinin ülkesini oluşturduğu görüşü 17. yüzyılda ağırlık kazanmıştır. Bununla birlikte, devletin egemenliğinin geçerli olacağı deniz alanının sınırlarının belirlenmesi sorunu ortaya çıkmıştır. Başta güvenlik olmak üzere devletlerin egemenlik haklarını denizin belirli kısımlarına kadar genişletmek düşüncesiyle ortaya çıkan karasuları kavramı bugün artık deniz hukukunun temel

kavramlarından biri olmuştur.

II- KARASULARININ HUKUKİ YAPISI

1. Deniz Hukuku Teorileri

Karasularının hukuki yapısı ve bu deniz alanı üzerinde devletin yetkilerinin mesnedi doktrinde uzun tartışmalara sebep olmuştur. Karasularının hukuki kaynağına ilişkin doktrin tartışmaları dört görüş olarak ortaya çıkmaktadır. Bunlar, mülkiyet hakkı teorisi, irtifak hakkı teorisi, Koruma hakkı teorisi ve Egemenlik hakkı teorisi'dir.⁶

A) Mülkiyet Hakkı Teorisi

Bu görüşe göre, kıyı devleti, kara ülkesinde olduğu gibi, karasuları üzerinde de bir mülkiyet hakkına sahiptir.⁷ Devlet, karasularını yabancı gemilere açmak, kapamak ve kara ülkesinde olduğu gibi karasuları üzerinde dilediği tasarruflarda bulunmak yetkisine sahiptir.

Kıyı devleti, denizin altında, içinde, dibinde ve yüzeyinde bulunan canlı, cansız her türlü doğal kaynaklar üzerinde de mutlak mülkiyet hakkına sahiptir.

Bugün deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını amaçlayan deniz hukuku bakımından, söz konusu teori eksik bulunup terkedilmiş bulunmaktadır.

Genellikle kabul edilmeyişinin sebebi, sadece denizlerde ulaşımın serbestliği bakımından birtakım sakıncaları bulundurması değil, aynı zamanda karasularının medeni hukuk ilkelerine göre mülkiyet konusu olmayışından gelmektedir.

Medeni hukukun mülkiyet hakkının tesisi için öngördüğü temel unsurlardan biri olan zilyetlik, deniz üzerinde gerçekleştirilebilecek bir hukuki işlem değildir. Çünkü; deniz üzerinde fiili egemenlik tesis edilemez. Bu ne-

Akın, M.Z; Karasuları, İçsular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahaneliği, Ankara, 1978, s.28; Gönübol, s.7; O'Connell, D.P; The international law of The sea, Vol.I; Oxford, 1982, s. 305-315.

Bu görüş Roma hukukuna dayanmaktadır. Romalı hukukçular denizden faydalanmanın bütün insanlar için serbest olduğunu kabul etmişler, aynı zamanda kıyıda yaşayanlara kıyı sularında münhasır bir mülkiyet hakkı tanımışlardır.

denle, bugün gerek doktrin, gerek uluslararası uygulama mülkiyet (=Domi- nium) teorisinin tutarlı bir teori olmadığı sonucuna varmıştır.

B) İrtifak Hakkı Teorisi

Karasularını açık denizin bir parçası kabul eden bu görüş, Fransız hukukçu A. Geouffre de la Pradelle tarafından 19. yüzyılda savunulmuştur. Bu teoriye göre, deniz bir bütün olarak rescommunis'tir. Kıyı devleti, kıyıya yakın sular üzerinde sadece bazı irtifak haklarına sahiptir.

Kıyı devleti, karasularının sahibi olmadığı gibi, hakimi de değildir. Denize hakim olan Devletler topluluğudur.

Bu sebeple, kıyı devleti karasuları üzerinde ceza ve özel hukuka ilişkin yetkilere sahip değildir.

İrtifak hakkı teorisi de, gerek doktrin ve gerekse uygulamada çok eleştirilmiş ve kabul edilmemiştir. Eleştirilerin temelinde, karasularının irtifak hakkı tesis edilecek bir taşınmaz mal olmadığı, irtifak hakkının tesisi için devletler arasında bir sözleşme bulunmadığı ve teorisinin bir hukuk fantezisine dayandığı görüşleri yatmaktadır.

C) Koruma Hakkı Teorisi

Bu teori, Fransız hukukçu Paul Fauchille tarafından geliştirilmiştir. Fauchille irtifak hakları teorisini reddederek, kıyı devletinin karasuları üzerindeki hakkının bir koruma hakkı olduğu görüşünü savunmaktadır. Kıyı devleti ülkesinin bitişik sular üzerinde bazı hakları olması gerekir ve "karasuları" adı verilen sahanın varlığını haklı ve meşru kılan korunma hakkıdır. Devlet varlığının unsurlarını korumak için gerekli olan bütün haklara sahiptir, fakat yalnız koruma için gerekli olan hakları sadece korumanın gerekli olduğu ölçüde kullanabilir.

D) Egemenlik Hakkı Teorisi

Egemenlik teorisine göre, Devletin karasulan üzerindeki egemenliği, kara ülkesi üzerindeki egemenliği gibidir. Karasulan kıyı devletinin ülkesine aittir.

Egemenlik (Hakimiyet) tezi, özellikle 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansında devletlerin tümü tarafından kabul edilmiştir. Konferansa katılan devletler, karasularının kıyı devletinin ülkesinin bir parçası

olduğu ve kıyı devletinin egemenliğine tabi olduğu görüşünde birleşmişlerdir.⁸

Bkz. Göttingen s.9. 1930 Konferansı karasulan konusunda bir sözleşme tasansı ortaya çıkarmamasına rağmen, Nihai Senede Ek 13 maddelik bir metin kabul etmiştir. Bu

Avru şekilde 7.12.1944 tarihli Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşmasının 1. ve 2. maddelerinde karasularının üzerinde kıyı devletinin egemenlik hakkı olduğu ve karasularının kıyı devletinin ülkesinin bir parçası olduğu kabul edilmektedir.

Egemenlik teorisinin temelinde, kıyı devletinin güvenliğini ve kamu düzenini korumak ve bu konulara ilişkin uluslararası hukuka uygun tüm önlemleri alma Yetkisi olduğu görüşü yatmaktadır. Karasuları mülkiyet yolu ile iktisap edilemese bile, devlet bu deniz alanı üzerinde egemenlik hakkını kullanabilir.

Değişik devletlerin mahkeme kararlarında egemenlik teorisinin benimsendiği görülmektedir.' Fransız mahkeme içtihatları ise, karasularının ülkenin bir parçası olduğu görüşünü kabul etmemekle birlikte, kıyı devletinin kamstılarda güvenlik konularında polisiye önlemler alma yetkisi bulunduğunu kabul etmektedirler.

1930datoplanan La Haye Konferansında karasularının hukuki yapısına ilişkin iki farklı temel görüş ortaya konmuştur.

Birinci görüş, karasularını açık denizin bir parçası sayan ve bunun sonucu olarak serbestlik ilkesinin karasularında geçerli olduğunu savunan görüştür

İkinci görüş, devletlerin çoğunluğu tarafından kabul edilen, karasulan- nı kıyı devletinin ülkesinin bir parçası sayan görüştür. Buna göre; karasuları üzerinde devletin "dominium hakkı mevcuttur. Diğer devletlerin kıyı devletinin çıkarlarının korunması amacıyla, bazı sınırlandırmalara uymak zorunluluğu vardır. La Haye Konferansından çıkan sonuç, karasularını

Ekin). maddesinde "Devletin ülkesi, işbu sözleşmede karasuları diye adlandırılan bir deniz bölgesini de ihtiva eder. Bu bölge üzerinde hakimiyet, işbu sözleşmede tespit edilen şartlar altında ve devletler hukukunun diğer kaidelerine uygun olarak icra edilir denilmektedir.

Aym şekilde 1982 B.M.D.H.S. m.2 1; 1958 Cenevre K.B.B.S. m.1 I.

A.B.D. ile Paname arasındaki Compania de Navigation National adlı anlaşmazlık nedeniyle 29.6.1933 tarihli Mahalli Komisyon karar, kıyıda başlayarak 3 millik alan üzerinde, kıyı devletinin egemenliğini kabul etmektedir. Ayrıca, A.B.D. Yüksek Mahkemesi 20.9.1940 tarihli balıkçılıkla ilgili bir kararda, kıyı devletinin sınırları belli olmasa bile, devletin egemenlik hakkının mevcut olduğunu belirtmiştir. Kanada Mahkemeleri 3 millik genişliğe kadar olan deniz parçasının karasulan olduğunu ve bunun da kara parçasının devamı olduğunu kabul etmektedirler. Bkz. Yerdross/Simma s. 527.; Akın s. 36-37.

Fransız Temyiz Mahkemesi Proux-Courcou. \ davasında verdiği 26.11.1915 tarihli kararda, Fransız Mahkemesinin ancak ulusal sınırlar içinde yetkili olduğunu, karasulan üzerinde devletin polis ve güvenlik kuvvetinin egemen olduğunu belirtmektedir. Akın s-

lavı devletinin kara parçasının bir kesimi sayan ve kıyı devletinin egemenliği altında bulunduğunu kabul eden doğrultuda olmuştur.¹¹ Ancak, konferansta devletler arasında karasularının hukuki rejiminin düzenlenmesi konusunda bir uzlaşma sağlanmamıştır. Karasularının hukuki rejiminin düzenlenmesi konusu daha sonra Birleşmiş Milletler tarafından ele alınmıştır. 1954 tarihinde Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonu karasulan rejimini düzenleyen bir tasarı kabul etmiştir. Söz konusu tasarrın birinci maddesi, karasulan adını taşıyan ve sahile bitişik olan deniz parçası üzerinde devletin egemenlik hakkı olduğunu ve bu egemenlik hakkını devletler hukukunun ilkelerine göre kullanabileceğini öngörmektedir. Komisyon, karasulan üzerinde kullanılan egemenlik hakkının, karakteri itibariyle, Devletin, ülkenin diğer kısımlarda kullandığı egemenlik hakkından farklı olmadığını belirtmiştir.¹² *

Deniz hukukunun kodifikasyonu amacıyla 1958'de Cenevre'de toplanan Konferansta da egemenlik teorisi kabul edilmiştir.

1958'de Cenevre Karasulan ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 1. maddesinin 1. fıkrası karasulanın ülkenin bir parçası olduğunu açıkça belirtmektedir.¹³

Aynı görüşü, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi de benimsemiştir Sözleşmenin 2. maddesinin 1. fıkrasında aşağıdaki hüküm yer almaktadır.

"Kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin ve içsulunun, bir takımada devleti söz konusu olduğunda da takımada sulunun ötesinde karasulan denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır".

Gerek deniz hukuku sözleşmelerinde ve gerekse uygulamada ağırlıklı olarak benimsenen egemenlik teorisinin de kıyı devletine "mutlak" anlamda egemenlik yetkisi tanımadığı düşüncesindeyiz. Kivi devletinin karasulan ile olan ilişkisi, temelde uluslararası hukukun tanıdığı yetkilere dayan-

1. La Haye Konferansı'nı hazırlayan komite şu görüşleri belirtmiştir. "Devletin, kıyı- lannı yalayan deniz kesimi üzerinde egemenlik hakkı bulunduğu yolundaki görüşten hareket edilebilir. Bu görüş aynı zamanda Devletin, egemenlik kavramına bağlı olan bir takım hakları kullanması teorisini de kapsamı içine almaktadır. Örneğin; devletin, orada kanun koyma, nizamlar kovup herkese karşı bunları uygulama, mahkeme huzu- ran çıkarma, yargılama, hüküm tesis etme, bazı imtiyazları tanıma gibi haklarının ve yetkilerinin olduğu kabul edilmelidir. Mamafih, kıyı devleti, bütün bu yetki ve hakları kullanırken, Devletler Hukukunun öngördüğü bazı sınırlandırmaları da kabul etmek zorundadır". Bkz. Akın s. 29.

¹² Gönübol s. 16.; Akın s. 42.

Sözleşmenin birinci maddesi. Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonunun teklif ettiği metnin hemen hemen aynıdır.

maktadır. Karasularının kara ülkesinin bir parçası veya devamı olduğu tezi de mutlak anlamda doğru değildir. Kivi devleti, karasularının fiziki ve coğrafi yapısı nedeniyle, bu deniz alanı üzerinde fiili bir işgal yaratamaz. Toprak işgalinin hukuki sonuç doğurabilmesi için sadece fiili değil, aynı zamanda devamlı olması da gerekir. Ayrıca, kıyı devletinin karasuları bir başka devletin işgaline açık değildir, bu sular başka devlete terkedilemez veya değiştirilemez. Devlet, kara ülkesi üzerinde tam bir egemenlik hakkı kullanır ve hiçbir devlet, bu hakkın kullanılmasını engelleyemez. Oysa, uluslararası hukuk, devlete karasuları üzerinde bazı hakları tanıırken, aynı zamanda bazı yükümlülükleri getirmiştir. "Egemenlik" kavramını salt kıyı sulanna ilişkin olarak değil, uluslararası hukuktaki genel anlamda yorumlamak gerekir.

Egemenlik kavramı "mutlak, üstünde başka bir otorite tanımaz, bölünmez kudret" şeklinde anlaşıldığı takdirde, bu kavram kıyı devletinin kara- sulan üzerindeki yetkilerini doğru ve amacına uygun şekilde ifade edemez. Uluslararası hukukun, devletin karasuları üzerindeki egemenlik yetkisine getirmiş olduğu sınırlamalar, (zararsız geçiş hakkı, yargı yetkisinin kullanılmasına getirilen sınırlamalar gibi) tüm devletlerin deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasındaki ortak çıkarlarından kaynaklanmaktadır.

III- KARASULARININ SINIRLANDIRILMASI

1. Karasularının Sınırlarının Tespitini Zorunlu Kılan Nedenler

Karasularının kabul edilen ve tespit edilmesi gereken üç sınırı vardır. Bunlar karasularının İç Sınırı, Dış Sınırı ve Yan Sınırdır.¹⁴

Karasularının iç sınırı, karasularının kıyının neresinden başlayacağını gösterir. Karasulannın dış sınırı karasulannın nerede bittiğini ve açık deniz alanı veya bitişik bölgenin başlangıç noktasını oluşturur. Karasularının yan sınırı ise, yan yana komşu olan kıyıdaş iki devletin deniz ülkesi üzerinde sınırlarını tespit etmelerini sağlar.

Karasularının her üç sınırının tespit edilmesi karasulannın genişliği ile yakından ilgilidir ve önemlidir. Karasularının sınırlarının tespit edilmesinin en önemli ana nedeni, kıyı devletinin egemenlik yetkilerinin kullanılacağı deniz alanının belirlenmesidir. Ayrıca, uluslararası deniz ulaşımı ve balıkçılık faaliyetleri açısından da karasuların sınırlarının tespiti zorunludur. Karasularında bulunan yabancı gemilerin ne zaman açık denizde

¹⁴ Verdross/Simma s. 528; Pazarcı s. 296; Kerse, A; Karasuları, İstanbul, 1964, s. 10; Çelik,

E. F; Milletlerarası Hukuk 2.Cilt, İstanbul, 1977, s. 127, Eroğlu, s. 214; Gönübol s. 88.,

F. H. Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, 1998, s. 5-38.

ne zaman karasularında olacaklarını bilmeleri sınırların tespit edilmesi ile mümkündür. Kıyı devletinin kara ülkesinde olduğu gibi deniz ülkesinde de yetkilerinin ve karasularında bulunan yabancı gemi ve kişilere uygulanacak hukuk kurallarının bilinmesi bakımından da sınırların tespiti gereklidir.

2. Karasularının İç Sınırlarının Tespiti

Karasularının iç sınırının tespit edilmesinde bugün iki yöntem kullanılmaktadır. Birinci yöntem göre, iç sınır normal esas hatları vasıtasıyla saptanmaktadır. Buna göre karasularının iç sınırı, kıyı sularının en çok çekildiği noktadan geçer. Med ve Cezir olayına ve kıyının yapısına göre iç sınırın normal esas hatları kullanarak tespit edilmesi her yerde uygulanmaz.

Kıyının fazla girintili çıkıntılı olması, kıyının yakınında adalar, kayalıklar veya sığılıklar bulunması

durumunda, iç sınır kıyının uygun noktalarını birleştiren düz esas hatlar çizilerek tespit edilir.¹¹ Bu gibi durumlarda uygulanacak yöntem gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge sözleşmesi m. 4, 7, 9, 11, 13) ve gerek 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (m. 6, 13) kabul edilmiştir. Aşağıdaki durumlarda düz esas hat yönteminin uygulanması mümkündür

- Körfezler
- Sular çekildiği zaman ortaya çıkan yükseltiler
- Limanlar
- Mercan adaları ya da serpilmiş kayalıklara sahip adalar
- Çok girintili çıkıntılı kıyılar
- Akarsu (Nehir) ağızları
- Kıyıya çok yakın takımadalar
- Doğal özellikler nedeniyle kıyı çizgisinin çok değişken olduğu yerler

A) Körfezlerde Karasuları İç Sınır

Koy veya Körfez coğrafi bakımdan denizin kara ülkesine doğru oluşturduğu derin girintiyi ifade eder.¹⁵

16

¹⁵ Gönlübol s. 91 vd; Toluner s. 63 vd. Baykal s. 6 Düz esas hatlar yönteminin ne zaman kullanıldığı kesin olarak bilinmemektedir. Ancak, Norveç'in bu yöntemi 19. yüzyılın başından itibaren fiilen kullandığı bilinmektedir. Bu yöntemin hukuka uygunluğu uluslararası Adalet Divanı'nın İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davası'na ilişkin 18.12.1951 tarihli kararında kabul edilmiştir.

16

¹⁶ Pazarıcı s. 283; Kerse s. 19; 1930 Kodifikasyon Konferansı'nda körfezin tanımı yapılmamıştır. Komisyon 1955 tasarısında "körfez kıyının karaya sarıh bir girintisi olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Meray, B.M.D.H.K. 8. Toplantısı s. 250.

Körfezlerde iç sınırın en düşük cezir hattından başlanarak hesaplanması, kıyı devletinin körfez suları üzerindeki çıkarları, karasuları üzerindeki çıkarlarına oranla daha fazla olması nedeniyle mahzurlu görülmüştür.

Devletler her zaman kara ülkesine doğru derin bir girinti olan koy veya körfezleri içsular rejimine dahil etmek istemişlerdir. İçsular rejimine tabi tutulan körfez sularında karasuları girintinin ağzına çizilen düz hattın başlanarak hesaplanmıştır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 7 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 10. maddesinde kıyıları birtek devlete ait olan körfezlerde iç sınırın nasıl tespit edileceğine ilişkin usûl düzenlenmiştir.

a) Kıyılan Bir Devlete Ait Olan Körfezlerde İç Sınır

Karasuları genişliğinin çoğunluğu tarafından 3 mil olarak kabul edildiği zamanlarda, ağız genişliği 6 mili (karasuları genişliğinin iki katı) aşmayan bütün körfezler kıyı devletinin içsular rejimine tabi tutulmuşlardır. Daha sonraki dönemlerde karasuları genişliğinin artmasıyla birlikte körfezlerde çizilecek düz hattın uzunluğu için karasuları genişliğinden ayrılan yeni ölçüler geliştirilmiştir. Bu konuda ortaya atılan ilk fikir körfezin ağzındaki burunları birleştiren bir hat çizmektir. Ancak, böyle bir hattın uzunluğunun sınırlandırılmaması durumunda, geniş deniz alanları içsular rejimine tabi tutulabilecekti. Bu sebeple, 19. yüzyılda körfezin iki ucunu birleştirecek hattın en fazla 10 mil olması gerektiği öne sürülmüştür.¹⁷

Karasularının iç sınırının tespit edilmesi için körfezlerde 10 mil uzunluğunda bir hat çizilmesi prensibi uygulamada geniş ölçüde kullanılmasına rağmen, deniz hukukunun genel bir kuralı olmamıştır. Uluslararası Adalet Divanı, İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davası'na ilişkin 18.12.1951 tarihli kararında, bu prensibin bazı devletlerin milli mevzuatlarında ve andlaşmalarda olmasına rağmen, devletler hukukunun bir kuralı olmadığını ifade etmiştir.

Körfezlerde karasularının iç sınırının tespitinde kullanılan ve körfezin iki ağız genişliği arasında çizilen düz hattın uzunluğu konusunda devletlerinde milli mevzuatlarında farklı ölçüler kabul ettikleri görülmektedir.¹⁸

Örneğin, İngiltere ve Fransa arasında 1839'da, 1843 ve 1867'de imzalanan andlaşmalarda ağız genişliği 10 mili aşmayan körfezlerde 3 millik balıkçılık bölgesi ihdas ediliyordu. 1882 tarihli Kuzey Deniz Balıkçılık Sözleşmesi'nde 3 millik münhasır balıkçılık bölgesinin, karşılıklı kıyılar arasındaki mesafenin 10 mili aşmaya körfez ağzına en yakın iki nokta arasında çizilen düz bir hattın başlayacağı belirtilmiştir. Bkz. Gönlübol s. 112.

¹⁸ örneğin, İtalya 20 mil, Fas ve Yugoslavya 12 mil uzunluğunda düz hattı kabul ederken, Suudi Arabistan ve Mısır genişliği ne olursa olsun kıyılardaki bütün körfezleri içsulara dahil etmişlerdir. Gönlübol s. 112; Kerse s. 17.

Devletler Hukuku Enstitüsü 1928 yılındaki toplantısında karasulan için 3, körfezler içinde 10 mil ölçüsünü teklif etmiştir. Bu teklif 1930 tarihli La Haye Konferansında da kabul edilmiştir. Ancak, Devletler Hukuku Komisyonu, körfezi kapatan hattın azami uzunluğunun 10 milden fazla olması gerektiğine karar vermiştir. Burada komisyon devletlerin karasulan genişliğini daha fazla tutma eğilimlerini göz önünde bulundurmıştır. Komisyon 1955 tarihli toplantıda “denenmek üzere” körfezlerde çizilecek düz hattın 25 mil olmasını teklif etmiştir.¹⁹ Devletlerin çoğu 25 mili fazla buldukları- dan dolayı, Komisyon 1956 toplantısında 15 mil ölçüyü kabul etmiştir.

1958 Cenevre Konferansı’nda karasulan genişliği konusunda anlaşmaya varamayan devletler körfezi kapatan hattın uzunluğu konusunda uzlaşma sağlamışlardır. Konferans, Devletler Hukuku Komisyonu’nun 15 millik teklifini değiştirmek suretiyle, bu hattın 24 mil olması konusunda karar vermiştir.²⁰

Konferansta kabul edilen Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 7. maddesinin 4 ve 5 paragrafında körfezlerde karasulan iç sınının tespit edilmesine ilişkin usûl aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

"Eğer bir körfezin tabii giriş noktalarında en düşük cezir hatları arasındaki mesafe 24 milden fazla değilse, körfezi kapatan hat bu iki cezir hattı arasında çizilebilir.

Bu şekilde kapatılan hatlar ile kıyı arasında kalan sular içsular sayılır.²¹ Bir körfezin tabii giriş noktalarında en düşük hatları arasındaki mesafe 24 milden fazla ise 24 mil uzunlukta bir hat ile mümkün olan azami su sahası kapatacak şekilde körfez içinde çizilir".²²

1958 Cenevre Sözleşmesi’nin 15 ve 25 mil uzunluk yerine 24 mil esasını kabul etmesi, devletlerin karasularının azami genişliğinin 12 mil olması konusundaki eğilimlerini yansıtmaktadır. Bu şekilde, körfezi kapatan hattın uzunluğu, karasulan azami genişliğinin tam iki katı olmaktadır. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde körfezlerde karasulan- nın iç sınının tespit edilmesi usulünü 1958 Cenevre Sözleşmesi’ne benzer şekilde düzenlenmiştir. Sözleşmeye göre, bir koy veya körfezin ağzının genişliği 24 mili aşmıyor ise körfez ağzının her iki ucunu birleştiren bir düz hat çizilmek suretiyle; 24 mili aşmıyor ise, en çok suyu içeride bırakacak şe-

19

Kerse s. 18; Gönlübol s. 114.

²⁰ Gönlübol s. 114; Kerse s. 18.

1958 Cenevre K.B.B.S. m.7 (4).

1958 Cenevre K.B.B.S. m.7 (57; 15.5.1964 tarih ve 476 sayılı eski Karasulan Kanunumuz da 5.

maddesinde körfezlerde 24 mil genişlik esasını kabul etmiştir.

kilde 24 mil genişlikte olan kesimin iki ucunu birleştiren bir düz hat kabul edilerek bu hattın berisinde kalan sular içsular rejimine tabi kılınabilir.²³

Gerek 1958 Cenevre Sözleşmesi, gerekse 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi’n- de öngörülen düzenlemeler, kıyıları bir tek, devlete ait körfezler için geçen lidir. Birden fazla devletin kıyıdaş olduğu körfezlerin durumu sözleşmelerde düzenlenmemiştir.

b) Birden Fazla Devletin, Kıyıdaş Olduğu Körfezlerde iç Sınır

İki ya da daha fazla devletin kıyıdaş bulunduğu körfezlerin hukuki durumu sözleşmelerde düzenlenmediği için açık değildir. Bu tür körfezler herhangi bir kıyı gibi görülebilir. Çünkü, bu durumda körfez suları ile kıyıdaş olan hiçbir devletin ülkeleri arasında, bunların içsular rejimine tabi kılınmasını gerektirecek kadar sıkı bir bağlantı olmadığını ileri sürmek mümkündür. Ayrıca, kıyısı olmayan devletler, sözleşmede yer alan denize açılma hakkının ihlal edildiğini ileri sürerek, körfez sularının içsular rejimine tabi kılınmasına itiraz edebilirler. Bu nedenle, birden fazla devletin ülkesini oluşturan bir körfezin sularının ilke olarak içsular rejimine tabi kılınmaması doğru görülebilir. Yine de her somut olayda körfezin gösterdiği coğrafi özelliklerin değerlendirilmesi suretiyle bu tür körfezlerin birer bölümlerinin ilgili kıyıdaş devletlerin içsuları olarak kabul edilmesi mümkündür.^{23 24}

Deniz Hukuku Sözleşmeleri’nde iki ya da daha fazla devletin kıyıdaş bulunduğu körfezlerde karasularının sınırlandırılması konusunda bir düzenleme olmaması nedeniyle, bazı devletler arasında

sorunlar yaşanmıştır.²⁵ *

Deniz Hukuku'nda genel olarak körfezlere uygulanan kuralların iki ya da daha fazla devletin kıyıdaş bulunduğu körfezlere de uygulanmasını engelleyen bir kural bulunmamaktadır. Ancak, bu tür körfezlerde, körfezi

²³ 1 982 B.M.D.H.S. m.10.

²⁴ Pazarcı; s. 284; Verdross/Simma s. 528.; Baykai s. 12 vd.

Örneğin; Nikaragua, Honduras ve San-Salvador'un kıyıdaş bulundukları 19 mil ağız genişliği olan Fenseca Körfezinde karasularının sınırlandırılması konusunda sorunlar yaşanmıştır. Orta Amerika Adalet Divanı 1916 yılında verdiği kararında Fonseca Körfezi nin tarihi körfezlerde aranan özellikler sahip olduğunu, her Devletin körfez üzerinde münhasır bir hakkı olduğunu ve bu nedenle A.B.D. ve Nikaragua arasındaki andlaşma- ya itiraz eden devletlerin itirazının yerinde olduğunu belirtmiştir. Bir diğer sorunda, Mısır, Ürdün, İsrail ve Suudi Arabistan'ın kıyıdaş bulundukları Akaba Körfezinden İsrail gemilerinin geçişi nedeniyle yaşanmıştır. Körfezin genişliği 12-17 mil uzunluğu 199 mil kadardır. Körfez sularının bölüşümüne ilişkin bir andlaşma yoktur. Körfezin tarihi körfez olduğu konusunda bir iddia olmadığı için Akaba Körfezinde karasuların sınırlarının

normal kıyılardaki gibi yapılması gerekmektedir. Kerse, s. 20-21; Gönlübol s. 121-122.

kapatan düz hattın berisinde kalan suların bölüşümü için kıyıdaş devletler arasında bir andlaşmanın yapılması gerekecektir. Deniz ve Devletler hukukunun genel ilkelerine uygun olmak şartıyla kıyıdaş devletleri kendi aralarında yaptıkları bu andlaşmayı üçüncü devletlere karşı ileri sürebilirler

B) Tarihi Körfezler

Tarihi körfez, tarihi hakların varlığı nedeniyle, ağız genişliği ne olursa olsun içsular rejimine tabi tutulan körfez olarak tanımlanmaktadır.²⁶

Bir körfezin "tarihi" körfez sayılabilmesi için bulunması gereken en önemli şart, körfez sularının içsular olarak görüldüğüne ilişkin tarihi örneklerle teyit edilen bir uygulamanın bulunması ve bu uygulamaya diğer devletlerin itiraz etmemiş olmalarıdır.²⁷ Tarihi hakkın tesisi için devletin salt irade beyanı yeterli olmayıp, fiilen de gerçekleşmesi olması aranmaktadır. İlk kez Sürekli Hakemlik Mahkemesi'nin Kuzey Atlantik Kıyıları Balıkçılık Davası nda ortaya atılan tarihi körfez kavramı, Uluslararası Adalet Divanı tarafından da 1951 tarihli İngiltere ile Norveç arasındaki Balıkçılık Davası na ilişkin kararında itiraz edilmemesi nedeniyle üstü kapalı bir şekilde kabul edilmiştir.²⁸ Uygulamada da birçok devletin bazı körfezleri tarihi körfez sıfatıyla içsularına tabi kılmak istedikleri görülmektedir.²⁹

Uygulamada bütün tarihi körfezler için geçerli genel kurallar koymak güçtür. Bu nedenle her somut olayda söz konusu körfezin tarihi körfez şartlarını yerine getirip getirilmediğinin incelenmesi gerekir. Tarihi körfezlerde karasularının sınırlandırılmasının özel bir rejimi tabi tutulmasına ilişkin teamül deniz hukukuna yerleşmiş bir kural olmasına rağmen, tarihi körfezlerde bulunması gereken özellikler hakkında doktrinde ve uygulamada tam bir fikir birliği olmadığı gözlenmektedir.

C) Karasularının İç Sınırının Diğer Durumlarda Tespiti

a) Adalar

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 10. mad-

⁶ Seidl-Hohenveldem Völkerrecht, Bonn, 1987. s. 248; Gönlübol s. 123; Pazarcı s.284; Toluner s.65. örneğin; tç hukukta körfezlerde balık avlanması ve deniz ulaşımının düzenlenmesi gibi. Kerse s. 2i; Gönlübol s. 123.

28

Pazarcı s. 285; Verdross/Simma s. 529.

²⁹ Libya'nın Sirte Körfezi'ni (200 mil ağız genişliği olan) içsulara tabi kılmak istemesi nedeniyle A.B.D. ve Libya arasında 1986 yılında büyük sorun yaşanmıştı. A.B.D. AÜantik kıyılarında Delaware, Chesapeake; Fransa Manş Denizindeki Cancale veya Graville Körfezlerinin tarihi körfezler olduğunu iddia etmektedirler. DEREK, W.B; The legal Rejime of island In The International law, Ocean Publication, New York, 1979, s. 28.

desinde adayı, denizin yüksek olduğu zaman su yüzünde kalan, her tarafı sularla çevrili doğal kara parçası olarak tanımlanmaktadır. Her zaman su üstünde olması, adayı, yalnız suların çekildiği zaman ortaya çıkan cezir yüksekliklerinden ayırır. Karasuları dışında bulunan bir adanın kendi karasuları vardır. Karasuları

içinde bulunan birada karasularının denize doğru genişlemesine yol açar.³⁰

1958 Sözleşmesi, sınırlandırmayla ilgili 12. madde saklı kalmak üzere, karasuları açısından kara ülkesi ile ada ülkesi arasında bir ayırım yapmayarak her ikisine de eşit hak tanınması prensibinden hareket etmektedir. Adaların bazı coğrafi özelliklere sahip dar denizlerde de kıta ülkesi gibi eşit olarak değerlendirilmesi eşitlik ilkesinin amacına ters düşebilir. Çünkü küçük bir ada nedeniyle, geniş su alanlarının ulusal yetkiye tabi tutulması sonucunda tüm insanlığın yararlanmasına açık deniz alanları daralacaktır. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında adalara tanınacak deniz alanlarının bazı durumlarda sınırlandırılmasını amaçlayan çeşitli öneriler yapılmasına rağmen, bu yöndeki çabalar sonuç vermemiştir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de 121. maddesinde adalara tanınacak olan deniz alanları konusunda, kıta ülkesi ve ada ülkesi arasında bir ayırım yapmayarak, her iki durumda da aynı ilkelerin uygulanacağını öngörmüştür

b) Cezir Yükseklikleri

Cezir yüksekliği, etrafı su ile çevrili olan ve sular çekildiği zaman ortaya çıkan, sular yükseldiğinde, suyun altında kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır.³¹

Bir cezir yüksekliği, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan başlayarak, karasuları içinde bulunuyorsa, adalarda olduğu gibi, karasularının genişlemesini sağlar. Karasulan dışında ise, karasularının genişlemesine yol açmadığı gibi, kendine ait bir karasulan da yoktur.³²

c) Takımadalar

Takımada, iki veya daha fazla adadan meydana gelen ve coğrafi bakımdan bir bütün olan bir doğal yapıdır.³³

³⁰ Toluner s. 66.; Baykal s. 16 vd.

³¹ 1958 Cenevre K.B.B.S. m. 11.

³² 1958 Cenevre K.B.B.S. m.11; 1982 B.M.D.H.S. m.13.

³³ Toluner s. 68; 1982 B.M.D.H.S. m.46.

Takımadalarda karasularının iç sınırının tespitine ilişkin bir hüküm ne Devletler Hukuku Komisyonu'nun tasarılarında ne 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde bulunmamaktadır³⁴

1958 Sözleşmesi ndeki bu eksiklik nedeniyle, sözleşmenin 4.maddesinde yer alan düz hatlar usulü kıta ülkesinin yakınında bulunan takımadalar için bazı durumlarda uygulanabilmiştir. Ancak, deniz ortasında bulunan takımadalarda hangi adanın esas kara ülkesini oluşturduğu kolayca tespit edilemediğinden düz hatlar usulünün uygulanması güç olmuştur.

Takımada sorunu Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının ağırlık taşıyan gündem konusunu oluşturmuştur.³⁵ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 46. maddesinde takımada devletini "Tamamıyla bir veya daha fazla takımadadan oluşan ve başka adaları da içine alabilen bir Devlet" olarak tanımlamıştır. Sözleşme takımada devletin yanı sıra "takımada" kavramını da açık bir şekilde tanımlamıştır.

Buna göre, Takımada coğrafi ekonomik ve siyasi bir bütün oluşturacak veya tarihten öyle telâki edilecek kadar birbiriyle yakından bağlantılı suları ve diğer doğal özellikleri birbirine bağlayan bir grup ada veya tarihten öyle telâki edilecek kadar birbiriyle yakında bağlantılı sular ve diğer doğal özellikleri birbirine bağlayan bir grup ada veya adaların bazı kısımları anlamına gelir. 1982 Sözleşmesi Takımadalar karasularının iç sınırının tespit edilmesinde düz hatların nasıl uygulanacağını 47. madde de düzenlemiştir. Söz konusu maddeye göre, takımadalarda, düz hatlar başlıca adaları kapsayacak ve düz hatlar berisinde kalacak suların karanın en çok dokuz katını aşmaması şartıyla, takımadayı oluşturan en dış adalar arasından çizilebilir. Bu düz hatların genişliği 100 mili aşmayacak, ancak kullanılacak düz hatların en çok %3'ü 125 mil genişliğinde olabilir. Sözleşme bu düzenleme ile üçüncü devletlerin deniz ve hava ulaşımının serbest olmasındaki çıkarları ile takımada devletlerinin ülke bütünlüğü ve güvenliğine ilişkin çıkarlarını uzlaştıran bir çözüm getirmiştir.

d) Limanlar

Limanlarda, karasuları iç sınırının, kıyıda inşa edilmiş bulunan tesislerin açık deniz yönündeki uçlarından itibaren ölçülmesi genel olarak kabul edilmiş bir deniz hukuku kuralıdır.^{36 14 * * * * *}

¹⁴ Komisyonun 1956 tasarısında 10. maddesinin şerhinde "teknik malumat" eksikliği ne

deniyle herhangi bir hüküm konulmadığı belirtilmektedir. Gönlübol s. 104.

Ege Denizi ndeki Yunan Adalarının özel durumu nedeniyle Takımda Devletin tanı mı Türkiye açısından da büyük önem taşımıştır. Türkiye, takımda ilkelerinin Ege'de uygulanması halinde, bu denizin Yunan içsulanna katılacağını ve bunu kabul edilemez olduğunu açıkça belirtmiştir. Official Records, vol. II, s. 272,

³⁶ Kerse, s. 16; Gönlübol, s. 107.

Devletler Hukuk Komisyonu'nun 1956 tarihli tasarısında yer alan hüküm 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 8. maddesinde aynen kabul edilmiştir. Buna göre, Limanlarda iç sınır, limanın ayrılmaz bir parçasını, oluşturan en dış daimi liman tesislerinin dışından geçen çizgidir. Kıyıların ötesindeki tesisler ve suni adalar, liman tesisleri deyimi kapsamına girmezler.³¹

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi de, 1 1. maddesinde karasularını sınırlandırmak bakımından, liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki liman tesislerinin kıyının bir parçasını oluşturduğunu kabul etmiştir. Normal olarak gemilerin yükleme boşaltma ve demirlenmesi için kullanılan ve aksi halde karasularının dışında kalacak olan demir yerleri, karasularına dahildir.^{37 38}

Uygulamada, liman sularının kapladığı alanın çok büyük olmaması nedeniyle, bu konuya ilişkin önemli sorunlar yaşanmamaktadır.

e) Nehir Ağızları

Doğrudan doğruya denize dökülen nehirlerde iç sınır, nehir ağzının iki ucunu birleştiren suların en çok çekildiği noktalardan çizilen bir hattın itibaren ölçülür.³⁹ Eğer nehir bir körfez veya halice dökülürse, iç sınır körfezlerde olduğu gibi tespit edilir.⁴⁰

f) Kapalı Denizler

Kapalı denizler tamamen veya kısmen bir veya birkaç devletin toprakları ile denizlerdir. Eğer bu deniz tamamen bir tek devletin toprakları ile çevrilmiş ise, kıyı devletin ülkesinin bir parçasıdır. Birkaç devletin sınırları söz konusu ise, devletler bu iç denizin hukuki rejimini kendi aralarında tespit ederler.⁴¹

³⁷ 1 95 8 Cenevre K.B.B.S, m.9; 1982 B.M.D.H.S, m.1 1.

³⁸ 1 982 B.M.D.H.S, m.12.

³⁹ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.13; 1982 B.M.D.H.S, m.9.

⁴⁰ Gönlübol s. 107; Kerse s. 17.

¹ Sovyetler Birliği ile İran 16.2.1926 tarihli Moskova Andlaşması ile Hazar Denizi'nin hukuki rejimini tespit etmişlerdir. Marmara Denizi'nin bir Türk iç denizi olduğu, Türkiye nin eskiden beri devam eden uygulamalarıyla teyit edilmiştir. Bazı yabancı yazarlar, Marmara Denizi ni açık deniz statüsünde değerlendirmiş olsalar da, gerek Osmanlı Devleti zamanında gerek daha sonra tüm tasarruflar Marmara'nın bir Türk iç denizi olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Marmara Denizinin bir iç deniz olduğu 1297 tarihli Zabıta Saydiye Nizamnamesinde 29. maddesinde balık avcılığı düzenlenirken açıklanmıştır. Yine 29.4.1926 tarihli ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu Türk içsulannnda bazı faaliyetleri düzenlerken Marmara Denizini de bu düzenleme kapsamında saymıştır. 5383 sayılı Gümrük Kanunu'nda da Marmara Denizi Karasuları ve Boğazlardan ayrı olarak

1958 Cenevre Sözleşmesinin 5. maddesinin 2. paragrafında aşağıdaki hüküm yer almaktadır. "Evvelce karasuları veya açık denizin bir parçası olarak sayılan deniz alanları, 4. madde uyarınca düz esas hatlar usulünün uygulanmasıyla içsular haline alırsa, bu sulara 14-24 maddelerde derpiş edildiği veçhile zararsız geçiş hakkı bulunacaktır". Bu şekilde içsular haline deniz alanlarında, karasuların da olduğu gibi zararsız geçiş hakkı tanınmaktadır.

İç denizlerde karasularının dış sınırının körfezlerde olduğu gibi bu denizleri açık denize bağlayan boğazların açık denize bakan ağzında karşılıklı kıyılar arasında çizilen düz bir hatta hesaplanması gereklidir.⁴²

h) Atollar (Mercanada) ve Mercan Resiflerinde İç Sınır

Sürekli olarak çok fazla sayıda suyun altında kalan kayalıklar, cezir yükseklikleri olarak görülmezler. Mercan resifleri ya sürekli olarak suyun altındadır ya da sular çekildiğinde su yüzüne çıkar. Atollar'a ait Mercan resiflerinin, karasularının genişliğinden daha uzak bir mesafede yer alması ve suların çekildiği zaman su üstüne çıkması durumunda kendisine mahsus bir esas hattının olup olmayacağı, İkinci ve Üçüncü Deniz Hukuku Konferanslarında çözülmesi gereken bir problem olarak ortaya çıkmıştır.⁴³

İkinci Deniz Hukuku Konferansında ortaya atılan görüş, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında da benimsenmiştir. Buna göre, Mercan adalarında ya da kıyı da serpiştirilmiş kayalıklara sahip adaların durumlarında, esas hattın, söz konusu kayalıkların açık deniz tarafındaki yüzünde ve suların en alçak olduğu git olayı sırasındaki hat olacağı ve bunun berisinde kalan suların içsulan oluşturacağı kabul edilmiştir.⁴⁴ Söz konusu madde, özellikle Mercan adalarının ortasında yer alan ve genellikle açık denize kayalıklar arasından ulaşan Mercan gölünün içsular rejiminden yararlanması sağlanmaktadır. Bu kural, sadece düşük su hattında meydana çıkan resiflere uygulanır, sürekli olarak su altında kalan resifler için söz konusu kural uygulanmaz.⁴⁵ zikredilmiş ve içsulara ait olduğu belirtilmek istenmiştir. Kerse, s. 23-24; Gönlübol s. 129-130; Bkz. 2,Bölüm I. I.B.

42

Gönlübol s. 132; Kerse s.24-25. Buna göre, Marmara ile Boğazlar bölgesinde karasularının iç sınırı, Çanakkale Boğazının Ege Denizi'ne bakan ağzında Kule ve Kum burunları, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e bakan ağzında da Fil ve Garipçe burunları arasında çizilen düz hatlar olacaktır. Churchill/Lowe s.43. The havv of The Sea, Second Edition, Manchester, 1983, s. 43.

⁴⁴ 1982 B.M.D.H.S, M.6.

⁴⁵ Churchili/Love s.43.

i) Donmuş Denizlerde İç Sınır

Karasularının iç sınırının devamlı olarak donmuş bulunan denizlerde tespit edilmesi konusu tartışmalıdır. En düşük cezir hattı kuralının bu gibi kıyılarda uygulanması ihtilaflara yol açabileceği gibi, bazı durumlarda da imkansızdır. Donmuş denizlerde karasularının iç sınırının tespit edilmesi, kıyı devletinin hava sahasının tespiti açısından özel bir önem taşımaktadır.⁴⁶

Donmuş bulunan denizin karadan ayrıldığı noktayı tespit etmek için iki noktanın bilinmesi gerekmektedir. Birincisi, kara ülkesinin sona erdiği yerin karasuları iç sınırı olduğu, İkincisi ise, buzların bittiği yerin tespit edilmesi. Bugün artık, donmuş denizler de karasularının iç sınırının, kara ülkesinin bittiği yerden başlayacağı kuralı deniz hukukunda genelde kabul edilmektedir.

3. Karasularının Dış Sınırlarının Tespiti

Karasularının dış sınırlarının tespit edilmesi ilişkin usul gerek 1958 Cenevre Karasulan Sözleşmesi'nde (m.6) gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde (m.4) aynı şekilde düzenlenmiştir. Buna göre "Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına, karasulann genişliğine eşit uzaklıkta bulunan, hattır".

Karasularının dış sınırının tespit edilmesinde teknik olarak, esas hattın hareketle, 3 değişik yöntemin kullanıldığı görülmektedir. Birinci yöntem, paralel çizgi yöntemidir. Buna göre, kıyı çizgisine lam paralel olarak kabul edilen genişlikte dış sınır çizmektir.⁴⁷

İkinci yöntem, yay yöntemidir. Burada, esas hat üzerindeki belirli noktalardan, karasuları genişliğinde açılan pergel ile yaylar çizilerek bu yayların birleştirmesi yoluna gidilir.⁴⁸

Üçüncü yöntem, ise kıyı üzerindeki çıkıntı noktalarının düz çizgilerle birleştirip bu çizgiye paralel kabul edilen karasuları genişliğinde, düz çizgiler çizmektir.

⁴⁶ Soyvetler Birliği ve Finlandiya arasında 14.10.1920'de imzalanan, Barış Andlaşması'nda karasularının sınırlandırılması bakımından denizlerin donmuş olması veya olmaması arasında bir ayın m yapılmamıştır. Gönlübol s.110; Kerse s.25.

⁷ Sahil tamamen düz olduğu veya hafif inhinalarla devam ettiği takdirde bu şekilde çizilen dış sınırın her noktası, iç sınırı en yakın noktası karasuları genişliğine eşit mesafede olacaktır. Ancak, girinti ve çıkıntısı fazla olan kıyılarda bu yöntemin uygulanması zordur. Kerse s.27; Meray, S.L; Devletler Hukukuna Giriş, Cilt I, 3.Bası, Ankara, 1968, s.410.; Baykal s. 23 vd.

⁸ Uygulamada daire kavisleri yönetiminin ne zaman kullanıldığı bilinmemektedir. Milletlerarası Adalet Divanı, 1951 tarihli kararında bu yöntemin 1930 yılında A.B.D. tarafından uygulandığını belirtmiştir. Kerse s.27.

A) 1958 Tarihli Cenevre Sözleşmesi

a) Karşılıklı Kıyılarda Sınırın Tespiti

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi kıyıları karşı karşıya olan devletler dış sınırın

tespitine ilişkin aşağıdaki hükmü öngörmektedir.

"İki devletin kıyılarının karşı karşıya veya yan yana (bitişik) olduğu durumlarda, iki devletten hiç birisi aralarında aksini öngören bir anlaşma olmadıkça, karasularını her noktası iki devletten her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir. Bununla beraber, tarihi hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir tarzda sınırlandırmasının gerekli olduğu durumlarda, bu paragraf hükümleri uygulanmaz".⁴⁹

Söz konusu maddeye göre, kıyıları karşılıklı olan, fakat karasuları genişliği farklı bulunan iki devletin karasuları dış sınırının tespit edilmesinde "orta hat" sisteminin uygulanması gerekmektedir.

Taraflar arasında aksini öngören bir andlaşma veya çekişmesiz uygulama yok ise, veya diğer "özel durumlar" farklı bir sistemin uygulanmasını gerektirmiyorsa, dış sınırın tespitinde eşit uzaklık ilkesi uygulanacaktır.⁵⁰

Eşit uzaklık ilkesi, kıyı devletine daha yakın deniz alanlarının verilmesini sağlayan bir ilkedir. Ancak, söz konusu ilkenin istisnasız uygulanması, bazı özel coğrafi durumlarda haksız sonuçlara yol açabilir. Bu nedenle, Milletlerarası Hukuk Komisyonu, bu ilkenin özel durumlar istisnası ile birlikte kabul edilmesini ve bu şekilde sözleşmede düzenlenmesini uygun bulmuştur. Özel durumlar istisnası nedeniyle eşit uzaklık ilkesinin uygulanmayacağı durumlarda sınırlandırmanın, hakkaniyet ilkesine uygun bir şekilde yapılması gerekecektir.

b) Komşu Kıyıdaş Devletler Arasında Yan Sınırın Tespiti

Milletlerarası Hukuk Komisyonu 1954 ve 1955 tarihli tasarılarında sınırdaş iki devletin yan sınırlarının tespiti için çeşitli usuller önermiştir.⁵¹ Bunlardan birincisi, kara sınırını, karasularının dış sınırına kadar uzatmaktır. Böyle bir usul, ancak kıyı ile kara sınırının bir dikey açı teşkil etmesi durumunda uygulanır. İkinci usul, kara sınırı ile kıyının kesiştiği

49

1958 Cenevre K.B.B.S, m.12.

⁵⁰ Sözleşmenin 12. maddesinde yer alan eşit uzaklık ilkesi, hukuken zorunlu olduğu için değil, Experler Komitesi tarafından teknik açıdan ve gemiciler tarafından kolayca değerlendirilebilir olduğu için önerilmiştir. Toluner s.73.

¹ Gölüboi s.142-143; Toluner s.73.

noktada, kıyıya bir dikey açı çizmektir. Kıyı kavisli ise, bu dikey çizgi, bir başka noktada kıyı ile kesişebilir. Üçüncü usûl, kara sınırı ile kıyının kesiştiği noktadan geçen coğrafi paraleli esas almaktır. Bununda her zaman uygulanması mümkün değildir. Dördüncü usûl, kıyının genel istikametinden çizilecek bir dikey açıdır. Beşinci usûl, eşit mesafede olan bir ortalama hat usûlünün (eşit uzaklık ilkesi) uygulanması.

Önerilen usûllerden en az sakıncalı görüleni eşit uzaklık ilkesi, sakıncalarını giderebilecek istisnalarla birlikte sözleşmenin 12. maddesinde kabul edilmiştir. Buna göre, yan sınır aksini öngören bir andlaşma yok ise veya tarihi haklar veya özel durumlar nedeniyle farklı bir yöntemin uygulanması gerekli değil ise, her noktası karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın en yakın noktalanna eşit uzaklıkta olan hattır.

1958 Cenevre Sözleşmesi'ne taraf olmayan ve bu nedenle sözleşmenin 12. maddesinde öngörülen yöntemi uygulamak zorunluluğu olmayan Türkiye özel durumlar istisnasının açık ve net bir şekilde ortaya konmasını amaçlayan önerilerde bulunmuştur.⁵² Türkiye'nin önerisine göre, taraflar hakkaniyete uygun bir sınırlandırmayı gerçekleştirmek amacıyla birden fazla usule başvurabilirler, kıyıların genel biçiminin, ada ve adacıkların varlığı gibi özel durumların sınırlandırmada göz önünde bulundurmaları gereklidir. Ancak bu öneri, konferansta benimsenmemiş ve sözleşmenin 12. maddesinde öngörülen düzenleme kabul edilmiştir.^{52 53}

B) 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin 15. maddesine göre, "iki devletin kıyısının karşı karşıya veya yan yana bitişik olduğu durumlarda, iki devletten hiçbirisi aralarında aksini öngören bir andlaşma olmadıkça, karasularını, her noktası iki devletten her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir. Bununla beraber tarihi hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir şekilde sınırlandırmasının gerekli olduğu yerlerde, yukarıdaki hüküm uygulanmaz".

Görüldüğü gibi, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi nin 12. maddesinde kabul edilmiş bulunan düzenleme, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin 15. maddesinde aynen benimsenmiştir. Karasularının komşu kıyıdaş devletler arasında sınırlandırılmasında uygulanacak

⁵² A/CONF. 62/C.2/L.9. Official Records, vol, III, s. 188.

Aynı şekilde, Yunanistan ın eşit uzaklık ilkesinin istisnasız uygulanmasına yönelik önerileri de, konferansta etkili olmamıştır.

İlkelerin, her iki Deniz Hukuku Sözleşmelerinde aynı şekilde düzenlenmesi, öngörülen hükümlerin bir teamül hukuku kuralının maddi kaynağını oluşturduğunun ileri sürülmesi mümkündür. Ancak, buna karşın Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Sözleşmede öngörülen düzenlemeye karşı birçok devletin karşı çıktığı ve bu nedenle Sözleşmeye taraf olmayan ve söz konusu kurala başından beri açık ve tutarlı bir şekilde itiraz eden devletleri bağlamayacağı ortadadır.

Türkiye de Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda savunduğu görüşlerle uyum sağlamak amacıyla 20.5.1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanununun 2. maddesinde "Türkiye ile kıyılan 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" hükmüne yer vermiştir.⁵⁴

Bu hüküm ile, Türkiye resmi platformlarda dile getirdiği görüşlerine uygun bir düzenleme getirmiş ve aynı zamanda 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde sınırlandırmaya ilişkin öngörülen kuralları kabul etmediğini açık bir şekilde ortaya koymuştur.

IV- KARASULARININ GENİŞLİĞİ

1. Genel olarak

Karasularının genişliği, doktrinde ve uygulamada devletleri en çok meşgul eden ve en çok tartışılan konu olmuştur.

Deniz hukukunun uzun yıllar karasularının genişliği konusunda bir düzenleme getirememesinin nedeni, devletlerin karşılıklı çıkarlarının bu deniz alanı üzerinde sürekli bir çatışma halinde bulunmaları olmuştur.³³

15.5.1964 tarih ve 476 sayılı eski Karasuları Kanun'unda Türkiye'nin gerçeklerine ve resmi tezine uymayan bir düzenleme vardı. Kanunun 3. maddesi özel durumlar istisnasına yer vermiyordu. Aksini öngören bir andlaşma olmaması halinde, Türk Karasularının dış sınırının orta hattan geçeceği belirtilmişti. Ege Denizi gibi özel, coğrafi yapısı olan bir denizde, Yunanistan'ın karasularını 12 mite çıkarması durumunda, özel durum istisnası tanınmadığı için, Türkiye'nin başta Açık Denize açılma hakkı olmak üzere Kıta Sahaneliği hakları da önemli ölçüde ihlal edilmiş olacaktır.

Karasularının genişliği tartışması uzun yıllar sürmüştür. Bu sorunun tarihçesi ile ilgili olarak şunları belirtmek gerekir. 100 millik ölçü ve diğer bir kriter karasularının genişliğinin görüş mesafesi olacağı doktrinde kabul edilmemiştir. (Gönlübol, s. 17-18; Çelik, II. cilt, s.122); Ülkeye bitişik 100 mil genişlikteki alanda kıyı devletinin hak ve yetkisi olduğu XVI. yüzyılda Fransa'da Jean Bodin ve XVII. yüzyılda İngiltere'de Gentilis tarafından savunulmuştur. (Çelik, II. cilt, s. 121; Gönlübol s. 18); Hollandalı Hukukçu Comelis van Bynkershock 1703 yılında yayınladığı De domino maris dissertatio adlı kitabında "Top Menzili" ölçüsünü savunmuştur. "Kara egemenliği silah gücünün sona erdiği yerde biter" biçiminde ifade edilen görüş yerleşmiştir. O dönemlerde top menzili 3 mil olma-

Gelişmiş ve güçlü savaş filolarına sahip devletler, kullanabilecekleri açık deniz alanının mümkün olduğu kadar geniş olmasını isterlerken, az gelişmiş devletler hem ülkelerinin güvenliği, hem de kıyılarına yakın denizlerdeki doğal kaynaklardan gelişmiş devletlerin yararlanmalarını önlemek için karasularının çok geniş olmasının savunmaktadırlar.

3 millik karasuları genişliği en uzun süreli uygulaması oluşturmaya rağmen, hiçbir zaman bir genel kural değeri kazanamamıştır. 1930 La Haye Konferansında da devletlerin görüş ayrılıkları nedeniyle karasularının genişliği konusunda bir çözüme varılamamıştır.*³⁶

2. 1958 Deniz Hukuku Konferansı'nda Karasuları Genişliği Sorunu

Karasuları genişliği sorunu, 1958 tarihli Cenevre Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda tartışılmış ancak bir sonuca bağlanamamıştır.³⁷ Bunun en önemli nedenlerinden biri, devletlerin farklı çıkarlarının çatışması ve bu sebeple 3 mil ile 200 mil arasında değişen karasuları genişliği uygulamaları

olmuştur. Birleşmiş Milletler Devletler Hukuku Komisyonu karasuları konusunu birçok yönleriyle ele almıştır. Komisyonun en çok üzerinde çalıştığı konu karasularının genişliği ve sınırlandırılması olmuştur.³⁸ Komisyon 12 mile kadar bir karasuları sınırlandırılması yapılmasının uygun olacağı görüşünü savunmuştur. 12 milin üzerinde bir

sı nedeniyle, İtalyan Galiani, 1782’de karasuları genişliğinin 3 mil olmasını önermiştir. (Toluners. 78; Pazarcı Iı. Kitap s. 294; Gönlübol s. 19; Verdross/Simma s. 528); Baykal s. 77 vd.)

19. yüzyılda silah teknolojisinin gelişmesiyle birlikte 3 deniz mil kriteri önemini yitirmiştir. 1930 La Haye Konferansında karasularının genişliğine ilişkin bir anlaşma sağlanamamıştır (Gönlübol s. 25); 1958 Cenevre Konferansı’nda bu konuda uzun tartışmalar yapılmış ancak uzlaşma sağlanmadığı için 1960 yılında toplanan konferansta konu tekrar gündeme gelmiş, fakat yine uzlaşmaya varılamamıştır. Ancak bu konferanslarda karasularının genişliğine ilişkin şu kural ortaya çıkmıştır.

"Bir Devletin karasularını asgari 3 mil ile azami 12 mil arasında bir mesafeye kadar uzatması milletlerarası hukuka aykırı olmaz" (Eroğlu s. 213; Toluner s.86). Bövlece 3 mil kuralının bir uluslararası örf ve adet kuralı olmadığı ortaya konmuştur.

³⁶ Konferansta bir sonuca vanlmamasına rağmen, tartışılan ve ortaya konulan düşünceler, daha sonraki çalışmalar için değerli kaynak oluşturmuşlardır.

B.M.D.H Konferansı 87 Devletin temsilcilerinin katılımıyla 24 Şubat - 28 Mart 1958 tarihleri arasında Cenevre’de toplanmıştır. Bkz, Gönlübol s.46; Akın s. 74.

⁵⁸ Karasularının genişliğine ilişkin komisyon; 3 millik karasuları genişliği konusunda devletler arasında görüş birliği olmadığı, Devletler hukukunun 12 milin üzerinde bir genişliğe haklı bakamayacağını, bu limitin üzerindeki herhangi bir genişlik için karar almaksızın, devletler hukukunun 3 mili şekilde sınırlandırma yapmaları konusunda devletler hukukunun bir zorlamada bulunmadığını tespit etmiştir. Bkz. Meray, B.M.D.H.K 8. Toplantısı s. 118; Akın s.62.

sınırlandırmanın "denizlerin serbestliği" prensibini ihlal edeceğini ve bu nedenle devletler hukukuna aykırı olacağını belirtmiştir.³⁹

1958 Konferansında devletler karasulan genişliği konusundaki farklı uygulamalarından dolayı değişik öneriler getirmişler; ancak karasularının azami genişliğine ilişkin bir uzlaşma sağlanamamıştır.

Sonuçta; karasularının hukuki rejimine ilişkin "Karasulan ve Bitişik Bölge" Sözleşmesi kabul edilmesine rağmen, karasularının genişliğine ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Cenevre Konferansı karasularının genişliği sorununu çözememesine rağmen, Bitişik Bölge’nin genişliği ve bu bölgedeki Devlet yetkilerinin niteliği konusunda bir düzenleme getirebilmiştir. Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 24. maddesine göre, bitişik bölgenin genişliği karasularının ölçüldüğü esas hattan itibaren, 12 mili aşmayacaktır. Karasularının genişliği bitişik bölgenin azami genişliğinden fazla olmayacağına göre, daha sonra karasularının genişliğine ilişkin yapılacak bir düzenlemede genişliğin 3 ile 12 mil arasında tespit edilmesi gerekli olmuştur.

3. 1960 Deniz Hukuku Konferansı

1958 Cenevre Konferansı kapanırken, Birleşmiş Milletler Genel Kumlu na deniz hukukuna ilişkin tüm sorunlar çözülemediğinden ikinci bir Konferansı’n toplanmasını önermiştir.^{59 60} Konferansın bu talebine uygun olarak Genel Kural 10. Aralık 1958’de aldığı kararla yeni bir Konferansı'n toplanması için çağrıda bulunmuştur.⁶¹

İkinci Deniz Hukuku Konferansı 17 Mart 1960 tarihinde Cenevre’de toplanmış ve 26 Nisan 1960 tarihinde "karasularının genişliği" konusunda bir uzlaşma sağlamadan sonuçlanmıştır. Konferansın toplandığı tarihlerde devletlerin karasularının genişliğine ilişkin uygulamalarına bakıldığında yine tek düze bir uygulamanın olmadığı, 3 mil ile 200 mil arasında değiştiği, ancak 3 milin üzerinde çeşitli oranlarda karasulan genişliğine sahip devlet sayısının çoğunluğu oluşturduğu görülmektedir.⁶²

59

Komisyon özellikle şu görüşlere yer verilmiştir.

"Bir devlet tarafından karasularının 3 ile 12 mil arasında tespit edilmesi devletler hukukuna aykırı değildir. Bu genişlik ona karşı çıkmayan, onu zımnen ya da bir anlaşma ile kabul eden ya da herhangi bir adli veya idari kaza merciince veya hakem usulü yolu ile verilmiş bir kararda taraf olan devletlerce kabul edilmiş sayılır". (AJIL. Vol. 51 (1957) s. 180 (I.L.C Tasarısı 3. madde gerekçesi, bend 4) (Baykal, F.H.,

Karasularının Azami ve Asgari Genişliği, s. 188); Akın s. 63.

⁶⁰ Resolution of April 27, 1958; United Nations Conference on The Law of The Sea. (UN. Pub. A/CONF. 13/38) New York, United Nations, 1958 Vol. II, s. 145.

⁶¹ United Nations General Assembly Resolution 1307 (XIII) 10 December 1958.

Baykal, Karasularının Azami ve Asgari genişliği, s. 193-194.

1960 Konferansında karasularının genişliği konusunda devletler çeşitli görüşler ileri sürmüşler ve farklı önerilerde bulunmuşlardır.⁰

Konferansta karasuları genişliğini 3 mil ile sınırlayan herhangi bir öneride bulunulmamış, tartışma 6 mili savunanlarla 12 mili savunan devletler arasında olmuştur. 6 mil genişliğindeki karasularına ek olarak, 6 mil genişliğinde Balıkçılık Bölgesi kabul eden ve bu bölgede, devletin, balıkçılık konusunda karasularında sahip olduğu tüm yetkileri kullanabileceğini öngören ABD-Kanada ortak önerisi komitede benimsenmesine rağmen, Genel Kurulda kabul için 2/3 oy oranına 1 oy eksik kalması nedeniyle kabul edilmemiştir. Türkiye ve Yunanistan'ın lehte oy kullandığı ABD-Kanada önerisinin 1 oy eksik kabul edilmemesinin nedeni ABD'nin oylama öncesinde destek sözü aldığı devletlerin oylama sırasında çeşitli sebeplerle gereken desteği vermemelerinden kaynaklanmıştır.

1930 La Haye Konferansından sonra üçüncü defa karasularının genişliği konusunda toplanan devletler 1960 Konferansı'nda da karasuları genişliği konusunda bir anlaşma sağlayamamışlardır.

4. Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı

1960 tarihli Deniz Hukuk Konferansı'nda karasuları genişliği ve balıkçılık sınırlarının tespitinde uzlaşma sağlanamaması, devletlerin karasuları genişliği konusunda 12 mil uygulamaları ve daha geniş münhasır balıkçılık taleplerinde hızlı bir artışa neden olmuştur.*⁶⁴ Bu gelişme deniz hukukunun birliğini tehdit eder hale gelmiştir

3 Aralık 1973 tarihinde açılan ve 1982 yılına kadar süren B.M Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda karasularının genişliğinin 12 mil olarak tespit edilmesi yönünde güçlü bir eğilim ortaya çıkmıştı.⁶⁵

Ancak böyle bir hükmün andlaşma metninde yer alması için devletlerin çatışan çıkarlarının bağdaştırılması gereği ortaya çıkmıştır. Karasularının 12 mil genişlikte tespiti, arasında bir Açık Deniz alanı bulunan ve bu nedenle uluslararası ulaşımın Açık denizlerin serbestliği ilkesi uyarınca serbest yapılabildiği çok sayıda boğaz sularının karasuları rejimine tabi olması sonucunu doğurmaktadır. Bu durum deniz ulaşımının serbest olmasında büyük çıkarı olan büyük denizci devletlerinin çıkarına ters düşmektedir. Bu nedenle, bu devletler 12 mil genişliği tespitini bazı boğazlar için özel bir geçiş (Transit Geçiş) düzeninin kabulü şartına bağlamışlardır. Di-

Öneriler için bkz. Toluner s. 82 vd.; Baykal Karasularının Azami ve Asgari Genişliği s.

⁶⁴ Baykal Karasularının -Azami ve Asgari Genişliği s. 198.

⁶⁵ Toluner s. 90; Pazarcı s. 295; Verdross-Simma s. 528.

ğer tarafla, az gelişmiş devletler 12 mil genişlik kuralının kabul edilmesini karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 mil genişlikte bir Münhasır Ekonomik Bölgenin kabul edilmesi şartına bağlamışlardır.^{66 67} Neticede 1982 B..M.D.H Konferansı gerek 1958 Birinci Deniz Hukuku Konferansında, gerekse 1960 İkinci Deniz Hukuku Konferansı'nda üzerinde uzlaşma sağlanamayan karasuları genişliği konusunu bir çözüme kavuş- turmuştur.^r Konferansta tartışılan nokta karasularının azami 12 mile kadar tespit edilebilmesi değil, bu genişliğin esas alınarak karasularının özel coğrafi konumuna sahip deniz alanlarında kıyılan bitişik ya da karşılıklı olan devletler arasında sınırlandırmanın hangi ilkelere göre yapılacağı konusu olmuştur.⁰⁸

5. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Öngörülen Düzenleme

Sözleşmenin karasularının sınırları başlıklı 2. kısmında karasularının genişliğine ilişkin 3. maddesinde aşağıdaki hüküm yer almaktadır.

"Her devlet karasularının genişliği, işbu sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas ballardan başlayarak 12 deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar tespit etme hakkına sahiptir."

Bu düzenleme uyarınca, 12 mil genişlik, bir diğer ifade ile devletin karasuları üzerinde yetki kullanabileceği alanın azami sınırı 12 mil olarak ortaya konmaktadır. Bu hüküm uyanınca, hiçbir devlet sözleşmeye taraf devletlere karşı karasularının genişliğinin 12 milden fazla olduğunu bağlayıcı olacak

biçimde ileri süremez. 12 milden fazla bir genişlik daha önceden uluslararası uygulamada da kabul edilmediğinden, 1982 Sözleşmesi'nin 3. maddesi beyan edici bir nitelik taşımaktadır.⁶⁹ Sözleşmeye taraf devletlere 12 mile kadar varan karasuları genişliğini tespit etmek konusunda bir takdir hakkı tanınmıştır. Ancak, bu takdir hakkı mutlak anlamda bir hak değildir.

⁶⁶ Attard, David Joseph, The Exclusive Economic Zone in International Law, Oxford, 1987, s. 29; Toluner s. 97-98.

⁶⁷ 1982 B.M.D.H.S. m.3.

⁶⁸ Türkiye, Karakas toplantısında deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin, özellikle Ege Denizi sorununu göz önünde tutarak, çeşitli görüşlerini belirtmiştir. Türkiye'nin görüşüne göre, 12 mil genişlik azami bir genişliktir. Ancak, her devlet coğrafi konumu ne olursa olsun karasularının genişliğini 12 mile kadar tespit etmek hakkına sahip değildir. Devletler karasularının genişliğini tespit ederken komşu kıyıdaş devletlerin haklarına ve çıkarlarına zarar veremezler. Karasularının genişliği, bir başka devletin karasularını Açık denizden ayıracak şekilde tespit edilemez. Coğrafi özellikleri olan yan kapalı denizlerde karasularının genişliği, komşu devletler arasında hakkaniyet ilkeleri uyanınca anlaşma yoluyla tespit edilmelidir. (Doc. A/CONF. 62/C.2/L.8, Official Records, Vol.III, s. 188).

⁶⁹ Toluner, s. 96; Seidl-Hohenveldren s. 248.

Cogía fi ve hukuki nedenlerden dolayı kısıtlanabilir. Uygun olan kıyılarda karasuları genişliğinin tespit edilmesi, beraberinde karasularının sınırlandırılması sorununu getirmez. Ancak, bazı deniz alanlarının özel konumu nedeniyle, karasularının genişliğinin tespit edilmesi, aynı zamanda karasuları sınırlandırılması problemini de getirebilmektedir.⁷⁰

1982 Sözleşmesinin 3. maddesinde yer alan hüküm özel nitelikteki hükümlerle sınırlandırılmış değildir. Kendine has özellikleri olan deniz alanları için özel hüküm getirilmemiş olmasını her türlü kıyı kesimi için 12 mil kuralının geçerli olacağı biçiminde yorumlamamak gerekir. Çünkü; karasularının genişliğinin tespit edilmesi, kıyı kesiminin özel durumları nedeniyle, beraberinde komşu kıyı devletleri arasında sınırlandırma sorununu ortaya çıkararak, karasuları genişliğine siyasi hukuk bir nitelik kazandıracaktır.^{70 71 72}

Her devlet karasularının sınırlandırılmasını kendi iç hukuk mevzuatında yapmasına rağmen, bu işlemin sonucu doğrudan doğruya uluslararası bir nitelik taşır. Uluslararası Adalet Divanının İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davasına ilişkin 18.12.1951 tarihli kararında ' ve İngiltere ile İzlanda arasındaki Balıkçılık Davası'na ilişkin 25.7.1974 tarihli kararında^{73 74} şöyle denmektedir:

"Deniz alanlarının sınırlandırılmasının daima bir uluslararası yönü vardır. Bu hiçbir zaman kıyı devletinin iç hukukunda açıkladığı biçimiyle tamamen onun iradesine bağlı olamaz. Sınırlandırma işleminin bu konuda sadece kıyı devletinin yetkili olması sebebiyle tek taraflı bir işlem olması gerektiği zorunlu ise de, sınırlandırmanın diğer devletlere karşı geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmektedir". 1982 Sözleşmesinin 3. maddesinde kıyı devletine karasularının genişliği azami 12 mile kadar tespit etmek hakkının herhangi bir şekilde kötüye kullanılması, sözleşmenin genel hükümlerinden birisi olan 300. madde hükmü ile önlenmektedir.⁴

70

Pazarcı, s. 295; Baykal; Karasularının Azami ve Asgari Genişliği s. 203.

⁷¹ Türkiye tarafından Konferansta ileri sürülen yan-kapalı denizlerle ilgili bir düzenleme sözleşmede yer almamıştır. Türkiye, Irak ve İran'ın bu konuda sunduğu öneriler sonuçsuz kalmıştır. Bkz. Toluner s. 96 dp. 93.

Sözleşmenin 122. maddesinde kapalı veya yan kapalı denizler; "iki veya daha fazla devletle çevrili olan ve bir başka deniz veya okyanusa dar bir su yoluyla bağlanan veya tamamen veya esas itibariyle iki veya daha fazla kıyı devletinin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan körfez, havza veya deniz" olarak tanımlanmıştır. Ancak bu tanım Türkiye'nin bu tür denizlerde de karasuları genişliğinin tespit edilmesini özel bir hükümle düzenlenmesini istemiştir.

⁷² I.C.J., Rep, 1951, s. 132.

⁷³ I.C.J., Rep, 1974, s. 122.

⁷⁴ Sözleşmenin Türkçe metni için bkz. Gündüz A; Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, s.

Söz konusu hüküm uyarınca, sözleşmeye taraf devletler yükümlülüklerini iyi niyetle yerine getirecekler ve kendilerine tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri kötüye kullanmayacaklardır.

Bu nedenle, her devlet karasuları genişliğini tespit ederken, kıyılarının genel durumunu, bölgenin coğrafi özelliklerini, komşu devletlerin deniz alanlarından yararlanma hakkı hakkaniyete aykırı bir şekilde engellenip engellenmediğini, tüm uluslararası toplumun açık deniz alanındaki yararlanmalar göz önünde bulundurulacaktır. Kıyı devletinin, sözleşmenin kendisine tanıdığı takdir hakkını keyfi olarak değil, objektif kısıtlara göre kullanması gerekir.

Sözleşmenin 300. maddesinde yer alan iyiniyet prensibi, her uluslararası sözleşmenin uygulanmasına ilişkin olarak uluslararası hukukun öngördüğü genel nitelikli bir kural olup, sözleşmeye farklı bir içerik kazandırmamışım " Bu nedenle, bu prensibin somut bir olayda uygulanıp uygulanmayacağı ilgili devletlerin tutumlarına ve somut olayın unsurlarına bağlı olacaktır.

6. 1982 B.IV1.D.H. Sözleşmesi'nden Sonra Devletlerin Uygulamaları

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin kabul edilmesinden sonra, devletlerin karasularının genişliğine ilişkin yaptıkları düzenlemelerde azami 12 mil genişlik kuralına uydukları görülmektedir.

1980 yılı sonlarında karasuları genişliği 12 mil olarak tespit eden devlet sayısı 80 iken, bu rakam 1998 yılı sonlarında 107'ye çıkmıştır. 31 Aralık 1990 tarihi itibarıyla 145 kıyı devletinden 112 tanesi karasularının genişliğini 12 mil olarak kabul etmişlerdir.⁷⁶

Büyük deniz gücüne sahip gelişmiş devletler uzun yıllar 3 mil genişlik kuralını savunarak 12 mil genişlik kuralına karşı çıkmışlardır. 1982 Sözleş-

75

76

Toluner, s. 98.

1990 yılı sonu itibarıyla, devletlerin karasuları genişliğine ilişkin uygulamaları şu şekildedir.

Genişlik

3 mil

4 mil 6 mil

12 mil 20 mil 30 mil 35 mil 50 mil 200 mil

Devlet Sayısı 9 2 3

112

1

2

1

1

12

Ayrıntılı bilgi için bkz. United Nations Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, national Claims to Maritime Jurisdiction. N.Y. 1992, s. 11.

SttNBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ V(tÜTÜ PHANESİ

mesi'nde Transit Geçiş hakkının tanınmasıyla birlikte bu tutumlarını değiştirmişler ve 1980'li yıllarda karasularını 12 mil olarak tespit etmişlerdir.⁷⁷

1982 Sözleşmesi'nden önce, 12 milin üzerinde karasuları genişliği uygulayan devletlerin büyük çoğunluğu, bunu kıyıya bitişik deniz alanlarındaki zengin doğal kaynaklardan faydalanmak ve korumak amacıyla yapmışlardır. 1982 Sözleşmesinde Münhasır Ekonomik Bölge kavramının kabul edilmesi ve hukuki rejiminin ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi söz konusu devletlerin uygulamalarını değiştirmelerine yol açmıştır. Çünkü, Münhasır Ekonomik Bölge kavramı kıyı devletine karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar olan kıyıya bitişik alanlarda canlı ve cansız kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması ve idaresi konusunda münhasır haklar tanımaktadır.⁸

Uluslararası deniz hukukunda karasularının asgari genişliği konusunda kesin bir kural olmamasına karşın, azami sınırı ise uluslararası deniz hukukunun teamül kuralı haline gelen 12 deniz milidir.

7. Karasularının Genişliğinin Türk Mevzuatında Düzenlenmesi

A) 476 Sayılı Karasuları Kanunu

Türk karasularının genişliği Lozan Andlaşması'ndan itibaren uzun bir dönem 3 mil olarak uygulanmıştır. Lozan Andlaşması'nda karasularına temas edilmekle beraber, karasularının genişliği açık olarak belirtilmemektedir. Bölge devletlerinin o dönemdeki uygulamalarından ve Konferans sırasında gündeme gelen önerilerden, Türk karasularının genişliğinin 3 mil olarak düşünüldüğü görülmektedir.⁷⁹

1958 ve 1960 Cenevre Konferansları sonrasında çıkarılan 15.5.1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu ile, Türk karasularının genişliği, ilke olarak 6 mile çıkarılmıştır.⁸⁰

476 sayılı kanun ile 6 mil karasularının yanı sıra 6 millik bir balıkçılık bölgesi de kabul edilmiştir. Aynı kanunun 2. maddesi karasuları daha geniş olan devletlere karşı, Türkiye'nin karasuları genişliğini mütekabiliyet ilkesi

Örneğin; Hollanda karasularının genişliğini 1985 yılında 3 milden 12 mile çıkarmıştır. ABD karasuları genişliğini 3 mil iken, 1988 yılında 12 mile çıkarmıştır. Aynı şekilde İngiltere 3 mil olan karasuları genişliğini 1987 yılında 12 mile çıkarmıştır. (United Nations Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, National Claims to Maritime Jurisdiction N.Y. 1992, s. 90)

⁷⁸ 1982 B.M.D.H.Sm. 55-75.

⁷⁹ Ayrıntılı için; bkz. H. Pazarcı, Lozan Andlaşması'ndan 1974'e kadar Ege'ye ilişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası Ankara, 1986, s. 19 vd.; Gönlübol s. 57 vd.

⁸⁰ Metin için bkz. R.G, 24.5.1982, Sayı 17708.

ne göre tespit edeceğini öngörmektedir. Söz konusu maddenin ifadesinden fiili karşılıklılık anlamı çıkmaktadır.⁸¹ Bu kanun uyarınca, Türk karasuları Ege Denizinde 6 mil olarak tespit edilirken, Karadeniz ve Akdeniz'de diğer bölge devletlerinin karasuları genişliği konusundaki uygulamaları göz önüne alınarak 12 mil olarak uygulanmıştır.

B) 2674 Sayılı Karasuları Kanunu

Deniz hukukunda yeni bir hukuki düzenleme getirmeyi amaçlayan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında, Türkiye karasularının genişliğine ilişkin görüşlerini sunarken, 12 mil kuralının bütün deniz alanları için geçerli olamayacağını, birtakım coğrafi özellikleri bulunan deniz alanları için özel nitelikte kuralların kabul edilmesini savunmuştur. Buna rağmen, 1982 Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin 3. maddesinde 12 mil kuralının bir "hak" olarak "her devlete" tanınmasını engelleyememiştir. Bu nedenle, sözleşmenin 309. maddesinde öngörülen çekince ileri sürmek yasağı karşısında, Türkiye'nin 3. maddeyi kabul etmeden sözleşmeye taraf olma imkanı ortadan kalkmıştır. Bu sebeple, Türkiye sözleşmenin kabulü için yapılan oylamada aleyhte oy kullanmış ve sözleşmeye taraf olmayacağını açıklamıştır. Türkiye, 1982 Sözleşmesi'ne taraf olmadığı sürece, 12 mil kuralı kendisine karşı ileri sürülemez.⁸²

Türkiye, karasuları genişliği konusunda kendi görüşüne uygun özel nitelikte kuralların kabul edilmediği Üçüncü Deniz Hukuku Konferansından sonra, 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nu çıkarmak gereğini duymuştur.⁸³ Kanunun 1. maddesinde aynen 476 sayılı kanunda olduğu gibi karasuları genişliği 6 mil olarak kabul edilmiştir. Aynı maddede Bakanlar Kurulu'na "belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmek" yetkisi tanınmıştır. Bu yetkiye dayanarak Bakanlar Kurulu "Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesini" kararlaştırmıştır.⁸⁴

⁸¹ Çelik, S. 126; Toluner "Karasularında 12 Mil Meselesi" Açık Oturum Tercüman, 15.5.1982.

⁸² Türkiye, yapılan Deniz hukuku konferanslarında başından itibaren karasuları genişliğinin 12 mil olarak düzenlenmesine karşı çıkmıştır. Özel durumu nedeniyle Ege Denizinde 12 mil genişlik kuralının uygulanmasını kendi iç hukukun da ve Yunanistan ile olan ilişkilerinde tanımamıştır. Bu nedenle, 12 mil genişlik kuralına başlangıçtan beri açık ve tutarlı bir şekilde itiraz eden Türkiye'ye karşı bu kural, bir teamül kuralı niteliği kazanmış olsa dahi, Ege Denizi'nde hukuken ileri sürülemez. Bkz. Toluner s, 90-99.

⁸³ R.G., 29.5.1982, Sayı 17708.

⁸⁴ 8/4742 sayılı karar, R.G. 29.5.1982, Sayı 17708 Mükerrer.

Bugün, Türk Karasuları Ege de 6, Karadeniz ve Akdeniz'de 12 mildir. 2674 sayılı kanun "Mütekabiliyet İlkesine" yer vermemiştir. Bu ilkeyi içeren 476 sayılı kanunun 2. maddesinin 6. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bu değişiklik, başka nedenler yanında özellikle karasuları genişliğinin tespitinde

kabul edilen karşılıklılık ilkesinin karasularını genişletme girişimini diğer devletlerle bırakmanın getirebileceği tehlikeleri ortadan kaldırma amacına yöneliktir. Bununla beraber bu değişiklik, esasa ilişkin bir değişiklik olarak görülmemelidir. Bundan sonra da fiili karşılıklılık, 6 milden fazla bir genişliğin hakkaniyet ilkesine uygunluğu tespit edilirken de önemli bir unsur olacaktır.

2674 sayılı kanunun 2. maddesi "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" hükmünü taşımaktadır.^

Kanun gerek birinci gerek ikinci maddesinde "Hakkaniyet İlkesi" ne uygunluk esasını getirmiştir. Hakkaniyet ilkesine göre karar verecek Bakanlar Kurulu, karşılıklılık ilkesini de göz önünde bulunduracaktır.

V- KARASULARININ HUKUKİ REJİMİ

1. Genel Olarak

Karasuları, kıyı devletinin egemenliği altındadır. Karasularının hukuki rejimi ile kastedilen, kıyı devletinin karasuları üzerindeki hakları ve yetkilerinin tümü ile, Devletler hukukunda bu haklara ve yetkilere üçüncü devletler lehine getirilen sınırlamalardır.^{85 86}

Karasularının kıyı devletinin ülkesinin bir parçası olduğu ve kıyı devletinin egemenliğine tabi bir deniz alanı olduğu deniz hukuku sözleşmelerinde de açıkça belirtilmektedir. 1982 Birleşmiş Milletler Sözleşmesi nin 2. maddesinin 1. fıkrasında aşağıdaki hüküm yer almaktadır.

"Bir Kıyı Deniz egemenliği, kara ülkesinin ve içsularının, bir takımada devleti olması halinde de, takımada sularının ötesinde, karasuları olarak tarif edilen bitişik bir deniz kuşağı kapsar."⁸⁷

⁸⁵ 1958 Cenevre K.B.B.S., (m.12 I) ve 1982 B.M.D.H.S (m.15) ile öngörülen ve bugün teamül kuralı değeri olduğu genellikle kabul edilen hükümlere göre ise, sınırlandırma tarafların anlaşması halinde andlaşma ile; andlaşma olmadığı zaman "tarihi haklar ya da öteki özel durumlar başka türlü bir sınırlandırma gerektirmiyorsa" eşil uzaklık yöntemine göre yapılacaktır. Eşit uzaklık yöntemi ile özel durumların gerektirdiği yöntemler arasında, birine üstünlük tanıyan herhangi bir genel kural yoktur. Pazarcı; s. 297; Toluner; s. 72-78.

⁸⁶ Gönlübol, s. 147; S.L.Meray s. 412; Verdross/Simma s. 526; Toluner, s. 101.

⁸⁷ Aynı yönde, 1958 Cenevre K.B.B.S., m.1 I.

Karasularının kıyı devletinin deniz ülkesinin bir parçası sayılmasının doğal bir sonucu olarak karasularının üstünde yer alan hava sahası, altında yer alan deniz yatağı ve toprak altı da kıyı devletinin egemenliğine tabidir. Karasuları, kıyı devletinin aynen kara ülkesinde olduğu gibi, tüm yetkilerini kullanabileceği bir deniz alanı olmasına rağmen, deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla, kıyı devletinin yetkileri sınırlanmıştır. Karasularının birçok bölgede geçilmesi zorunlu bir yol olması veya ulaşma daha uygun şartlara sahip olması kıyı devletinin bazı yetkilerinin sınırlandırılmasını zorunlu kılmıştır. Bu nedenle, deniz hukuku bir yandan karasuların kıyı devletinin egemenliğine tabi olmasını öngörürken, diğer yandan bu ülkesel egemenliği uluslararası deniz ulaşımı yararına sınırlandırmaktadır. Bu sınırlamalardan birincisi yabancı devletlerin gemilerine tanınan zararsız geçiş hakkıdır. İkincisi ise, kıyı devletinin karasularındaki yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır.⁸⁹

2. Zararsız Geçiş Hakkı

Zararsız geçiş kavramı, devletlerin deniz ulaşımının serbest olmasındaki çıkarları ile, kıyı devletinin "geçişin" zararsız olmasındaki çıkarlarını uzlaştıran bir kavramdır.⁹⁰ Kavram, karasuları kavramı kadar eskidir. Yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkı bulunduğu deniz hukukunun bir örf ve âdet kuralıdır.⁹¹ 1930 La Haye Konferansının andlaşma taslağı zararsız geçiş hakkının anlam ve şartlarını düzenlemiştir.⁹² Şartsız geçiş hakkının hukuki yapısı doktrinde tartışılmış; ancak bugün bu hakkın deniz hukukunun kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenliğine, deniz ulaşımının serbest olmasını sağlamak amacıyla, getirdiği bir sınırlama olduğu konusunda görüş birliği vardır.⁹³

Bugün, deniz hukuku denize kıyısı bulunan ve bulunmayan bütün devletlerin gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkı tanımaktadır.^{94 95} Za-

1958 Cenevre K.B.B.S., M.2; 1982 B.M.D.H.S., m.2 II.

ao

1958 Cenevre K.B.B.S., m. 14-24; 1982 B.M.D.H.S., M.17-32, Çelik s.132; Toluner, s. 103; Merav Is. 413;

Von Münch s. 430; Akehurst M; A Modern Introduction Fifth Edition, London, 1984.

90

Toluner, s. 102; Pazarcı, s. 299, Gönlübol, s. 153.

⁹¹ Gönlübol, s. 153; Ingo Von Münch; Völkerrecht 2. Auflage, Berlin, New York, 1992, s. 430.

92

Andlaşmanın 3. maddesinde geçişin zararsız olması hususu; "Gemi bir kıyı devletinin karasularını, bu devletin güvenliğine, kamu düzenine ya da mali çıkarlarına zarar verecek bir fiil işlemek amacıyla kullanıyorsa, geçiş zararsız sayılmaz" biçiminde açıklanmıştır. Çelik s. 134.

95

Bazı yazarlar zararsız geçiş hakkını ittifak hakkı olarak açıklamışlardır. Bkz. Gönlübol, s. 154.

1958 K.B.B.S, m.14; 1982 B.M.D.H.S, m.17.

zararsız geçiş hakkı kavramının incelenmesi, bu kavramı oluşturan iki unsuru açıklamayı gerektirmektedir:

Geçiş ve Zararsızlık kavramı.

A) Geçiş Kavramı

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 18. maddesinin 2. fıkrasına göre "Geçiş içsulara girmeden veya içsular dışındaki bir demir yeri veya içsulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek" anlamına gelir. 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin ilgili 14 maddesinin 2. fıkrasında içerik olarak aynı tanım yer almaktadır.

Geçiş kesintisiz ve çabuk yapılmalıdır.⁹¹ Arıza, tehlike, olağan deniz ulaşımının aksaması, mücbir sebep veya tehlike ya da zaruret içinde bulunan kişilere, gemilere ve uçaklara yardım gerekçesi ile gemilerin karasularında durması ve demirlemesi geçiş kapsamında değerlendirilir.^{95 96} Karasularını açık denizin devamı olarak kabul eden görüşlere göre, açık denizlerin serbestliği ilkesi gereğince, karasularında da geçiş tamamen serbest olmalıdır. Karasularını kıyı devletinin ülkesinin bir parçası ya da egemenliğinde kabul eden görüşlere göre ise, bu sularda ulaşım sadece geçiş hakkına bağlı olarak serbest olmalıdır.

Karasuları deniz hukuku sözleşmelerinde belirtildiği gibi, kıyı devletinin egemenliğine tabidir. Fakat bu egemenlik, uluslararası deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz yapılabilmesi için, kara ülkesinde olduğu gibi tam ve tavizsiz bir şekilde kullanılmamalıdır. Gelişen uluslararası ticari, ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkiler, devletlerin karasuları üzerindeki egemenlik yetkilerini daha ılımlı bir şekilde kullanmalarını zorunlu kılmaktadır. Kara, hava ve deniz ulaşımının serbest olması uluslararası ilişkilerin gelişmesinde önemli rol oynamıştır.

B) Zararsızlık Kavramı

Karasularından geçişin, yabancı gemiler için bir hak sayılabiliuesi geçişin "zararsız" (innocent, inoffensif) olmasına bağlıdır. "Geçiş" kavramı, yabancı geminin menfaatlerini ifade ederken, "zararsız" kavramı kıyı devletinin menfaatlerini gözetmektedir.⁹⁷

Yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip oldukları öteden beri kabul edilmesine rağmen, geçişin zararsızlığı, ilk olarak 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansında tanımlanmıştır.⁹⁸

⁹⁵ 1982 B.M.D.H.S, m. 18/2.

⁹⁶ 1958 K.B.B.S, m.14/3; 1982 B.M.D.H.S, m.18/2.

⁹⁷ MerayI, S. 414; Akehurst s. 263; Seidl-Hohenveldem, s. 248; Gönlübol, s. 158.

⁹⁸ Toluner, s. 103; Pazarcı, s. 302.

İkinci Komisyon raporunun 3. maddesi 2. fıkrasında, geminin karasularından geçişi sırasındaki tutum ve davranışları esas alınarak şöyle tanımlanmıştır. "Gemi, kıyı devletinin karasularını bu devletin güvenliğine, kamu düzenine veya mali çıkarlarına zarar verecek bir eylemin yapılması amacıyla kullanırsa, geçiş, zararsız olmaz". Tasarının açıklanmasında geçişin zararlı sayılması için karasularına girmeden önce zarar verme kastının olup olmamasının önem taşımadığı; geminin karasularında iken kıyı devletinin menfaatlerini ihlâl edecek eylemde bulunmasının yeterli olduğu belirtilmektedir.^{99 100} Buna göre, objektif olarak bir zararın doğmasından çok, geçişin amacı üzerinde durularak, geminin geçiş sırasındaki eylem biçimine önem verilmektedir.¹⁰⁰

1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Konferansının Komisyon tasarısında geçişin zararsızlığı, yine geminin karasularında iken yapmış olduğu eylem esas alınarak tanımlanmıştır. Bu tanıma göre, geçiş, geminin karasularını kıyı devletinin güvenliğine zarar verecek veya bu kurallara veya milletlerarası hukuka

aykırı olan eylemler için kullanmadığı sürece, zararsız olur.¹⁰¹

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, zararsız geçişi daha önceki düzenlemelerden biraz farklı olarak tanımlamıştır. Sözleşme, zararsız geçiş hakkını, geçiş amacıyla geçmek olarak tanımlamakla yetinmemiş, geçişin hangi durumlarda zararsız olma özelliğini kaybedeceğinin düzenlemiştir. Sözleşmenin 14. maddesinin 4. fıkrasına göre "geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine ya da güvenliğine zarar vermedikçe" zararsızdır. Geçiş sırasında kıyı devletinin karasularındaki hukuk düzenin ihlal edilmesi, kıyı devletinin barışına, güvenliğine veya düzenine zarar vermiyor ise, geçiş zararsız olma niteliğini kaybetmez. Buna karşılık, geçiş kıyı devletinin barışı, güvenliği ya da düzeni için zararlı ise kıyı devletinin hukuk düzeni ihlâl edilmemiş olsa dahi, geçiş zararlı niteliktedir.¹⁰² Karasularında geçerli olan hukuk düzeninin ihlal edilmesi ile geçişin kendiliğinden zararlı hale gelmesi, sözleşme de yalnızca balıkçı gemilerinin geçişini düzenleyen 14. maddede yer almıştır. Söz konusu maddenin 5. fıkrasına göre; yabancı balıkçı gemilerinin geçişi, eğer bunlar, kıyı devletinin, karasularında balık avlanmasını önlemek amacıyla kabul ve ilan ettiği kanun ve düzenlemelere uymazlarsa, zararlı sayılacaklardır. Söz konusu madde dışında, kıyı devletinin karasularında geçerli olan hukuk düzeninin ihlal

99

Toluner, s. 104, Ian Brownlie, Principles of Public International law, Fourth Edition, Oxford, 1990, s. 196.

100 r,

Pazarcı, s. 302; Ingo von Münch s. 430.

¹⁰¹ Toluner, s. 104; Brownlie, s. 197.

¹⁰² Toluner. s. 105; Verdross/Simma s. 527.

edilmesi ile yabancı geminin geçişinin zararlılığının ayrılması, 1958 Sözleşmesi ile getirilen yeni bir düzenlemedir.

1958 Cenevre Sözleşmesinde mâli çıkarlar unsuru çıkarılmış, zararın objektif olması aranmıştır. Bu anlamda, yabancı geminin sübjektif amaç ve niyeti üzerinde durulmadan, geçişin kıyı devletinin barışı, düzeni ya da güvenliği için zararlı olup olmadığına bakılacaktır.

Karasularından geçişin zararsızlığının tanımı, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında ele alınmış ve bu konuda daha açık ve ayrıntılı bir düzenleme yapılması ağırlıklı görüş olarak ortaya çıkmıştır.

Konferansta sunulan tüm önerilerde, geçişin zararsızlığı, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine hâle getirmemek şartına bağlanmıştır. Ancak, bununla yetinilmemiş, geçişi zararlı hale getirecek eylem ve faaliyetlerin neler olduğunun ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi kabul edilmiştir. Böylece ilk kez 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi zararsız geçiş hakkını ortada kaldıran ve geçişi zararlı hale getiren faaliyetleri 19. maddenin 2. fıkrasında açık şekilde belirtmiştir. Söz konusu sözleşme hükmüne göre, aşağıdaki faaliyetler geminin geçişini zararlı hale getirir.

a) Kıyı devletinin egemenliği, ülkesel bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler And-laşması'nda belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir eylemde bulunulması.

b) Hangi türden olursa olsun silah kullanmak veya manevralar yapılması.

c) Kıyı devletinin savunma ve güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması.

d) Kıyı devletinin savunma ve güvenliğini etkilemek amacıyla yönelik herhangi bir propaganda faaliyetinde bulunmak.

e) Herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması.

f) Herhangi bir askeri makinanın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya alınması.

g) Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması.

h) Sözleşmeye aykırı şekilde, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması.

i) Balık avlanma faaliyetlerinde bulunulması.

j) Araştırma ve ölçüm faaliyetlerinde bulunulması.

k) Kıyı devletinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması.

l) Geçişle doğrudan ilgisi olmayan diğer herhangi bir faaliyete bulunması.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi nin 19. maddesindeki düzenleme 1958 Cenevre Sözleşmesi ndeki zararsız geçişe ilişkin hükümlere oranla önemli gelişmeleri yansıtmaktadır.

1982 Sözleşmesi 19. maddesinde bir taraftan 1958 Sözleşmesi'nde yer alan geçişin kıyı devletinin barışma, düzenine ve güvenliğine aykırı olmadıkça zararsız olacağına ilişkin hükmünü muhafaza ederken, diğer taraftan aynı maddenin 2. paragrafında zararlı sayılacak faaliyetleri tek tek sıralamaktadır. Söz konusu hükümler geçişin ertelenmesini veya kesintiye uğratılmasını haklı gösterecektir. Sözleşmede kabul edilen objektif standartlar bir geminin geçişinin zararlı olup olmadığının kendi eylemi ile tayin edileceğini; geçişin amaç ya da tahsis gayesinin önemli olmadığını ortaya koymaktadır.

1982 Sözleşmesi'nde yer alan zararsız geçişe ilişkin bu hükümlere rağmen, denizaltıların sualtından geçişleri yasaklanmıştır. Denizaltılar ve diğer su altı araçları karasularında su üstünden seyretmek ve bayraklarını göstermek zorundadırlar.¹⁰³ Sözleşme ayrıca, zararsız geçiş rejimini tabi alanların üzerinden hava araçlarına uçuş hakkı tanımamıştır.

C) Zararsız Geçiş Hakkından Yararlanan Gemiler

a) Ticaret Gemiler

Ticaret gemilerinin ve ticari amaçlı devlet gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı bulunduğu bugün genellikle kabul edilmektedir.¹⁰⁴ Gerek 1958 Cenevre Sözleşmesi gerekse 1982 Sözleşmesi denize kıyısı bulunan ve bulunmayan bütün devletlerin gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkı tanımaktadır.¹⁰⁵

1982 Sözleşmesinin 19. maddesinde belirtilen faaliyetler çerçevesinde ticaret gemilerinin karasularından geçiş sırasında zararlı eylemlerinin başında çevre kirlenmesi görülmektedir.

1982 B.M.D.H.S. m. 20.

¹⁰⁴ Toluner, s. 113; Gönlübol s. 153; Pazarcı s. 299. Seidle-Hohenveldem s. 248; Verdross/ Simma s. 526; Brownlie s. 196.

1958 Cenevre K.B.B.S. m. 14; 1982 B.M.D.H.S. m. 17.

Gerek kimyasal kirlenme ve gerekse nükleer kirlenmeye sebebiyet veren ticaret gemilerinin geçişleri zararlı hale gelmektedir. Kirlenmenin önlenmesi ve deniz çevresinin korunması amacıyla birçok uluslararası and-laşmalar yapılmıştır. Nükleer denemelerden doğabilecek kirlenmelere engel olmak amacıyla imzalanan andlaşmalardan en önemlisi 5.8.1963 tarihli Atmosferde Uzayda ve Su Altında Nükleer Silah Denemelerini yasaklayan andlaşmadır.¹⁰⁶ Nükleer atıklarla çevrenin kirlenmesini önlemek amacıyla, Türkiye'nin de taraf olduğu 16.2.1976 tarihinde Akdeniz'in Gemilerden ve Uçaklardan Kirlenmesinin Önlenmesine ilişkin protokol imzalanmıştır.¹⁰⁷ Bunun dışında, denizlerin kimyasal kirlenmesini önlemek amacıyla uluslararası alanda yapılan işbirliğinin bir diğer önemli andlaşması, 1976 tarihli Barselona Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması andlaşmasıdır.¹⁰⁸

Ticaret gemilerinin zararsız geçiş hakkına ilişkin karşılaşılan bir diğer önemli sorun bu gemilerin kıyı devletinin karasularında izinsiz balık avlamalarıdır. Deniz hukuku sözleşmeleri kıyı devleti tarafından yasaklanmış olmasına rağmen yabancı ticaret gemilerinin, kıyı devletinin karasularında balık avlanma faaliyetlerinde bulunmalarını geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran bir eylem olarak görmektedir.¹⁰⁹ Burada, balıkçılık faaliyetinin kıyı devletinin izni olmadan ve de büyük çaplı ticari amaçlı olmasının aranması yerinde olacaktır.

Yabancı ticaret gemilerinin kıyı devletinin karasularında kaçakçılık faaliyetlerinde bulunmaları da geçişini zararlı hale getiren diğer davranıştır.

Kaçakçılık faaliyeti kıyı devletinin yasalarını ihlâl eden, kamu düzeni ve barışını bozan zararlı bir eylem olması nedeniyle, geçişin kıyı devleti tarafından zararlı olarak değerlendirilip, askıya alınması mümkündür.

b) Savaş Gemileri

Savaş gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı konusunda görüş birliği mevcut değildir. Bazı yazarlar geçiş bakımından savaş ve ticaret gemileri arasında ayırım yapmadan her ikisinin de geçiş hakkına sahip olduklarını savunurken, bazıları da savaş gemilerinin sadece uluslararası ulaşım bakımından gerekli karasularda geçiş hakkına sahip olduklarını belirtmektedirler.¹¹⁰

¹⁰⁶ Metin için bkz. R.G., 13.5.1965, sayı 1997.

¹⁰⁷ Metin için bkz. 12.6.1981, sayı 17368. Protokol Akdeniz'e atılması yasaklanan maddelerin bir listesini içermektedir.

¹⁰⁸ Türkiye nin de taraf olduğu andlaşmada taraflar Akdeniz'de kirlenmenin önlenmesi amacıyla bilimsel ve teknik işbirliği yapmayı taahhüt etmektedirler.

¹⁰⁹ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.14/5; 1982 B.M.D.H.S. m.19/2,i.

¹¹⁰ Verdross/Simma s. 526. Colombros IS. 223; Seidle-Hohenveldern s. 249; Brownlie s. 197.

Uygulamada, doktrindeki tartışmalara rağmen, "barış zamanında" gerek ticaret gemilerinin ve gerekse savaş gemilerinin karasularından geçişine itiraz edilmediği görülmektedir. Ancak, bu geçişin niteliği itibarıyla bir hak mı, yoksa bir hoşgörü (müsamaha) mı olduğu konusu açık değildir.

1930 La Haye Kodifikasyon Konferansı'nda ikinci komitenin raporunda yer alan anellaşma taslağı savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına sahip olduklarını elastiki bir formülle ifade etmiştir.¹¹¹

Devletlerin uygulamalarına genel bir yön vermeye amaçlayan formülle göre, kıyı devleti gerekli görürse, savaş gemisinin geçişini yasaklayacak veya izin ve ihbar şartına bağlayabilecektir.

1958 Cenevre Deniz Hukuk Konferansında devletlerin savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıklarına ilişkin bir çözüme varılamamıştır. Uluslararası, Hukuk Komisyonu'nun hazırladığı andlaşma taslağının 24. maddesinde yer alan, savaş gemilerinin kıyı devleti tarafından önceden ya da izin şartına ihbar ya da izin şartına bağlı tutulabileceğine ilişkin önerisi Konferansta kabul edilmemiştir. Ancak bu sonuca bakılarak, savaş gemilerinin izin ya da ihbar şartına bağlı olmadan uluslararası bir teamül kural olarak zararsız geçiş hakkına sahip olduklarını ileri sürmek güçtür.¹¹² * Ancak, diğer taraftan bakılması durumunda tersinin de iddia edilmesi; yani savaş gemilerinin geçiş hakkının bulunmadığını da söylenmesi de zordur. Aynı değerlendirmenin ihbar şartı içinde yapılması mümkündür. İzin şartının reddedilmesinden sonra revize edilerek yalnız önceden "ihbar" şartını öngören madde tasarısı da 2/3 çoğunluğu sağlayamadığı için kabul edilmemiştir.¹¹³

1958 Cenevre Konferansı'nda savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına ilişkin bir hüküm kabul edilmediğinden, bu konuda 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'n'de bir düzenleme yoktur.

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında, bazı devletlerin savaş gemilerinin karasularından geçmek için izin almaları ya da ihbarda bulunmaları gerektiğini savunan görüşleri dile getirdikleri görülmektedir. 1958 Konfe-

¹¹¹ Taslağın 12. maddesinde şöyle denilmektedir. "Kural olarak, kıyı devleti yabancı savaş gemilerinin karasularından geçişini men etmeyecek ve geçiş için izin alınması veya ihbar edilmesini şart koşmayacaktır. Kıyı devleti, geçişin şartlarının düzenlemek yetkisine sahiptir". Bu tasarı ilerde toplanması planlanan Konferansa sunulan bir öneridir. Bu konferans toplanmadığı için, bu taslakta yer alan çözümün, devletlerin bu konudaki tutumlarını gösterdiği söylenemez. Ayrıntılı bilgi için bkz. Baykal s. 293-335.

112

Oylar şu şekilde dağılmıştır. 45 aleyhte, 27 lehte ve 6 çekimser. 1958 Official Records, Vol. II. s. 67.

³ Oylar şu şekilde dağılmıştır. 24 aleyhte, 43 lehte, 12 çekimser, 1958 Official Record, Col. II. s. 68. Bu oylamada Türkiye olumsuz oy kullanmıştır.

ransı'nda kıyı devletinin güvenliğini ileri sürerek izin şartını savunan Doğu Bloku devletleri bu kez, geçiş hakkını sınırlandıracak her türlü öneriye kaşı çıkmışlardır. İzin şartını boğazlara kıyıdaş olan devletler savunmuşlardır.^{114 115 116} Başta, A.B.D ve S.S.C.B olmak üzere birçok güçlü devlet savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına sahip olmaları gerektiğini ileri sürmelerine rağmen, buna birçok devlet, kıyı devletinin güvenlik konusunda da düzenleme yetkisine sahip olması gerektiğini savunarak karşı çıkmışlardır.^{11 ^}

Konferansa katılan devletlerin bu konuda bir uzlaşmaya varamamaları nedeniyle, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkına ilişkin açık bir hüküm içermeyen kabul edilmiştir.

Savaş gemilerinin barış zamanında karasularından geçiş hakkını kullanırken kıyı devletinin kamu düzeni, güvenliği ve barışına zarar verebilme olasılığı, gemi ve silah teknolojisindeki gelişmelere bağlıdır. Uçak gemilerinin gelişmesi, taktik silahların 200-300 mile kadar varan uzaklığı vurabilme yeteneği, karasularına girmeden bir devlete karşı kuvvet kullanılmasını, bilgi toplanılmasını ve gözlem yapılmasını

kolaylaştırmıştır.¹¹⁽¹⁾

Bu nedenle, bugün artık karasularına girerek kıyı devletine zarar verme olasılığı eskisi kadar önemli değildir.¹¹⁷

Kıyı devletinin karasularından geçiş sırasında yabancı savaş gemisinin kıyı devletine karşı kuvvet kullanması sadece geçişi zararlı hale getirmez, aynı zamanda kıyı devletine karşı bir saldırıyı ifade eder. Bu durumda kıyı devleti ülke güvenliğine saldırıda bulunan savaş gemisine karşı devletler hukukundan doğan meşru müdafaa hakkını kullanabilir.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 19. maddesine göre, savaş gemisinin karasularından geçişinin zararsız olması için kıyı devletine karşı herhangi bir kuvvet kullanma tehdidinde bulunmaması gerekir.

Bu anlamda, "Gambot diplomasisi" denilen eyleminde geçişi zararlı hale getirdiği açıktır. Zira, kıyı devletinin karasularına veya yakınına savaş gemileri göndermek suretiyle, kıyı devletinin üzerinde fiili baskı oluşturmaya yönelik davranışlar, kıyı devletinin karşı kuvvet kullanılması tehdidi anlamına gelmektedir.

¹¹⁴ Kıbnns, Yunanistan, Malezya, Endonezya, Fas, Filipinler, İspanya, Yemen savaş gemilerinin geçişi için önceden izin veya ihbar, nükleer silah taşıyan veya nükleer güçle çalışan gemiler içinde önceden ihbar ve izin şartım da önermişlerdir.

¹¹⁵ Third United Nations Conference on the law of the sea. Official records, vol. XV. s. 20 ve 21.

¹¹⁶ Kutluk, D; Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Ankara, 1987, s. 124-125.

¹¹⁷ Kutluk, D; s. 127.

1982 Sözleşmesinin 19. maddesinin 2. fıkrasının a bendinde yer alan "Birleşmiş Milletler Andlaşmasında bulunan uluslararası hukuk ilkelerinin ihlâl edecek şekilde davranışta bulunulması" durumunda geçişin zararlı hale geleceği ortadadır. Özellikle kıyı devletinin egemenliğine, ülke bütünlüğü ve siyasi bağımsızlığına karşı yapılacak eylemler, Birleşmiş Milletler Andlaşmasında yer alan genel ilkelerin ihlali olacağından geçiş de şüphesiz zararlı hale gelmiş olacaktır. Ancak, burada en önemli sorun, Birleşmiş Milletler Andlaşmasında yer alan ilkelerin ihlâl edildiğinin kim tarafından tespit edileceğidir. Bu konuda Sözleşmede herhangi bir düzenleme yoktur. Kıyı devletine bu yetkinin tanınması durumunda, kıyı devletinin bu yetkiyi kötüye kullanması olasılığı vardır. Böyle bir durumda, zararsız geçiş hakkının özünün ihlâl edileceği ortadadır. Diğer taraftan, kıyı devletinin ülke bütünlüğü ve güvenliği gibi hayati çıkarlarının korunması söz konusu olduğu için, bu yetkinin kıyı devleti dışında Birleşmiş Milletler verilmesi de bu mekanizmanın ağır işlemesi ve siyasi çekişmeler nedeniyle sakıncalı olabilir.

Kanaatimizce, burada tek bir tarafın tüm yetkiyi kullanması yerine, hem zararsız geçiş hakkının varlık sebebini göz önünde bulunduran, hem de kıyı devletinin hayati çıkarlarını gözetken bir orta yolun bulunması gerekir. Bu da kıyı devleti ile Birleşmiş Milletlerin birlikte savaş gemisinin Birleşmiş Milletler ilkelerinin ihlâl ettiğinin tespit edilmesi olabilir. Böyle bir çözümünde sakıncaları vardır. Ancak, en azından böyle bir durumda kıyı devleti ile Birleşmiş Milletler arasında yapılacak iş birliğinin yararlı sonuçlar verebileceğini düşünmekteyiz. Böylece, kıyı devletine kendi barışını düzenini ve güvenliğini en iyi değerlendirebilecek durumda olması nedeniyle belli bir ölçüde taktir hakkı tanınırken, bu takdir hakkının kötüye kullanılmasının önlenmesi ve deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasının sağlanması bir uluslararası organ vasıtasıyla temin edilmektedir.

D) Kıyı Devletinin Zararsız Geçiş Hakkına İlişkin Yetkileri ve Yükümlülükleri

Gerek 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kıyı devletinin yetki ve yükümlülüklerini ayrıntılı bir şekilde düzenlemişlerdir.

a) Kıyı Devletinin Yetkileri

aa) Hukuk Mevzuatını Uygulama Yetkisi

Karasuları, kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturan bir deniz alanıdır. Bu alanda, aynen kara ülkesinde olduğu gibi egemenlik yetkilerine sahip olan kıyı devleti, deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak

amacıyla bazı konularda (Zararsız Geçiş Hakkı - Yargı Yetkisinin Kullanılması) yetkilerini

kullanmamaktadır. Karasularında geçerli olan hukuk düzenini ihlâl eden gemilere karşı-zararlı geçişi

yasaklamanın dışında-ken- di hukuk mevzuatının öngördüğü bütün önlemleri alma yetkisine sahiptir.

Şüphesiz, kıyı devletinin hukuk mevzuatının da uluslararası hukuk ilkelerine uygun olması gerekecektir.

Kıyı devletinin deniz ülkesinde meydana gelen hukuk kurallarının ihlâl edilmesine müeyyide uygulaması-geçiş zararlı hale gelmese bile-egemenlik yetkisinin bir sonucudur. Bu konuda, deniz hukuku sözleşmeleri bir istisna öngörmüşlerdir. Savaş gemilerinin kıyı devletinin hukuk düzenini ihlâli, kıyı devletinin uyarısına rağmen devam ederse, kıyı devleti savaş gemilerinden karasularını terk etmelerini talep edebilir.¹¹⁸ Kıyı devletinin savaş gemileri üzerinde yargı ve icra yetkisini kullanmamasının sebebi, bu gemilerin devletin egemenliğini temsil etmeleridir.¹¹⁹ Bugün uygulamada bu tür gemilerin dokunulmazlığa sahip oldukları kabul edilmektedir.¹²⁰ Savaş gemilerinin dokunulmazlığa sahip olmaları, verdikleri zarardan dolayı sorumlu olmayacakları anlamına gelmez. Bu anlamda, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 31. maddesinde, savaş gemilerinin ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin kıyı devletinin karasularından geçişle ilgili kanun ve düzenlemelerine veya sözleşmenin hükümlerine veya uluslararası hukukun diğer kurallarına aykırı davranışları nedeniyle ortaya çıkan herhangi bir kayıp veya zararın uluslararası sorumluluğunu taşıyacaklarını belirtmektedir.

Kıyı devletinin karasularından zararsız geçiş hakkının kullanılmasına ilişkin kıyı devletinin yasama ve yürütme yetkilerinin kapsamı, 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde açık bir şekilde belirtilmemiştir.

Sözleşme 17. maddesinde, "Sözleşme hükümleri ve uluslararası hukukun diğer kurallarına aykırı olmamak şartıyla bütün konular" biçiminde belirtilerek, kıyı devletinin zararsız geçiş düzenleme yetkisinin kapsamı konusunda ayrıntılara gidilmemiştir.¹²¹ Ayrıntılı bir liste yerine, gemilerin kıyı devletinin özellikle taşıma ve ulaşım ile ilgili düzenlemelerine saygı göstermeleri gerektiği belirtilerek bilinçli olarak örneklerle yetinilmiştir. 1982

¹¹⁸ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.23; 1982 B.M.D.H.S. m.30.

¹¹⁹ Toluner, s. 122; Brownlie s. 329 ve 368.

¹²⁰ Pazarıcı s. 311; Seidl-Hohenveldem s. 249; Brownlie s. 198, 368.

¹²¹ Devletler Hukuku Komisyonunun 1956 tasarısının 18. maddesi aynı şekilde 1958 Sözleşmesi'ne alınmıştır. Komisyon, 1956 tasarısının bazı maddelerini tadil ederken, geçiş sırasında gemilerin uymaya mecbur oldukları bütün kuralları sıralamanın imkansız olduğunu ve hazırlanacak böyle bir listenin geçici olacağı düşüncesiyle 18. maddedeki genel hükmü kabul etmiştir. Gönübol, s. 159.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bu konuda farklı bir yöntem izleyerek, kıyı devletinin düzenleme yapma yetkisinin kapsamını 21. maddesinde ayrıntılı bir biçimde düzenlemiştir. Söz konusu hükme göre kıyı korunması, denizaltı kablo ve boruları, canlı kaynakların korunması, balıkçılık, çevre korunması, denizde bilimsel araştırmalar, gümrük, maliye, sağlık ve göç konularında yetkilerini kullanma hakkına sahiptir. Sözleşme 21. maddenin 2. fıkrasında kıyı devletinin yabancı gemilerin dizayn, yapım, donanım veya teçhizi konusunda düzenleme yapmak yetkisine sahip olmadığını, bu konuda uluslararası kural ve standartların geçerli olduğunu belirtmektedir. Yine, aynı maddenin 3. fıkrasında kıyı devletinin zararsız geçişle ilişkin yapmış olduğu kanun ve düzenlemelere aleniyet kazandırması gerektiği öngörülmektedir. Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan gemilere bu düzenlemelere ve denizde çatmaların önlenmesine ilişkin genellikle kabul edilmiş olan uluslararası düzenlemelere uymak zorundadırlar.

1982 B.M.D.H Sözleşmesinde 1958 Sözleşmesi'ne nazaran, kıyı devletinin yetkilerinin hangi konularda olduğunun açık bir biçimde belirtilmesi bu konuların dışında kıyı devletinin yetkili olup olmadığı sorusunu akla getirmektedir. 1958 Sözleşmesi'nde bilinçli olarak, tam ve her zaman geçerli bir yetki listesinin imkansız olduğu düşüncesiyle bir kaç örnekle yetinilmiştir,

1982 Sözleşmesi'nde de kıyı devletinin yetkisinin kapsamına ilişkin örneklerin çoğaltıldığı ve bu nedenle 21. maddedeki listenin *numerus clausus* olarak değerlendirilmemesi gerektiğini düşünmekteyiz. Zira, bugün uluslararası hukukta devletlerin egemenlik yetkilerini sınırlandıran sözleşme hükümlerinin dar yorumlanması gerektiği kabul edilmektedir.¹²²

bb) Zararsız Geçiş Erteleme Yetkisi

Kıyı devleti karasularında yasama ve yürütmeye ilişkin egemenlik yetkilerini kullanırken, karasularında zararsız olmayan geçiş önlemek için gerekli tedbirleri alabilir.¹²³

Kıyı devleti, yabancı gemiler arasında aynm yapmadan, kendi güvenliğinin gerektirdiği hallerde zararsız geçiş geçici olarak erteleyebilir.¹²⁴

Geçiş erteleme yetkisi, kıyı devletinin dilediği zaman keyfi olarak kullanabileceği bir yetki değildir.

Bu yetki, yalnız güvenliğin korunması için elzem ise, kullanılabilir bir yetkidir. Deniz ulaşımının serbest ve kesinti-

¹²² Pazarıcı, s. 308.

¹²³ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.16/1; 1982 B.M.D.H.S. m.25/1.

¹²⁴ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.16/3; 1982 B.M.D.H.S. M.25/3.

siz olmasında önemli bir kavram olan zararsız geçiş hakkının ertelenmesi yetkisinin hangi durumlarda kullanılması gerektiğinin tam olarak belirlenmesi önemlidir. Her iki Deniz Hukuku Sözleşmesi, kıyı devletinin güvenlik nedeniyle, geçişi erteleyebileceği öngörmelerine rağmen, güvenliğin hangi durumlarda ciddi olarak tehdit edilebileceğine ilişkin hiçbir ifadeye yer vermemişlerdir. Burada, yabancı gemilerin karasularından geçişi sırasında hangi faaliyetlerin geçişi zararlı hale getirdiğini düzenleyen 1982 Sözleşmesinin 19. maddesi güvenlik kavramının açıklığa kavuşmasında yardımcı olabilir. Tabii ki, geçişi zararlı hale getiren her eylemin (örneğin; balıkçılık veya araştırma ve ölçüm gibi) kıyı devletinin güvenliğine zarar verebileceğini söylemek yerinde değildir.

Ancak, kamu düzeni ve barışma yönelik her eylemin geçişi zararlı hale getirdiği gibi, kıyı devletinin güvenliğini tehdit edici olabileceği düşünülebilir. Kıyı devletinin güvenliğini tehdit edici unsurun somut ve yakın olması gerekir. Örneğin; kuvvet kullanılması, silah denemesi veya casusluk faaliyetleri gibi.

Açıklanması gereken bir diğer husus, "geçici" kelimesinin ne kadar süreyi zamanı ifade ettiğidir. Herhalde, bunun bir "makul süre" olması gerekir. Zira, kıyı devletinin güvenliğini tehdit eden unsurların ortadan kalkmasına rağmen, geçişe izin verilmemesi Sözleşmelerin kıyı devletine tanıdığı yetkinin suistimal edilmesi anlamına gelir. Kıyı devletinin geçişi erteleme yetkisini, uluslararası hukukun temel ilkelerine uygun bir şekilde iyi niyetle kullanması 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 300. maddesindeki hükme uygun olacaktır.¹²⁵

Kıyı devletinin geçişi erteleme yetkisi bazı özellikleri olan boğazlarda kullanılamaz. 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'ne göre, açık denizin bir kısmı ile diğer bir kısmı veya yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan ve uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçişi ertelenemez.¹²⁶ Bu tür boğazlarda zararsız geçişi erteleme yetkisinin tanınmamasının nedeni, boğazda ulaşımın serbest olarak yapılabilmesi bir açık deniz alanının olmamasıdır. Kıyı devleti, bu tür boğazlarda zararsız geçişi "erteleyemez". Ancak, geçiş kıyı devletinin kamu düzeni, barışı ve güvenliğine zarar verecek ise, kıyı devleti bu gemilerin boğazdan geçişini "yasaklamak" yetkisine sahiptir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'nde açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile yabancı bir devletin Söz konusu madde, sözleşmede taraflara tanınmış hakların, yetkilerin ve özgürlüklerin hakkın suistimalini teşkil etmeyecek şekilde iyi niyetle kullanmalarını öngörmektedir.

¹²⁶ 1958 Cenevre K.B.B.S. m. 16/4.

karasuları arasında yer alan uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda zararsız geçişi ertelenemeyeceğini hükme bağlamıştır.¹⁻⁷

b) Kıyı Devletinin Yükümlülükleri

aa) Zararsız Geçiş Önlmemek Yükümü

Kıyı devleti, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişine engel

J

I

olmamakla yükümlüdür.

Kıyı devletinin yabancı gemilerin geçişlerini "Zararsız" olduğu müddetçe kolaylaştırmak için gerekli önlemleri alması gerekmektedir.

Gerek 1958 ve gerekse 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmeleri, bir taraftan kıyı devletine, kamu düzeni, barışı ve güvenliği zarar gördüğü takdirde geçişi erteleme yetkisi tanırken, diğer taraftan geçişin zararsız olması durumunda geçişi engellemek yükümlülüğünü açık bir şekilde ifade etmişlerdir. Kıyı devletinin geçişi önlememek yükümlülüğü aynı zamanda, geçişi zorlaştıran, ağırlaştıran veya mali bir yük getiren şartları önlememesini gerektirir. Bu nedenle, kıyı devleti, talep edilmesi durumunda verilen hizmetler dışında, herhangi bir geçiş ücreti alma hakkına sahip değildir.

Kıyı devleti, geçişi kolaylaştırmanın, engel olmamanın yanı sıra geçiş için tehlike arz edebilecek durumları da uygun yollarla duyurmak zorundadır. * 128 129 130

Kıyı devletinin deniz tehlikelerini geçiş hakkını kullanan yabancı gemilere duyurmak yükümlülüğü, sözleşmelerde yer aldığı gibi, uluslararası yargı kararlarında da kabul edilmektedir. Uluslararası Adalet Divanı 9.4.1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'na ilişkin kararında, kıyı devletinin tehlikeleri bildirmek görevi bulunduğunu açık bir şekilde belirtmiştir.¹³¹

bb) Ayrım Yapmamak Yükümlülüğü

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi geçişi önlemek yükümlülüğüne ek olarak, kıyı devletine, herhangi bir devletin gemilerine karşı veya herhangi

1958 B.M.D.H.S. m.45/2.

¹²⁸ 1 95 8 Cenevre K.B.B.S., m. 15/1 1982 B.M.D.H.S., m.24/1.

¹²⁹ 1958 Cenevre K.B.B.S., m.18 1982 B.M.D.H.S., m.26.

¹³⁰ 1958 Cenevre K.B.B.S., m. 15/2 1982 B.M.D.H.S., m.24/2.

¹³¹ Divan söz konusu kararında "Genel olarak gemiciliğin menfaati bakımından, Arnavutluk karasularında bir mayın tarlası bulunduğunu ve bu mayın tarlasının tehlikeli olduğunu yaklaşan İngiliz Savaş gemilerine bildirmesi, Arnavut makamlarının vazifeleri

arasında bulunmaktadır. Bu vazifeler basit insanlık icaplarına..... i denizde seyrüsefer serbestliği prensibine ve her devletin kendi ülkesini bilerek diğer devletlerin aleyhine tercih edilmiş olan fiiller için kullanılmasına müsaade etmemesi esasına dayanmaktadır" demiştir. Bkz. I.C.J, Reports, 1949, s, 22.

bir devlete veya devletten veya devlet adına kargo taşıyan gemiler arasında ayırım yapmamak yükümlülüğü getirmektedir.¹³²

Buna göre, kıyı devletinin, gemilerin ait olduğu devletler arasında ve yük gemileri arasında ayırım yapmaması gerekmektedir. Ayırım yapmamak yükümlülüğü fiilen ve hukuken eşit işlem yapılmasını ifade eder.¹³³ Zararsız geçiş hakkının taşıdığı bayrak ne olursa olsun, genel olarak bütün gemilere tanınan bir hak olması, kıyı devletinin geçiş hakkını kullanan gemilere ve gemilerin mensup oldukları devletlere karşı eşit mesafede olmayı ve geçiş hakkının kullanılması konusunda, ayırım yapmamayı gerekli kılmaktadır.

1982 Sözleşmesi 24. maddenin 1. fıkrasının a bendinde, kıyı devletinin zararsız geçiş hakkının reddedilmesi veya kısıtlanması sonucunu doğuracak şartları ileri sürmemesi gerektiğini öngörmektedir. Buna göre, kıyı devleti kendi iç hukukunda zararsız geçiş hakkının kullanılmasına ilişkin düzenlemeleri yaparken, deniz hukukunun ilkelerini ve özellikle sözleşmede yer alan kuralları göz önünde bulunduracaktır. Geçiş hakkının, sözleşme hükümlerine dayanmayan haksız ve dayanaksız gerekçelerle inkârı ya da ertelenmesi söz konusu sözleşme hükmünün ihlâl edilmesi anlamına gelir.

1982 Sözleşmesinin 1958 Cenevre Sözleşmesi'ne nazaran kıyı devletine ek yükümlülükler getirmesi, zararsız geçiş hakkının deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olması amacının sağlanması yolunda sağlayacağı kaynaklanmaktadır. Zira, karasularından geçişin zor veya imkânsız olduğu denizlerde ulaşımın serbest ve kesintisiz olması mümkün değildir. Zararsız geçiş hakkı denizlerdeki serbest ulaşımın zorunlu bir sonucudur.

E) Zararsız Geçiş Hakkının Uygulandığı Boğazlar

a) Boğaz Kavramı

Boğazlar, gösterdikleri birtakım özelliklere göre, bir devletin ulusal hukuku ya da uluslararası hukuk kurallarına göre düzenlemelere bağlanmaktadır. Bu anlamda, boğazlar ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olarak 2 ana gruba ayrılır.¹³⁴

Tek bir devletin kıyıda bulunduğu ya da bir kapalı denize bağlanan dar su yolları ulusal boğazlar oluşturmaktadır.¹³⁵

¹³² 1982 B.M.D.H.S., m. 24/1 (b).

¹³³ Verdross/Simma s.527; Toluner s. 121.

¹³⁴ Pazarcı, s. 319; Ingo van Münch s. 429.

¹³⁵ Örnek olarak, Rusya'nın kıyıda bulunduğu ve Karadeniz'e Azak Denizine bağlayan Kerç Boğazı gösterilebilir.

Ulusal boğazlar kıyı devletinin egemenliğine tabi olduğundan, boğazlardan geçiş rejimi kıyı devletinin iç hukukuna göre tespit edilmektedir. Ancak su yolu genişliğinin iki katı ya da daha fazla olması durumunda, tarihi haklara dayanan aksine bir gerekçe mevcut olmadıkça bu su yolunun orta yerinde

bulunan açık deniz alanında uluslararası hukuk kuralları geçerlidir.¹³⁶

Uluslararası Boğaz olmanın şartlarında "coğrafi durum" belirleyici unsur olmaktadır. Bu ölçü, Uluslararası Adalet Divanının 9.4.1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nda açık olarak belirtilmiştir.¹³⁷ Coğrafi durum ölçüsüne göre, uluslararası boğaz, uluslararası ulaşımında kullanılan ve iki açık denizi birbirine bağlayan dar su yoludur.

Boğazda deniz trafiğinin az veya çok olması ya da boğazın uluslararası ulaşımında çok veya az önemli olması, uluslararası boğaz olma özelliğini etkilemez.¹³⁸

1982 tarihli B.M.D.H. Sözleşmesi'nde Münhasır Ekonomik Bölge kavramının ortaya çıkmasıyla, bir açık deniz ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren su yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgelerini birleştiren su yolları da uluslararası Boğaz olarak tanımlanmaktadır.¹³⁹

Coğrafi durum ölçüsüne göre, bir açık denizle, bir devletin karasularını bağlayan su yollarının uluslararası Boğaz olup olmadıkları Birinci Deniz Hukuk Konferansı'nda büyük tartışmalara yol açmıştır.¹⁴⁰ Ancak, sonuçta 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi bu tür su yollarının, uluslararası deniz ulaşımı için gerekli oldukları taktirde, uluslararası boğaz olarak kabul etmiştir.¹⁴¹ Bu durum, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi ile teyit edilmiş ve aynı tür su yolunun bir yanda bir devletin karasuları ile diğer yanda bir başka devletin karasuları ile diğer yandan başka devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştirmesi durumunda da uluslararası boğaz niteliği kazanacağı belirtilmiştir.¹⁴²

136

137

138

139

140

141

142

Pazarcı s. 320.

I.C.J, Repors 949, s. 28-29.

Cominos H; The legal Rejime of Straits In the 1982 United Nations Convention on the law of the Sea. Recueil Des Cours, 1987, s. 42.

1982, B.M.D.H.S. m.37.

Özellikle Mısır, Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail'in karasuları bulunan Akaba Körfezi ile Kızıldeniz'i birleştiren Tiran Boğazı'nın bir yandan Mısır karasuları ile diğer yandan açık denizi birleştirmesi nedeniyle, Arap devletleri bu tür su yollarının uluslararası nitelikte sayılmasına şiddetle karşı çıkmışlardır. Pazarcı, s. 320. 1958 Cenevre K.B.B.S. m. 16/4.

1982, B.M.D.H.S. m.45/1, 6.

Tüm bu coğrafi ölçülere rağmen, bir boğaz her yönüyle bir ulusal boğaz özelliğine sahip olsa bile, uluslararası bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliğini kazanır.

b) 1958 Cenevre Sözleşmesindeki Düzenleme

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda zararsız geçiş rejimini öngörmektedir. Karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan geçiş, bir istisna dışında aynı hukukî tabi rejime tutulmuşlardır. Bu istisna, uluslararası boğazlardan geçişin kıyı devleti tarafından ertelenemez olmasıdır. Sözleşmenin 16. maddesinin 4. fıkrasında "Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında uluslararası ulaştırımda kullanılan boğazlarda, yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının ertelemeyeceği" açık olarak belirtilmektedir.

Bu hüküm hem ticaret gemilerine hem de savaş gemilerine uygulanmıştır.

Uluslararası Adalet Divanı, Korfu Boğazı Davası'nda "Açık denizin iki kesimi arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda, savaş gemilerinin barış zamanında önceden izin almaksızın zararsız geçiş hakkına sahip oldukları ilkesinin genellikle kabul edilen ve uluslararası örf ve âdet kurallarına uygun olan bir ilke olduğu" sonucuna varmıştır.¹⁴³

1958 Sözleşmesi Uluslararası Adalet Divanı'nın ortaya koyduğunun ötesinde, zararsız geçişi sadece iki

açık denizi birleştiren boğazlar açısından değil, aynı zamanda bir devletin karasuları ile açık deniz arasında yer alan boğazlar için de kabul etmiştir.

Zararsız geçiş rejim başlangıçta uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlar önemli bir sorun yaratmamıştır. Ancak, 1960'lı yılların ortalarından itibaren özellikle nükleer denizaltıların gelişimi ve bunların okyanusu boşluklarından ve boğazlardan sualtından tespit edilmeden hareket edebilme durumuna getirmiştir. Bu durum; 1958 Sözleşmesi'nde yer alan ve denizaltıların karasularından ve boğazlardan su üstünde seyretme ve bayraklarını gösterme zorunluluğu getiren hükmü, Süper Güçlerin "Zararsız Geçiş" kavramını yetersiz bulmalarında önemli rol oynamıştır.¹⁴⁴

Özellikle açık denizleri birbirine boğazları, deniz gücüne sahip devletlerin denizlerde serbestçe hareket edebilme kabiliyetleri açısından önemli

¹⁴³ I.C.J. Reports 1959 s.28.

¹⁴⁴ Caminos s. 58.

olmuştur. Bunun yanında, uluslararası boğazların önemini etkileyen bir diğer unsur, bu deniz alanları üzerindeki hava sahasının kullanımı olmuştur

Devletlerin 1960'lı yıllardan itibaren karasuları genişliğini artıma eğilimleri uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazların mevcut durumunu önemli ölçüde etkilemiş ve değiştirmiştir.¹⁴⁵

Çoğu kıyı devletlerinin daha önceki dönemlerde 3 mil karasuları genişliğini uyguladıklarından açık deniz koridorlarına sahip olan uluslararası deniz ulaşımında kullanılan boğazların birçoğu, 12 mil ya da daha fazla karasuları genişliğinin uygulanmaya başlaması ile 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde yer alan "zararsız geçiş rejimine tabi olmuşlardır. Zararsız geçiş rejimi, geçiş yapacak devletlerin denizaltılarına su altından geçme hakkı vermediği gibi, askeri ve sivil uçakların da bu alan üzerinden uçuşa hakkını tanımamaktadır.

Bu durumda, deniz gücüne sahip devletler önemli boğazlardan geçiş için zararsız geçiş rejimi yanında yeni bir geçiş rejiminin düzenlenmesi ihtiyacını şiddetle hissetmişlerdir. Bu amaçla, uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda uygulanan zararsız geçiş rejimi yerine "serbest geçiş" ilkesinin daha sonraki sözleşmelerde yer alması için çaba göstermişlerdir.

c) 1982 Sözleşmesi'ndeki Düzenleme

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, boğazlardan geçiş rejimi olarak, transit geçiş rejiminin yanı sıra zararsız geçiş rejimi de kabul etmiştir. Sözleşmenin 45. maddesinde zararsız geçiş rejiminin hangi boğazlara uygulanacağı belirtilmiştir. Buna göre zararsız geçiş rejimi kısım II, bölüm 3'e uygun şekilde, şu boğazlara uygulanacaktır.

Sözleşmenin 38. maddesinin 1. paragrafına göre transit geçiş rejiminin uygulanmasından ihraç edilen boğazlar veya açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazlarda zararsız geçiş rejimi uygulanır.¹⁴⁶ Söz konusu boğazlardan geçiş yapacak yabancı gemiler aynen karasularından geçiş yapan yabancı gemilerin uymakla yükümlü oldukları kurallara uygun şekilde hareket edeceklerdir. *¹¹⁶

Sanger C, Ordering the Oceans -The Making of the law of the Sea, 1987, s. 83-84. 1971'de A.B.D'de yapılan bir araştırmaya göre 12 mil karasuları genişliği kuralının evrensel olarak uygulanması durumunda dünyada uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlardan

116 boğazın karasuları ve da ulusal boğaz haline geleceği tespit edilmiştir. Toluner s. 126.

1982 B.M.D.H.S. m.45/1 a-b

Gemiler Sözleşmenin 19. maddesinde ayrıntılı bir şekilde açıklanan ve geçişi zararlı hale getiren faaliyetlerden kaçınmak zorundadırlar. Boğazlarda uygulanan zararsız geçiş rejiminin karasularından zararsız geçişle ilgili en önemli farkı, söz konusu boğazlarda boğaz devletinin zararsız geçişi erteleme yetkisinin olmamasıdır. Karasularından geçiş sırasında kıyı devletinin güvenliğinin gerektirdiği durumda, geçişin geçici olarak askıya alınması mümkün iken, boğaz devletinin güvenliğinin tehlikeye düşmesi durumunda erteleme yetkisinin olmaması boğaz devletinin güvenliğini koruması konusunda güçlüklerle karşılaşmasına yol açabilir. Sözleşme, boğaz devletinin güvenliğinin tehdit edildiği durumlarda ne gibi tedbirler alabilme yetkisine sahip olduğuna ilişkin herhangi bir hüküm içermemektedir. Geçişin zararlı hale gelmesi durumunda kıyı devletine tanınan cezai ve hukukî yargı yetkisinin, zararsız geçişin ertelenemeyeceği hükmü karşısında pratik bir değeri kalmamaktadır. Zira, boğaz devletinin geçişi

ertelemeyeceği açık iken, ilgili yabancı gemi hakkında nasıl bir işlem uygulayacağı açık değildir. Kanaatimizce böyle bir durumda, yani boğaz devletinin ülke bütünlüğü ve güvenliğinin geçiş nedeniyle ciddi bir şekilde tehdit edildiği durumlarda, boğaz devletinin meşru müdafaa hakkından doğan yetkiye dayanarak yasal önlemleri alabilmesi gerekir.

Sözleşmenin "zararsız geçiş ertelenemez" hükmünün her zaman ve her durumda mutlak anlamda geçerli olacağına kabul edilmesi durumunda, boğaz devletinin güvenliğe ilişkin hayati çıkarlarının zarar görmesi söz konusu olabilir.

Söz konusu hüküm, zararsız geçiş rejimini transit geçiş¹⁴⁷ rejimine oldukça yaklaştırmıştır.

Bu hüküm göz önünde bulundurulduğunda iki rejim arasındaki tek fark, zararsız geçiş rejimine tabi boğazlardan hava sahasında uçaklara üst geçiş hakkının tanınmaması ve denizaltıların su altında geçiş haklarının bulunmamasıdır.

Zararsız geçiş rejimi uygulanan boğazlarda, yabancı gemilerden sadece geçişleri nedeniyle hiçbir rüsum istenmeyecek, sadece yabancı gemilere yapılan özel hizmetler karşılığı rüsumlar talep edilebilecek ve bunlar geçiş yapan gemiler arasında ayırım yapılmadan alınacaktır.¹⁴⁸

147

Bkz. İkinci Bölüm J.3.; Baykal s. 230-255. 1982 B.M.D.H.S. m.26.

3. Transit Geçiş Hakkı

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nden ayrı olarak uluslararası boğazlar için klasik "kesintisiz zararsız geçiş rejimi yanında ayrı bir hukuki rejim olan ve daha fazla serbestileri içeren" transit geçiş hakkını" kabul etmiştir.

A) Tanımı ve Kapsamı

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 38. maddesinin 2. fıkrasında transit geçiş hakkını aşağıdaki şekilde tanımlamıştır.

"Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya ekonomik bölgenin diğer bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve süratli geçiş (transit) münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve üstten uçmak hürriyetinin bu kısma uygun şekilde kullanılması anlamına gelir".

Tanımdan da görüldüğü üzere, transit geçiş kavramı hem denizden hem de bu tür coğrafi konumdaki boğazların hava sahasından geçiş hakkını kapsamına almaktadır. Sözleşmeye göre transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda uygulanacaktır.¹⁴⁹ Bu tür boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar engellenemez transit geçiş hakkına sahiptir.^{150 *}

Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında uluslararası ulaşımda kullanılan ve süren tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan boğazlardan geçiş için önerilen bir rejimdir. Eğer boğaz, boğaz devletinin bir adası ve ana kıtasından oluşmakta ise, adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından benzer uygunlukta bir geçiş yolu olması durumunda, bu boğaza transit geçiş rejimi değil, zararsız geçiş rejimi uygulanır.¹⁵¹ Yine, geçiş rejimi özel olarak düzenlenmiş boğazlarda ve açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile yabancı bir devletin karasuları arasında bulunan boğazlarda da transit geçiş rejimi uygulanmaz.¹⁵²

1982 B.M.D.H.S. m.37.

1982 B.M.D.H.S. m.38/1.

1982 B.M.D.H.S. m.38/1; m.45/1 a.

1982 B.M.D.H.S. m.35/c; m.45/2.

1982 Sözleşmesi'nin transit geçiş rejimi ile getirdiği en önemli nokta, her türlü uçak ve gemilere geçiş hakkını tanımasıdır. Gemi ve uçakların uyrukluğu, sivil ya da devlet ya da ticaret veya savaş gemisi ya da uçağı olmaları arasında hiçbir fark gözetilmemiştir. Her türlü gemi ve uçak izin ya da ihbar yükümlülüğüne tabi olmadan geçiş hakkına sahiptirler.

B) Hukuki Niteliği

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ne göre, transit geçiş, bu geçişe tabi

boğazlarda yabancı gemi ve uçakların "sürekli ve çabuk transit" geçmek amacıyla ulaştırma ve uçuşa serbestiletini ifade etmektedir.¹⁵³ Transit geçiş kavramı hem denizden hem de boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını kapsamına almasından dolayı, transit geçiş rejimi yalnız deniz hukukunda değil, hava hukukunda hava sahasının hukukî rejimini etkileyebilecek hukuki sonuçlar doğuracak bir kavramdır. Devletin hava sahası üzerindeki egemenliği, taraf olduğu andlaşmalar dışında, uluslararası hukuka göre herhangi bir sınırlandırmaya tabi değildir. Egemenliği sınırlandıran andlaşmalar genellikle sivil havacılığa ilişkin yapılan iki veya çok taraflı andlaşmalardır. Bu nedenle, transit geçiş hakkının, 1982 Sözleşmesi'nde kabul edilmesi ve bu geçişe tabi boğazlarda niteliklerine bakılmaksızın her türlü uçağa geçiş hakkının verilmesi, devletin hava sahası üzerindeki egemenliğini sınırlandıran genel bir kural anlamına gelecektir.

Transit geçiş rejimi, boğazlardan geçişi düzenler. Boğaz sularının hukukî rejimini ve kıyı devletinin diğer konulardaki egemenlik yetkilerini etkilemez. Kıyı devleti, transit geçişe tabi boğazlardaki egemenlik yetkilerini ve uluslararası hukukun diğer kurallarına göre kullanmalıdır.¹⁵⁴

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi transit geçiş hakkını kullanan gemilerin yükümlülüklerini ve boğaz devletinin yetki ve yükümlülüklerini ayrıntılı bir şekilde düzenlemiştir.^{153 154 155}

Burada da zararsız geçiş rejiminde olduğu gibi, transit geçiş hakkını kullanan deniz ve hava gemilerinin en önemli yükümlülüğünü boğaz devletinin egemenliğine ve ülkesel bütünlüğüne saygı göstermek oluşturmaktadır. Buna göre, boğaza kıyıdaş devletlerin egemenliğine ve ülke bütünlüğüne veya Birleşmiş Milletler Andlaşması'ndaki ilkelere aykırı olarak kuvvet kullanmak veya tehdidinde bulunmak yasaklanmıştır.¹⁵⁶

¹⁵³ 1982 B.M.D.H.S. m.35/c; m.38/2.

¹⁵⁴ 1982 B.M.D.H.S. m.34.35.

¹⁵⁵ 1982 B.M.D.H.S. m.39.42.

¹⁵⁶ 1982 B.M.D.H.S. m.39/1-b.

Geçiş hakkını kullanan gemi ve uçaklar olağanüstü durum (force majeure) veya tehlike gerekli kılmadıkça, devamlı ve süratli olan normal transit geçiş usulünün gerektirdiği faaliyetler dışındaki herhangi bir faaliyetten kaçınacaklardır.¹⁵⁷

Transit geçiş yapan gemiler denizde çarpışmaların önlenmesine ilişkin uluslararası düzenlemelere ve deniz güvenliğine ilişkin diğer uluslararası kurallara uymak yükümlülüğü altındadırlar.¹⁵⁸ Bunun yanı sıra, deniz kirlenmesinin önlenmesi ve kontrol edilmesine ilişkin uluslararası kurallara uyacaklardır.

Benzer şekilde, uçakların da, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından ortaya konan havacılık kurallarına uymak zorunluluğu vardır.¹⁵⁹

Boğaz devleti, ulaşım güvenliğini sağlamak amacıyla transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabilir. Deniz trafiğine ilişkin bu düzenlemeler uluslararası düzenlemelere ve uygulamalara uygun olmalıdır. Transit geçiş hakkını kullanan gemiler bu tür düzenlemelere uymakla yükümlüdürler.¹⁶⁰

Boğaz devletleri transit geçişi engellemeyecek ve boğazda seyrüsefer etme veya boğaz üzerinde uçuşa ile ilgili bilgiler ve tehlikeleri gerekli şekilde duyuracaklardır. Transit geçiş ertelenmeyecektir.¹⁶¹ Bu madde, boğaz devletlerine açık olarak geçişi engellemeye yükümü getirmekte ve geçişin ertelenmeyeceğini açıkça belirtmektedir. Bunun yanı sıra, boğaz devletlerinin transit geçişle ilgili kanun ve düzenlemeleri yabancı gemiler arasında hukuken ve fiilen ayırım yapmayacak veya uygulanmalarında bu bölümde tarif edilen transit geçiş hakkını pratikçe inkâr etme engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir.¹⁶² Boğaz devletinin koymuş olduğu kanunlara veya sözleşme hükümlerine aykırı bir şekilde hareket eden ve yargı bağımsızlığına sahip bir geminin bayrak devleti veya bir uçağın tescil edildiği devlet, boğaz devletlerine verilen herhangi bir kayıp veya zararın uluslararası sorumluluğunu taşıyacaklardır.¹⁶³

¹⁵⁷

¹⁵⁸

¹⁵⁹

^{160 161 162 163}

1982 B.M.D.H.S. m.39/Pc.

1982 B.M.D.H.S. m.39/2-a.

1982 B.M.D.H.S. m.39/3-a.

1982 B.M.D.H.S. m.42/1-a; m.39/2-a.

1982 B.M.D.H.S. m.44.

1982 B.M.D.H.S. m.42/2.

1982 B.M.D.H.S. m.42/5.

C) Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Rejimlerinin Değerlendirmesi

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki transit geçiş rejimine ilişkin hükümler, aynı sözleşmenin zararsız geçiş rejimiyle ilgili hükümleriyle karşılaştırıldığında, boğaz devletin yetkilerinin gerek düzenleme kapsamına giren konular bakımından ve gerekse boğaz devletine bırakılan takdir hakkı açısından sınırlandırıldığı görülmektedir.

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde mevcut olmayan ve ilk kez 1982 Sözleşmesinde düzenlenen transit geçiş rejimi zararsız geçiş rejimine kıyasla daha fazla serbestiler ihtiva eden ve boğaz devletin egemenlik yetkilerini önemli ölçüde kısıtlayan bir rejimdir. 1982 Sözleşmesi, transit geçiş hakkını kullanan gemilerin uymakla yükümlü oldukları konular¹⁶⁴ açık olarak belirtmesine rağmen, geçiş sırasında bu yükümlerini ihlâl eden gemiler üzerinde boğaz devletin yetkileri konusunda, herhangi bir açıklama getirmemektedir.

Sözleşme transit geçişle ilgili bölümünde, kıyı devletin zararlı geçişi önlemek yetkisine benzer bir yetki öngörmemektedir. Aynı şekilde, zararsız geçiş rejimine ilişkin bölümde yer alan yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin hükümlerde, transit geçiş rejimi için mevcut değildir. Transit geçiş hakkının gerçek niteliğini ortaya koyabilecek bu tür hükümlerin sözleşmede bulunmaması bilinçli bir boşluk olarak değerlendirilmektedir.¹⁶⁵

Transit geçiş hakkına ilişkin hükümlerin yabancı gemi ve uçaklar tarafından ihlâl edilmesi durumunda, kıyı devletin yargı yetkisinin varlığına ve kapsamına ilişkin bir uzlaşma sağlanamaması, uygulamada birçok sorunlar doğuracaktır. Transit geçiş hakkını kullanan bir geminin, geçerken geçişten başka bir faaliyette bulunması, örneğin kaçakçılık yapması, avlanması durumlarında, bu tür eylemlerin "sürekli ve çabuk transit münhasır amacıyla" bağdaşmadığı ortadadır. Yine, geçiş yapan geminin boğaz devletin ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına karşı kuvvet kullanma tehdidinde bulunması durumunda, kıyı devletin yetkilerinin ne olacağına ilişkin bir düzenleme yapılmamış olması önemli bir boşluktur. Boğaz devletin transit geçişi engellemek yükümlülüğü açık bir şekilde sözleşmede yer almasına rağmen¹⁶⁶, geçiş yapan geminin ilgili bölümde geçişle ilişkin yükümlülüklerini ihlâl etmesi durumunda, transit geçişi engellemek hükmünün ne derece geçerli olabileceği tartışılabilir. Özellikle, boğaz devletin ülke bütünlüğüne ve güvenliğine ilişkin konularda egemenlik yetkilerinin mutlak anlamda kısıtlanabileceği kabul edilemez. Kanaatimiz-

1982 B.M.D.H.S. m.42-4.

¹⁶⁵ Toluner s. 131; Verdross/Simma s.249.

¹⁶⁶ 1982 B.M.D.H.S. m.44.

A

ce, en azından bu tür konularda boğaz devletin meşru müdafaa hakkından doğan bir müdahale etmek yetkisinin varlığının kabul edilmesi yerinde olacaktır.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'ne göre, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile, açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümünü birleştiren uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlarda transit geçiş rejimi geçerli iken, bir devletin karasuları ile açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bir bölümünü birleştiren boğazlarda ertelenemez zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır. Uluslararası Adalet Divanı Korfu Boğazı Davası'nda, uluslararası boğazların, uluslararası ulaşımında kullanılan yararlı bir yol olması gerektiğini belirtmiştir. Ancak, 1982 Sözleşmesi uluslararası boğaz kavramının ölçüsünü boğazın uluslararası fonksiyonundan çok, coğrafi konumuna göre belirlemektedir. Buna göre, boğazın uluslararası deniz ulaşımı konusundaki önemi ve yararından çok diğer deniz alanlarıyla ilgili coğrafi durumuna bakılması gerekecektir.

İlk kez 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinde düzenlenen transit geçiş rejimine ilişkin kurallar henüz teamül kuralı haline gelmemiştir.

1982 Sözleşmesinin yürürlüğe girmesiyle birlikte, devletlerin transit geçiş rejimine ilişkin uygulamaları, transit geçiş rejiminin genel olarak kabul edilip edilmeyeceğinin ortaya çıkması gerekmektedir. Genel olarak bakıldığında, transit geçiş rejimi boğaz devletin egemenlik yetkilerini sı-

nırlandıran hükümleri ihtiva etmektedir. Geçiş yapacak gemilerin çıkarla- nın tek taraflı olarak fazlasıyla korunduğu, buna karşın boğaz devletinin hayati çıkarlarının zedelenmesi durumunda ne tür yetkilerinin olacağına ilişkin herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Sözleşmenin bu yönüyle ilerde birçok uluslararası uyuşmazlığın doğmasına sebep olması mümkün görünmektedir.

4. Türk Boğazlarının Hukukî Rejimi

A) Tarihi Gelişimi

Türk Boğazlarından geçiş, tarih boyunca çeşitli andlaşmalarla düzenlenmiştir. Boğazlardan geçiş ile ilgili yapılan düzenlemeler Birinci Dünya Savaşı Öncesi ve Sonrası Dönemlerine ayrılarak incelenebilir.

Türk Boğazları 1453'te İstanbul'un fethinden 19. yüzyılın (1850-) ilk yarısı sonlarına kadar, Osmanlı Devleti'nin tam ve münhasır egemenliği altında iken geçiş ancak onun izni ile gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti, Karadeniz'in bütün kıyılarına egemen olduğundan bunun sonucu olarak Karadeniz bir iç deniz statüsünü kazanmıştır. Bu süre içinde Karadeniz ve Boğazlar barış zamanında, diğer devletlerin gemilerine özellikle savaş

gemilerine, kapalı tutulmuştur. Bu uygulama "Osmanlı Devleti'nin eski kuralı" deyimiyle anılır.

Rusya'nın Karadeniz'e inmesiyle, Karadeniz bir iç deniz olmaktan çıkmıştır. 1774 tarihli Küçük Kaynarca Andlaşması ile Rus ticaret gemilerine Karadeniz'den-Akdeniz'e, Akdeniz'den-Karadeniz'e geçiş hakkı tanınmıştır.

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında 14.09.1829 tarihinde imzalanan Edirne Andlaşması ile, Türk Boğazları'nın Ruslarla ticaret yapan ve Osmanlılara savaş halinde olmayan bütün devletlerin ticaret gemilerine açık tutulması kabul edilmiştir.

Nihayet Avrupalı büyük devletlerle Osmanlı arasında 30.03.1856'da imzalanan Paris Andlaşmasıyla genel bir biçimde bütün devletlerin ticaret gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmıştır. 1871 tarihli Londra Andlaşması da bunu aynen kabul etmiştir.

Buna karşılık savaş gemilerinin barış zamanında Türk Boğazları'ndan geçişi - (1774-1804 arasında Rusya kısa süreli elde etmiş)- 1. Dünya savaşına kadar ilke olarak yasaklanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde Türk Boğazlarıyla ilgili 3 ayrı rejim vardır. Sevr Rejimi, Lozan Rejimi ve Montrö Rejimi. Bunların ortak yönü, geçiş serbestliği ilkesine dayanmalarıdır.

a) Sevr Rejimi:

1. Dünya Savaşından sonra 10.08.1920'de imzalanan Sevr Andlaşması boğazların rejimini de düzenlenmiştir. Bu andlaşma ile Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nda, barış zamanında ve savaş zamanında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine ve uçaklarına geçiş serbestliği tanınmıştır. Ayrıca Boğazlar bölgesinin iki yanında Türk ve Yunan askerinden ve silahtan arındırılmış bölge kurulması öngörmektedir. Boğazlardan geçiş düzenleme ve denetim yetkisi Türkiye'nin temsil edilmediği bir uluslararası komisyona tanınmıştır. Ancak bu andlaşma hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir.

T.B.M.M. Hükümeti'nin 16.03.1921'de Rusya ile imzaladığı Moskova Andlaşması'nda Boğazlara ilişkin hükümler içermektedir. Bu hükümlerde Boğazlar rejiminin düzenlenmesi sorunun yalnız Karadeniz'e kıyıdaş olan devletleri ilgilendiren bir sorun olduğu ifade edilmiştir.

b) Lozan Rejimi:

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Andlaşması'nın 23. maddesine ekli olan ve andlaşma ile aynı hukuki değeri taşıdığı belirtilen Bo-

gazların Rejimine ilişkin Sözleşmede boğazlardan geçiş düzenlenmiştir. Bu andlaşmada öngötilen düzenlemeye göre, Boğazlarda, gerek barış ve gerek savaş zamanında, denizde ve havada, geçiş serbestliği ilkesi kabul edilmiştir. Ancak bu geçiş serbestliği geminin türüne (savaş veya ticaret) savaş veya barış zamanında yapılmasına göre bazı farklılıklar göstermektedir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesinin öngördüğü rejimi 4 noktada toplayabiliriz.

1. Ticaret gemileri ve sivil uçaklar, barış zamanında ve savaş zamanında, Türkiye'nin tarafsız olduğu zaman tam geçiş serbestliğine sahiptirler. Savaş zamanında Türkiye savaşan tarafsız devletlerin gemileri - düşmana yardım etmemek şartıyla- geçiş serbestliğine sahiptirler. Savaş gemileri ve savaş uçakları da barış zamanında ve savaş zamanında Türkiye'nin tarafsız olduğu zaman tam geçiş serbestliğinden yararlanırlar. Savaş zamanında Türkiye savaşansa, tarafsız savaş gemileri geçiş serbestliğinden yararlanacaklardır.

2. Çanakkale ve İstanbul Boğazlarına kıyıdaş bölgelerde 15-20 kilometrelik bölgeler askerden ve silahtan arındırılmaktadır.

3. Boğazlardan geçişi düzenleme ve denetleme yetkisi, Türkiye temsilcisinin başkanlığında oluşturulacak uluslararası nitelikte bir Boğazlar Ko- misyonu'na tanınmıştır.

4. Boğazlardan geçiş serbestliği ve askerden arındırılmış bölgelerin güvenliği tehlikeye girecek olursa, Sözleşmeye taraf ülkeler ve her haliyle Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya, Milletler Cemiyetinin aldığı kararlara uyarak bu tür eylemleri önleyeceklerdir. Lozan'da imzalanan Boğazların rejimine ilişkin Sözleşmede bir süre kabul edilmemiştir. Bu rejim ancak 13 yıl uygulanabilmiştir. Bu rejimi garanti eden sözleşmeye taraf ülkelerden Japonya ve İtalya'nın 1930'lı yıllardan saldırgan politika izlemeleri ve zamanın siyasi olayları nedeniyle Milliyetler Cemiyeti'nin zayıflaması karşısında Türkiye'nin güvenlik sorunları da gündeme gelmiştir. Böylece Türkiye bir konferans toplayarak Boğazlar rejimini değiştirilmesi konusunda çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Türkiye 11 Nisan 1936'da sözleşmeye taraf devletlere gönderdiği notada, Lozan rejiminin işlemez bir durumda olduğunu ileri sürerek, andlaşmanın değiştirilmesini istemiştir. Bu girişimler sonucu Boğazlar rejimini değiştirmek üzere 22 Haziran 1936 tarihinde Montrö Konferansı toplanmış ve Boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen yeni bir andlaşma Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20.07.1936 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşme 9.11.1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

B) 1936 Tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Türk Boğazlarının bugünkü hukuki rejimini 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Sözleşmesinde (Konvansiyonu) düzenlenmektedir. Bu sözleşme Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ve İngiliz Commonwealth'ine dahil Avusturya temsilcileri tarafından imzalanmış ve 9 Kasım 1936 da yürürlüğe girmiştir.

İtalya 02.05.1938'de Sözleşmeye katılmıştır. Japonya 1951 tarihli Banş Andlaşması ile Montrö Sözleşmesi'nin tüm haklarından vazgeçmiştir.

Montrö Sözleşmesi'nin tamamı 29 maddelik bir ana metin, bu ana metne 4 ek ve bir de protokoldan oluşmaktadır.

Sözleşmenin başlangıcında Boğazlar deyimi ile Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazının kastedildiği belirtilmektedir.

Sözleşmenin amacı, başlangıç bölümünde şöyle belirtilmiştir:

"24 Temmuz 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin amacı Boğazlardan geçiş ve ulaştırmayı Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak bir biçimde düzenlenmektedir."

Sözleşmenin 1. maddesinde tarafların Boğazlardan geçiş ve ulaştırma serbestliği ilkesini tanıdıkları ve teyit ettikleri hükmü yer alır. Bu serbestinin kullanılması Sözleşme hükümleri uyarınca olacaktır.

Montrö Sözleşmesi'nde getirilen düzenleme ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen askerden arındırılmış bölgeler ve Boğazlar Komisyonu kaldırılmıştır. Böylece, Komisyona tanınan bütün yetkiler Türkiye'ye geçmiştir. Bu Türkiye için çok önemli bir gelişmedir. Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenliğini yalnızca geçiş ve ulaşım konusunda sınırlandırır. Sözleşmenin kapsamına girmeyen konularda, örneğin zabıta (polisye) ve yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin tartışmalara bakıldığında şunu söylemek mümkündür. Günümüzde önemi gittikçe artan deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz kazalarını önlemek amacıyla geçiş güvenliğine ilişkin trafik düzenlemeleri yapılması, geçiş hakkının özüne dokunmamak ve sözleşmenin açık hükümlerine ters düşmemek şartıyla, yetkisi Türkiye'ye saklı tutulmuştur. Türkiye bu amaçla deniz trafiğine ilişkin ilk kez 1994 yılında Boğazlar Tüzüğü'nü ve daha sonra 1994 tarihli Tüzüğü yürürlükten kaldırılan 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü yürürlüğe koymuştur. Tüzüklerin yürürlüğe girmesiyle boğazlarda meydana gelen deniz kazalarında azalma olmuştur. Boğazlar tüzüğünün amacı Montrö Sözleşmesi'nde belirtilen geçiş hakkının özüne dokunmadan sözleşmenin 1. maddesinde yer alan "Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla deniz trafiğini düzenlemektir." Montrö Sözleşmesi, Boğazlardan geçiş yapmakta olan gemiler bakımından bir düzenleme getirir. Boğazlardaki limana uğrayan gemiler bakımından Türkiye'nin yetkilerini sınırlamaz. Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak, deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek amacıyla yürürlüğe giren 1998 tarihli Tüzükle beraber, tamamen Uluslararası Denizcilik Örgütü (İMO)

standartlarına uygun olarak yapılan trafik ayırım şemaları (TSS) uygulaması da başlamıştır. Tüzük üç ana unsurdan oluşmaktadır. Bunlar, Colreg kural 10'a göre tesis edilmiş trafik ayırın m şemaları (TSS), Uluslararası Denizcilik Örgütünün karanna göre Gemi Raporlama Sistemi ve seyir düzenlemeleridir. Sistemin en önemli unsurlarından birini oluşturan gemi raporlama sistemine göre limanlardan kalkan ve Türk Boğazlarına giriş yapacak gemilere belli bir süre önce bildirimde bulunma yükümlülüğü getirilmiştir. Geçişin kendine münhasır Montrö Sözleşmesine dayalı ayrıcalığını belirtmek amacıyla eski tüzükteki "transit geçiş" kavramı yerine "uğraksız geçiş" kavramı getirilmiştir. Türk Boğazlarından geçen uğraksız gemiler dışındaki gemilerin kılavuz kaptan alma zorunda oldukları hükmü tüzüğe dahil edilmiştir.

a) Montrö Rejimi

Montrö Sözleşmesi'nde kabul edilen ilke geçiş serbestliğidir, (md. 1) Ancak bu geçiş rejimini ticaret gemileri ve savaş gemileri bakımından farklı bir şekilde düzenlenmiştir.

1. Ticaret gemileri (md.2-4)

a) Barış Zamanında:

Bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece tam serbest geçiş hakkına sahiptirler. Bu geçiş transit olarak, sağlık denetimi dışında herhangi bir formaliteye bağlı olmadan gerçekleştirilecektir. Kılavuz almak ihtiyatıdır. Kılavuz almanın zorunlu olmaması kazalarının başlıca nedenlerinden biridir. Geçiş serbestliğinin kullanılması ve mali yükümler açısından Türk gemileri ve diğer gemiler arasında ayırım yapılamaz.

b) Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı:

Ticaret gemileri barış zamanı için öngörülen kurallar uyanınca, geçiş serbestliğinden yararlanırlar.(md.4)

c) Türkiye'nin Taraf Olduğu Savaş Zamanı:

Tarafsız devletlerin ticaret gemileri düşmana yardım etmemek şartıyla, geçiş hakkına sahiptirler. Türkiye savaş hukukuna dayanarak gemilerin taşıdığı yükü kontrol edebilir. Kılavuz alınması mecburiyeti getirebilir. Geçişler gündüz yapılır.(m.5)

d) Türkiye'nin Kendisini Pek Yakında Bir Savaş Tehlikesi Tehdidi Altında Saydığı Zaman:

Bu durumda, ticaret gemileri banş zamanı kurallarına göre gündüzleri geçebileceklerdir.(m.6)

2. Savaş Gemileri

a) Banş Zamanı:

Banş zamanına ilişkin düzenleme, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini ve Karadeniz'deki durumlarını kapsamaktadır. Boğazlardan geçiş Türkiye'nin güvenliğinin korunması amacıyla bazı sınırlamalara tabi tutulmuştur. Aynı amaçla Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliklerinin korunması için, yabancı devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri deniz kuvveti sınırlanmıştır.

aa) Boğazdan Geçişle İlişkin Sınırlamalar.

Boğazlardan geçecek savaş gemileri geçişlerini Türk Yetkililere ihbar (ön bildirim) etmeleri gerekir. İhbar geçişten 8 gün önce yapılır.

-Boğazlardan, barış zamanında, istisnalar saklı kalmak üzere, yalnız hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler geçebilir. Bu sınırlara dahil gemiler gerekli ihbarda bulunmak ve gündüz geçmek zorundadırlar, (md.10, 13).

- Boğazlardaki yabancı savaş gemisi sayısı 9 gemiyi ya da 1 5.000 Tonu aşmamak şartıyla geçiş yapacaklardır. Gemilerin sınıfları ve tonajları bakımından kabul edilen bu sınırlamalar 2 duumda (istisnalar) uygulanmaz.

-Türkiye Hükümeti'nin daveti üzerine Boğazlardaki bir limanı ziyaret edecek yabancı gemiler boğazlara girebilir, (md. 17)

- Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler 15.000 tonu aşan hattı harp (su üstü harp gemileri) gemilerini ve uçak gemilerini teker teker Boğazdan geçirebilirler.

Böylece Sözleşme'nin hükümlerine göre, Karadenize kıyıdaş olmayan devletlerinin uçak gemilerinin, hattı harp gemilerinin ve denizaltılarının Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Yani; Karadeniz'e, kıyıdaş olmayan devletlerin, yalnızca hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler boğazlardan geçebilirler. Bu sınıf dışındaki büyük savaş gemileri boğazlardan geçerek Karadeniz'e açılmazlar.

bb) Karadeniz'e İlişkin Sınırlamalar:

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin uçak gemilerinin, hatlı harp gemilerinin ve denizallılarının Boğazlardan geçiş hakkı olmadığı için Karadeniz'e açılmazlar. Bu devletlerin Boğazları geçmeye hak kazanan hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemilerinin Karadeniz'deki toplam tonajı olağan olarak 30.000 ton ile sınırlanmıştır. (md. 18/1.a) Bu sınırlama kimi koşullarda 45.000 tona kadar çıkabilir. Bir devletin savaş gemilerinin tonajı en çok bu toplam tonajın 3/2 ne kadar varabilir, (md. 18/1 .c) İnsani amaçlı durumlar bu sınırlamanın dışında tutulmuştur.

Son olarak Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri, bu denizde bulunmalarının amacı ne olursa olsun, Karadeniz de 21 günden fazla kalamazlar.

b) Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı:

Bu durumda, tarafsız devletlerin savaş gemileri barış zamanı için geçerli kurallara uyarak Boğazlardan geçebilirler ve Karadeniz'e açılabilirler, (md. 19/1)

Savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi ilke olarak yasaktır, (md.19/2) Bu kuralla ilişkin 2 istisna öngörülmüştür.

- Milletler Cemiyeti çerçevesinde kararlaştırılan ortak bir harekete katılan savaş gemileri Boğazlardan geçebilirler. Bugün Milletler Cemiyeti'nin yerini Birleşmiş Milletler almıştır.

- Bağlama limanından ayrılmış gemilerinin limanlarına dönmesi, mümkündür.

c) Türkiye'nin Taraf Olduğu Savaş Zamanı:

Savaş zamanında, Türkiye savaşırsa, Boğazlardan savaş gemilerinin "Karadeniz'e kıyıdaş olsun-olmasın bütün gemilerin) geçişi konusunda istediği düzenlemeyi yapmakta tamamen serbesttir, (md.20) Bir anlamda, sözleşme askıya alınmaktadır.

d) Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidinde Maruz Saydığı Durumda da bu hüküm geçerlidir. Pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidin bulunup bulunmadığını Türkiye takdir edecektir. Ancak Türkiye bu yetkisini kullanmış olduğunu Sözleşmeye taraf devletlere bildirilecektir, (m.21/3- 4).

Fakat, bu Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkına sahip olduğu anlamına gelmez. Türkiye takdir hakkını uluslararası hukuka uygun şekilde kullanmak durumundadır. Montrö Sözleşmesi hava gemilerinin (uçakların) boğazlar üzerinden geçişi konusunda yalnız sivil uçaklara, Akdeniz ve Karadeniz arasında, yasak bölgelerin dışında ve ihbar (ön bildirim) şartıyla geçiş hakkını tanımaktadır (md.23) Böylece, askeri uçakların Boğazlar üstünden geçmesi Sözleşme dışı tutularak, Türkiye'nin bu konudaki yetkisine bir sınırlama getirilmemiştir.

b) Montrö Sözleşmesinin Feshi ve Değiştirilmesine İlişkin Düzenleme

Sözleşmenin feshi ve değiştirilmesine ilişkin prosedür (usul) sözleşmede düzenlenmiştir. Sözleşmenin 28. inci maddesi uyarınca Sözleşme yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 20 yıl yürürlükte kalacaktır. Sözleşmede öngörülen bu 20 yıllık süreden iki yıl önce taraflardan birinin bir ön bildirme bulunması durumunda, Sözleşmenin iki yıl sonra bütün taraflar için sona ermesi gerekir. Bu 20 yıllık süre (1956 da) dolmuştur ve taraflardan hiçbiri sözleşmeyi feshetme hakkını kullanmamıştır. Dolayısıyla Sözleşme hala yürürlüktedir. 20 yıllık süre dolduğuna göre Sözleşme feshin ihbar edildiği tarihten iki yıl sonra yürürlükten kalkar. Sözleşmenin feshedilmesi durumunda taraflar yeni Boğazlar rejimini saptamak (yeni bir sözleşme) üzere bir konferansa katılmayı taahhüt etmişlerdir.

28. maddenin iki paragrafında, Sözleşme'nin 1.maddesinde kabul edilen geçiş serbestliği ilkesinin süresiz olduğu hükmü yer alır. Yani, Montrö Sözleşmesi yerine başka bir Sözleşme yapılmadan ortadan kalksa bile Boğazlardan geçiş serbestliğinin ilke olarak sürmesi gerektir. Böylece, taraflar uluslararası örf ve âdet hukukunun öngördüğü geçiş serbestliği ilkesini tutmak niyetinde oldukları açıklamışlardır.

Buna rağmen, andlaşmalar hukukuna göre (Vienna Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi md.39) Montrö Sözleşmesine taraf devletlerin oybirliğiyle bu ilkenin değiştirilmesi veya bundan vazgeçilmesi (çok zor da olsa) mümkündür.

Sözleşmenin bir bölümünün değiştirilmesine ilişkin izlenecek usûl 29. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık sürenin sonunda, taraflardan her biri, sözleşmenin bir veya birkaç maddesinin değiştirilmesini önerebilir. Bu öneriyi, kural olarak 2 sözleşmeye taraf devletin desteklemesi gerekir. Fakat öneri, Boğazlardan geçecek savaş gemilerinin sayı ve tonajlarına ilişkin 14. maddenin ve savaş gemilerinin (Karadeniz'e kıyısı olmayan) Karadeniz'deki

durumunu düzenleyen 18. maddenin değiştirilmesine ilişkin ise, taraf devletlerden birisi tarafından desteklenmesi yeterlidir.

Sözleşme hükümlerinin öncelikle diplomasi yoluyla değiştirilmesi yoluna gidilebilir. Çözüm bulunmasa taraflar bu konuya ilişkin bir konferansa katılmayı taahhüt etmişlerdir.

Sözleşme hükümlerinin Konferansta değiştirebilmesi için, karar olarak, tarafların oybirliği aranır. Ancak, Sözleşmenin 14. ve 18. maddelerinin değiştirebilmesi için tarafların dörtte üçünün olumlu oy vermesi yeterlidir. Bu dörtte üç çoğunluk özel bir çoğunluktur. Türkiye dahil Karadeniz'e kıyı- daş olan devletlerin en az üçünün bu dörtte üç çoğunluk içinde bulunması gerekir. Böylece savaş gemilerinin Boğazlardan geçişinin ve Karadeniz'deki durumlarını düzenleyen hükümlerin değiştirilmesinde, Türkiye'ye "veto hakkı tanınmış olmaktadır. Bu hükümlerin Türkiye'nin olumlu oyu olmadan değiştirilmesi mümkün değildir. Sözleşmede bu usul uygulandığından henüz bir değişiklik yapılmış değildir.

C) Montrö Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 35. maddesinin (c) fıkrasında, bu sözleşme ile getirilen geçiş rejiminin geçişin tamamen veya kısmen yürürlükte bulunan eski uluslararası rejimlerini etkilemeyeceği hükmüne açık bir biçimde yer vermiştir.

Boğazlardan geçiş rejimi Türkiye açısından da büyük öneme sahiptir. Zira, ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili bir deniz ülkesi ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılan boğazlara sahiptir.

Türkiye 1982 B.M.D.H Sözleşmesi'ne taraf değildir. Ayrıca boğazlarımızda 1936 tarihli Montreux Andlaşması uygulanmaktadır.

1982 Sözleşmesi'nin bu açık hükmü karşısında, rejimleri uluslararası özel andlaşmalarla belirlenmiş olan Cebelitarık Boğazının,¹⁶⁷ Danimarka Boğazlarının¹⁶⁸, Magellan Boğazı'nın¹⁶⁹ ve Türk Boğazlarının hukukî rejimleri korunmuş, bir başka deyişle değişmemiştir.¹⁷⁰ Hukukî rejimleri

¹⁶ Akdeniz ile Atlas Okyanusu'nu birleştiren bu boğaza İspanya, Fas ve Cebelitarık kayası nedeniyle İngiltere kıyıdaştır. Ticaret ve Savaş gemilerinin serbest geçişine açık olan bu boğaza ilişkin kurallara İngiltere ve Fransa arasında Nisan 1904 tarihinde Londra Bildirisi'nde belirlenmiştir. İspanya, Fransa ile yaptığı 27 Kasım 1912 tarihli Andlaşma ile Bildiriye katılmıştır. Fas ile halefiyet nedeniyle bu Bildiriye taraftır.

¹⁶⁸ Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasındaki üç boğazdan oluşmaktadır. Büyük Belt ve Küçük Belk Danimarkaya aittir. Sund Boğazı ise İsveç ve Danimarka arasında sınır oluşturmaktadır. Ticaret ve Savaş gemileri için, barış zamanında, serbest geçiş kuralının uygulandığı bu boğazların hukukî rejimini 14 Mart 1857 tarihli Kopenhag Andlaşması düzenlemektedir.

¹⁶⁹ Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu'nu birleştiren bu boğaz dünyanın en uzun boğazıdır. Uzunluğu 360 deniz milidir. Bu boğazın hukukî rejimi, kıyıdaş devletler olan Arjantin ve Şili arasında 23 Temmuz 1881 tarihli Buenos Aires Andlaşması ile belirlenmiştir. Bu andlaşmaya göre, bu boğaz sürekli tarafsız bir statü altına konmuş ve tüm savaş ticaret gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmıştır.

1982 B.M.D.H.S. m.35/c; m.311/5.

170

uluslararası andlaşmalarla belirlenen boğazlardan geçiş kuralları, ilgili devletler tarafından yapılan özel andlaşmalarda, farklı şekilde fakat genel olarak serbestlik ilkesine bağlı kalınarak düzenlenmiştir.

Hukukî rejimi 1936 tarihli Montrö Andlaşması'ndan düzenlenen Türk Boğazları terimi, Çanakkale Boğazı'nı¹⁷¹, Marmara Denizi ni¹⁷² ve İstanbul Boğazı'nı¹⁷³ kapsar.

Türk Boğazları iki açık denizi (Karadeniz ve Ege denizi) birleştiren coğrafi konumdadır. Ayrıca, Karadeniz ve Akdeniz'i bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı geçiş açısından her zaman bir bütün sayılmıştır. Türk boğazlarından geçiş, tarih boyunca çeşitli andlaşmalarla düzenlenmiştir.¹⁷⁴ Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde, Osmanlı Devletinin tam ve münhasır egemenliği söz konusu iken, geçiş ancak onun izni ile gerçekleşmiştir. Daha önce de belirtildiği gibi Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde Türk Boğazlarıyla ilgili 3 ayrı hukukî rejim vardır. Bunlar, Sevi'Rejimi, Lozan Rejimi ve halen geçerli olan Montrö Rejimidir. Bunların ortak yönü, geçiş serbestliği ilkesine dayanmalarıdır.

Türk Boğazlarının halen geçerli olan hukukî rejimi, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiş olan

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Sözleşmenin geçerlilik süresi 1956 yılında dolmasına rağmen, taraf devletlerden hiçbiri sözleşmenin feshi talebinde bulunmamıştır.¹ " Bu nedenle, Sözleşme günümüzde de yürürlüktedir ve Boğazların rejimi bu Sözleşmenin hükümlerine tabi bulunmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır. Sözleşmede yer almayan konularda, örneğin; yargı yetkisi, deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi konularda Türkiye'nin yetkisini tanımaktadır.

Türkiye, geçiş hakkının özüne dokunmamak ve genel deniz hukuku kuralları çerçevesinde kalmak kaydıyla boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde her türlü zabıta ve yargı yetkisini kullanabilecektir. Montrö

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu 36 mildir. En geniş yeri 4 mildir.

Marmara Denizinin kıyılarının uzunluğu 150 mildir. En geniş yeri 40 mildir.

İstanbul Boğazı'nın uzunluğu 17 mildir. En geniş yeri 2 mil, en dar yeri 1 mil genişliğinin- dedir.

Yüksel İnan, Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi, II. Bası, Ankara 1995; To- luner s. 139-166; Pazarcı s. 323-330; Mahmut Belik, Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü, İstanbul, 1962.

Sözleşmenin 28. maddesinin 2. fıkrasına göre, Sözleşme, taraf devletlerden birisinin feshi ihbarda bulunması durumunda, bu ihbar tarihinden 2 yıl geçmesiyle feshedilmiş olacaktır.

Sözleşmesi'nde Türkiye'nin yargı yetkisini sınırlayan herhangi bir hüküm olmadığı gibi, bu konuda ne bir uluslararası andlaşma ne de örf ve adet kuralı mevcut değildir. Bu sebeple, Türk mahkemeleri transit geçiş halinde dahi boğazlardan geçiş yapan yabancı gemiler üzerinde her türlü ihtiyatî ve icraî haciz işlemleri yapabilecektir. Yabancı geminin fiilen transit geçiş halinde olması 1982 B.M.D.H Sözleşmesinin uygulanacağı anlamına gelmez. Çünkü, "geçişin transit olması" ile "transit geçiş rejimine tabi olmak" farklı durumlardır.^{1, h}

1982 B.M.D.H Sözleşmesi 35. maddesinin (c) bendinde yer alan hüküm nedeniyle Türk boğazlarının hukukî rejimini etkilemeyecektir. Ancak Montrö Sözleşmesinin feshedilmesi durumunda, aynı sözleşmenin 28. maddesine göre, boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi süresizdir. Bu şekilde taraflar hem uluslararası teamül hukukunun hem de Lozan Barış Andlaş- ması'nın öngördüğü serbest geçiş kuralını korumak istediklerini önceden beyan etmişlerdir.¹ ' Ancak bu durumda, geçiş serbestliği ilkesinin nasıl uygulanacağı, sınırlarının ne olacağı, hangi rejimi bağlı olarak değerlendirileceği sorulan ortaya çıkmaktadır. Montrö Sözleşmesi serbest geçiş ilkesini tanımasına rağmen, gemilerin geçişleri açısından bunların türlerine göre çeşitli kısıtlamalar getirmiştir. Sivil hava gemilerine Akdeniz-Karadeniz arasında olmak üzere geçiş hakkı tanımıştır. Dolayısıyla, Montrö düzeni, 1982 B.M.D.H Sözleşmesi'nde düzenlenen transit geçiş rejimine kıyasla daha kısıtlayıcıdır. Montrö Sözleşmesi'nin sona ermesi ve transit geçiş rejiminin bir teamül kuralı haline gelmesi durumunda, sözleşmeye taraf devletlerin transit geçiş rejimine göre geçiş talebinde bulunmaları mümkündür.

Türk boğazları, coğrafi olarak açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir kısmı arasında uluslararası ulaşımda kullanılan ve bu nedenle de transit geçiş rejiminin geçerli olacağı bir konumda bulunmalarına rağmen, transit geçiş rejimine tabi olmayacaklardır. Ancak, Montrö rejiminin sona ermesi durumunda bile, transit geçiş rejiminin değil, zararsız geçiş rejiminin uygulanması gerekecektir. Bu durumda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişin ayrı ayrı değerlendirilmesi ve Marmara Denizi'nin

¹⁶ Toluner s. 150; İnan s. 50; Toluner, Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin yetkileri, İÜHF-M- MAUM, İstanbul, 1994, s. 13 vd. Uygulamada Türk Mahkemeleri aynı yönde karar vermektedir. Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi Romen bandıralı bir ticaret gemisi üzerine konulan ihtiyatî haciz kararının kaldırılması için açılan davayı "Montrö Sözleşmesi'nde Mahkemelerin yargı yetkisini ve ihtiyatî haciz karar verilmesini engelleyen bir hüküm olmaması, Türkiye'nin 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H.S. imzalamamış olması nedenleri ile reddetmiştir. (E. 1993/588, K. 1994/852) Mahkeme bir başka kararında, Boğazın İstanbul limanı içerisinde kaldığı ve boğazlardan geçiş yapan yabancı gemilerin ihtiyaten haczedilebileceğini belirtmiştir.

Toluner, s. 161; İnan s. 80.

özel konumunun ortaya konması zorunluluğu doğacaktır. Her bir boğazdan yapılacak geçiş, bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasındaki geçiş olarak değerlendirilip, 1982

Sözleşme- si'nin 45. maddesinde yer aldığı gibi ertelenemez, zararsız geçiş rejimine tabi olacaktır. Transit geçiş rejiminin her türlü gemi ve uçağı vermiş olduğu geçiş hakkı boğazlarda uygulanmayacaktır. Zararsız geçiş rejiminin uygulanması, Montrö Sözleşmesi'nin amacına daha uygun görünmektedir. Sözleşmenin amaç bölümünde Türk boğazlarından geçişin "Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde" düzenleneceği açık olarak belirtilmektedir. Kıyı devletinin egemenlik yetkilerini önemli ölçüde sınırlandıran ve devletin güvenliğe ilişkin kaygıları yeterince göz önüne almayan transit geçiş rejimi yerine, geçişin kıyı devletinin egemenliğine ve güvenliğine zarar vermesi durumunda geçişi erteleme ve yargılama yetkisi tanıyan zararsız geçiş hakkının uygulanması ise Montrö rejimine göre daha uygun olacaktır.

Türk boğazlarında bugün uygulanmakta olan hukukî rejim, tarihi bir gelişimin sonucudur. Boğazların hukuki rejiminin tarihi boyunca siyasi gelişmelere bağlı olarak belirlendiği görülmektedir.

Bugün, Boğazları ekonomik, siyasi ve askeri bakımlardan Türkiye için önemli bir doğal bağlantı ve ulusal birlik unsurudur.

Boğazların hukukî rejimi, yalnızca uluslararası deniz ulaşımı açısından değil, aynı zamanda Türkiye'nin güvenliği ile de yakından ilgilidir. Bu nedenle, Boğazların hukuki rejimine ilişkin kurallar ve politikalar belirlenirken, Türkiye'nin hayati hakları ve ulusal savunması hiçbir zaman, gözden uzak tutulmaması gereken noktalardır. Bunun yanı sıra, son yıllarda gittikçe artan deniz yoluyla petrol taşımacılığında meydana gelen deniz kazaları, boğazları ve çevresindeki can ve mal güvenliğini önemli ölçüde tehdit etmektedir. Boğazlar için yeni bir hukuki rejimin belirlenmesi durumunda, askeri güvenliğini yanı sıra, denizdeki kazalardan dolayı meydana gelebilecek tehlikelerin bertaraf edilmesi konusunda da gerekli önlemlerin alınması zorunluğu vardır.¹⁷⁸

¹⁷⁸ Türkiye, ilk kez 1.7.1994 tarihinde Boğazlarda mal, can ve çevre korunmasına yönelik deniz trafiğini düzenlemek amacıyla tek taraflı olarak Boğazlar Tüzüğü nü yürürlüğe koymuştur. Montreux Sözleşmesi'nde yer alan serbest geçiş ilkesini ihlâl etmeyen, sadece deniz trafiğine ilişkin düzenlemeler getiren söz konusu Tüzüğü başta Rusya Federasyonu olmak üzere Karadeniz'e kıyıdaş devletler tanımadıkları beyan etmişlerdir. Ancak, tüzüğün yürürlüğe girmesinden sonra, boğazlarda meydana gelen deniz kazalarında azalmalar olduğu görülmüştür. Ancak, uygulamada tespit edilen eksiklik ve aksaklıkları gidermek amacıyla 8/10/1998 tarih ve 1998/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yeni bir Tüzük yürürlüğe girmiştir. 1994 tarihli Tüzük 1998 tarihli "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü"nin 51. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni tüzü-

5. Uluslararası Hukukta Kanallar ve Kanal İstanbul Projesi

A) Uluslararası Hukukta Kanalların Statüsüne İlişkin Genel Bilgiler

Kanallar, en kısa iadeyle, seyrüsefer amacıyla kullanılan yapay su yollarıdır. Diğer bir ifadeyle, "bir veya birden çok devletin kara ülkesinde insan eliyle açılmış, iki akarsuyu veya bir akarsu ile bir gölü birleştiren, bir akarsuyu denize bağlayan veya denizin iki parçasını birleştiren su yolları" olarak tanımlanabilir.¹⁷⁹

Coğrafi konumlarına ve uluslararası seyrüseferde kullanılıp kullanılmamalarına göre uluslararası hukuk konusu olabilen ulusal, sınıraşan, uluslararası veya okyanuslararası gibi farklı türlerde kanallardan söz edilebilir. Yapay olmaları itibarıyla uluslararası hukukta kanallar, boğazlar gibi doğal su yollarından ayrılırlar.¹⁸⁰ Oppenheim, insan eliyle/yapay şekilde inşa edilmiş su yolları olmalarından ötürü, kanalların, Devletlerin kara ülkesinin bir parçası olduğunun açık olduğunu ifade etmektedir. 19. yüzyılın ikinci yarısında, okyanuslararası inşa edilen Panama ve Süveyş Kanalları ile birlikte, konu uluslararası hukukun ilgilendiği bir konuya dönüşmüştür. Örneğin, Ege Denizi ve Adriyatik Denizi arasında bağlantı kuran ve Yunanistan toprakları üzerinde 1881-1893 yılları arasında inşa edilmiş olan Korint Kanalı bakımından söylenecek pek bir şey bulunmaz. Kanal tamamen Yunanistan toprakları içerisinde yer alır ve her ne kadar uluslararası seyrüsefere açık bir kanal olsa da, Yunanistan, buradaki geçiş düzenini tamamen kontrolü altında bulundurur.¹⁸¹

Farklı türde kanallara uygulanacak ortak bir geçiş rejiminden söz etmek mümkün olmadığı gibi, benzer türden kanallar da aynı seyrüsefer kaidelerine tabi olmayabilir. Dolayısıyla geçiş rejiminin tayini iç hukuk kurallarına veya kanala uygulanacak uluslararası anlaşma kurallara göre mümkün olacaktır.¹⁸² gün deniz trafiğini düzenlemek ve deniz kazalarını önlemeye ilişkin amacına ulaştığı söylenebilir.

Hamza Eroğlu, Devletler Umumi Hukuku - 1. Cilt, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari ilimler Akademisi Yayını, 1979, s. 231'ndan aktaran: Hakan Arıdemir, "Uluslararası Kanalların Uluslararası Hukuktaki Statüsü", Arzu Al, Meral Balcı (Ed.), Uluslararası İlişkilerde Güncel Çalışmalar I, Kütahya: Academia Yayınevi, 2018, s. 142.

180

- Rainer Lagoni, "Canals", Rudolf Bernhardt (Ed.), Encyclopedia of Public International Law içinde, Amsterdam: North Holland, Elsevier, Vol. 10, 1989, s. 36.

181

Lassa Oppenheim, Hersch Lauterpacht (Ed.), International Law - A Treatise - Vol. I - Peace, London: Longman, Greens and Co., 1958, s. 490.

⁸² Lagoni, Canals, s. 36.

Kanallar, kara ülkesi üzerinde inşa edildikleri devletin ülkesel egemenliği altındadır. Hiçbir devlet, toprakları üzerinde bir kanal inşasına mecbur olmadığı gibi, inşa ettiği bir kanal üzerinden seyrüseferi devam ettirmeye de mecbur bırakılamaz. Ancak bunun aksini öngören andlaşmaların yapılabilmesi de mümkündür. Herhangi bir andlaşmanın yokluğunda, bir devletin ülkesi üzerindeki bir yapay su yolunu, uluslararası geçiş rejimine tabi kılma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Kanalların çoğunluğunun yönetimi, üzerinde inşa edildikleri topraklara sahip devlete ait olmakla birlikte, bir dönem Süveyş Kanalı'nda olduğu gibi bir özel şirketin veya Panama Kanalı'nda olduğu gibi yabancı bir devletin veya uluslararası bir komisyonun yönetiminde de olabilir.^{183 184 185}

Son olarak, uluslararası hukuk, boğazlar gibi doğal su yollarından geçişe ilişkin ücret taleplerini, geçiş esnasında kullanılan hizmetlerle veya seyrüseferin güvenliği ve sürdürülmesine yönelik yapılan harcamalarla ilgili hakkaniyete uygun ücretlendirmeler dışında, yasaklamaktadır. Öte yandan, yapay su yolları olan kanallar, bu temel prensibin kapsamına girmezler. Kanalla ilgili talep edilecek ücretler geminin büyüklüğü veya su yolunun kullanım sıklığı gibi hususlar üzerinden belirlenebilir.^{1,vi}

B) Kanal İstanbul Projesi'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi Kapsamında Değerlendirilmesi

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul'un Avrupa yakasında inşası planlanan ve Marmara Denizi ile Karadeniz'i, İstanbul Boğazı'na alternatif olarak birbirine bağlaması planlanan bir yapay su yolu projesidir. Kanal İstanbul benzeri Boğaza alternatif su yolu projelerinin geçmişini çok eskilere dayandıran çalışmalar olmakla birlikte,¹⁸⁶ mevcut kanal projesinin duyurulması ve içeriğinin kamuoyuna açıklanması 2011 yılında gerçekleşmiştir.

Kanal İstanbul Projesi'nin yapılış amaçları arasında, boğaz trafiğini rahatlatmak, meydana gelen kazaları önlemek ve tarihi önemi de bulunan boğaz ve çevresini güvenli hale getirmek ve ekonomik geliri sağlamak gibi

¹⁸³ Lagoni, Canals, s. 36. Süveyş ve Panama Kanallarından geçiş rejimine ilişkin bilgiler için bkz. Deniz Tekin Apaydin, "The Canal Istanbul Project: Governance by National Law or International Law?", Erzs6bet Csatl6s (Ed.), Recent Challenges of Public Administration 3 Papers Presented at the Conference of '3rd Contemporary Issues of Public Administration' on 26th September 2018, Szeged: Iurisperitus Kiadó, 2019, s. 124-125.

¹⁸⁴ Lagoni, Canals, s. 36-37.

¹⁸⁵ Bkz. M. Ali Akkaya, "'Kanal İstanbul' Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi", Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, Temmuz 2015, s. 246-247.

gerekçeler sayılmaktadır. Proje, duyurulmasıyla birlikte olumlu ve olumsuz tepkiler almış, tartışılmış ve tartışılmaya devam etmektedir. Kanal projesine yöneltilen başlıca sorular, kanalın maliyeti, ekonomik getirisinin bu maliyeti karşılama ihtimali, kanal yapılmasının çevresel etkileri, hukuki açıdan kanalın yapılmasına engel teşkil eden durumların olup olmadığı, uluslararası hukuk ve özelde Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında kanal projesinin ne şekilde yürütülebileceği, kanalın yapılmasının Montrö Sözleşmesi'ne etkisi ve uluslararası kamuoyunun ve Montrö Sözleşmesi'ne taraf devletlerin projeye bakışı gibi hususlara ilişkindir.

Uluslararası deniz hukuku bakımından öncelikli ilgili alanı, Kanal İstanbul projesinin ekonomik, siyasi

ve çevresel etkilerinin dışında hukukla ilgili yönüdür. Hukuki boyutta ise öncelikle kanalın yapılmasına uluslararası hukukta engel teşkil eden bir durumun olup olmadığı ve daha sonra da kanal projesinin, Montrö Sözleşmesi ile birlikte değerlendirilmesi yapılmalıdır.

Uluslararası hukuk kişisi olarak devlet, üç temel unsurdan müteşekkildir: Ülke, insan topluluğu ve egemenlik. Egemenlik, uluslararası hukukun üzerine inşa edildiği temel kavramdır. Bu hukuk sistemi, birbirinden bağımsız ve eşil egemen yapılar arasındaki ilişkileri düzenler.

Devletler, ülkesel egemenliğe sahip özneler olarak, hakim oldukları ülke üzerinde, uluslararası hukuk uyarınca kendilerini bağımlı kıldıkları ve yükümlülük altına girdikleri bir andlaşma hükmü veya teamül kuralı yoksa, istedikleri tasarrufu yapmakta özgürdürler. Bu bakımdan, bir devletin, kendi ülkesinin herhangi bir bölümünde kanal inşası yapmasında herhangi bir uluslararası hukuk engeli bulunmaz. Hiçbir devlet bu tür bir tasarruftan men edilemeyeceği gibi, bunun zıddı olarak, bir kanal projesini gerçekleştirmek üzere de zorlanamaz.

Bir devletin, kanal inşası projesi konusunda bir andlaşma ile yükümlülük altına girmesi ise uluslararası hukuk bakımından mümkündür. Uluslararası Adalet Divanı önüne gelen Gabcikovo-Nagymaros Projesi Davası'nda Divan, uyuşmazlığın taraflarından biri olan Macaristan'ın -o dönemde- Çekoslovakya ile aralarında yaptıkları Tuna Nehri üzerinde kanal inşası projesine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmemiş olması nedeniyle sorumluluğuna hükmetmiştir.¹⁸⁶ Ancak, bir andlaşma ile böyle bir yükümlülük altına girilmesi, egemenlikten vazgeçilmesi anlamına gelmez. Uluslararası Daimî Adalet Divanı, Wimbledon Buharlı Gemisi Davasında bu hususu,

136

The Gabcikovo-Nagymaros Case (Hungary-Slovakia), Judgment, ICJ Reports, 1997.

"Divan, bir Devletin, belli bir davranışta bulunma veya bir davranışta bulunmaktan kaçınma yükümlülüğü altına girdiği herhangi bir andlaşmanın sonucunda egemenliğinden vazgeçtiği görüşünü kabul etmemektedir. Şüphe yoktur ki, bu türde bir yükümlülük meydana getiren herhangi bir andlaşma, Devletin egemenlik yetkilerinin icrasına, bu yetkilerin belli bir şekilde kullanılması anlamında, kısıtlama getirir. Ancak, uluslararası sözleşmelere (taahhütlere) girebilme hakkı, Devlet egemenliğinin bir sembolüdür." şeklinde ifade etmektedir.¹⁸⁷

Açıklamalar ışığında Kanal İstanbul Projesi'nin yapılması bakımından hukuki bir engel olmadığı sonucuna ulaşılabilir. Uluslararası hukukun egemen öznelerinden biri olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, toprakları üzerinde bu türden bir kanal projesinin inşasına girişmek konusunda yetki sahibidir. Kanalın açılması ve kanal üzerinde geçişin ne şekilde olacağı bütünüyle Türkiye'nin takdirine tabidir.

Kanalın inşası lehine argümanların en önemlileri, deniz ve boğaz çevresinin korunmasına ilişkin öne sürülen gerekçelerdir. Bilindiği üzere, özellikle İstanbul Boğazının çevresi sadece coğrafi olarak değil tarihi bakımından büyük ehemmiyete sahiptir. Boğaz çevresindeki tarihi yapılar, meydana gelebilecek deniz kazalarının etkisine açıktır. Yakın tarihli bir örnek olarak, 2007 yılında Rusya'nın Novorossky Limanından aldığı demir yükünü İtalya'nın Ravenna Limanına götüren Türk bandıralı Cihan adlı kum yük gemisi, dümeni kilitlenince -halk arasında bilinen adıyla- Ortaköy Camiine doğru yönelmiş ve meydana birkaç metre kala durdurulabilmiştir.¹⁸⁸ Yine 2010 yılında, Ukrayna bayraklı kuru yük gemisi, Esma Sultan Yahsi'na çarparak durmuş¹⁸⁹ ve en son 2018 yılı Nisan ayında, dümeni kilitlenen Malta bayraklı bir gemi Hekimbaşı Salih Efendi Yalısına çarpmış ve büyük hasara neden olmuştur.¹⁹⁰ Aynı şekilde, deniz çevresinin korunmasına yönelik tehditler bağlamında, boğazlardan geçen gemilerin sayısı, tonajı ve taşınan tehlikeli yük miktarının arttığı ifade edilmektedir. Özellikle petrol yüklü tankerlerin geçişi boğaz çevresine yönelik tehdit oluşturmaktadır.

¹⁸⁷ S.S. "Wimbledon", Judgment, PCU, Series A, No. 1, 1923, s. 25.

¹⁸⁸ Ortaköy de Panik', Hürriyet, 30.06.2007, (<http://www.hurriyet.com.tr/gundem/ortakoy-de-panik-6806806>), (Erişim Tarihi: 20.02.2019).

¹⁸⁹ "Boğazda Gemi Kazası", Habertürk, 19.06.2010, (<https://www.haberturk.com/yasam/haber/524851-bogazda-gemi-kazasi>), (Erişim Tarihi: 20.02.2019).

İstanbul Boğazı'nda Kaza: Gemi Yahya Çarptı", Anadolu Ajansı, (<https://www.aa.com-tr/tr/gunun-basliklari/istanbul-bogazinda-tanker-yaliya-carpti/1111276>), (Erişim Tarihi: 20.02.2019).

1960 tarihli Peter Zoranic/World Harmony¹⁹¹, 1979 tarihli Independenta¹⁹² ve 1994 tarihli Nassia¹⁹³

kazaları, boğaz çevresinde tehlikeli yük taşıyan tanker gemilerinin oluşturdukları tehlide ilişkin çok sayıda örnekten üçü olarak zikredilebilir. Diğer yandan Boğaz'da meydana gelen deniz kazalarını önlemek amacıyla ilk kez 1994 yılında Boğazlar Tüzüğü düzenlemesi getirilmiş ve yine 1998 yılında, 1994 tarihli tüzüğü yürürlükten kaldıran Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü yürürlüğe konulmuştur. Bu düzenlemelerle birlikte, boğazlarda meydana gelen deniz kazalarında azalma olmuştur ancak risklerin tamamen ortadan kalktığı söylenemez.

Bu hususlarla birlikte, kanal projesine ilişkin diğer bir sorun, kanalın açılmasının Montrö Boğazlar Sözleşmesine etkisinin ne şekilde olacağı ve İstanbul Boğazı deniz trafiğinin kanala yönlendirilmesinin Sözleşme kapsamında mümkün olup olmadığına ilişkindir.

Daha önce ifade edildiği üzere, kanallar, insan eliyle inşa edilen yapay su yolları olarak, uluslararası hukukta doğal su yollarından -ve özelde boğazlardan- ayrılırlar. Uluslararası hukukta, su yollarındaki geçiş rejimleri, temelde, uluslararası anlaşmalarla düzenlenmektedir. Ancak böyle bir anlaşmanın bulunmaması halinde dahi, boğazlardan geçişin teamül kurallarına göre tayin edilmesi mümkündür. Yapay su yolları olan kanallar bakımından ise geçiş rejiminin tayinini mümkün kılan uluslararası teamüllerden söz etmek mümkün değildir.¹⁹⁴ Uluslararası Daimi Adalet Divanı da, Kiel Kanalı'ndan İngiltere bayraklı bir Fransız şirketine ait Wimbledon adlı geminin geçişine Alman yetkililerin izin vermemesiyle ortaya çıkan uyuşmazlığa ilişkin davada, Panama ve Süveyş Kanallarından geçiş rejimini, salt bunlara yönelik yapılan anlaşmalar ayrı ayrı incelemek suretiyle değerlendirmiştir.¹⁹⁵ Uyuşmazlık bakımından da Divan, Alman yetkililerin tarafsızlık düzenlemelerini öne sürerek Kiel Kanalı'ndan geçişe izin vermemelerinin sorumluluk doğurup doğurmadığı konusunu, kanalın statüsünü belirleyen Versay Andlaşması'nın ilgili maddelerine bakarak çözüme kavuşturmuş ve Almanya'nın sorumluluğuna hükmetmiştir.¹⁹⁶

191

192

193

194

195

196

"Boğazda Ateşten Günler", Akşam, 25.06.2016, (<https://www.aksam.com.tr/pazar/bogaz-da-atesten-gunler/haber-551718>), (Erişim Tarihi: 20.02.2019).

Jale Nur Ece, "Tarihe Geçen Deniz Kazaları ve Önlemler", Deniz Haber, 09.04.2008, (<http://www.denizhaber.com/tarihe-gecen-deniz-kazalari-ve-onlemler-makale,100278.html>), (Erişim Tarihi: 20.02.2019). Ece, Tarihe Geçen Deniz Kazaları ve Önlemler.

Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, s. 148.

5.5. "Wimbledon", s. 25-28.

5.5. "Wimbledon", s. 29 vd.

Buna göre, inşa edilecek kanaldan geçiş rejimine dair bir uluslararası anlaşma yapılması mümkündür. Böyle bir anlaşmanın yapılmaması halinde, kanaldan geçişi belirleme yetkisi münhasıran Türkiye'ye ait olacaktır. Ancak sorun, Montrö Sözleşmesiyle serbest geçiş hakkına sahip olan gemileri, zorla kanala yönlendirmenin mümkün olup olmadığı noktasında ortaya çıkar.

Montrö Sözleşmesinin düzenlediği alan sadece İstanbul Boğazı olmayıp, bütün bir Boğazlar Bölgesi olarak Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazını kapsamaktadır. Kanal projesi, İstanbul Boğazı'na alternatif oluşturur ve dolayısıyla Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinden geçiş rejimi Montrö Sözleşmesi'ndeki haliyle uygulanacaktır.¹

Montrö Sözleşmesi'ne barış zamanında ticaret gemileri ve belli kriterler dahilinde savaş gemileri ve yine savaş zamanlarında da belli durumlarda ticaret ve savaş gemilerinin İstanbul Boğazı'ndan serbest geçiş hakları bulunmaktadır. Geçiş için Türkiye'nin ücret talep etmesi mümkün değildir ancak sadece belli hizmetlerin ücrete tabi tutulması söz konusu olabilir. Kanal projesinin tamamlanması durumunda, gemilerin Montrö Sözleşmesi ile sahibi oldukları bu haklardan feragat etmeye ve kanaldan geçişe zorlanmaları mümkün olmayacaktır.¹⁹⁷ ¹⁹⁸ Tütüncü, gemilerin beklemekten doğan zararlar gibi ekonomik endişelerle kanaldan geçişi istemeleri durumunun ortaya çıkabileceğini belirterek, yapılması gerekenin gemileri kanaldan geçmeye teşvik etmek olduğunu ifade etmektedir. Burada da geçişe ilişkin

ücretlendirmenin miktan önem taşır zira İstanbul Boğazı'ndan geçiş, yukarıda ifade edildiği gibi, ücretsiz olduğundan, yüksek miktarda geçiş ücretinin belirlenmesi halinde gemiler kanaldan geçmek istemeyeceklerdir.¹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, transit geçiş rejimine göre, kıyı devleti bakımından çok daha avantajlı hükümler içermektedir. Uluslararası siyaset bakımından meseleye yaklaşıldığında, ABD gibi askeri deniz gücüne sahip devletler, etkinliklerini Karadeniz'e de taşımak istemekte ancak Montrö Sözleşmesi engeliyle karşılaşmaktadırlar. Sözleşme, isabetli bir biçimde Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliğine hizmet etmektedir. Bu sebepten olarak, 20 yıllık sürenin geçmesine rağmen taraf devletlerden fesih bildirimi gelmemiştir. Kanal projesi ile birlikte gündeme gelen Montrö Sözleşmesi nin değiştirilmesi veya feshedilmesi gibi hususlar karşısında Türkiye'nin

197

a

Ayşe Nur Tütüncü, Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Cilt 37, Sayı 1, 2017, s. 117.

198 «

Tekin Apaydın, The Canal İstanbul Project, s. 132-133.

Yazar, ortalama bir geminin, ticaretin en düşük olduğu dönemde bekleme maliyetinin günlük 30.000 dolar olduğunu belirtmektedir. Bkz. Tütüncü, Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul, s. 119.

hazırlıklı ve dikkatli olması gerekmektedir. Bu bakımdan, kanal projesiyle birlikte Montrö Sözleşmesi kazanımlarının korunması, Karadeniz'e kıyı- daş diğer devletlerle de işbirliği içerisinde Sözleşmeyle kurulan uluslararası barışın devam ettirilmesi önem arz etmektedir.⁻⁰⁰ Burada öne sürülen bir öneri de, kanalın sadece ticaret gemilerine açılması ve Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan bütün devletlerin savaş gemilerinin geçişinin Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan hukuken süreceğinin ilan edilmesi şeklin- dedir.²⁰¹

VI- TÜRK KARASULARI

1. Genel Olarak

Türkiye, daha önce de bahsedildiği gibi⁻⁰, karasularının genişliğini 1964 yılına kadar o dönemdeki diğer devletlerin uygulamalarından esinlenerek 3 mil olarak uygulamıştır. 24 Ağustos 1964 tarihinde yürürlüğe giren 476 sayılı Karasuları Kanunu 1. maddesinde Türk karasularının genişliğinin 6 deniz mili olarak tespit etmiş ve 2. maddesinde karasuları daha geniş devletlere karşı Türk karasularının mütekabiliyet ilkesine göre belirleneceğini belirtmiştir. Bu hükme göre, Türkiye karasuları genişliğini çeşitli devletlere karşı farklı genişlikte tespit edebilmek imkanına sahip oluyordu.⁻⁰³ Bu kanuna göre, Türk karasularının genişliği 6 mil olarak tespit edilirken, Karadeniz ve Akdeniz'de diğer devletlerin bu konudaki tutumlarına bakılarak 12 mil olarak uygulamıştır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde 12 mil genişlik prensibinin kabul edilmesi üzerine, Türkiye bu konuda tutumunu ortaya koymak ve özellikle karasuları genişliğinin tespit edilmesinde, coğrafi özellikleri olan denizlerin özel durumlarının ve hakkaniyet ilkesinin göz önünde tutulması gerektiğini göstermek için yeni bir Karasuları Kanunu kabul etmiştir.²⁰⁴

20 Mayıs 1982 tarihli 2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu 476 sayılı Karasuları Kanununu yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni kanun 1. maddesinde karasularının genişliğini 6 mil olarak belirttikten sonra, Bakanlar Kurulu-

' M- Ali Akkaya, ""Kanal İstanbul" Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi", Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, Temmuz 2015, s. 253.

Tütüncü, Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul, s. 120.

^{2CL} Bkz. 3 Bölüm, IV. 7.

³ Türkiye'nin komşularından Akdeniz ve Ege denizlerinde İsrail, İtalya ve Yunanistan 6

mili, Karadeniz'de, Bulgaristan ve Sovyetler Birliği, Romanya 12 mili kabul etmişlerdir. 2Ü4 1

Toluner, s. 100.; Baykal s. 274 vd.

lu'na "belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla 6 deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etme" yetkisi tanımıştır. Söz konusu hükme dayanarak Bakanlar Kurulu 29.5.1982 tarih ve 8/4742 sayılı bir kararıyla 2674 sayılı kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Akdeniz ve

Karadeniz’de mevcut olan durumun sürdürülmesini yani 12 mil olarak kalmasını kabul etmiştir.²⁰⁶ Buna göre, bugün Türk karasuları genişliği Ege Denizi’nde 6 mil, Akdeniz ve Karadeniz’de 12 mildir.

2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu, 476 sayılı Karasuları Kanunu ve aynı kanunun 2. maddesinde öngörülen mütekabiliyet ilkesini yürürlükten kaldırmıştır. Ancak, fiili karşılıklılık anlamına gelen bu ilke, esasa ilişkin olmayıp 6 milden fazla genişliğin hakkaniyete uygunluğu saptanırken göz önünde bulundurulacak bir unsur olarak yine ağırlık taşıyacaktır.*²⁰⁶

Böylece, kanunun 1. maddesinde kabul edilen 6. mil genişliği Türkiye ile kendi karasuları için 3-6 mil genişliği benimsemiş devletler arasında uygulanacaktır.

Bir başka deyişle, mütekabiliyet ilkesi karasuları genişliği 6 mile kadar olan devletlere uygulanmayacaktır.²⁰⁷

2674 sayılı Kanun ile Türkiye eski karasuları kanununda öngörülen mütekabiliyet ilkesinin kendi açısından anlamını açıklığa kavuşturmuş ve Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı’nda bu konuya ilişkin görüşü ile kendi iç hukuku arasında uyum sağlamıştır. Yeni Kanun 2. maddesinde “Türkiye ile kıyılan bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlanır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumla- n göz önünde bulundurularak, hakkaniyet ilkesine göre yapılır hükmüne yer vererek sınırlandırma konusundaki tavını açık bir şekilde ortaya koymuştur.

Türk karasularının komşu devletlerle sınırlanılmasına bakıldığında bugün için Sovyetler Birliği ile 17.4.1973 tarihinde yapılan bir andlaşma ile karasuların yan sınırının tespit edildiği görülmektedir.

Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla karasularının yan sınırdaşı Gürcistan olmuştur.²⁰⁸ Karşılıklı kıyıların uzak olması nedeniyle karşılıklı sınırların

Metin için bkz. R.G. 29.5.1982, sayı 17708.

²⁰⁶ Toluner, s. 99.

²⁰⁷ Çelikli, s. 126-127.

208

Uluslararası andlaşmalarda halefiyet konusunda geçerli kurallara göre sınır oluşturan andlaşmalar bir sonraki devleti otomatik olarak bağlar.

belirlenmesine gerek yoktur. Karadeniz’de Bulgaristan ile karasularının yan sınırının tespit edilmesi gerekirken, bu konuda henüz bir andlaşma mevcut değildir.

Türkiye’nin Ege Denizinde Yunanistan ile hem karasularının karşılıklı sınırlarını hem de Trakya bölgesinde yan sınırını tespit etmesi gerekmektedir. Ancak, Ege Denizi Karasuları sorunu iki komşu devlet arasındaki en önemli sorunlardan birisi olup, yıllardan beri çözülememiş bir konudur.

Bu nedenle, Ege Denizi Karasuları sorununun ayrıntılı olarak incelenmesi ve iki devletin bu önemli konudaki görüşlerinin ortaya konması yararlı olacaktır.

2. Ege Denizi Karasuları Sorunu

Ege Denizi’nde Türkiye ile Yunanistan arasında yaşanan sorunlar, iki ülkeyi sık sık sıcak çatışmanın eşiğine getirmekte ve bu sorunlar uluslararası hukuk sorunu olarak önemlerini korumaya devam etmektedirler. Keza, Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerinde Ege konusu Yunanistan’ın baskısı ile devamlı gündeme gelmektedir. Son olarak 3 Ekim 2005 tarihli Müzakere Çerçeve Belgesinde (m.6) bu sorunun çözümü Türkiye’nin tam üyeliği için bir ön şart haline getirilmiştir. Taraflar arasında uyuşmazlık konusu sorunların temelinde, Ege Denizinin kendine has, çok özel karakteristik bir yapıya sahip olması yatmaktadır.²⁰⁹

^M Jeopolitik ve stratejik açıdan Türkiye ve Yunanistan arasında önemli sorunlara neden olan Ege Denizi, oluşumu yüzünden bazı özel coğrafi özellikler getirmektedir. Eski bir kara parçasının çökmesi ve bu alanın Akdeniz’in suları ile kapanması sonucu oluşmuştur. 2 14.000km² bir yüzeye sahip olan Ege Denizinde, adalar 23.000 km² bir alan kaplamaktadır. Bu adalardan 3049 tanesi Yunanistan’a aittir. Türkiye ise Ege Denizi’n- de sayısı 60i bulan ada ve adacığa sahiptir. (Türkiye’ye ait adalar şunlardır: Alibelada, Alnada, Balıkada, Bostanada, Bozcaada, Büvükada, Büyükkiremitada, Büyük Tavşana- da, Çatalada, Çavuşada, Çiçekada, Çıplakada, Doğanbeyada, Dümbelekadalan, Fene- rada, Garipada, Gökçeada, Görecekada, Güneşada, Hayırsızada, Hekimada, Küardak adaları, Keçiada, Küçüktavşanada, Madenada, Mordahiçada, Mustafa Çelebi adası, Nimer, Orakada, Ozakada, Pınarlıada, Poyrazada, Sahipada, Saroz adaları, Söğütada, Tavşanada, Tesenada, tkizadaları,

Kalemada, Kemeriyeda, Kamışada, Karaada, Kara- bağada, Karacada, Tokatbaşıada, Toprakada, Uzunada, Yassıcaada, Yılancıkada, Yollu- caada) (Bkzn. Hüseyin Pazarcı, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, A.Ü.S.F. Yayınları 650, Ankara, 1986, s. 4-5) Yunanistan'a ait adalardan bazıları Türk anakarasının doğal uzantısı üzerinde yer almakta, bazıları ise Türk kıyılarına birkaç mil mesafede bulunmaktadır (Örneğin; Samos 1, Kos 2, Lesbos 5, Chios 5 ve Phodos 9 mil mesafededir). En geniş yeri 240 mil olan Ege oldukça dar bir alan niteliği taşıyan yan kapalı bir denizdir (Tevfik Odman, Karasularının Genişliği Sorunu, A.Ü.H.F., Ankara 1990, s. 145; Cengiz Karaköse, Ege'de Deniz Sorunları Semineri s. 58; Deniz Kutluk, Ege'de Endişe-Yunan-Türk Anlaşmazlığı, Dz. K.K.Dergisi s. 568 Mart 1997, s. 9).

Ege Denizi, Çanakkale Boğazı üzerinden İstanbul'a ve oradan Karadeniz'e geçiş trafiğinde uluslararası ulaşımında büyük öneme sahiptir. Bu denizin en çarpıcı özelliği çok girintili, çıkıntılı olması ve birçok ada ve adacıkların varlığıdır. Bu özel coğrafi durum deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda birçok probleme neden olmaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasında yıllardır süregelen ve bir türlü çözüm bulmayan Ege sorunu, siyasi boyutları çok geniş ve kapsamlı bir konudur.

Bu konuyu her iki devlet için önemli kılan birçok unsurlar vardır. Bu unsurların başında, Ege Denizinde siyasi sınırların belirlenmesi yatmaktadır.

Ege'de bu sınırların belirlenmesinde en önemli etken ada, adacık ve kayalıklardır. Yunanistan, Anadolu'nun içlerine kadar sokulmuş olan tüm ada ve adacıkların sahip oldukları karasuları ve hava sahasından yararlanarak, iki ülke arasındaki deniz sınırlarını Türkiye'nin ana kıla karasuyu sınırından geçirmek istemektedir. 1923 Lozan Andlaşması ile Ege Denizi'nde oluşturulan hukukî statünün, zaman içinde Yunanistan'ın "de facto" uygulamaları ile Türkiye aleyhine geliştiği görülmektedir. Bu yüzden diğer sorunların yanında Türk-Yunan Karasuları Sorununun, en büyük kaynağı Ege'deki Yunanistan'a ait adaların varlığı ve bunlara verilmeye çalışan hak ve yetkililerdir. Bu bakımdan, Ege Denizi'ndeki adaların hukukî statülerinin ve aidiyetlerinin ortaya çıkması büyük önem kazanmaktadır.²¹⁰

Türkiye ve Yunanistan arasındaki karasularına ilişkin uzlaşma ve dengenin Lozan Andlaşması'nda kurulduğu söylenebilir. Andlaşmada karasularının genişliğine ilişkin açık bir hüküm olmasa da, anlaşmanın deniz yan sınırları ve karşılıklı deniz sınırlarına ilişkin hükümlerinde ve Konferans zabıtlarında, tarafların karasularının 3 deniz mil genişlikte olması anlayışıyla hareket ettiklerini doğrulayan belirtiler bulmak mümkündür.²¹¹

Lozan andlaşmasıyla kurulan denge, Yunanistan'ın 230 sayılı Kanunu ile bozulmuştur. Söz konusu Kanun Yunan karasularının 6 mil olduğunu kabul etmiştir.²¹²

²¹⁰ M. Aydoğan Özman, Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Hukukî Statüsü, Ege'de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, No: 552, s. 175 Ankara, 1986; Hüseyin Pazarcı, Ege Adalarının Hukuksal Statüsü, Ege'de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, No: 552, s. 93. Ankara, 1986.

²¹¹ Özman, Ege Deniz Sorunları Semineri, s. 176.

230 sayılı kanun Yunanistan, karasulunu 6 mil olarak ilan edip, düşük su hattını kabul etmiştir. Kanun adalar için özel bir hüküm öngörmemiştir. Derek, geleneksel hukuk ve 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ne uygun olarak her adanın kendisine ait karasuları ve bitişik bölgeye sahip olduğunun düşünülmesi gerektiğini ve bunun sorumluluk olduğunu belirtmiştir (Derek, s. 256). Yunanistan 3.10.1973 tarihli

Karasuları sorununun en temel nedeni, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin karasuları genişliğini 12 mile çıkarma konusunda adalarda dahil devletlere verdiği yetkidir. 1982 Sözleşmesi 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme 1 yıl sonra Yunan Parlamentosunda kabul edilmiş ve Yunanistan karasuları genişliğini 12 mile çıkarma

213

niyetini açıkça ortaya koymuştur.

Yunanistan'ın karasulunu 12 mile çıkarma teşebbüslerine karşı, Türkiye bunun bir savaş nedeni sayılacağını ve kabul edilemez olduğunu resmi olarak ilan etmiştir. Yunan Parlamentosunda yapılmış onaylamanın karasularının genişletilmesi sonucunu verecek bir girişim olmadığı yolundaki Yunan güvenceleri ve A.B.D'nin müdahalesine rağmen, bugün için anlaşmazlık halen devam etmektedir.

3. Tarafların Karasuları Sorununa İlişkin Tezleri

A) Yunanistan'ın Tezleri

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında devletler arasında karasularının genişliğinin 12 mile kadar tespit edilebileceğine ilişkin büyük oranda bir uzlaşma olduğu, o dönemdeki devletlerin 12 mil karasuları genişliği uygulamalarından görülmektedir.

Konferansta tartışılan konu, karasularının azami 12 mile kadar tespit edilebilmesi değil, özel coğrafi konuma sahip deniz alanlarında karasuları genişliğinin 12 mi! esas alınarak nasıl sınırlandırılacağı konusu olmuştur.

Yunanistan, 25.7.1974 tarihinde sunduğu 9 maddelik tasanda, karasularının genişliğinin 12 mil olarak kesin bir tarzda tanımlamaktadır. Yunanistan böylece, karasuları genişliğinin 12 mile kadar kıyı devleti tarafından tespit edilebilmesi hükmü yerine, doğrudan doğruya kıyı devletine 12 mil genişliğinde karasulan tanınmasını sağlayan bir düzenlemeyi amaçlamıştır.²¹⁴

Yunanistan'ın Ege Denizi karasulan uyuşmazlığına ilişkin görüşlerinin temelinde, kıyı devletinin karasularını 12 mil olarak tespit etme yetkisinin bir kararnamenin 139. maddesinde 6 mil karasulan kuralını tekrarlamıştır. Yunanistan Karasulan ölçümünde straight baseline kuralını kabul etmemiştir. Bu durum sınırın çizilmesinde önemlidir. Kıta sahanlığına ilişkin bir Yunan Kanunu da yoktur. (Haluk Kabaalioğlu, Ege Sahanlığı Uyuşmazlığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar ve Laheyde Savunulan Yunan Görüşleri, Danıştay Dergisi, 1979, s. 34-35, s. 107)

¹³ Ege Sorunu, 1982 B.M.D.H Sözleşmesi'nin 1 Haziran 1995'de Yunan Parlemantosunu tarafından onaylanmasıyla bu ülkenin karasularını 12 mile çıkarma kozunu Türkiye'ye karşı ciddi bir şekilde oynama arzusuyla yeni bir boyut kazanmıştır (Tayyar An, Ege Sorunu ve Yunan İlişkileri; Son Gelişmeler Işığında Karasulan ve Hava Sahası Sorunları s. 51)

²¹⁴ Doc. A/CONF.62/C.2/L.22, Official Records, Vol.III, s. 200-201.

egemenlik hakkına dayandığı ve bunu genel kuralı oluşturduğu düşüncesi yatmaktadır. Yunanistan'ın bu konudaki tezleri şunlardır.

a) Genel Kural: 12 Mil Genişlik

Yunanistan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda sunmuş olduğu tasarısının 7. maddesinde her devletin karasuları genişliğini 12 mil olarak tespit edebileceğini ve bunun devletlerin büyük bir çoğunluğu tarafından kabul edilmesinin genel bir kuralı yansıttığını savunmaktadır. Buna göre, 12 mil kuralı Uluslararası Hukuka ve uygulamaya uygundur.

Yunanistan 1982 tarihli B.M.D.H. Sözleşmesinin 3. maddesinde karasuları genişliğinin 12 mili aşmayacak bir biçimde tespit edilebileceği kuralının kabul edilmesi, bu kuralın genel ve herkes için geçerli bir kural olduğu şeklinde yorumlanmaktadır.²¹³

Oysa, Sözleşmede öngörülen 12 mil genişlik azami bir genişliktir. Buna göre, hiçbir devlet karasuları genişliğini 12 milden fazla tespit ederek, bunu diğer devletlere karşı ileri süremez. Sözleşmenin bu hükmü beyan edici bir nitelik taşır. Taraf devletlere karasularını herhalde ve durumda 12 mil olarak tespit etmek yükümlülüğü getirilmemiştir. Bu anlamda, sözleşmeye taraf devletlere, 12 mil sınırını aşmamak şartıyla karasularının genişliği konusunda bir takdir hakkı tanınmıştır. Devletlere tanınmış bu takdir hakkının sözleşmenin 300. maddesinde yer alan hüküm çerçevesinde kullanılması gerekir. 300. maddeye göre, sözleşmeye taraf devletler, sözleşmeyle yüklenmiş oldukları yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmek ve sözleşmede tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak bir tarzda kullanmak zorundadırlar. Ancak, bu yükümlülük sözleşmede yer almamış olsaydı bile, uluslararası hukukun uluslararası sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin genel bir kuralı olduğundan, yine de geçerli olması gerekirdi.

b) Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi

Yunanistan, Üçüncü Deniz Hukuk Konferansı'nda sunmuş olduğu tasarıda, devletin ülkesinin ayrılmaz bir parçası olarak nitelendirilen adaların deniz alanlarının, esas kıta ülkesinin deniz alanlarının ölçülmesinde uygulanacak ilkelere göre tespit edilmesini öngören açık bir hükme yer vermiştir.

Yunanistan, ülkesel bütünlük ilkesini esas aldıklarını ve adalar ile ^{215 216}

²¹⁵ Pazarcı; Ege'de Deniz Sorunları Semineri s. 89.

²¹⁶ 24.7.1974 tarihli öneri (m.9); A/CONF.62/C.2/L.22 Official Records, Vol.III, s. 200.

kara ülkesi arasında ayırım yapılmamasını, adalarında kara ülkesi ile aynı karasuları genişliğine sahip olması gerektiğini savunmaktadır.²¹⁷

Yunanistan'a göre, Ege Denizi'ndeki Yunan adaları ile kıta ülkesi arasında ekonomik ve siyasi bir bütünlük mevcuttur. Bu bütünlük arasında yabancı deniz alanlarının girmemesi gerekir. Zira, ülke bütünlüğü ve bölünmezliği ilkesi uluslararası hukukun kabul ettiği ilkedir. Buna göre, Ege Denizi'ndeki deniz alanlarının sınırlandırılmasında adaların hesaba katılması ve ülke bütünlüğü ilkesinin göz önünde bulundurulması gerekir. Yunanistan ile kendine ait adalar arasındaki en uzak mesafe 42 mildir. Birbirine çok vakm olan adaların birleştirilmesi suretiyle esas hatların belirlenmesi ve adalara takımda rejiminin uygulanması da Yunanistan tarafından bu bağlamda ileri sürülen görüşlerdir.²¹⁸

c) Kıyı Devletin Egemenlik Yetkisi

Yunanistan'a göre, kıyı devletin karasuları genişliğini tespit etme yetkisi kendi egemenliğinden doğan bir haktır. Uluslararası hukukun kıyı devletine tanıdığı bu hakkı diğer devletler sınırlandıramaz.²¹⁹

Yunanistan'ın Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında sunmuş olduğu önerilerden yer alan bu görüşe göre, her devlet kendi iç hukukunda karasuları genişliğinin taktir ve tespit etmek yetkisine sahiptir.

Kıyı Devletin sahip olduğu bu egemenlik yetkisinin kullanılması da kendisini ilgilendiren bir konudur, Devlet kendi yetkisini nasıl ve hangi yöntemleri kullanarak icra edeceğine kendisi serbestçe karar verir. Bu yetkinin diğer devletler tarafından sınırlandırılması, devletlerin egemenliği ve devletlerin eşitliği ilkesi ile bağdaşmaz. Dolayısıyla, Yunanistan gerek egemenliğinden doğan bu hakka dayanarak, gerekse 1982 Sözleşmesi'nin kıyı devletine tanıdığı yetkiye dayanarak Ege Denizi'nde karasularının genişliğini serbestçe tayin ve takdir etmek yetkisine sahiptir. Bu yetkinin, diğer devletlerle paylaşılması veya diğer devletler tarafından sınırlandırılması söz konusu değildir. Karasuları genişliğini tespit etmek yetkisi, kıyı devletin egemenliğini ve kendi iç hukukunu ilgilendiren bir konudur.

Adaların ülkenin bir parçası olduğuna ilişkin Yunanistan tarafından Konferansta sunulan 25.7.1974 ve 9.8.1974 tarihli belgeler için bkz. Selçuk Demirsoy, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Hakkında Rapor, Ankara, 1975; s. 94, 98.

²¹⁸,

Tevfik Odman, Karasuları Genişliği Sorunu, s. 134,

III. Conf. vol.II, s. 319; Vol. IV, s. 82.

d) Genel Kural: Eşit Uzaklık İlkesi

Yunanistan, deniz alanlarının sınırlandırılmasında eşit uzaklık ilkesinin genel kuralı, özel durumların istisnai kuralı oluşturduğunu savunmaktadır. Buna göre, komşu devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılması andlaşma yoluyla yapılmalıdır. Anlaşma sağlanamaması halinde eşit uzaklık ilkesini uygulanması gerekir. Eşit uzaklık ilkesinin mutlak kural, özel durumların kuraldışı olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Yunanistan, yalnız karasularının genişliğinin tespit edilmesinde değil, diğer tüm deniz alanlarının sınırlandırılmasında, bir anlaşma sağlanamaması halinde eşit uzaklık ilkesinin mutlak olarak uygulanması gerektiğini ileri sürmüştür.²²⁰

Yunanistan, gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde ve gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'nde yer alan hükümlerin²²¹ aynı zamanda bir teamül kuralı değerini taşıdıklarını ve söz konusu hükümlerin açık olduklarını belirtmektedir. Bu hükümlere göre, sınırlandırmanın ilgili devletler arasında yapılacak bir andlaşma ile gerçekleştirilmesi gerekir.

Andlaşmanın olmaması halinde, tarihi haklar ya da diğer özel durumlar başka türlü bir sınırlandırmayı gerektirmiyorsa, karasuları sınırlandırmasının eşit uzaklık ilkesine göre gerçekleşmesi gerekmektedir.

Sözleşmelerin ilgili hükümlerinde önce eşit uzaklık ilkesinden sonra özel durumlar ve tarihi haklardan söz edilmesi böyle bir yorumun yapılmasını kolaylaştırmaktadır. İlgili hükümlerin sadece lafzı yorumundan hareket ederek, böyle bir sonuca varılması mümkündür. Ancak böyle bir yorumun, sözleşmelerin ve ilgili hükümlerin amaç ve ruhuna ne kadar uygunluk gösterdiğinin belirlenmesi gereklidir. Zira, söz konusu ilkelerden birine, diğerine karşı üstünlük tanınması halinde, uygulamada çeşitli zorluklarla karşılaşılması mümkündür.

e) Türk Karasular Genişliği 3 mildir

Yunanistan, Lozan Barış Andlaşması'na²²² ve 4.1.1932 tarihli Türkiye ve İtalya arasında imzalanan İtilafnameye²²³ dayanarak, Türk karasuları genişliğinin 3 mil olması gerektiğinin ileri sürmektedir.

²²⁰ Selçuk Demirsoy, Rapor, s. 93, 96, 97.

²²¹ 195 8 Cenevre K.B.B.S. m. 12/1; 1982 B.M.D.H.S. m. 15.

Lozan Banş Andlaşması'nın 12. maddesinde "Asya kıyısından 3 milden az mesafede yer alan adalar, işbu anlaşmada aksine açıklık bulunmadıkça, Türkiye egemenliği altında kalacaktır hükmü yer alır. Tevfik Odman, Karasularının Genişliği Sorunu, s. 131.

4.1.1932 tarihli Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıkların Bodrum Körfezi Karşısındaki Ada'nın Cihedi Aidiyeti Hakkında İtilafname" 5. maddesine göre, Oniki Adalar ile Türkiye arasındaki karasuları sınırın tespit edilmektedir.

Lozan Barış Andlaşması'nclaki hükmü karasuları genişliğine bağlı olarak yorumlayan Yunanistan, Türkiye'nin bu anlaşma ile karasularının genişliğini 3 mil olarak kabul ettiğini belirtmektedir.

Bu nedenle, Türkiye'nin 1964 tarihli ve 476 sayılı Karasuları Kanununda öngörülen düzenleme Lozan Barış Andlaşması'na aykırıdır. Zira, Karasuları Kanunu, Türk Karasularının Ege Denizi'nde 6 mil olduğunu ve bunu üzerinde karasuları genişliği tespitinin mütekabiliyet ilkesine göre belirleneceğini hükme bağlamaktadır. Yunanistan, Türkiye ile kendi arasındaki deniz alanlarının sınırlandırılmasının Lozan Andlaşmasıyla gerçekleştirildiğini ve bu andlaşmadan sonra Türkiye'nin karasularının genişliğine ilişkin düzenlemelerinin uluslararası hukuka aykırı olduğunu savunmaktadır. Buna göre, Türkiye Lozan Andlaşmasıyla Ege Denizi'nde karasuları genişliği 3 mi! olarak kabul etmiştir. 3 milin üzerinde karasuları genişliğini tespit etmeye Türkiye'nin yetkisi bulunmamaktadır.

B) Türkiye'nin Tezleri

Türkiye'de Ege Denizi'ndeki karasularının genişliğine ilişkin görüşlerini gerek Deniz Hukuku Konferanslarında, gerekse diğer uluslararası platformlarda açıklamıştır. Açıklanan resmi Türk görüşlerini aşağıdaki şekilde toplamak mümkündür.

a) Karasuları Genişliği Konusunda Genel Bir Kuralın Yokluğu

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda, kıyı devletlerine karasuları genişliğini 12 mile kadar tespit etmek, yetkisinin tanınması yönünde güçlü bir eğilim ortaya çıkmıştır.

Türkiye, Konferansı'n Karakas toplantısında karasuları genişliği konusunda genel olarak kabul edilen ve dünyanın her yerinde uygulanacak bir kural olmadığını açıklamış ve bu tutumunu sürdürmüştür.²²⁴

Ancak, Türkiye'nin görüşleri konferansta çoğunluk bulamamış ve sözleşmenin 3. madde A/CONF. 62/C. 2/L. 8. Official Records, vol. ffl, s. 188; A/CONF. 62/C. 2/L. 90; Official Record, vol. V. s. 203; Türkiye son deniz hukuku konferansının başlangıcından beri sözleşmede tek düze ve genel bir kuralın yer alması üzerinde durmuştur. Bu görüşün gerekçelerini, denizlerin özel durumu ve coğrafi özelliklerini ileri sürerek açıklamıştır. Türkiye, bazı özellikleri olan deniz alanlarından genişliğin kıyı devletinin haklarını haleldar etmeyecek şekilde hakkaniyet ve eşitlik prensibine göre tespit edilmesini talep etmiştir. Kapalı ve yarı kapalı denizlerde hakça ilkelere uyulması gerektiğini savunmuştur. Ege Denizi'nin özelliği, üzerinde üç binden fazla adanın yer alması, bu adalardan bazılarının Anadolu'nun doğal uzantısı üzerinde yer alması, bu bölgenin kendine özgü nitelikler taşıması nedeniyle sınırlandırmanın her iki ülke tarafından birlikte hakça ilkeler göre tespit edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Pazarcı, Ege'de Deniz Sorunları Semineri s.91; Tevfik Odman, Karasularının Genişliği Sorunu s. 143-144; Akın s. 68-69.

desinde kıyı devletine 12 mile kadar karasuları genişliğini tespit etmek yetkisini veren hükmün sözleşmede yer almasını engelleyememiştir. Sonuçta, karasularının genişliğine ilişkin devletler arasında yıllardır süregelen ve gerek 1958 tarihli Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda, gerekse 1960 tarihli İkinci Deniz Hukuku Konferansı'nda bir çözüme kavuşturulamayan konu 1973-1982 tarihli Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda çözüme kavuşturulmuştur. Bunu engelleyemeyen Türkiye, sözleşmenin 309. maddesinde "çekince ileri sürme yasağı" karşısında 3. madde hükmünü kabul etmeksizin sözleşmeye taraf olma olanağına sahip olmadığı için aleyhte oy vererek sözleşmeye taraf olmayacağını belirtmiştir.²²⁵

Türkiye, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf değildir. Bu nedenle de sözleşmede yer alan hükümlere uymakla yükümlü sayılamaz. Türkiye 12 mil genişlik ilkesine karşı açık ve kararlı bir tutum sergilemiştir. Dolayısıyla, 12 mil genişlik ilkesi ilerde bir örf ve âdet kuralı niteliğini kazanmış olsa bile, Ege Denizi'nde Türkiye'ye karşı uygulanması hukuken olanaksızdır.

1982 Sözleşmesi'ne taraf olmayan Türkiye'nin bu sözleşmede belirtilen hükümleri Yunanistan'a karşı ileri sürmeyi mümkün müdür? Burada, sözleşmede yer alan hükümlerin niteliğine bakılması gerekir. Sözleşmede ver alan hükümler tamamen yeni kurallar değildir. Sözleşmede yer alan birçok kural daha önce uluslararası deniz hukuku mevzuatında bulunan ve kabul edilen ilkelerdir. Bu bakımdan Türkiye taraf olmamakla birlikte, haklarının savunulmasında uluslararası hukuk kuralı niteliği taşıyan, evrensel olarak kabul edilmiş kuralları ileri sürebilecektir.

Yunanistan, 12 mil genişlik kuralının devletlerin çoğunluğu tarafından sözleşmede kabul edilmesinin bu kuralın genel ve tüm devletler tarafından uygulanacak bir kural olduğunu gösterdiğini ileri sürmektedir. Ancak, bu kural devletlerin büyük çoğunluğunun bu konudaki uygulamaları ile uluslararası bir teamül kuralı haline gelmiş olsa dahi Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Çünkü, Türkiye sözleşmeye taraf olmadığı gibi, bu kuralın oluşumuna başlangıçtan beri ısrarlı ve açık bir şekilde karşı çıkmıştır. Tüm deniz alanları için coğrafi durumu ne olursa olsun 12 mil genişlik kuralının tekdüze ve genel bir kural olarak kabul edilmesi uygun değildir. Zira, söz konusu madde karasularının 12 mil olarak değil, 12 mile "kadar" tespit edilebileceğini öngörmektedir. Madde hükmünün olağan anlamda yorumlanması gerekmektedir.²²⁶ İmzaya açılan Sözleşme, 60 ülke tarafından imzalanmış olduğundan 16 Kasım 1994'te yürürlüğe girmiştir. 1969 tarihli Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi 31. maddesine göre "bir andlaşma,

b) Hakkaniyet İlkesinin Gözetilmesi

Türkiye, Ege Denizi gibi kendine özgü bir takım niteliklere sahip ya- n-kapalı denizlerde özel durumların göz önünde bulundurularak karasuları genişliğinin hakkaniyet ilkesine uygun şekilde tespit edilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Türkiye, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında bazı coğrafi özellikleri olan yan-kapalı denizlerde, karasuları genişliğinin, komşu devletler arasında hakkaniyet ilkesine uygun olarak andlaşmayla tespit edilmesine yönelik önerilerde bulunmuştur.²²⁴

Yarı kapalı denizlerin kıyıdaş devletler arasında paylaştırılacak deniz alanlarının çok geniş olmadığı denizlerdir. Bu tür denizlerde coğrafi özellikleri dikkate alınmadan genel kurallarının uygulanması ile deniz alanlarının sınırlandırılması eşit bir durumda bulunan devletler arasında eşitsizlik yaratabilir. Böyle bir sonuç deniz hukukunun temelinde olan hakkaniyet ilkesine ters düşer.²²⁸

Deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda genel kuralların uygulanması yerine coğrafi özelliklerinde göz önünde bulundurularak and- laşma yoluyla bir çözüm bulunması devletlerin eşitliği ilkesine de uygun düşmektedir. Çünkü deniz alanlarının sınırlandırılması devlet yetkilerinin geçerli olacağı alanların tespit edilmesi anlamına gelmektedir. Karasuları genişliğini 12 mile kadar tespit edebilmek hakkı, komşu kıyı devletlerinin haklarına ve menfaatlerine aykırı olarak kullanılamaz. Özel coğrafi niteliklere sahip yan-kapalı deniz alanlarında tüm somut unsurların göz önüne alınarak karasuları genişliğinin kıyı devletleri arasında andlaşmayla tespit edilmesi hakkaniyet ilkesine uygun olacaktır.

c) Eşit Uzaklık İlkesi

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ne ve 1982 andlaşmanın bağlamı (bütünü, contexte) için terimlerin olağan anlamına uygun olarak iyi niyetle konu ve amacının ışığı altında yorumlanmalıdır.

²²¹ A/CONF. 62/C.2/L, Official Records, vol.III, s. 188, Türkiye 15.7.1974 tarihli öneride, iki ya da daha fazla devletin kıyılarının bitişik ya da karşılıklı ya da hem bitişik hem de karşılıklı olması durumunda her bir karasuları sınırının saptanmasının bu devletler arasında hakça prensiplerle yapılacağını (m.l) müzakereler esnasında devletlerin her bir kıyının genel şeklini ve adaların, kayaların ya da adacıkların mevcudiyeti de dahil özel şartları da göz önüne alarak hakça bir anlaşmaya varabilmek amacıyla uygun olan yöntemlerden herhangi birini ya da bunun bir kombinasyonunu kullanabileceklerini (2), devletlerin müzakereler sırasında çıkabilecek farklılıkları çözümlemek amacıyla Birleşmiş Milletler Şartının 33. maddesinde ortaya konulan metotları veya kendileri için uygun olan diğer barışçı usul ya da yolları kullanacaklarını" belirtmiştir.

²²⁸ Toluner, s. 95.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, eşit uzaklık ilkesi, taraflar arasında aksine öngören bir andlaşma yok ise veya diğer özel durumlar ve tarihi haklar farklı bir usulün uygulanmasını gerektiriyorsa,

karasularının sınırlandırılmasında uygulanacak bir usuldür.

Türkiye, sözleşmelerde yer alan eşit uzaklık ilkesinin mutlaka uygulanması zorunlu bir kural olmadığını düşünmektedir. Sözleşmelerin ilgili hükümlerinin önce eşil uzaklık ilkesinden sonra tarihi hak ve özel durumlardan söz edilmesi, öncelikle eşit uzaklık ilkesinin uygulanacağı anlamına gelmez. Eşit uzaklık ilkesinin genel kuralı, özel durumların gerektirdiği yöntemin istisnai kural olduğunu bugün genellikle kabul edilmemektedir. Her iki yöntem arasında birine üstünlük sağlayan genel bir kural yoktur.^{229 230}

İlgili deniz alanında özel durumların varlığı eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasını engeller. Eşil uzaklık ilkesinin mutlak anlamda uygulanacağının kabul edilmesi durumunda, bazı coğrafi özelliklere sahip deniz alanlarında hakkaniyete aykırı sonuçlar verebilir. Bu nedenle, her iki deniz, hukuk sözleşmeleri eşit uzaklık ilkesi ve özel durumlar istisnası unsurlarını öngören bir düzenlemeyi uygun bulmuşlardır.

Her iki sözleşmede "özel durumlar" kavramının neleri kapsadığına ilişkin genel bir tanımlama bulunmamaktadır. Zaten, kavram olarak özel durumların genel geçerli bir tanımının yapılması da mümkün değildir. Zira, özel durumlar her somut olaya göre değişebilen durumlardır.

Uluslararası Hukuk Komisyonu da bu kavramın kapsayabileceği birkaç örneği vermiş olduğu raporda belirtmiştir.²³¹ Özel durumlar istisnasının kabul edilmesine götüren nedenler örneğin; kıyının özel biçimi, sınırlanacak alanda ada ve adacıkların varlığı, ulaşım yollarının varlığıdır. Özel durumlar bu örneklerle sınırlı değildir. Her somut olayda farklı boyutlarda ve niteliklerde Özel durumların varlığı mümkündür. Ege denizi coğrafi özellikleri-kıyıların biçimi, ada ve adacıkların çok sayıda olması, önemli bir ulaşım yolu olması gibi nitelikleriyle- özel durumlar istisnasının uygulanabileceği somut bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye, gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ne ve gerekse 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf değildir.

²²⁹ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.12; 1982 B.M.D.H.S. M.15.

²³⁰ Pazarcı, s. 297; Verdross/Simma s.53Q.

²³¹ 1953 Y.I.L.C. Vol.I, s. 125-135.

Bu nedenle de, söz konusu sözleşmelerin ilgili hükümlerini uygulamak konusunda sözleşmeden doğan bir yükümlülüğü yoktur. Kaldı ki, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi de, eşit uzaklık ilkesi öncelikle uygulanması gereken vazgeçilmez bir kural değildir. Sözleşmelerin ilgili hükümlerinde özel durumların bulunması karasuları sınırlandırılmasında her zaman ve her durumda eşit uzaklık ilkesinin değil, somut olayın özel şartlarının gözetilerek hakkaniyete uygun bir çözümün amaçlandığını göstermektedir.

d) Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi

Türkiye, Yunanistan'ın bir takımada²³² devleti olmadığını, Ege Denizindeki adaların siyasal ve ülkesel bütünlük ilkelerine göre tespit edilemeyeceğini savunmaktadır.

Takımadaların hukuki rejimin belirlenmesi Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının gündeminde ağırlık taşıyan bir konu olmuştur. Bazı devletler, takımada ilkelerinin yalnız bütün ülkesi adalardan meydana gelen devletlerin karasularının sınırlandırılmasında değil, esas kıta ülkesi yanında ada ülkesine de sahip devletlerin karasularının sınırlandırılmasında da uygulanmasını talep etmişlerdir.²³³ Bu talebe karşı yapılan öneri de, takımada ilkelerinin bütün ülkesi adalardan meydana gelen devletlerin deniz alanlarının sınırlandırılmasında uygulanması gerektiği belirtilmiştir.²³⁴

Türkiye, konferansla sunmuş olduğu öneri de, takımada ilkelerinin ülkesinin tümü adalardan meydana gelmeyen devletlere de uygulanmasını kesinlikle kabul etmediğini belirtmiştir.²³⁵

Takımada ilkelerinin dar ve kendine mahsus özellikleri olan Ege Denizi'nde uygulanması durumunda bu denizin tümüyle Yunanistan'ın iç su- lanna dahil olması anlamına gelecektir. Bu da Türkiye tarafından kabul edilemeyecek bir durumdur.

Sonuçta, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi, Türkiye'nin görüşüne uygun olarak sadece ülkesi adalardan meydana gelen devletlerin takımada statüsünden yararlanabileceklerini hükme bağlamıştır.²³⁶ Böylece, Yunanistan'ın ileri sürdüğü takımadasal kıt'a devleti iddialarında son bulmuştur. Gerçi, Yunanistan'ın iddialarına uygun bir düzenlemenin sözleşmede yer alması da Türkiye açısından farklı bir sonuç doğurmayacaktı. Zira, Türkiye, böyle

Bkz. 3. Bölüm, VI, 3, A, b.

Kanada, Şili, İzlanda, Hindistan, Endonezya, Meksika, Mauritius, Yeni Zelanda ve Nor- ^ veç, (Official Records, Vol.ni, s. 81)

Endonezya, Mauritius, Filipinler, Fiji ve Bahama Official Records, Vol.IU, s. 220.

12 Ağustos 1974 tarihli öneri; Official Records, Vol.II, s. 272.

²³⁶ 1982 B.M.D.H.S. m.46.

bir düzenlemeye başından beri açık ve kararlı bir şekilde karşı çıkmıştır. Bu sebeple, böyle bir düzenleme, teamül kuralı haline gelse bile, Türkiye'ye karşı iler sürülemezdi.

Yunanistan'ın kıta ülkesi ve adalardan oluşan bir devlet olması ve bunların arasında yabancı deniz alanlarının bulunması da kendisinin ülke bütünlüğünü etkilemez. Çünkü, uluslararası hukukta sınırlandırma konusunda ülke bütünlüğü ilkesi uygulanmaz. Bugün de Yunan adaları ve kıta ülkesi arasında açık deniz alanları vardır. Dolayısıyla, Yunanistan'ın siyasal ve ülkesel bütünlük ilkesini ileri sürerek, Ege Denizi'nde eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasına ilişkin görüşü, deniz hukukunun ve uluslararası hukukun prensipleriyle bağdaşmamaktadır.

e) Coğrafi Özelliklerin Gözetilmesi

Türkiye, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Karasuları genişliği tespit edilirken, coğrafi özellikleri olan denizlerin göz önünde bulundurulması gerektiğini ifade etmiştir.²³⁷ Karasularının genişliği bir başka devletin karasularını açık denizden ayıracak bir biçimde tespit edilmemelidir.

Yine, yan-kapalı denizlerde coğrafi özelliklerini gözetilmesi yoluyla kı- yıdaş devletler arasında, hakkaniyete uygun bir sınırlandırmanın yapılmasını savunmuştur.

Açık denize açılma hakkının engellenmemesi ilkesi 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 4. maddesinde düz esas hatların kullanımına ilişkin prensiplerde yer almıştır. Aynı ilke 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'nin esas hatlarla ilgili 7 ve takımda esas hatları konusunda 47. maddede benzer şekilde düzenlenmiştir.

Bu hükümlerde, düz esas hat yönteminin bir devlet tarafından diğer bir devletin karasularını açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden ayıracak şekilde uygulanamayacağı yer almaktadır. Yunanistan Ege Denizi'nde karasuları genişliğini 12 mile çıkarması durumunda, Türkiye'nin açık denizle irtibatı kesilecektir. 12 mil genişlik, deniz hukukunun kabul ettiği bu ilkeye aykırı bir durum oluşturacaktır. 12 mil genişlik Ege Denizi'nde özellikle adalarda uygulanması durumunda, Ege tam bir kapalı deniz haline gelecek ve Ege'den Akdeniz'e geçiş imkansız hale gelecektir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre "kapalı veya yan kapalı deniz" iki veya daha fazla devletin etrafı çevrilmiş ve başka bir denize veya okyanusa dar bir çıkışla bağlanan veya tamamen veya esas itibarıyla iki veya daha fazla kıyı devletin karasuları ve mün- 15 Temmuz 1974 A/CONF. 62/C. 2/L 8. Official Records, Vol.III, s. 188; 18 Mart 1976, A/ CONE 62/C. 2/L. 90, Official Records, Vol.V, s. 203.

hasır ekonomik bölgesinden oluşan bir körfez, havza veya deniz manasına gelmektedir.²³⁸

Sözleşme, kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı olan komşu devletlerin haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken iş birliği yapmalarını öngörmektedir. Tanıma göre, bir yarı kapalı deniz olan Ege Denizi'nde Yunanistan ve Türkiye'nin deniz kaynaklarından yararlanılması ve deniz çevresinin korunması konusunda işbirliği yapmaları gerekmektedir. Bu iş birliğinin temelini, karasularının genişliği konusunda tarafların Ege Deni- zi'nin coğrafi özelliklerini gözetken hakkaniyete uygun bir çözüm oluşturacaktır.

f) Kıyı Devletin Egemenlik Yetkisi

Türkiye'ye göre de karasuları genişliğinin tespit edilmesi deniz hukuku sözleşmelerinde öngörüldüğü gibi kıyı devletin egemenlik yetkisi içindedir.²³⁹ Ancak, Türk görüşünün Yunan görüşünden ayrıldığı nokta, söz konusu egemenlik yetkisinin hem ulusal hem de uluslararası boyutu olduğuna ilişkindir. Karasularının genişliğinin tespit edilmesi sadece kıyı devletin iç hukukunu ilgilendiren bir husus değildir. Kıyı devletin karasuları sınırlandırılmasına ilişkin uygulamalarının diğer devletler tarafından da tanınması gerekmektedir.

1982 tarihli B.M.D.H Sözleşmesi'nin kıyı devletine karasuları genişliğini 12 mile kadar tespit etmek

hakkı tanınması kıyı devletinin egemenlik yetkisinin sınırlandırılmasıdır.

Devletin varlığı yönünden zorunlu olan Egemenlik mutlak ve kesin değildir. Uluslararası hukukun üstünlüğü nedeniyle bazı sınırlamalara tabidir.

Egemenlik, bir devletin uluslararası hukuka dayalı olarak sahip olduğu yetkidir. Bu anlamda, egemenlik uluslararası hukuk kurallarından doğan ve devletin uluslararası sözleşmelerde kabul ettiği sınırlamalara tabidir.²⁴⁰ Bir devletin kendi egemenlik yetkilerini dilediği şekilde belirleyerek, diğer devletlerin egemenliğini sınırlandırması uluslararası hukuka aykırıdır. Egemenlik yetkisinin sınırlanmasının uluslararası bir boyutu vardır ve ancak uluslararası hukuk kurallarına göre sınırlandırılabilir.²⁴¹

238

239

240 24]

1982 B.M.D.H.S. m.122-123.

Bu giriş için bkz. 15 Temmuz 1974 A/CONF. 62/C. 2/L Official Records, Vol.m, s, 188; Demirsoy Selçuk, B.M. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Hakkında Rapor, s. 85.

Pazarcı, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, s. 18-19.

Çelik I. Kitap s. 220.

Devletlerin karasuları genişliğini 12 mile kadar tespit etmek hakkı uluslararası hukuka göre sınırlandırılmış bir haktır. Bu nedenle, hiçbir devlet karasuları genişliğini tespit ederken, kıyıların genel durumunu, deniz alanının coğrafi özelliklerini, uygulanacak genişliğin tüm insanlığın yararlandığı açık deniz alanlarından yararlanmalarının hakkaniyete aykırı bir şekilde engellenip engellenmediğini hesaba katmak zorundadır. Sözleşmenin tanıdığı olduğu 12 mile kadar genişliği takdir hakkı keyfi ve sadece sübjektif ölçülere göre kullanılmamalıdır. Söz konusu takdir hakkı objektif ölçülere ve özellikle, uluslararası hukukun ilkelerine uygun olarak kullanılmalıdır.

Yunanistan'ın, sözleşmenin kıyı devletine 12 mile kadar karasuları genişliği tespit hakkının kullanımının tamamen ilgili kıyı devletinin egemenlik yetkisinde olduğu iddiası uluslararası uygulama ile de ters düşmektedir. Uluslararası Adalet Divanı, İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık davasına ilişkin 8.12.1951 tarihli kararında²⁴² ve yine İngiltere ile İzlanda arasındaki Balıkçılık Davası na ilişkin 25.7.1974 kararında²⁴ karasuları sınırlandırılması işleminin ulusal ve uluslararası olmak üzere iki boyutunun olduğunu açık bir şekilde belirtmektedir. Divan görüşünü "Deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman bir uluslararası yönü vardır; bu, yalnızca kıyıdaş devletin iç hukukunda açıkladığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz. Her ne kadar, kıyı devletinin bunu gerçekleştirme vasfına sahip olması nedeniyle, sınırlandırma işlemi zorunlu olarak tek taraflı bir işlem ise de, buna karşılık, bu sınırlandırmanın üçüncü devletler bakımından geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmektedir" şeklinde ifade ederek kıyı devletinin taktir hakkının sınırsız olmadığını ortaya koymuştur.

g) İyiniyet Kuralı

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 300. maddesine göre sözleşmeye taraf devletler sözleşmeyle getirilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirecekler ve sözleşmede tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgümlükleri hakkın suistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklardır. İyiniyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkesi hukukun temel ilkesidir. Söz konusu ilke, devletlerin haklarının kullanılırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken iyi niyetle hareket etmelerini, diğer devletlerin haklarını ihlâl edecek tasarruflarda bulunmalarını yasaklamaktadır.

Türkiye, Yunanistan'ın 12 mil karasuları genişliği ve eşit uzaklık ilkesinin uygulanması konusundaki görüşlerinin, iyi niyet prensibiyle bağdaşmadığı düşüncesindedir. Zira, Yunan görüşlerinin Ege Denizi'nde uygu-

242

Bkz. I.C.J. Reports, 1974, s. 22. Bkz. I.C.J. Reports, 1974, s. 22.

lanması durumunda Ege'nin bir Yunan gölü haline geleceğini, Türkiye'nin açık deniz ile tüm bağlantılarının kesileceğini ve bunu Türkiye için kabul edilemez olduğu ifade edilmektedir.

Türkiye, 1982 tarihli B.M.D.H. Sözleşmesine taraf olmamasına rağmen sözleşmede yer alan iyi niyet ilkesinden yararlanma hakkına sahiptir. Çünkü, iyiniyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkesi uluslararası hukukun, genel ilkelerinden biridir. Uluslararası Adalet Divanının 38. maddesi, and- 1 aşmaları, teamül

hukukunu ve hukukun genel ilkelerini uyuşmazlıkların çözümünde başvurulabilecek kaynaklar olarak göstermektedir.

C) Tezlerin Değerlendirilmesi

Yunanistan'a göre, Ege Denizi'nde karasuları sorunu diye bir sorun yoktur. İki ülke arasında tek sorun kıta sahanlığı sorunudur ve bu soran Lahey Adalet Divanı na gidilerek çözülmelidir. Bunun dışındaki konular Yunanistan'ın Ege Denizi ndeki egemenlik haklarına ilişkin ve bunlar müzakere konusu yapılamaz. Yine Yunanistan'a göre, Türkiye'nin Lahey Adalet Divanı na gitmek istememesinin nedeni, Ege sorununa yönelik tezlerinin hukuki dayanaktan yoksun ve uluslararası hukuka aykırı olmasıdır. Ancak, Ege Denizi sorununa bakıldığında, bunun yalnız bir kıta sahanlığı sorunu olmadığı görülmektedir. Ege Denizi sorunu her şeyden önce bir karasularının genişliği sorunudur. Türkiye için serbest ulaştırma hakkı ve Karadeniz ile Akdeniz kıyılarının bağlantısının açısından bir ülke bütünlüğü sorunu olarak ortaya çıkmaktadır.

Ege Denizi uyuşmazlığı iki devlet arasında başlangıçta kıta sahanlığı sorunu olarak ortaya çıkmışsa da, karasularının genişliği konusundaki gelişmeler nedeniyle çok sorunlu bir uyuşmazlık niteliğine bürünmüştür. Bu gelişmeler iki devletin bu denizdeki çıkarlarının deniz ve üzerindeki hava sahasında kıyı devletlerinin sahip olduğu tüm haklar açısından son 40 yılda devamlı karşı karşıya gelmelerine yol açmıştır.

Karasuları üzerindeki egemenliğin sözleşmeye ve uluslararası hukukun diğer kurallarına tabi olarak kullanılması hükmü Ege denizi bakımından önemlidir. 1923 tarihli Lozan Andlaşmasıyla gündeme gelen 3 mil karasulara genişliği o dönemde uygulanıyordu. Bu niteliği ile karasularının, Ege'deki ada, adacık ve kayalıkların egemenliğini belirleyici rol oynadığı ve halen bunun devam ettiği görülmektedir. Her ne kadar Lozan Andlaş-ması Türk karasularının 3 mil olacağı konusunda bir sınırlama getirmese de, o tarihlerde bölgedeki uygulamalardan esinlenerek 3 mil karasulara genişliğine göre belirlenmiş olan ada ve adacıkların egemenlik durumlara, karasulara genişliğinin 6 mil olarak uygulanmasıyla karmaşık bir hal almıştır. Bu nedenle, Yunanistan'ın 12 mil karasuları genişliğinin iddiası, Ege Denizi'nde bu konudaki belirsizlikleri ve karasuları üzerindeki egemenlik tartışmalarını artıracaktır.

Karasularının genişliği ile ilgili bir diğer sorun, Türkiye ile Yunanistan arasındaki deniz sınırının tespit edilmemiş olmasıdır.

Sınırların açık olarak belli olmadığı bir coğrafya da hangi adanın, hangi adacığın hangi ülkeye ait olduğunu bilmek mümkün değildir.

Aidiyeti tartışma konusu olan ada ve adacıkların karasuları kime ait olacaktır? Böylesine birtakım karmaşık sorunların bulunduğu bir deniz alanında Yunanistan'ın 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi nin 3. maddesine dayanarak karasularını 12 mile çıkarmak istemesi, Ege Denizi'ni bir genişleme alanı olarak gördüğünü göstermektedir.

Türkiye ve Yunanistan arasında Lozan Andlaşmasıyla kurulan bir si- yasi-askeri denge söz konusudur. Ege Denizi'nde kurulmuş statükonun bir unsuru askerden arındırılmış adalar, bir diğer önemli unsur da 6 mildir. Buna göre, Ege Denizinde her iki devletinde 6 millik karasuları vardır. 6 millik karasulan ve üstündeki hava sahasının dışında, geriye kalan alanlar uluslararası deniz ve hava alanlarıdır. Uluslararası alanlardan her iki devlet serbestçe yararlanma hakkına sahiptirler.

Günümüzde uluslararası deniz hukuku kıyı devletine karasularının genişliğini 12 mile kadar tespit etmek hakkı vermekle birlikte, bu takdir hakkı Yunanistan'ın iddia ettiği gibi sınırsız değildir. Her devletin karasularının genişliğini 12 mili aşmayacak bir şekilde tespit etmek hakkı mevcut olmakla birlikte, bu hakkın kullanımı genel uluslararası bir sınırlamaya tabidir. Bu sınırlama, bu hakkın iyiniyetle ve hakkı kötüye kullanılması olmayacak bir tarzda kullanılmalıdır. Özellikle kendine has coğrafi özellikleri olan deniz alanlarında kıyıdaş bulunan devletler bu haklarının kullanımının hakkın kötüye kullanılmasını teşkil etmemesi için uluslararası toplumun bölgedeki çıkarlarının yanında komşu devletlerin çıkarlarının da objektif ölçülerine göre göz önünde bulundurmak zorundadır. Çünkü, karasularının genişliğinin tespiti bir iç hukuk işlemi olmasına rağmen, doğrudan doğruya uluslararası bir sonuç doğurmaktadır ve bu işlem hukuki olduğu kadar da siyasi bir işlemdir.

Yukarıda ayrıntılı bir şekilde ortaya konulduğu gibi, kıyıları karşı karşıya olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması konusu gerek 1958 tarihli Cenevre Karasulan ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde ve gerekse 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde aynı hükümlerle düzenlenmiştir. İlk bakışta bu hükümlerin bu konudaki örf ve adet kuralını yansıttıkları düşünülebilir.

Ancak, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda, içinde Türkiye'nin de bulunduğu, çıkarılan özel olarak etkilenen

bazı kıyı devletlerinin bu düzenlemeye itirazda bulunması böyle bir yorumun yapılmasını zorlaştırmaktadır. 1958 ve 1982 tarihli Sözleşmelere taraf olmamış ve bu konudaki düzenlemeye sürekli itirazda bulunan devletler açısından sözleşmede yer alan hükümlerin teamül hukukunu oluşturmadığı göz önüne alınırsa, bu devletlere ilişkin uyumsuzluklarda farklı bir yöntemin uygulanması gerekecektir.

Bu konuda tekdüze bir kuralın getirilmeye çalışılması karasulan sınırlandırılmasına ilişkin sorunların çözümünü zorlaştırır ve devletler arasında adaletsizlik yaratır. Yunanistan'ın karasularının sınırlandırılmasında eşit uzaklık ilkesinin uygulanması gerektiğine ilişkin iddiası da hukuken kabul edilmesi zor bir görüştür. Zira, daha önce de ortaya konulduğu gibi, 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde yer alan hükümler eşit uzaklık yönteminin zorunlu olmadığını buna getirdiği tarihi hak ve diğer özel durumlar istisnaları ile açıkça ortaya koymaktadırlar.

Sözleşmelerin getirdiği özel durumlar istisnası, esasen her somut olayda uygulanabilecek bir istisnadır, çünkü her somut olayın kendisine has özel durumları ve şartları vardır. Bu nedenle, sınırlandırmaya ilişkin her iki sözleşmede yer alan hükümlerin devletleri sınırlandırma işlemini kendi aralarında yapacakları bir anlaşma ile çözümlerini teşvik ettikleri söylenebilir.

Komşu kıyıdaş devletler arasında karasularının sınırlandırılması konusunda genel olarak kabul edilmiş uluslararası bir hukuk kuralının olmadığı görülmektedir'. Devletler bu konuyu kendi aralarında anlaşmalar yolu ile çözümlenmektedirler. Karasularının sınırlandırılmasında en uygun yöntem ilgili deniz alanlarının somut özelliklerini göz önünde bulunduran yöntemdir. Yunanistan ve Türkiye'nin karşılıklı ve yan karasulan sınırlarının tespit edilmesinde Ege Denizi'nin somut özelliklerine göre uygun yöntemin hakkaniyete göre anlaşma yoluyla tespit edilmesi her iki devletin yarına olacaktır. Uluslararası Adalet Divanı da bu konuya ilişkin uyumsuzluklarda sınırlandırmanın komşu kıyıdaş devletler arasında tek taraflı olarak tespit edilemeyeceğini; tarafların sınırlandırmayı iyi niyetle yapılacak görüşmeler sonucunda hakkaniyete uygun bir anlaşmayla gerçekleştirmeleri gerektiğini belirtmektedir.²⁴⁴ Divan bu davada uluslararası teamül hukukunun deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin kuralını ortaya koymaktadır denilebilir.

Dolayısıyla, Türkiye ve Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasuları sınırlandırmasını sorununu-mevcut statükoyu gözetken-hakkaniyet ilkesine uygun bir anlaşmasıyla çözümlenmeleri gerekmektedir.

Anlaşmaya van-

A.B.D. ve Kanada arasındaki Maine Körfezi Bölgesinde Deniz Sınırının tespit edilmesine ilişkin Dava, bkz. I.C.J. Reports, 1984, s. 246.

lamaması durumunda sınırlandırma üçüncü bir merci tarafından yapılmalıdır. Ancak her iki durumda da sınırlandırma, Ege Denizi'nin coğrafi biçimi ve diğer özelliklerinin göz önüne alınarak, hakça bir sonucu gerçekleştirecek kriterler ve yöntemler uygulanarak yapılmalıdır.

VII- KARASULARINDA YARGI YETKİSİ

1. Genel Olarak

Kıyı devleti, ülkesinin bir parçasını oluşturan içsular ve karasuları üzerinde, deniz hukukunun bazı sınırlamaları dışında bütün egemenlik haklarını kullanma yetkisine sahiptir.²⁴¹ Bu yetki ülkesellik ilkesinin bir gereğidir.^{245 246}

İçsular, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların berisinde kalan su alanlarıdır. Bu alanlara koyul, körfezler, limanlar ve düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların berisinde kalan su alanları dahildir.²⁴⁷

Kıyı devleti, deniz ülkesini oluşturan içsular ve karasularının deniz yatağı, toprak altı ve üzerlerindeki hava sahasında da egemenlik haklarına sahiptir.²⁴⁸

Deniz hukuku karasuları ve içsular üzerinde yer alan hava sahasında yabancı uçaklara herhangi bir geçiş hakkı tanımazken, bu nedenle ilgili devletin kendi rızası dışında mutlak egemenliği söz konusu iken, karasularında bütün yabancı gemilere zararsız geçiş hakkı tanımıştır.

Denize kıyısı olsun olmasın bütün yabancı gemiler kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermedikçe geçiş hakkına sahiptirler.²⁴⁹

Deniz hukuku, uluslararası deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını ve açık denizlerin serbestliği

ilkesinin uygulanmasını sağlamak amacıyla kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenlik hakkını sınırlamıştır. Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler kural olarak bayrak devletinin egemenliğine tabidirler. Bu anlamda, geçiş yapan yabancı gemi deniz hukuku sözleşmelerinde yer alan zararsız geçiş hakkına ilişkin kurallara uyduğu sürece kıyı devletinin yetki alanı dışında kalmaktadır. Kıyı devletinin karasuları üzerindeki egemenlik hakkının ilk sınırlaması

²⁴⁵ 1 982 B.M.D.H.S. m.2/1.

²⁴⁶ Toluner s. 102; Pazarcı s. 335; Dupuy/Viğnes s. 257.

²⁴⁷ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.5/1; 1982 B.M.D.H.S. m.8.

²⁴⁸ 1 95 8 Cenevre K.B.B.S. m.1,2; 1982 B.M.D.H.S. m.2,3.

²⁴⁹ Ayrıntı için bkz. 3. Bölüm, V. 2.

yabancı gemilere tanınan bu zararsız geçiş hakkıdır. İkincisi ise, karasularında bulunan yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır. Kıyı devleti kural olarak kendi ülkesine dahil olan ve vargı yetkisinin ülkeselliği prensibinin bir gereği olarak kara ülkesinde, hava ülkesinde ve deniz ülkesinde sahip olduğu yargı yetkisini deniz ülkesinde bazı durumlarda kullanmaktan imtina etmektedir.

Deniz Hukuku, deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla kıyı devletinin karasularında yargı yetkisini kullanmasını bazı sınırlamalara tabi tutmuştur.

2. Ticaret Gemileri ve Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri Üzerinde Yargı Yetkisi

Kıyı devleti, ülkesinin bir parçasını oluşturan karasularında bulunan yabancı ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemileri üzerinde, deniz hukukunun zararsız geçiş hakkına ilişkin kuralları dışında egemenlik haklarını kullanma yetkisine sahiptir. Devletin yetkisinin ülke- selliğinin doğal sonucu olarak bu deniz alanında bulunan bu tür yabancı gemiler üzerinde yargı yetkisinin kullanılması esastır.

Yabancı gemiler kendilerini kıyı devletinin karasularında aşağıdaki durumların herhangi birinde bulabilirler.

- a) Limanda yatarken
- b) Olağan ulaşımın bir gereği olarak karasularında yatarken
- c) Olağan seyrüseferin doğal gereği dışında karasularında yatarken
- d) İçsuları terk etlikten sonra karasularından geçerken
- e) İçsulara geçmek amacıyla karasularından geçerken
- f) İçsulana girmeden karasularından geçerken

Deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla zararsız geçiş kapsamında kıyı devletinin yargı yetkisini “kullanması” bazı durumlarda sınırlandırılmıştır.

Gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi yabancı gemiler üzerindeki hukuki ve cezai yargı yetkisini bu gemilerin:

- a) Olağan seyrüseferin doğal bir gereği olarak karasularında yatmaları ve;
- b) İçsulara girmeden karasularından geçmeleri durumlarında sınırlandırmıştır. Bu iki durum

dışında kıyı devletinin yabancı gemiler üzerindeki

hukuki ve cezai yargı yetkisinin kullanımına herhangi bir sınırlama getirilmemiştir. Yabancı ticaret gemileri sözleşmelerde belirtilen durumların dışında bulunmaları durumunda kıyı devletinin aynen içsullarda olduğu gibi münhasır yetkisine tabi olacaklardır. Böyle bir durumda kıyı devletinin yargı yetkisine deniz hukuku tarafından getirilmiş bir sınırlandırma yoktur.

Kıyı devletinin karasularında bulunan ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemilerine ilişkin yargı yetkisinin sınırlamalarını hukuki ve cezai yetkiyi ayırt ederek inceleyebiliriz.

A) Hukuki Yargı Yetkisi

Kıyı devletinin karasularından geçiş yapan yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisinin sınırları 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 20. maddesinde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 28. maddesinde düzenlenmiştir.

Her iki sözleşme de içerik olarak aynı hükümlere yer vermektedir. Söz konusu maddeler kıyı devletinin yargı yetkisini gemiye ilişkin hukuki yargı yetkisi ve gemide bulunan kişilere ilişkin hukuki yargı yetkisi arasında bir ayırım gözeterek düzenlemiştir.

- a) Gemide Bulunan Kişilere İlişkin Hukuk Davaları

Kıyı devleti, karasularından geçen yabancı gemide bulunan bir kişiyle ilgili hukuki yargılama yetkisini kullanmak amacıyla bu gemiyi durdurma- malı veya yolundan çevirmemelidir.²⁵⁰

Bu hüküm, zararsız geçiş hakkının varlık sebebine ve amacına uygun bir düzenlemeyi ifade etmektedir. Kıyı devletinin gemide bulunan bir kişiye ilişkin hukuki yargı yetkisini kullanmak amacıyla gemiyi durdurması veya geçişini engellemesi zararsız geçiş hakkını fiilen ihlâl etmek anlamına gelecektir. Çünkü, geçiş hakkı deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla öngörülmüş bir kavramdır.

Gerek 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nde gerekse 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin ilgili madde metninde "should not" ifadesi yer almaktadır. Bu ifade ile kıyı devletine yargı yetkisini kullanmak amacıyla gemiyi durdurup durdurmama konusunda bir takdir yetkisi tanındığı izlenimi verilmektedir. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Uluslararası Hukuk Komisyonu 1958 Sözleşmesi'nin 19 ve 20 maddelerinde "may not" ifadesinin kullanılmasını teklif etmiştir. Bu ifade kıyı devletini hukuki anlamda biraz daha bağlayıcı bir ifade idi. Ancak sözleşmede A.B.D.'nin girişimleri sonucu kıyı devletini daha az bağlayan bir ifade olan "should not" yer almıştır.⁵¹

b) Gemiye İlişkin Hukuk Davaları

Kıyı devleti, yabancı bir geminin karasularında yaptığı yolculuk esnasında veya yolculuk amacıyla üstlendiği yahut maruz kaldığı yükümlülükler ile sorumluluklar müstesna olmak üzere, herhangi bir hukuki dava amacıyla bu gemiyi haczedemez ya da onu tutuklayamaz.²⁵² Ancak, bu hüküm kıyı devletinin karasularında yatan veya içsularını terk ettikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemiyi herhangi bir hukuk davası sebebiyle kanunlarına uygun şekilde haczetmek ve tutuklama hakkına hâlel getirmez.²³ Yani; kıyı devletinin karasularında yatan gemiler üzerinde veya içsulara girdikten sonra karasularından geçen gemiler üzerinde, kendi kanunlarının öngördüğü bütün icraî ve ihtiyatî tedbirleri almak yetkisi vardır. Bu iki durum dışında kıyı devleti hukuki tedbirleri, gemi ile ilgili talepler, geminin karasularından geçişi sırasında veya bu geçiş amacıyla üstlendiği yükümlülüklerle ilişkin ise alabilir. Bu durum dışındaki bir hukuki sebeple, kıyı devleti karasularından geçen bir yabancı gemiye karşı herhangi bir müdahalede bulunmayacaktır. Geminin karasularından "geçiş sırasında"

^M "May not" ve "should not" ifadeleri özellikle Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda çok tartışılmıştır.

Her iki kelime 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 19 ve 20 ve 1982 B.M.D.H.S.'nin 27 ve 28 maddelerinde kullanılmıştır. Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun tasarısında "may not" ifadesi (m.20) kullanılmıştır. Bu ifade 1930 La Hay kodifikasyon tasarından alınmıştır. Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun tasarısında "may not" ifadesi (m.20) kullanılmıştır. ABD gerek 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansı'nda ve gerekse 1958 Cenevre Konferansı'nda "may not" ifadesi yerine "should generally not" kelimesinin kullanılmasını önermiştir. ABD'nin bu önerisinin altında yatan sebep, kıyı devletinin karasulan üzerindeki egemenlik yetkilerinin ve dolayısıyla yargı yetkisinin sınırsız olduğunu kabul eden görüştür. Bu nedenle, "may not" ifadesi kıyı devletinin egemenlik yetkilerinden önemli taviz olacak ve bu da uluslararası hukuk ile ters düşecektir. Buna karşın, "should not" ifadesi ülkesel egemenlik ilkesini açık bir şekilde ortaya koyduğu gibi, uluslararası uygulama ile daha uyumlu olacaktır. ABD'nin bu görüşü konferans sırasında Sovyetler Birliği, Norveç, Danimarka, İsveç, İsrail ve Fjlipinler tarafından eleştirilmiştir. Sonuçta, 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesinin 19. ve 20. maddelerine "should not" ifadesi genelle kelimesi kaldırılarak konmuştur. Konferans sırasındaki bu tartışmanın temelinde Anglo-Amerikan Hukuk Sistemi ile Kıta-Avrupa Hukuk sistemi arasındaki görüş farklılığı yatmaktadır. Anglo-Amerikan hukuk görüşünde, kıyı devletinin karasulan üzerindeki egemenlik yetkilerinin mutlak olduğu ve kolayca sınırlandırılmayacağı kabul edilmektedir. Aynıntı için bkz. Lee T.L; Jurisdiction over foreign Merchant Ships In The Territorial Sea, A.J.I.L, vol.55, 1961, s. 83-84, Baykal F.H; Devletin Karasuları Üzerindeki Yetkisinin Hukukî Niteliği ve Yetki Alanının Asgari ve Azami Sınırları. İstanbul 1992, s. 123 vd. Karasulannın İmperium veya Dominium niteliği için bkz. O'Connell. D.P. The Juridicial nature of the territorial. Sea B.Y.I.L; 1971, s. 309-312. 1958 Cenevre K.B.B.S. m.20/2; 1982 B.M.D.H.S. m.28/2.

1958 Cenevre K.B.B.S. m.20/3; 1982 B.M.D.H.S. m.28/3.

ya da "geçiş amacıyla" doğan yükümlülükler, özellikle kılavuzluk ücreti, liman ücreti, kurtarma ve yardım ücreti veya çatma nedeniyle ödenmesi gereken tazminatlarla ilgili taleplerdir.²⁵⁴

Kıyı devletinin hukuki yargı yetkisini sınırlandıran bu hükümlerin kabul edilmesinden önce devletler

arasında farklı görüş ve uygulamalar mevcut idi.²³³

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nde ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde yer alan söz konusu hükümler kıyı devletinin gemiye ilişkin yargı yetkilerini 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyatı Haczi Üzerindeki Bazı Kurallarının Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Bitikse! Sözleşmesi'ne göre daha fazla kısıtlamaktadır.²³⁶

1952 Brüksel Sözleşmesi sadece karasularında yapılan yolculuktan değil, aynı zamanda her türlü deniz alacağından dolayı geminin tutuklanmasına veya haczedilmesine izin vermektedir.

Karasulanndan zararsız geçiş yapmakta olan yabancı gemi geçişinin seyrüseferin doğal bir icabı olması, force majeure veya tehlike sebebiyle karasularında durması ya da demirlemiş olması halinde, gemi zararsız geçiş yapmakta olan gemi hükümlerine tabidir.²³¹ Bunun sonucu olarak bu gemiler üzerinde hukuk davaları yönünden icraî ve ihtiyatî işlemler yapılamaz. Ancak, geminin karasularında zararsız geçiş kapsamı dışında yatması durumunda kıyı devleti bu gemi üzerinde içsularında bulunuyormuş gibi her türlü yargı yetkisini kullanma hakkına sahiptir. Çünkü, gemi kıyı devletinin herhangi bir limanına varmak amacıyla karasularında geçiyor ise veya geçiş amacı dışına çıkarak karasularında geziniyor ya da burada olağan seyrüseferin icabı olmaksızın demirliyor ise artık bu geminin karasula-

Dupuy/Vignes II, s. 939-940; Toluner, s. 168; Pazarcı, s. 311.; Baykal s. 179. 1933 yılında Amerika Birleşik Devletleri Panama tazminat komisyonu kanal bölgesinde Amerika karasulanndan geçmekte olan David adlı bir Panama gemisinin, geminin daha önce açık denizde çatmadan dolayı verdiği zararın hukuki takibi için Amerikan makamlar tarafından tutuklanabileceğine karar vermiştir. Komisyon gerekçesinde, kıyı devletinin karasuları üzerindeki hakimiyetinin prensip olarak kabul edilmiş olduğunu, ancak geçiş yapan geminin muafiyetlerinin açık bir şekilde tespit edilemediğini belirtmiştir. Bkz; Gönübol, s. 168-169.

Brownlie s.200; Söz konusu sözleşmenin 2. maddesinde şöyle bir hüküm yer almaktadır. Taraf devletlerden birinin bayrağını taşıyan bir gemi bir taraf devletin iktidar sahası dahilinde (karasularında) ancak birdeniz alacağından dolayı haczedilebilir. Fakat işbu sözleşmenin hiçbir hükmü, iç kanun ve tüzüklerin devletlere, resmi makamlara veya liman makamlarına bir gemiyi haczetmek, tutuklamak veya yolundan alıkoymak konusundaki hak ve yetkilerini ortadan kaldıran veya sınırlandıran bir şekilde yorumlanamaz. Söz konusu hüküm haczedilecek veya tutuklanacak geminin, borcunun denizdeki bir faaliyetin doğmuş olmasını yeterli görmektedir.

2*57

1958 Cenevre K.B.B.S. m.14/3; 1982 B.M.D.H.S. m.18/2.

nndan zararsız geçiş hakkını kullanmadığı kabul edilmelidir. Bu tür gemiler üzerinde kıyı devleti hukuki yargı yetkisini tam olarak kullanabilecektir.

B) Cezaî Yargı Yetkisi

Kıyı devletinin, karasularından zararsız geçiş yapmakta olan yabancı bir gemide işlenen suçlara ilişkin cezaî yargı yetkisinin kullanımının sınırları 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 19 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 27. maddelerinde düzenlenmiştir.

1958 Sözleşmesinin kıyı devletinin cezaî yargı yetkisinin kullanımına ilişkin 19. maddesi çeşitli tartışmalara sebep olmuştur.²⁴ Bir taraftan mümkün olduğu kadar az müdahale edilmesi gereken uluslararası serbest deniz ulaşımı, diğer taraftan ise kıyı devletinin kara ve deniz ülkesinin her yerinde kendi hukuk kurallarını uygulamak istemesi hususu; bu iki farklı çıkar noktalarının dengeli bir şekilde uzlaştırılmasını gerektirmiştir.

Sonuçta, kıyı devletinin karasularından geçiş yapan gemiler üzerindeki cezaî yargı yetkisi kural olarak kabul edilirken, söz konusu yetkinin uluslararası deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla ancak belirli durumlarda kullanılabileceği kabul edilmiştir. Ancak, sözleşmede belirtilen bu gibi durumlarda yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakları kesintiye uğramış olacaktır.

Gerek 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nde ve gerekse 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde kıyı devletinin yargı yetkisinin sınırları suçun karasularına girmeden önce işlenmiş olması, karasularından geçiş sırasında işlenmiş olması ve karasularında yatmakta iken sırasında işlenmiş olmasına göre değişmektedir.

a) Geminin Karasularına Girmesinden Önce İşlenmiş Suçlar

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesinin 19. maddesinin 5. fıkrasına göre kıyı devleti, karasularından

geçen yabancı bir gemide, gemi yabancı bir limandan gelip içsulara girmeden sadece karasularından geçiyorsa, karasularına girmeden önce işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi ²⁵⁸
258

Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 1956 tarihli tasarısında kıyı devletinin karasularından geçiş sırasında işlenen bir suçtan dolayı yalnız aşağıdaki hallerde gemide bulunan bir kişiyi tutuklayabileceği ve soruşturma yapabileceği kabul edilmiştir, (m.20). a) Suçun sonuçlan geminin dışına çıkarsa, b) Suç ülkenin barışını veya karasulannın düzenini bozarsa, c) Gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosu mahalli makamlardan yardım isterse". 1958 Sözleşmesine bunlara ilave olarak Pakistan ın önerisi üzerine "uyuşturucu maddelerin kaçakçılığını önlemek için gerekliyse" bendi eklenmiştir; Lee s. 89; Gönlübol, s. 164.

bir kimsenin tutuklanması veya gemide herhangi bir soımsılurma yapılması için herhangi bir tedbiri alamaz. Kıyı devletinin yargı yetkisini kullanması için geminin sadece karasularından geçiyor olması yeterli görülmemeyip, uluslararası deniz ulaşımının kesintisiz olmasına öncelik verilmiştir.²³⁹ Bir kişinin tutuklanması veya soruşturma amacıyla karasularında transit olarak geçen bir gemiyi yolundan alıkoymak kıyı devletinin egemenlik yetkileri içerisinde de olsa, bu şekilde geçen gemilerin kontrol için sık sık durdurulması uluslararası ulaşımı önemli ölçüde etkileyeceği açıktır.

Bu sebeple, karasularına girmeden önce işlenmiş suçlara ilişkin kıyı devletinin yargı etkisini kullanmaması amaçlanmıştır. Esasen, kıyı devleti, kendi egemenlik alanına girmeden deniz ülkesinin dışında işlenen suçlara müdahale etmek ihtiyacını pek hissetmeyecektir. Zira, kendi hukuk mevzuatı ihlâl edilmediği gibi, kendi ülkesi dışındaki suçları takip ve cezalandırmada önemli bir çıkan olmadığı halde özel bir organizasyona ihtiyaç duyacaktır. Ayrıca, ülke dışında işlenmiş bir suçtan dolayı bir kişinin ilgili devletler arasında bir anlaşma olması halinde iade edilmesi mümkün iken, kıyı devletinin o kişiyi tutuklamak amacıyla gemiyi durdurması gerekmeyecektir.

Bütün bu sebeplerden dolayı, her iki sözleşmenin ilgili maddelerini kıyı devletine, içsulara girmeden sadece karasularından geçen geminin karasularına girmesinden önce işlenen suçlarla ilgili olarak yargı yetkisini kullanmamasını öngörmeleri doğru ve amacına uygun bir düzenlemedir.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi kıyı devletinin yargı yetkisini kullanma hakkını, 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'ne nazaran, bazı durumlarda genişletmiştir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 27. maddenin 5. fıkrasında 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 19. maddesinin 5. fıkrasında yer alan sınırlandırma hükmüne kıyı devleti lehine bir istisna öngörmektedir.

Bu maddeye göre "XII. kısımda öngörülen durumlar veya V. kısma uygun şekilde kabul edilen kanun ve düzenlemelerin ihlâl edilmesi halinde alınacak tedbirler müstesna olmak üzere, kıyı devleti karasularından geçen yabancı bir gemide, gemi yabancı bir limandan gelip içsulara girmeden sadece karasularında geçiyorsa, karasularına girmeden önce işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi bir kimsenin tutuklanması veya gemide herhangi bir soruşturma yapılması için herhangi bir tedbiri alamaz".

Bu maddede kıyı devleti için saklı tutulan konular ilk kez 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde getirilen yeniliklere uygun olarak düzenlenmiştir. Kıyı devletinin yargı yetkisinin genişletildiği durumlar 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazasına ilişkin XII. Bölümünde^{259 260}

²⁵⁹ Toluner, s. 167; Verdross/Simma s. 526.

²⁶⁰ 1982 B.M.D.H.S. VTI. bölümü Deniz Çevresinin Korunması başlığını taşımaktadır. Tüm öngörülen durumları ve aynı Sözleşmenin V Kısımında²⁶¹ düzenlenen Münhasır Ekonomik Bölgeye İlişkin Kanun ve Düzenlemelerin ihlâl edilmesi durumlarını kapsamaktadır.

Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık kanunlarını ve diğer deniz bilimsel araştırmasına ilişkin düzenlemelerini ihlâl eden bir kimse geçiş hakkını kullanmakta olan bir gemide bulunması durumunda tutuklanıp yargılanabilecektir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi bu konuda kıyı devletinin yargı yetkisini kabul ederken, söz konusu suçu işleyen kimselere verilecek cezanın tülünü de belirlemektedir. Sözleşmeye göre, kıyı devletinin vereceği cezalar, aksini öngören bir anlaşma olmadığı takdirde hapis

devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü vardır (m. 192). Devletler. deniz çevresini herhangi bir kaynaktan kirlenmesini önlemek, bu gibi kirlenmeyi azaltmak veya kontrol etmek için gerekli olan ve bu sözleşmeye uygun bütün tedbirleri, ellerindeki en pratik araçları kullanarak ve

yeteneklerine uygun şekilde yerine göre tek başına ve kolektif şekilde alacaklardır ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirmek için çaba sarf edeceklerdir (m. 194/1). Deniz çevresini kirlenmesini önleme, azaltma veya kontrol etme tedbirlerini alırken devletler, diğer devletlerin bu sözleşmeye uygun şekilde haklarını kullanma ve görevlerini yapma bağlamında yürüttükleri faaliyetlere haksız bir şekilde müdahale etmekten kaçınacaklardır (m. 194/4). Kıyı devletleri, yetkilerine tabi deniz dibi faaliyetlerinden veya bunlarla ilgili olarak 60. ve 80. maddeye binaen yetkilerine tabi olan sun'i adalardan, tesis ve yapılardan ileri gelen deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli kanun ve düzenlemeleri yapacaktır (m.208/1). Devletler deniz çevresini damping (boşaltma) yoluyla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için kanunlar ve düzenlemeler yapacaklardır (m.210/1). Kıyı devletleri karasularında egemenliklerini kullanma bağlamında zararsız geçiş haklarını kullanan yabancı gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etme için kanunlar ve düzenlemeler koyabilir. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, kısım 11, Bölüm 3'e uygun şekilde yabancı gemilerin zararsız geçişini engellemeyecektir (m.211/4).

Sözleşme V. kısımda Münhasır Ekonomik Bölge başlığı altında bu deniz alanının hukuki rejimini düzenlemektedir. Buna göre, devletler münhasır ekonomik bölgede bu sözleşmeden doğan kendi haklarını kullanırken veya vazifelerini ifa ederken kıyı devletinin haklarına ve görevlerine gereği gibi saygı gösterecekler ve kıyı devletini bu sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukuk kurallarına uygun şekilde kabul ettiği kanunlarına ve düzenlemelerine bu kısımla çatışmadıkları ölçüde riayet edeceklerdir (m.58/3). Kıyı devleti, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklarını araştırma, işletme, muhafaza etme ve yönetme ile ilgili egemen haklarını kullanırken, bu sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanun ve düzenlemelere riayeti sağlamak için yanaşma, kontrol, tutuklama ve yargılamalarda dahil olmak üzere gerekli olabilecek tedbirleri alacaktır* (73/1). Tutuklanan tekneler ve mürettebatı, makul bir kefalet veya diğer bir teminatın verilmesi üzerine, derhal serbest bırakılacaktır (m.73/2). Münhasır ekonomik bölgede balıkçılık kanunlarının ve diğer düzenlemelerin ihlâl edilmesi sebebiyle kıyı devletinin vereceği cezalar, ilgili devletlerce aksine yapılmış bir anlaşma olmadığı takdirde hapis cezası veya diğer herhangi bir cismani ceza şeklini kapsamaz m.73/3). Yabancı gemilerin tutuklanması veya alıkonulması halinde, kıyı devleti, geminin bayrağını taşıdığı devleti, yapılan hareketten ve daha sonra uygulanan cezalardan derhal haberdar edecektir (m.73/4). Ayrıntı için bkz. 6. Bölüm.

cezası veya cismani ceza şeklini kapsamayacaktır."⁶ Kıyı devleti münhasır ekonomik bölgesinde balıkçılık kanunların ve diğer düzenlemelerin ihlâl eden kişilere para cezası uygulamak durumunda kalacaktır.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi, 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesinden farklı olarak, kıyı devletinin yabancı bir limandan gelip içsulara girmeksizin sadece karasularından geçiş yapmakta olan bir gemide karasularına girmeden önce deniz çevresinin, korunması ve muhafazasına ilişkin durumlarda veya münhasır ekonomik bölgeye ilişkin kanun ya da düzenlemelerin ihlâl edilmesi durumunda cezai yargı yetkisini kullanabileceğini veya gemide herhangi bir soruşturma için gerekli işlemleri yapabileceğini öngörmektedir.

Ayrıca; 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi bir adım daha ileri giderek, kıyı devletinin kendi iç hukukunda düzenlemesi gereken bir konuda kıyı devletine bir yükümlülük getirmektedir.

Kıyı devleti bu konuda suç işleyen kimselere hapis ve cismani ceza dışında bir ceza uygulayacaktır. Böylece, Sözleşme bir taraftan kıyı devletinin yargı yetkisinin sınırlarını genişletirken, diğer taraftan, kıyı devleti tarafından öngörülecek müeyyideler konusunda yetkisini sınırlandırmaktadır.

b) Geminin Karasularından Geçiş Esnasında İşlenmiş Suçlar

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 19/1 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 27/1 maddesi uyarınca, karasularından geçen yabancı bir gemide işlenen herhangi bir suçla bağlantılı olarak bir kimsenin tutuklanması veya bir soruşturmanın yapılması, ancak aşağıdaki durumlardan birisinin varlığı halinde mümkündür.

- Suçun sonuçları kıyı devletine sirayet ediyorsa
- Suç, kıyı devletinin barışını veya karasularının düzenini bozuyorsa
- Geminin kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosu kıyı devleti yetkililerinden yardım istemişse
- Uyuşturucu kaçakçılığı söz konusu ise.

Bu madde hükmüne göre, kıyı devleti yukarıdaki dört durum dışında cezai yargı yetkisini gemide bulunan kişi ile ilgili olarak kullanmamalıdır. Ancak, bu dört durumdan birinin varlığı halinde, kıyı devleti karasularından geçiş sırasında işlenen suçlar nedeniyle, soruşturma için gerekli işlemleri yapabilir veya suç failini tutuklayabilir.

262

1982 B.M.D.H.S. m.73/3.

Söz konusu maddedeki düzenleme iki farklı çıkarın korunmasını amaçlayan bir çözümdür. Karasularından geçiş yapmakta olan bir yabancı gemide işlenen suçlar, kıyı devletinin ülkesinde işlenmiş suçlardır. Ancak, kıyı devletinin çıkarlarının geçiş sırasında işlenen suçlardan etkilenmemesi durumunda, yargı yetkisini kullanmaması gerektiği görüşü benimsenmiştir.

Böylece, bir yandan deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olması sağlanırken, diğer yandan da kıyı devletine kendi çıkarlarının zarar görmesi halinde, gerekli tedbirleri alma yetkisi tanınmıştır.

Sözleşmede sayılan dört durum dışında kıyı devleti geçiş sırasında işlenen bir suç nedeniyle, soruşturma yapmak veya suç failini tutuklamak amacıyla "geçiş durumundaki" gemiyi durduramaz. Kıyı devletinin geçiş sırasında işlenen suçlarla ilgili cezai yargı yetkisini kullanabileceği durumlar, her iki Sözleşmede de *numerus clausus* olarak sayılmıştır.²⁶³

Sözleşmede yer alan dört durum dışında karasularından geçiş yapan bir gemide bir suçun işlenmiş olduğundan kıyı devleti ancak bilgi verilmesi durumunda haberdar olacaktır. Bu nedenle ve ayrıca geminin iç işlerinin kıyı devletini ilgilendirmemesi nedeniyle kıyı devleti çıkarlarının etkilenmemesi durumunda yargı yetkisini kullanmayacaktır.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesinin 19. maddesinin 1. fıkrasında ve 1982 B.iYI.D.H. Sözleşmesinin 27. maddesinin 1. fıkrasında yer alan dört durumdan (c) ve (d) bendinde yer alan durumlar gayet açıktır. Ancak ilk iki durum (a) ve (b) diğerleri gibi çok açık olmaması nedeniyle yorumlanma- lan gerekmektedir.

Buna göre, 1958 Sözleşmesi'nin 27/1 (c) bendinde yer alan hüküm uyarınca, kıyı devleti kendisinden gemi kaptanı veya geminin bayrak devletinin konsolosluğu tarafından yardım talep edilmesi durumunda geçiş yapmakta olan gemiye müdahale edecektir. Pratik olarak söz konusu hükmün uygulanmasında önemli bir sorunla karşılaşılmayacaktır. Zira, gemi kaptanı veya bayrak devletinin yetkilileri çok önemli ve acil bir durum olmadıkça kıyı devletinin müdahale etmesini istemeyeceklerdir. Doğal olarak, gemide meydana gelen olayları kendi iç işleri olarak değerlendirip çözmeye çalışacaklardır. Ancak, ağır bir suçun (ölüm, isyan gibi) işlenmesi veya güvenlik kuvvetlerinin acil yardımına ihtiyaç duyulması söz konusu olduğunda kıyı devletinden yardım talep edilecektir.

1958 Sözleşmesi'nin 19/1 (d) ve 1982 Sözleşmesi'nin 27/1 5d) bendinde yer alan uyuşturucu kaçakçılığını önlemek hükmü Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1956 tarihli tasarısında yer almayan bir hükümdü. Bu hüküm

Dupuy A'ignes II, s. 938; Ingo von Münch s. 430.

Konferans sırasında Pakistan tarafından teklif edilmiş ve kabul edilerek sözleşme maddesine alınmıştır. Pakistan bu konuyla ilgili belirsizliklerin ortadan kalkması için ve açık bir düzenlemenin sözleşmede yer alması için bu teklifte bulunmuştur.²⁶⁴

Esasen, uyuşturucu kaçakçılığı hükmü madde metninde yer almamış olsa dahi, kıyı devletinin bu konuda yargı yetkisini kullanabileceğini kabul etmek gerekirdi. Çünkü, uyuşturucu kaçakçılığı kıyı devletine sirayet eden ve aynı zamanda karasuları barış ve düzenini bozan bir eylemdir.

Dolayısıyla, kıyı devleti uyuşturucu kaçakçılığının aynı maddenin (a) ve (b) bendinde yer alan durumlardan biri olduğunu kabul ederek yargı yetkisini kullanma yoluna gidebilecektir. Ayrıca uyuşturucu kaçakçılığı hükmünün sözleşmede açık bir şekilde yer alması zararsız geçiş hakkı aleyhine bir durum yaratabilir.

Kıyı devleti uyuşturucu kaçakçılığı yapıldığı iddiası ile her şüphelendiği gemiyi durdurmak suretiyle geçişine engel olabilir. Şüphesiz, kıyı devletinin ciddi bulgular olması durumunda uyuşturucu kaçakçılığını önlemek için gemi üzerinde gerekli hukuki işlemleri yapmak yetkisi vardır. Ancak, bu yetkinin keyfi olarak kullanılması halinde zararsız geçiş hakkının zarar göreceği ortadadır.

Ayrıca, uyuşturucu suçlarının genelde gemilerin karasularına girmeden önce işlendiği düşünülürse uyuşturucu kaçakçılığına ilişkin hükmün söz konusu maddenin amacı dışında kaldığı söylenebilir.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 19/1 (a) ve (b) bendinde ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 27/1 (a) ve (b) bendinde yer alan ifadelerin yorumlanması ilgili maddelerin diğer bentlerine göre daha büyük önem taşımaktadır. Söz konusu sözleşmelerin ilgili maddelerin (a) bendinde yer alan suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet etmesi durumunda kıyı devletinin her türlü yargı yetkisini kullanabileceği belirtilmektedir. Acaba, suçun sonuçlarının sirayet etmesinden ne anlaşılması gerekir ve sirayet ettiğine kim karar verecektir? Burada, kıyı devletine sirayet edecek suçların başında, kıyı devletinin egemenliğine, ülkesel bütünlüğü ve siyasi bağımsızlığı-

Bu madde ile ilgili tartışmalar esnasında bazı devletler Pakistan'ın bu teklifini eleştirmişlerdir. Türkiye, Uluslararası bir öneme sahip olan uyuşturucu maddelerin kanun dışı trafik sorununu karasularından zararsız geçişe ilişkin 19. maddenin kapsamından daha geniş bir şekilde ele alınmasını istemiştir. Norveç, Pakistan'ın yapmış olduğu teklifin benimsenmesi durumunda, bunun kıyı devleti tarafından şüphelenilen gemilerin alıkonulması ile zararsız geçiş hakkına fiilen zarar vereceğini belirtmiştir. Ancak, Pakistan'ın teklifinin yer aldığı 19 madde metninin tamamı esas oturumda 80 lehte oya karşı 0 oyla kabul edilmiştir. İsrail, Tayland, Seylan, Milliyetçi Çin ve Yugoslavya bu konuda Pakistan'a açık destek vermişlerdir, Lee s. 89.

na karşı işlenen suçlar gelecektir.²⁶⁵ Zararsız geçiş hakkının temel şartı, kıyı geçişin kıyı devletinin barışına ve güvenliğine zarar vermemesidir. Bu nedenle, karasulairinden geçiş hakkını kullanan yabancı geminin geçiş esnasında kıyı devletinin güvenliğine ve barışına karşı işlenecek tüm suçlar doğal olarak kıyı devletine sirayet edecek, onu etkileyecektir

Kıyı devletinin ülkesel bütünlüğü ve siyasi bağımsızlığına karşı işlenecek, suçların yanı sıra, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi nin 19. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen eylemlerin işlenmesi durumunda da bunların sonuçlanma kıyı devletine sirayet edeceği kabul edilmelidir. Söz konusu madde karasularından geçecek geminin hangi eylemlerinin geçişi zararlı hale getireceğini açık olarak belirtmektedir.

Sözleşme, geçiş hakkını kullanan geminin zararlı faaliyetlerde bulunması durumunda geçiş hakkının ortadan kalkacağını kabul ettiğine ve bu konuda kıyı devletine geçişi engellemek ve askıya alma yetkisi²⁶⁶ verdiğine göre, zararlı eylemlerinin sonuçlarının kıyı devletine sirayet etmeyeceği düşünülemez.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 19/1 (b) ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin 27/1 (b) bendinde, suçun kıyı devletinin barışını veya karasularının düzenini bozması durumunda kıyı devletinin yargı yetkisini kullanabileceği öngörülmektedir Bu hükümde yer alan barış ve düzen kavramlarının ne anlama geldiği ve ihlâl edilip edilmediklerinin kim tarafından karar verileceğinin belirlenmesi gerekmektedir.²⁶⁷

Kıyı devletinin kamu düzeni, kamu güvenliği ve kamu sağlığının tehlikeye girdiği durumlarda kıyı devletinin barışının bozulacağı düşünülebilir. Ancak, suçun kıyı devletini barışını bozabilecek türde ve ağırlıkta olması gerekir kanaatindeyiz. Kıyı devletinin hukuk normlarının herhangi bir ihlalinin kıyı devletinin barışın bozacağının kabul edilmesi halinde, söz konusu sözleşme hükümlerinin hiçbir fonksiyonu kalmayacaktır. Kıyı devleti kendi hukuk normlarının ihlâl edildiği her durumda yargı yetkisini kullanabilecektir. Bu durumda, zararsız geçiş hakkını ve dolayısıyla uluslararası deniz ulaşımını olumsuz etkileyecektir.

Bu nedenle, öncelikle kıyı devletinin hukuk mevzuatına göre ağır cezayı gerektiren suçların kıyı devletinin barışını ve karasuları düzenini bozacağını kabul etmek gerekir. Örneğin; adam öldürme, yaralama, silah kaçakçılığı, isyan gibi suçlar kıyı devletinin barışım ve karasuları düzenini olumsuz yönde etkileyebilecek suçlardır.

265

266 267

Bk. 1982 B.M.D.H.S. m. 19/2 (a).

1958 Cenevre K.B.B.S. m.16/1; 1982 B.M.D.H.S. m.25/1. Lee s. 87.; Baykal s. 172.

Gerek 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi ve gerekse 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi zararsız geçiş yapmakta olan bir yabancı geminin çatma olayına karışması durumunda yargı yetkisi konusunu açık olarak düzenlenmemişlerdir. Yukarıda ortaya konan açıklamaların ışığında çatma ve diğer deniz kazalarının kıyı devletinin barışını ve karasuları düzenini bozduğu ve bu nedenle kıyı devletinin ilgili sözleşme maddelerine dayanarak yargı yetkisini kullanabileceği söylenebilir. Özellikle ölüme ve ağır yaralanmalara sebebiyet veren deniz kazalarında kıyı devleti cezaî yargı yetkisine kullanma yoluna gidecektir.

Barış ve Düzen kavramlarının bütün devletleri bağlayacak bir şekilde tanımlanması ve sözleşmede buna yer verilmesi hem zor hem de gereksizdir. Zira, her devletin kendisinin bu kavramların ne anlama geldiğini belirlemesi ve buna göre de her somut olayda ihlal edilip edilmediklerine karar vermesi daha doğru ve gerçekçi bir yaklaşımdır. Bugün itibarıyla dünyada zorunlu bir uluslararası yargı sisteminin olmaması nedeniyle, her devletin yargı organları kendi iç hukuklarında barış ve düzen kavramlarını tanımlamak ve hangi durumlarda ihlal edildiklerini belirlemek zorundadırlar.

Böyle bir durumda devletler arasında farklı yaklaşım yorumlama ve uygulamalar olabilecektir. Ancak, diğer taraftan, zararsız geçiş nedeniyle yargı yetkisini kullanmasına sınırlandırma getirilen kıyı devleti, kendi barış ve düzeninin hangi durumlarda hangi tür eylemlerle bozulabileceğini, en iyi değerlendirebilecek bir konumda olduğu düşünüldüğünde bu sonuç göze alınması gereken bir durumdur.

Tabii ki kıyı devleti bu yetkisini kötüye kullanmamak yükümlülüğü altındadır.²⁶⁸

Kıyı devletinin buradaki cezai yargı yetkisinin ayrı kullanılmasının sınırlamaları geminin bir yabancı limandan gelip içsulara girmeksizin sadece karasularını kastetmekte iken işlenmiş suçlara ilişkindir. Ancak, suçun

Bkz. 1982 B.M.D.H.S. m.300; Kıyı devletlerinin kendi barış ve düzenlerinin ihlal edilip edilmediğini farklı yorumladıkları görülmektedir. Örneğin; Meksika'da meydana gelen bir olayda Karmen adasının bir limanında bir Fransız gemisinde kaptan gemi personelinden birini öldürmüştür. Meksika Yüksek Mahkemesi 1929 yılında verdiği kararda bu durumun limanı barışını ihlâl etmediğine karar vermiş ve tutuldu failleri serbest bırakmıştır. Wildenhus davasında, A.B.D.'de Jersey limanında bulunan bir Belçika gemisinde bir cinayet işlemiştir. Hem Belçika Devleti, hem de New Jersey Devleti yargılama yetkisine sahip olduklarını belirtmişlerdir. Amerikan Yüksek Mahkemesi bu olayda Belçika ile aralarındaki Konsolosluk anlaşmasına rağmen, olayın ağırlığı nedeniyle kamu düzeninin etkilendiğini ve bu sebeple A.B.D. Mahkemelerinin yetkili olduğunu belirtmiştir. Lee s. 87-88.

kıyı devletinin içsulanndan gelerek karasularında geçen bir gemide işlenmesi durumunda kıyı devletinin yargı yetkisi yukarıda belirtilen sınırlamalar bağlı değildir.²⁶⁹ Kıyı devletinin içsularını terk ettikten sonra karasularından geçen bir gemide tutuklama yapma ve soruşturma amacıyla yasal işlemleri yapmak yetkisi vardır.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi gemide bulunan kişinin tutuklanması ya da gemide araştırma yapılmasına ilişkin olarak uygulanacak usulü de belirtmektedirler.

Buna göre; tutuklama işlemlerinin yapılmasında mahalli makamlar, ulaştırmanın çıkarlarını göz önünde bulunduracaklardır.²⁷⁰

Bu işlemlerin yapılmasından önce, gemi kaptanı tarafından talep edildiği takdirde, geminin bayrak devletinin konsolosluk yetkilileri haberdar edilecek ve bu yetkililer ile gemi mürettebatı arasındaki temas kolaylaştırılacaktır.²⁷¹

c) Karasularında Yatmakta Olan Gemilerde İşlenen Suçlar

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesine göre, geçiş olağan seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya force majeure veya tehlike zaruri kıldığı ölçüde durma ve demirlemeyi de kapsamaktadır.²⁷²

Buna göre, herhangi bir ticaret gemisi kötü hava sebebiyle ya da force majeure veya tehlike nedeniyle karasularında demirliyorsa, bu gemi zararsız geçiş yapmakta olan gemi için geçerli kurallara tabi tutulacaktır. Burada da çözümlenmesi gereken sorun, söz konusu geminin gerçekten bir mücbir sebepten ya da tehlikeden dolayı karasularında yatıp yatmadığının tespit edilmesidir.

Zira bu sorunun cevabına göre, geminin tabi olacağı hukuk kuralları değişecektir. Ayrıca, bu konudaki değerlendirmenin kim tarafından yapılacaktır? Gemi kaptanı veya bayrak devleti yetkililerinin kıyı devleti yetkililerine bu konuda yapacakları beyan yeterli ve geçerli sayılacak mıdır?

Kanaatimizce, gemi kaptanı ya da bayrak devleti yetkililerinin karasularında yatmanın gerçek ve direnilmesi mümkün olmayan bir mücbir sebepten ya da tehlikeden kaynaklanmış olduğunu açık ve tatmin edici delillerle ortaya koymaları gerekmektedir. Geminin karasularında yatışının

1958 Cenevre K.B.B.S. m. 19/2; 1982 B.M.D.H.S. m.27/2.

1958 Cenevre K.B.B.S. m. 19/4; 1982 B.M.D.H.S. m.27/4.

1958 Cenevre K.B.B.S. m. 19/3; 1982 B.M.D.H.S. m.27/3.

1958 Cenevre K.B.B.S. m. 14/3; 1982 B.M.D.H.S. m. 18/2.

zararsız geçiş kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği ortaya konan somut delillere bakılarak kıyı devleti yetkilileri tarafından yapılacaktır. Bu konuda, her kıyı devletinin değerlendirmesi farklılık gösterebilecektir. Kıyı devleti yetkililerinin bu konudaki takdir yetkisini iyi niyet kuralları çerçevesinde kullanması gerekmektedir. Çünkü, bu konuda verilecek karara göre, gemiye uygulanacak kurallar tespit edilecektir. Eğer, geminin zararsız geçiş kapsamı içinde karasularında yattığı kabul edilirse, bu geminin karasularında yatışı esnasında işlenen suçlara, karasularından geçen gemi de işlenen suçlara ilişkin hükümler uygulanacaktır.²¹ Yani, kıyı devleti cezai yargı yetkisini belirli durumlar dışında kullanmayacaktır. Buna karşın, yabancı geminin zararsız geçiş kapsamı dışında karasularında yattığının kabul edilmesi durumunda, kıyı devleti bu gemide işlenen suçlara ilişkin olarak her türlü cezai yargı yetkisini kullanabilecektir.

Bu sebepten dolayı geminin zararsız geçiş kapsamında karasularında yatıp yatmadığının tespit edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konudaki kararın kıyı devleti yetkilileri tarafından verilmesi doğru olacaktır. Karasularında yatışın gerçek bir mücbir sebebe ya da tehlikeye dayanıp dayanmadığını en iyi yerel yetkililer tespit edebilir. Bu konuda gemi kapları veya bayrak devleti yetkililerinin karar vermesi halinde genel eğilim doğal olarak kıyı devletinin yargı yetkisi dışına çıkmak yönünde olacaktır.

Karasularda yatmakla olan yabancı geminin zararsız geçiş kapsamı dışında karasularda yatmakta olduğunun kıyı devleti yetkilileri tarafından kabul edilmesi durumunda, bu gemi aynen içsulara gibi kabul edilecek ve kıyı devletinin yargı alanına girmiş olacaktır.

Ticaret gemileri açısından içsulara ve limanlarda kıyı devletinin yargı yetkisinin kullanımına deniz hukuku tarafından getirilmiş esaslı bir sınırlandırma mevcut değildir. Kural olarak; Kıyı devletinin içsularında bulunan yabancı ticaret gemilerinin hukuki durumları, kara ülkesinde bulunan yabancı uyruklu bir kimsenin ya da tüzel kişinin hukuk durumları ile aynıdır. Bu anlamda, içsulara bulunan ticaret gemileri ister özel kişilere ister devlete ait olsun münhasıran kıyı devletinin yargı yetkisine tabidirler. Yetkinin ülkeselliği ilkesinin bir sonucu olarak kıyı devleti kendi deniz ülkesinin bir parçası olan içsulara bulunan yabancı ticaret gemileri üzerinde yargı yetkisini kullanır. Genelde, bütün devletler içsulara bulunan gemilerde işlenen suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet etmesi durumunda yargı yetkisini mutlak olarak kullanmaktadırlar.

Ancak bazı devletler, bu gemilerin iç işlerine ilişkin kıyı devletini hiçbir

273

1958 Cenevre K.B.B.S. m.19/1; 1982 B.M.D.H.S. m.27/1.

şekilde etkilemeyen ve ilgilendirmeyen cezai konularda yardım talep edilmedikçe yargı yetkisini kullanmamama yoluna gitmektedirler.²⁴

Yabancı ticaret gemileri kıyı devletinin içsularda bulundukları sürece tüm hukuk kurallarına uymakla yükümlüdürler. Gemi personeli arasındaki özel hukuka ilişkin sorunlar geminin bayrak devletinin kanunlarına göre çözülür. Gemi personeli ve diğer yolcular arasındaki ihtilaflar kıyı devletinin devletler özel hukuku kurallarına göre çözülecektir.

Ticaret gemilerinin içsulara ya da cezai sorumluluk nedeniyle bu gemilere el konulabilir, haklarında ihtiyati tedbir ya da haciz işlemi yapılabilir. İçsulara deniz kazalarına (atma gibi) kaşan ticaret gemileri hakkında kıyı devleti gerek hukuki gerekse cezai yargı yetkisini kullanabilir. Kazaya ilişkin özel hukuk kurallarının, ceza hukuku konularında kıyı devletinin ceza kanunları göz önünde bulundurulması gerekir.

Sonuç olarak, yabancı ticaret gemisinin hiçbir mücbir sebep olmaksızın ya da tehlike nedeniyle zorunlu olmadıkça keyfi olarak kıyı devletinin karasularında yatması halinde, gemi kıyı devletinin içsularında bulunuyormuş gibi işlem görecektir.

Bu kıyı devletinin söz konusu yabancı gemi üzerinde kural olarak tüm cezai ve hukuki yargı yetkisine sahip olması anlamına gelmektedir. Buna karşın, geminin karasularında yatışı zararsız geçiş kapsamı içinde değerlendirildiği takdirde, kıyı devletinin cezai yargı yetkisini 1958 Cenevre K. B.B. Sözleşmesi'nin 19. maddesinin 1. fıkrasına ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 27. maddesinin 1. fıkrasına göre kullanabilecektir. Böylece, kıyı devleti cezai yargı yetkisini ancak söz konusu sözleşme hükümlerinde belirtilen durumlarda -suçun sonuçları kıyı devletine sirayet ederse; suç kıyı devletinin barış ve düzenini bozuyorsa; Gemi kaptanı veya bayrak devleti yetkilileri yardım isterse ya da uyuşturucu kaçakçılığı söz

konusu ise- kullanabilecektir.

⁴ Gemide işlenen ve hiçbir şekilde kamu düzenini bozmayan suçlarda geminin bayrak devletinin yetkisi geçerli olmaktadır. Internai Economy olarak adlandırılan bu uygulama Fransız Danıştay'ın 1806 yılında The Sally ve The Newton davasında vermiş olduğu karara dayanmaktadır. Amerikan gemisi olan bu gemilerden birinde bulunan bir kişi diğer gemideki bir kişiyi yaralamıştır. Fransız Mahkemesi, sadece gemiyi ve mürettebatını ilgilendiren, suçlarda ya da geminin iç disiplinine ait konularda yerel yetkililerin, işlenen suçlar limanını düzenini bozmadığı sürece veya liman yetkililerinden yardım istenmediği takdirde, bu suçla ilgili olarak gemiye ya da gemide bulunan kişilere müdahale etmemesi gerektiğini belirtmiştir (Von Münch s. 397-398).

3. Savaş Gemileri ve Ticari Amaçla Kullanılmayan Devlet Gemileri Üzerinde Yargı Yetkisi

Gerek 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nde gerekse 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde ticaret gemileri, ticari amaçla kullanılan devlet gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerini açık bir tanımla yapılmamıştır.

Buna karşın, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 29. maddede savaş gemisinin tanımını açık bir şekilde yapmıştır. Söz konusu maddeye göre, "savaş gemisi bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup, kendi bayrak devletine ait bu gibi gemileri başkalarından ayıran harici işaretler taşıyan, bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi normal görev listesinde veya buna muadil bir listede görünen bir komutanın emrinde olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki bir mürettebatla donatılan bir gemidir."

Kıyı devleti kendi deniz ülkesini oluşturan karasularına ve içsulara barış zamanında yabancı savaş gemisini kabul edip etmemekte serbesttir."

Bütün ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkına sahip oldukları genellikle kabul edilirken, savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri konusunda 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle, yabancı savaş gemilerinin karasularına ve içsulara kabul edilip edilmemesi tamamen kıyı devletinin egemenlik yetkisindedir. Kıyı devleti kendi ulusal güvenliği ve çıkarları doğrultusunda karasularına yabancı savaş gemilerinin girişini yasaklayabilir. Bu yasaklama tüm yabancı savaş gemilerini kapsayacağı gibi, sadece belirli devletlerin gemileri için de geçerli olabilir. Ancak, bugün uygulamada devletlerin karşılıklı prensibine bağlı olarak savaş gemilerinin geçişine izin ya da ihbar şartı ile müsaade ettikleri görülmektedir.

Yabancı bir savaş gemisini açıkça ya da zımnen kendi karasularına kabul eden kıyı devleti bu gemi üzerindeki egemenlik yetkisini kullanmaktan feragat etmektedir. Yabancı savaş gemilerinin karasularından geçişi konusunda karar vermek yetkisi olan kıyı devleti, geçişe izin verdikten sonra bu gemilere birtakım imtiyazlar tanımak zorundadır. Bu imtiyazlar uluslararası hukukun savaş gemilerine tanıdığı dokunulmazlık ve bağımsızlıktır. Savaş gemilerine tanınan bütün imtiyazların ve dokunulmazlıkların temelinde bu gemilerin bayrak devletinin egemenlik gücünü temsil ettikleri görüşü yatmaktadır. Buna göre, savaş gemileri bayrak devletinin egemenliğini temsil ettiklerinden, bir başka devletin bu gemi üzerinde egemenlik yetkisi kullanması devletlerin egemenliği ve eşitliği ilkesine aykırıdır.

275

Ayrıntı için bkz. 3. Bölüm, V. 2.C.

Bu nedenle, savaş gemileri nerede olurlarsa olsunlar sadece kendi bayrak devletlerinin egemenliğine tabi olup, diğer tüm devletlerin her türlü işlemlerine karşı dokunulmazlık ve bağımsızlığa sahiptirler.

A) Savaş Gemilerinin Yargı Bağımsızlığı

Savaş gemileri bayrak devletini temsil ettiklerinden dolayı mutlak dokunulmazlığa sahiptirler. Bu gemiler münhasıran bayrak devletinin yetkisine bağlı tutulmuşlardır. Uluslararası uygulamada savaş gemileri hangi deniz alanında bulunurlarsa bulunsunlar, kıyı devletinin yargı yetkisi dışında kalmaktadırlar.

1958 K.B.B. Sözleşmesi'nin 23. maddesine göre, savaş gemisi kıyı devletinin düzenlemelerine riayet etmezse ve riayet etmesi için kendisine yapılan herhangi bir talebi umursamazsa, kıyı devleti savaş gemisinin karasularını terk etmesini isteyebilecektir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi de 30. maddesinde aynı hükmü "derhal" kelimesini eklemek suretiyle öngörmektedir. 1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesinin 8. maddesinin 1. fıkrasında ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 95. maddesinde savaş gemilerinin açık

denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen 'bağışık' olduğu hükmü yer almaktadır. Görüldüğü gibi, burada açık denizlerde savaş gemilerinin bayrak devletinin egemenliğine tabi oldukları belirtilmektedir. İçsular ve Karasuları açısından her iki sözleşmede de açık bir hüküm bulunmamaktadır. Buna rağmen savaş gemilerinin “özel durumları” her iki sözleşmede açık olarak düzenlenmiştir.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 22. maddesinin 2. fıkrasında sözleşme hükümlerinin savaş gemilerinin uluslararası hukuk kurallarına göre sahip oldukları bağışıklığı etkilemeyeceği belirtilmektedir.

Yine aynı şekilde, 1982 B.M.D.H Sözleşmesi'nin 32. maddesinde 30 ve 31 maddelerdeki istisnalar saklı kalmak üzere bu sözleşmede yer alan hiçbir hükmün savaş gemilerinin ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerinin bağışıklıklarının etkilemeyeceği açık olarak ifade edilmektedir.

Daha önce de ortaya konduğu gibi, kıyı devleti kendi deniz ülkesini oluşturan karasuları üzerinde egemenlik yetkisine sahip olması nedeniyle, her türlü gemiler (savaş veya ticaret) için geçerli düzenlemeler yapmak yetkisine sahiptir. Savaş gemileri de aynen ticaret gemileri gibi kıyı devletinin kanunlarına ve diğer düzenlemelerine uymakla yükümlüdürler.²⁷⁶ Savaş gemilerinin sahip oldukları dokunulmazlık ve yargı bağışıklığı, onların kıyı devleti tarafından konulan düzenleyici kurallara uymak zorunda olmadıkları anlamına gelmez.

1958 Cenevre K.B.B.S. m.17; 1982 B.M.D.H.S. m.21/4.

Dokunulmazlık ve yargı bağışıklığı savaş gemilerini kıyı devletinin hukuk kurallarını ihlâl etmek yetkisi vermez. Bu imtiyazlar hukuk ihlali olduktan sonra savaş gemilerinin bayrak devletini temsil etmelerin ve devletlerin eşitliği ilkesi nedeniyle, bir başka devletin organları tarafından yargılanamayacağı düşüncesine dayanmaktadır.

Savaş gemilerinin doğrudan bayrak devletinin egemenliğini temsil etmeleri nedeniyle yargı bağışıklığı "biçimsel şekli" bağışıklığı ifade eder. Bunun anlamı, bir devletin başka bir devlet üzerinde yargı yetkisini kullanmayacağıdır.²⁷⁷

Savaş gemisinin komutanının açık izni olmadan yerel yetkililerin gemiye yanaşmaları, gemiye girmeleri ya da gemide herhangi bir inceleme yapmaları imkanı yoktur.

Savaş gemisi yabancı devletin karasuları ya da içsularında bulunduğu sürece, gemi kaptanı ve tüm personel bayrak devletinin münhasır yetkisine tabidir.

Kıyı devleti yerel yetkililerinin savaş gemisinde meydana gelen olaylara müdahale hakkı yoktur.

Bağışıklık sorumsuzluk olmadığından, savaş gemisinin bayrak devleti geminin kıyı devletinin kanunlarına uymamaktan dolayı verdiği zarardan sorumludur. Nitekim 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin 31. maddesi bir savaş gemisinin veya ticari amaçla kullanılmayan devlet gemisinin kıyı devletinin karasularından geçişle ilgili kanun ve kurallarına veya bu sözleşme hükümlerine veya uluslararası hukukun diğer kurallarına uymaması sebebiyle ortaya çıkan herhangi bir kayıp veya zararın uluslararası sorumluluğunun bayrak devlet tarafından taşınacağını açık olarak öngörmektedir. Bağışıklık bayrak devletini sorumlu olmaktan kurtarmaz, sadece onun yerel mahkemeler önünde hesaba çekilmesini önler.²⁷⁸ Yabancı devletin yargı bağışıklığı, mahkemelerin yetkisinin kullanılmasından bağışıklığı ifade eder.²⁷⁹

Savaş gemilerinin kıyı devletinin yargısından bağışık olmaları onlara karasularda geçerli düzeni ihlal etmek hakkını vermediği gibi, geçişle ilgili kanun ve düzenlemelere uymak yükümlülükleri vardır.²⁸⁰

²⁷⁷ Ayrıntı için bkz. Gündüz Aslan, Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk, İstanbul, 1984. s. 24-25.

²⁷⁸ Aslan, Yargı Bağışıklığı, s. 26-27.

²⁷⁹ Toluner s. 308; Brownlie s. 326-327.

²⁸⁰ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.17; 1982 B.M.D.H.S. m.21/4.

Kıyı devleti, gemi türü arasında ayırım yapılmaksızın zararlı geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alma yetkisine sahiptir.²⁸¹

Savaş gemisinin kıyı devletinin kanun ve düzenlemelerine uymaması durumunda, kıyı devleti yetkililerinin savaş gemisinin bayrak devletini bilgilendirmeleri ve geminin kanunlara uymasının sağlanmasını talep etmeleri gerekir. Kıyı devletinin uyarılarının sonuç vermemesi halinde, kıyı devletinin yapabileceği tek şey, savaş gemisinin derhal karasuları terk etmesini istemektir. Nitekim, gerek 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesine savaş gemisinin karasularından geçişle ilgili kanun ve kurallara uymaması

ve bunlara uyması için kendisine yapılmış olan herhangi bir talebe karşı kayıtsızlık göstermesi durumunda, kıyı devletinde bu geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebileceği açık olarak düzenlenmiştir. Ancak, savaş gemisinin direnmesi durumunda kıyı devletinin ne yapabileceğine ilişkin bir hüküm yoktur. Savaş gemisinin kivi devleti yetkilerinin uyanlarını yerine getirmemesi halinde kıyı devletinin makul ölçüde kuvvet kullanabileceği kabul edilmelidir. Ancak kuvvet kullanma karasularının düzenini tekrar sağlamak amacıyla sınırlı olmalıdır.

Savaş gemisinin, kivi devletinin kamu güvenliği ve düzenini tehdit etmesi ya da silah kullanması halinde kıyı devletinin meşru müdafaa sınırları içinde tehlikeyi ortadan kaldıracak şekilde kuvvete başvurma hakkı vardır.

Savaş gemilerinin yargı bağımsızlığına ilişkin ortaya konan kurallar aynı zamanda bu konudaki uluslararası örf ve âdet hukuku kurallarını yansıtmaktadırlar. Bu nedenle, sözleşmelere taraf olmayan ve bu kuralları oluşumuna başlangıçtan beri açık ve kararlı bir şekilde karşı çıkmayan devletleri örf ve âdet hukuku kuralı olarak bağlayacağı ortadadır.

B) Savaş Gemisine İlişkin Ceza Davaları

a) Gemi Personelinin Gemide Suç İşlemesi

Savaş gemisi bayrağını taşıdığı devletin egemenliğini temsil etmesi nedeniyle münhasıran bayrak devletin egemenliğine tabidir. Savaş gemisinin yabancı sularda bulunması halinde bayrak devletin bu yetkisini devlet adına gemi komutanı kullanır. Gemi komutanı gemi içinde meydana gelen tüm olaylara müdahale etmede ve gerekli düzenlemeleri yapmak konusunda tek yetkilidir. Kıyı devleti yetkililerinin gemide meydana gelen olaylara müdahale etme yetkileri yoktur. Gemide personel tarafından suç işlenmesi durumunda da gemi komutanı yetkili olup, bayrak devletin ka-

281

1958 Cenevre K.B.B.S. m. 16/1; 1982 B.M.D.H.S. m.25/1.

1958 Cenevre K.B.B.S. m.23; 1982 B.M.D.H.S. m.30.

nunlarını uygular. Kıyı devleti gemi komutanı ya da bayrak devletin yetkilileri tarafından yardım talep edilmedikçe, gemide işlenen suç hakkında işlem yapma yetkisi yoktur.

Yerel yetkililer gemi kaptanının izni olmadıkça gemiye giremezler. Suç işleyen gemi personeli hakkında hiçbir şekilde işlem yapamazlar. Kıyı devletinin savaş gemisinin sahip olduğu dokunulmazlık ve yargı bağımsızlığı nedeniyle, savaş gemisi ile ilgili bütün eylemler ve her türlü işlemler bayrak kanunu hükümlerine tabi olacaktır. Gemi komutanı bu bakımdan, gemide personelin suç işlemesi halinde, bunları tutuklamak ve bayrak devleti mahkemelerine teslim etmek yetkisine sahiptir.

Kıyı devleti, karasularında bulunan yabancı savaş gemisinde işlenen suçlara müdahale edememesine rağmen, işlenen suçun karasuları düzeni ya da kıyı devletinin güvenliğini etkilemesi durumunda suçun sonuçlarının ortadan kalkması için gerekli girişimlerde bulunabilir.

Gemi komutanı ya da bayrak devleti yetkililerinden kendisi için zararlı sonuçlar doğuran eylemlerin son bulması için gerekli tedbirlerin alınmasını talep edebilir.

Savaş gemisinin kıyı devletinin karasuları düzenine ilişkin kanun ve düzenlemelerine uymak yükümlülüğü vardır. Bu yükümlülüğün ihlal edilmesi halinde, kıyı devleti savaş gemisinden kurallara uymasını, aksi takdirde karasularını terk etmesini talep eder.²⁸³

Savaş gemisinin karasuları düzenini bozucu eylemlerde direnmesi halinde, kıyı devleti bu eylemlere son vermek ve savaş gemisinin karasularından çıkmasını sağlamak amacıyla orantılı olarak kuvvet kullanabilir. Ancak, gemide işlenen suçun, kıyı devletinin güvenliği ve karasuları düzenini etkilememesi halinde, kıyı devleti hiçbir şekilde müdahale edemez. Suç işleyen gemi personeli yalnızca bayrak devleti mahkemeleri yargılayabilir. Kıyı devletinin müdahale hakkı yoktur.²⁸⁴

b) Gemi Personeli Olmayan Bir Kimsenin Suç İşlemesi

Savaş gemisinin kıyı devletinin karasularında bulunduğu esnada gemi personeli dışında bir kimsenin gemide suç işlemesi halinde, suç işleyen kimseyi kıyı devleti yetkililerine teslim etmek konusunda karar vermeye yetkili kişi gemi kaptanıdır.

283

1958 Cenevre K.B.B.S. m.23; 1982 B.M.D.H.S. m.30.

Colombos, The Legal Regime Of Warships in Foreign Waters, 1961. s. 162. Verdross/ Simmas. 529.

Suç failini teslim edilmemesi durumunda, kıyı devletinin savaş gemisine hiçbir şekilde müdahale etme yetkisi yoktur.²⁸³

Kıyı devletinin müdahale edememesi, kişilerden dolayı değil, geminin sahip olduğu dokunulmazlık hakkından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, gemi komutanının izni bulunmadan bu kişilerin kıyı devleti yetkilileri tarafından tutuklanması mümkün değildir.

Gemi komutanının gemide personel dışında bir kimsenin suç işlemesi durumunda, bu kimseleri yerel yetkililere teslim etmeye zorlanamamasına rağmen, suç faillerinin vatandaşlık bağına göre, yerel yetkililere yardımcı olması gerekir.

Suç failinin kıyı devletinin uyluğunda bulunması halinde, gemi komutanının bu kişiyi yargılamak üzere kıyı devleti yetkililerine teslim etmesi yerinde olacaktır. Gemide işlenen suçlarda bayrak devletinin yetkili olduğu kabul edilmesine rağmen, failin vatandaşlığını taşıdığı devletin deniz ülkesinde suçu işlemesi nedeniyle kendi devletinin mahkemelerinde yargılanması daha adil olacaktır. Ancak, daha önce de belirtildiği gibi, gemi komutanı failleri teslim edip etmemek konusunda zorlanamaz ve suç faillerini tutuklamak amacıyla gemiye karşı hiçbir işlemde bulunulamaz. Bu konuda, kıyı devleti yetkililerinin yapabileceği tek şey, sorunun diplomatik yollardan çözümüne çalışmaktır.

Suç failinin geminin bayrak devletinin vatandaşı olması ve gemi personeline karşı suçu işlemesi halinde, savaş gemisi komutanı faili tutuklamak ve bayrak devleti yetkililerine teslim etmek hakkına sahiptir.

Suç failinin kıyı devleti ve geminin bayrak devleti dışında bir başka üçüncü devletin vatandaşı olması halinde, hangi devlete teslim edilmesi ve yargılanması konusunda savaş gemisi komutanının tulumu belirleyici olacaktır.

Gemi mürettebatı dışında kalan kimselerin suçu gemide işlemeleri durumunda, bu kişilerin yargılanmaları amacıyla hangi devlete teslim edileceklerine ilişkin kararın gemi komutanı tarafından verilmesi dokunulmazlık ilkesinin amacına uygundur.

Aksi takdirde, gemi komutanının kıyı devleti tarafından herhangi bir Harekete zorlanması, uluslararası ilişkilerde önemli olan dokunulmazlık ilkesinin zedelenmesine yol açabilir.

Gregory Jurisdiction over forerign vessels interritorial waters, Michiagan law Review, Vol.2, s. 233.

c) Gemide Suç İşlenmesinden Sonra Karaya Çıkılması

Gemi personelinden bir kişinin gemide suç işledikten sonra kıyı devletinin kara ülkesine çıkması durumunda, yerel yetkililerin suç failini savaş gemisine iade edip etmemeleri konusunda suçun kim tarafından kime karşı işlendiğine bakılarak karar verilmesi gerekecektir.^{2^6}

Failin gemi personelinden olması ve gemi personeline karşı suç işlemesi halinde, kıyı devleti yetkililerinin gemi komutanının talep etmesi halinde faili savaş gemisine teslim etmeleri gerekir Zira hem failin hem de mağdurun özel statüleri ve bayrak devletinin egemenliğine tabi olmaları nedeniyle bayrak devleti mahkemelerinde yargılanmaları doğru olacaktır. Gemi komutanının failin iadesini talep etmemesi halinde, kıyı devleti bu kişi hakkında kendi hukuk mevzuatını uygulayacaktır.

Gemi personelinden bir kişinin, gemi personeli olmayan bir kişiye karşı suç işlemesi halinde, savaş gemisine iade edilmesi konusunda mağdur kişinin vatandaşlık bağına bakılarak karar verilmesi gerekir.

Mağdur kişinin geminin bayrak devletinin vatandaşı olması durumunda, gemi komutanın talebi üzerine suç failinin gemiye iade edilmesi gerekir. Ancak; mağdur kişinin kıyı devletinin vatandaşı olması halinde, faili gemiye teslim etmek yükümlülüğü yoktur Zira, kıyı devleti vatandaşına karşı bir suç işlenmiş ve kıyı devletinin kendi vatandaşlarını koruma yükümlülüğü nedeniyle suç failini yargılama yetkisi olduğunu kabul etmek gerekecektir.

Mağdur kişinin üçüncü bir devletin vatandaşı olması durumunda ve gemi komutanının talebi halinde, failin savaş gemisine iade edilmesi daha doğru olacaktır. Çünkü, gemi komutanının gemi üzerinde tek yetkili kişi sıfatıyla, suç failinin bayrak kanunu hükümlerine göre nerede yargılanacağına karar verme yetkisi vardır.

d) Kıyı Devletinde Suç İşledikten Sonra Gemiye Çıkılması

Gemi personelinden bir kişinin kıyı devletinin kara ülkesine çıktığı sırada gemi personelinden başka birine karşı suç işledikten sonra gemiye geri dönmesi durumunda, gemi komutanının suç failini kıyı devleti yetkililerine teslim etmek zorunluluğu yoktur. Suç faili ve mağdurun bayrak devleti vatandaşı olmaları ve

savaş gemisinin bayrak devleti kanunlarına tabi olması nedeniyle, failin bayrak devletinde yargılanması gerekecektir.

286

Baykals. 152-153.

Gemi personelinden bir kimsenin kıyı devletinde kıyı devletinin vatandaşlarına karşı suç işledikten sonra gemiye çıkması halinde, gemi komutanının faili kıyı devletinin talep etmesi halinde iade etmesi uygun olacaktır. Ancak, gemi komutanının iade etmemesi halinde, kıyı devleti yetkililerinin savaş gemisine zorla girerek, faili yakalamak, yetkileri yoktur. Böyle bir durumda kıyı devletinin geminin bayrak devleti ile sorunu diplomatik yollardan çözmesi gerekecektir.

Aynı şekilde, gemi personelinin kıyı devletinde bir üçüncü devletin vatandaşlarına karşı suç işledikten sonra gemiye kaçması durumunda da suç failinin iade edilmesi gerekir. Ancak, bunun yapılmaması halinde, savaş gemisine karşı kıyı devletinin uygulayabileceği hiçbir müeyyide yoktur. Yine, sorunun iki devlet arasında diplomatik yollarla çözülmesi gerekecektir.

Savaş gemilerinin sahip oldukları dokunulmazlık hakkı ve bağımsızlık nedeniyle, bu tür gemilerde personelin birbirine karşı ve üçüncü şahıslara karşı işledikleri suçlarda cezai yargı yetkisinin hangi devlet tarafından kullanılacağı gemi komutanının faili teslim konusundaki kararın tayin edecektir. Suç faili teslim edilmediği takdirde, gemiye karşı herhangi bir yaptırım uygulanamayacağından, suç ve faili hakkında savaş gemisinin, bayrak devletinin kanunları geçerli olacaktır.

e) Savaş Gemilerine Sığınma

Savaş gemisi personeli, gemi dışında kıyı devletinin ülkesinde görevlerini ifa ederken işlemiş oldukları suçlardan dolayı yargı bağımsızlığına sahiptirler. Bu kural, Uluslararası Hukuk Enstitüsünün 1898 tarihli kararında kabul edilmiş ve 1928 tarihli Stockholm toplantısında da teyit edilmiştir.²⁸⁷

Kıyı devletinin yabancı askeri personele bir göre ifa etmek üzere kendi ülkesinde bulunmalarına izin vermiş olması, bu kişiler üzerindeki yargı yetkisini kullanmaktan vazgeçtiği şeklinde kabul edilmektedir.

Gemi personelinin kıyı devletinin ülkesinde görev dışında bir suç işlemesi halinde yargı bağımsızlığı yoktur. Ancak bu kişilerin, suçu işledikten sonra, savaş gemisine kaçmaları oraya sığınmaları halinde, kıyı devleti yetkililerinin gemiye girmek ve bunları yakalamak yetkisi yoktur.

Kıyı devletinde bir adi suç işleyen ya da bir suçtan dolayı mahkûm olmuş bir kişinin karasularında bulunan bir savaş gemisine sığınması durumunda, gemi kaptanının bu kişiyi kabul etmemesi ve talep halinde kıyı devleti yetkililerine teslim etmesi gerekir.

Stochholm Resoiutions of The Institute of Intemaitonal Law, 1928, Vo. 34, s. 745; Gregory s. 233.

Buna karşın, siyasi suçluların savaş gemilerine sığınma hakkı olduğu genellikle kabul edilmektedir.²⁸⁸ Bir siyasi suç nedeniyle yargılanmakta olan ya da mahkûm olmuş bir kişinin yabancı bir savaş gemisine sığınması durumunda, savaş gemisinin bu kişiyi kıyı devleti yetkililerine iade etmek yükümlülüğü yoktur. Bu gibi durumlarda kıyı devleti savaş gemisinin bayrak devletine başvurarak sorunu diplomatik yollarla çözümlmek durumundadır.

C) Ticari Amaçla Kullanılmayan Devlet Gemileri

Ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri, aynen savaş gemileri gibi kıyı devletinin yargı yetkisi dışında tutulmaktadırlar. Gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde ve gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde sözleşmede yer alan hükümlerin savaş gemilerinin ve gayri ticari amaçlarla kullanılan diğer devlet gemilerinin bağımsızlıklarını etkilemeyecekleri açık bir şekilde belirtilmektedir.²⁸⁹

Ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin hangi tür gemiler olduğu ve tanımları 1958 Cenevre ve 1982 Sözleşmelerinde yapılmamıştır. Bu gemilerin ne tür gemiler olduğu 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafılığı İle İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Briksel Sözleşmesi'nde belirtilmiştir. Bu sözleşmeye göre, söz konusu gemiler, savaş gemileri tanımı dışında kalan devlete ait yatlar, okul gemileri, gözcü gemileri, hastane gemileri, donanma yardımcı gemileri, iaşe gemileri gibi bir devlete ait bulunan veya bir devlete ait olmamakla birlikte devlet tarafından işletilen ve ticari olmayan bir hizmete ve münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilmiş (Sahil Güvenlik gemileri, Gümrük gemileri, Posta gemileri vs. gibi) gemilerdir.²⁹⁰

Ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerini savaş gemilerinin hukuki rejimine tabi kılan ve deniz

hukuku sözleşmelerinde yer alan bir kural Parlement Belge davasına dayanmaktadır. Belçika Devletine ait bulunan Parlement Belge adlı bir geminin 1878 yılında bir deniz kazasında, sorumlu olduğu iddiası ile açılan davada İngiliz İstinaf Mahkemesi Parlement Belge gemisinin bir devlet gemisi olduğunu ve kamu hizmetinde kullanıldığını belirterek bu davaya bakmaya yetkisi olmadığına karar vermiştir. Aynı prensip 1906 yılında İngiliz Denizcilik Mahkemesi tarafından Jassy gemisi olayında da benimsenmiştir. Bu olayda da Romanya devletine ait posta ta-

²⁸⁸ Pazarıcı s. 289; Mcnair, Extradition and Exterritorial Asylum, s. 188.

²⁸⁹ 1958 Cenevre K.B.B.S. m.22/2; 1982 B.M.D.H.S. m.32.

290

1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muaflığı ile ilgili bazı kuralların Birleştirilmesi Hak- kındaki Brüksel Sözleşmesi m.3; Türkiye bu sözleşmeyi 17.2.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla onaylamıştır (R.G. 22.2.1955)/

şyan bir geminin bağışıklık nedeniyle mahkemenin yargı yetkisi dışında olduğu belirtilmiştir.²⁹¹

Söz konusu gemilerin sahip olacakları vargı bağışıklığı gibi çok önemli bir imtiyaz nedeniyle, devlete ait bir geminin ticari amaçla kullanılmadığının tespit edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu tespitin kim tarafından yapılacağı da önemlidir Yani, geminin bayrak devletinin beyanı yeterli mi sayılacak, yoksa kıyı devleti yetkililerinin bu tespiti yapması mı gerekecek? Bu konuda deniz hukuku sözleşmelerinde ve uygulamada genel kabul edilmiş bir kural mevcut değildir.

Bu yüzyılın başında İngiliz Mahkemeleri geminin devlete ait olmasını yeterli bulmakta ve geminin devlete münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilmiş olup olmadığını bile araştırıyorlardı.

İngiltere bağışıklık talebinde bulunan devletin Dışişleri Bakanlığında gelen beyana itibar etmekte idi.²⁹²

Aynı dönemde Amerika Birleşik Devletleri Yüksek Mahkemesi yargı yetkisini devlet tarafından kamu hizmetleri için kullanılan veya devlete ait olan gemiler hakkında uygulanmayacağına karar vermiştir,²⁹³ Ancak; gerek İngiltere ve gerekse A.B.D.'de ticari amaçla kullanılan devlet gemilerine de tanınan bu bağışıklık mutlak bağışıklığı ifade ediyordu. Daha sonraki yıllarda dünyadaki devletlerin birçoğu gibi İngiltere ve A.B.D. de sınırlı yargı bağışıklığını kabul etmişlerdir.²⁹⁴

1976 yılına kadar İngiltere'de mutlak yargı bağışıklığı uygulanırken, 1977 yılında İstinaf Mahkemesi Trendex davasında, uluslararası teamül hukukunun iç hukukun bir parçası olduğunu kabul eden doktrini benimsemiştir. Böylece, yabancı devlet aleyhine açılan şahsi davalar konusunda uluslararası hukuka göre bağışıklığın sınırlandırılmasına karar vermiştir.

291

Colombos, s. 267.; Baykal s. 150.

~⁹ A.B.D. Ticaret Bakanlığına ait ve hükümet tarafından ticari amaçlarla görevlendirilmiş olan the Onokama adlı gemi olayında İngiliz İstinaf Mahkemesi, geminin sadece Amerikan Hükümetine ait olduğuna bakarak yargı bağışıklığından yararlanması gerektiğini belirtmiştir. (McNair, Judicial Recognition of States and Governments and the Immunity of Public Ships, B.Y.I.L., 1921-1922, s. 74); Akın s. 151.

³ Yüksek Mahkeme 1926 yılında Pesaro davasında şu gerekçeyi iler sürmüştür. "Dokunulmazlık prensibi devlet tarafından kamu hizmetleri için kullanılan veya devlete ait olan gemiler hakkında uygulanır. Kendi ülkesi ticaretinin gelişmesi için ya da hâzinesine gelir sağlamak amacıyla bir hükümet, ticari amaçlara tahsis edilen gemiler alabilir, onları silahla donatabilir ve işletebilir. Bu gemiler savaş gemileri gibi devlet gemileridir". Akın s. 152; Von Münch s. 397.

İngiliz hukukunda devrim yapan önemli karar Trendex davasında verilen karardır. İngiltere'de mahkemeler eski kararlara bağlı olduklarından değişiklik yapmak oldukça zor ve zaman almaktadır. Ayrıntı için bkz. Gündüz, Yargı Bağışıklığı, s. 203-220.

Amerika Birleşik Devletleri 1950'lere kadar bütün devlet gemilerine uyguladığı mutlak bağışıklık görüşünü 1952 yılında Dışişleri Bakanlığının talebi ile sınırlı bağışıklık şeklinde uygulamaya başlamıştır. 1976 yılında çıkarılan Kanun ile sınırlı bağışıklık kabul edilmiştir.^{295 296}

Sonuçta, gerek İngiltere ve gerekse A.B.D. devlet gemilerine tanınacak bağışıklık konusunda ticari işlem veya ticari amaç ölçülerini kullanmaya başlamışlardır. Böylece, sadece ticari amaçla kullanılmayan

devlet gemilerine, savaş gemileri gibi yargı bağısıklığı tanınmıştır.

Kıta Avrupası ülkelerinde de bugün başta Federal Almanya ve Fransa olmak üzere genelde sınırlı yargı bağısıklığı uygulanmaktadır.²⁶

Federal Almanya'da devletin iure imperii faaliyetlerine bağısıklık tanınmakta, iure gestionis faaliyetlerine tanınmamaktadır. Yabancı devletin işlemlerinin ayırımında işlemin amacına değil, niteliğine bakılmaktadır. Bu niteliğin belirlenmesinde, devletin söz konusu işlemi yaparken egemenliğini kullanıp kullanmadığı yani kamu hukuku alanında mı yoksa özel hukuk alanında mı faaliyet gösterdiğine bakılmaktadır.²⁹⁷

Aynı şekilde Fransa'da da devlet özel hukuk alanında bir işlem yaptıysa bu işlem sebebiyle bağısıklık tanınmamaktadır. Ancak bazı durumlarda, işlemin niteliği kriterinin yeterli olmadığı, yani işlem özel hukuk kurallarına göre yapılmış olmasına rağmen, geleneksel olarak iure imperii bir işlem olarak kabul edilen bir işlem ise, mahkemeler işlemin bir kamu hizmeti ile ilgili olduğu için bağısıklık tanımaktadırlar.²⁹⁸

Bugün itibari ile kıta Avrupa ülkelerinin mutlak bağısıklık görüşünü terk ettikleri görülmektedir. Kıta Avrupasında devletin iure imperii ve iure gestionis işlemleri arasında bir ayırım yapılarak sadece birinci grup işlemler için yabancı devlete yargı bağısıklığı tanınmaktadır. Bu nedenle, devlete ait olmalanna rağmen, ticari amaçla kullanılan gemilerin yargı bağısıklığından faydalanamadıkları kabul edilmektedir. Kamu hukuku alanında, kamu hizmetini yerine getiren gemiler söz konusu bağısıklığa sahiptirler.

²⁹⁵ Geniş Bilgi için bkz. Gündüz, Yargı Bağısıklığı, s. 221-224.

²⁹⁶ Gündüz, Yargı Bağısıklığı, s. 244-296. Aynı şekilde Avusturya, Belçika ve İtalya'da mutlak yargı bağısıklığını terk etmişlerdir.

²⁹⁷ Gündüz, Yargı Bağısıklığı, s. 254. Eski Sosyalist ülkelerde başta S.S.C.B. olmak üzere kamu hukuku ve özel hukuk ayırımı yapılmadığı gibi, mutlak yargı bağısıklığı benimsenmiştir. Buna göre, dava konusu işlemin amacı ve niteliği ne olursa olsun, bir devlet kendisi kabul etmedikçe başka devletin mahkemeleri önünde yargılanamaz. Yargı bağısıklığı devletin egemenliği ilkesine dayandığından bütün devletler saygı göstermelidir. Ancak, sosyalist devlete ait gemilerin ticari amaçlarla kullanılması ve bunların da yargı bağısıklığına sahip olduklarının ileri sürülmesi önemli sorunlar yaratmıştır.

²⁹⁸ Gündüz Yargı Bağısıklığı, s. 277.

Türkiye'de 1982 yılına kadar Yargıtay mutlak yargı bağısıklığını uygularken, 20/05/1982 tarihli ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 33. maddesiyle (güncel hali 27/11/2007 tarihli 5718 sayılı Kanunun 49. maddesi) resmen sınırlı yargı bağısıklığı benim-

• ' 299

semiştir.

Gerek 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nde ve gerekse 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde sadece ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin aynen savaş gemileri gibi dokunulmazlık ve yargı bağısıklığına sahip olduklarını düzenleyen hükümler, sınırlı yargı bağısıklığı görüşünü benimsemektedirler.*³⁰⁰

Acaba bu kural, bir teamül hukuku kuralı haline gelmiş midir? Her iki sözleşmede doğal olarak taraf olan devletleri bağlar. Ancak, konferanslara katılan devletlerin büyük çoğunluğu devlete ait ticari amaçla kullanılan gemilere bağısıklık tanınmamasını istemişlerdir. Bu çoğunluk görüşünün aynı zamanda bu devletlerin bu konuya ilişkin hukuki inançlarını yansıttığının kabul edilmesi gerekir. Bugün de devletlerin genelde sınırlı bağısıklık görüşünü benimsedikleri görülmektedir. Bu nedenle, 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesinin 22/2 maddesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin 32. maddesi yargı bağısıklığı konusunda genel olarak kabul edilen görüşe uygundur.

Bunun sonucu olarak, söz konusu sözleşme maddeleri sadece sözleşme hükümleri olarak değil, devletlerin belirli bir konudaki inançlarını yansıtmaları açısından da büyük öneme sahiptirler.

Ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri savaş gemileri ile birlikte kıyı devletinin yargı yetkisi dışında tutulmalarına rağmen, kıyı devletinin yasama yetkisine tabidirler.

Dolayısıyla, kıyı devletinin kural ve kanunlara uymakla yükümlüdürler. Kıyı devletinin karasularından geçişle ilgili kanun ve düzenlemelerine veya uluslararası hukukun kurallarına riayet etmemesi sebebiyle ortaya çıkan kayıp ya da zarardan dolayı bu tür gemilerin bağlı bulunduğu bayrak devleti sorumludur.³⁰¹

Ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin kıyı devletinin karasu- lanndan geçişle ilgili kanun ve

yönetmeliklerini ihlal etmeleri durumunda, kıyı devleti bunların karasularının düzenine ilişkin mevzuata uymaları

299

300

Ayrıntılı bilgi için bkz. *Infra*, 3. Bölüm, VIII, B, d.

1958 Cenevre K.B.B.S. m.22/2; 1982 B.M.D.H.S, m.32. Sözleşmenin bu hükümlerine o zamanki sosyalist ülkeler itiraz etmiş ve çekince koymak suretiyle sözleşmeleri imzalamışlardır.

1982 B.M.D.H.S., m.31.

uyarısında bulunabilir. Uyarıyı dikkate almaz iseler, kıyı devleti söz konusu gemilerin karasulannı derhal terk etmelerini isteyebilir.³⁰²

VIII- TÜRK KARASULARININ HUKUKİ REJİMİ

1. Genel Olarak

Türk karasularının hukuki rejimiyle ilgili mevzuat incelendiğinde öncelikle ele alınması gereken iki konu zararsız geçiş hakkı ve yargı yetkisi olmaktadır.

Yabancı gemilerin Türk karasularından geçiş hakkına sahip olup olmadıkları, hangi tür gemilerin hangi şartlarda geçiş yapabilecekleri, zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler üzerindeki yargı yetkisinin varlığı ve sınırlarının incelenmesi Türk karasularının hukuki statüsünü önemli ölçüde ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye'nin karasularında egemenlik haklarının kullanılmasına ilişkin birçok kanuni düzenlemeler mevcuttur. Deniz hukukunu ilgilendiren mevzuatın, 20.5.1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu dışında, diğer önemli olanları şunlardır:

1) 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu 2) 10.6.1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 3) 12.1.1932 tarihli ve 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibi Hakkında Kanun 4)

18.12.1981 tarih ve 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu 5) 10.7.1940 tarih ve 270 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu 6) 9.7.1982 tarih ve 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu 7)

25.2.1981 tarih ve 2419 sayılı Gümrük Kanunu 8) 14.4.1925 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu 9) 9.8.1983 tarih ve 2872 sayılı Çevre Kanunu.

815 sayılı Kabotaj Kanunu, Türkiye kıyılarında yani karasuları ve iç- suarda seyrüsefer ve taşıma yolu ile ticaret hakkı tamamı ile Türk bayağı taşıyan gemilere ve Türk Vatandaşlarına vermektedir.³⁰³

Kabotaj hakkı³⁰⁴, kıyı devletinin ekonomik ve ticari varlığının korunmasını amaç edinen bir güvenlik önlemidir.

³⁰² 1958 Cenevre K.B.B.S., 23; 1982 B.M.D.H.S, rn.30.

³⁰³ 815 sayılı Kabotaj Kanunu, m.1.

³⁰⁴ Kabotaj prensibi, bir devletin kendi ülkesine ait deniz alanlarında (karasularında, iç- sularıda) yolcu ve eşya taşımacılığının daima o devlete ait gemiler ve vatandaşları tarafından yapılması düşüncesine dayanır. Böylece diğer devletlerle rekabete girilmediği gibi, güvenlik açısından da çok fazla sorun yaşanmaz. Kabotaj kelimesi İspanyolca "Cabo" "Burun" anlamına gelir. Fransızca da "Cap a cap" sadece bir devletin limanları arasındaki faaliyetleri ifade etmez; karşılıklı anlaşma yapan iki devletin deniz alanları

Türk Bayrağını taşıma iznini geçici olarak (en çok iki yıl) almış bulunan bir gemi izin süresine kabotaj seferi hakkında yararlanır.³⁰⁵ Fakat geçici olarak yabancı bayrak taşıyan Türk gemisi bu süre içinde kabotaj hakkından yararlanamaz. Yabancı gemiler sadece yabancı bir ülkeden aldıkları yolcu veya eşyayı Türk limanlarına çıkarabilir ve Türk limanlarından yabancı limanlara yolcu ve yük alabilirler.³⁰⁶

Kabotaj Kanunu ayrıca, Türk karasularından balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve diğer deniz ürünlerini avlamak, kum, çakıl vb. çıkarmak, deniz üstünde veya altında kazaya uğramış gemilerle taşıtları kurtararak çıkarmak ve dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, Türk deniz araçlarında kaptanlık, tayfalık vb. işlerinde Türk vatandaşları ve gemileri tarafından yapılabileceğini öngörmektedir.³⁰⁷

Yabancı gemilerin Türk karasuları ve içsularla limanlarda tabi olacak- lan düzeni gösteren hükümler ayrıca 14.4.1925 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanununda da ayrıntılı bir şekilde yer almaktadır. Söz konusu Kanunun 1. maddesine göre Türk Hükümeti limanlarını genel deniz ulaşımına ve her türlü kullanıma karşı

iyi durumda bulundurmakla yükümlüdür. Kanun diğer maddelerinde yabancı ticaret gemilerine düşen görevleri saymaktadır. Türk limanlarına girmek ya da oradan çıkmak isteyen her gemi bu kanun ve limanlarla ilgili yönetmelik, tüzük gibi düzenleyici hükümlere uymak zorundadır.

Yukarıda uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmelerinde yer alan ilgili konuların incelendiği bölümlerde Türk Karasularının genişliği³⁰⁸ ve Türk karasularının durumuna³⁰⁹ yer verildiğinden dolayı, aşağıda sadece Türk karasularından geçiş hakkı ve yargı yetkisi konulan incelenecektir.

2, Zararsız Geçiş Hakkı

Yabancı gemilerin Türk karasularından geçiş hakkı, kural olarak kabul edilmektedir. Ancak, geminin ticaret gemisi ya da savaş gemisi olmasına göre farklı kurallar geçerlidir.

305

306

307 30S 309

arasındaki ulaşımında "uluslararası kabotaj" olarak nitelendirilir. Bazı devletler kabotaj hakkını yalnız kendi vatandaşlarına hasretmişlerdir. Örneğin; Almanya, A.B.D, Fransa, Avusturya, Rusya, Portekiz, Norveç gibi. Bazı devletlerde kabotaj tamamen serbesttir. Örneğin; Belçika, Brezilya, Hollanda, İngiltere, Japonya gibi. Bir kısım devletlerde kabotaj hakkını mütekabiliyet esasına göre tanımaktadırlar. Örneğin; İspanya, Danimarka, İsveç, İtalya, Yunanistan gibi.

TTK m.824/2 ve m.825.

815 sayılı Kabotaj Kanunu m. 1/2.

815 sayılı Kabotaj Kanunu m.3.

Bkz. Infra. 3. Bölüm IV. 7.

Bkz. Infra. 3. Bölüm V.1.1.

A) Ticaret Gemileri

Yabancı ticaret gemilerinin Türk karasularına içsularına ve limanlarına girişleri kural olarak serbesttir. Türk mevzuatında bu konuda herhangi bir yasaklama yoktur.

Türk Karasularına ve içsularına giren yabancı ticaret gemileri Türk kanunlarına ve düzenlemelerine uymakla yükümlüdürler. Bu zorunluluk 618 sayılı Limanlar Kanununun 2. maddesinde açık olarak belirtilmiştir. Söz konusu maddeye göre, Türk limanlarına girip çıkan bütün gemiler limanın genel düzenine ve güvenliğine ilişkin bütün kurallara uyacaklardır. Kanunun 2. maddesine dayanılarak İstanbul Liman Tüzüğü³¹⁰ ve Çanakkale Liman Tüzüğü^{310 311} çıkarılmıştır. Söz konusu tüzüklerde limanlara girecek gemilerle ilgili ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır.³¹²

Bu tüzükler, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uygulama alanı olarak kabul edilmiş bulunan Boğazlar bölgesinin bazı kısımlarını (İstanbul Boğazının tamamı, Çanakkale Boğazının büyük bir bölümünü) liman sınırları içine alarak bir düzenleme getirmektedirler.

Bu nedenle, bu tüzükler uluslararası Deniz Hukuku ve Montrö Sözleşmesi açısından da önemlidir.³¹³ Her iki tüzüğün bazı hükümleri, Montrö Sözleşmesi'ne ve Deniz Hukukuna genel kurallarına uyum göstermemektedirler. İstanbul Liman Tüzüğü'nün 24. maddesi limandan gelecek ya da limandan hareket edecek gemilerle "transit gemilerin" limana gelişlerini 24 saat önceden bazı makamlara bildirmek yükümlülüğünü getirmektedir.³¹⁴

Bu tür yükümlülük, İstanbul limanında duracak gemiler için getirilebilir. Ancak, bir limana uğramadan sadece geçiş yapan gemiler için böyle bir yükümlülük getirilmesi deniz hukuku sözleşmelerinde düzenlenen zararsız geçiş hakkına ve Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesine aykırıdır. Montrö Sözleşmesi Boğazlardaki bir limana uğramadan geçen gemiler için bir düzenleme getirmiştir.

³¹⁰ R.G. 21.4.1982, Sayı 17671.

³¹¹ R.G. 11.9.1982, Sayı 17809.

Örneğin; İstanbul Liman Tüzüğü'nün 9. maddesine göre "İstanbul Liman sınırları içinde seyreden ve yatan bütün gemiler ve diğer deniz araçları, uluslararası kurallarla birlikte, bu tüzükte yer alan kurallara ve liman Başkanı ya da yetkili makamlarca seyir, can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata dayanılarak belirlenen a da belirlenecek her türlü seyir kurallanna, yapılacak uyan ve denetimlere uymak zorundadırlar" denilmektedir. Yine aynı tüzüğün 59. maddesine göre, bir deniz kazasına uğrayan ya da neden olan bir geminin kaptanı limana gelişinden itibaren geminin sefer belgelerini en geç iki saat içinde

liman Başkanlığına teslim etmek zorundadır.

³¹³ Toluner, s. 151-152.

Çanakkale liman tüzüğü 40. maddesinde aynı hükme yer vermiş, ancak "transit gemiler" deyimini kullanmamaktadır.

Tüzükte yer alan limana uğramadan geçen ticaret gemilerine getirilen geçişi önceden bildirim yükümlülüğü, Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesinde "3. maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere hiçbir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrüseferin tam serbestisinden müstefit olacaklardır" hükmüne ters düşmektedir.

Böyle bir bildirim yükümlülüğü deniz hukukunda genel olarak geçerli olan ticaret gemilerinin geçiş serbestliği ilkesi ile de bağdaşmamaktadır. Zira, deniz hukuk kuralları uyarınca geçiş, karasularından durmaksızın geçiş anlamına gelmektedir. Bu sebeplerle, önceden bildirim şartı getirmek ticaret gemilerinin geçiş hakkını zorlaştıracığı gibi deniz hukukunun bu konudaki kurallarına ve uygulamalarına uymamaktadır.

Tabii ki; geçişin zararlı hale gelmesi durumunda Türkiye'nin kendi güvenliği ve geçiş güvenliği için gerekli düzenlemeleri yapmak yetkisi saklıdır.

İstanbul Liman Tüzüğü'nün 13. maddesi ve Çanakkale Liman Tüzüğü'nün 21. maddesinde "geçiş zorunlu nedenlerle liman Başkanlığınca geçici olarak durdurulabilir" hükmü yer almaktadır. Bu hükümlerin, Montrö Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan ticaret gemileri gündüz ve gece tam geçiş serbestliğinden yararlanırlar hükmü ile tam olarak bağdaşmamaktadır.

Gerçi; Türkiye, Montrö Sözleşmesi'nde saklı tuttuğu zabıta yetkisine dayanarak Boğazlardan transit geçişi, geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla geçici olarak durdurabilir. Ancak, söz konusu tüzüklerde yer alan "herhangi bir zorunlu sebep" deyiminin "geçiş güvenliği açısından zorunlu bir sebep" şeklinde tekrar düzenlenmesi ya da bu şekilde yorumlanıp uygulanması hem Montrö Sözleşmesi ne hem de uluslararası deniz hukukunun genel kurallarına daha uygun olacaktır.

Türk Karasuları ve içsularına giren yabancı ticaret gemileri Türk Kanunlarına ve düzenlemelerine uymak zorundadırlar. Marmara Denizi ve Boğazlardaki deniz trafiğini düzenlemek amacıyla ilk olarak 1.7.1994 tarihinde Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük yürürlüğe girmiştir.³¹⁵ 1994 tarihli tüzüğün uygulamada tespit edilen eksiklik ve aksaklıklarını gidermek amacıyla yukarıda söz edilen tüzüğü ilga eden Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tüzüğün amacını belirten 1. maddeye göre, söz konusu tüzük, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde, seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek üzere çıkarılmıştır.

R.G. 11 Ocak 1994, Sayı 21815.

iniştir.³¹⁶ Bu tüzükte, Montrö Sözleşmelerinde yer alan geçiş serbestliği ilkesini ihlal etmeden, onun özüne dokunmadan sadece geçiş güvenliğini sağlamak ve deniz trafiğini düzenlemek üzere teknik anlamda çok sayıda hükümler mevcuttur.

Türk Hukuk mevzuatında yabancı ticaret gemilerinin karasularından geçişine ilişkin herhangi bir yasaklama olmadığı için bu konuda uluslararası deniz hukuku kurallarına ve uygulamaya göre değerlendirilme yapılması gerekecektir.

Bu anlamda, Türkiye kıyı devleti olarak karasularından geçişi düzenleme konusunda yasama ve yürütme yetkilerine sahiptir.³¹⁷

Zararsız geçişi önlemek³¹⁸ ve verilen hizmetlerin dışında herhangi bir geçiş ücreti talep etmemek yükümlülüğü vardır.³¹⁹

Geçişin zararlı faaliyetler içermesi durumunda, ticaret gemileri ve ticari amaçlı devlet gemileri için, Türkiye hukuk mevzuatının öngördüğü önlemleri almak ve gerekli müeyyideleri uygulamak yetkisine sahiptir.

Türkiye, deniz hukuku sözleşmelerinde yer alan hükümlere sözleşmelere taraf olmadığı için tabi değildir. Ancak, zararsız geçiş hakkı konusunda ticaret gemilerine ilişkin kurallar deniz hukukunda genel geçerli kurallar olduğu için, bunları göz önünde bulundurmak durumundadır.

B) Savaş Gemileri

Yabancı savaş gemilerinin Türk karasularından geçişi yakın zamana kadar farklı kuralları tabi idi. Türk

mevzuatında bu konuda üç farklı yönetmelik uygulanmıştır.

22.6.1966 tarih ve 6/6636 sayılı "Türkiye Cumhuriyeti limanlarını, Hava Üslerini ve Havaalanlarını Ziyaret Edecek veya Karasularında Harekât Yapacak Olan Yabancı Deniz ve Hava Kuvvetlerinin Uyması Gereken Hususlara Dair Yönetmelik"³²⁰ yabancı savaş gemilerinin Türk karasuları ve içsulanna geçişine ilişkin ilk yönetmeliktir. Bu yönetmeliğe göre, Türk karasularında harekât yapacak ya da limanlarını ziyaret edecek savaş gemilerinin diplomatik yolla izin almaları gerekmektedir. Yine, aynı yönetmeliğe göre, zararsız geçiş hakkını kullanacak yabancı savaş gemileri Türk karasulan-

³¹⁶ Ayrıntı için bkz. *Infra*, 3. Bölüm V. 4.B.

³¹⁷ 1958 Cenevre K.B.B.S, m. 17; 1982 B.M.D.H.S, m.21.

³¹⁸ 1958 Cenevre K.B.B.S, m.15/1; 1982 B.M.D.H.S, m.24/1.

³¹⁹ 1958 Cenevre K.B.B.S, m. 18; 1982 B.M.D.H.S, m.26.

³²⁰ R.G. 22.7.1996 Sayı 12355.

na girişlerini uygun araçlarla Türk askeri makamlarına bildirmek zorunda idiler.³²¹

1966 Yönetmeliğini 17.12.1978 tarih ve 7/17114 sayılı "Yabancı Silahlı Kuvvetlere ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri, Türk içsulanna ve limanlarına geçişleri ve bu sulardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin yönetmelik"³²² yürürlükten kaldırılmıştır.

1978 Yönetmeliği, yabancı savaş gemilerinin Türk karasularından geçiş hakkını kullanmadan 15 gün önce bildirimde bulunmalarını öngörmekte idi. Geçiş yapacak savaş gemilerinin sayısı üç ya da daha fazla ise, bayrak devletinin 15 gün önceden diplomatik yolla izin alması gerekmektedir. Nükleer savaş gemilerinin karasularından geçmeden 90 gün önceden diplomatik yoldan izin almaları gerekiyordu.³²³

Bugün yürürlükte olan 24.11.1983 tarih ve 83/7467 sayılı "Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsulanna Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik" 1978 yönetmeliğini yürürlükten kaldırmıştır. Bugün itibari ile 1983 tarihli yönetmelik yürürlükte dir.

Yürürlükte olan bu son yönetmelik, barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin "Türk İçsulanna ve limanlanna" gelişlerinden ve buralardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin ilke ve yöntemleri düzenlemektedir. Türk karasularına giriş ve da karasularından geçiş hakkında herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Acaba, Yönetmelikte karasulanndan geçişe ilişkin hiçbir hükme yer verilmemesi nasıl yorumlanmalıdır?

1978 tarihli eski yönetmelikte Türk karasularından geçmeden 15 gün önce ihbar ya da izin şartı aranırken ve bu yönetmelik 1983 tarihli yönetmelik ile yürürlükten kaldırılmasına rağmen yeni yönetmelikte bu konuda bir düzenleme getirilmemesi, Türkiye'nin karasulanndan geçiş hakkını kullanacak yabancı savaş gemilerinden izin ya da ihbar şartı aranmadığı anlamına gelecektir. Aksi halde, yeni yönetmelikte karasulanndan geçişe ilişkin kuralların yer alması gerekirdi.

Türkiye'nin içsulara girmeden karasulardan zararsız geçiş hakkını kullanacak yabancı savaş gemilerine ilişkin herhangi bir düzenlemeye gitmemesi, kanaatimizce bu konuda geçerli uluslararası deniz hukuku kuralları dışında ek birtakım şartlar aramadığını göstermektedir. Bu nedenle, 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde karasulanndan zararsız geçiş hakkına

1966 tarihli yönetmeliğin 1 ve 5. maddesi.

R.G. 22.2.1979, sayı 16556.

1978 Yönetmeliğinin 8.9. ve 34.maddeleri.

ilişkin kuralların Türk karasularından içsulara girmeden geçecek yabancı savaş gemilerine uygulanabileceğini söyleyebiliriz.

Buna karşın, Türk içsularına ve limanlarına girmek amacıyla Türk karasularından geçecek yabancı savaş gemilerinin barış zamanında hangi şartları yerine getirmeleri gerektiği 1983 Yönetmeliğinde ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Yönetmeliğin 13. maddesine göre, barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsularına ve limanlanna gelebilmeleri ve bu sulara kalabilmeleri için söz konusu gemilerin ait olduğu devletin, en az 15 gün önceden Türkiye Cumhuriyeti Yetkili makam- laına başvurarak izin al malan gerekmektedir.

Yönetmeliğin 14. maddesi, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin yapacakları ziyaretleri "Resmi", "Gayriresmi" ve "Olağan" olmak üzere üç şekilde ayırmak suretiyle bunlara uygulanacak yöntemleri

düzenlemektedir.

Yönetmeliğin 22. maddesi, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı nükleer gemilerin Türk içsulanna ve limanlarına yapacakları resmi, gayriresmi ve olağan ziyaretler için en az 30 gün önceden izin almalarını öngörmektedir.

1983 yönetmeliği yabancı savaş gemilerinin Türk içsularına ve limanlarına yapacakları ziyaret sırasında uymaları gereken kuralları da belirtmiştir. Yönetmeliğin 4. maddesi yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsuları ve limanlarında bulundukları sürece Türk Mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine ve andlaşmalara aykırı dayanamayacaklarını öngörmektedir.

Yine 6. maddede yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin bulundukları sürece, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit eder nitelikte herhangi bir davranışta bulunamayacaklarını belirtmektedir. Aynı maddenin 2. fıkrası, Türkiye'nin güvenliği veya savunması zararına olacak şekilde araştırma, gözetleme ve bilgi toplama amacına yönelmiş herhangi bir eylemde bulunamayacaklarını veya Türkiye'nin savunmasını ve güvenliğini etkilemek amacıyla propaganda yapamayacak- lannı hükme bağlamaktadır.

Ayrıca, yönetmeliğin 7. maddesinde yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsuları ve limanlarında bulundukları süre içerisinde, sebep oldukları zararların Türk mahkemeleri tarafından tespit edilebileceğini ve zararın savaş gemisinin bayrak devleti tarafından uluslararası hukuk ilkeleri ve anlaşmalar çerçevesinde tazmin edilmesi gerektiğini öngörmektedir.

3. Türk Karasularında Yargı Yetkisi

Bilindiği gibi, Türkiye 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ne ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf değildir. Her iki sözleşmede yer alan kıyı devletinin karasularında yargı yetkisine ilişkin hükümler aynı zamanda bu konudaki uluslararası örf ve âdet hukuku kuralların yansıtan hükümlerdir. Bir sözleşmenin kural olarak taraf olan devletleri bağlaması genel kural olmakla birlikte bu sözleşmenin hükümlerinin uluslararası teamül hukukunu yansıması veya daha sonra teamül hukuku haline gelmesi durumunda teamül kuralına açık ve ısrarlı bir şekilde itiraz etmeyen devletleri de bağlamaktadır. Deniz Hukukunda Türkiye için anlam ifade eden kurallar teamül hukuku haline gelmiş veya gelebilecek kurallardır. Türkiye, deniz hukuku sözleşmelerinde kıyı devletinin karasularındaki yargı yetkisinin kullanılmasına, ilişkin kurallara başlangıçtan beri karşı çıkmamıştır. Ancak, Türkiye bu konudaki uygulamada bazı noktalarda sözleşmelerde yer alan kurallardan ayrılmaktadır. Buna rağmen, genel olarak bakıldığında deniz hukuku sözleşmelerinde yer alan hükümlere uygun olarak ticaret ve savaş gemileri üzerinde yargı yetkisinin kullanılması büyük benzerlik göstermektedir. Bu nedenle, Türk karasularında yargı yetkisinin kullanılmasının ticaret ve savaş gemileri için ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir.

A) Ticaret Gemileri

Türkiye'nin karasularında bulunan yabancı ticaret gemileri üzerindeki yargı yetkisi hukuki yargı yetkisi ve cezai yargı yetkisi olarak ayrı ayrı incelenebilir.

a) Hukuki Yargı Yetkisi

Yukarıda da ortaya konulduğu gibi, yabancı ticaret gemilerinin Türk karasularına ve içsularına girişini yasaklayan herhangi bir kural Türk mevzuatında mevcut değildir.

Yabancı ticaret gemileri karasularına ve içsulara girdikten sonra Türk kanunlarına ve diğer tüm düzenlemelere uymak zorundadırlar.

Türk Mevzuat hükümlerinin ihlal edilmesi durumunda ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemileri üzerinde Türkiye'nin yargı yetkisi hukuk davaları bakımından tamdır. Karasularında ve içsularında bulunan ticaret gemileri üzerinde her türlü ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz gibi hukuki işlemler yapılabilir. Gemide bulunan kişiler ya da gemi ile ilgili hukuki konularda yargı yetkisi kullanılabilir.

Buna rağmen, Türkiye'nin karasularından zararsız geçiş yapmakta olan yabancı ticaret gemileri ve gemide bulunan kişilerle ilgili hukuk davaların- da teamül hukukunu yansıtan ve kendisinin de başında beri karşı çıkmadığı sözleşme hükümlerini göz önünde bulundurmasında yarar olacaktır.³²⁴

Buna göre, Karasularından geçen ticaret gemisinde bulunan bir kişiyle ilgili hukuki yargı yetkisini kullanmak için bu kişinin içinde bulunduğu gemi durdurmamak ya da yolundan çevirmemelidir.³²⁵

Türkiye'nin mevzuatında bu şekilde davranmasını öngören herhangi bir kural mevcut olmamasına rağmen, gerek bu hükmün devletlerin uygulamalarına yansıtan bir kural olması ve gerekse zararsız geçiş hakkının amacına uygun olması nedeniyle yerinde bir uygulama olacağı oltadadır.

Bu nedenle, gemide bulunan bir kişi ile ilgili yargı yetkisinin kullanılması gerekiyorsa, geçiş yapmakta olan gemiyi durdurmadan ya da yolundan çevirmeden yapılması gerekir.

Aksi taktirde, deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla kabul edilen zararsız geçiş hakkının hiçbir fonksiyonu kalmayacak ve uluslararası deniz ticaretinde ulaşım zorlaşacaktır. Bu durum, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olan Türkiye'nin uluslararası deniz ticaretindeki ekonomik payının gelişmesini engelleyecektir.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi ne göre, kıyı devleti karasularından zarar geçiş yapmakta olan yabancı gemilerle ilgili olarak bu geminin karasularında yaptığı yolculuk esnasında va da yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülükler ve sortımlu- luklar dışında herhangi bir hukuki dava amacıyla bu gemiyi haczedemez veya alıkoyamaz.³²⁶

Sözleşmelerin öngördükleri bu sınırlama, kıyı devletinin karasularında yatan veya içsulannı terk ettikten sonra karasularından geçmekte olan gemilerde geçerli değildir.³²⁷

618 sayılı Limanlar Kanununa göre, Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler limanın genel güvenliğine ve düzenine uymak zorundadırlar. Türkiye içsulann ve limanlarında bulunan yabancı ticaret gemileri üzerinde hukuki yargı yetkisini tam olarak kullanabilir ve kullanmaktadır. Türkiye'nin bu uygulaması yukarıda söz edilen sözleşme hükmüne de uygundur.

1958 Cenevre K.B.B.S, m.20/1-2; 1982 B.M.D.H.S, m.28/1-2.

³²⁵ 1 95 8 Cenevre K.B.B.S, m.20/1; 1982 B.M.D.H.S, m.28/1.

³²⁶ 1 958 Cenevre K.B.B.S, m.20/2; 1982 B.M.D.H.S, m.28/2.

327

1958 Cenevre K.B.B.S, m.20/3; 1982 B.M.D.H.S, m.28/3.

Zira, içsular yönünden kıyı devletinin yargı yetkisinin kullanılmasına deniz hukuku tarafından getirilmiş bir sınırlama yoktur. Ancak karasularında durum farklıdır. İçsulara girmeden sadece karasularından geçiş hakkını kullanan gemiler üzerinde hukuki yargı yetkisinin yalnız belirli durumlarda kullanılması hem deniz ulaşımının aksamamasını hem de yargı organlarını iş yükü yoğunluğunun gereksiz bir şekilde artmamasını sağlayacaktır.

Ticaret gemisinin karasularından geçişi sırasında veya geçiş amacıyla üstlendiği sorumluluklarda örneğin; kılavuzluk ücreti, yardım ücret, liman ücreti, çatma nedeniyle ödenmesi gereken tazminat borçlarında geçiş yapan gemi üzerinde Türk makamları ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir, haciz ya da alıkoyma gibi her türlü hukuki işlemi yapabilirler.

Türk karasularında çatmaya karışan ticaret gemileri üzerinde Türkiye, hukuki yargı yetkisini tam olarak kullanmaktadır.

Bu uygulama da 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H Sözleşmesi'ne uygundur. Çünkü, her iki sözleşmede karasularından geçiş esnasında doğmuş olan borçlar nedeniyle ticaret gemisi üzerinde yargı yetkisi kullanabileceğini öngörmektedirler.

Türkiye ile çatmaya karışan yabancı ticaret gemilerinin bayrak devletleri arasında çatmaya ilişkin uluslararası bir sözleşme^{32*1} mevcut ise, çatmaya ilişkin ihtilaf bu sözleşmeye göre çözümlenecektir.

Türkiye böyle bir sözleşmeye taraf değilse, sorunu kendi kanun ve kurallarına göre çözümleyecektir. Bu durumda, Türk Ticaret Kanunun çatmaya ilişkin hükümleri³²⁹ ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki kanun hükümleri uygulanacaktır. Türk karasulannnda çatma olayına karışan gemilerin hepsinin yabancı uyruklu olması halinde uygulanacak ülke hukuku 5718 sayılı Kanunun 34. maddesine göre tespit edilecektir. Söz konusu madde aşağıdaki hükmü öngörmektedir.

"(1) Haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği ülke hukukuna tâbidir.

(2) Haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması hâlinde, zararın meydana geldiği ülke hukuku uygulanır.

(3) Haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili olması hâlinde bu ülke hukuku uygulanır.^{323 *****}

323

Türkiye'nin bu konuda taraf olduğu, bazı önemli uluslararası sözleşmeler şunlar dır. Denizde Çatmaları önlemek için Uluslararası Kurallara İlişkin Sözleşme, Londra 20.10.1972 (Türkiye 16.5.1980'de taraf olmuştur); Denizde Can Emniyetine İlişkin Bazı Hukuk Kurallarının Birleştirilmesi İlişkin Sözleşme, Brüksel, 23.9.1910 (Türkiye 4.7.1955 te taraf olmuştur).

32Q

TTK m.1216-1221.

(4) Haksız fiile veya sigorta sözleşmesine uygulanan hukuk imkân veriyorsa, zarar gören, talebini doğrudan doğruya sorumlunun sigortacısına karşı ileri sürebilir.

(5) Taraflar, haksız fiilin meydana gelmesinden sonra uygulanacak hukuku açık olarak seçebilirler.”.

Böylece, Türk karasularında meydana gelen çatmalarda gemilerin farklı uyrukları taşımalarına rağmen, haksız fiilin Türk karasularında işlenmesi sebebiyle Türk hukuku uygulanabilecektir. Ancak, çatma nedeniyle zararın meydana geldiği yer farklı bir ülke olması halinde, bu ülkenin hukuku uygulanacaktır.

Çatma olayında bir Türk gemisi taraf ise, öncelikle Türkiye ve çatmaya kaşan diğer yabancı gemilerin bayrak devleti arasında konuya ilişkin bir sözleşmenin olması halinde, bu sözleşme hükümleri uygulanır. Böyle bir sözleşmenin mevcut olmaması halinde, Türk hukuku uygulanacaktır. Bu gibi olaylarda hukuk davaları açısından yetkili mahkeme, olayın meydana geldiği yer mahkemesidir.³³⁰

Türk karasularında bulunan yabancı ticaret gemileri üzerindeki yargı yetkisi tam olmasına rağmen, bu yetkinin kullanılması özel hukuka ilişkin ihtilafın Türk yargı organlarına intikal etmesi ile mümkün olabilmektedir.

Gemi personeli arasındaki özel hukuka ilişkin konularda geminin bayrak devletinin kanunları geçerlidir. Gemi personeli ile diğer yolcular arasındaki özel hukuk sorunları devletler özel hukukunun kanunlar çatışması kurallarına göre çözülecektir. Ticaret gemisinin karasularında bulunduğu esnada hukuki bir sorumluluğu gerektiren bir eylem olması halinde, gemi hakkında her türlü ihtiyati ve icrai işlemin yapılması mümkündür.

Türkiye'nin Türk karasularında hukuki yargı yetkisi tam olmakla birlikte, bunun kullanılması konusunda deniz hukuku sözleşmelerinde yer alan ve devletlerin büyük çoğunluğunun benimsendiği yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin kuralların göz önünde bulundurulması hem uluslararası uygulamaya uyum göstermesi hem deniz ticareti ulaşımı hem de adli organların iş ekonomisi açısından faydalı olacaktır.

b) Cezai Yargı Yetkisi

2674 sayılı Karasuları Kanunun 1. maddesine göre Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir.³³¹

³³⁰ 5718 Sayılı Kanun'un 40. maddesi Hukuk Muhakemeleri Usulü Kanununun 21. maddesine atıfta bulunmaktadır.

³³¹ R.G. 29 Mayıs 1982, Sayı 17708.

Yeni Türk Ceza Kanunu yer itibariyle yürürlük bakımından yarı mülkilik sistemini kabul etmiştir. Yeni Türk Ceza Kanunu 8. maddesinde Türkiye'de işlenen suçlar hakkında Türk kanunları uygulanır hükmünü öngörmektedir. Fiilen kısmen veya tamamen Türkiye'de işlenmesi veya neticesinin Türkiye'de gerçekleşmesi halinde suç, Türkiye'de işlenmiş sayılır. Söz konusu madde hükmüne göre suç;

a) Türk kara ve hava sahaları ile Türk karasularında,

b) Açık denizde veya 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 kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis, edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlendiğinde Türkiye'ye işlenmiş sayılır.

Mülkilik ilkesinden ve ceza kanunlarının milli egemenliğin bir sonucu oldukları kuralından hareketle Türkiye'de işlenen suçlar hakkında sanığın ve mağdurun uyrukluğuna bakılmaksızın, Türk kanunlarının uygulanacağı madde de açıkça belirtilmiştir. Bu nedenle, yeni Türk Ceza Kanunu Türk ülkesinde³³² işlenen bütün suçlar hakkında, failler hangi devletin vatandaşı olurlarsa olsunlar uygulanır. Yeni TCK 8. maddesinde ayrıca, Türk ülkesinin tanımını yapmış ve Türk hava ve kara sahaları ile karasularında işlenen suçların Türkiye'de işlenmiş sayıldığını belirtmiştir. Açık denizde ve bu denizin hava sahasında her çeşit

Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla işlenen suçlarla, askeri deniz ve hava araçlarına özgü olmak, kaydıyla, yabancı karasularında ve hava sahasında işlenen suçlar Türkiye'de işlenmiş sayılır. 1-10 Mart 1988 tarihinde Roma'da toplanan "Denizde Seyrüsefer Güvenliğine Karşı İşlenen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hususunda Konferans" sonunda Türkiye "Deniz Seyrüsefer Güvenliğine Karşı İşlenen Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi" ve "Kıta Sahalığındaki Sabit Platformlarda veya bunlara karşı İşlenen suçlarında Türk ülkesinde işlenmiş sayılacağı 8. maddenin 2. fıkrasının (d) bendinde belirtilmiştir. Bir devletin savaş gemileri açık denizlerde ve bir devletin karasulann- Önceki TCK 3. maddesinde de Türkiye'de suç işleyen kimselerin Türk Kanunlarına göre cezalandıracağını öngörmekte idi. Ancak Türk ülkesinin anlamı açık değildir. Ceza Kanunu uygulaması bakımından ülke kavramı gerçek ve farazi olmak üzere iki anlamı belirtir. Gerçek anlamda bir ülke, aynı bir egemenliğe tabi kişiler tarafından işgal edilmekte olup, diğer komşu Devletlerden sınırlarla ayrılmış bulunan toprak parçası ve bunun içindeki her türlü sulardır. Aynı zamanda devletin karasuları ve hava sahası da gerçek anlamda ülkeye dahildir. Farazi anlamda ülke ise, Devletin savaş gemileri, bazen yolcu ve yük gemileri ve askeri işgal altında bulunan yerlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Dönmezer/Erman I. s. 223-224; İçel/Yenisay s. 307. da bulundukları sıralarda farazi anlamda bayrak devletin ülkesini teşkil ederler. Ticaret gemileri açık denizlerde bulundukları sırada bayrağını taşıdıkları devletin ülkesinden savılırlar. Fakat yabancı devletlerin karasularında bulundukları sırada mülkilik sistemi³³³ çerçevesinde devletin farazi anlamda ülkesini teşkil etmezler. Mülkilik sisteminin bir devletin ceza kanununun, sadece ülke içinde işlenmiş bütün suçlar hakkında uygulanmasını öngören kuralın devlete zarar vermeden uygulanması için, bu kuralın bütün devletler tarafından kabul edilmesi gerekir.

Bu sebepten dolayı, mülkilik sistemi belirli unsurlar dikkate alınmak suretiyle, faile göre şahsilik ve mağdura göre şahsilik prensipleriyle tamamlanmıştır.^{333 334}

Faile göre şahsilik prensibi, failin uyrukluğunu dikkate alarak, vatandaşların yabancı ülkelerde işledikleri belirli suçlardan dolayı, vatandaşı oldukları Devlet Ceza Kanununun haklarında uygulanmasını öngörmektedir.³³⁵

Mülkilik sisteminin tamamlanmasını sağlayan bir diğer unsur olan mağdura göre şahsilik prensibine göre, mağdurdaki sıfatın, yabancı ülkede işlenen suç bakımından, mağdurun vatandaşı olduğu devlet kanunun uygulanması gerekmektedir.³³⁶

Ceza hukuku bakımından mülkilik sistemi gereğince karasularında işlenen suçlar hakkında kıyı devletin ceza kanunlarının uygulanmasının gerekçesi bu yerlerde fiilen egemenliğini kabul ettirmesinde bulunmaktadır.³³⁷

³³³ Mülkilik sistemine göre, Ceza Kanunu, ülke içinde işlenmiş bütün suçlar hakkında uygulanır ve suçu işleyenleri vatandaşlık durumu dikkate alınmaz. Buna karşılık suç ülke dışında kim tarafından işlenmiş olursa olsun ülke ceza kanunu uygulanmaz. Ancak ceza kanunlarının bu şekilde uygulanması zamanla gerek devletin ve gerekse uluslararası camianın ortak yararları ile bağdaşmadığı için, mülkilik yavaş yavaş kısıtlamalara uğramış ve böylece ceza kanununun ülke dışında işlenen suçlara da uygulanmasına gidilmiştir. Bkz. Dönmezer/Erman I. s. 332; Hauser/Rehberg I. s. 35.

³³⁴ Dönmezer/Erman s. 333; Hauser/Rehberg, I s. 36.

³³⁵ Gerekçe olarak şunlar söylenmektedir. Vatandaş yabancı ülkede kendi devletin diplomatik himayesinden yararlanır. Aynı şekilde ehliyet ve kişisel durumlar bakımından kendi milli kanunlarından yararlanır. Bütün bunlara karşılık işlediği suçlardan dolayı da ülkesinin mahkemelerinde yargılanması gerekir. Bkz. Yeni TCK m. 11.

³³⁶ Faile göre şahsilik doktrinde kolaylıkla kabul edilmesine rağmen, mağdura göre şahsilik üzerinde çok tartışmalar olmuştur. Bu prensip yetki konusu özellikle ele alınarak eleştirilmektedir. Mağdurun vatandaşı olduğu devletin hâkimi suçluya karşı ön yargıyla yaklaşabilir. İşlendiği Devletin egemenliğine bir tecavüzü ifade eder. Bkz. Dönmezer/ Erman I. s. 235.

³³⁷ Dönmezer/Erman I. s. 234.

Yeni Türk Ceza Kanunu'nun 8. maddesinin 2. fıkrasının a bendine göre, Türk karasularında bulunduğu esnada bir yabancı ticaret gemisinde suç işleyen kimseler hakkında Türk Kanunları uygulanacaktır. Bu kimseler Türk Ceza Kanunu'nun ilgili hükümlerine göre cezalandırılabilir. Bu kimseler üzerinde kesin bir vargı yetkisi söz konusudur.

Yabancı ticaret gemisinin Türk karasularında bulunduğu sırada suç işleyen kimse, suçu işledikten sonra ülkeyi terk eder, daha sonra Türkiye'ye tekrar gelirse Türk kanunlarına göre yargılanıp cezalandırılabilir. Failin Türkiye'de bulunması veterlidir. Geliş sebebinin önemi yoktur. Buna göre, daha önce suç işleyen ve Türkiye'den kaçan fail, daha sonra Türk karasularından geçiş yapmakta olan bir ticaret gemisinde bulunması halinde, Türk makam- lan suç failini yakalamak ve yargılamak amacıyla gemiyi durdurabilirler.

Türkiye'de işlenen bir suçtan dolayı, fail hakkında yabancı bir ülkede hüküm verilmiş olması mümkündür. Buna göre, Türk Ceza Kanunu'nun

9. maddesi hakkında hüküm verilen kimsenin Türk vatandaşı olup olmadığına bakmamaktadır. Fail 9. maddeye göre hakkında hüküm verilmiş olsa bile, Türkiye'de tekrar yargılanır. Böyle bir kimsenin karasularında seyreden bir yabancı ticaret gemisinde bulunması durumunda da gemi durdurulabilecektir. Ancak, kanunun bu hükmünün ceza hukukunda genel olarak geçerli olan aynı fiilden dolayı iki defa ceza verilmemesi ve kovuşturma yapılmaması (non bis in idem) prensibi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekir. Yani bu hükmü, Türkiye'de suç işleyen kişi hakkında yabancı ülkede verilen hükmün Türk mahkemelerinde gözden geçirilmesi şeklinde anlamak gerekmektedir.³³³ * * * 338

Türk Ceza Kanunu'nun 8. maddesi hükmü, açık denizde bulunan Türk deniz ve hava ulaşım araçlarında veya bu araçlarla işlenen suçlar hakkında da uygulanır. Yabancı devletin karasularında işlenen suçlarda uygulanmaz. Örneğin; bir başka devletin içsulunda ya da karasularında Türk gemisinde işlenen suç nedeniyle, yabancı ülkede koğuşturma yapılmış ise, söz konusu madde hükmü uygulanmaz. Ancak, yeni TCK'nın 11, 12 ve 13. maddelerindeki hükümlerinin göz önünde bulundurulması gerekecektir. Söz konusu 11. maddeye göre "bir Türk vatandaşı", 13. maddede yazılı suçlar dışında Türk kanunlarına göre aşağı sınırı bir yıldan az olmayan hürriyeti bağlayıcı cezayı gerektiren bir suçu "yabancı ülkede" işler ve kendisi Türkiye'de bulunursa, yabancı ülkede hüküm verilmemiş olması durumunda Türk ka-

333 Bkz. Yeni TCK m.9 "Türkiye'de işlediği suçtan dolayı yabancı ülkede hakkında hüküm verilmiş olan kimse, Türkiye'de yeniden yargılanır". Dönmezer/Erman 1 s. 238; Yeni hü- küm, Türk Kanununun fazla ceza verdiği hallerde eski hükmün tamamlanması, Türk Kanununa göre suç bazı ehliyetsizlikler gerektiriyorsa bunlara karar verilmesi ya da düşme sebeplerinin Türk Kanununa göre denetlenmesi amacıyla verilebilir.

ramlarına göre cezalandırılır. 12. maddeye göre, "bir yabancı" tarafından, 13. maddedeki suçlar dışında, Türk kanunlarına göre aşağı sınırı en az bir yıl hürriyeti bağlayıcı cezayı gerektiren bir suçu "yabancı ülkede" Türkiye ya da Türk vatandaşlarının zararına işlemesi ve Türkiye'de bulunması durumunda³³⁹ Türk kanunlarına göre cezalandırılır. 13. madde, belli suçların yabancı bir ülkede işlenmesi durumunda, failin Türk vatandaşı veya yabancı olmasına bakmadan Türkiye'de Türk kanunlarına göre yargılama yapılacağını hüküm altına almıştır. Bu bağlamda, Yeni Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu'nun 15. maddesinin (eski 11. madde) Yeni Ceza Kanunun

8. maddesi ile birlikte değerlendirilmesi gerekecektir. CMUK'un 15. maddesine göre, suç Türk Bayrağını taşıma yetkisine sahip olan bir gemide veya gemi Türkiye dışında iken işlenmişse ilk uğradığı Türk limanında veya bağlama limanında bulunan mahkeme yetkilidir. Türk bayrağını taşıyan hava taşıtları ve demiryolu taşıtları içinde aynı hüküm uygulanır. Böylece, yurtdışında Türk bayrağını taşıyan deniz, hava ve demir yolu araçlarında işlenen suçlar Türkiye'de işlenmiş sayılmaktadır.

Türk Ceza Kanunu'nun 12. maddesi gereğince suç Türk vatandaşı olmayan bir kimse tarafından işlenmişse ve bu fiilden dolayı Türkiye veya Türk vatandaşları zarar görmüş iseler, fail Türkiye'ye gelmesi durumunda 12. madde kapsamında yargılanacaktır.³⁴⁰

Türk Ceza Kanunu'nun 8, 9, 11, 12 ve 13 inci maddeleri ile Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun 15. maddesi birlikte değerlendirildiğinde, bir Türk ya da Türkiye Cumhuriyeti aleyhine yabancı ülkede bir Türk ya da yabancı tarafından işlenen suçlardan dolayı suçlu, Türk mahkemeleri tarafından yargılanır. Bu maddeler, suçun işlendiği yer neresi olursa olsun, Türk mahkemelerinin yargılama yetkisini öngörmektedirler.

³³⁹ Bu suçlar Devletin Güvenliğine Anayasal Düzene, Milli Savunmaya, Devletin Sırlarına karşı suçlarla, casusluk, soykırım, İnsan Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı gibi suçlardır. Eski Türk Ceza Kanunu'nun 6. maddesine göre "Bir yabancı 4. maddede belirtilen cürümlerden başka (bu madde belirtilen

cürümler şunlardır; Türkiye Devletinin emniyetine karşı cürümler ve paralarda, itiban amme kağıtlarında ve kıymetli damgalarda sahtekarlık, devlete ait mühürler ve damgalarda sair alametlerin taklidi) Türk Kanunlarına göre aşağı haddi bir senedin eksik olmayan şahsi hürriyeti bağlayıcı bir cezayı müstelzim cürmü yabancı memlekette Türkiye'nin veya bir Türk un zararına işlediği ve kendisi Türkiye de bulunduğu takdirde Türk Kanunları mucibince ceza görür. Ancak bu babta takibat icrası Adliye vekilinin talebine ve zarar gören şahsın şikayetine bağlıdır.'

³⁴⁰ Eski Türk Ceza Kanununun 7. maddesi aşağıdaki hükmü öngörmekte idi. "Bir ecnebi, ecnebi memleketinde bir Türk veya Türkiye Cumhuriyeti aleyhine bir cürüm işleyip de ecnebi mahkemesince mahkûm olduğu veya ceza herhangi bir sebeple sukut ettiği veya beraat eylediği suretle dava Türkiye Mahkemelerince tekrar tetkik ve rüyet olunur. Eğer hükmolunan ceza Türk Ceza Kanununda o fiil için muayyen olan cezadan ise noksanı ikmal ettirilir. Sukut ve beraat sebepleri Türk Kanunlarına muvafık değilse ceza yeniden hükmolunur. Bu babda takibat icrası Adliye vekaletini talebine bağlıdır."

Şüphesiz, öncelikle Türk karasularında işlenen suçlar, karasularının ülkenin bir parçası olması nedeniyle bu kurala tabi olacaklardır.

Yine, açık denizde, bir Türk ya da Türkiye Cumhuriyeti aleyhine işlenen suçlarda Türk Mahkemelerinin yargı yetkisi kabul edilmektedir.

Görüldüğü gibi, açık denizlerde işlenen suçlarda Türk mahkemelerini yetkili kılan hüküm, deniz hukukunda genel olarak geçerli olan bayrak kanunu ile bağlaşılmamaktadır. Zira, bayrak kanununa göre³⁴¹ açık deniz de seyreden bir gemi üzerinde, yalnızca uyuğunda bulunduğu devletin münhasır egemen yetkileri geçerlidir. Açık denizdeki gemiler üzerinde ceza, idare ve hukuk davalarına konu olacak her fiil ya da işlem bayrak devletin tekeli yetkisi altında bulunmaktadır. Bir yabancı devletin herhangi bir yetki kullanması söz konusu değildir.

Genel olarak; Türk mevzuatının kıyı devletin cezai yargı yetkisini düzenleyen 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 19 ve 1982 B.M.D.H. Sözleş- mesi'nin 27. madde hükümleriyle uyum göstermediği görülmektedir.

Türk Ceza Kanunu mevzuatı karasularında işlenen tüm suçların Türki- ve'de işlendiğini ve hiçbir sınırlamaya tabi olmadan Türk mahkemelerinin yargı yetkisini kullanabileceğini öngörmektedir. Bir anlamda, Türkiye karasularında bulunan yabancı gemilerde işlenen her suçun kendisine sirayet ettiğini karasuları düzeni ve ülke barışını yakından etkilediğini kabul etmektedir. Türkiye'nin suçun sonuçlarının kendisine sirayet ettiğini ya da ülkenin barışını ve karasuları düzenini bozduğu iddiası ile karasularında işlenen suçlarda yargı yetkisini kullanması deniz hukuku sözleşmelerindeki hükümlere ters düşmez.

Ancak, 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 19. maddesinin 5. fıkrası ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 27. maddesinin 5. fıkrasının bundan ayn tutulması gerekmektedir. Söz konusu sözleşme hükmüne göre "Kıyı devleti, karasularından geçmekte olan yabancı bir gemide, gemi yabancı bir limandan gelip içsulara girmeden sadece karasulandan geçiyorsa, karasularına girmeden önce işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi bir kimsenin tutuklanması veya gemide herhangi bir soruşturma yapılması için herhangi bir tedbiri alamaz".

Burada kıyı devletin cezai yargı yetkisini kullanmayacağı açık olarak ifade edilmektedir. Madde metninde daha bağlayıcı bir ifade tarzı olan may not" "should not" ifadesi yerine kullanılmıştır. Geminin açık denizde bulunması esnasında işlenen³⁴² suçlarda bayrak devletin yetkisin de ka-

[^] 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, m.6/1; 1982 B.M.D.H.S, m.92/1 ve 94.

Açık denizdeki çatma olaylarında ceza yargı yetkisini kullanma hakkı 1952 tarihli Çatma ve Diğer Olaylarda Cezai Yetki ile İlgili Bazı Kurallann Birleştirilmesi Hakkındaki bul eden bu düzenleme Türk ceza kanununun yukarıda bahsedilen hükümleriyle çatışmaktadır.

1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi'nin 19. maddesinin 5. fıkrası ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin 27. maddesinin 5. fıkrasında yer alan hükümler bayrak kanununa uygun bir düzenlemeyi göstermektedir. Bu hükümler bu konuda teamül hukuku kuralını yansıtmalarına rağmen, Türkiye'ye karşı uygulanamazlar. Çünkü, Türkiye bu konuda münhasıran bayrak devletin yetkili olmasına başlangıçtan beri açık ve kararlı bir şekilde itiraz etmektedir.

Bu nedenle, Türk mevzuatına göre, Türk karasularından geçen yabancı bir ticaret gemisinin, Türk karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç nedeniyle yabancı geminin soruşturma amacıyla

durdurulması ya da gemide bulunan bir kişinin tutuklanması mümkündür.

Yine, yabancı bir ülkede bir Türk'e ya da Türkiye'ye karşı suç işleyip de Türk Karasularından geçiş yapmakta olan bir yabancı ticaret gemisinde bulunan bir kimse hakkında Türk makamları yargı yetkisini kullanmak amacıyla her türlü hukuki işlemi yapabilirler.*³⁴³

Türk mevzuatının, uluslararası deniz hukukunun kıyı devletinin karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin mevzuatıyla tam uyunduğu olmadığı görülmektedir. Özellikle açık denizde yalnız bayrak kanunun geçerli olduğuna ilişkin genel kuralın kabul edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, Türk Ceza Kanunu'nda ve Ceza Mahkemeleri Usulü Kanununda gerekli değişikliklerin yapılarak, Türk Mevzuatını deniz hukukunun genel kurallarına ve uygulamasına uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Brüksel Sözleşmesi münhasıran bayrak devletine tanımıştır. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 11. maddesinde bayrak devletini ve olaya karışan kişinin vatandaşı olduğu devleti yetkili kılmaktadır. Türkiye, bu sözleşmelere taraf değildir.

³⁴³ 2674 sayılı Karasuları Kanunu m.t, TCK. Kanunu 8, 9, 11, 12, 13 ve CMUK m. 15.

c) Türk Karasularında Cezai Yargı Yetkisine İlişkin Örnek Kararlar:

Karar 1:

YARGITAY

8.

CEZA DAİRESİ

Esas Numarası: 1992/3846

Karar Numarası: 1992/7568

Karar Tarihi: 03.06.1992

TEŞEKKÜL HALİNDE ATEŞLİ SİLAH VE MERMİ NAKLETMEK

6136 SAYILI YASAYA AYKIRI DAVRANIŞ

SİLAH VE CEPHANENİN NİTELİĞİ

ÖZETİ: Askeri amaçlı silahlar ve aksesuarı ile yüklü olarak banş zamanında, sanıkların yönetiminde İstanbul Boğazı ndan geçtiği sırada yakalanan bandıralı ticari geminin taşıdığı silahların Türkiye'ye boşaltılacağına dair dosyada hiç bir kanıt bulunmadığından ve Türkiye'nin egemenlik hakları ile güvenliğine yönelik hiçbir tehdit mevcut olmadığından, teşekkül halinde ateşli silah ve mermi nakletmek suçunu oluşturmaz■

Kabule göre de; bu olaya uygulanması gereken yasa maddesi 6136 sayılı Yasanın 12/3. madde ve fıkrası olmalıdır ve silahların niteliği itibarıyla aynı Yasanın ek 5. maddesiyle ceza artırılmalıdır.

Suçta konu silahların tamamı sayılıp nitelik ve nicelikleri saptanmadan karar verilmemelidir.

Teşekkül halinde ateşli silah ve mermi nakletmekten sanıklar (F.D.), (V.F.), (V.T.)'nin yapılan yargılamaları sonunda, sanık (ED.)'nin 6136 sayılı Kanunun 12/1-son, TCK. nun 59. maddeleri gereğince 5 yıl ağır hapis,

50.000 lira ağır para cezası ile hükümlülüğüne, diğer sanıkların beraatle- rine, zoralıma dair (İstanbul Bir Nolu Devlet Güvenlik Mahkemesinden verilen 12.03.1992 gün ve 395 esas, 50 karar sayılı hükmün süresi içinde 'Yargıtay'ca incelenmesi müdahil vekili, C. Savcısı ve sanık ile vekili tarafından istenilmiş olmakla; CMUK.nun 318. maddesi gereğince de sanık ve vekili tarafından duruşmalı inceleme isteğinde bulunulan dava evrakı C. Başsavcılığının 2.04.1992 günlü bozma istekli tebliğnamesi ile Dairemize gönderilmiş olup, 20.05.1992 duruşma günü tayin edilerek yapılan ön inceleme sonunda;

Hazırlık soruşturması ile kamu davasının açılışında usul ve yasa hükümlerine uyulduğu, sanığın ceza ehliyetinin saptandığı,

Mahkemenin yer ve madde itibarıyla kamu davasını görmeye yetkili olduğu;

Mahkemenin yasaya uygun olarak teşekkül ettiği ve kurulu oluşturan hakimlerin hükme katılmalarına engel bulunmadığı;

Duruşmalarda C. Savcısının hazır olduğu,

Açık yargılama kuralına uyduğu,

Hükmün gerekçeli olduğu,

Savunma hakkının kısıtlanmadığı,

Anlaşıldıktan sonra dosya esas yönünden incelendi, gereği düşünüldü:

1- Cumhuriyet Savcısının temyizinin kapsamına göre beraat eden sanıklar, (V.F.), (V.T.), (F.D.),

haklarında da inceleme yapılması ve hükmün onanması gereğine değinen tebliğnamede yazılı isteğe iştirak olunmamıştır.

2- Özet olarak; Bulgaristan'ın Burgaz Liman'ndan yük almış bulunan Kaptan (F.D.) yönetimindeki Bandıralı M.V. CAPE MA LEAS isimli ticari geminin alman gizli duyum üzerine 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 akşamının görülmesi ve istihbaratın içeriği karşısında, kuşkulu durumun açıklığa kavuşturulması açısından ülke güvenliğinin gerektirdiği duyarlılık ve sorumluluk duygusu ile güvenlik birimlerinin koğuşturma ve soruşturmaya başlaması şeklinde gelişen ve gerçekleşen olayda;

Suçta konu silahların ve akşamının, İran İslam Cumhuriyeti'ne ait olduğu yolundaki aşamada değişmeyen sanık savunması, Dış İşleri Bakanlığının 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 Sözleşmesinin 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 Dış İşleri

Bakanlığı ve özellikle Yüksek Başbakanlığın "Güney Kıbrıs Rum Yönetimi dahil, hiç bir 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 Kararının, 25.07.1983 gün, 83-6851 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlükten kaldırılmış olması, Montreux Sözleşmesinin 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 Başsavcılığının itirazı üzerine verilen Genel Kurul kararlarının, mahkemeleri ve daireleri bağlayıcı nitelikte olmadığı hususundaki usul hükümleri gözetilmeden, yükleme liman, yükleme biçimi, yükleyici şirket ve yüklere ait konşimentodaki emtianın isimlerinin belirlenmesi yönünden mevcut benzerlikler nedeniyle hükme

dayanak yapılan ve ateşli silah taşıyan Vasoula adlı Bandıralı geminin kaçakçılık yapan, bir gemi olduğunu ve yükünü Türkiye'ye boşaltacağını kanıtlandığını kabul eden, olayına özgü ve oyçokluğu ile çıkan Ceza Genel Kurulunun 19.06.1978 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 akşamının tamamı sayılmadan, nitelik ve nicelikleri açıkça saptanmadan eksik inceleme ile ve örnekleme suretiyle yerine getirilmesi olanaksız zoralmı kararı verilmiş bulunması,

Bozmayı gerektirmiş, Cumhuriyet Savcısının, katılanın, sanık ve vekilinin yazılı ve sözlü temyiz itirazları bu itibarla yerine görülmüş bulundu

ğundan, bu nedenlerden hükmün istem gibi (BOZULMASINA), 3.06.1992 gününde subutta oyçokluğu,

diğer hususlarda oybirliği ile karar verildi.

KARŞI DÜŞÜNCE

Emniyet Genel Müdürlüğü Kaçakçılık İstihbarat Daire Başkanlığının, Silah Mühimmat Kaçakçılık Şube Müdürlüğü'ne ve aynı doğrultuda Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı'na, ayrıca Burgaz Limanı'n- dan gelen bir Türk gemi kaptanı gemisinin kontrolü sırasında Büyükdere Gümrük Muhafaza Müdürlüğü personeline verilen bilgilere göre,..... Bandıralı CAPE MALEAS isimli geminin Bulgaristan'ın Burgaz Limanı'n- dan askeri malzeme, mühimmat ve silah yükleyerek "Kıbrıs Rum Kesi- mi'ne götüreceği ve buradan Türkiye'ye sokulacağı" konusunda alınan ihbar üzerine, söz konusu geminin dönüşünün takibe alındığı ve 22.10.1991 günü saat 03.00'de Türk Karasuları içerisinde Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı'na ait 65 nolu Bot'la gemiye gidilerek, 3 yönlü yapılan ihbarın doğruluğunun araştırılmasının sağlıklı bir biçimde yapılması için yedeğe alınıp Büyükdere Limanı'na demirlettirilmesi biçiminde gelişen olayda;

1- Öncelikle uygulanacak hukuk kurallarının saptanması açısından suçun işlendiği yerin belirlenmesinde zorunluluk vardır. Suç, Türk Karasuları içinde mi, yada İstanbul Boğazının iç suları içinde mi işlenmiştir? Bunun saptanmasından sonra olaya Türk yada Uluslararası hukuk kurallarının hangisinin uygulanmasının gerektiğinin belirlenmesi gerekir.

a) Suçun işlendiği yerin belirlenmesi ve uygulanacak kurallar:

Suç konusu silahlı nakleden gemiye İstanbul Boğazı'na girmeden Türk Karasuları içinde el konulup ihbar doğrultusunda denetlenmek üzere yedeğe alınıp Büyükdere Limanı'na çekildiği olay tutanağı içeriğinden anlaşıldığına göre, suçun işlendiği yerin Türk Karasuları olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, 20.05.1982 gün ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu, "Türk Karasuları Türkiye Ülkesine dahil ve genişliğinin 6 deniz mili olduğunu" kabul etmiştir. Bu durumda suçun işlendiği yerin Türkiye Karasuları olduğunun anlaşılmasına göre, TCK.nun 3. maddesinin açık hükmü karşısında Türkiye'de suç işleyen kimsenin Türk Kanunlarına göre cezalandırılacağı kuralı bu olayda uygulanmalıdır. Bu olgu bir ülkenin egemenlik haklarının gereğidir. Nitekim, Ceza Genel Kurulunun 19.06.1978 tarih ve 978/159- 245 sayılı kararında açıkça vurgulandığı gibi "Türk Karasularından transit te olsa geçen bir gemide suç ihbar edildiğinde TCK.nun 3. maddesi uyarınca işlem yapılması gerekmekte olup bu husus Türkiye'nin hükümlerine dayanmaktadır demek suretiyle yasal düzenlemeye açıklık getirdiği gibi desteklemiştir.

Açıklanan bu yasal ve yargısal düzenleme karşısında, sanıkların sabit olan eylemleri Türk Karasuları içerisinde ülkeye sokmak amacı ile silah nakletmek suçunu oluşturduğu ve 6136 sayılı Yasanın 12/1-2. madde ve fıkralarıyla aynı Yasanın ek 5. maddesine aykırılık suçunu oluşturduğunu kabul etmek gerekir.

b) Suçun işlendiği yerin İstanbul Boğazının iç suları kabul edilmesi durumundaki uygulanacak kurallar:

İstanbul Boğazı'nın nereden başlaması gerektiği hakkında Montreux Sözleşmesinde herhangi bir hüküm yoktur. Bu hususta İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesi hükmüne göre "İstanbul Boğazının başladığı yer Türkeli Feneri ile Anadolu Feneri arasındaki hat olarak belirlenmiştir. Geminin bu alan içerisinde aramaya tabi tutulup olaya el konulduğu ve suç yerinin Boğazın iç suları olduğu kabul edilmesi durumunda ise Montreux Sözleşmesi'nin hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.

Montreux Sözleşmesi'nin uygulama alanı ise, İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesinde belirlenen hat ile Çanakkale Liman Tüzüğü'nün 4. maddesinde belirlenen hat arası ve ayrıca Marmara Denizi dahil olmak üzere belirlenen deniz alanıdır.

Montreux Sözleşmesi'nin 1. maddesinde; "yüksek akit taraflar boğazlardan, denizden geçiş ve seyrisefain serbestisini kabul ve teyit ederler" demek suretiyle Sözleşmenin diğer bazı maddelerinde açıklanan kısıtlamalar dışında Ticaret gemilerine geçiş serbestliğini getirmiş olup bunun dışındaki gemiler için bu serbestliği tanımamıştır.

Ticaret gemilerine getirilen en büyük kısıtlama ise Sözleşmenin dibacesinde aynen vurgulandığı gibi Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilini devletlerin Karadeniz'deki emniyeti'dir. Türkiye'nin emniyeti ve egemenliği söz konusu olduğunda ticaret gemilerinin geçiş serbestisinin kısıtlanması Türkiye'nin egemenlik hakkının bir gereğidir. Nitekim Sözleşmede akitlerden biri olan zamanın Türkiye'nin Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras "13.07.1968 günlü oturumdaki konuşmasının son bölümünde... Türkiye egemenliğinden doğan haklarını saklı tutmaya özen gösterecektir" demek suretiyle

Türkiye'nin emniyetinin ve egemenliğinin geçiş serbestisine, her türlü kısıtlamayı getireceğini açıklamış, oturum başkanı M. BUHÇE'de oturumda bulunan heyetlerin bu konuda tartışma açmak istemediğini sandığını belirtmiştir. Görülüyorki, Montreux Sözleşmesinde benimsenen temel kural akit tarafların emniyetidir.

Kaçakçılık yapan gemiler için Montreux Sözleşmesi'nde koruyucu hükümler yoktur. Nitekim, 19.06.1978 günlü Ceza Genel Kumlunun Kararında "geçiş serbestisinden yararlanacak gemiler ticaret gemileridir. Türkiye'nin, tüm ülkeleri yasalarına uluslararası anlaşmalara göre yasa dışı günden, bu nedenlerden hükmün istem gibi (BOZULMASINA), 3.06.1992 gününde subutta oyçokluğu, diğer hususlarda oybirliği ile karar verildi.

KARŞI DÜŞÜNCE

Emniyet Genel Müdürlüğü Kaçakçılık İstihbarat Daire Başkanlığının, Silah Mühimmat Kaçakçılık Şube Müdürlüğüne ve aynı doğrultuda Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı na, ayrıca Burgaz Limanı'n- dan gelen bir Türk gemi kaptanı gemisinin kontrolü sırasında Büyükdere Gümrük Muhafaza Müdürlüğü personeline verilen bilgilere göre,..... Bandıralı CAPE MALEAS isimli geminin Bulgaristan'ın Burgaz Limanı'n- dan askeri malzeme, mühimmat ve silah yükleyerek "Kıbrıs Rum Kesimine götüreceği ve buradan Türkiye'ye sokulacağı" konusunda alınan ihbar üzerine, söz konusu geminin dönüşünün takibe alındığı ve 22.10.1991 günü saat 03.00'de Türk Karasuları içerisinde Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığına ait 65 nolu Bot'la gemiye gidilerek, 3 yönlü yapılan ihbarın doğruluğunun araştırılmasının sağlıklı bir biçimde yapılması için yedeğe alınıp Büyükdere Limanına demirlettirilmesi biçiminde gelişen olayda;

1- Öncelikle uygulanacak hukuk kurallarının saptanması açısından suçun işlendiği yerin belirlenmesinde zorunluluk vardır. Suç, Türk Karasuları içinde mi, yada İstanbul Boğazı'nın iç suları içinde mi işlenmiştir? Bunun saptanmasından sonra olaya Türk yada Uluslararası hukuk kurallarının hangisinin uygulanmasının gerektiğinin belirlenmesi gerekir.

a) Suçun işlendiği yerin belirlenmesi ve uygulanacak kurallar:

Suç konusu silahlı nakleden gemiye İstanbul Boğazı na girmeden Türk Karasuları içinde el konulup ihbar doğrultusunda denetlenmek üzere yedeğe alınıp Büyükdere Limanı'na çekildiği olay tutanağı içeriğinden anlaşıldığına göre, suçun işlendiği yerin Türk Karasuları olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, 20.05.1982 gün ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu, "Türk Karasulannı Türkiye Ülkesine dahil ve genişliğinin 6 deniz mili olduğunu kabul etmiştir. Bu durumda suçun işlendiği yerin Türkiye Karasuları olduğunun anlaşılmasına göre, TCK.nun 3. maddesinin açık hükmü karşısında Türkiye de suç işleyen kimsenin Türk Kanunlarına göre cezalandırılacağı kuşalı bu olayada uygulanmalıdır. Bu olgu bir ülkenin egemenlik haklarının gereğidir. Nitekim, Ceza Genel Kurulunun 19.06.1978 tarih ve 978/159- 245 sayılı kararında açıkça vurgulandığı gibi "Türk Karasularından transit te olsa geçen bir gemide suç ihbar edildiğinde TCK.nun 3. maddesi uyarınca işlem yapılması gerekmekte olup bu husus Türkiye'nin hükümlerine dayanmaktadır demek suretiyle yasal düzenlemeye açıklık getirdiği gibi desteklemiş bulunmaktadır.

Açıklanan bu yasal ve yargısal düzenleme karşısında, sanıkların sabit olan eylemleri Türk Karasulan içerisinde ülkeye sokmak amacı ile silah nakletmek suçunu oluşturduğu ve 6136 sayılı Yasanın 12/1-2. madde ve fıkralarıyla aynı Yasanın ek 5. maddesine aykırılık suçunu oluşturduğunu kabul etmek gerekir.

b) Suçun işlendiği yerin İstanbul Boğazının iç suları kabul edilmesi durumundaki uygulanacak kurallar:

İstanbul Boğazı'nın nereden başlaması gerektiği hakkında Montreux Sözleşmesi'nde herhangi bir hüküm yoktur. Bu hususda İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesi hükmüne göre "İstanbul Boğazının başladığı yer Türkeli Feneri ile Anadolu Feneri arasındaki hat olarak belirlenmiştir. Geminin bu alan içerisinde aramaya tabi tutulup olaya el konulduğu ve suç yerinin Boğazın iç suları olduğu kabul edilmesi durumunda ise Montreux Sözleşmesi'nin hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.

Montreux Sözleşmesi'nin uygulama alanı ise, İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesinde belirlenen hat ile Çanakkale Liman Tüzüğü'nün 4. maddesinde belirlenen liai arası ve ayrıca Marmara Denizi dahil olmak üzere belirlenen deniz alanıdır.

Montreux Sözleşmesi'nin 1. maddesinde; "yüksek akit taraflar boğazlardan, denizden geçiş ve

seyrisefain serbestisini kabul ve teyit ederler” demek suretiyle Sözleşmenin diğer bazı maddelerinde açıklanan kısıtlamalar dışında Ticaret gemilerine geçiş serbestliğini getirmiş olup bunun dışındaki gemiler için bu serbestliği tanımamıştır.

Ticaret gemilerine getirilen en büyük kısıtlama ise Sözleşmenin dibacesinde aynen vurgulandığı gibi Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahildarı devletlerin Karadeniz'deki emniyeti"dir. Türkiye'nin emniyeti ve egemenliği söz konusu olduğunda ticaret gemilerinin geçiş serbestisinin kısıtlanması Türkiye'nin egemenlik hakkının bir gereğidir. Nitekim Sözleşmede akitlerden biri olan zamanın Türkiye'nin Dışişleri Bakanı Tefik Rüşti Aras "13.07.1968 günlü oturumdaki konuşmasının son bölümünde... Türkiye egemenliğinden doğan haklarını saklı tutmaya özen gösterecektir” demek suretiyle Türkiye'nin emniyetinin ve egemenliğinin geçiş serbestisine, her türlü kısıtlamayı getireceğini açıklamış, oturum başkanı M. BUHÇE’de oturumda bulunan heyetlerin bu konuda tartışma açmak istemediğini sandığını belirtmiştir. Görülüyorki, Montreux Sözleşmesi’nde benimsenen temel kural akit tarafların emniyetidir.

Kaçakçılık yapan gemiler için Montreux Sözleşmesinde koruyucu hükümler yoktur. Nitekim, 19.06.1978 günlü Ceza Genel Kurulu’nun Kara- nında “geçiş serbestisinden yararlanacak gemiler ticaret gemileridir. Türkiye’nin, tüm ülkeleri yasalarına uluslararası anlaşmalara göre yasa dışı gayri meşru kabul edilmiş gemiler için bunların normal bir ticaret gemisi sayılmıyacağı yasa dışı faaliyetlerde bulunan böyle bir geminin gözboya- yıcı uydurma belgeler düzenlense bile sözleşmenin güvencesinden yarar- lanamıyacağı hele böyle bir geminin Türk Devletinin ve Milletinin varlığına kastedenlerle iş birliği yaparak faaliyetlerde bulunup gizli silah ve cephane getirmiş ise bu gemiyi masum bir ticaret gemisi olarak nitelemek olanaksızdır. Hiç bir devlet kendi hayat hakkını ve varlığını ortadan kaldırmaya yönelik faaliyetlere göz yummaya müncel olacak sözleşmeye imza koyamaz koyması da beklenemez” vurgulamasıda olayımızda ve bu günkü koşullarda Türkiye’nin bölünmez bütünlüğüne ve egemenliğine yönelik olarak içerde ve dışarda yoğun biçimde sürdüğü delilleri yorumlayıp takdir ederken de bu durumları gözönüne almak gerektiği açık bir gerçektir.

Diğer yandan, Gümrük Yönetmeliğinin 502. maddesinin 1/6 maddesi, Ülkemizin silah ve uyuşturucu maddelerini yasaklayan anlaşmaya imza koyduğu” gerçeği karşısında da, bu tür gemilere el koymasının ve yargılama hakkı yönünden soruşturma açmasının emniyetinin ve egemenlik haklarının bir gereği olduğu açıktır.

Suçun, ister Türk Karasuları içersinde işlendiği, isterse Montreux Söz- leşmesi'-nin hükümlerinin uygulandığı deniz alanı içinde işlenmiş olması halinde de, düşüncemize göre Türkiye’nin emniyeti ve egemenlik haklarının hiç bir kısıtlamaya tabi tutulmadan titizlikle uygulanması gereklidir.

Dosyadaki bilgilerin istihbaratı doğruladığının anlaşılmasına, 1978 yılındaki olayın tam bir benzerinin yeniden yaşanmasına ve bu suçun 20 Ekim 1991 genel seçimlerine rastlatılmasının dikkatlerin ve güvenlik güçlerinin ülkenin iç olaylarına çevrilmesinin düşünüldüğünde şüphe bulunmamasına, göre delillerin bu yönden de ayrıca değerlendirilmesi zorunludur.

2- Tüm bu açıklamalardan sonra suçun sübutuna ilişkin düşüncemize gelince:

Silah ve mühimmatın Kıbrıs’a, oradan da Türkiye’ye sokulacağına ilişkin 3 yönlü ihbarın Büyükdere Limanı’nda yapılan kısmi kontrolle doğrulanması, yükleyici firmanın 1978 yılındaki olayda olduğu gibi KİNTEX firması olması, silahların belgelerde ekipman olarak gösterilip gizlenmesi, alıcının belli olmaması, belgelerin inandırıcı bulunmaması, basma yansıyan istihbari bilgilere göre aynı geminin 1978 yılındaki olaydaki gibi 4 kez silah götürdüğünün anlaşılması, 1978 yılındaki kaçakçılık olayındaki Kıbrıs olgusunun 1991 yılındaki bu olayda da şartlarında hiç bir değişiklik olmadan gerek uluslar gerekse komşularımızla birlikte tehlikeli bir biçimde artarak devam ettiğine, Türkiye'nin güvenliği ve egemenliği açısından çok titiz ve tutucu davranmak gerektiğine, bu tür olaylarda bundan daha kuvvetli kanıt elde etmenin zor olduğuna, mahkemenin delil takdirinde

Anayasanın 138. ve CMUK.nın 254. maddelerine uygun takdirde bulunmuş olması karşısında, Yerel Mahkeme kararının usul ve esas yönünden Uluslararası ve Türk Hukuk Mevzuatına uygun bulunduğu düşüncesiyle çoğunluğun bu yöne ilişkin bozmasına katılmıyorum.

Karar 2:

YARGITAY

1.

CEZA DAİRESİ

Esas Numarası: 1992/1605

Karar Numarası: 1992/2165

Karar Tarihi: 12.10.1992

YABANCI ÜLKEDEKİ TÜRK TİCARET GEMİSİNDE BİR TÜRKÜN BİR TÜRKÜ ÖLDÜRMESİ

ÖZETİ: Yabancı ülkenin karasularında ve limana bağlı iken Türk bandıralı ticari bir gemide bir Türk bir Türk'ü öldürmüştür. Yabancı ülkenin 15.2.1972 tarihli ceza kovuşturmalarının aktarması konusundaki Avrupa Sözleşmenin mümzi taraflarından olduğunun belirlenmesi halinde anılan sözleşme gözönünde tutularak değerlendirme yapılabilmesi için yabancı ülke savcılığınca verilen bir takipsizlik kararı mı, yoksa yabancı ülkenin bölge mahkemesinden verilmiş yargısal bir karar mı olduğu, belgelen getirilip tesbit edilerek yabancı mahkemelerce verilmiş bir karar varsa ancak yabancı ülkede verilen kesinleşmiş mahkeme kararlarının Türk yargısını bağlayacağı dikkate alınarak davanın reddi gerekir. Aksi takdirde yabancı ülke savcılık kararları Türk yargısını bağlayıcı olamayacağından yabancı ülke ceza kanunlarında bu suç için öngörülen madde metinlerinin tercümelerinin temini ile sanığa TCK. nun 10/a maddesi muvacehesinde hüküm tesisi icabeder.

Şükrii'yü kasten öldürmekten sanık Mehmet'in yapılan yargılanması sonunda; hükümlülüğüne ilişkin, (Bakırköy İkinci Ağır Ceza Mahkemesi) n-den verilen 24.2.1992 gün ve 370/36 sayılı hüküm resen temyize tabi olmakla beraber duruşmalı olarak Yargıtay'ca incelenmesi sanık tarafından da istenilmiş olduğundan; dava dosyası Cumhuriyet Başsavcılığı'ndan teb- liğname ile Dairemize gönderilmekle, duruşmalı olarak incelendi ve aşağıdaki karar tesbit edildi:

İrlanda'nın CORK Limanı'na hayvan yemi getirmiş olan İstanbul Li- manı'na kayıtlı E Deniz Nakliyat Şirketine ait Türk bandıralı tica ri (K.K.) Gemisi, mezkûr Ülkenin karasularında ve limanda bağlı iken, 16.4.1988 günü gemi içerisinde bir Türk'ün, Türk'e karşı işlediği adam öldürme cürmüyle ilgili olarak TCK.nun 5 ve 3756 sayılı Kanunla değişik

10/a maddesinin tatbik kabiliyeti bakımından evveleminde mezkûr Ülkenin 27.12.1977 gün ve 16157 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "15.2.1972 günlü, Ceza Kovuşturmalarının Aktarılması Konusundaki Avrupa Sözleşmesinin mümzi taraflarından olup olmadığının Dışişleri Bakanlığı ndan sorulması, taraf olduğunun belirlenmesi halinde anılan Sözleşmenin 35. maddesi gözönünde tutularak değerlendirme yapılabilmesi için savunmada belirtildiği gibi CORK Şehri Bölge Savcılığı'nca ittihaz edilmiş bir takip- sizlik karan mı bulunduğu, yoksa Bölge Mahkemesinden verilmiş Yargısal bir karar mı olduğu belgeleri getirilip tesbit edilmek suretiyle "Non bis in idem" kuralı gereğince ancak yabancı ülkede verilen kesinleşmiş mahkeme kararlarının Türk Yargısını bağlayacağı, savcılık kararlarının bağlayıcı olamayacağı da dikkate alınarak İrlanda Mahkemelerinden sadır olmuş bir karar varsa davanın reddi gerekeceği, aksi takdirde İrlanda Ceza Kanun- larında bu suç için öngörülen madde metinlerinin tercümelerinin temini ile TCK.nun 10/a maddesi muvacehesinde hüküm tesisi icabederken, eksik inceleme ile sanığa TCK.nun 448, 51/1, 59. maddesine istinaden ceza tertip ve tayini, Bozmayı gerektirmiş, sanık ve duruşmalı incelemede vekilinin temyiz itirazları bu itibarla yerinde görülmüş olmakla hükmün lebliğname hilafına (BOZULMASINA), 12.10.1992 günü oybirliğiyle karar verildi.

Karar 3:

YARGITAY

10.

CEZA DAİRESİ

Esas Numarası: 2001/10372

Karar Numarası: 2001/14160

Karar Tarihi: 30.04.2001

SUÇTA TEKERRÜR VE ÖZEL TEHLİKELİ SUÇLAR

Uyuşturucu madde ithal etmeye teşebbüs suçundan sanık K.ın yapılan yargılanması sonunda; hükümlülüğüne dair Adana 1 nolu Devlet Güvenlik Mahkemesinden verilen 22.12.2000 gün ve 1998/466 esas 2000/327 karar sayılı hükmün süresi içinde Yargıtay'ca incelenmesi sanık ve vekili tarafın* dan istenilmiş olduğundan dava evrakı C. Başsavcılığının onanma isteyen

26.03.2001 tarihli tebliğnamesi ile daireye gönderilmekle incelenip gereği düşünüldü:

KARAR: Suça konu uyuşturucunun bulunduğu koyteynerin teslimat yerinin Mersin olmasına ve bu bu

konteyneri taşıyan deniz aracının Mersin Limanına dolayısıyla Türkiye karasularına girmiş olmasına göre ithal suçunun tamamlandığı gözetilmeden eylemin eksik teşebbüs aşamasında kaldığından bahisle noksan ceza tayini, Sanığın adli sicil kaydında yerine getirilmiş mahkumiyet hükmü bulunmasına göre hakkında TCK'nın 81. maddesinin uygulanması gerekip gerekmediğinin tartışılmaması, Karşı temyiz bulunmadığından bozma nedeni yapılmamıştır.

SONUÇ: Yapılan duruşmaya, toplanıp karar yerinde gösterilen delillere, mahkemenin soruşturma sonuçlarına, uygun şekilde oluşan inanç ve takdirine, incelenen dosya içeriğine göre sanık ve vekilinin yerinde görülmeeyen temyiz itirazlarının reddiyle hükmün istem gibi ONANMASINA, 30.04.2001 gününde oybirliği ile karar verildi.

Karar 4:

YARGITAY 10. CEZA DAİRESİ

Esas Numarası: 2001/10372

Karar Numarası: 2001/14160

Karar Tarihi: 30.04.2001

SUÇTA TEKERRÜR VE ÖZEL TEHLİKELİ SUÇLAR

Uyuşturucu madde ithal etmeye teşebbüs suçundan sanık K.ın yapılan yargılanması sonunda; hükümlülüğüne dair Adana 1 noiu Devlet Güvenlik Mahkemesinden verilen 22.12.2000 gün ve 1998/466 esas 2000/327 karar sayılı hükmün süresi içinde Yargıtay'ca incelenmesi sanık ve vekili tarafından istenilmiş olduğundan dava evrakı C. Başsavcılığının onanma isteyen

26.03.2001 tarihli tebliğnamesi ile daireye gönderilmekle incelenip gereği düşünüldü:

KARAR: Suça konu uyuşturucunun bulunduğu koyteynerin teslimat yerinin Mersin olmasına ve bu bu konteyneri taşıyan deniz aracının Mersin Limanına dolayısıyla Türkiye karasularına girmiş olmasına göre ithal suçunun tamamlandığı gözetilmeden eylemin eksik teşebbüs aşamasında kaldığından bahisle noksan ceza tayini, Sanığın adli sicil kaydında yerine getirilmiş mahkumiyet hükmü bulunmasına göre hakkında TCK'nın 81. maddesinin uygulanması gerekip gerekmediğinin tartışılmaması, Karşı temyiz bulunmadığından bozma nedeni yapılmamıştır.

SONUÇ: Yapılan duruşmaya, toplanıp karar yerinde gösterilen delillere, mahkemenin soruşturma sonuçlarına, uygun şekilde oluşan inanç ve takdirine, incelenen dosya içeriğine göre sanık ve vekilinin yerinde görülmeeyen temyiz itirazlarının reddiyle hükmün istem gibi ONANMASINA, 30.04.2001 gününde oybirliği ile karar verildi.

Karar 5:

YARGITAY

9.

CEZA DAİRESİ

Esas Numarası: 2013/18088

Karar Numarası: 2014/1796

Karar Tarihi: 18.02.2014

GÖÇMEN KAÇAKÇILIĞI SUÇU

ÖZETİ: Sanığın yabancı uyruklu kişileri Didim ilçesinden Yunanistan'ın Rodos Adasına yasa dışı yollardan götürdükten sonra göçmenler ile birlikte Yunanistan askerleri tarafından yakalanması şeklinde gerçekleşen eyleminde, Türk Karasularının dışına çıkılmasıyla birlikte göçmen kaçakçılığı suçunun tamamlandığı gözetilmeden, eylemin teşebbüs aşamasında kaldığı gerekçesiyle TCK'nın uygulanması suretiyle eksik ceza tayini ve hakkındaki hükmün açıklanması geri bırakılan sanığın, denetim süresi içinde kasten yeni bir suç işlemesi halinde, CMK uyarınca, hakkındaki hüküm ilk şekliyle açıklanacağı gözetilmeden, yazılı şekilde hüküm kurulması aleyhe temyiz bulunmadığından bozma nedeni yapılmamıştır.

Dava ve Karar: Dosya incelenerek gereği düşünüldü:

Sanığın yabancı uyruklu kişileri Didim ilçesinden Yunanistan'ın Rodos Adası'na yasa dışı yollardan götürdükten sonra göçmenler ile birlikte Yunanistan askerleri tarafından yakalanması şeklinde gerçekleşen eyleminde, Türk Karasularınındışına çıkılmasıyla birlikte göçmen kaçakçılığı suçunun tamamlandığı gözetilmeden, eylemin teşebbüs aşamasında kaldığı gerekçesiyle TCK'nın 35. maddesinin uygulanması suretiyle eksik ceza tayini ve hakkındaki hükmün açıklanması geri bırakılan sanığın, denetim süresi içinde

kasten yeni bir suç işlemesi halinde, CMK'nın 231/11. maddesi uyarınca, hakkındaki hüküm ilk şekliyle açıklanacağı gözetilmeden, yazılı şekilde hüküm kurulması aleyhe temyiz bulunmadığından bozma nedeni yapılmamıştır.

Sonuç: Yapılan yargılamaya, toplanıp karar yerinde gösterilen delillere, mahkemenin kovuşturma sonuçlarına uygun olarak oluşan kanaat ve takdirine, incelenen dosya kapsamına göre sanık müdafinin yerinde görülmeyen temyiz itirazlarının reddiyle hükmün ONANMASINA, 18.02.2014 tarihinde oybirliği ile karar verildi.

B) Savaş Gemileri ve Diğer Ticari Amaçla Kullanılmayan Devlet Gemileri Üzerinde Yargı Bağımsızlığı

a) Genel Olarak: Yargı Bağımsızlığı

Kıyı devleti yabancı bir savaş gemisinin kendi karasuları ya da içsulan- na girişine açık veya zımnı olarak rıza gösterdikten sonra, söz konusu gemi üzerinde egemenlik yetkisini kullanmaktan vazgeçmiş kabul edilmektedir. Savaş gemilerinin bayrak devletinin egemenliğini temsil ettikleri kabul edildiğinden, uluslararası örf ve âdet hukuku tarafından kendilerine dokunulmazlık ve bağımsızlık tanınmaktadır.

Türkiye'de kendi karasularında bulunan yabancı savaş gemilerine uluslararası hukuka uygun olarak dokunulmazlık ve bağımsızlık hakkını genel olarak tanımaktadır.

Yabancı savaş gemileri Türk karasuları ve içsularında bulundukları sürece Türkiye'nin gerek hukuki gerekse cezai yargı yetkisinden bağımsızdır. Bu gemiler üzerinde idari ya da yargısal nitelikli bir işlem yapılamaz. Bu gemilerin Türk karasularında bulundukları sırada herhangi bir olaya kanşmalan durumunda, gemi komutanının açık izni olmadan Türk yetkililerinin gemi hakkında herhangi bir işlem yapmak ya da gemiye çıkmak yetkileri yoktur.

Savaş gemileri Türkiye'nin yargı yetkisi dışında tutulmalarına rağmen, karasuları ve içsullarda bulundukları sürece Türkiye'nin kanun, tüzük ve yönetmeliklerine uymak yükümlülüğü altındadır. Bunun yanında, deniz hukukunun genel ilkelerine, uluslararası örf ve adeta uymak zorundadırlar. Türkiye'nin genel olarak savaş gemilerine müdahale etmemek ve bağımsızlık tanınması, savaş gemisi ile ilgili bütün eylemlerin ve her türlü işlemlerin bayrak kanunu hükümlerine tabi olmaları sonucunu doğurur. Gemi komutam bu bakımdan gemide işlenen suçlardan dolayı tutuklama yetkisini bayrak kanunundan alır ve suçluları bayrak devletinin mahkemelerine teslim eder.

Türkiye'de yabancı savaş gemilerinin karasularında ya da içsularında bulundukları esnada geçerli olan kurallar yabancı devlete ait ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemileri için de uygulanmaktadır.

Türkiye'nin karasuları ya da içsularında bulunan yabancı savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri üzerindeki yargı yetkisinin kullanımına ilişkin Türk mevzuatında dört önemli düzenleme mevcuttur Bunlar, 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Bağımsızlığına ilişkin Brüksel Sözleşmesi, 1983 tarihli 83/7467 sayılı Yönetmelik ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku hakkında Kanun ve Türk Ticaret Kanununun 935. maddesidir. (Eski TTK m.822).

b) 1926 Tarihli Devlet Gemilerinin Bağımsızlığına İlişkin Brüksel Sözleşmesi

Türkiye'nin 1955 yılında taraf olduğu Devlete Ait Gemilerin Bağımsızlığına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Uluslararası Sözleşme 10 Nisan 1926 tarihinde Brüksel'de imzalanmıştır.³⁴⁴

Sözleşmenin amacı, devlet tarafından işletilen ticaret gemilerinin, yargı bağımsızlığı bakımından, özel mülkiyete tabi ticari gemileriyle aynı rejime tabi tutmaktır.

Sözleşmenin 1. maddesine göre, devlete ait ya da devletin işlettiği gemiler, devlete ait kargo veya devlet gemileri ile taşman kargo ve yolcular ve bu gemilerin sahibi olan devletler, bu gemilerin işletilmesi veya kargonun taşınması ile ilgili ihtilaflar konusunda özel mülkiyete tabi gemi, yük ve teçhizata uygulanan aynı kurallara ve aynı yükümlülüklere tabi olacaktır.

2. maddeye göre ise, bu sorumluluk ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde, özel mülkiyete tabi gemi, kargo ve bunların sahiplerine uygulanacak varğı yetkisi kuralları, hukuk davaları ve usul kurallarının anılan devlet gemileri konusunda aynen uygulanacağı öngörülmektedir.

Devlete ait ya da devlet tarafından işletilen ticari amaçlı gemileri, özel mülkiyete tabi gemilerle aynı rejimi tabi tutan Sözleşme, 3. maddede bu genel kuralın istisnasını ortaya koymaktadır. 3. maddeye göre, Sözleşmenin 1. ve 2. maddeleri savaş gemilerine, devlete ait yatlarla, gözcü gemilerine, hastane gemilerine, yardımcı gemilere, iaşe gemileriyle bir devlete ait bulunan veya kendisi tarafından işletilen sair gemiler ve bir alacak vücut bulduğu sırada ticari olmayan ve münhasıran bir Hükümet hizmetine tahsis edilmiş

bulunan gemilere uygulanmaz.

Bu gemiler, herhangi bir adli tedbir icabı olarak veya herhangi bir adli usul ile haciz ve tevkif edilemeyecekleri gibi bunlara el konulamayacağı açık olarak belirtilmektedir. Bununla beraber, çarpışma, deniz kazaları, yardım, kurtarma, müşterek avarya sebebiyle açılan davalarda ve mezkûr hamuleye ait mukavelelerden doğan davalarda devlet muafiyet hakkından istifade edemez.

Sözleşmenin ve 1934'te yapılan Ek Protokolün³⁴⁵ vurguladığı önemli nokta, geminin münhasıran (kısmen değil) kamusal ve ticari olmayan bir hizmette kullanıp kullanılmadığıdır. Türkiye nin 4.7.1955 tarihinde taraf olduğu Sözleşmeye Fransa, Almanya, Yunanistan. İtalya, Hollanda, İsveç, İsviçre, Romanya, Brezilya, Şili gibi 27 devlet taraftır. Devlete Ait Gemilerin Bağışıklığına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşmeye Ek-Protokol 24.5.1934 tarihinde Brüksel'de imzalanmıştır. Türkiye bu sözleşmeye 4.7.1955 tarihinde taraf olmuştur.

Sözleşmenin, somut bir olayda uygulanması için geminin statüsünün tespit edilmesi önem taşımaktadır. Sözleşmenin 5. maddesi ve Protokolün

2. maddesine göre, geminin ait olduğu devletin, geminin kamusal amaçla kullanıldığını ispat etmesi durumunda, gemi haczedilemez. Haczedilmiş- se, serbest bırakılması gerekmektedir.

Brüksel Sözleşmesi nin genel vargı bağışıklığı doktrini içindeki yeri tartışmalıdır. Sözleşme nin kuralının bir istisnası olduğunu düşünenler olduğu gibi, sözleşmenin sadece yürürlükte olan hukuku yani sınırlı yargı bağışıklığı beyan ettiğini ileri sürenler vardır.³⁴⁶

Ancak, sözleşmenin yapıldığı dönemlerde başta A.B.D. ve İngiltere olmak üzere birçok ülkede mutlak yargı bağışıklığı benimsenmekle beraber³⁴⁷, tek düze bir teamül kuralı mevcut değildir Bu sebeple, sözleşme öncelikle sınırlı yargı bağışıklığı kuralının benimsenmesinde etkili olmuştur. Bugün, devletlerin uygulamalarına bakıldığında, yabancı devletlerin ticari amaçla kullanılan gemilerine bağışıklık tanınmadığı görülmektedir Sözleşmenin bu anlamda sınırlı yargı bağışıklığı ile uyum için olduğu gö- ililmektedir.

Brüksel Sözleşmesi nin 6. maddesinde, sözleşmenin sözleşmeye taraf devletlerde, taraf olmayan devletlere ve vatandaşlarına sözleşmenin sağladığı yararların teşmil edilemeyeceği ve uygulanmasının mütekabiliyete de bağlı olabileceği ihtirazı kaydıyla uygulanacağı öngörülmektedir Sözleşmede öngörülen bağışıklık sınırlama kuralı gemi sahiplerinin veya işleticilerinin aleyhine, alacaklı fert veya taraf devletlerin lehinedir.

Taraf devletlerin bu menfaatleri taraf olmayan devletlere veya vatandaşlarının teşmil etmelerine izin verilmemiştir. Taraf devlet, kendi ülkesinde sözleşmeyi ancak diğer taraf devletlere uygulayabilir. Sözleşmeye taraf devlet, taraf olamayan devletlere sınırlı yargı bağışıklığı ancak uluslararası teamül hukukunun bir kuralı olarak (sözleşme kuralı olarak değil) uygulayabilir.³⁴⁸

1926 Brüksel Sözleşmesi, savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerini kıyı devletinin yargı yetkisi dışında tutmaktadır.

Türkiye'de bu sözleşmeye 1955 yılından beri taraf olması nedeniyle, bu tür gemilere Türk karasularında ya da içsularındaki faaliyet ve işlemlerine vargı bağışıklığı tanımaktadır.

34«

347

Farldı görüşler için bkz. Gündüz Yargı Bağışıklığı, s. 335-336..

Aynntı için bkz. Infra, 3.Bölüm; VII 3.A.

Gündüz, Yargı Bağışıklığı, s. 338.

Brüksel Sözleşmesinin devlete ait ticari amaçla kullanılan gemilere bağışıklık tanımamasına ilişkin hükümlerine uygun olarak, Türkiye'de bu tür gemilere yargı bağışıklığı dışında tutmaktadır. Yabancı devletlere ait ticari gemileri arasında hiçbir ayırım yapılmamaktadır. Özellikle Marmara Denizinde çatma olaylarına karışan yabancı devletlere ait ticaret gemilerinin Mahkemeler tarafından ihtiyaten haczedildikleri seferden alıkonuldukları görülmektedir.³⁴⁹

c) 1983 Tarihli 83/7467 Sayılı Yönetmelik

Bakanlar Kurulu 1983 yılında çıkardığı Yönetmelikle³⁵⁰ yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsularına ve limanlarına gelişleri ve bu sulardaki hareket ve faaliyetlerini düzenlemiştir. Söz konusu Yönetmelik Türk içsularına ve limanlarına ilişkin bulunmakla birlikte, bu yönetmelikle yer alan bazı

hükümlerin karasuları için de uygulanması mümkündür.

Yönetmeliğin 4. maddesine göre, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler Türk içsulan ve limanlarında bulundukları sürece Türk mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalara aykırı hareket edemezler.

1983 Yönetmeliği 1978 Yönetmeliğini³³¹ yürürlükten kaldırırken içsu- lara girmeden karasularından zararsız geçişe ilişkin herhangi bir düzenlemeye gitmeyerek, bu konuda geçerli olan deniz hukuku kuralları dışında ek şartlar öngörmemiştir. Ancak, yönetmeliğin bazı hükümlerinde³³² açık

⁴ Bu konuda şu örnekler verilebilir. 1982 yılında İstanbul boğazında meydana gelen kazada Sovyetler Birliğine ait bir ticaret gemisi, Sönmez Denizcilik ve Ticaret A.Ş.'ye ait bir gemiye çarparak önemli ölçüde hasar verdi. Geminin donatanının zararın tazmin edilmesine ilişkin açacağı davaya yönelik yaptığı talep üzerine İstanbul 5. Asliye Ticaret Mahkemesi Sovyet gemisinin seferden alıkoyarak ihtiyaten haczine karar verdi. Esasa ilişkin davada da hiçbir bağışıklık iddiasında bulunulmadı (İstanbul 5. Asliye Ticaret Mahkemesi, Dosya No: 1982/52). Yine, Sovyetler Birliğine ait bir tanker 28.4.1980 de Çanakkale de karaya oturdu ve Deniz Kuvvetlerine ait ihbar sistemini hasara uğrattı. Gemiye karşı açılan soruşturmada ve zararın tazmini için açılan davada Sovyet gemisi herhangi bir bağışıklık iddiasında bulunmamıştır. (Çanakkale Asliye Hukuk Mahkemesi, Dosya No: 1981/275). Bkz. Gündüz s. 302. Türkiye, karasularında meydana gelen deniz kazalarının en fazla yaşandığı yer İstanbul Boğazıdır. Bu bakımdan İstanbul Boğazı Türkiye karasuları içinde en kritik deniz alanı olarak görülmektedir. Deniz kazaları yönünden Çanakkale Boğazı ikinci sırada yer almaktadır. Sosyalist Blok'un dağılmasıyla birlikte önemi azalan devlete ait ticaret gemileri gibi işlem gördükleri ve özellikle de deniz kazalarında her türlü hukuki ve cezai işleme tabi tutuldukları görülmektedir. Deniz kazaları için ayrıntılı bilgi bkz. Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, 13-15 Ekim 1982, İstanbul; Sigorta Hukuku Türk Demeği, Ankara 1983.

R.G. 24 Kasım 1983, Sayı: 1825.

Yabancı Silahlı Kuvvetlere Ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri, Türk içsulan ve imanlarına gelişleri ve bu sulardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin yönetmelik, R G 20 Şubat 1979 sayı: 16556. olarak karasularından söz edilmesi, bu yönetmeliğin bazı hükümlerinin karasuları için uygulanabileceğini göstermektedir. Yönetmeliğin 4. maddesindeki hükmün 33. madde ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Zira, 33. madde de yer alan "Yönetmelik hükümlerine uygun hareket etmeyen yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı gemiler Türk limanlarını içsularını ve karasuların terke davet edilir" hükmü öncelikle karasuları için geçerlidir.

Türk karasularını terk etmeye davet edilecek yabancı savaş gemilerinin her şeyden önce Türk karasularında Türk hukuk mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine aykırı hareket etmiş olmaları gerekir. Söz konusu yükümlülüğü ihlal eden savaş gemileri Türk karasularına terke davet edilir. Yönetmeliğin bu hükmü deniz hukuku sözleşmelerinde yer alan hüküm ile aynı yöndedir.³⁵³

Yine, Yönetmeliğin 7. madde hükmü karasuları konusunda da uygulanabilecektir. Söz konusu madde, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsulan ve limanlarında sebep oldukları zararların Türk Mahkemeleri tarafından tespit edilebileceğini ve bayrak devletinin uluslararası hukuk ilkeleri ve anlaşmalar çerçevesinde bu zararı tanzim etmekle yükümlü olduğunu belirtmektedir.

Yabancı savaş gemilerine, Türk karasuları ve içsulannda tanınan dokunulmazlık ve yargı bağışıklığı bu gemilerin "sorumsuz" olacakları anlamına gelmez. Yargı bağışıklığı yabancı savaş gemilerinin faaliyetlerinden dolayı Türk yargı organları tarafından hesaba çekilmesini engeller, sorumluluğu ortadan kaldırmaz. Bu nedenle, yabancı savaş gemilerinin Türk karasuları ve içsulannda sebep oldukları zararın geminin bayrak devleti tarafından uluslararası hukuka uygun olarak tazmin edilmesi gerekmektedir. Yönetmeliğin bu konudaki düzenlemesi, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde savaş gemisi ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin sebep oldukları zarardan dolayı bayrak devletinin uluslararası sorumluluğunu öngören madde hükmü ile uyum göstermektedir.³⁵⁴

Ancak, Yönetmeliğin 7. maddesine göre yabancı savaş gemilerinin sebep oldukları zararlar yetkili Türk mahkemeleri tarafından tespit edilebilir. Acaba, yönetmeliğin bu hükmü savaş gemilerine tanınan yargı bağışıklığı kuralı ile bağdaşmakta mıdır? Biz bu hükmün teorik olarak uluslararası hukuka aykırı olmadığını düşünmekle beraber, söz konusu hükmün uygulama yöntem ve biçiminin bağışıklığı etkileyip

etkilemeyeceği konusunda önemli olacağı kanaatindeyiz. Herhangi bir olayda mevcut olan delillerin
353

1958 Cenevre K.B.B.S. m.23; 1982 B.M.D.H.S, m.30. 1982 B.M.D.H.S, m.31.

tespit edilmesi bir dava değildir. Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun 369. maddesine göre "Kanunu Medeni hükmü mahfuz kalmak şartıyla ancak şimdiden zabıt ve tespit olunmazsa ileride zayı olacağı veya ikamesinde çok müşkülât çıkacağı melhuz olan deliller bu fasıl hükmüne tevfikân tespit olunabilir".

Deniz Hukuku Sözleşmesinde savaş gemilerinin sebep olduğu zararı bayrak devleti tarafından tazmin edilebilmesi için öncelikle verilen zararın niteliğinin ve maddi değerinin tespit edilmesi gerekecektir. Bu tespiti yargı organları tarafından yapılması en sağlıklı yol olarak görünmektedir. Delil tespiti, hem zararın tazmin edilmesi için zorunlu olması hem de savaş gemisine karşı aktif bir eylem olmaması sebebiyle bağışıklığı etkileyen bir işlem olarak değerlendirilmemesi gerekir. Ancak, delil tespiti yapılırken, savaş gemisine fiziki müdahale olarak görülebilecek yöntemlerden uzak durulması gerekir. Gemi komutanının izin vermesi halinde gemide zarar tespitine ilişkin işlemler yapılabilir. Aksi takdirde, geminin bulunduğu bölgede ve gemi çerçevesinde gerekli inceleme ve araştırmalar yapılabilir. Gemi kaptanı ya da bayrak devleti yetkililerinin açık izni olmadan gemiye zorla girilemez.

Türk yargı organları tarafından dokunulmazlık ilkesi ve yargı bağışıklığı kuralının gözetilerek tarafsız bir şekilde tespit edilecek zarar, yabancı savaş gemisinin bayrak devleti tarafından diplomatik yollarla tazmin edilir.

1983 Yönetmeliğinin 7. madde hükmünün bağışıklığı sınırlandırmadığı, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin sebep olduğu zararın tazmin edilmesi amacıyla nitelik nicelik olarak yargı organları tarafından tespit edilmesini öngörmekle, devletler arasında zararın tespitine ilişkin muhtemelen ihtilafların doğmasını engellediği söylenebilir.

d) 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun

Türkiye, 27.11.2007 gün ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunda yer alan 49. madde hükmü ile Devletin yargı bağışıklığı açısından sınırlı bağışıklık kuralını benimsemiştir. Söz konusu madde Yabancı devlete özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki uyuşmazlıklarda yargı muafiyeti tanınmayacağını, bu gibi uyuşmazlıklarda yabancı devletin diplomatik temsilcilerine tebligat yapılabileceğini öngörmektedir.³⁵⁵

2675 Sayılı Kanun, İstanbul Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Enstitüsü tarafından hazırlanmış olan bir tasarıya dayanmaktadır. Bkz. Gündüz Yargı Bağışıklığı, s. 306. Bu Kanunda bağışıklığa ilişkin tek hüküm 33. maddedir\

Türkiye'de uzun yıllar Yargıtay mutlak bağışıklık görüşünü benimsemesine rağmen, 20/05/1982 tarihli 2675 sayılı Kanunun 33. maddesi (güncel hali 27/11/2007 tarihli 5718 sayılı Kanunun 49. maddesi) bu uygulamayı sona erdirmiştir. Bugün artık, yabancı devletlerin özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki ihtilaflarda açılacak davalara Türk Mahkemelerinin bakmaya yetkili olduğu kabul edilmektedir. Hem 2675 sayılı Kanun hem de onu yürürlükten kaldırarak yerine geçen 5718 sayılı Kanun yargı bağışıklığı konusunu tek bir madde ile düzenlemiş, konuyu ayrıntılı bir şekilde ele almamıştır. Bu anlamda 2675 sayılı Kanunun 33. maddesi hiçbir şekilde değiştirilmeden, 5718 sayılı Kanunun 49. maddesinde aynı şekilde yer bulmuştur. Anılan hükümde yabancı devletin yargı bağışıklığından yararlanamayacağı durumlar belirtilmiş, böylece diğer durumlarda yargı bağışıklığına sahip olduğu kabul edilmiştir.

Hüküm devletin yargı bağışıklığı konusuna ilişkin yeterli bir çözüm getirmediği ve açık olmadığı gerekçesiyle eleştirilmiştir.³⁵⁶ Özellikle, yabancı devletin hangi ilişkilerinin özel hukuk ilişkisi olduğu konusunun açık olmaması, yargı bağışıklığı tanınacak kişilerin kimler olduğunun belirtilmemesi, yabancı devlete diplomatik kanaldan tebligat yapılması yerine, o devletin Türkiye'deki diplomatik temsilcisine davanın tebliğ edilebileceğine ilişkin konular tartışmalıdır.

5718 sayılı Kanunun 49/1 maddesinde yabancı devlete özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki uyuşmazlıklarda yargı bağışıklığı tanınmayacağı belirtilmektedir. Özel hukuk ilişkilerinden doğan uyuşmazlık kavramından neyin kastedildiğinin çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Kanunun 49. maddesine (dava tarihinde yürürlükte olan 2675 sayılı Kanunun 33. maddesine) ilişkin yorumlar özellikle Meltem Davası sırasında yoğun olarak yaşan-

"Yabancı Devletin yargı muafiyetinden yararlanamayacağı haller" başlığını taşımaktadır.

⁶ Çakalır Yalçın, Harp Gemilerinin Hukuki Durumu, IV Ticaret ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1987, s. 53 vd.; Gündüz s.307-308; Ayrıca, E.Nomer Devletin Yargı Muafiyeti ve Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, sayı. 1, 1982 s. 6.; Baykal s. 145149.

24.9.1985 tarihinde Kınalıada açıklarında "Meltem" adlı Türk hücumbotu ile Rus Xa- cah" yardımcı savaş gemisi arasında meydana gelen çatışma ortamında 5 Türk gemi personeli kaybolmuştur. Kaybolan kişilerin yakınları müteselsilen sorumlu oldukları iddiası ile Türkiye Cumhuriyeti ve S.S.C.B. aleyhine dava açmışlardır. İlk davada İstanbul Asliye 7. Ticaret Mahkemesi 2675 sayılı Kanunun 33/2 maddesi gereğince S.S.C.B.nin diplomatik temsilcisine tebligatta bulunmuştur. Ancak yabancı Büyükelçilik Hükümleri bir devletin diğer bir devletin yargı organları önünde yargılanamayacağı" itirazında bulunmuştur.

mişli r.

357

Toluner, 5718 sayılı Kanunda "özel hukuk ilişkileri" teriminin tanımlanmamış olması ve bu deyim sınırlarının belirlenmemesini önemli bir eksiklik olarak görmektedir. Toluner'e göre, devletin yargı bağımsızlığı sorunu konusunda diğer devletlerin uygulamalarında ortaya çıkan gelişmelere uygun bir tutum benimsenmesi konusunda geç kalınmıştır. Bu sorunun bir tek kanun maddesiyle düzenlenmesi yoluna gidilmesi, üstelik sorunun ayrıntılı hükümler içeren andlaşmalara ve kanunlara konu olduğu bir dönemde bu yolun seçilmiş olması uygulamada sorunları çözmekten çok çoğaltacaktır. Özel hukuk ilişkileri kavramının anlamı ve kapsamı mukayeseli hukuka göre tespit edilecektir. Yine Toluner'e göre, yabancı bir devletin davalı durumunda bulunduğu bir davada mahkemenin doğrudan doğruya yabancı devletin o ülkedeki diplomatik temsilciliğine tebligat yapması, genellikle kabul edildiği biçimiyle diplomatik imtiyaz ve muafiyetlerle bağ- daştırılmaz.³⁵⁸

Sonuç olarak, İstanbul Asliye 7. Ticaret Mahkemesi T.C. Savunma Bakanlığına karşı açılan davada ileri sürülen yargı yolu itirazının kabulüne, bu davaya bakma görevi idari yargının (Askeri İdare Mahkemesinin) görevine girdiğinden dava dilekçesinin görev yüzünden reddine, diğer davalı S.S.C.B. Savunma Bakanlığına karşı açılan davanın davacılar tarafından ileriye bırakıldığından bahisle HUMK. 409 maddesi gereğince işlem den kaldırılmasına karar vermiştir (25.3.1986, E.86/274, K.86/159; 20.3.1986, E.86/275. K.86/140; 25.3.1986, E.86/276, K.86/158).

İstanbul Asliye 7. Ticaret Mahkemesinin 25.3.1986 tarihli kararının davacılar tarafından temyizi üzerine dosya Yargıtay 11. Hukuk Dairesine gelmiştir. Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi 12.11.1986 gün ve 5126/5942 sayılı kararıyla "Türk Ticaret Kanunun 82- maddesinin 2 numaralı bendi gereğince harp gemilerine dahi Türk Ticaret Kanunun 947, 948 ve çatmaya ilişkin hükümlerinin uygulanması gerekirse de, bu hükmün davaya bakacak mahkemeyi tespit amacıyla değil, davaya bakacak esas mahkemeye hangi hükümleri uygulaması gerektiğini göstermek amacıyla konulmuş olduğundan ve mahkemece dava konusu eylem haksız fiil olarak bulunmamalarına göre haksız fiilden doğan bu tür tazminat davasının temyizen incelenmesi Yargıtay Kanunun 14. maddesi uyarınca Yüksek Yargıtay Dördüncü Hukuk Dairesinin görevine dahil olduğundan. dosyayı Yargıtay 4. Hukuk Dairesine göndermiştir. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi yaptığı temyiz incelemesinde, Yerel Mahkeme kararını onayarak, T.C. Millî Savunma Bakanlığı halindeki davayı görev yönünden, S.S.C.B. Savunma Bakanlığına karşı açılan davanın da savaş gemileri söz konusu olması nedeniyle Türk Mahkemeleri önünde dava edilemeyeceğinden reddine karar vermiştir. (Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 12.10.1987 gün ve E.1987/7309; K. 1987/7373 sayılı karar).

Davacılar gerek temyiz incelemesinin Yargıtay 4. Hukuk Dairesi tarafından yapılması ve gerekse yerel mahkeme kararının onanması hususunu karar düzeltme yoluyla tekrar incelenmesini talep etmiştir. Daire Kurulu, Hukuk Usulü Mahkemeleri Kanununun 440. maddesine göre Yargıtay'ın görevsizlik kararları hakkında karar düzeltme istenmeyeceğinden T.C. Milli Savunma Bakanlığı aleyhine açılan dava hakkındaki karar düzeltme * ger davalı S.S.C.B. aleyhine açılan dava hakkındaki karar düzeltme talebinin HUMK'un 440. maddesinde sayılan nedenlerden hiçbirine uygun olmadığından reddine oy çokluğuyla karar vermiştir (Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 12.10.1987 gün ve E. 1987/7309; K. 1987/7373 sayılı kararı).

Gündüz e göre yabancı devletin hangi ilişkilerinin özel hukuk ilişkisi olduğu kanunda açık olarak belirtilmemiştir. Sadece özel hukuk ilişkileri deyimini bir sınırlama kriteri olarak öngörülmüştür. Yabancı

devlet özel hukuk usullerine göre hukuki ilişkilere girdiği takdirde, bu ilişkilerden doğan uyuşmazlıkta yargı bağışıklığına sahip olmayacaktır. Mahkemelere bunun dışında herhangi bir ölçü verilmemiştir. Mahkemelerin yargı bağışıklığı konusunda kamu hukuku-özel hukuk ayırımında faydalanmaları mümkün değildir. Ayrıca yargı bağışıklığının tanınacağı kişiler hakkında kanunda bir açıklama yoktur. Mahkemenin, yabancı devletin Türkiye'deki diplomatik temsilcisine davanın tebliğ edilmesi diğer ülkelerdeki düzenlemelere uymamaktadır. Dava tebligatın diplomatik kanaldan yapılması yaygın olarak kabul edilmektedir.³⁵⁹

Tekile göre, Kanunun 49. maddesinde yer alan "özel hukuk ilişkileri" kavramının anlaşmazlığı doğuran olayın kamu hukukundan değil, özel hukuka ait bir hukuki nedenden kaynaklandığını dikkate alma amacı çerçevesinde yorumlanması gerekir. Bir çatma olayında, özel hukuka ait çatma hükümleri uygulanırken, konu bir özel hukuk uyuşmazlığı olduğunda tarafların kanun önünde eşit durumda olmaları gerekir. Savaş gemileri de böyle bir ilişki içinde kamu erkinden yararlanamazlar.³⁶⁰

Kender'e göre, Kanunun 49/1 maddesinin uygulanmasında en önemli sorun, bir özel hukuk uyuşmazlığının veya özel hukuk ilişkisinden doğan uyuşmazlığın ne olduğunun tespit edilmesidir. Buna ilişkin bir kanun hükmü yoktur ve olamaz. Bu kanunun tespit edilmesi hukuk ilmine aittir. Bu konudaki çağdaş hukuki görüşte, eğer bir uyuşmazlığın çözümü bir özel hukuk kuralının uygulanmasına tabi ise, ortada bir özel hukuk ilişkisi ve uyuşmazlığı var olduğu kabul edilmektedir.³⁶¹

Uygulamada, Yargıtay 5718 sayılı Kanunun 49/1 maddesinde yer alan özel hukuk ilişkilerinden doğan uyuşmazlıklar kavramını devletin yaptığı işlemin özel hukuk işlemi ya da egemenlik işlemi olup olmamasına göre değerlendirmektedir. Meltem davasında hukuk ilkeleri ve yasama belgelerine göre belirlenmesi gerektiği ve söz konusu maddenin gerekçesinde "madde yabancı bir devletin egemenlik hakkına dayanarak yaptığı tasarrufların dışında kalan özel bir kişi gibi hususi hukuk faaliyetinde bulunması, ticari ilişkilere girmesi sonucu doğan ihtilaflarda yargı muafiyetinin tamnmaya-Gündüz, Yargı Bağışıklığı, s. 307-308.

Tekil, s. 31.

R. Kender, Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalarda Yetki. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1988, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını, s. 141-157.' çağını öngörmektedir" şeklinde ifade ile neyin amaçlandığının açık bir şekilde belirtildiğini ifade etmiştir.³⁶²

Yargıtay'a göre yabancı devlete özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki uyuşmazlıklarda yargı bağışıklığı tanınıp tanınmayacağının uluslararası hukuk ilkeleri ve yasama belgeleri ışığında değerlendirilmesi ve egemenlik hakkına dayanmayan özel hukuk ilişkilerinde yargı bağışıklığı tanınmaması gerekmektedir.

Yargıtay'ın Kanunun 49/1 maddesini bu şekilde yorumlaması ve uygulaması ile birlikte, savaş gemilerinin Türk karasuları ve içsularında sebep oldukları zararın tazmin edilmesi amacıyla bayrak devletine karşı hukuk davası açılması imkânı ortadan kalkmıştır. Yargıtay bu konuda, savaş gemisinin kıyı devletine verdiği herhangi bir zararı özel hukuk ilişkisi kapsamı dışında değerlendirmekte ve savaş gemisinin bayrak devletinin egemenliğini temsil etmeleri nedeniyle yargı bağışıklığına sahip olduklarını belirtmektedir.^{362 363}

Böylece, savaş gemilerinin karasularında bulundukları esnada sebep oldukları zararın bayrak devletinin egemenlik yetkisine dayanılarak yapılan bir işlem sonucu ortaya çıktığı kabul edilmektedir. Savaş gemileri bayrak devletinin egemenliğinden kaynaklanan faaliyetleri sonucu ortaya çıkan zararlardan dolayı Türkiye'nin yargı yetkisine tabi tutulmamaktadır.

5718 sayılı Kanun ile getirilen devletin işlemleri arasında ayırım yaparak devletin yargı bağışıklığını sınırlayan düzenleme Kıta Avrupa devletlerinin uygulamaların yansıtmaktadır.³⁶⁴

Devletin egemenliğine dayanarak yapmış olduğu egemenlik işlemleri (acta iuri imperii) bir başka devletin yargı denetimine tabi tutulamaz. Devletin özel kişiler gibi yapmış olduğu leşiyet işlemlerinde (acta iure gestionis) yargı bağışıklığı tanınmaz.³⁶⁵

Bu tür işlemler devletin egemenliğinden kaynaklanmazlar, özel işlemlerdir. Ancak, buradaki önemli husus, devletin işlemlerinin hangi kntere göre ayırıma tabi tutulacağıdır. Zira, yapılacak ayırıma göre devletin herhangi bir faaliyetine yargı bağışıklığı tanınacak veya tanınmayacaktır. Bu ayın m, uygulamada

mahkemeler tarafından yapılacağına göre yoruma göre değişmeyen, bir kriter üzerinde karar verilmesi, hukukun uygulama*

³⁶² Yargıtay 4.H.D. 12.10.1987 tarih, E.1987/7309; K.1987/7373, (Yargıtay Kararları Dergisi. C.14, Sayı.1, 1988 s. 29).

³⁶³ Meltem Davası, Yargıtay 4.H.D. 27.1.1987, E.73/13, K.86/524.

Toluner, s. 315; Brownlie s. 327; Verdross/Simma s. 566; Gündüz, Temel Belgeler s. 583.

Toluner, s. 312; Gündüz Yargı Bağışıklığı. s. 176; Brownlie s. 327; Verdross/Simma s.566.

da istikrarı açısından önemlidir. Bu konuda ileri sürülmüş üç kriter vardır. Bunlar, işlemin amacı kriteri, işlemin niteliği kriteri ve fonksiyonel yaklaşım kriteridir.³⁶⁶

İşlemin amacı kriterine göre, dava konusu işlemin amacına bakılmalıdır. Eğer yabancı devlet söz konusu işlemi bir kamu hizmetini icra etmek amacı ile yapıyorsa, işlem devletin egemenlik faaliyetle ilgili ise, onun icra edilmesine hizmet ediyorsa ortada bir iure imperii vardır. Böyle bir işlem egemenlik işlemidir ve devlete bu işlemler söz konusu olduğunda yargı bağışıklığı tanınır. Eğer dava konusu işlem, ticari bir kazanç elde etmek, devletin mali durumunu düzeltmek ile ilgiliyse onu özel bir işlem (aşağıda iure gestionis) olarak kabul etmek gerekir. Böyle bir işleme bağışıklık tanınmayacaktır.

Bu kriter, birbirine benzeyen ekonomik ve sosyal yapıya sahip devletler bakımından tek düze bir uygulama ortaya çıkarabilir. Ancak, devletin işlevleri ekonomik ve sosyal yapıya göre değişebilmektedir. Bu nedenle, devletler arasında farklı uygulamalar olabilir. Ayrıca devletin bütün işlemleri sonuç itibarıyla kamu amacına yöneliktir.

Bu konuda ileri sürülen ikinci kriter olan işlemin niteliği kriterine göre, iure imperii işlemleri iure gestionis işlemlerden ayırmak için işlemin niteliğine bakmak gerekir. İşlemin hangi amaca hizmet ettiği ve devletin bu işlemi hangi amaçla yaptığının önemi yoktur. Eğer, bir işlem niteliği gereği ancak devlet tarafından yapılabilen bir işlem ise, bir egemenlik işlemidir. Aksine, söz konusu işlem bir fert tarafından da yapılabilen bir işlem ise, ortada devletin egemenliğinin söz konusu olmadığı bir temşiyet işlemi vardır.

İşlemin niteliği kriteri de birçok noktalarda eleştirilebilir. Dış ticareti tekeline almış bir devlette, özel kişiler ticari ilişkilere giremezler. Devletin ticari işlemleri yalnız devlet tarafından yapılabildiği için, egemenlik işlemi olarak mı kabul edilecektir? Ayrıca yabancı devletin dava konusu olan işlemi bir özel kişi tarafından yapıp yapılamayacağı yaşadığı ülkede, kendisine tanınan hukuki ehliyeteye bağlıdır. Hukuki ehliyeti de ülkenin siyasi rejimine bağlı olarak hukuk mevzuatı belirler. Bu kriter, devletlerin özel kişilerin hukuk ehliyetine ilişkin farklı kuralları öngörmesi durumunda aynı biçimde değerlendirilmeyecektir.

Devletin işlemleri arasında yapılacak ayırmada kullanılabilecek üçüncü kriter olarak fonksiyonel yaklaşım (ticari işlem) kriteridir. Bu kriter gereği, belli bir faaliyet alanında veya konuda bağışıklık tanınıp tanınmamasına karar verilmelidir. Bu kriterin çıkış noktası, yabancı devletin ticari işlem-

Ayrıntılı bilgi için bkz. Gündüz, Yargı Bağışıklığı, s. 176-191.

leridir. Fonksiyonel bir yaklaşımla belli bir faaliyet alanının (ticaret) yargı bağışıklığına sahip olmadığı kabul edilmektedir. Yabancı devletin ticaret yapmakla bir tacir sıfatını aldığı ve başka bir devletin yargı yetkisini kabul ettiği varsayılmaktadır.

Fonksiyonel yaklaşım kriterinin uygulanmasındaki zorluk, ticari faaliyet kavramı üzerinde bir uzlaşma sağlanamadığı takdirde tek düze bir uygulamanın olmamasıdır. Bir faaliyet türü konusunda her devlete mahkemelerinin aynı değerlendirmeyi yapması beklenemez. Bu nedenle, devletlerarası uygulamada önemli farklılıklar doğabilir.

Yukarıdaki açıklamalardan sonra, Yargıtay'ın bu konudaki uygulamasına bakıldığında çok açık olmamakla birlikte işlemin amacı kriterine göre hareket ettiği kanaati uyanmaktadır. Yargıtay, Meltem davasında vermiş olduğu kararda, işlemin amacına göre değerlendirme yaparak, savaş gemisinin faaliyetlerinin bir kamu hizmeti amacının taşıdığı ve bu nedenle yargı bağışıklığına sahip olduğunu kabul etmiştir. Söz konusu olayda Yargıtay işlemin niteliğine göre devlet işlemlerini ayırma tabi tutsaydı, ortada bir haksız fiil olduğundan ve haksız fiilin de tüzel kişiler tarafından da işlenmesi mümkün olduğundan, yabancı savaş gemisinin faaliyeti bir özel hukuk ilişkisinden doğmuş kabul edilerek, yargı bağışıklığı tanınmaması gerekecektir.

Kanaatimizce, Yargıtay'ın devlet işlemlerinin ayırımı konusunda işlemin amacı kriterini kullanması ve buna göre 5718 sayılı Kanunun 49/1 maddesini uygulaması söz konusu Kanunun amacı ve ruhuna

uygundur. Söz konusu kanun maddesinde yer alan hukuk ilişkilerinden amaç, yabancı bir devletin egemenlik yetkisine dayanarak yaptığı tasarrufların dışında kalan, özel bir kişi gibi özel hukuk faaliyetinde bulunması, ticari ilişkilere girmesi sonucu doğan uyuşmazlıklardır. Yabancı bir devletin egemenlik hakkında dayanarak yaptığı faaliyetler bu maddenin kapsamı dışındadır.

Yabancı savaş gemilerinin her türlü faaliyetleri doğrudan doğruya devletin kamu hizmetlerinin (savunma fonksiyonu) yapılması amacını taşıdığından, bu tür gemiler Türk karasuları ve içsularındaki eylemlerinde yargı bağıışıklığına sahiptirler.

Buna göre, yabancı savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan devlet gemilerinin Türk karasuları ve içsularında sebep oldukları zarardan dolayı gemilerin bayrak devletine karşı açılacak hukuk davalarında, Türk mahkemeleri 5718 sayılı Kanunun 49/1 maddesine göre yabancı devlete yargı bağıışıklığı tanımaktadırlar.

Ancak, yabancı savaş gemilerine tanınan yargı bağıışıklığı "sorumsuzluk anlamına gelmediği için, yukarıda ortaya konulduğu gibi, bu gemilerin verdiği zararın Türk Mahkemeleri tarafından tespit edilmesi mümkün-

dür. Mahkeme tarafından delil tespiti yapılması yargı yetkisini kullanmak anlamına gelmez. Delil tespitinin yapılmasındaki amaç, hem zararın deliller ortadan kaybolmadan sağlıklı bir şekilde tespit edilmesini sağlamak, hem de bayrak devletinin uluslararası hukuka göre ödemekle yükümlü olduğu tazminat miktarının belirlenmesidir. Mahkeme tarafından yapılan zarar tespiti ilgili taraflar arasında yapılacak görüşmeler sonucunda kesinlik kazanacak ve zarar bayrak devleti tarafından diplomatik yollarla tazmin edilecektir.

Yargıtay'ın 5718 sayılı Kanunun 49/1 maddesini işlemin amacı kriterine göre yorumlaması ve uygulaması ile birlikte, savaş gemilerinin Türk karasuları ve içsularında sebep oldukları zararın tazmin edilmesi amacıyla bayrak devletine karşı hukuk davası açılması imkânı ortadan kalkmıştır. Ancak, Yargıtay'ın bu içtihadı özellikle savaş gemilerinin taraf olduğu çatma, kurtarma ve yardım olaylarında uygulanacak hükümleri düzenleyen TTK'nın 935. maddesi çerçevesinde değerlendirildiğinde, farklı bir sonuca varılması mümkün olabilecektir.

e) Türk Ticaret Kanunu (Madde 935) (Eski TTK m.822)

TTK'nın 935. maddesinin ikinci fıkrasının b bendine göre, Ticaret Kanunu'nun 1062. maddesi (Donatanın gemi adamlarının kusurundan dolayı sorumluluğu), hükümleriyle çatma, kurtarma ve yardıma dair kısımları münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri ile donanmaya bağılı savaş gemileri ve yardımcı gemilere de uygulanır.

Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan çatma ile ilgili hükümlerde donatanın sözleşme dışı sorumluluğu düzenlenmiştir. Çatma hükümlerine dayanarak, gemi adamlarının işledikleri haksız fiilden dolayı tazminat talep edilmesi mümkün olduğu gibi, gemide bulunan ya da yük sahibi kişiler donatan ile aralarında bulunan sözleşmenin ihlal edildiğini ileri sürerek tazminat talebinde bulunabilirler. Haksız fiile ve/veya sözleşmenin ihlal edilmesine dayanan böyle bir davanın TTK'da yer alan bir ticari dava olduğunu ve özel hukuk alanında kaldığının kabul edilmesi gerekmektedir³⁶⁷. Savaş gemilerine ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemilerine çatma hükümlerinin uygulanması yanında, TTK'nın çatmalardaki cismani zararlarla ilgili 1289. maddesinin de uygulanması söz konusu olabilir. TTK'nın bu hükmüne göre, savaş gemisinin donatanı cismani zararlardan dolayı diğer donatanlarla müteselsil sorumlu tutulabilecektir. Böylece, savaş gemilerinin karıştığı çatma olaylarında, ilgili bayrak devletinin üçüncü kişilerle birlikte genel mahkemelerde yargılanması mümkün olacaktır.

Türk hukukunda devlete ait olan ve kamu hizmetine tahsis edilmiş olan deniz, kara ve hava araçlarının seyrüsefer kurallarının ihlal edilmesi sonucunda verdikleri zararlara ilişkin tazminat davalarının özel hukuk alanında kaldıkları ve adli yargıda görülmesi gerektiği kabul edilmektedir³⁶⁸. Savaş gemilerinin yer aldığı çatma, yardım ve kurtarma olaylarında, savaş gemisine dokunulmazlık ilkesi gereği el atılamayacak, fakat bayrak devletine yargı bağıışıklığı tanınmayarak yargılanması söz konusu olacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nun 935. maddesindeki düzenleme Türkiye'nin taraf olduğu, yukarıda incelenen 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesindeki savaş gemilerinin yer aldığı çarpışma, diğer deniz kazaları, kurtarma ve yardım olaylarında bayrak devletinin yargı bağıışıklığından yararlanmayacağına ilişkin düzenlemesi ile de uyum göstermektedir.

Yargıtay, Meltem davasında savaş gemisinin Türk karasularında verdiği zararı özel hukuk ilişkisi kapsamı dışında değerlendirmiş ve savaş gemisinin bayrak devletinin egemenliğini temsil etmesi nedeniyle, bayrak devletinin yargı bağımsızlığına sahip olduğunu belirtmiştir. Oysa, söz konusu olayda, Yargıtay işlemin niteliğine göre devlet işlemlerini ayırma tabi tutsaydı, ortada bir haksız fiil olduğundan ve haksız fiil tüzel kişiler tarafından da işlenmesi mümkün olduğundan, yabancı savaş gemisinin faaliyeti bir özel hukuk ilişkisinden doğmuş kabul edilerek, yargı bağımsızlığı tanınmaması gerekecek idi.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM BİTİŞİK BÖLGE

I- BİTİŞİK BÖLGE KAVRAMI

1. Kavram ve Gelişimi

Bitişik bölge karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade eder.¹

Bitişik bölge kavramı ilk kez 1736 yılında İngiltere tarafından ortaya atılmıştır. İngiltere 1736 yılından 1876 yılına kadar "Hovering Acts" ismiyle çıkardığı kanunlarla İngiliz karasularına bitişik açık deniz alanında yabancı gemileri gümrük ve maliye konularında denetlemeye başlamıştır.²

Hovering kanunlarının amacı, bir noktadan diğer noktaya normal yolu kullanmak yerine ülkesine kaçak eşya sokmak istedikleri devletin kıyılan yakınında seyreden veya demirleyen şüpheli gemilerin hareketlerini denetlemek idi.

İngiltere'den sonra Amerika Birleşik Devletleri kaçakçılıkla mücadele için karasularına bitişik açık deniz alanında bulunan yabancı gemiler üzerinde denetleme yetkisine sahip olduğunu, İngiliz Hovering kanunların- dan esinlenerek çıkarmış olduğu 2 Mart 1799 tarihli kanunda ilan etmiştir. 1799 tarihli kanuna göre, Amerika Birleşik Devletlerinin bir limanına gidecek olan gemiler kıyıdan itibaren 12 mil bir mesafeye girdikleri andan başlayarak Amerikan Kanunlarına tabi olacaklardır.³

M. Gönlübol, Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü, Ankara 1959 s. 179; H. Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. 3. Baskı, Ankara 1993, s.333; S. Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul 1984, s. 171; I. Brownlie, Principles of Public International law, 4. Edition, Oxford 1990, s.201; I. Seidl-Hohenveldem, Universelles Völkerrecht, 2. Auflage, Berlin 1981, s.532; I. Von Münch, Völkerrecht, 2. Auflage, Berlin/Newvork 1981, s.403; D.P. O'Connel, The International law of the Sea, Oxford 1982, s.1034; S.Meray, Devletler Hukukuna Giriş, I, 3. Bası, Ankara 1968, s.419; F. Tekil, Deniz Hukuku, İstanbul 1993, s. 329.

Brownlie s.203; Pazarcı s.333; Gönlübol s. 180.

Amerikan gümrük kanunları özellikle "rum runners" denilen içki kaçakçılığı yapan gemilerle mücadele etmek için kabul edilmiştir. Yabancı gemiler Amerikan karasuları yakınına geliyorlar fakat içki yasağı nedeniyle giremiyorlardı. Karasularına bitişik deniz alanında kıyıya içki sokmak veya satmak için bekliyorlardı. Bkz. Gönlübol s. 182; Verd- ross/Simma s.532.

Amerikan Yüksek Mahkemesi, Hovering kanunlarının uluslararası geçerliliğe sahip olduğunu ve Amerikan gümrük mevzuatının karasularına bitişik açık deniz alanında da uygulanabileceğini 1804 yılında vermiş olduğu bir kararda kabul etmiştir.^{4**}

Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere başta olmak üzere birçok devlet o dönemde yapmış olduğu "Liquor Treaties" diye anılan andiaşmalarda gümrük konusunda kıyı devletinin milli mevzuatının karasularına bitişik sularda da uygulanabileceğini kabul etmişlerdir/ Daha sonra, birçok devlet güvenlik ve savaşta tarafsızlık konularında da karasularına bitişik açık deniz alanlarında yetki kullanacaklarını ilan etmişlerdir.

Devletler, güvenlik ve tarafsızlık bakımından ilan ettikleri bitişik bölgeye yabancı savaş gemilerinin ve ticaret gemilerinin girmesini, birtakım şartlara tabi tutmuşlar veya yasaklamışlardır/

Ancak bu uygulama, deniz hukukunda devletlerin çoğunluğunun kabul ettiği genel geçerli bir kural haline gelmemiştir.

1930 La Haye Konferansında bazı devletler kıyı devletine, karasularına bitişik alanda bulunan yabancı savaş gemilerinin güvenlik amacıyla denetlenmesi yetkisini vermek istemişlerdir. Ancak, bu dar manası ile güvenlik, yani "self-defense" görüşü devletler tarafından kabul edilmemiştir. Devletler güvenliklerine karşı vuku bulacak ani ve direkt bir tehlikeye karşı ipso-jure tedbirler alabilirler. Bu tedbirler sadece bitişik bölge alanında değil, dışında da alınabilir.⁷

1958 Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda, Devletler Hukuku Komisyonu "güvenlik" kavramının suistimallere imkân verebilecek muğlak bir kavram olduğunu ve bu konuda kıyı devletine tanınacak bir yetkinin kıyı

Church v. Hubert Case (Gönlübol s.182'den naklen)

Gönlübol s.183; A.B.D. ile aşağıdaki devletler arasında andlaşmalar imzalanmıştır. Almanya, İsveç, Norveç, Panama, Fransa, Hollanda, Belçika, Danimarka, Polonya, Küba. Yunanistan, İspanya ve İtalya. Örneğin, Osmanlı Devleti çeşitli devletlere gönderdiği 1.10.1914 tarihli yazılı notasında "askeri bakımdan karasularını" 6 mile çıkardığını bildirmiştir. Bu, esas itibarıyla. güvenlik konusunda bir bitişik bölge ihdasından başka bir şey değildir. Tarafsızlık konusunda ihdas edilen bitişik bölgeye örnek olarak Amerikan Devletleri Teşkilatının 21 üyesi tarafından ilan edilen 3.10.1939 tarihli Panama Beyannamesi gösterilebilir. Beyanname ile, Amerikan kıtasının kıyıları boyunca 50 ile 300 mil kadar bir genişlikte uzanan bir tarafsızlık bölgesi ihdas edilerek bu bölgede savaşılan Devletlerin deniz kuvvetlerinin u tınmaları yasaklanıyordu. Ancak, bu beyanname fiilen ve hukuken uygulanmamıştır.

. ünya Savaşı sırasında bu bölgede Alman ve İngiliz kuvvetleri çatışmıştır. Bkz. Gönlübol s. 185-186. C.Crozat, Devletler Hukukunda Bitişik Mıntıka Mefhumi, İ.Ü. Hukuk Fakültesi, Ord. Proi. Dr. Muammer Raşit Seviğ'e Armağan, 1956, s.539-540

devletinin çıkarları bakımından faydalı olamayacağı görüşünü savunmuştur.

Komisyonla göre, gümrük ve sağlık konularındaki mevzuatın bitişik bölgede de uygulanması, kıyı devletinin güvenliğinin korunması bakımından yeterli bir teminattır. 1958 Konferansı da Komisyonunun bu görüşünü benimseyerek devletin güvenlik konusunda bitişik bölge ihdasını sözleşme

o

kapsamına alınmasını uygun görmemiştir.

Bitişik Bölge, hukuki olarak ilk kez 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. maddesinde tanımlanmıştır. Bu tanım, genişlik konusunda yapılan bir değişiklik dışında 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 33. maddesinde aynen benimsenmiştir. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. maddesinde aşağıdaki hüküm yer almaktadır.

1- Kıyı devleti, karasularına bitişik olan açık denizin bir bölgesinde,

a) Gümrük, maliye, göç veya sağlık konusundaki düzenlemelerinin ülkesinde veya karasuları içinde ihlalini önlemek;

b) Yukarıdaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasuları içinde vuku bulan ihlallerini cezalandırmak için; gerekli olan kontrolü icra edebilir.

2- Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren oniki mili geçemez.

3- İki Devletin kıyıların karşı karşıya veya yan yana olduğu durumlarda bu iki Devletin hiçbirisi, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bitişik bölgesini her noktası iki Devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçemez."

Söz konusu madde, Bitişik Bölgeyi Açık denizlerin bir alanı olarak değerlendirmektedir. Sözleşme, bitişik bölgenin genişliğini ve sınırlarını belirtmiş ve kıyı devletinin bu açık deniz alanında hangi konularda yetkili olduğunu açık bir şekilde düzenlemiştir.

Bitişik Bölge kavramının ortaya çıkış sebeplerinden en önemlisi, kavramın ortaya çıktığı dönemlerde devletlerin çoğunluğunun karasuları genişliğini 3 mil olarak uygulamaları olmuştur.⁹

Özellikle, gümrük ve güvenlik konularında 3 milin ötesinde birtakım yetkilere sahip olmak isteyen devletler bitişik bölge ilan etmek yoluna gitmişlerdir. Karasuları genişliği arttıkça, bitişik bölge daralmakta veya or-

Yearbook of the International law Commission, 1956,1, s.76 vd. s. 183 vd. Toluner s. 172; Verdross/Simma s.532

tadan kalkmaktadır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi bitişik bölge genişliğini karasulalarının ölçüldüğü esas hattın başlayarak en çok 12 mil olarak tespit etmektedir.

Sözleşmenin bu hükmüne göre, kıyı devleti 12 mil genişlikte karasularına sahip olması durumunda, bitişik bölge ilan edemeyecektir. Karasulalarının genişliğinin çoğunlukla 3 mil olarak uygulandığı dönemlere uygun olan bu madde hükmü karasuları genişliğinin artması yönündeki gelişmelere uyumlu olarak 1982

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde değiştirilmiştir. 1982 Sözleşmesinin 33. maddesi bitişik bölgenin genişliğinin karasularının ölçüldüğü esas hattan başlayarak en çok 24 mil olmasını benimsemiştir. Belirli bir bitişik bölgenin gerçek genişliği bitişik bölge genişliğinden karasulan genişliği çıktıktan sonra kalan deniz alanıdır.

II- HUKUKİ REJİM

Kıyı devletinin bitişik bölgeye sahip olması için böyle bir deniz alanında yetki kullanacağına ilişkin karar alması ve bunu ilan etmesi gerekir.

Kıyı devleti, yalnız bazı çıkarlarını korumak amacıyla bitişik bölge ihdas edebilir. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 24 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 33. maddelerine göre, kıyı devleti yalnız döl konuda denetleme ve cezalandırma yetkisine sahiptir. Bunlar, gümrük, maliye, sağlık ve göç konusundaki düzenlemelerdir. Kıyı devletine tanınacak yetkilerin hangi konularda olması gerektiğine ilişkin, Birinci Deniz Hukuku Konferansında çeşitli tartışmalar olmuştur. Bazı devletler, "güvenlik" konusunda bitişik bölge ihdas edilmesi gerektiğini ileri sürmüşlerdir." Ancak, bu öneri güvenlik kavramının açık olmadığı gerekçesiyle sözleşme maddesine alınmamıştır.

Kanaatimizce, güvenlik kavramının gerek 1958 ve gerekse 1982 sözleşmelerinde yer almaması doğru bir tercih olmuştur.

Zira, kıyı devletine güvenlik konusunda yetki tanınması halinde, bunun kötüye kullanılması suistimal edilmesi ihtimali yüksektir. Kıyı devleti, güvenliği bahane ederek, yasak bölgeler oluşturacak ve yabancı gemilerin bu bölgelere girmesine engel olabilecektir. Bu şekilde, yabancı gemilerin kara-¹⁰

¹⁰ Pazarcı s.533

Bu konu, konferansta Polonya'nın, devlete güvenliğinin ihlal edilmesini önlemek ve cezalandırmak için gerekli tedbirleri almak yetkisinin tanınmasına ilişkin önerisi nedeniyle çok tartışılmıştır. Öneri, Genel Kurulda gerekli üçte iki çoğunluğu sağlayamadığı için kabul edilmemiştir. Bkz. Toluner s. 173; Brovnlie s.204; Seidl-Hohenveldern s.25Q. 1970'li yıllarda da Bangladeş, Sri Lanka, Yemen, Hindistan ve Pakistan gibi devletlerde güvenlik nedeniyle bitişik bölge ilan etmişlerdir. sularından zararsız geçiş hakkı önemli ölçüde etkilenebilecektir. Oysa, karasuları üzerindeki yetkilerin kapsamı ve kara ülkesine yakınlığı bakımından, kıyı devleti muhtemel tehlikeleri önlemek ve güvenliğini sağlamak amacıyla, gerekiyorsa yabancı gemilerin karasularından geçişini askıya alabilir.

Esasen, kıyı devletinin güvenlik nedeniyle bitişik bölge ihdas etmek istemesindeki amacı karasuları üzerindeki yetkileri ile sağlaması mümkün olduğundan, güvenlik nedeniyle bitişik bölge ilan etmesine gerek kalmamaktadır.

Balıkçılık veya balıkçılığın korunması ve düzenlenmesi bakımından bitişik bölge ihdası da Milletlerarası Hukuk Komisyonu ve Konferans tarafından benimsenmemiştir.¹²

Kıyı devletinin bitişik bölgede kullanabileceği yetki devletin ülkesinde, içsulunda ya da karasularında gümrük, sağlık, maliye ve göç konularındaki mevzuatına aykırı davranılmasını daha bitişik bölgede iken önlemektir. Eğer ülkesinde, içsulunda ya da karasularında belirtilen konularda mevzuatı ihlâl edilmiş ise, failleri bitişik bölgede iken yakalayıp cezalandırma yetkisini de kullanabilir.¹³

1958 ve 1982 Sözleşmelerinin kıyı devletine tanıdığı yetki bu iki amacın gerçekleşmesine yönelik bir denetim yetkisidir. Bu anlamda, bitişik bölge, kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık ve göç konusundaki mevzuatını "yer itibarıyla uygulama alanını" karasularının dışına taşıyan bir kavram değildir. Devletin bu konulardaki mevzuatının yer itibarıyla uygulama alanlarının sınırı, karasularının dış sınırıdır.¹⁴

Bitişik bölgede kullanılan yetkilerin konusu, kıyı devletinin kara ülkesi, içsular ve karasularında işlenen suçlardır. Burada bir ülkesel yetkinin kullanımının ülke dışına uzanması söz konusudur.¹⁵

Kıyı devletine tanınan, geminin bitişik bölgede yakalanıp cezalandırılması yetkisi için hukuk ihlalinin kıyı devletinin kara ya da deniz ülkesinde vuku bulması gerekmektedir. Bu yetki, ancak kıyı devletinin karasularına ve içsulara girdikten sonra suçu işleyip açık denize 16 açılan gemiler üzerinde kullanılabilir.¹⁶

Gönlübol s. 188; Toluner s. 172. Karasularına bitişik açık deniz alanlarında, balık avcılığının kıyı devletinin münhasıran kendi vatandaşlarına tahsis edilmesi düşüncesi doktrin ve uygulamada yerleşmemiştir.

Pazarcı s.334; Toluner s. 173; Von Münch s.405 Toluner s. 173 Pazarcı s.334

Açık denizin tanımı; karasularının dışında kalan ve hiçbir devletin yetki alanı içinde bulunmayan bir başka deyişle bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına,

Buna karşılık, kıyı devletinın gümrük, sağlık, maliye ve göç konularındaki mevzuatının daha bitişik bölgede iken ihlal edilmesini önlemek için sahip olduğu denetim yetkisini nasıl kullanacağı konusu çok açık değildir. Çünkü, böyle bir durumda kıyı devletinın "ülkesinde" bir ihlal henüz vuku bulmamıştır. Gemi karasularına girmeden bitişik bölgede bulunduğu sürece kıyı devletinın söz konusu dört konudaki mevzuatına ve bu mevzuatın ihlal edilmesi nedeniyle sonuçlarına tabi değildir.

Dolayısıyla, bu durumda, kıyı devletinın ülkesinde muhtemel bir hukuk ihlalinin önlenmesi amacıyla yapılacak denetimin ne gibi işlemleri kapsadığı konusunda deniz hukuku sözleşmelerinde bir hüküm mevcut değildir.

Karasularına girmeden bitişik bölgede bulunan gemi hakkında km devletinın "ülkesinde" herhangi bir ihlal vuku bulmadığına göre ağır bir işlem olması nedeniyle tutuklama yapılmamalıdır.

Kıyı devletinın yetkisini, gemi bitişik bölgede kaldığı sürece ihlali önlemek amacıyla soruşturma ve arama gibi işlemlerle kullanması yerinde olacaktır.

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini 33. maddeleri kıyı devletine yukarıda belirtilen yetkilerden daha geniş yetkiler tanımamışlardır.

Kıyı devleti karasularında egemenliğine ilişkin tüm yetkilerini kullanabilirken, bitişik bölgede sadece korunması istenen menfaatlerle ilgili yetkiler kullanabilir. Bu bakımdan, bitişik bölge karasularından iki önemli nokta da farklı bir özellik göstermektedir. Birincisi, karasuları kıyı devletinın deniz ülkesinin bir parçasıdır; bitişik bölge açık denizin bir parçasıdır. İkincisi; kıyı devleti karasuları üzerinde tam yetkidir. Yasama, yürütme ve yargıya ilişkin tüm yetkilerini kullanabilir. Buna karşılık bitişik bölgede kıyı devletinın yetkileri gerek 1958 ve gerekse 1982 sözleşmelerinde gümrük, maliye sağlık ve göç konusundaki yetkilerle sınırlandırılmıştır.

içsulanna ve takımda devletini takımda sularına girmeyen deniz alanlarıdır şeklinde yapılabilir. (1982 B.M.D.H.S. m.86) 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 1. maddesinde açık denizi, bir devletin karasularına ve içsulanna dahil olmayan bütün deniz alanları olarak tanımlamaktadır. Bu çerçevede açık deniz bütün devletlerin -kıyısı olsun olmasın- yararlanmasına açık bir deniz alanı olup burada temel ilke serbestlik ilkesidir. Açık denizlerin serbestliği ilkesi, banş zamanında, deniz ulaşımı, açık deniz üzerindeki hava sahasında hava ulaşımı, balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması, bilimsel araştırma, kablo ve boru döşeme ile bu alanda yapay ada ya da tesisler kurmak konularında bütün ev etlerin eşit şartlarda yararlanabileceğini öngörmektedir. (1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi m.2; 1982 B.M.D.H.S., m.87). Aynntı için bkz. 7. Bölüm.

III- ARKEOLOJİK BİTİŞİK BÖLGE

Gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 24 ve gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 33. maddeleri kıyı devletine bazı konularda çıkarlarının korunması amacıyla sınırlı yetkileri tanımaktadırlar.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bitişik bölge genişliğini, 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesinden farklı olarak 24 mile kadar çıkarmışken, bir diğer önemli noktada daha 1958 Sözleşmesinden ayrılmaktadır.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 303. maddesinde öngörülen düzenleme ile geleneksel bitişik bölge kavramının kapsamını genişletmiştir. Sözleşmenin 303. maddesi aşağıdaki hükmü öngörmektedir.

"1- Devletlerin denizde bulunan arkeolojik ve tarihi nitelikteki nesneleri koruma görevi vardır ve bu amaçla iş birliği yapacaklardır.

2- Bu gibi nesnelerin ticaretini kontrol etmek için kıyı devleti, 33. maddeyi uygularken sözü edilen nesnelerin o maddede öngörülen bölgedeki deniz dibinden, kendi izni olmaksızın çıkarılmasını, ülkesi üzerinde veya karasularında, kendisinin aynı maddede öngörülen kanunlarına ve kurallarına aykırı bir davranış olarak kabul edebilir".

Görüldüğü gibi, 1982 Sözleşmenin 303. maddesinin 2. fıkrası aynı sözleşmenin 33. maddesine atfa bulunarak arkeolojik bitişik bölge kavramını ortaya çıkarmaktadır.^{1'}

Arkeolojik ve tarihi zenginliklerin korunması amacıyla öngörülen bu yeni düzenleme geleneksel bitişik

bölge kavramından iki noktada farklılık göstermektedir. Birincisi, geleneksel bitişik bölge kavramı sadece su tabakasını ilgilendirirken, yeni düzenleme ile deniz tabanını toprak altında bulunan arkeolojik ve tarihi nesneler de yeni bitişik bölge kapsamına alınmıştır.

İkinci fark, kıyı devletinin arkeolojik bitişik bölgede kullanacağı yetkilerde ortaya çıkmaktadır. 1958 Cenevre ve K.B.B.S 24 ve 1982 B.M.D.H.S. 33. maddelerine göre, kıyı devletinin bitişik bölgede denetleme ve cezalandırma yetkisini kullanabilmesi için kanunlarına ilişkin ihlallerin ülkesinde ya da karasularında vuku bulması ya da vuku bulmak üzere olması gerekir. Buna karşın, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesini 303. maddesinin 2. fıkrasında bitişik bölgenin bizzat içinde arkeolojik ve tarihi zenginliklere ilişkin işlenmiş suçlara kıyı devletinin kanunlarının uygulanması öngörülmektedir Pazarcı s.334

Yani, tarihi ve arkeolojik nesnelerin, deniz yatağından kıyı devletinin rızası dışında çıkarılması, kıyı devletinin mevzuatının kendi ülkesinde ya da karasularında ihlal edilmesi anlamına gelecektir. Böylece, arkeolojik bitişik bölgede işlenen suçlara kıyı devleti kendi iç hukukunun öngördüğü bütün müeyyideleri uygulayabilecektir. Böylece kıyı devleti bitişik bölgede bir arkeolojik ve tarihi eser kaçakçılığı durumunda gümrük ve mali çıkarlarının ihlal edilmesi sebebiyle, bu konulara ilişkin düzenlemelerinin, yer itibarıyla uygulama alanını karasularının ötesindeki bu bölgeye de genişletmiş olacaktır.

IV- TÜRK HUKUKUNDA DURUM

Bitişik bölge kavramı 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde açık denizlerin bir alanı olarak değerlendirilmiştir Kıyı devletinin, bu bölgedeki yetkileri gerek konu bakımından ve gerekse nitelik bakımından sınırlandırılmıştır

Kıyı devleti, sadece gümrük, maliye, sağlık ve göç konularında çıkarlarını korumak amacıyla bitişik bölge ihdas edebilir 1958 Cenevre K.B.B. Sözleşmesi bitişik bölge genişliğini karasularının ölçüldüğü esas hattın başlayarak en çok 12 mil olarak öngörürken, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi bu genişliği en çok 24 mil olarak benimsemektedir. 1982 Sözleşmesi 303. maddesinde öngördüğü düzenleme ile geleneksel bitişik bölge kavramının kapsamını genişletmiştir Yeni şekliyle bitişik bölge kavramı deniz yatağındaki arkeolojik ve tarihi nesneleri de kapsamaktadır.

Kıyı devletleri belirli konulardaki çıkarlarını korumak amacıyla bitişik bölge ilan edebilirler. Bu bölgenin statüsü açık denizdir. Münhasır Ekonomik Bölge kavramının¹⁸ ortaya çıkmasıyla bitişik bölge önemini kaybetmeye başlamıştır. Münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının karasularının bitiminden sonra bitişik bölge ile birlikte başlamaları kıyı devletinin hangi yetkilerini kullanacağı konusunu karmaşık hale getirmektedir.

Türkiye'nin bitişik bölge konusundaki uygulamasına bakıldığında, ilk kez 7.6.1926 gün ve 906 sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanun ile 4 mil genişlikte bir gümrük bitişik bölgesi ilan ettiği görülmektedir. Ancak, 2.5.1949 gün ve 5383 sayılı Gümrük Kanunu Türki-
18 •

Münhasır Ekonomik Bölge kavramı ile ilk kez 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde düzenlenmiştir (m.55-75). Münhasır Ekonomik Bölge, kıyı devletinin karasuları esas hattından başlayarak 200 mile kadar varan ve karasuları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanınan deniz alanıdır. Ayrıntı için bkz. 6. Bölüm.
ye'nin gümrük sınırını siyasî sınır ile aynı tuttuğundan dolayı, bugün Türkiye'de bir gümrük bitişik bölgesi mevcut değildir.

15 Mayıs 1964 tarihli 476 sayılı Karasuları Kanunu¹⁹ 8. maddesinde, "Türk Karasularının esas hatlardan itibaren 12 deniz miline kadar uzayan sahalarda, balıkçılık ve canlı kaynakların işletilmesi bakımından karasuları rejimi uygulanır" hükmüne yer vermekte idi. Görüldüğü gibi, Türkiye burada bitişik bölgeyi 6 millik karasuları dışındaki ikinci 6 millik bir alan olarak görmüştür. 476 sayılı Kanun bitişik bölgeyi sadece balıkçılık ve canlı kaynakların işletilmesi amacı ile belirlemiştir. Ancak 29 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu²⁰ 476 sayılı kanunu tamamen yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni Kanun bitişik bölge konusunda herhangi bir düzenleme öngörmemiştir. Bu nedenle, bugün Türkiye herhangi bir bitişik bölgeye sahip değildir.

KT4AIAM«

»

I

1

BEŞİNCİ BÖLÜM KİTA SAHANLIĞI

I- KİTA SAHANLIĞI KAVRAMI

1. Tanım

Coğrafi olarak kıta sahanlığı kavramı kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında süren doğal uzantısı olarak tanımlanmaktadır.¹ Genellikle kara ülkesi ile okyanus arasında yukarıdan aşağıya doğru jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yüksekliği unsurları yer alır.

Hukuki anlamda kıta sahanlığı, Kıyı Devletinin, karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanıdır. Coğrafi olarak deniz gibi, genellikle kıyından sonra birdenbire büyük derinliklere ulaşmaz. Kıyından itibaren muayyen bir derinliğe (ortalama 133 m) kadar yavaş yavaş derinleşir. Bu derinlikten sonra keskin bir yamaç şeklini alır. İşte, kıyı ile yamacın başladığı kenar arasında ana karanın bir devamı kabul edilen su altındaki kara kütesine kıta sahanlığı denir.

Denizlerden temel yararlanma biçiminin esasen taşımacılık ve balıkçılığa dayandığı eski çağlarda, teknolojinin o zamanlar itibarıyla bulunduğu seviye deniz yatağı ve toprak altında mevcut kaynakların keşfedilmesine ve su yüzüne çıkartılmasına engel oluşturmakta idi. Ancak teknoloji ilerledikçe, bir yandan okyanus tabanının altında da yararlanılabilecek zengin kaynaklar (petrol, doğal gaz, çeşitli mineraller, altın, hatta elmas) keşfedilirken, bir yandan da bu kaynakları işletebilecek teknolojiler de geliştirilmiş, dolayısıyla deniz dibinin cansız kaynaklarından yararlanma yolu açılmıştır.

Gündüz A. The Concept of the Continental Shelf in Historical Evolution, İstanbul, 1990 S.I; Verdross/Simma, Universelles, Völkerrecht, Bonn 1987, S.252; Pazarcı, H; Uluslararası Hukuk Dersleri, II, kitap, Ankara, 1990, S. 388; Toluner S; Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1984, s. 176; Brownlie, I; Principles of Public international law, 4. Edition, Oxford, 1990, s.214.

2. Tarihi Gelişimi

Kıta sahanlığının varlığı coğrafyacılar ve jeologlar tarafından öteden beri bilinmekle beraber, hukukçular ve siyasetçilerin dikkatini deniz gibi kaynaklarından yararlanma imkânı belirttikten sonra çekmiştir. Hukuki bir kavram olarak kıta sahanlığının ortaya çıkışı için, tartışmalı olmakla birlikte, Trinidad adına hareket eden Birleşik Krallık ile Venezüella arasındaki 1942 tarihli Paria Körfezinin Denizaltı Alanları Andlaşması gösterilmektedir. Buna göre, Venezüella ve Trinidad karasularının ötesindeki deniz yatağının bir kesimi yalnızca Birleşik Krallık'ın, diğer kesimi ise yalnızca Venezüella'nın "egemenlik ve kontrolüne" tabi olacaktı. Ancak bu tür iddiaların açıkça bildirilmesi ve ardından buradaki kaynakların etkili bir şekilde işletilmesi gerekiyordu. Bu ikili andlaşma ile, o tarihte henüz adı konmamış olmasına rağmen, kıta sahanlığı ilk kez tanınıyor ve bunun üzerinde kıyı devletinin saklı bir hakkının veya egemen haklarının olduğu kabul ediliyordu.

Kıta Sahanlığı kavramının hukuki olarak somut bir biçimde ortaya çıkışı ABD Başkanı Harry S. Truman'ın 1945 tarihli bildirisi ile olmuştur. Konusu, ABD karasularına bitişik doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi olan Bildiride her ne kadar sınırlan tarif edilmemekte ise de ABD hükümeti, Açık Denizin altında fakat ABD kıyılarına bitişik ve kendisine ait olan kıta sahanlığının kendi yetki ve kontrolü altında olduğunu ilan etmiştir. Bildiri, ayrıca, kıta sahanlığı alanının komşu devletlerle hakça ilkelere göre sınırlandırılacağını belirtmektedir. Truman Bildirisinden sonra birçok devlet kendi kıta sahanlıklarını üzerinde haklar ve yetkiler öne sürmüşlerdir. Başta Güney Amerika devletleri olmak üzere, İngiltere, Filipinler, İzlanda, Portekiz, Kore Cumhuriyeti gibi devletler kıta sahanlığı ilan etme yoluna gitmişlerdir. Birçok devletin kıta sahanlığı talebi üzerine, kıta sahanlığı kavramı ve hukuki rejimi ilk kez 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşme- si'nde düzenlenmiştir

3. 1958 ve 1982 Deniz Hukuk Sözleşmelerindeki Düzenleme

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine göre, "Kıta Sahanlığı,

a) kıyıya bitişik fakat karasuları sahasının dışında 200 m derinliğe kadar olan sualtı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını veya, o derinliğin ötesinde üstteki suların derinliğinde zikredilen alanların

doğal kaynaklarını işletmeye imkan tanıdığı yere kadar uzanan yerleri,

b) adaların kıyılarına bitişik olan benzeri sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını ifade etmek üzere kullanılmıştır"²

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sozi, m.1

1958 Sözleşmesinde kıta sahanlığının tespitinde coğrafi ve jeolojik tarifiinden tamamen farklı olarak iki kriterden yararlanıldığı göze çarpmaktadır: 200 m derinlik kriteri ve doğal kaynakların işletilmesi imkanının bulunduğu derinlik kriteri. Kıta sahanlığı jeolojik olarak genellikle 200 m derinlikte son bulur. Doğal kaynakların işletilmesi imkanının bulunduğu derinlik ise teknolojik gelişmeler sebebiyle değişebilecek bir derinliktir. Böyle bir çözümü benimsemekle, derinliği hiç bir yerde 200 metreye ulaşmayan sığ kıyılara sahip devletlerle, deniz dibinin birdenbire büyük derinliklere ulaştığı devletler arasında denge sağlanması amaçlanmıştır.

Ancak teknolojik gelişmeler, sözleşmenin imzalanmasından kısa bir süre sonra bu tanımın da yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Bunun üzerine uzun tartışmalar sonucunda 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi ile işletilme imkanının bulunduğu derinlik kriterini sınırlayan azami bir genişlik öngörülmüştür. Buna göre,

"Kıta Sahallığı, kıta uzantısının en dış sınırına kadar, kara ülkesinin doğal uzantısı (natural prolongation) boyunca karasularının ötesine uzanan... su altı alanlarının deniz yatağı (sea bed) ve toprak altını (subsoil) kapsar."³

Genişliğin tespitinde kıta uzantısı 200 milden geniş ve 200 milden dar olan devletler arasında denge sağlanmasını öngören bir çözüm benimsenmiştir. Buna göre; kıta uzantısının 200 milden dar olduğu kıyılarda 200 mil, 200 milden geniş olduğu kıyılarda ise azami 350 mil (kıta uzantısı bu sınırın aşsa bile) veya 2500 m. derinlikten itibaren azami 100 deniz milidir⁴

1982 Sözleşmesi farklı talepleri, yorumları ve ölçüm tekniklerini deniz yatağı ve toprak altının işletilmesi için kıta sahanlığının dış sınırını 200 millik Münhasır Ekonomik Bölge ile birleştirmek suretiyle çözerken bir yandan coğrafi yönden elverişsiz devletleri tatmin etmiş, bir yandan da kıta uzantısı 200 deniz milinden daha geniş olan 30 kadar devletin kıta sahanlıklarına sınırlama getirmiştir. Geniş bir sahanlığa sahip 30 kadar devleti de, kıyılarından 350 mil ve bazı kriterler dahilinde daha ötesine uzanan bir sınır tesis etme imkanı tanıyarak deniz aşırı mülkiyetler bakımından tatmin etmiştir. Münhasır Ekonomik Bölge kavramının kabulü sebebiyle 200 mil genişlikteki deniz kesiminde kıta sahanlığı haklarına ek olarak Ekonomik Bölge hakları da kullanılabilecektir.

³ 1982 B.M.D.H.S. m.76/1 ve 5

1982 B.M.D.H.S. m. 76/1 ve 5

4. Hukuki Rejimi

Kıyı devletinin, kara ülkesinin deniz altındaki doğal bir uzantısı olan kıta sahanlığındaki yetkileri kara ülkesine dayanmaktadır.³ Devletin bu bölgedeki haklarının doğması için bunları talep etmesine, bunun için resmi bir duyuruda bulunmasına veya işgal ve sair yollarla burada fiili egemenlik kullanmasına gerek yoktur. Kıyı devleti bunlar üzerinden ab initio ve ipso facto hak sahibidir.^{5 6 *} Bu sualtı alanlarının canlı olmayan kaynakların işletilmesi hakkı münhasıran kıyı devletine aittir; kıyı devletinin nzası olmadıkça bu hakların diğer devletler tarafından kullanılabilmesi mümkün değildir. Ancak tüm bu haklar kıta sahanlığının üzerindeki sulan veya hava sahasının hukukî statüsünü etkilemezler.'

Kıyı Devleti kıta sahanlığı üzerinde deniz yatağı ve toprak altının araştırılması ve doğal kaynaklarının işletilmesi konusunda egemen haklar kullanır.⁸

Bu egemen hakların niteliği kıyı devletinin buradaki araştırma ve işletme konusunda münhasıran yetkili olmasının bir sonucudur. Yabancı bir devletin bayrağını taşıyan gemilerinin kıyı devleti ile birlikte, onun nzası olmaksızın bu egemen hakları kullanması mümkün değildir.⁹

Kıyı devletinin su altı alanlarının deniz yatağındaki ve toprak altındaki yetkileriyle, bu bölgelerin üzerinde bulunan sulardaki yetkileri aynı nitelikte değildir. Birincisi için kıyı devletinin sadece egemen yetkiler kullanabilmesi ve buna münhasıran sahip olması söz konusu iken İkincisi için böyle bir yetkisi de yoktur. Sözleşmelerde ifade edildiği gibi kıyı devletinin kıta sahanlığını oluşturan sualtı alanlarındaki hakları, bunun üzerindeki sulan veya bu sular üzerindeki hava sahasının tabi olduğu rejimi (açık denizler rejimi) etkilemeyecektir.¹⁰

Buna göre, yabancı gemi ve uçaklar, bu sularda seyrüsefer ve üstten uçuş serbestisini aynen açık denizlerde olduğu gibi kullanabilecekler, buna karşılık münhasıran kıyı devletine ait olan araştırma ve işletme faaliyetlerinde bulunamayacaklardır. Kıta sahanlığı üzerindeki haklarını kullanan kıyı devleti de, yabancı gemilerin seyrüsefer serbestisine hâlel getirmeyecek veya haksız müdahalede bulunamayacaktır.¹¹

⁵ Toluner s.266; Gündüz, Milletlerarası Hukuk s.354

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözl. m.2; 1982 B.M.D.H.S. m.77 1982 B.M.D.H.S. m.78/1

D

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözl. M.2/1; 1982 B.M.D.H.S. m.77/1

⁹ Toluner s.266

10

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözl. m.3; 1982 B.M.D.H.S. m.78/1 “ 1982 B.M.D.H.S. m.78/2; 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözl. m.5/1

Ayrıca kıta sahanlığı üzerinde diğer devletlerin kablo ve boru döşeme hakları saklı tutulmuştur. Ancak, kıyı devleti de kıta sahanlığının araştırılması, işletilmesi ve boru hatlarından kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi konularında makul tedbirler alma hakkına sahiptir.¹²

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede olduğu gibi kıta sahanlığının da araştırılması ve işletilmesi için suni adalar, tesisler ve yapılar inşa etme konusunda yetkilere sahiptir. Bu konuda 1982 sözleşmesi münhasır ekonomik bölge için düzenlenen 60. maddeye atıfta bulunulmuştur.¹³ Buna göre, kıyı devleti bu suni yapılar üzerinde bir takım yargısal ve zabıta yetkilerine sahiptir.

Kıyı devleti bu tip suni adalar, tesisler ve yapılar üzerinde gümrük, sağlık, maliye ve göç konularındaki düzenlemeleri de dahil olmak üzere münhasır yargı yetkisine sahiptir.^{14 15} Aynı şekilde, kıyı devletinin, kıta sahanlığının araştırılması ve işletilmesi için yetkisi altındaki suni adalar, tesisler ve yapılar için tesis edilen kablo veya boru hatları üzerinde de yargı yetkisinin bulunduğu kabul edilmiştir.¹³

Zabıta yetkisi olarak da, kıyı devleti söz konusu suni adalar ve tesisler etrafında azami 500 metre genişliğinde güvenlik bölgeleri ihdas edebilir ve korunmaları için gerekli tedbirleri alabilir. Bütün gemiler bu güvenlik bölgelerine saygı göstermelidirler. Bununla birlikte, bu suni ada ve tesisler ada statüsüne sahip değildirler. Dolayısıyla kendilerine ait birer karasuları yoktur ve bunlar karasularının, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının sınırlarının tespitinde temel alınamazlar.¹⁶

Kıta sahanlığı üzerinde haklarını kullanan kıyı devleti, üçüncü devletlerin kıta sahanlığı üstünde bulunan su alanından ve onun üstünde yer alan hava sahasından kullanacakları ulaşım haklarına ve özgürlüklerine zarar vermemekle yükümlüdür. Ayrıca, üçüncü devletler bir devletin kıta sahanlığı üzerine, ilgili kıyı devletinin haklarını gözetmek suretiyle, kablo, petrol veya gaz taşıyan borular döşemeye yetkilidirler.¹⁷

II- KITA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASI

Sualtı alanlarının araştırılması ve işletilmesi teknolojisinin gelişmesi ve buna bağlı olarak kıyı devletlerinin doğal cansız zenginlikleri keşfederek

1982 B.M.D.H.S. m.79/1-2

^B 1982 B.M.D.H.S. m.80

1982 B.M.D.H.S. m.60/2

¹⁵ 1982 B.M.D.H.S. m.79/4

1982 B.M.D.H.S. m.60

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözl. m.4; 1982 B.M.D.H.S. m.79

daha geniş bir deniz alanında kıta sahanlığı hakları ileri sin melerinden dolayı kıta sahanlığının sınırlandırılması konusu devletleri ve uluslararası deniz hukukçularını en çok uğraştıran sorunların başında gelmektedir. Kıta sahanlığının iç sınırı kıyı devletinin karasularının bittiği çizgidir. Komşu kıyıdaş devletlerin varlığı halinde kıta sahanlığı dış ön sınır ve yan sınırın tespit edilmesi gerekmektedir. Kıta sahanlığı sınırlandırılması 1958 Cenevre kıta sahanlığı sözleşmesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde farklı şekilde düzenlenmiştir.

1. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi:

Kıyılan karşılıklı olan veya yan yana olan devletlere kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin usul, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin

6. maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu madde uyarınca, kıta sahanlığının sınırı, kural olarak taraf devletlerin anlaşmasıyla tespit edilecektir. Ancak, bu konuda böyle bir anlaşma gerçekleşmemiş ve özel durumlar farklı bir sınır gerektirmiyor ise, kıta sahanlığı sınırlandırılması eşit uzaklık ilkesine göre gerçekleştirilecektir.

1958 Sözleşmesi'nin bu hükmü, sınırlandırma konusunda uygulanması zorunlu olan bir düzenleme değildir. İlgili taraflar anlaşarak kıta sahanlığını diledikleri biçimde sınırlandırma hakkına sahiptirler. Sözleşmenin

6. maddesi ilgili taraflar arasında sınırlandırma konusunda bir anlaşmaya varılmaması durumunda önem kazanır.

Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca, taraflar arasında bir anlaşma gerçekleştirilememiş, özel durumlar nedeniyle bir başka sınırın tespiti haklı görülmediği durumlarda, sınırlandırma eşit uzaklık ilkesi uygulanarak gerçekleştirilecektir.

Eşit uzaklık ilkesinin tek başına otomatik olarak uygulanması durumunda aşikâr haksızlıklara" yol açabileceği düşünüldüğünden; söz konusu ilkenin özel durumlar istisnasıyla birlikte bir sınırlandırma kuralı oluşturduğu ve tek başına kullanılamayacağı belirtilmektedir.

Bu anlamda özel durumlar istisnası, eşit uzaklık ilkesi gibi, 6. madde de öngörülen düzenin ayrılmaz bir unsurudur. Özel durumlar istisnasının hangi durumlarda söz konusu olabileceği ve hangi ilkelerin ışığında uygulanabileceği ilgili sözleşme hükmünde açıkça belirtilmemiştir. Buna rağmen kıyının özel biçimi, sınırlandırılacak alanda ada ve adacıkların bilinmesi ve özellikle eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasının haksız sonuçlara yol açtığı durumlar özel durumlar kavramının kapsamı içinde değerlendirilmektedir. Bir yandan eşit uzaklık ilkesinin örf ve adet hukukunda hiçbir zaman esas kural olarak kabul edilmemiş olması, diğer yandan, Truman Bildirisi'nde

kıta sahanlığı sınırlandırılmasında hakça ilkelerin benimsenmesi, 1958 Sözleşmesi 6. maddesinde de hakça ilkelerin esas kuralı oluşturduğu biçiminde yorumlanmaktadır.¹⁸ İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi kıta sahanlığının sınırlandırılması uyuşmazlığında hakem mahkemesinin vermiş olduğu 30.6.1977 tarihli kararında, 1958 Sözleşmesinin 6. maddesinde öngörülen eşit uzaklık ilkesi ve özel durumlar istisnası unsurlarının hakça ilkelere uygun bir sınırlandırmayı amaçladıkları belirtilmektedir.

2. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi:

1982 Sözleşmesi'nin 83. maddesi kıyıdaş devletler arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasını aşağıdaki şekilde düzenlemiştir.

"Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılmasına, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşmayla gerçekleştirilir."

83. maddenin 4. fıkrası uyarınca, taraflar arasında bir anlaşmanın bulunması durumunda, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşma hükümlerine göre çözümlenecektir.

Sözleşmenin 83. maddesinde iki önemli unsur yer almaktadır.

Birinci unsur, sınırlandırmanın anlaşma yoluyla yapılacağına ilişkindir. Ancak buna, 'Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinde belirtilen biçimde ve Uluslararası Hukuka göre" kaydı eklenmiştir. Böylece, sınırlandırmada uygulanacak ilkeler "Uluslararası Hukuka" atıf yapılmak suretiyle düzenlenmiştir.

ikinci unsur, hakça çözüm (equitable solution) sağlanmasına ilişkin şarttır. Buna göre, kıta sahanlığı sınırlandırılmasının ilgili Devletlerce anlaşma yoluyla uluslararası hukuka uygun olarak hakça bir sonuca varılacak şekilde yapılması gerekir.

Taraflar arasında bir anlaşmanın yapılmaması durumunda da, sınırlandırmaya ilişkin uygulanacak her türlü metotta hakça ilkelerin göz önünde bulundurulması söz konusu olacaktır.

Kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda uluslararası hukukun öngördüğü sınırlandırma ilkeleri, uluslararası mahkeme kararları ile tespit edilmiştir.

Uluslararası Adalet Divanı'nın 20.2.1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları¹⁹ Divan'ın 24.2.1982 tarihli Tunus-Libya Kıta Sahanlığı

Toluner s. 184; Pazarcı s.401; Verdross/Simma s.539

Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası, Almanya Federal Cumhuriyeti (buradan itibaren

ğ1 Davası²⁰ ve yine Divanın 12.10.1984 tarihli Maine Körfezi Bölgesinde Almanya) ile komşuları Hollanda ve Danimarka'nın, Kuzey Denizi'nde kıta sahanlığının belirlenmesi konusunda yaşadıkları uyuşmazlığa ilişkindir. 1964 yılında Almanya ve Hollanda ve 1965 yılında Almanya ve Danimarka arasında yapılan ikili görüşmeler sonucunda, Kuzey Denizindeki deniz alanlarının kısmi bir şekilde tanımlanması mümkün olmuştu. Ancak bu noktaların ilerisinde yer alan kısımlar bakımından anlaşma sağlanamadı. Danimarka ve Hollanda, tüm sınır çizgilerinin eşit uzaklık ilkesine göre belirlenmesi gerektiğini öne sürmekteydiler. Almanya ise, içbükey sahil şeridinden dolayı, bu metodun hakkaniyetli olmayacağını düşünüyordu zira bu şekilde, Almanya'nın kıta sahanlığı alanı daralmaktaydı. Bu şekilde üçlü görüşmeler sonuçsuz kaldı ve olay Uluslararası Adalet Divanı'na taşındı.

Taraflar yaptıkları özel bir anlaşmayla, Divan'dan, sınırlan belirlenmesini değil, "kullanılacak uluslararası hukuk kurallarını ve ilkelerini belirlemesi"ni istemişlerdir. Davanın taraflarından Hollanda ve Danimarka, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde yer bulan "eşit uzaklık" ilkesinin, teamül normu haline geldiğini ve Sözleşmeye taraf olmayan Almanya için de bağlayıcı olduğunu iddia etmişlerdir. Almanya ise, uygulanması gereken doğru kuralın, kıta sahanlığının "adil ve hakça paylaşımı" olması gerektiğini belirtmiştir. Bununla birlikte, Alman tarafı, adil ve hakça paylaşım talebinin, hiçbir şekilde Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinin 2. paragrafı bağlamında, Divan'dan, ex aequo et bono karar vermesini istemek anlamı taşımadığını özellikle belirtmiştir. Divan, 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde yer alan eşit uzaklık ilkesinin opinio juris eksikliğinden dolayı teamül normu haline gelmediğine karar vermiştir. Bununla birlikte, belirttiği birkaç hususun da dikkate alınması suretiyle, sorunun taraflar arasında hakça ilkeleri dikkate alınarak çözülmesi gerektiğini ifade etmiştir. Karardan sonraki süreçte taraflar arasında görüşmeler devam etmiş. Son olarak, karşılıklı verilen tarizlerle birlikte, Almanya, eşit uzaklık ilkesine göre belirlenen alanın 1.5 katı kadar bir kıta sahanlığına sahip olmuştur. Divan'ın bu kararından sonra, hakça ilkeler, deniz alanlarının sınırlandırılmasında dikkate alınan bir kural haline dönüşmüş ve Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonunda kabul edilen 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sınırlandırılmasında gözetilmesi gereken yöntem olarak belirlenmiştir. I.C.J. Reports (1969) s.3-39

Uluslararası Adalet Divanı, Tunus ve Libya Devletlerinin aralarındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasında kullanılacak uluslararası hukuk kurallarının ve ilkelerinin ne olduğunu belirlemesi için aralarında imzaladıkları bir tahkimname ile yaptıkları başvurma ilişkin kararım 1982 yılında açıklamıştır. Divan, Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin içtihadını bir dizi kararlar sürdürmüştür. Dolayısıyla, Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası'nda olduğu gibi, bu davada da Divan doğrudan kıta sahanlığı sınırlandırılmasını yapmak yerine, tarafların daha sonra aralarında yapacakları andlaşmada esas almak üzere kullanacağı kural ve ilkeleri belirle)ektir. Davanın tarafları 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ne taraf değillerdir. Ayrıca, tahkimnamede, Divan'dan, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansındaki eğilimlere ve hakça ilkeler ve bölgeyle "ilgili durumlar"a göre karar vermesi istenmiştir. Divan, sınırlandırmayla ilgili bölgenin tek bir kıta sahanlığı teşkil ettiğini tespit etmiş ve bu nedenle doğal uzantı ilkesinden yola çıkılarak belirlenecek bir sınırlandırma kriterinin dava bakımından hakkaniyetli çözüme ulaştırmayacağını belirtmiştir. Dolayısıyla sınırlandırmada hakça ilkeler "den faydalanılacaktır. Mahkeme, bu hakça ilkeler ifadesinin soyut bir anlam taşımadığını ve aynı şekilde ex aequo et bono karar vermek anlamına gelmediğini özellikle belirtmiştir. Bunun aksine, yapılan şey hakça bir çözüme ulaşmak adına kullanılacak kural ve ilkelerin neler olduğunun belirlenmesidir. Bu şekilde yaptığı incelemeler sonucunda da, eşit uzaklık ilkesinin dava bakımından hakça bir çözüm oluşturmadığını ifade etmiştir. Divan, sınırlandırmayı ilgili deniz alanını iki

Deniz sınırının saptanması davasında²¹, 3.6.1985 tarihli Libya-Malta kıta sahanlığı davaları²² ve 3.2.2009 tarihli Romanya ve Ukrayna arasındaki Karadeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması²³ ile ilgili kararlarında do-

bölüme ayırarak yapmış ve bunlardan her biri için hakça bir çözüme ulaşmak adına kendine has bir sınırlandırma metodu takip etmiştir. I.C.J. Reports (1982) .37-47, 59-60

²¹ Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın, Maine Körfezi bölgesindeki kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgelerinin tek bir sınır olarak belirlenmesi için aralarında imzaladıkları bir tahkimname ile yetkilendirdikleri Uluslararası Adalet Divanı Basit Yargılama Dairesi, dava hakkındaki kararını 12

Ekim 1984 tarihinde açıklamıştır. Divan Dairesi, bu davada, komşu devletler arasındaki tüm deniz alanı sınırlandırmalarında uygulanacak birtakım temel normları belirlemiştir. Bunlardan öncelikli olanı, deniz alanı sınırlandırmalarının taraflar arasında iyi niyet çerçevesi içerisinde anlaşma yoluyla gerçekleştirilmesidir. Sınırlandırmanın tek taraflı yapılması mümkün değildir. İkinci olarak da, sınırlandırma her durumda hakça kriterlerin uygulanması ile ve bölgenin coğrafi şekli ve diğer ilgili durumlara ilişkin olarak hakça bir sonuç ortaya çıkmasını mümkün kılacak pratik yöntemlerin kullanımı yoluyla ortaya konulmalıdır. Divan Dairesi, taraflarca öne sürülen sınırlandırma çizgilerini reddetmiş ve davaya uygulanabilir olarak belirlediği kriterler ve ilkeler çerçevesinde her iki deniz alanı bakımından tek bir hat ile sınırlandırmayı belirlemiştir. I.C.J. Reports (1984) s.246-291

" Uluslararası Adalet Divanı. Libya ve Malta arasındaki deniz alanında kıta sahanlığının belirlenmesine uygulanacak kurallara ve hakça bir sınırlandırma için izlenecek metoda dair kararını 3 Haziran 1985 tarihinde açıklamıştır. Malta 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine laaftır ancak Libya'nın sözleşmeye taraf olmaması sebebiyle Divan teamül hukukuna göre davayı çözümlenmiştir. Libya, bu dava bakımından da "doğal uzantı" ilkesinin ve orantılılık ilkesinin esas alınması gerektiği görüşündedir. Malta ise, kıyılan karşılıklı uzanan devletler bakımından eşit uzaklık ilkesinin önceliği olduğunu ileri sürmüştür. Divan, kıta sahanlığı alanında devletlerin haklarına ilişkin gelişmeleri de göz önünde bulundurarak, aralarında 400 milden az mesafe bulunan devletler arasındaki deniz alanları belirlenirken coğrafi etmenlerin tek belirleyici olarak tayin edilmesine ihtiyaç bulunmadığını ifade etmiştir. Öte yandan eşit uzaklık ilkesinin kullanılacak tek sınırlandırma yöntemi olmadığını da ayrıca belirtmiştir. Dolayısıyla birtakım hakça ilkelerin göz önünde bulundurulması gerekir. Kararda, bu hakça ilkelerin neler olabileceğine dair birtakım örnekler sayılmıştır. Buna göre, bir tarafın diğerine ait alanları ihlal etmemesi, ilgili tüm durumların göz önünde bulundurulması, eşitliğin mutlak anlamda hakkaniyetli sonuca ulaştıramayabileceği gibi ilkeler ilgili durumlar ışığında göz önünde bulundurulmalıdır. Divan, bu hususlar doğrultusunda, kıyı şeritlerinin özellikleri, aralarındaki uzaklık ve uzunluklarını dikkate almış ve tarafların kıyı şeritlerinin uzunluğuyla kıta sahanlıkları arasında bir orantısızlığın ortaya çıkmasından özellikle kaçınmıştır. I.C.J. Reports (1985) s.29-34.

Romanya ve Ukrayna arasındaki, Karadeniz'de iki devlet arasında tek bir kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırı belirlenmesi için Uluslararası Adalet Divanı önüne getirilen davada karar 3 Şubat 2009 tarihinde açıklanmıştır. Divan, önceki kararları ve devlet uygulamaları ışığında üç aşamalı bir sınırlandırma metodu takip edeceğini ifade etmiştir. Buna göre ilk olarak geçici bir orta hat çizilecek, daha sonra bu hat üzerinde düzeltmeler yapılmasını gerektiren faktörler değerlendirilecek ve buna uygun değişiklikler yapılacak ve son olarak, böylece düzenlenmiş olan hattın, kıyı şeridi uzunluklarıyla belirlenen deniz alanları arasında orantılılık bakımından hakça bir sonuç verip vermediğine bakılacaktır.

Divan, esas hatların çizileceği kıyıları değerlendirmek suretiyle bir orta hat belirledikten sonra birtakım ilgili durumları göz önüne almıştır. Bunlar, kıyı uzunlukları arasındaki muhtemel orantısızlık, Karadeniz'in kapalı yapısı ve bu bölgede daha önce yapılmış

ğal uzantı ilkesi ve hakça ilkeler esaslarına ağırlık tanıdığı gözlenmektedir. Buradaki önemli nokta, sınırlandırmada uygulanması gereken hakça ilkelerin neler olduğu ve hangi unsurlardan oluştuğu sorusudur. Hakça ilkeler uygulanan hukukun bir unsurudur. Bu anlamda, sınırlandırmanın hakça ilkelere uygun gerçekleştirilmesi, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinin 2. fıkrasında söz edilen ex aequo el bono (hakkaniyet ve nısfetyolu) çözüm metodundan farklıdır. Hakkaniyet ve nısfet çözüm yönteminin uygulanması tarafların iradesine bağlıdır. Buna karşın, hakça ilkeler bir uluslararası hukuk kuralının uygulanması anlamına geldiği gibi, tarafların bu yönde bir özel rıza beyan etmeleri gerekli değildir."⁴

Hakça ilkelerin somut olarak tespit edilmesi, söz konusu olayın verilerine bağlıdır. Sınırlandırılacak kıta sahanlığı bölgesinin tüm özellikleri göz önünde bulundurularak bir karara varılması gerekecektir. İlgili bölgenin yerbilimsel unsurları, coğrafi unsurları, devletlerin yaşamsal çıkarları, bölgede ortak petrol yatağı ve tarihi hakların varlığı gibi unsurların hakça bir çözüme ulaşılması yönünde değerlendirilmeleri gerekli olacaktır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi nin 311. maddesinde, sözleşmeye taraf olacak devletler arasında sözleşme hükümlerinin 1958 tarihli Cenevre Sözleşme hükümlerine üstün değer

taşıyacağı belirtilmiştir. Eşit uzaklık-özel durumlar kuralı 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesinde öngörülen bir sınırlandırma kuralıdır. Ancak, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 311. maddesi gereği, sözleşmeye taraf devletler arasında 1982 Sözleşmesi'nin 83. maddesine üstünlük tanınarak uygulanması gerekecektir Bu anlamda, kıta sahanlığı sınırlandırılması kıyıdaş devletler arasında anlaşma yoluyla uluslararası hukuka uygun olarak hakça bir çözüme varılacak şekilde gerçekleştirilecektir.

3. Uluslararası Uygulama

Uygulamada ve mahkeme kararlarında kıta sahanlığı sınırlandırılmasında uygulanacak hakça ilkelerin kapsamında genellikle şu unsurlara yer

sınırlandırma andlaşmaları, sınırlandırma bölgesindeki Yılan Adasının durumu, taraf- ann bu alanlardaki faaliyetleri ve tarafların birtakım güvenlik kaygıları ile ilgili durumlardır. Divan, göz önüne aldığı bu durumların hiçbirinde çizdiği geçici orta hatın değiştirilmesini gerektirecek bir durum görememiştir. Aynı şekilde, tarafların kıyı şeritleri ile çizilmiş olan orta hatla oluşan deniz alanları arasında bir orantısızlık olmadığına karar verilmiştir Aşağıda da ifade edileceği üzere, verilen bu karar da Türkiye'nin kıta sahanlığı tezleri açısından önemlidir. Divan, Romanya-Ukrayna MEB-Kıta sahanlığı sınırının tespit edilmesinde uyuşmazlığa neden olan Serpents (Yılan) adasının 12 mil karasuları dışında MEB ve Kıta sahanlığına sahip olmadığını ve bir sınır hattı çizilmesinde esas nokta olarak kullanılamayacağını belirtmiştir. I.C.J. Reports (2009) s. 61-134.

Pazarcı s.377, Toluner s.204

verilmektedir: Bölgenin coğrafi özellikleri, yerbilimsel unsurlar, devletlerin yaşamsal çıkarları, bölgede başka sınırların varlığı, bölgede petrol yatağı olması, tarihi haklar, güvenlik vs. Hakça ilkelerin unsurlarının kesin ve net olarak belirlenmesi mümkün değildir. Her somut olaya göre yeni unsurların belirlenmesi ve göz önünde bulundurulması gerekecektir. Kıta sahanlığının sınırlandırılmasında gözetilmesi gereken ilkeler yönünden Uluslararası Adalet Divanı'nın Kuzey Denizi²³ Kıta Sahanlığı davasında verdiği 20 Şubat 1969 tarihli karar önemli hukuki bir belgedir. Bu anlaşmazlığın bir tarafını Federal Almanya, diğer tarafını Danimarka ve Hollanda teşkil etmişlerdir. Dava konusu, Kuzey Denizi Kıta Sahanlığında taraflardan her birine ait olan alan- lann taraflar arasında sınırlandırılmasında uygulanacak uluslararası deniz hukuku kural ve ilkelerinin neler olduğunun tespit edilmesine ilişkin idi. Hollanda ve Danimarka 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi'nde yer alan eşit uzaklık ilkesinin hukuk mantığı açısından zorunlu bir ilke olduğunu ve uygulanması gerektiğini iddia etmişlerdir. Buna karşın, Federal Almanya 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesini onaylamadığı ve sözleşmenin 6. maddesini uygulama yükümlülüğünün bulunmadığını belirtmiştir. Bunun yanı sıra, Almanya, eşit uzaklık ilkesinin, ilgili taraflar arasında adil ve nısfete uygun bir sınırlandırma sağladığı durumda uygulanabileceğini ileri sürmüştür.

Uluslararası Adalet Divanı Almanya'nın ileri sürdüğü tezi benimsemiştir. Bununla beraber, Hollanda ve Danimarka tezlerine göre bir karara varmanın, yani eşit uzaklık ilkesinin (= equidistance) uygulanmasının da adil bir sonuca ulaştırmayacağını belirtmiştir.

Uluslararası Adalet Divanı, söz konusu Kuzey Deniz Kıta Sahanlığı Davalarında aşağıdaki önemli sonuçlara varmıştır.

1- Kıta Sahanlığı kavramı bakımından önemli unsur, onun kara ülkesinin bir uzantısı olmasıdır. Bir sualtı alanı bir devletin doğal uzantısı değilse, o alan başka bir ülkeye nazaran kendisine daha yakın olsa bile kendisine ait (bitişik) olduğu kabul edilemez.

2- Kıta Sahanlığının sınırlandırılmasında, 1958 Sözleşmesi'nin 6. maddesinde öngörülen eşit uzaklık ilkesinin taraflarca uygulanması zorunlu değildir.

3- Bütün durumlara ve olaylara uygulanabilecek ve zorunlu tekdüze bir sınırlandırma metodu mevcut değildir.

4- Sınırlandırmada önemli olan uygulanacak metodun kendisi değil, hakça ilkelerin uygulanması suretiyle bütün taraflar için makul olan bir sonuca varılmasıdır.

Kuzey Denizi doğuda Norveç, Danimarka, Federal Almanya, Hollanda, Belçika ve Fransa, batıda İngiltere'nin kıyıdaş olduğu kapalı denizi andıran coğrafi konumdadır.

5- Sınırlandırma, hakça ilkelerin ışığında, söz konusu somut olayın bütün unsurları dikkate alınarak ve diğer tarafın kara parçasının doğal uzantıları üzerindeki haklarına tecavüz edilmeden, her

devlete kara parçasının denizin altında doğal uzantısını teşkil eden alanların verilmesini sağlayacak şekilde yapılmalıdır.

Kıta sahanlığı sınırlandırılmasının hakça ilkeler çerçevesinde tespit edilmesini öngören ve Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davalarında da kabul edilen yukarıda belirtilen kurallar sonraki uluslararası mahkeme ve hakemlik kararları ile teyit edilmiş ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde yeniden düzenlenen kıta sahanlığı kavramı ve hukuki rejimini önemli ölçüde etkilemişlerdir.

III- EGE KITA SAHANLIĞI UYUŞMAZLIĞI

1. Genel Olarak

Türkiye ve Yunanistan arasında, bugün hala bir çözüme kavuşmamış olan Ege Denizi Kıta Sahanlığı sorunu 1972-1973 yıllarında doğmuştur.⁰

Ege Denizi'nde açık deniz alanında yapılan araştırma ve incelemeler sonucu zengin maden, petrol ve canlı kaynakların bulunduğu tespit edilmiştir. Türkiye, deniz dibinde sismik araştırmalar yapmak üzere, MTA Sismik I araştırma gemisine 13.7.1976 günü Ege açık deniz alanına açılması ve orada gerekli araştırmaları yapması görevini vermiştir. Bunun üzerine Yunanistan Ege açık deniz alanı altında bulunan kıta sahanlığının kendisine ait olduğunu ileri sürerek 10.8.1976 tarihinde bir yandan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne, diğer yandan tek taraflı bir biçimde Adalet Divanına başvurmuştur. Güvenlik Konseyi 25.8.1976 tarih ve 395 (1976) sayılı kararında, taraflara birbirlerinin uluslararası hak ve yükümlülüklerine saygı göstermelerini ve sorunun çözümü konusunda doğrudan görüşmelere başlamalarını tavsiye etmiştir.

Uluslararası Adalet Divanı Yunanistan'ın ihtiyati tedbir verilmesine ilişkin talebini, Türkiye'nin yaptığı sismik araştırmalarda, Yunanistan'a giderilmesi imkânsız bir zararın verilmesi tehlikesinin bulunmadığı gerekçesiyle reddetmiştir.

Türkiye, Divanın Ege ihtilafına bakmaya yetkili olmadığını ileri sürerek herhangi bir layiha vermediği gibi, sözlü duruşma safhasına da katıl-

Yunanistan'ın Ege Denizi'nde petrol arama faaliyetlerine başlamasıyla birlikte Türkiye de 18.10.1973 tarihinde Türkiye petroleri Anonim Ortaklığına (TPAO) Ege Denizinde Türk karasuları dışında kıta sahanlığı üzerinde petrol arama ruhsatı vermiştir. Yunanistan bunu resmen protesto etmiştir. Türkiye'de 27.2.1974 tarihli bir nota ile Yunan protestosunu reddetmiştir. Ancak, 10.10.1978 tarihinde Yunanistan'ın yetki konusundaki iddialarını çürütmek amacıyla Divan'a bir mektup sunmuştur.

Türkiye, Yunanistan'ın yetki konusunda dayandığı 1928 tarihli Uluslararası Uyuşmazlıkların Çözümü Konusunda Genel Senedin yürürlükte olmadığını belirtmiştir. Yürürlükte kabul edilse bile, Yunanistan bu senede katılırken "ülke statüsüne" ilişkin ihtilafları Divan'ın yargı yetkisi dışında kalacağı konusunda bir çekince ileri sürmüştür. Uluslararası Adalet Divanı, Yunanistan ve Türkiye'nin görüşlerini inceledikten sonra 19.12.1978 tarihli karar ile Ege kıta sahanlığı uyuşmazlığına bakmaya yetkili olmadığına karar vermiştir. Divan, yetkisizlik kararını Yunanistan'ın Genel Senede taraf olurken koyduğu çekinceye dayandırmıştır.²⁷

Bugüne kadar çözüme kavuşmamış Ege Denizi kıta sahanlığı sorunu Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerine de yansımıştır. Gerek 17 Aralık 2004 tarihli Avrupa Birliği Zirvesi Sonuç Bildirgesinde, gerekse 3 Ekim 2005 tarihli Müzakere Çerçeve Belgesinde (m.6) bu sorunun çözümü Türkiye'nin tam üyeliği yolunda bir ön-şart haline getirilmiştir.

2. Tarafların Tezleri

Taraflar arasındaki uyuşmazlık esas olarak iki ayrı niteliktedir. Bunlar, kıta sahanlığının sınırlandırılmasının özüne ilişkin uyuşmazlık ve bu uyuşmazlığın hangi metotla çözüleceğine ilişkin uyuşmazlıktır.²⁸

Bugüne kadar çözüme kavuşmamış Ege Denizi kıta sahanlığı sorunu, Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerine de yansımıştır. Gerek 17 Aralık 2004 tarihli Avrupa Birliği Zirvesi Sonuç Bildirgesinde, gerekse 3 Ekim 2005 tarihli Müzakere Çerçeve Belgesinde (m.6) söz konusu uyuşmazlığın çözümü Türkiye'nin tam üyeliği için bir ön şart haline getirilmiştir.

Aşağıda, Yunanistan ve Türkiye'nin Ege kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin hukuki görüş ve tezleri değerlendirilecektir.

A) Yunanistan'ın Tezleri:

a) Tam Kıta Sahanlığı Hakkı

Yunanistan bu konudaki görüşlerini 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine dayandırmıştır. Yunanistan söz konusu sözleşmenin 1. ve 2.

Bkz. Aegen Sea Continantal Shelf Case, I.C.J. Reports (1978) s.1-45; ayrıca A. Gündüz; Ege Denizi Kıta Sahanlığı Davası ve Bazı Düşünceler, M.H.M.Ö.H.B. Yıl. 3, 1983, sayı 2, s. 11-23.

Pazarcı H; Ege Sorunları Semineri, Ege Adalarının Hukuki Statüsü, A.Ü.S.B.F No: 552, Ankara, 1986, s.80.

maddelerine dayanarak adalarında (aynen kıta ülkesi gibi) tam kıta sahanlığı hakkına sahip olduklarını iddia etmektedir. Yunanistan 7.2.1974 tarihli notasından başlayarak sürekli uluslararası platformda Ege'deki adalannın istisnasız kendi ana ülkesi ile eşit bir biçimde kıta sahanlığı hakkına sahip olduğunu ileri sürmektedir. 1958 tarihli Kıta Sahanlığı Sözleşmesi nin 1. maddesinin (b) fıkrasında, adaların kıta sahanlığının kıta ülkesi için öngörülen ilkelere göre tespit edileceği belirtilmiştir.

Değerlendirme: Yunanistan'ın ilgili hükümleri ve yine aynı sözleşmenin 6. maddesini yorumlayışı kabul edilmeyecek, su i generis bir yorumdur. Uluslararası Adalet Divanının 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasının kararında Yunanistan'ın bu görüşü şöyle çürütülmektedir.

"Cenevre Sözleşmesinin 1. ve 2. maddelerinin sınırlandırma ile doğrudan ilgisi yoktur. 1. madde, kıyıları karşılıklı veya bitişik devletler arasında sınırlandırmayı değil, sadece kıta sahanlığının açıklara doğru dış sınırını ilgilendirir." Divanın bu görüşünü şöyle yorumlamak mümkündür:

Karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge haklarına ilişkin genel hükümler mutlak nitelik taşımazlar. Başka devletlerin hakları söz konusu olduğu zaman kısıtlanabilirler. Belirtilen konuların her biri için ayrı ayrı sınırlandırma hükümleri öngörülmesinin anlamı budur.

Ayrıca, Divan 1969 tarihli kararındaki bu görüşünü, 1982 tarihli Tu- nus-Libya Kıta Sahanlığı Davasına ilişkin kararında da teyit ederek, doğa) uzantının sınırlamanı saptanmasıyla hakkaniyet ilkesine uygun bir sınırlandırmanın eş anlamda olmayacağını" belirtmiştir.

Sözleşmede, kıyıları aynı kıta sahanlığına bitişik olan komşu devletler arasında sınırlandırmaya ilişkin özel bir hüküm vardır. Bu nedenle, kıtası- hanlığını tanımlayan ve dış sınırını tanımlayan 76. maddesinin 10. fıkrasında, bu hükmün, kıta sahanlığının komşu devletler arasında sınırlandırma sorununu etkilemeyeceğini açıkça hükme bağlamıştır. Ayrıca, uluslararası deniz hukuku açısından adaların her durumda kendilerine ait kıta sahanlığına sahip olabilecekleri görüşü doğru görünmemektedir. 1958 Sözleşmesinin 1. maddesi ve 1982 Sözleşmesinin 121. maddesinde adalara da kara ülkesi için uygulanması öngörülen kuralların uygulanmasının kabulü, şartlar ne olursa olsun, adaların kıta sahanlığına sahip olacakları anlamına gelmez. Uluslararası uygulama adalara bazen kısmi etki tanımakta bazen de hiç etki tanımamaktadır.²⁹ Adalanna kendilerine ait deniz alanları olup olmayacağı konusunda, adanın bütün özelliklerinin (büyüklüğü, coğrafi durumu, nüfusu, sosyal ve ekonomik yaşamı vs.) göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Pazarcı, Ege Semineri, s.83.

b) Eşit Uzaklık İlkesi:

Yunanistan, kıta sahanlığı sınırlandırmasının, uluslararası hukuk uygulaması ve teorisine göre, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin 6. maddesinde gösterilen eşit uzaklık ilkesine dayanması gerektiğini iddia etmektedir. Yunanistan, Türkiye ile Yunan adalarının kıta sahanlığı sınırlandırılmasında uluslararası örf ve adet kuralı niteliği kazanmış olduğunu ileri sürdüğü eşit uzaklık ya da orta hat metodunun uygulanması gerektiğini düşünmektedir. Yunanistan'a göre taraflar arasında anlaşma yapılmamışsa, kıta sahanlığının sınırlandırılmasında genel ilke eşit uzaklık ilkesidir. Türkiye ve Yunanistan arasındaki sınırlandırma Türkiye'ye en yakın olan adalar arasında eşit uzaklık ilkelerine göre yapılmalıdır.

Değerlendirme: Sözleşmenin 6. maddesinde öngörülen kuralın Türkiye'ye karşı ileri sürülmesi, Türkiye'nin sözleşmeye taraf olmaması nedeniyle, hukuken mümkün değildir. Diğer taraftan. Uluslararası Adalet Divanı, 1969 tarihli kararında, eşit uzaklık ilkesinin zorunlu bir hukuk kuralı olmadığını, sadece sınırlandırmada kullanılabilecek çeşitli metotlardan birisi olduğunu beyan etmiştir. Divan, söz konusu ilkenin birçok durumda adaletsizlik doğurduğunu ve bu nedenle uygulanmaması gerektiğini daha sonraki kararlarında da aynen tekrarlamıştır. Eşit uzaklık ilkesi bir örf ve adet kuralı niteliği taşımadığından dolayı,

Türkiye'nin söz konusu ilkeyi uygulaması konusunda, genel uluslararası hukuktan doğan bir yükümlülüğü de bulunmamaktadır. Uyuşmazlıkta uygulanacak kurallar uluslararası hukukun genel ilkeleridir. Divan'ın çeşitli kararlarında ifade edilen ilkelere ve 1958 Sözleşmesi'nin 6., 1982 Sözleşmesi'nin 83. maddelerine göre, sınırlandırmada birinci kural, tarafların karşılıklı anlaşmasıdır. Tek taraflı sınırlandırma yapılamaz.

Ayrıca, eşit uzaklık ilkesi 1958 Sözleşmesi'nin 6. maddesinde, özel durumlar istisnasıyla birlikte öngörülmüş bir ilkedir. Özel durumlar istisnasının amacı, hakça ilkelere uygun bir sınırlandırmanın gerçekleşmesini sağlamaktır. Özel durum yaratan unsurların başında sınırlandırma bölgesinde yer alan adalar gelir. Ege Denizi'nde, Yunan adalarının sayısı ve konumları bakımından bir özel durum vardır. Bu nedenle, Ege Denizi'nin bu özelliği göz önünde bulundurularak sınırlandırmanın hakça ilkelere göre yapılması gerekmektedir.

c) Türkiye ile Yunan Adalarının En Doğuda Olanı Arasında Sınırlandırmanın Olması:

Yunanistan, kıta sahanlığı sınırlandırmasının eşit uzaklık ilkesine uygun olarak Türkiye ile Yunan adalarının en doğuda bulunanları arasında yapılması gerektiği görüşündedir. Bunun sonucu olarak, Türkiye Yunan

adalarının batısında, hiçbir hak iddia edemez. Yunanistan'a göre, Türkiye'nin sınırlandırmayı Yunan adalarının batısından geçirmek isteği ve adaların batısından ve arkasında sismik araştırma yapması ve ruhsat vermesi uluslararası hukuka aykırıdır.

Değerlendirme: Sınırlandırmada eşit uzaklık ilkesinin Anadolu kıyısı ile doğuda bulunan Yunan adaları arasında uygulanması, Anadolu'nun Ege Denizine bakan yüzünün, adaların Ege Denizine bakan yüzlerinin toplamından daha fazla olmasına rağmen, Türkiye'nin kıta sahanlığı alanlarına sahip olmaması gibi, doğal uzantı ilkesi ve hakkaniyet ilkesine ters düşen bir sonucun doğmasına yol açar. Bu durum gerek 1958 Cenevre Sözleşmesinde, gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin yer alan hükümlerle bağdaşmaz.

Ayrıca Yunanistan'ın bu iddiasına, Fransa ve İngiltere arasında Manş Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılması uyuşmazlığında Hakem Mahkemesinin verdiği 1977 tarihli kararda oldukça zayıflatılmaktadır.³⁰ Davanın konusu, Fransa kıyılarının hemen önünde bulunan İngiltere'ye ait Anglo-Normand adalarına tanınacak haklara ilişkin idi. İngiltere -aynen Yunanistan gibi- 1958 Sözleşmesinin 6. maddesine dayanarak eşit uzaklık ilkesini savunurken, Fransa sorunun hakça ilkelere göre çözümünü talep ediyordu. Mahkeme, Anglo-Normand adalarının özel durum teşkil ettiğini ve eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasının Fransa'ya ait olacak olan kıta sahanlığı alanlarının İngiltere'ye verilmesi sonucunu doğuracağını ve bunun adaletsizlik yaratacağını belirtmiştir. Bu nedenle asıl sınır çizgisini iki ülke kıyıları arasında orta hat olarak kabul edip, adaların üstünden atlayarak arkalarında Fransa'ya kıta sahanlığı hakları tanıdı.

Ayrıca, Adalet Divanı, Tunus-Libya Davasına ilişkin 1982 tarihli kararında³¹ Tunus'un bir adasını değerlendirmeye almadan, Kerkennah Takım Adaları'na sadece "kısmi etki" tanımıştır. Bu da göstermektedir ki, uluslararası uygulama ve mahkeme kararları, adalara bazen kısmi etki (partial effect) bazen de hiçbir etki tanımamaktadır. Eşit uzaklık ilkesinin Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırmasında uygulanacak hakça bir çözüme ulaşılabilmesi, ancak Türkiye ve Yunanistan'ın ana kara ülkelerinin esas alınarak tespit edilecek bir orta hatla mümkün olabilir.

d) Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi:

Yunanistan kıta ülkesi ve adalardan oluşan bir devlet olduğunu ve ülkesinin bütünlüğü arasına yabancı bir deniz alanının girmemesi gerektiği

30

Bkz. Anglo-French Case, ILR, s.4, 6-18

I.C.J. Reports (1982) S.37-47

görüşünü ileri sürmektedir. Buna göre Türkiye'nin karşısında bulunan adalar Yunan ülkesinin ayrılmaz bir parçasıdır. Yunan egemenliğinde bulunan bu adaları kıta ülkesinden ayırmadan, Yunan ülkesini bir bütün olarak ele almak gerekmektedir. Bu sebeple, kıta sahanlığı sınırlandırmasında Türkiye'ye karşılıklı kıyıları olarak en uçtaki adaların esas alınması gerekir.

Değerlendirme: Uygulanan uluslararası hukukta, sınırlandırma konusunda ülkenin bölünmez bütünlüğü ve siyasi birlik ilkeleri bulunmamaktadır. Bugün Yunan adaları ve kıta ülkesi arasında da açık

deniz alanları yer almaktadır. Sorun Yunanistan'ın iddia ettiği gibi, Anadolu kıyıları yakınındaki adaların bulunduğu bölgede kıta sahanlığının Türkiye ile Yunanistan arasında sınırlandırılması değildir. Aksine, Ege Denizi'nin bir bütün olarak ele alınıp Ege Denizi kıta sahanlığının ilgili devletler arasında hakça ilkelere uygun olarak sınırlandırılması sorunudur. Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesini ileri süren Yunanistan kendisini takımda devleti olarak görmekte ve ana ülkesi ile Ege'de en uçtaki adaları takımda esas hatları içinde birleştirmeye çalışmaktadır.

Ancak bu görüş 1982 B.M.D.H. Sözleşmesindeki (m.46 vd) takımda rejimini düzenleyen hükümler ile çelişmektedir. Sözleşme, takımda rejiminden yararlanarak adalar ve kıta ülkesinin birleştirilmesini kabul etmediği gibi ülkesel bütünlük ilkesine dayanarak adaların, kıta ülkesi ile koşulsuz bir şekilde eşit olarak değerlendirilmesine karşı çıkmaktadır. Uluslararası vargı ve hakemlik kararları da bu yöndedir.³²

e) Kıta Sahanlığı Üzerinde Münhasır Egemen Haklar:

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 2. maddesi uyarınca kıyı devleti, kıta sahanlığı alanları üzerinde münhasır egemen haklara sahiptir. Yunanistan buna dayanarak, kendi izni olmadan üçüncü devletlerin söz konusu alanlarda araştırma ve işletmede bulunamayacaklarını ve dolayısıyla Türkiye'nin buna ilişkin verdiği ruhsatların hukuka aykırı olduğunu ve geçersiz sayılması gerektiğini ileri sürmektedir. Türkiye'nin Ege kıta sahanlığında sismik araştırma yapması Yunanistan'ın münhasır iznine bağlı olduğu iddia edilmektedir.³³

Değerlendirme: Bu görüş, ilke olarak doğrudur. Gerçekten de, 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin 2. maddesinin 3. fıkrasında, kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki haklarının, herhangi bir özel tebliğ ya da fiili işgale bağlı olmadığı belirtilmiştir. (Aynı şekilde 1982 B.M.D.H.S. m.77 III)

Pazarcı, Ege Semineri s.80

OConnell Yunan tezini savunmaktadır. Bkz. Haluk Kabaalioğlu; Ege Kıta Sahanlığı

Uyuşmazlığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar Danıştay Dergisi, 1979, s. 107-108

Ancak, bu kıyı devletinin denizleri kendi egemenliği altına alabilecek şekilde tamamen keyfi tasarruflarda bulunabileceği anlamına gelmez. Ege Denizi henüz sınırlandırılması yapılmamış ortak bir denizdir. Yunanistan'ın kendine özgü yöntemlerle sınırları belirleyip bütün Ege Kıta Sahanlığına sahip olma teşebbüsleri hukuki dayanaktan yoksundur. Ege Denizi gibi, jeolojik, jeofizik, coğrafi ve stratejik gibi birçok özelliklerin bir arada değerlendirilmesi gereken bir bölgede Yunanistan'ın tek yanlı olarak kıta sahanlığı iddiasında bulunması hukuken geçerli değildir. Bu nedenle, Türkiye'nin Ege Denizi kıta sahanlığına ilişkin hakları, Yunanistan'ın tek taraflı kararlarıyla kaldınamaz.

B) Türkiye'nin Tezleri

Türkiye'nin Ege kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin hukuki görüşleri Yunanistan'ın görüşlerinin yukarıda değerlendirildiği bölümlerde önemli ölçüde yansıtılmıştır. Türkiye'nin konuya ilişkin görüşlerini aşağıdaki şekilde toplamak mümkündür:

a) Doğal Uzantı: Kıta Sahanlığı sınırlandırılmasında doğal uzantı esastır. Kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denize doğru ve deniz altındaki doğal bir uzantısını teşkil eder. Bir kıta ülkesinin doğal uzantısında yer alan adaların kendilerine ait kıta sahanlığı yoktur. Kıta sahanlığına ilişkin haklar kıyı devletinin kara ülkesi üzerindeki haklarına binaen ipso facto ve ab initio vardır. Bu haklar, deniz dibini araştırma ve kaynakların işletme konusunda egemenliğin genişlemesine yol açar. Kıta sahanlığına ilişkin haklar kendiliğinden vardır ve onları kullanmak için özel bir işlem yapmaya gerek yoktur. İşte bu nitelikteki kıta sahanlığı hakları (Yunanistan'ın ileri sürdüğü görüşün aksine) her iki devletin de "ülkesel statüsünü etkilememektedir."³⁴

Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasında verdiği kararda da belirtildiği gibi, kıta sahanlığının en belirleyici özelliği, onun kara ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısı olması sebebiyle, sınırlandırmadaki temel unsurda doğal uzantıdır. Bu nedenle, Ege Denizi kıta sahanlığı Anadolu'nun doğal bir uzantısıdır. Anadolu'nun doğal uzantısı üzerinde bulunan Yunan adalarının kendilerine mahsus bir kıta sahanlığı yoktur.

b) Sınırlandırmada Anlaşmanın Esas Olması:

Deniz hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmelerin (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi m.6; 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleş-

Gündüz A, Ege Denizi Kıta Sahanlığı Davası ve Bazı Düşünceler; M.Ö.H.B. Yıl.3, 1983, Sayı.2; s.18 ⁵

mesi m.83) ve teamül hukuku kurallarının öngördüğü gibi, kıta sahanlığı sınıflandırılmasının öncelikle taraflar arasında yapılacak bir "andlaşma" ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bunun sonucu olarak, Divan'ın 1969 tarihli kararında da belirtildiği gibi, tek taraflı kıta sahanlığı sınırlandırılması yapılamaz. Tarafların müzakere etmesi ve müzakerelerin anlamlı biçimde yürütülmesi gerekir.

c) Hakça İlkeler:

İlgili taraflar arasında bir andlaşma sağlanamayan hallerde, Uluslararası Adalet Divanının da kabul ettiği gibi, kıta sahanlığı sınırlandırılması, uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak "hakça ilkeler" uyarınca yapılmalıdır. Türkiye Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılmasında eşit uzaklık ilkesini uygulamak konusunda hukuki bir yükümlülük taşımamaktadır. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinin 6. maddesinde öngörülen eşit uzaklık ilkesi, Türkiye'nin sözleşmeye taraf olmaması nedeniyle Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Ayrıca, eşit uzaklık ilkesi bir örf ve adet kuralı niteliğini kazanamadığı gibi, Uluslararası Adalet Divanının 1969 tarihli kararında da eşit uzaklık ilkesinin ilgili taraflarca uygulanmasının zorunlu olmadığı ifade edilmiştir. Divan, 1969 tarihli kararında "hakça ilkeler" ve "bütün ilgili durumlar" çerçevesinde sınırlandırmanın yapılması gerektiğini belirtmiştir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 83. maddesinde "hakça ilkeler'den daha geniş ve kapsamlı bir şekilde "hakça çözüm" kavramına yer vermiştir. Hakça ilkeler soyut bir hukuki kavram değildir. Sınırlandırma bölgedeki bütün somut özellikler (jeolojik, jeofizik, topografik unsurlar, kıyıların durumu, adalar, adaların boyutları, diğer ülkeye mesafesi, ekonomik ve sosyal durumu güvenlik, deniz ulaşımı, petrol yatakları ve tarihi haklar) göz önünde bulundurularak hakça ilkelere göre yapılmalıdır.

d) Özel Durumlar İstisnası

Özel durumlar istisnası, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesinde aynen eşit uzaklık ilkesi gibi, öngörülen ve aynı derecede önemli bir unsurdur. Ege Denizi nde bulunan ada ve adalar topluluğunun varlığı "özel durumlar" oluşturur. Ege, kendisine mahsus özel durumu olan bir yarı kapalı denizdir. Sınırlandırmada bölgenin özellikleri konusunda adalar, özel durum yaratan unsurların başında gelir. Ege Denizi nde, Yunan adalarının sayısı ve konumları yüzünden dünyanın başka hiçbir yerinde olmayan ağırlıkta özel durum mevcuttur. Ege Denizi, yarı kapalı bir deniz olarak "tipik bir özel durum"dur.³¹ Bu nedenle, Ege Denizi'nin tüm coğrafi, jeofizik, stratejik özelliklerinin göz önünde bulundurularak kıta sahanlığı

is

Yolga Namık; Ege'de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.E Yayınları Ankara, 1986, s. 167 sınıflandırılmasının "hakça bir çözüme" ulaşılacak şekilde yapılması zorunluluğu vardır.

e) Lozan Dengesi

Türkiye'nin kıta sahanlığı sınıflandırılmasındaki son görüşü yarı siyasi, yan hukuki bir başka gerekçeye dayanmaktadır. Buna göre, 1923 tarihli Lozan Andlaşması Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi'nden faydalanma konusunda bir denge kurmuştur.³⁶ Her iki ülkenin Ege Denizi nin doğal kaynak ve zenginliklerinden faydalanmaları eşit şartlarda olmalıdır. Eşit şartlarda faydalanma, Ege kıta sahanlığı sınırlandırılmasında hakça ilkelerin uygulanmasıyla mümkün olabilecektir. Burada önemli olan nokta hakça ilkelerini içinin nasıl doldurulacağıdır. Hakça ilkelerin, içeriğinin kesin ve net olarak tespit edilememesi sebebiyle birtakım sorunlar yaşanmaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasındaki denge sadece kıta sahanlığı ile sınırlı olmayıp, diğer sorunlarla yakından ilgilidir. Gerek Ege'de karasulan sorunu gerek adaların aidiyeti sorunu, gerek FIR (Flight Information Region; Uçuş Bildirim Bölgesi) hattı sorunu kıta sahanlığı sorunu ile bağlantılıdır. Bütün bu sorunların temelinde, Ege'de karasuları genişliği sorunun çözülmemesi yatmaktadır.

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde eşit uzaklık-özel durumlar kureili, kıta sahanlığı sınırlandırılması konusunda öngörülmüş bir kuraldır. Buna karşın 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi nin 83. maddesinde sınırlandırmanın anlaşma yoluyla hakça bir çözüme varılacak biçimde yapılması hükme bağlanmıştır. 1982 Sözleşmesinin 311. maddesi uyarınca, sözleşmeye taraf devletler arasında 1982 Sözleşmesinin 83. mad- de-sine öncelik tanınarak uygulanması gerekir.

Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılması konusunda Türkiye'nin hukuki tezlerinin önemli bir gerekçesini oluşturan doğal uzantı unsurunun, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1985 tarihli Malta-Lıbya kıta sahanlığı davasına ilişkin kararından sonra zayıfladığı söylenebilir. Buna rağmen, yer- bilimsel unsurlar

hakça ilkelerin içeriğinin tespit edilmesinde hala çok önemli ağırlığa sahiptirler. Türkiye'nin savunduğu hakça ilkeler tezi bugün uluslararası hukuk tarafından kabul edilmektedir. Bu nedenle, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında önemli nokta, uygulanacak metodun kendisi değil, hakça ilkelerin uygulanması yoluyla ilgili taraflar için, adil ve makul bir sonuca varılması olduğu unutulmamalıdır. Hakça ilkelerin somut olarak tespit edilmesinde de Ege Denizinin kendine mahsus özellikleri oldukça önemli rol oynayacaktır. Kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda,

16

Pazarcı, s.384

uluslararası deniz hukukunda kabul edilen temel kural uygulanacak, ilke veya usulün kendisi değil, hakça ilkelerin uygulanması suretiyle hakça bir çözüme ulaşılmıştır. Ancak bu şekilde Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denzine ilişkin denge korunabilir. Lozan Andlaşması'nın kıyıdaş komşu devletler arasında kurduğu denge, Ege Denzinden eşit şartlarda yararlanmayı gerektirmektedir.

ALTINCI BÖLÜM MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

I- MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE KAVRAMI

1. Tanım

Devletin deniz ülkesi içsular ve karasularından oluşur. Karasularının iç sınırın içsular rejiminin geçerli olduğu deniz alanı ile karasular rejiminin geçerli olduğu deniz alanını ayıran sınırdır. Karasuların dış sınırı ise, karasular rejiminin geçerli olduğu deniz alanı ile açık deniz rejiminin ve açık denizdeki özel rejimlerin (Bitişik Bölge, Kıta Sahanlığı, Münhasır Ekonomik Bölge) geçerli olduğu deniz alanlarını ayıran sınırdır. Kıyıdan itibaren 200 mil genişlikteki alanı ifade eden münhasır ekonomik bölge, bu deniz alanında kıyı devletine önemli ekonomik haklar ve yetkiler veren bir kavramdır.

Münhasır Ekonomik Bölge, kıyı devletine karasuları esas hattından başlayarak 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanıdır.¹

2. Gelişimi

Münhasır Ekonomik Bölge, 1945'den sonra bazı Güney Amerika Devletleri'nin ortaya attığı miras denizi kavramı ile 1960'lı yıllardan itibaren yerleşmeye başlayan balıkçılık bölgesi kavramının etkisi sonucu kıta sahanlığı üzerindeki yetkileri de kapsayan bir kavram olarak gelişmiştir. Bu kavram 1971'de Afrika-Asya Hukuk Danışma Komitesinin Kolombo'da yaptığı toplantıda Kenya temsilcisi tarafından ortaya atılmış daha sonra da Afrika ülkelerinin önderlik etmeleri ile Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda yeni bir kavram olarak 1982 tarihli B.M. Sözleşmesiyle kabul edilmiştir.² Balıkçılık bölgesi ve açık denizde balıkçılık konusunda

S. Toluner; Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul 1996, s. 271; H. Pazarcı; Uluslararası Hukuk Dersleri II-kitap, Ankara 1993, s. 385 vd. i. Von Münch Völkerrecht. Berlin / New York, 1982, s. 409 vd. I. Brownlie, Principles of public international law, 4. Edition, Oxford, 1995, s. 224 vd. F.H. Baykal, Devletler Hukukunda Münhasır Ekonomik Bölge Kavramı ve Hukuki Niteliği, İstanbul 1987.

Toluner s. 272; Pazarcı s. 385.

kıyı devletlerinin öncelikli hakları, burada "Münhasır Ekonomik Bölge" adı altında ve geniş çerçevede ele alınmıştır. 1970'li yılların ikinci yarısında birçok devlet 200 millik münhasır bölge uygulamaya başlamışlardır. Bu uygulamanın yaygın hale gelmesiyle birçok uluslararası deniz hukuku uzmanı uluslararası örf ve âdet hukukunun kıyı devletine 200 millik alanda haklar ve yetkiler uygulamaya imkân verdiğini ileri sürmüşlerdir. MEB kavramının 1982 Sözleşmesinde düzenlenmesinden sonra Uluslararası Adalet Divanı, 1982 Tunus/Lıbya ve 1985 Libya/Malta davalarında "MEB devlet uygulamalarında uluslararası örf ve âdet hukukunun bir parçası haline geldiğini" belirtmiştir. Benzer bir görüş Avrupa Toplulukları Adalet Divanı tarafından da benimsenmiştir.³ Avrupa Birliği'ne üye kıyı devletleri 200 millik alanlarda başta balıkçılık hakları olmak üzere diğer konularda egemen haklar ve yetkiler kabul etmektedirler. Bunun yanında, ABD 1983 yılında ve Sovyetler Birliği 1984 yılında balıkçılık bölgelerini Münhasır Ekonomik Bölgeye dönüştürmüşlerdir.

Böylece münhasır ekonomik bölge başlangıçta az gelişmiş devletlerin gelişmesine olanak sağlamak amacıyla ortaya çıkan bir kavramsa da, bu kavram zamanla diğer gelişmiş devletler tarafından da oldukça

benimsenmiştir.

1982 B.M.D.H.Sözleşmesi'nde Münhasır Ekonomik Bölge 55. maddede aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır. "Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup sözleşmede düzenlenmiş özel rejime (m.55-75) tabi olan ve bu rejim gereği kıyı devletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri bu sözleşmenin ilgili maddeleri ile düzenlenmiş olan bir bölgedir."

II- MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGENİN HUKUKİ REJİMİ

1. Genel Olarak

Kıyı devleti 200 mile kadar varan münhasır ekonomik bölgede su yüzeyi toprak altı ve üstü canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, muhafazası, işletilmesi, korunması ve idaresine ilişkin haklara ve yetkilere sahiptir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede bir kısmı ekonomik amaçlı, bir kısmı yasama ve yargılama yetkilerini içeren egemen haklarını düzenlemektedir.

Ancak, sözleşme, üçüncü devletlere de bu deniz alanı üzerinde bazı haklar tanımaktadır.⁴

Barbara Kvvzatkovska, The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the Nevv Lavv of the Sea, 1989, s.28 vd.

4

1982 B.M.D.H.S. m.58 ve 69.70.

2. Kıyı Devletinin Ekonomik Amaçlı Hakları

1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin "Münhasır Ekonomik Bölgede Kıyı Devletinin Hakları, Yetkisi ve Yükümlülükleri" başlıklı 56. maddesine göre kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede;

1. 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 haklara,

2. Bu sözleşmenin ilgili hükümleri ile sağlanmış bulunan:

- a. Sun i adaların tesislerin ve yapıların kurulması ve bunların kullanılması,
- b. Denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapılması,
- c. Deniz çevresinin korunması ve muhafazası,

hususlarında yargı yetkisine,

3. Bu sözleşme ile sağlanmış bulunan diğer hak ve yükümlülükler sahiptir.

Deniz yatağı ve toprak altı ile ilgili olarak kıyı devletine tanınan ve bu madde de belirtilen haklar, aynı sözleşmenin "Kıta Sahaneliği" başlıklı 6. kısmında yer verilen hükümlere uygun olarak kullanılacaktır.

Kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede doğal kaynaklar üzerindeki egemen hakları iki tür doğal kaynaklara yöneliktir.

1. Canlı doğal kaynaklar,

2. Madenler ve öteki cansız doğal kaynaklar.

Canlı doğal kaynaklar, hem su altında hareket eden nekton türü balık ve benzeri canlılar ile balina, yunus gibi memeli canlıları, hem de deniz yatağı ve toprak altında yaşayan benthos türü sabit deniz ürünlerini içermektedir. Ayrıca bunlara bitkisel nitelikli canlılar da buna eklemek gerekir.

Madenlere ve öteki cansız kaynaklara hem suda asılı biçimde duran maden zerrelerini, hem deniz yatağının özellikle çökelti tabakası içinde bulunan maden yumrularını ve hem de deniz yatağının toprak altında var olan maden yatakları ile hidrokarbür ceplerini kapsamaktadır. Başka bir ifade ile kıyı devletinin sahip olduğu haklar, kıta sahanlığı haklarına ek olarak su tabakasında var olan ekonomik hakları da içermektedir.⁵

s

Pazarcı s. 386.

Kıyı devleti münhasır ekonomik bölgede doğal kaynaklardan faydalanma dışında, deniz suyundan, akıntı ve rüzgardan enerji üretilmesi gibi diğer ekonomik amaçlı faaliyetlerde de bulunabilir. Ancak, ekonomik amaçlı faaliyetler üçüncü devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki haklarına zarar vermemelidir.^{6**}

3. Kıyı Devletinin Yetkileri:

Kıyı devleti münhasır ekonomik bölgede ekonomik nitelikli haklar dışında üç ana konuda idari ve yargı yetkilerine sahiptir. Bu konular, her türlü tesis, araç yapay adaların bu alana yerleştirilmesi ve kullanılması deniz bilimsel araştırmaları ve denizi çevresinin korunması ve düzenlenmesidir.¹

Kıyı devleti münhasır ekonomik bölgeye ab initio ve ipso facto sahip değildir. Bu bölge üzerinde uluslararası deniz hukukunun tanıdığı yetkilere sahip olabilmesi için kıyıların ötesinde münhasır ekonomik bölge ilan etmesi şarttır.

A) İdari Yetkiler

Münhasır ekonomik bölgede kıyı devleti her türlü yapay ada araç ve gerecin yerleştirilmesi ve yararlanılması konusunda tek yetkilidir.^h

Yapay (suni) adaların, ekonomik amaçlar için kumlan tesis ve yapıların ve yine, kıyı devletlerinin haklarının kullanılmasına müdahale edebilecek nitelikteki tesis ve yapıları yapmak, yapılmasına izin vermek, yapılmasını düzenlemek, işletmek ve kullanma hakları münhasıran kıyı devletine aittir.

Bu suni adalara ait haklar ve yetkiler Sözleşmesinin 56. ve 60. maddelerinde ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Kıyı devleti bu tip yapay ada, tesis ve yapılar üzerinde, gümrük, sağlık, maliye, güvenlik konularında münhasır yetkilere sahiptir. Kıyı devleti bu yapılar çerçevesinde 500 metreyi aşmamak koşuluyla uygun genişlikte güvenlik bölgeleri kurabilir. Ancak bu bölgeler uluslararası tanınmış su yollarına müdahale edecek tarzda kurulamaz. Kıyı devleti uluslararası deniz ulaşımını aksatmamak yükümlülüğü altındadır. Sözleşmede suni adaların, tesislerin ve yapıların, adaların statüsüne sahip olmadığı, bunların kendilerine özgü karasularının bulunmadığı, bunların varlığının o devletin karasularının, münhasır ekonomik bölgesinin veya kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemeyeceği belirtilmiştir.⁹

⁶ Bkz. 6. Bölüm, II, 4. 1982 B.M.D.H.S, m.58, 61-62.

¹ 1982 B.M.D.H.S. m.56/1,b.

1982 B.M.D.H.S. m.56/1, m.60.

⁹ 1982 B.M.D.H.S. m.60/8.

Kıyı devleti münhasır ekonomik bölgede sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun şekilde deniz bilimsel araştırmalarını düzenleme, bu konuda üçüncü devletlere ve örgütlere izin verme ve bu gibi araştırmaları yürütme yetkisine sahiptir.¹⁰

Ayrıca, kıyı devleti 1982 Sözleşmesi'nin "Canlı Kaynakların Korunması" başlıklı 61. maddesine göre, bu bölgede avlanacak canlı kaynakların kabul edilebilir av hacmini tespit edecektir. Ancak, kıyı devleti, bu kaynakların tükenmesini önleyecek, en yüksek verimi sağlayacak önlemleri almak ve bu konu da diğer devletlerle işbirliği yapmak yükümlülüğü altındadır. Kıyı devleti, özellikle canlı kaynakların korunması ve işletilmesi konusunda yapacağı düzenlemelerde bölgenin ekonomik ihtiyaçları ve kalkınmakta olan ülkelerin özel gerekleri de dahil olmak üzere ilgili çevre ve ekonomik faktörleri dikkate alacaktır.

Kıyı devletinin, canlı kaynakların korunması sırasında alacağı tedbirler 61. maddede sıralanmıştır. Bu kurallar çerçevesinde kıyı devleti önlemleri alırken, avlanan türlerle bağlantılı veya onlara bağımlı olan türlerin nüfusunun çoğalmalarının ciddi şekilde tehdit olabilecek seviyelerin üzerinde tutmak veya o seviyelere getirmek amacıyla avlanan türlerle bağlantılı veya onlara bağımlı olan türler üzerindeki etkileri dikkate alacaktır.

Mevcut ilmi bilgi, avlama miktarı ve balık sürülerinin korunması ile ilgili bulunan ilmi bilgiler, istatistiki veriler, yerine göre alt-bölge veya bölgesel tarzda global seviyedeki uluslararası teşekküller aracılığıyla, bu bölgede avlanan diğer devletlerin de katılımıyla geliştirilecek ve muntazaman yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir.¹¹

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi "Canlı Kaynakların İşletilmesi" başlıklı 62. maddesinde canlı kaynakların kullanılması konusunda kıyı devletinin yapacağı düzenlemeleri ayrıntılı bir şekilde belirtmektedir. Buna göre; kıyı devleti 61. maddeyle çalışmamak koşuluyla, münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynaklarını en faydalı şekilde kullanılmasına öncülük etmelidir. Burada amaç, canlı kaynakların optimal bir şekilde kullanılmasıdır. Yine; kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede canlı kaynaklara ait avlanma kapasitesini tespit etmeye yetkilidir. Kıyı devletinin avlanma kapasitesi olmaması durumunda diğer devletlere avlanma izni vermesi öngörülmektedir.

Bunun yanında, münhasır ekonomik bölgede avlanan diğer devletlerin vatandaşları, kıyı devletinin sözleşme hükümleri ile çatışmayan kanun ve

1982 B.M.D.H.S. m.246.

" 1982 B.M.D.H.S. m.61/4-5.

nr&or*rmk=.

düzenlemelerine, uymakla yükümlüdürler. Kıyı devletinin kanun ve düzenlemeleri aşağıdaki konularla ilgili olabilir:¹²

- a) Gelişmekte olan ülkelerin durumunda, balıkçılık endüstrisi ile ilgili finansman ve ekipman ve teknoloji alanında yeterli tazminattan ibaret olabilecek olan, ücret tediyesi ve diğer ödeme biçimleri de dahil olmak üzere balıkçılara ve balıkçı gemilerine ve araç ve gereçlerine ruhsat verilmesi,
- b) Avlanılabilecek türlerin tespit edilmesi ve belirli sürüler ve süiti grupları bakımından yahut belirli zaman süreci içinde gemi başına av miktarı veya belirlenmiş bir zaman süreci içerisinde herhangi bir devletin vatandaşları tarafından yapılacak avlanma bakımından, av kotalarının tespit edilmesi,
- c) Balıkçılık mevsimlerinin ve sahalarının; balıkçılık cihazlarının büyüklüklerinin ve miktarının, kullanılabilecek balıkçı teknelerinin tiplerinin, büyüklüklerinin ve sayılarının düzenlenmesi,
- d) Avlanabilecek olan balık ve diğer türlerin yaş ve büyüklüğünün tespiti,
- e) Avlanma miktarı, avlanma çabaları ile ilgili istatistikler ve gemi durum raporları da dahil olmak üzere, balıkçı gemilerinden talep olunan bilgilerin verilmesi,
- f) Avlanan ürünün örneklenmesi, örneklerin tasnifi, biriktirilmesi, gideceği yer ve bunlara ilişkin bilimsel verilerin iletilmesi de dahil olmak üzere, kıyı devletini izne ile ve onun kontrolü altında balıkçılık konusunda araştırma programları yapılması ve bunların yürütülmesinin düzenlenmesi yükümlülüğü,
- g) Kıyı devleti tarafından, bu gemilere gözlemler ve stajyerler konulması,
- h) Bu gemilerin yakaladıkları balığın tamamını veya herhangi bir kısmını kıyı devletinin limanlarına boşaltması,
- i) Çok uluslu ortak yapımlara veya diğer işbirliği şekillerine ilişkin usul ve şartlar,
- j) Kıyı devletinin balıkçılık konusundaki araştırma yeteneklerinin güçlendirilmesi de dahil olmak üzere, balıkçılık alanında kişilerin yetiştirilmesi ve balıkçılık teknolojisi için gerekli şartlar,
- k) İcra usulleri de dahil olmak üzere, uygulamaya ilişkin düzenlemeler

12

1982 B.M.D.H.S. m.62/4.

dir. Kıyı devleti, koruma ve idare ile ilgili kanun ve düzenlemelerini gerekli şekilde duyurmakla yükümlüdür.¹³

B) Yargı Yetkisi

Kıyı devleti münhasır ekonomik bölgede haklarını kullanırken; yapay adaların, tesislerin ve yapıların kurulması ve kullanılması, deniz bilimsel araştırmaları ve deniz çevresinin korunması ve düzenlenmesi konularında yargı yetkisine sahiptir.^{14 15} Kıyı devletinin bu yetkisi kanunlarının uygulanmasına (m.73), deniz çevresinin korunmasına (m.220-230) ve MEB'deki uyuşmazlıklara ilişkin (m.59) olabilir.

a) Kıyı Devletinin Kanun ve Düzenlemelerinin Uygulanması

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin "Kıyı Devletin Kanun ve Düzenlemelerinin Uygulanması" başlıklı 73. maddesi uyanca kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, konınması ve yönetimi bakımından egemen haklarını kullanabilmek için; yasa, kontrol, tutuklama ve yargılamalar da dahil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabilir. Kıyı devleti bir teminat veya diğer yeterli bir garanti gösterilirse, el konulan gemi ve tutuklanan mürettebatı, gecikmeksizin serbest bırakılacaktır.^{1 s}

Münhasır ekonomik bölgede balıkçılık konusundaki kanunların ve diğer düzenlemelerin ihlal edilmesi sebebiyle kıyı devletinin öngördüğü müeyyideler, ilgili devletler başka türlü kararlaştırmadıkça, hapis cezasını veya diğer bir bedeni ceza şeklini kapsamaz.

Yabancı bir gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması halinde kıyı devletinin, gecikmeksizin bayrak devletini, uygun vasıtalarla alınan tedbirlerden ve daha sonra verilen cezalardan haberdar edecektir.¹⁶

Kıyı devleti münhasır egemen bölge üzerinde egemen haklarını ve yargı yetkisini kanunlarını uygulayarak kullanırken karşılaşılabilecek sınırlamalar 73. madde de belirtmiştir. 73. madde uygulanabilecek

yaptırımları sayarken, gemiye çıkma, teftiş, tutuklama ve yargılamayı dahil ederken, hapis cezasını hariç tutmuştur. Kıyı devletinin yetkilerini kullanma hususunda geniş ve genel bir takdir hakkı bulunduğunu söylemek mümkün ise de, 1982 Sözleşmesi ceza müeyyidesi olarak, hapis cezası yerine, ekonomik

1982 B.M.D.H.S. m.62/5.

1982 B.M.D.H.S. m.56/1,b.

¹⁵ 1982 B.M.D.H.S. m.73/2.

¹⁶ 1982 B.M.D.H.S. m.73/3-4.

cezalara ve diğer yaptırımlara öncelik verilmesini öngörmektedir. Bu anlamda, layı devletinin ceza tayini konusunda yetkisi sınırlandırılmıştır.

b) Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yetkisi

Kıyı devleti kendi münhasır ekonomik bölgesi ile ilgili olarak gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için uluslararası kurallar ve yetkili uluslararası teşkilatlar veya genel diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen standartlara uyan kanunlar ve düzenlemeler yapabilir.¹⁷

Devletler, gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek yükümlülüğü altındadırlar.*¹⁸

Münhasır ekonomik bölge için yapılacak ulusal düzenlemeler, yalnız boşaltma ve ulaştırma uygulamalarıyla ilgili olabilir, gemilerin yapımı, biçimi, yapısı, mürettebatı ve donatımı konusunda tek ölçü, genellikle kabul edilmiş kurallar ve standartlardır. Kıyı devleti, kendi koyduğu düzenlemeleri münhasır ekonomik bölgesinde ihlal ettikten sonra içsulanna giren gemiler hakkında hukuki işlem yapabilir. Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede ve karasularında bulunan gemiler ile ilgili olarak geminin münhasır ekonomik bölgede ilgili uluslararası kuralları ve standartları veya bunlara uygun olarak yapılan ulusal düzenlemeleri ihlal ettiği yolunda açık belirtiler var ise; geminin kimliği, tescil limanı, önceki veya sonraki uğrama limanı ve diğer gerekli konularda bilgi isteyebilir. Geminin bu düzenlemeleri münhasır ekonomik bölgede ihlal ettiği ve bunun sonucunda önemli bir boşaltma ve kirlenmeye yol açtığı yolunda açık belirtiler var ise; geminin bilgi vermemesi ve verilen bilgilerin açıkça eldeki maddi verilerle uymaması ve bunu haklı gösterecek koşulların bulunması durumunda kıyı devleti, ihlalle ilgili konularda gemiyi denetlemek yetkisine sahiptir.^{19 20} Münhasır ekonomik bölgede bu tür düzenlemeleri ağır ve açık bir biçimde ihlal ettiği ve bu ihlal sonucu kıyı devletinin kıyılara veya ilgili çıkarlarına, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesindeki kaynaklarına büyük zarar verildiği veya büyük bir zarar tehlikesinin yaratıldığı yolunda açık belirtiler var ise, gemi hakkında geminin alıkonması dahil, her türlü hukuki işlem yapılabilir. Kefaletle ve uygun bir güvence sonucu serbest bırakılan gemi yoluna gidebilir. Karasuların ötesindeki ihlaller sonrası ilgili mahkeme sadece para cezasına hükmedebilir. Kıyı devletine, münhasır ekonomik bölgede vuku

1982 B.M.D.H.S. m.211/5.

¹⁸ 1982B.M.D.H.S. m.211/1.

¹⁹ 1982B.M.D.H.S. m.220/3-5.

²⁰ 1 982B.M.D.H.S. m.220/6; m.230.

bulan yukarıda belirtilen ihlallerden ötürü bazı durumlarda yetki tanınmış ise de, karasuları dışında meydana gelen ihlaller nedeniyle gemi hakkında cezai yargılama yetkisine, ilke olarak bayrak devleti sahiptir.²¹

Bayrak devleti, ilk soruşturmanın açıldığı tarihten itibaren altı ay içinde ceza davasını açmışsa kıyı devleti, ihlalden ötürü büyük bir zarara uğradığı ve yine, bayrak devletinin aykırı hareket eden gemileri hakkında ilgili uluslararası kuralları ve standartları etkin biçimde uygulamak yükümüne ısrarla uymamak gibi bir tulum içinde bulunduğu durumlar hariç, ceza davasını askıya almakla yükümlüdür. Bu hükümler, deniz çevresinin kirlenmesi nedeniyle ortaya çıkan kayıp ve zararlardan açılacak hukuk davalarını etkilemez.²² Böylece, kirlenmeden dolayı uğranılan zararın tazmini amacıyla açılacak tazminat davalarının askıya alınması söz konusu olmayacaktır.

Gemilerin neden olduğu kirlenmenin önlenmesi için 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi, uğrama limanı devletine de bazı yetkiler tanımıştır. Bu düzenleme ile devletler içsular, karasular ve münhasır ekonomik bölgede, boşaltma ile ilgili uluslararası kural ve standartlara uyulup uyulmadığını da araştırabilir.

Yani, gerek kendi, gerekse başka devletlerin içsulan, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesindeki ihlalleri soruşturabilir. Ancak, liman devleti, ihlalin başka devletin içsulan, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinde vuku bulduğu durumlarda, o devletin isteği üzerine bu soruşturmayı durdurmak ve eldeki bütün delil ve kanıtlarla birlikte dosyayı o devlete intikal ettirecektir.²³

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede ve kıta sahanlığında deniz bilimsel araştırmasını düzenleme ve yürütme yetkisine sahiptir.²⁴

Kıta sahanlığında ve münhasır ekonomik bölgede üçüncü kişiler tarafından yapılacak bilimsel araştırma yine kıyı devletinin iznine bağlı tutulmuştur. Bu faaliyetlerin düzenli yürütülmesini ve buna izin verme kıyı devletinin yetkisine girer. Ancak kıyı devleti, diğer devlet ve uluslararası örgütler tarafından münhasıran barışçı amaç ve tüm insanlığın yararına olan deniz çevresine ilişkin araştırmalara normal durumlarda izin vermek, bunun organlarınca reddedilmesi ve geciktirilmemesi için gerekli kuralları almak zorundadır. Kıyı devleti aşağıdaki durumlardan birinin varlığı halinde izin vermeme hakkına sahiptir.²⁵

1982 B.M.D.H.S. m.228.

1982 B.M.D.H.S. m.229.

1982 B.M.D.H.S. m.218/1-4.

1982 B.M.D.H.S. m.246 ve m.80.

1982 B.M.D.H.S. m.246/5-6.

- araştırma faaliyeti, canlı ve canlı olmayan kaynakların araştırılması ve işletilmesi konusunda doğrudan bir önem taşıyorsa,
- kıta sahanlığında kazı yapılması, patlayıcı madde kullanılması, deniz çevresine zararlı maddelerin atılması sonucunu doğuracaksa,
- suni ada, tesis ve yapıların kurulması, işletilmesi ve kullanılmasını gerektiriyorsa,
- araştırma faaliyetinin niteliği ve amacı konusunda verilen bilgiler yanlışsa veya istekte bulunan kuruluş daha önce yaptığı bu tip bir faaliyetten ötürü kıyı devletine borçlu ise. Ancak, kıta sahanlığının 200 mil genişlik ötesindeki kesimlerinde, kıyı devletinin bu gerçeklere dayanarak izin verme konusunda bir takdir hakkı yoktur. 200 mil ötesindeki alanların belirlenmiş ve ilan edilmiş bazı bölgelerinde işletme ve ayrıntılı araştırma faaliyetlerine girişilmiş ise, izin vermek konusundaki takdir hakkı saklıdır.

Kıta Sahanlığı ve Münhasır ekonomik bölgede bilimsel araştırma yapma talebi 6 ay önceden, projenin niteliğini ve amacını, kullanılacak yöntemler, yapılacağı coğrafi alanı, kıyı devletinin katılma koşulları gibi konularda gerekli bilgilerle birlikte kıyı devletine yapılır. Bu bildirim kıyı devletine ulaştıktan 6 ay içinde kıyı devleti bir cevap vermese bile faaliyet başlayabilir, ancak kıyı devleti 4 ay içinde açıkça rıza göstermediğini bildirirse, araştırma için verilen bilgilerde aykırılık varsa, ek bilgi istendiği halde ve verilmemiş ise, kıyı devletine önceki araştırma nedeniyle ödenmemiş bir borç varsa ilgili devlet faaliyette başlayamaz. Araştırma faaliyetine başladıktan sonra proje şartlarına uyulmaması durumunda, kıyı devleti araştırmayı askıya alma ve sona erdirmeye yetkisine sahiptir.^{26 27} Araştırmanın askıya alınması veya sona erdirilmesi halinde, kıyı devletinin takdir hakkına ilişkin ihtilaf söz konusu ise yargı yoluna başvurulabilir. Yargıya başvurulmadığı durumda taraflardan biri, konuyu Uzlaştırma Komisyonuna götürebilir.'

c) Münhasır Ekonomik Bölgedeki İhtilafların Çözümü

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede haklarını kullanırken, diğer devlet veya devletlerle ihtilafa düşmesi durumunda, ihtilafın hangi kriterlere göre çözüleceğini düzenlemektedir.

Kıyı devletinin çıkarlarıyla herhangi bir devletin çıkarlarının çatışması durumunda Sözleşmenin 59. maddesinde "Münhasır ekonomik bölgede yargı yetkisinin ve haklarının isnadı ile ilgili problemlerin çözümlenmesi

²⁶ 1982 B.M.D.H.S. m.248; m.252, m.253

²⁷ 1982 B.M.D.H.S. m.297/2.

esas" başlığı altında, şu hükmü kabul etmiştir, "...bu ihtilaf hakkaniyet esasına göre ve tüm ilgili şartların ışığı altında bir bütün olarak uluslararası topluma olduğu kadar tarafların ayrı ayrı menfaatlerini de göz önüne alarak" çözümlenecektir. Bu maddenin de münhasır ekonomik bölge rejimiyle ilgili diğer kavramlar gibi yoruma açık ve sübjektif olduğu görülmektedir.²⁸ Özellikle hakkaniyet ilkesinin içeriğinin belirlenmesi zamana ve şartlara göre farklı şekilde yapılabilecektir.

Kıyı devletinin münhasır bölgedeki kaynakları araştırma, işletme, koruma ve idare etme ile diğer devletlerin haklarına saygılı olarak, yapay adaların ve diğer yapıların inşası ve kullanımı; denizde bilimsel araştırma, deniz çevresinin koru uması bakımından yargı yetkisine sahip bulunmaktadır. Münhasır ekonomik bölgede, diğer devletlerin seyrüsefer, bölge üzerinde uçuş ve deniz altına kablo ve boru döşenmesi gibi açık denizlerdeki geleneksel özgürlükler kısıllanmamıştır. Haklara ve yargı yetkisine ilişkin ihtilaflar doğduğunda bu ihtilafların "hakkaniyet esasında ve somut durumun ışığında" çözüleceği kabul edilmiştir. Sözleşme somut olayın taraflar için önem arz eden bütün şartlarının, göz önünde bulundurulmasını öngörmektedir.

Münhasır ekonomik bölgede özellikle balık avcılığı, uluslararası düzenlemelerden çıkarılarak kıyı devletinin düzenlemelerine tabi kılınması amaçlanmıştır. Münhasır ekonomik bölge bir yerde bir rüçhanlı balıkçılık bölgesidir. Bu kavram, bitişik balıkçılık bölgelerinin gelişmesinde önemli rol oynayan iki husus üzerinde inşa edilmiştir. Bunlardan birincisi, kıyı devletinin bir rtiçhan hakkına sahip olacağı, fakat bir tekele sahip olamayacağı fikri, İkincisi ise geleneksel haklara saygı duyulması konusundaki düşüncedir. Sözleşme'nin yürürlüğe girmediği zaman içinde bile 60'a yakın ülke, yayınladıkları bildirgelerle, bu Sözleşme'nin özellikle 56 ve 58. maddeleri hükümlerini belirterek kıyılarında münhasır ekonomik bölge ilanı yoluna gitmişlerdir. Bununla birlikte istatistiki sonuçlara göre, münhasır ekonomik bölge ilanı yoluna giden ülkelerin, buna rağmen av miktarlarında bir artış olmadığı gibi, açık denizlerdeki yetkilerinin bir kısmını kaybeden deniz avcılığı yapan ülkelerin av miktarlarında da bir azalma gözlenmemiştir. Bundan Sözleşme de öngörüldüğü şekilde, kıyı devletinin belirli şartlarda bu devletlere münhasır ekonomik bölgesinde avlanma imkanı tanımakta oldukları sonucu çıkartılabilir.²⁹ Üçüncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansında, ulusal yetkiye tabi münhasır ekonomik bölgenin geniş tutulmasını isteyen kıyı devletleri ile bu kesimde açık deniz

28

Baykal, Ekonomik Bölge, s.64.vd.

²⁹ Baykal, Ekonomik Bölge, s.24.

serbestisini elinde tutmak isteyen devletler arasında çetin tartışmalar olmuştur. Bu nedenle 55. madde de bu karşıt görüşler karşısında belli bir tutum takınılmaksızın, münhasır ekonomik bölgeyi "karasularına bitişik ve bunun ötesinde, kıyı devletinin haklarının ve yetkilerinin ve yine diğer devletlerin haklarının ve serbestilerinin bu sözleşmenin ilgili hükümleri uyanca düzenlediği, bu bölümde öngörülen özel hukuki rejime tabi bir bölgedir" şeklinde tanımlamıştır. 59. madde de ise kıyı devletinin çıkarılan ile çatışması durumunda uyuşmazlığın söz konusu olan ilgili taraflar ve bir bütün olarak uluslararası toplum açısından önemi göz önüne alınarak, bütün ilgili koşulların ışığı altında hakkaniyet ilkeleri uyanca çözümlenmesi kabul edilmiştir.³⁰

4. Diğer Devletlerin Hakları

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölge de sözleşmenin kendisine tanıdığı haklarını kullanırken, bütün üçüncü devletlerin deniz ulaşımına ilişkin haklar ile bölge devletlerine tanınan canlı doğal kaynaklardan yararlanma haklarına saygı göstermek zorundadır.

A) Tüm Üçüncü Devletlere Tanınan Haklar

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin "Münhasır Ekonomik Bölge Diğer Devletlerin Hakları ve Yükümlülükleri" başlıklı 58. maddesinde üçüncü devletlerin hakları saklı tutulmuştur. Bu haklar aynı Sözleşmenin 87. maddesindeki 'Açık Denizlerin Serbestliği' maddesindeki seyrüsefer, uçuş ve sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestileri ile örtüşmektedir.

Tüm üçüncü devletler, kıyı devletinin hak ve yükümlülüklerine saygılı ve kanun ile düzenlemeleriyle uyumlu olarak serbestçe seyrüsefer, deniz üzerinden uçuş ve deniz altına kablo ve boru döşeme hakkına sahiptir.

Söz konusu haklar, seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kablolar ve petrol boruları döşeme serbestliklerinden; bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin uçakların ve denizaltı kablolar ve petrol borularının işletilmesinden, denizin uluslararası diğer yasal amaçlı kullanılması konularına ilişkindir. İlgili devletler, haklarından, Sözleşmenin diğer hükümleri ile uyumlu şekilde yararlanacaktır. Üçüncü devletler kıyı devletinin uluslararası deniz hukukuna uygun kanun ve düzenlemelerine uymak zorundadır.³¹

Kıyı devleti de münhasır ekonomik bölge üzerindeki haklarını kullanır
Toluner, s. 275 Hakkaniyet ilkesi uluslararası hukukta bir kaynak olarak kabul edilmektedir. Bkz.
Uluslararası Adalet Divanı Statüsü m.38/2.

³¹ 1982 B.M.D.H.S, m.58/3.

ken, üçüncü devletlerin bu haklarına engel olmama yükümlülüğü altındadır.

B) Sadece Bölge Devletlerine Tanınan Haklar

Esas itibarı ile münhasır ekonomik bölge kıyı devletine bir takım ekonomik haklar verilmesi düşüncesine dayanırken, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi bölge devletlerine, sosyal ve ekonomik dengenin sağlanması amacıyla yalnızca canlı doğal kaynaklardan yararlanma hakkı tanımıştır. Deniz'e kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan elverişsiz konumda olan devletlerin hakkaniyet esasına göre canlı kaynaklardan yararlanmaları 69 ve 70. maddelerde düzenlenmiştir.

a) Denize Kıyısı Olmayan Devletler

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin 69. maddesine göre, denize kıyısı bulunmayan devletler; aynı alt-bölge veya bölgede bulunan kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerdeki canlı kaynakların kapasite fazlasının işletilmesine, hakkaniyet esasına göre, ilgili bütün devletlerin konuyla alakalı ekonomik ve coğrafi şartlarını da dikkate alarak ve Sözleşmenin, canlı kaynakların korunması ile ilgili 61. ve canlı kaynakların faydalı kılınması ile ilgili 62. maddelerin hükümlerine uygun bir şekilde iştirak etmek hakkına sahip olacaktır. Söz konusu hüküm muğlak olması ve açık bir düzenleme önermemesi nedeniyle uygulamada ciddi sorunlar yaratacaktır.

Sözleşmeye göre, böyle bir katılmanın şartları ve usulleri ile, ilgili devletler iki taraflı bölgesel ve alt-bölgesel antlaşmalar yapacakları zaman aşağıdaki konuları da göz önünde bulundurmaları gerekecektir.³²

- Kıyı devletinin, balıkçılık topluluğu veya balıkçılık endüstrilerine zarar verici her türlü etkilerinden kaçınılması zorunluluğu,
- Denize kıyısı olmayan devletin, bu madde hükümleri ile uyumlu olarak mevcut iki taraflı, alt-bölgesel ve bölgesel seviyedeki anlaşmalarla ile diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak ettikleri veya iştirak etmeye yetkili oldukları ölçü,
- Kıyısı bulunmayan diğer devletlerin veya coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynakların işletilmesine iştirak ettikleri ölçü ve bunu sonucu olarak herhangi bir kıyı devleti için veya bunun bir bölümü için belirli bir külfet getirmekten kaçınma ihtiyacı,
- İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

Bir kıyı devletinin uygulama kapasitesi münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların avlanmasına imkan verecek noktaya yaklaştığı zaman, kıyı devleti veya diğer ilgili devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin denize kıyısı olmayan ve gelişmekte olan devletleri, alt-bölge veya bölge kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak etmelerine imkan vermek için, iki taraflı alt-bölgesel ve bölgesel seviyede hakkaniyete uygun düzenlemelerin yapılması konusunda işbirliği yapacaklardır.³³

Kalkınmış olup da denize kıyısı olmayan devletler, 69. madde hükümleri gereğince, sadece aynı alt-bölge veya bölgede bulunan "gelişmiş kıyı devletlerinin" münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak edebileceklerdir.³⁴

b) Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Durumda Olan Devletler

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Devletlerin durumunu 70. madde de açıklamıştır. Bu maddeye göre, elverişsiz devletler, aynı alt-bölge veya bölgede bulunan kıyı devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklarının kapasite fazlasının uygun bir kısmının işletilmesine hakkaniyet esasına göre, ilgili bütün devletlerin konuyla ekonomik ve coğrafi şartları dikkate alınarak ve Sözleşmenin canlı kaynakların korunması ile 61. ve canlı kaynakların faydalı kılınması ile ilgili 62. maddelerin hükümlerine uygun bir şekilde iştirak etmek hakkına sahip olacaklardır.

Sözleşme 70. maddenin 2. fıkrasında coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin tanımını yapmıştır. Buna göre, kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı bulunan devletlerde dahil olmak üzere, coğrafi durumları, nüfuslarının bütününe veya bir kısmının besin olarak balık ihtiyacını yeterli şekilde sağlamalarını

alt-bölgesel ve bölgesel devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakları kullanmalarına bağlı olan kıyı devletleri ile; kendilerine has bir münhasır ekonomik bölge iddiasında bulunmayan kıyı devletleri coğrafi balamdan elverişsiz devletlerdir.

Coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin böyle bir katılmanın şartları ve usulleri ile, ilgili devletlerle iki taraflı bölgesel ve alt-bölgesel antlaşmalar yapacaklarında aşağıdaki konular da göz önünde bulundurulmalı gerekecektir.³⁵

33

34

1982 B.M.D.H.S. m.69/3.

1982 B.M.D.H.S. m.69/4.

1982 B.M.D.H.S. m.70/3.

- a) Kıyı devletinin, balıkçılık topluluğu veya balıkçılık endüstrilerine zarar verici her türlü etkilerinden kaçınılması zorunluluğu,
- b) Coğrafi bakımdan elverişsiz devletin, bu madde hükümleri ile uyumlu olarak mevcut iki taraflı, alt-bölgesel ve bölgesel seviyedeki anlaşmalarla ile diğer devletlerin münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak ettikleri veya iştirak etmeye yetkili oldukları ölçü,
- c) Diğer coğrafi bakımdan dezavantajlı ülkelerin ve kıyısı bulunmayan devletlerin, kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının işletilmesine katılma derecesi ve bunun sonucu olarak böyle bir kıyı devleti veya bunun bir bölümü için belirli bir külfet getirmekten kaçınma ihtiyacı,
- d) İlgili devletlerin nüfusları için gerekli besin ihtiyaçları.

Bir kıyı devletinin, avlama kapasitesi münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların avlanmasına imkan verecek noktaya yaklaştığı zaman, kıyı devleti veya diğer ilgili devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin "kalkınmakta olan" ve coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan devletleri, alt-bölge veya bölge kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak etmelerine imkan vermek için iki taraflı alt-bölgesel ve bölgesel seviyede hakkaniyete uygun düzenlemelerin yapılması konusunda işbirliği yapacaklardır.³⁶

"Kalkınmış olup" da coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan devletler, 70. madde hükümleri gereğince, sadece aynı alt, bölge veya bölgede bulunan "gelişmiş" kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak edebileceklerdir.³⁷

Sözleşme'nin 71. maddesine göre; denize kıyısı olmayan devletlerin hakları ile ilgili 69. madde ve coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin haklarına ilişkin 70. madde hükümleri, ekonomileri çok büyük ölçüde, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine bağımlı olan bir kıyı devleti bakımından uygulanmaz. 69 ve 70. maddelerde belirtilen devletlerin yukarıda belirtilen haklardan hakkaniyet ilkesine göre yararlanmaları gerekir. Bu amaçla, münhasır ekonomik bölge devleti ile anılan devletler arasında bir anlaşmanın yapılması öngörülmektedir. Ancak, bunun için münhasır ekonomik bölge devletinin bu bölgede avlanacak canlı kaynakların av hacmini belirlemesi ve kendisinin avlanma gücünü

36

J7

1982 B.M.D.H.S. m.70/4. 1982 B.M.D.H.S. m. 70/5.

tespit etmesi gerekir.³⁸ Ancak bu şekilde münhasır ekonomik bölge devleti kendi avlanma gücü dışında kalan miktarlar için diğer devletlerle anlaşma yapabilecektir. Bu durum söz konusu sözleşme hükümlerinin pratikle kolayca uygulanamayacağını ve birçok soruna yol açacağını göstermektedir. Bir bölge devletinin 69 ve 70. maddelerine göre elde edeceği hakları bir üçüncü devlete devretme yetkisi yoktur.³⁹

III- MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGENİN SINIRLANDIRILMASI

1. Genel Olarak

Münhasır ekonomik bölgenin komşu kıyıdaş devletler arasında sınırlandırılması sorunu Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında kıta sahanlığının sınırlandırılması ile birlikte en çok tartışılan konulardan biri olmuştur.⁴⁰ Bu konudaki karşıt görüşlerin uzlaştırılması Konferansı'nın son toplantılarında mümkün olmuştur. Kıyıları karşı karşıya ve yan yana devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin

sınırlandırılması konusunda kıta sahanlığı sınırlandırılması için geçerli olan hakkaniyet ilkesi kabul edilmiştir. Buna göre, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, kıta sahanlığında olduğu gibi, anlaşma yoluyla ve uluslararası hukuka uygun olarak hakça bir sonuca varacak şekilde yapılacaktır.

2. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde Düzenleme

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin kıyıları Bitişik veya Karşı Karşıya Bulunan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırılması" başlıklı 74. maddesi uyarınca komşu devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak için Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün 38. maddesinde belirtildiği gibi hukuka uygun olarak, bir anlaşma ile yapılacaktır. Uygun bir süre içerisinde anlaşmaya varılmadığı takdirde ilgili devletler, bu Sözleşmenin 1982 B.M.D.H.S. m.61/1 ve m.62/2.

³⁹ 1982 B.M.D.H.S. m.72.

Deniz Hukuk Konferansında adalara tanınacak deniz alanlarının belirlenmesi tartışmalarında sınırlandırmada münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı kavramlarının göz önünde bulundurulmasına neden olmuştur. Türkiye'nin kıta sahanlığı ve ekonomik bölgenin sınırlandırılması konusunda sunduğu öneriler, sözleşmenin 121. maddesinin 3. fıkrası dışında, etkili olmamıştır. 121. maddenin 3. fıkrasına göre, yerleşmeye elverişli olmayan veya kendilerine mahsus bir ekonomik hayatı olmayan kayaların hiçbir münhasır ekonomik bölgesi ve kıta sahanlığı yoktur. Bu istisna dışında, adaların deniz alanlarının karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinin, kara ülkesi için öngörülen ilkelere göre belirlenecektir. (1982 B.M.D.H.S. m.121/1)

"Uyuşmazlıkların Çözümü" başlıklı XV. Kısımında öngörülen usullere başvurulacaktır. Eğer ilgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma var ise, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması ile ilgili sorunlar, o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır. Sözleşme'nin 74. maddesi münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması konusunda 83. maddesindeki kıta sahanlığının sınırlandırılması ile ilgili kabul edilen hükmü aynen kabul etmektedir. Sözleşme, her iki deniz alanı için öngördüğü sınırlandırma konusunda uluslararası hukukun öngördüğü sınırlandırma ilkelerine ve içtihatlarla başvurulacağını öngörmektedir.

Sözleşmenin 74/2. maddesinde, taraflar makul bir süre anlaşmaya varamadığı takdirde, sözleşmenin kıta sahanlığı ile ilgili 83/3 maddesinde belirtilen işlemlere bu kez münhasır ekonomik bölge için de müracaat edecekleri öngörülmüştür. Bu maddede ilgili devletler arasında anlaşmanın sürüncemede kalması halinde izlenecek yol açıklanmaktadır.⁴¹ Yine, Sözleşmenin 74. maddesinin 3. fıkrasına göre, ilgili devletler anlaşmaya varılana kadar geçecek süre boyunca bir anlayış ve işbirliği içinde pratik düzenlemelerle bir çözüme varabilmek için her türlü çabayı gösterecekler ve bu geçiş döneminde, anlaşmanın neticelenmesini engelleyecek davranışlardan kaçınacaklardır. Bu düzenlemeler nihai sınırlandırmaya hâle getirmeyecektir. İlgili devletler arasında uygulanan bir anlaşma var ise münhasır ekonomik bölgenin taksimi bu anlaşma gereğince yapılacaktır.⁴² Yine bir çözüme varılamaz ise Sözleşmenin V. nolu Ek'inin 2. bölümünde düzenlenmiş uzlaştırma usulüne başvuru zorunluluğu vardır. Uzlaştırma Komisyonun gerekçeli kararını sunmasından sonra, bu rapor uyanınca taraflar anlaşmaya varmak için görüşmeler yapmak ve bu görüşmeler neticesinde anlaşmaya varılmadığı takdirde, aksi de kararlaştırılmadıkça,

83 (3).ncü maddede kıta sahanlığı konusundaki hüküm aynen münhasır ekonomik bölge için kabul edilen 74.(3).ncü fıkra da yer almıştır. Bu maddede, ilgili devletlerin anlaş

maya varılana kadar geçecek süre içinde bir anlayış ve işbirliği içinde pratik nitelikte geçici düzenlemeler yapmak için gereken çabayı göstermeleri ve nihai bir anlaşmaya varılmasını engellememeleri gereğinden söz açmıştır. 74.ncü. maddenin 2.nci fıkrasında ise makul bir süre anlaşmaya varılmadığı takdirde B.M. Konvansiyonunun XV. Bölümünde öngörülen uyuşmazlıkların çözümü usulüne başvurulması gereği belirtilmiştir. Bu hükümlerle uyuşmazlıkların taraflar içinde bağlayıcı olan bir yargı organı kararı ile çözümü amaçlanmıştır. Ancak, 298.nci maddede, anlaşmanın imzası, onayı veya anlaşmaya katılma sırasında yapılacak bir beyanla, diğerleri yanında, deniz alanlarının komşu devletler arasında sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlıkları yargı yoluyla çözüme yükümü kapsamı dışında tutmak hakkı, saklı tutulmuştur. Bu takdirde, makul bir süre anlaşmaya varılamamışsa, Ek V, Bölüm 2'de düzenlenmiş olan anlaşma usulüne başvurma yükümü vardır. Uzlaştırma Komisyonunun gerekçeli raporunu sunmasından

sonra taraflar bu rapor uyanınca anlaşmaya varmak için görüşmeler yapma, eğer bu görüşmeler sonucunda anlaşmaya vanılmazsa "karşılıklı rızalarıyla" bir yargı yoluna başvurma yükümü altındadır. Gündüz, s.342; Baykal, Ekonomik Bölge s. 49 v.d.

karşılıklı nzalan ile yargı yoluna başvurmak yükümü altındadır. Sınırlandırma sorununun yargı yolu ile çözülmesi ancak tarafların karşılıklı nzalan ile mümkün olabilecektir. Tek taraflı yargı yoluna başvurulamayacak. Zira, sözleşmenin 298. maddesine göre, devletlerin deniz alanlarının komşu devletler arasında sınırlandırılması ilişkin uyuşmazlıkları yargı yoluyla çözme yükümlülüğü sözleşme kapsamı dışında tutma hakkı vardır. Bu hak, sözleşmenin imzası onayı veya katılım sırasında yapılacak bir beyanla kullanılabilir.

Münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması konusunda kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin aynen kabul edilmiş olması sebebiyle, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında etkili olan unsurların münhasır ekonomik bölge sınırlandırılmasında da büyük ölçüde etkili olması söz konusudur. Kıta sahanlığı konusundaki içtihat ve uygulamalar münhasır ekonomik bölge sınırlandırılmasında da önemli rol oynayacaktır. Ancak, deniz yatağı ve deniz yalağı üzerindeki sınırların ayrı ayrı sınırlara sahip olması nedeniyle sorunlarla karşılaşılması mümkündür.⁴¹ Deniz yatağı ve deniz yatağı üzerindeki suların paylaştırılmasında bu iki sınırdaki aynı tespitine ilişkin sorun bu konudaki müzakerelere göre çözülecektir. Devletler müzakerelere başlamadan önce çıkarlarının kıta sahanlığında mı; yoksa münhasır ekonomik bölgede de mi olduğuna karar vereceklerdir.

3. Münhasır Ekonomik Bölge İle Kıta Sahanlığının Karşılaştırılması

Uluslararası deniz hukukunun bu iki önemli kavramı arasında gerek tarihi, gerek coğrafi ve gerekse hukuki bakımdan bir takım farklılıklar mevcuttur. Bazı farklılıklara rağmen her iki kavram açık deniz, rejiminin bir istisnasını oluşturmakta ve kıyı devletine karasuları dışında kullanabileceği önemli münhasır yetkiler vermektedir. Hukuki anlamda kıta sahanlığı kavramı İkinci Dünya Savaşından sonra ortaya çıkmış ve tanımı ilk kez 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde yapılmıştır. Kıta sahanlığı karasularına bitişik olan denizaltı bölgelerindeki cansız, doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesine ilişkin iken, münhasır ekonomik bölge 1970 li yıllarda kıyı devleti için balıkçılık fikri ile ortaya çıkmış ve bölgedeki balıkçılık kaynaklarını işletmek amacıyla geliştirilmiştir.

Kıta sahanlığı kavramını oluşturan kriterler incelendiğinde kıta sahanlığı alan coğrafi ve jeolojik bir yapı olan kara ülkesinin deniz üzerindeki doğal uzantısına göre bu kriterin münhasır ekonomik bölgenin sınırlarının tespitinde önem taşımadığı görülür. Münhasır ekonomik bölge kavramı

43

Baykal, Ekonomik Bölge s.51.

kıyı Devletinin kara ülkesinin coğrafi yapısı gereği saptanan bir kavram olmayıp kıyıdan belirli uzaklıkta bulunan bir alanda kıyı devletine bu bölgede bulunan doğal canlı ve cansız kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve idaresi gibi egemen haklar veren tamamıyla hukuki nitelikte bir kavramdır.⁴⁴

Bu coğrafi ve hukuki farkın yanında, her iki kavram arasında sahip oldukları hakların niteliği bakımından da farklar mevcuttur. Kıyı devletinin kıta sahanlığında kullanabileceği egemen haklar 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi 2/1. maddesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 78/1. maddesinde düzenlenmiştir. Kıyı Devletinin kara ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısı olan kıta sahanlığındaki yetkilerinin varlık nedeni, Milletlerarası Adalet Divanının 1969 tarihli vargısında belirtmiş olduğu gibi, kara ülkesindeki egemenlik hakkıdır. Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki haklarının doğumu, kullanılması, talep edilmesi, 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi 2/2. maddesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi 77/2. maddesinde düzenlediği gibi bu alanların işgal edilmesi koşuluna bağlı değildir. Kıta sahanlığı üzerindeki haklar münhasırdır. Bu haklar kıyı devleti tarafından kullanılmaya dahi bu devlet açıkça rıza göstermedikçe diğer devletler tarafından kullanılamayacaktır. Kıta sahanlığının varlık nedeni doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesidir. Doğal kaynaklar kavramı 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmede tanımlanmıştır.⁴⁵ Bu tanımlara göre doğal kaynaklar deniz yalağı ve toprak altının maden ve diğer canlı olmayan kaynaklar ile birlikte, sabit neviden canlı organizmaları kapsamına alır. Münhasır ekonomik bölgede kıyı devletine tanınan haklar ve yetkiler 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde düzenlenmiştir.⁴⁶ Buna göre, karasularına bitişik ve onun ötesinde 200 deniz mili mesafeye kadar uzanan münhasır ekonomik bölgede kıyı devletine, bu bölgedeki deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yatağında ve bunun toprak

altındaki canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması ve idaresi için egemen haklar sağlamaktadır. Görüldüğü gibi, münhasır ekonomik bölgede nitelik itibarıyla sağlanan haklar, kıta sahanlığı üzerindeki haklardan daha geniş kapsamlıdır. Münhasır ekonomik bölge 200 deniz miline kadar olan bölgede kıta sahanlığı haklarını da kapsamına almaktadır. Münhasır ekonomik bölgede kıta sahanlığındaki haklara ek olarak sabit olmayan canlı kaynaklar ve tüm cansız kaynaklar söz konusudur.

Bir diğer deyişle, kıta sahanlığında sadece sabit türden canlı organizmalar kapsam dahiline alınmışken, münhasır ekonomik bölgede ise canlı

44

45

ya da cansız doğal kaynakların tümü kapsama alınmıştır. Bu da 200 deniz miline kadar olan bölgede münhasır ekonomik bölge rejiminin daha etkin olduğunu kıta sahanlığı rejimine göre daha fazla haklar sağlamakla olduğunu göstermektedir. Kıta sahanlığı ile sağlanan hakların önemi ise daha çok 200 milin ötesindeki alanlar için önemli olacaktır. Kıyı devleti münhasır ekonomik bölge ilan etmesi halinde kıta sahanlığında sağlanan haklar otomatik olarak bu bölge içinde yer alacaktır.

Bu sebeple, 1982 Sözleşmesi münhasır ekonomik bölgeyi ve kıta sahanlığını birbirine yaklaştırmış ve Sözleşmenin 56. maddesinde münhasır ekonomik bölge rejiminin kıyı devletine deniz dibi ve toprak altında sağladığı hakları aynı Sözleşmenin kıta sahanlığı rejimini düzenleyen 6. Kısım hükümlerine göre kullanacağını açıklamıştır. Bu durumda iki rejim çakışacak ve münhasır ekonomik bölgede kıyı devletine diğer haklar yanında kıta sahanlığı rejimi ile sağlanan haklar da tanınmış olduğundan münhasır ekonomik bölge rejiminin uygulandığı alanlarda kıta sahanlığının pratik bir önemi kalmayacaktır.⁴¹

Kıyı devletine önemli egemen yetkileri tanıyan bu iki kavramın birbirine bu derece yakın olmaları bazı sorunlar ortaya çıkarabilir. Bunlardan birincisi, kıta sahanlığı ile münhasır ekonomik bölge rejiminin "birlikte mevcut olduğu ve aynı bölgeleri" kapsadıkları durumlarda yani bu iki bölgenin üst üste gelmediği bölgelerde, açık olarak kıyı devletin yargı yetkisini nasıl kullanacağı sorunudur. Zira, 200 millik alan içinde birbirinden ayırt edilmesi kolay değildir. Bu durumda, aynı deniz kaynaklarının işletilmesi farklı ulusal yetkilere tabii olabilecek midir? Münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı arasındaki bir diğer önemli konu aynı kaynakların iki ayrı hukuki rejim altında işletilmesi ve bir bölgeye iki ayrı hukuki rejimin uygulanmasını gerektiren durumların ortaya çıkmasının mümkün olduğudur. Bu iki kavram arasındaki diğer bir önemli fark, münhasır ekonomik bölgede kıyı devletin yetkileri ve görevleri 200 millik bir alan içinde söz konusu iken, kıta sahanlığında derinlik ve işletilebilme kriterleri sebebiyle kesin bir limit vermenin mümkün olmamasıdır. Esasen, aynı kıyı devletin aynı deniz alanında münhasır ekonomik bölgenin haklarını kullanması durumunda kıta sahanlığı haklarının çok fazla önemi olmayacağı söylenebilir.

^{1,7} Saykal, Ekonomik Bölge, s. 60; Brovlie s. 224; A. Gündüz, Kıta Sahanlığı Hukukunda eni Gelişmeler, M.Ü. Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 1986, S. 3; s. 5-25.

IV- TÜRKİYE'NİN MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGESİ

1. Genel Olarak

Münhasır ekonomik bölge kıyı devletine kıyılarından itibaren 200 deniz miline kadar uzanan bir alanda deniz yatağı ve toprak altında ve bunlar üzerindeki sularda bulunan canlı-cansız tüm kaynaklar üzerinde araştırma, işletme, yönetim ve koruma hakkı vermektedir.

Münhasır ekonomik bölge kavramına ilişkin tartışmaları uygulama bakımından ilk başlatan devlet ABD olmuştur. Ancak denize kıyısı bulunan az gelişmiş devletler, kıyılarına 200 mile kadar olan deniz alanlarından faydalanabilmek ve böylece deniz teknolojisi gelişmiş diğer devletlerin bu kaynaklardan faydalanmalarını engellemek için harekete geçmiş ve münhasır ekonomik bölge kavramını 3. Deniz Hukuku Konferansı'n- da ortaya atmış ve sözleşmede düzenlenmesini talep etmişlerdir. Sonuçta, söz konusu kavramı 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 55-75. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu kavramın 3. Deniz Hukuku Konferansında devletlerin büyük çoğunluğu tarafından benimsenmesi ve devletlerin bu konudaki uygulamaları bu kavramını, teamül hukuku çerçevesinde de kabul edildiğini göstermektedir. Bir kıyı devletin münhasır ekonomik bölgeye sahip olabilmesi için bunu ilân etmesi yeterlidir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi ne taraf olması gerekmez. Bu sebeple, Türkiye'de 1982 Sözleşmesine taraf olmamasına rağmen, üç tarafı denizlerle çevrili bir kıyı devleti olarak, münhasır ekonomik bölge ilan etme

hakkı vardır. Türkiye, bu hakka dayanarak 1986 yılında Karadeniz’de münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir. Karadeniz’in diğer denizlere oranla sorunsuz olması münhasır ekonomik bölge ilanında önemli rol oynamıştır. Türkiye’nin bugün için Ege Denizi ve Akdeniz’de münhasır ekonomik bölge ilanı yoktur. Ege Denizi ve Akdeniz’e kıyıdaş diğer devletlerinde münhasır ekonomik bölgesi bulunmamaktadır. Buna karşılık Karadeniz’de Sovyetler Birliği 1984 yılında, Romanya 1986’da ve Bulgaristan 1987’de 200 millik birer münhasır ekonomik bölge ilan etmişlerdir. Türkiye ve Sovyetler Birliği arasında Karadeniz’de Kıta Sahaneliği Sınırlandırılması hakkında 1978 tarihli anlaşma ile belirlenen sınır, Türkiye’nin 23.12.1986 tarihli ve Sovyetler Birliğinin 6.2.1987 tarihli mektuplarıyla, münhasır ekonomik bölgeye de uzatılmıştır. Aynı sınırın 1991 yılında S.S.C.B’nin dağılmasından sonra komşumuz olan Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan açısından geçerli olması uluslararası deniz hukukuna uygundur. Ayrıca, Türkiye ve Bulgaristan arasında münhasır ekonomik bölgenin yan sınırının tespitine ilişkin anlaşma 4.12.1997 tarihinde imzalanmış ve her iki devlet tarafından onaylanmıştır.

2. Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi

Türkiye 5,12.1986 tarihli ve 86/11264 sayılı bir Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de 200 millik münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir.^

Kararnamenin 1. maddesine göre, 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.

1. maddenin 2. fıkrasında sınırlandırmanın nasıl yapılacağı belirtilmektedir. Buna göre; 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 hakkaniyete uygun sonuç verecek şekilde müzakere yoluyla yapılır. Karadeniz’de deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak Türkiye’nin daha önceden akdetmiş olduğu anlaşmalar saklıdır.

Kararname’nin 2. maddesi, Türkiye’nin münhasır ekonomik bölgedeki hak ve yetkilerini düzenlemektedir. 2. maddenin 1. fıkrasına göre; Karadenizde Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi’nde Türkiye diğer haklarının yanı sıra;

- 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. maddenin 2. fıkrasında Türkiye’nin aynı bölgede ayrıca

- 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 konulan da dahil olmak üzere bunları kullanma, bunları inşa etme, inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme ve inşasına işletilmesini ve
- b) Denizde bilimsel araştırmalar yapma, bunlara izin verme, bunları düzenleme ve yürütme,

48

R.G, 17.12.1986 Tarih, 19314 Sayı,

- c) Deniz çevresini korumak, muhafaza etmek ve deniz kirliliğinin önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak üzere gerekli düzenlemeleri ve kontrolleri yapma konularında münhasır haklara ve yetkilere sahip olduğu belirtilmektedir.

Kararnamenin 2. maddesinin 3. fıkrasına göre; yukarıda sayılan hakların ve yetkilerin kullanımı ile ilgili düzenlemeler bu Karar ve diğer ilgili Türk mevzuatının öngördüğü esas ve usullere tabi olacaktır. Ayrıca, yabancı devletlere ait balıkçı teknelerinin Karadeniz’de Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi’nde avlanmaları bu devletlerle Türkiye arasında anlaşma yapmak suretiyle düzenleneceği belirtilmektedir.

Kararnamenin 3. maddesi, Karadeniz’de Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi’nde diğer devletlerin yetkilerini ve haklarını düzenlemektedir. Buna göre, diğer devletlere ait gemiler seyrüsefer serbestisinden ve uçaklar üst-geçiş serbestisinden yararlanırlar. Ayrıca, Bölge’de denizaltı kabloları ve boru hatları

döşeme hakları da vardır. Ancak, bu serbestilerin kullanılmasında Türk Mevzuatı ve genel uygulamanın ölçü alınacağı aynı madde de belirtilmektedir.

Genel olarak bakıldığında, Karamame'deki düzenlemenin 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'ndeki münhasır ekonomik bölgeye ilişkin hükümlerle mum halinde olduğu söylenebilir. Kararnamenin 1. maddesinin 1. fıkrası ve 2. maddesi kıyı devletinin hakları, yetkileri ve yükümlülüklerini düzenleyen sözleşmenin 56 ve 57. maddelerinde münhasır ekonomik bölgenin genişliği konusundaki hükümleri ile uyushmaktadır. Yine, Kararnamenin münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması konusundaki 1. maddenin 2. fıkrasındaki hükmü sözleşmenin aynı konudaki 74. madde hükmü ile paralellik göstermektedir. Diğer devletlerin haklarını ve serbestilerini düzenleyen kararnamenin 3. maddesinin sözleşmenin 58. maddesi ile uyumlu olduğu görölmektedir. Ayrıca, Türk münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı suç işlenmesi durumunda, suç Türkiye de işlenmiş sayan ve Türkiye'nin yargı yetkisini kabul eden yeni TCK. 'mn 8. maddesi de, sözleşmenin 56/1(6) maddesi ile uyum göstermektedir.⁴⁹

V- DOĞU AKDENİZ'DE MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE UYUŞMAZLIĞI

1. Genel Olarak

Doğu Akdeniz jeopolitik ve jeostratejik açıdan çok önemli bir alan ve siyasi konjonktür açısından da oldukça kanşık bir coğrafyadır. Bunun ne-
Bkz. 3.Bölüm VIII. 3.A (b).

deni, Doğu Akdeniz'in Türkiye, Yunanistan, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi kıyıları ile çevrili olmasıdır. İsrail-Filistin, İsrail-Lübnan, Türkiye-Yunanistan, KK- TC-GKRY arasında mevcut uyuşmazlıklar nedeniyle, çatışan çıkarlar ve devletlerarası nda ciddi güven sorunu vardır. Son yıllarda bölgede varlığı tespit edilen zengin petrol ve doğalgaz kaynakları kıyıdaş devletlerarasındaki uyuşmazlıkları daha da arttırmaktadır. Bunun yanında ABD, Rusya, İngiltere, AB gibi küresel güçler de bölgede bulunan petrol ve doğalgazın önemine göre Doğu Akdeniz stratejileri geliştirmeye başlamışlardır. Bu durum Doğu Akdeniz'in tarihten gelen jeopolitik ve jeostratejik önemini daha da arttırmıştır. Bu gelişmeler, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki komşu kıyıdaş devletlerle deniz alanlarının sınırlandırılması konusunu daha önemli hale getirmiştir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Doğu Akdeniz'de münhasır ekonomik bölge ilan etmesi ve diğer kıyıdaş devletlerle deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmalar yapması, ruhsat sahaları açması ve bu sahalarda petrol doğalgaz arama ruhsatları vermesi bölgede ciddi bir sorun oluşturmuştur. Akdeniz'de deniz alanlarının sınırlandırılmasını etkileyen en önemli unsurların başında Kıbrıs sorunu gelmektedir. Bu bağlamda, Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanları uyuşmazlığının önemli bir kısmının, yıllardır devam eden Kıbrıs sorununun denize yayılması olarak ifade etmek yerinde olacaktır.

Doğu Akdeniz'deki deniz alanlarının sınırlandırılması sorununun temelinde esasen, 21. yüzyılın en stratejik alanlarından biri olacak olan Doğu Akdeniz'de küresel güçlerin etkinlik kurma mücadelesi yatmaktadır.

2. Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı Kavramları

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) kavramı ve hukuki rejimi 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 55-65. maddelerinde düzenlenmiştir. Söz konusu hükümlere göre, MEB 200 deniz mili boyunca kıyı devletine canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi, denize ilişkin genel araştırma yapma hakkı, deniz üzerine tesis inşa etme, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliği tanıyan hukuki bir kavramdır.

Kıta Sahanlığı, coğrafi olarak, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında süren doğal uzantısı olarak tanımlanmaktadır. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (m.76-85) göre Kıta Sahanlığı, kıyı devletinin karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının (200 mil-azami 350 mil) deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanıdır.

Kıta Sahanlığı daha jeopolitik bir anlam taşıırken, MEB kavramı daha çok ekonomik ve hukuki bir anlama sahiptir. MEB kavramının ortaya çıkmasındaki en büyük neden kıta sahanlığı kavramının bazı devletlerin ihtiyacını karşılayamaz hale gelmesidir. MEB kavramının kıta sahanlığı kavramından daha geniş bir uygulama alanı vardır. Bu nedenle, devletler genelde kıta sahanlığı yerine MEB kavramı üzerine yoğunlaşmaktadır. Aynı kıyı devletinin aynı deniz alanında MEB haklarını kullanması durumunda kıta

sahanlığı haklarının çok fazla önemi olmayacağı söylenebilir.

MEB'in uygulamasında en sık karşılaşılan sorun coğrafi kısıtlamalardır. Zira dünya düz bir şekle sahip olmadığından, devletlere ait olan 200 mil sınırı birbiri ile çakışmaktadır. Örneğin, Suriye ile Lübnan'ın Türkiye ile Mısır'ın MEB'leri iç içe geçmiştir. Çünkü Doğu Akdeniz'de hiçbir yer 400 mile ulaşmıyor. Yani her durumda kıyı devletlerinin kıta sahanlığından ve/veya MEB bölgeleri birbiri ile çakışacak ve sınırlandırılması gerekecektir. Bu sorunlar, Devletlerin aralarında imzaladıkları MEB sınırlandırma anlaşmaları ile düzenlenip çözümlenmektedir. Komşu kıyıdaş devletlere- rasmda MEB'in sınırlandırılması konusunda 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (m.74) kıta sahanlığı sınırlandırılması için kabul edilen hükmün (m.83) aynım kabul etmektedir. Söz konusu hükme göre, MEB sınırlandırılmasında temel ilke, bunun anlaşma yoluyla ve uluslararası hukuka uygun olarak hakça bir sonuca varacak şekilde yapılacaktır. Kıyılan karşı karşıya veya yan yana devletlerarasında sınırlandırma konusunda hakkaniyet ilkesi kabul edilmiştir.

3. Doğu Akdeniz'de Yaşanan Gelişmeler

Zamanımızda devletlerin en büyük mücadelelerinden birisi de makul fiyata enerji arzını garanti edebilmektir. Uluslararası kuruluşlar, politika yapan merciler ve özel sektör ciddi miktarda enerji kaynağı keşifleri için okyanuslara yönelmiştir. Bu durumun bir sonucu olarak 2003'ten bu yana Doğu Akdeniz Bölgesi'nde de ciddi araştırma ve sondaj çalışmaları yapılmaktadır.

Bölge ülkelerinden Mısır, Nil baseninde 15 tane ana kıyıya yakın alanda tanımlı ruhsat (onshore), 15 tane açık deniz alanında tanımlı (offshore) ruhsat için 2012'de teklif turlarını başlatmıştır. Mısır'ın bu keşfi diğer ülkeleri de hidrokarbon araştırmaları konusunda yüreklendirmiştir. İsrail'e baktığımızda aslında deniz araştırmalarının İsrail'de 1960'larda başlamış olduğu görülmektedir. İlk küçük keşifler 1999'da başlamış ve ilk büyük saha keşfi ise 2009'da gerçekleşmiştir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin Türkiye ve KKTC'ni göz önünde bulundurmaksızın Doğu Akdeniz'de MEB ilan etmesi ve Mısır, Lübnan, İsrail gibi komşu devletlerle münhasır ekonomik bölgelerin tespit edilebilmesine yönelik anlaşmalar yapması, Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sınırlandırılması sorunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. GKRY ve Mısır arasındaki MEB anlaşması 17.02.2003'te imzalanmış ve 2004 yılında BM tarafından tescil edilmiştir. GKRY-Lübnan arasındaki anlaşma 17.01.2007'de imzalanmış ancak Lübnan tarafından halen onaylanmamıştır, GKRY ve İsrail arasındaki MEB anlaşması 17.12.2010'da imzalanmış ve onaylanmıştır.

Türkiye Nota vererek bu anlaşmaları tanımadığını resmen bildirmiş ve haklarının sahibi olduğunu göstermiştir. Türkiye'nin verdiği notalar GKRY'nin faaliyetlerini durduramamıştır. GKRY Parlamentosu, GKRY-Lübnan MEB sınırlandırma anlaşması imzalandıktan sonra 26 Ocak 2007 tarihinde bir yasa kabul ederek Kıbrıs Adası'nın güneyinde, Mısır ve Lübnan ile çizdiği sınırların içerisinde 13 adet petrol arama ruhsat sahası ilan etmiştir. GKRY'nin ilan ettiği 13 adet ruhsat sahasının toplam yüzölçümü 70.000 km²'dir. Bunlardan 1, 4, 5, 6 ve 7 numaralı sahalar, Türkiye'nin 2 Mart 2004 tarih ve 2004/Turkuno DT4739 sayılı Notası ile haklarını saklı tuttuğu Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı alanlarının 7.000 km²'lik kısmına tecavüz etmiştir. GKRY faaliyetleri bununla sınırlı kalmamıştır. GKRY Kıbrıs Adası doğusunda Lübnan kıyıları ile Kıbrıs Adası kıyıları arasında kalan 3 ve 13 numaralı sahalar dışında, Türkiye'nin haklarına tecavüz eden alanlar da dâhil olmak üzere, geriye kalan 11 sahada ruhsat vermek için ihale açmıştır. Yapılan bu ihale sonucunda Ada'nın güneyindeki parselde Amerikan Nobel şirketi "Afrodit" adlı araştırma gemisi ile çalışmalarına başlamıştır. GKRY'nin mevcut uygulamaları Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC)'nin haklarını da ihlal etmektedir. GKRY'nin ihaleye açtığı alanların yüz ölçümü 55.000 km²'ye ulaşmaktadır. Türkiye'nin haklarına tecavüz eden 7.000 km²'lik alan çıktıktan sonra geriye kalan 48.000 km² lik sahada Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin de hakları vardır. Bundan dolayıdır ki Rum tarafı 19 Eylül 2011 tarihinde sondaj faaliyetlerine başladığını açıklamaları üzerine Türkiye ile KKTC arasında 21 Eylül 2011 tarihinde New York'ta Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Anlaşması' imzalanmıştır. Söz konusu anlaşma, Türkiye ile KKTC'nin Akdeniz'deki kıta sahanlıklarının bir bölümünü, uluslararası hukuka uygun olarak ve hakça ilkeler dikkate alınarak belirlenen 27 coğrafi koordinatın birleştirilmesiyle elde edilen bir çizgi ile sınırlandırmaktadır. Anlaşma Kıbrıs Türklerinin, aynen Kıbrıslı Rumlar gibi Ada'nın kıta sahanlığının tümü üzerindeki meşru, eşit ve ayrılmaz haklarını da

dikkate almaktadır. Anlaşmada ayrıca ülkemizin ve KKTC'nin Kıbnns meselesine kapsamlı çözüm bulunması çabalannı sürdüreceği de açık bir şekilde ifade edilmiştir. Yapılan bu anlaşmaya bağlı olarak 23 Eylül 2011 tarihinde Piri Reis' adlı Türk sismik arama gemisi Kıbrıs Adası'nın güneyindeki 'G' bölgesinde petrol sondajı için gerekli sismik araştırmalara başlamıştı. 4 bin kilometrelik alanda sismik veri toplayan gemi çalışmalarını 2 Kasım 2011 tarihinde tamamlamıştır.

Devletlerin karşılıklı restleşmeleriyle başlayıp savaş söylentilerinin ortaya çıkmasına kadar devam eden sürecin, bir başka deyişle 'Doğu Akdeniz yetki alanı sınırlandırılması sorununun' temelinde bir değil birden çok sebep bulunmaktadır. Doğu Akdeniz Bölgesinde yaşanan yetki alanı uyuşmazlıklarının ana nedeni Münhasır Ekonomik Bölgelerin iç içe geçmiş olması ve Akdeniz'in kapalı bir deniz olması yüzünden MEB sınırları arasında taşmalar meydana gelmesidir. Bu ana neden haricinde birkaç hukuksal ve bölgesel özelliği de uyuşmazlık sebeplerine ekleyebiliriz. Bunlar; uluslararası hukuk kurallarının geçirdiği değişim, bölgenin karmaşık siyasi coğrafyası, bölge ülkeleri arasında çatışan menfaatler ve bölgede bulunan petrolün ve doğal gazın paylaşılması sorunudur. Kuzey Kıbnns Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) durumu ise yine farklı bir uyuşmazlık nedenidir. KKTC uluslararası arenadaki tamnırlığı tartışılmakta olduğu için Münhasır Ekonomik Bölge konularındaki hakları da doğal olarak tartışma konusudur.

Diğer taraftan, Yunanistan Girit, Rodos, Meis hattını esas alarak doğu Akdeniz'in bu bölümünde kıyı oluşturmaya çalışmaktadır. Yunanistan, Meis adasına tam yetki tanımak suretiyle, Meis ile Mısır kıyıları arasında Türkiye'yi dışlayarak MEB sınırlandırılması yapmayı amaçlamaktadır. Yunanistan, Rodos adası ile Türkiye arasındaki kıta sahanlığı sınırını en doğudaki Ege adaları ile Türkiye arasında çizmektedir. Bu durumda, Türkiye'nin açık deniz alanlarına erişim imkânı kalmamaktadır. Yunanistan ve GKRY ortay hatları esas alarak Türkiye'yi Doğu Akdeniz'de Antalya Körfezi açıklarında dar bir deniz alanına mahkûm edebilecek strateji ve politika izledikleri gözlemlenmektedir.

Kıyı devletlerin küresel güçlerin de desteğini alarak birbirleri ile çıkarları doğrultusunda iş birliği yoluna gitmesi, Türkiye'yi Akdeniz'de yalnızlaştırma ve mevcut haklarını savunurken ortaya koyduğu tezleri güçsüzleş- tirmeyi amaçlamıştır. Ancak bunun farkında olan Türkiye, Libya ile yapmış olduğu görüşmeler sonucunda ortak bir mutabakata varmış ve bunu üçüncü Devletlere ilan etmişlerdir. Bu yeni gelişme aşağıda detaylı olarak incelenmiştir.

4. Türkiye'nin Tezleri

Türkiye Kıbrıslı Rumların, Kıbrıs'ın tek hâkimi gibi hareket ederek adanın güneyindeki doğalgaz yataklarına ilişkin sondaj çalışması başlatmasının karşısında yer almaktadır. Türkiye'nin itirazlarının temelinde, Kıbrıslı

Rumların adanın tamamını temsil etmemesi ve adanın güneyindeki doğal- gaz yatakları üzerinde Kıbrıslı Türklerin de payının bulunması yatmaktadır, Zira Kıbrıs Cumhuriyeti resmi adıyla tanınan Güney Kıbrıs Rum Kesimi, sondaj çalışmaları sonucunda ortaya çıkarılacak doğalgazdan sağlanan gelirden Kıbnslı Türldere hakkı olan payı vermeyi düşünmemektedir. Bunun yanı sıra Türkiye, KKTC'nin de münhasır ekonomik bölge ilan ederek Doğu Akdeniz'de sondaj çalışması yapma hakkının bulunduğunu belirtmektedir. KKTC, Türkiye dışında hiçbir ülke tarafından tanınmadığı için münhasır ekonomik bölge ilan etme hakkına sahip görülmemekle, Kıbnslı Rumların yaptığına benzer bir sondaj çalışması yapamamakta, bu yönde uluslararası şirketler ile görüşmeler yürütememektedir. Başta Kıbnslı Rumlar olmak üzere AB, İsrail, Rusya ve hatta ABD gibi aktörlerin yaptı klan siyasal ve ekonomik baskılar, uluslararası enerji şirketlerini KKTC ile birlikte hareket etmekten alıkoymaktadır.

Türkiye, Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip ülkenin kendisi olduğunu belirterek, Güney Kıbnns ve İsrail'in giriştiği sondaj çalışmalarının bölgedeki Türk çıkarlarına da aykırı olduğunu kaydetmekte ve müdahale etme hakkını saklı tuttuğunu belirtmektedir. Güney Kıbrıs Rum Kesimi ise BM tarafından ''Kıbnns Cumhuriyeti'' adı altında egemen bir devlet olarak tanındıkları ve aynı isimle AB üyesi sıfatına sahip oldukları gerekçesiyle Doğu Akdeniz'de "devlet" olmasından kaynaklanan haklarını kullanmak istiyor. Diğer taraftan Türkiye'nin KKTC ile imzaladığı MEB anlaşmasını da KKTC'nin BM Güvenlik Konseyi kararlarına göre illegal bir yapılanma olması nedeniyle "yok hükmünde" saymaktadır. Bütün bu gerekçelere dayanarak GKRY, Türkiye ile kıta sahanlığı sınırını Kıbrıs adası ile Anadolu arasından geçen ortay hat ile çizerek bölgedeki kıta sahanlığı/MEB alanlarını yine ortay hatlar esasında Mısır ve Yunanistan ile sınırlandırmak istemektedir. Böyle bir sınırlandırma ise, Türkiye'nin bölgedeki uzun kıyılarının açık

deniz alanlarına azami erişimini engellemektedir. Türkiye bunun hakkaniyete uygun olmadığını, uluslararası hukuka göre batı kıyılarında Kıbrıs adasına ve bölgedeki adalarda Yunanistan'a kara suları dışında kıta sahanlığı verilmemesini, geniş kıta sahanlığı/MEB alanlarının bölgeye hâkim iki kıyının sahibi Mısır ve Türkiye arasında sınırlandırılmasını savunmaktadır. Türkiye ayrıca GKRY'nin tek başına bütün Kıbrıs adına antlaşma yapma yetkisi bulunmadığını belirterek bölgede GKRY'nin yaptığı kıta sahanlığı/MEB sınırlandırması antlaşmalarını tanımamaktadır. Kaldı ki Rum kesiminin Türk kesimini dışarıda bırakan tavn, dolaylı da olsa iki kesimli devlet modelini hatırlatan bir uygulama içine girmiş olduğunu göstermektedir. 1959-1960 Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kuruluş anlaşmaları ve Annan Planı, Kıbrıs'ın deniz yetki alanları ile doğal kaynaklarını merkezi idarenin kontrolü altında kabul etmektedir. Rum Kesiminin bu uygulama-
lan, tüm adayı temsil ettiği tezini çürütmekte, dolaylı olarak iki kesimlilik yaklaşımına katkıda bulunmaktadır. Bu sorunun çözümü için ise 26 Eylül 2011'de BM'de yapılan Genel Kurul Toplantısı sırasında, yapılacak araştırmalar sonunda elde edilecek gelirlerin BM'nin açtığı bir havuzda toplanarak, Kıbrıs'ta toplumlararası uzlaşma sağlanması durumunda hakkaniyet prensibine göre paylaşılması teklifi Türk tarafından BM Genel Sekreterine iletilmiştir.

GKRY'nin Türkiye ile ilişkilerinin gerilmesine neden olan MEB tesis etmesindeki amaçları neler olabilir diye baktığımızda birçok husus karşımıza çıkmaktadır. Bunlar; Doğu Akdeniz'de bulunan rezervlerden istifade ile kendi enerji ihtiyacını karşılamak; AB'nin tek petrol üreticisi konumunu kazanmak; AB'nin petrolde Ortadoğu'ya bağımlılığını azaltmak; yeni krizler yaratarak, Kıbrıs görüşmelerini aksatmak; Türkiye'yi tepki göstermeye zorlayarak AB müzakerelerini tıkamak; Yunanistan ve İsrail'i de yanına alarak Doğu Akdeniz'de söz sahibi olmaktır. Diğer yandan Güney Kıbrıs'ın bu son girişimiyle gerilen Türkiye-İsrail ilişkilerinden kendi ulusal çıkarları açısından faydaya dönüştürerek yaşadığı iç siyasi ve ekonomik krizi daha az toplumsal tepkiyle aşmayı hedeflediği de söylenebilir.

Anadolu kıyıları ile Mısır kıyıları arasında (doğu Akdeniz'de 32, 16, 18 meridyenleri) ortay hatla çizilecek alanın kıta sahanlığı ve üzerindeki MEB yüzölçümü 145.000 km²'dir. Yunanistan ve GKRY iddia ettikleri gibi, sadece ortay hat metodu (eşit uzaklık ilkesi) esasında bir sınırlandırma yapılması durumunda, 145.000 km² kıta sahanlığının 71.000 km² Yunanistan'a, 33.000 km² Güney Kıbrıs'a gidecektir. Türkiye'ye kalan sadece

41.000 km² olacaktır. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Örf ve Adet Hukuku kuralları hakkaniyete uygun çözüm öngörmektedir. Uluslararası deniz hukukunda temel prensip, sınırlandırmanın hakkaniyet ilkesine uygun tespit edilmesidir. Ortay hat ilkesi sınırlandırmada tek metod değildir ve uygulanma önceliği yoktur. Uluslararası hukuk hakça bir çözüme ulaştıracak yöntemin uygulanmasını öngörmektedir. Bu da ancak, tespit edilecek ortay hatların hakkaniyete uygun hale getirilmesi ile mümkün olabilecektir.

Türkiye deniz alanlarının sınırlandırılmasında daha çok coğrafi unsurlara öncelik tanıyan hakkaniyet prensiplerinin uygulanmasını talep etmektedir. Türkiye ile Güney Kıbrıs arasında ortay hattın kıta sahanlığı ve MEB sınırını oluşturabilmesi için 32° 16' 18" boylamına kadar doğuya doğru çekilmesi hukuki açıdan bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de bu hukuki gerekliliğe istinaden 9.8.2007 tarihinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına dört bölgede petrol arama ruhsatı vermiştir. Bu bölgelerden biri olan TPO/16/A sahası doğuda 32° 16' 18" meridyenine,

güneyde Anadolu ve Mısır kıyıları arasındaki ortay hatta dayanmaktadır. Böylece, Türkiye, Doğu Akdeniz'de Türk kıta sahanlığı ve MEB sınırlarını ilan etmiştir. Söz konusu sınırlandırma alanında Türkiye'nin batıya bakan kıyılarının uzunluğu 294 deniz mili, GKRY'nin ise 28 mildir. Bu nedenle, Türkiye'nin uzun kıyılarının açık denize ulaşımının engellenmemesi için Türkiye ile GKRY kıyıları arasında çizilecek ortay hattın Türkiye'nin kıyıları- nın önünü açacak şekilde doğuya doğru kaydırılması gerekir. Açık denize azami erişimin sağlanması hususu, Uluslararası Adalet Divanı'nın Fransa ile Kanada arasındaki St. Pierre ve Miguelon Kıta Sahanlığı uyuşmazlığı (1992) ve Malta-Libya Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı (1985) kararında da belirtilmektedir.

Yunanistan, Ege Kıta Sahanlığı uyuşmazlığında adalarında (aynen kıta ülkesi gibi) tam kıta sahanlığı hakkına sahip olduklarını ve sınırlandırmanın Türkiye ile Yunan adalarının en doğuda bulunanları arasında eşit uzaklık ilkesine uygun olarak yapılması gerektiği iddia edilmektedir. Bu görüş Anadolu'nun Ege Denizine bakan yüzünün, Yunan adalarının Ege Denizi ne bakan yüzlerinin toplamından daha fazla

olmasına rağmen, Türkiye'nin kıta sahanlığı ve MEB alanlarına sahip olmaması sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Bu durum, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinde yer alan hükümlere ve doğal uzantı ilkesi ile hakkaniyet ilkesine ters düşer.

Türkiye kıyılarına yakın Yunanistan'a ait Mcis, Rodos, Sombeki, Herke, Nimos, Limomya, İlyaki, Askino ve Kaşot adaları mevcuttur. Söz konusu adalar sınırlandırmada Anadolu kıyıları ile Yunan ana karası arasında çizilecek ortay hattın ters tarafında yer almaktadır. Türkiye'ye göre bu adalara karasuları dışında, MEB ve kıta sahanlığı alanları tanınmaması gerekir. Türkiye'nin bu görüşünü Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Hakemlik kararları da desteklemektedir. Fransa ve İngiltere arasında Manş Denizi Kıta Sahanlığı sınırlandırması uyuşmazlığında Hakem Mahkemesi 1977 tarihli kararında, Fransa kıyılarının önünde bulunan İngiltere'ye ait Anglo-Normand adalarının özel durum teşkil ettiğini ve eşit uzaklık ilkesinin değil, hakça ilkelere göre çözülmesi gerektiğini belirtmiştir. Mahkeme, sınır çizgisini iki ülke kıyıları arasında orta hat olarak kabul edip, adaların üstünden atlayarak arkasında Fransa'ya kıta sahanlığı hakları tanımıştır.

Uluslararası Adalet Divanı'nın, Romanya ile Ukrayna arasındaki Karadeniz de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması davasında verdiği kararda (2009) Türkiye'nin tezleri açısından önemlidir. Divan, Romanya-Ukrayna MEB-Kıta sahanlığı sınırının tespit edilmesinde uyuşmazlığa neden olan Serpents (Yılan) adasının 12 mil karasuları dışında MEB ve Kıta sahanlığına sahip olmadığını ve bir sınır hattı çizilmesinde esas nokta olarak kullanılamayacağını belirtmiştir.

Deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda UAD'nın 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasında tespit etmiş olduğu hususlar büyük önem taşımaktadır. Divan, eşit uzaklık ilkelerinin bir örf ve adet kuralı niteliğini kazanmadığını, eşit uzaklık ilkesinin ilgili taraflarca uygulanmasının zorunlu olmadığını ifade etmiştir. Divana göre, sınırlandırmanın "hakkaniyet ilkesi" ve "bütün ilgili durumlar" çerçevesinde yapılması gerekir.

Türkiye ile Mısır arasındaki MEB sınırlandırması ise hakkaniyet ilkesine uygun olarak ilgili durumlar dikkate alınarak eşit uzaklık esasına göre tespit edilebilir. Bu sınırlandırmada 32° 16' 18" doğu boylamının batısında kalan deniz alanında karşılıklı kıyılar arasındaki eşit uzaklık hattının takip edilmesi gerekecektir. Ayrıca Türkiye 2003 yılında Mısır ile GKRY arasında imzalanan MEB sınırlandırma Andlaşması'nı tanımadığını ve deniz alanları sınırlandırılmasıyla ilgili tüm haklarını saklı tuttuğunu resmen bildirmiştir. Türkiye, bölgede kıta sahanlığı haklarına "ab initio-ipso facto" sahip olduğunu ilan etmiştir.

İsrail ve GKRY arasında 17.12.2010 tarihinde imzalanan MEB andlaşması bölge devletleri arasında imzalanan diğer andlaşmalara nazaran Türkiye için özel önem arz etmektedir. Türkiye ve İsrail arasında yaşanan siyasi sorunlar, Türkiye'nin Rum-İsrail işbirliğine daha fazla önem vermesine yol açmıştır. İsrail ve GKRY arasında imzalanan MEB andlaşması ile iki devlet arasında deniz alanları sınırlandırılmıştır. Her iki devlet bölgede enerji kaynaklarını araştırmaya başlamışlardır. Bu andlaşma, Doğu Akdeniz bölgesindeki jeopolitik ve jeoekonomik dengelerin yeniden düzenlenmesi açısından da önem taşımaktadır. İsrail, MEB'i içerisindeki "Leviathan" adlı deniz parseli üzerinde doğalgaz arama çalışmalarına başlamıştır. GKRY-İsrail arasında yapılan MEB andlaşması ile paylaşılan bölge Türkiye için jeopolitik önem arz etmektedir. Bölgede bulunacak doğalgaz-petrol kaynaklarının Avrupa Birliği'nin enerji güvenliği ile ilgili politikalarını Akdeniz'deki MEB alanlarına kaydıracağı beklenmektedir.

Türkiye, bu MEB Andlaşması'nın KKTC'nin haklarını ihlal ettiğini ve Kıbrıs'ta barış müzakerelerini olumsuz yönde etkileyeceğini açıklamıştır. Türkiye andlaşmaya konu olan deniz alanında hak iddiası olmadığını ancak olaya Kıbrıs sorunu çerçevesinde yaklaştığını, andlaşmanın Kıbrıslı Türkleri yok saydığını, GKRY'nin adanın tek hakimi olduğunu kanıtlamaya yönelik bir hamle olduğunu belirtmiştir.

5. Türkiye ile Libya Arasında Doğu Akdeniz'de Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat ve Hukuki Önemi

Türkiye'nin kıta sahanlığı sınırlarına ilişkin raporu ilk olarak 2004 yılında BM'ye bildirilmiş, son olarak 13 Kasım 2019'da aynı rapor teyit

edilmiştir. Rapora göre, deniz alanı sınırlarının Türkiye'ye bakan Yunan adalarının karasularına kadar uzandığı kayda geçirilmiş ve adaların Türkiye kıyı şeridinin uzantısını kesici ve kıta sahanlığını engelleyecek bir etki oluşturmayaacağı bildirilmiştir.⁵⁰

Bu rapora paralel olarak, Türkiye ile BM tarafından resmi olarak tanınan Libya Ulusal Mutabakat

Hükümeti arasında "Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası"⁵¹ 27 Kasım 2019 tarihinde İstanbul'da imzalanmış, 5 Aralık 2019 tarihinde TBMM'de uygun bulunmuş ve 7 Aralık 2019 tarihi itibarıyla Cumhurbaşkanı tarafından onaylanarak Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Aynı zamanda Muhtıra Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti Başkanlık Konseyi tarafından da onaylanmıştır. Mutabakat Muhtırası Birleşmiş Milletlere de 11 Aralık 2019 tarihinde bildirilmiş ve tescil edilmiştir.

6 Maddeden oluşan Muhtıra, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de BM've de bildirdiği kıta sahanlığı sınırlarının güneybatısına tekabül eden 18,6 deniz millik bir hat imzalanmıştır ve iki ülkenin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırını çizmektedir.⁵² Mutabakat Muhtırası ile iki ülke arasındaki deniz yetki alanları uluslararası hukuka uygun olarak hakkaniyet ilkesi çerçevesinde sınırlandırılmıştır.

Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarıyla ilgili Türkiye'nin hukuki ve siyasi pozisyonunu oldukça güçlendiren Mutabakat Muhtırası akabinde, Yunanistan, Mısır ve GKRY başta olmak üzere, İsrail ve Avrupa Birliği ülkelerinden tepkiler gelmiştir. Yunanistan Dışişleri Bakanlığı Libya'ya nota verip, Libya'nın Atina Büyükelçisini istenmeyen kişi (persono non grata) ilan ederek sınır dışı etme kararı almıştır.

Mısır, Libya temsilcisi Ulusal Mutabakat Hükümeti Başkanlık Konseyi'nin anlaşmayı imzalamaya yetkili olmadığını savunmuştur. Ancak Ulusal Mutabakat Hükümeti Libya'da Birleşmiş Milletler tarafından tanınan tek meşru hükümet olduğundan söz konusu iddia uluslararası hukuka uygun değildir.

İsrail Dışişleri Bakanlığı sosyal medyadan yaptığı yazılı açıklamada, Türkiye'nin Akdeniz'de attığı son adımların İsrail tarafından "endişeye takip edildiğini" belirtmiş ve İsrail'in Yunanistan ile iş birliğine büyük önem

Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Teklifinin Genel Gerekçesi

⁵¹ Resmi Gazete, 7 Aralık 2019, Sayı: 30971 Bkz. Ek 6

Sınırlanılmaya ilişkin harita için bkz. Ek 9

verdiğini vurgulayarak, Türkiye'nin uluslararası deniz kanunlarını görmezden gelip bölgedeki barış ve istikrarı tehlikeye attığı iddia edilmiştir. Belirtilmelidir ki Muhtıra, 1982 Tarihli B.M.D.H. Sözleşmesinin tüm maddeleriyle uyum içerisindedir ve Sözleşmenin 74. maddesinde belirtildiği üzere taraflar arasında hakkaniyet çerçevesinde bir çözüm bulunmuştur.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ise egemen haklarını korumak için her yasal silahı, her uluslararası forumu, her uluslararası örgütü kullanacağını belirterek, Türkiye'nin sondaj çalışmalarını da öne sürüp 'Doğu Akdeniz'deki yeraltı zenginliklerini koruma altına almak' için Lahey'deki Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuştur. Öncelikle belirtmek gerekir ki; GKRY Türkiye tarafından resmi olarak tanınmadığından söz konusu başvuru Türkiye açısından herhangi bir anlam ifade etmemektedir. Aynı zamanda Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün başlangıç kısmında belirtildiği üzere "Divanın yetki alanı, bir uluslararası uyuşmazlıkta taraf olan devletlerin kendisine getirdikleri davalar ile BM Antlaşmasında ya da yürürlükteki uluslararası antlaşmalarda özellikle öngörülmuş konuları kapsar.". Türkiye ile GKRY arasında bu hususa yönelik herhangi bir uluslararası anlaşma bulunmamakla birlikte uyuşmazlığın çözülmesine yönelik olarak Divan'a birlikte başvuru yapılmamıştır. GKRY'nin tek taraflı Uluslararası Adalet Divanı'na vetkilendirilemez. Nitekim Divan, Yunanistan'ın Türkiye ile yayınladıkları müşterek bildiriye dayanarak tek taraflı olarak Ege Denizi Kıta Sahanlığı sorununu Uluslararası Adalet Divanı'na götürmesi neticesinde verdiği 1978 tarihli Ege Denizi Kıta Sahanlığı Davası Kararında yetkisiz olduğuna hükmetmiştir.⁵³ Bu sebeple GKRY'nin bu girişiminin sonuç vermeyeceği açıktır.

Türkiye ve Libya uluslararası hukuktan doğan egemen yetkilerini kullanarak uluslararası hukuka uygun biçimde hareket etmişlerdir. Türkiye Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey), I. C. J. Reports 1978 Türkiye Başbakanı Süleyman Demirel ile Yunanistan Başbakanı Konstandinos Karamanlis, 31 Mayıs 1975'te Türki-ve'nin teşebbüsleriyle Brüksel'de görüşmüş, iki devlet arasındaki ihtilaflı hususları müzakere etmiş, neticesinde Müşte-rek Bildiri yayınlamışlardır. Bildiride şu ifade yer almaktadır: "Bu somnların banşçı şekilde görüşmeler yoluyla ve Ege Denizi kıta sahanlığı sorununun ise Lahey'deki Uluslararası Adalet Divanı

tarafından halledilmesi konusunda karara vardılar." Yunanistan, Müşterek Bildiri'de yer alan bu ifadenin iki ülke arasındaki kıta sahanlığı uyuşmazlığının Divan'a götürülmesi konusunda bir andlaşma teşkil ettiğini iddia ederek Divan'ın yetkili olduğunu düşünüp olarak Ege Denizi Kıta Sahanlığı sorununu Divan'a taşımıştır. Ancak bu başvuru tek taraflıdır. Türkiye ise, bu Bildirinin bir andlaşma niteliğinde olmadığını ve dolayısıyla Divan'ın davaya bakmaya yetkisinin olmadığını savunmuştur. Divan, Müşterek Bildirinin, Yunanistan ve Türkiye hükümetleri açısından kıta sahanlığı uyuşmazlığını şartsız ve tek taraflı olarak Divana götürme hususunda andlaşma mahiyetinde bir taahhüt oluşturmadığını belirtmiş ve Türkiye'nin yaptığı yetki itirazının yerinde olduğuna hükmetmiş ve yetkisizlik karar vermiştir. GKRY hariç bölgedeki diğer tüm devletlerle diyalogu ve barışçıl yollarla çözümünü dışlamadan uluslararası hukuk çerçevesinde görüşmeye açık olduğunu duyurmuştur.

Türkiye ile Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi arasında yaşanan hukuki uyuşmazlığın temelinde, Yunan adalarının da kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge haklarına sahip olup olmadıkları yatmaktadır. Yunanistan, adaların da kıta sahanlığı bulunduğu tezinden hareket ederek, Girit'ten kuzeydoğu istikametinde Kaşot, Kerpe, Rodos ve Kaş'ın hemen bitişiğindeki Meis adasına kadar uzanan bir hat çekmektedir. Yunanistan'ın bu adalarının kıta sahanlığını güneye doğru genişletmesi, Türkiye'nin kıta sahanlığı ve MEB yetki alanının Akdeniz'in güneyine doğru inişini ciddi bir şekilde sınırlandırmaktadır. Türkiye, yalnızca Antalya Körfezi yakınlarında güneye doğru belirli bir derinlik kazanabilmekte ancak orta/ortay hatta kadar inememektedir. Yunanistan'ın Türkiye tarafından kabul edilmeyen bu tezi Avrupa Birliği'nin İspanya'da Sevilla Üniversitesi'ne hazırlattığı ve bazı resmî belgelerinde kullandığı Avrupa Deniz Yetki Alanları Haritasına dayanmaktadır.

Türkiye kıta sahanlığı sınırlarına ilişkin gerek ilk olarak 2004 yılında ve son olarak 13 Kasım 2019'da Birleşmiş Milletlere yaptığı bildirimlerde ¹ "hakkaniyet ilkesine" atıfta bulunmuştur. Bu bildirimlerde, Türkiye için kıta sahanlığı sınırının 32 derece 16 dakika 18 saniyedeki meridyen hattının batısına uzanan (haritada C noktası) alanda hakkaniyete uygun bir şekilde belirlenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu hatım 28'inci meridyenin batısına uzandığı bildirilmiştir. Bu atıf ile Türkiye, Mısır ile arasındaki kıta sahanlığı sınırını ana karalar arasında çekilen "ortay hat" olarak öngördüğünü göstermektedir (haritada C-D-E hattı).

Türkiye, 13 Kasım 2019 tarihli BM'ye sunulan bildiriminde yer alan harita ile 28'inci meridyenin batısındaki kıta sahanlığı sınırlarını ilk kez tam olarak netleştirmiştir. Türkiye'nin kıta sahanlığının, 28'inci meridyenin batısında kalan alanlardaki Yunan adalarının 6 mil olan karasuları sınırına kadar uzandığı belirtilmiştir. Bu şekilde, Girit, Rodos, Kerpe ve Kaşot adalarına yalnızca karasuları kadar (6 mil) bir alan bırakılmaktadır. BM'ye sunulan harita, Yunanistan'ın deniz yetki alanlarının doğuya doğru genişlemesini sınırlarken, Türkiye'ye Akdeniz'in ortasına kadar uzanan bir deniz yetki alanı bırakmaktadır.

Türkiye ile Libya arasında varılan mutabakatın önemini aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür:

M

Harita için bkz. Ek 9

1) Libya Mutabakatı, Türkiye'nin KKTC ile 2011 yılında yaptığı Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Andlaşmasından sonra bölgede yaptığı ikinci deniz yetki sınırlandırma andlaşmasıdır.

2) Türkiye ile Libya arasında Yunanistan'ın Girit Adası'nın güneydoğusunda 18,6 millik (yaklaşık 30 kilometre) bir deniz sınırı (haritada E-F hattı) öngörülmüştür.

3) Türkiye, daha önce BM'ye yaptığı bildirimlerde kavramlar üzerinden tarif ettiği kıta sahanlığı sınırını bu mutabakat ile harita üzerinde somut olarak ortaya koymuştur.

4) Türkiye-Libya Mutabakatı ile Avrupa Birliği'nin benimsediği ve Yunanistan ile Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin tezlerine dayanan "Sevilla Haritası" (Avrupa Deniz Yetki Alanları Haritası) kalmıştır.

5) Uluslararası deniz hukukunun yazılı kuralları, örf ve adet hukuku ve Uluslararası Adalet Divanının içtihadlarına uygun olarak sınırlandırmada "hakkaniyet ilkesi" ve "coğrafi kriter" esas alınmıştır.

6) Yunanistan'ın Girit, Rodos, Kerpe, Kaşot ve Meis adalarının hattını esas alarak bu adaların da kıta sahanlıkları olduğunu savunduğu tezi Türkiye tarafından devre dışı bırakılmıştır. Yunanistan, ana kara ülkesi kıta sahanlığı ile bu adaların kıta sahanlıklarını bütünleştirerek bunu GKRY ile birleştirmeyi istemekteyken, Türkiye-Libya Mutabakatı söz konusu planı işlevsiz hale getirmiştir.

7) Yunanistan, GKRY, Mısır ve İsrail iş birliği yaparak, Doğu Akdeniz'de Türkiye'yi Antalya Körfezine hapsetme planı içindeydiler. Türkiye, bu mutabakatla deniz yetki alanını, söz konusu

"dörtlünün" arzu etmediği şekilde, Batı Akdeniz'e kadar uzatmıştır.

8) Türkiye, bu mutabakat ile GKRY dışında Akdeniz'e kıyıdaş diğer devletlerle de barışçıl bir jeopolitik kavramı genişletmeye hazır olduğunu göstermiştir.

6. Sonuç

Doğu Akdeniz'de kıyıdaş devletlerin bölgede ortaya çıkan doğalgaz ve petrol nedeniyle, yetki alanlarının tespit edilmesine yönelik sınırlandırma andlaşmaları yapılmaktadır. Özellikle GKRY son yıllarda uluslararası hukuka aykırı olarak diğer kıyıdaş devletlerle sınırlandırma and- 1 aşmaları yapmaktadır. GKRY, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olmayan Türkiye'yi ve KKTC'yi yok sayarak bu adımları atmaktadır. GKRY'nin imzaladığı andlaşmalar aynı zamanda Türkiye'nin İsrail, Lübnan ve Mısır ile sınırlandırma andlaşması yapma imkanını ortadan kaldırmaya yönelik hamlelerdir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki yetki alanları üzerindeki hak ve çıkarlarına zarar verebilecek en kötü ihtimal, Yunanistan ve GKRY'nin deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin bir andlaşma yapmalarıdır. Bu nedenle, Türkiye'nin iç hukukunda bir "Münhasır Ekonomik Bölge Kanunu" çıkarması haklarını koruması açısından önem arz etmektedir. Doğu Akdeniz'de MEB ilan edilmesi bakımından atılan ilk adım olan Libya ile yapılmış olan mutabakat, Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin sahip olduğu hakların savunması bakımından elini güçlendiren bir gelişme olmuştur. Bununla aynı doğrultuda Türkiye'nin deniz hukukunun ilgili hükümleri ile UAD ve uluslararası hakem kararları çerçevesinde Mısır, Suriye, Lübnan ve KKTC ile de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin andlaşmalar imzalaması mümkündür. Kıyıdaş devletler arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda ortaya çıkan sorunlar, deniz hukukunun yazılı kuralları, örf ve âdet hukuku ve hakkaniyet ilkesi temel alınarak çözüm yoluna gidilmelidir.

YEDİNCİ BÖLÜM AÇIK DENİZ

I- AÇIK DENİZ KAVRAMI

1. Tanım

Açık deniz hiçbir devletin deniz ülkesine ait olmayan uluslararası deniz alanını ifade eder.¹ Uluslararası hukukta tüm insanlığın ortak malı kabul edilen bu deniz alanını hiçbir devlet kısmen veya tamamen egemenliğine tabi tutamaz.² Bu sebeple, devletlerin açık deniz üzerindeki egemenlik iddiaları hukuken geçersizdir. Bu çerçevede, açık deniz bütün devletlerin denize kıyısı olsun olmasın, yararlanmasına açık olan bir deniz alanıdır.

Deniz hukuku sözleşmelerinde Açık denizin tanımı, ilk kez 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde yapılmıştır. Sözleşmenin 1. maddesine göre, açık deniz kavramı, bir devletin karasularına ve içsularına ait olmayan bütün deniz alanlarını ifade eder. Buna karşın, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi açık deniz kavramının tanımını yapmadan, açık denizlere ilişkin hükümlerin hangi deniz alanları dışında uygulanacağını belirtmiştir.

1982 Sözleşmesi 86. maddesinde açık denize ilişkin düzenlemenin bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya içsularına veya bir takımada devletin takımadaya ait olmayan bütün deniz alanında uygulanacağını öngörmektedir. Sözleşme münhasır ekonomik bölgenin ulusal yetkiye tabii mi, yoksa açık deniz alanına tabi olduğu konusunda açık bir hüküm içermemektedir. Bu çerçevede, sözleşmedeki açık denize ilişkin hükümler, içsuları, karasuları veya münhasır ekonomik bölgesi ve takımadaya devletin takımadaya suları dışında kalan bütün deniz alanlarında uygulanacaktır.

Uluslararası deniz yatağı rejiminin 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nde ayrıca düzenlenmesi (m. 133-154) açık deniz kavramının sadece su alanına ilişkin olduğunu göstermektedir.

lan Brownlie; Principles of Public International law, Oxford, 1990, s. 232 vd; Verdross/ Simma; Universeller Völkerrecht, 2. Auflage, Berlin, 1981, s. 536, Ingo von Münch, Völkerrecht, 2. Auflage, Berlin 1982, s. 411; H. Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Baskı, Ankara, 1990, s. 393 vd; s. 393 vd; S. Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1989, s. 290 vd.

2. Açık Denizin Hukuki Rejimi

Açık denizin hukuki rejiminin temelini teamül hukuku oluşturur. Teamül hukukuna ilişkin kurallar ilk olarak 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde yer almıştır. Daha sonra 1982 B.M.D.H. sözleşmesi de açık deniz rejimine ilişkin ayrıntılı düzenleme öngörmüştür. Açık deniz bütün devletlerin denize kıyısı olsun olmasın kullanımına açık bir alandır. Açık denizde geçerli temel ilke serbestlik ilkesidir. Bu ilkenin

geçerli olması hiçbir kuralın olmadığı anlamına gelmez. Devletler açık denizden belirli kurallar çerçevesinde yararlanacaklardır. Bu çerçevede, açık deniz rejiminin temelini Serbestlik İlkesi ve Barışçıl İlke oluşturmaktadır.

A) Açık Denizin Serbestliği İlkesi

Açık denizlerin serbestliği ilkesi 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin 2. maddesi ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin 87. maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu hükümlere göre, denize kıyısı olsun olmasın tüm devletler aşağıdaki serbestilere sahiptir.

- Seyrüsefer Serbestisi,
- Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Avlanması
- Açık Deniz Üzerinde Hava Ulaşımı
- Denizaltı Kablo ve Boru Döşemesi
- 1982 Sözleşmesi Kısım VI (Kıta Sahanlığı) hükümleri uyarınca suni ada ve diğer tesisleri inşa etme
- 1982 Sözleşmesi Kısım VI (Kıta Sahanlığı) ve Kısım XIII (Deniz Bilimsel Araştırması) hükümleri uyarınca denizde bilimsel araştırma yapılması.

Tüm devletler barış zamanında yukarıda belirtilen serbestlikleri açık denizde eşit şartlarda kullanabileceklerdir.

Açık denizin serbestliği ilkesi çerçevesinde denize kıyı olsun veya olmasın her devlet açık denizde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrüsefe ettirme hakkına sahiptir.[^] Devletler gemilerini ve hava araçlarını açık denizde su yüzeyinden ya da su altından ya da açık denizin üstündeki hava sahasından seyrettirebilirler.

Balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması konusunda bütün devletlerin ve vatandaşlarının açık denizde balıkçılık ya da deniz avcılığı yapabile-

çekleri kabul edilmektedir.⁴ Uluslararası deniz hukukunun bu serbestliğin kullanılmasındaki sınırlamaları açık denizde canlı kaynakların korunması ve makul bir şekilde işletilmesine ilişkindir.³ Devletlerin açık denizin canlı kaynaklarının korunması ve yönetimi konusunda işbirliği yapma yükümlülükleri vardır.⁶

Açık denizin serbestliği ilkesi çerçevesinde her devlet açık denizde sualtı kablo ve boru döşemesi ile suni ada ve diğer tesisleri inşa etme hakkına sahiptir. Devletler bu konudaki haklarını 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'nin VI. Kısımında yer alan kıta sahanlığına ilişkin hükümler çerçevesinde kullanacaklardır.

Açık denizin üzerindeki hava sahası uluslararası alanı oluşturmaktadır. Devletler açık denizin üzerinde yer alan hava sahasını bütün hava araçları için serbestçe kullanma hakkına sahiptir.

Açık denizin serbestliği ilkesi bütün devletlere açık denizde bilimsel araştırmalar yapma hakkı tanımaktadır. Ancak, devletler denizde bilimsel araştırma yapma hakkını kullanırken, sözleşmede belirtilen kurallara uymak zorundadırlar/ Bu kurallar, bilimsel araştırmanın münhasıran barışçıl amaçlar için yürütülmesine, diğer devletlerin haklarına saygı gösterilmesine ve deniz çevresinin ve kaynaklarının korunmasına ilişkindir.

Devletler açık denizin serbestliği ilkesi çerçevesinde sahip oldukları hakları ve serbestileri ilgili deniz hukuku sözleşmeleri ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde kullanacaklardır.⁸

B) Genel Sınırlama: Barışçıl Amaç

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi devletlerin açık denizin serbestliği ilkesi çerçevesinde açık denizden yararlanma yetkilerine kamu yarannı gözetmek suretiyle genel bir sınırlandırma getirmiştir. Sözleşmenin 88. maddesine göre açık denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır. Buna göre, devletlerin açık denizin serbestliği ilkesi konusundaki haklarını keyfi olarak diledikleri amaç doğrultusunda değil, barışçıl amaca yönelik kullanmaları gerekir. Ancak, sözleşmede yer alan "barışçıl amaçlar" deyiminden tam olarak ne anlaşılması gerektiği hususunda açık bir hüküm mevcut değildir. Bu sebeple, bu deyim yorumlanması gerekmektedir. "Barışçıl amaçlar"

1958 Cenevre Açık Denizde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesi, m.1; 1982 B.M.D.H.S. m. 116.

1958 Balıkçılık S. m.3-8; 1982 B.M.D.H.S. m.1 16-120.

1958 Cenevre Balıkçılık S. m.1; 1982 B.M.D.H.S. m.118.

⁷ 1982 B.M.D.H.S. m.238-241.

deyiminden askeri faaliyetler dışındaki diğer tüm faaliyetlerin anlaşılması durumunda, her türlü askeri faaliyetin (savunma ya da saldırı amacı farkına bakılmadan) açık denizde yasaklanması söz konusu olacaktır.

Ancak bugünkü uygulamaya bakıldığında savunma amaçlı askeri faaliyetlerin açık denizde yaygın olarak yapıldığı görülmektedir. Esasen buradaki zorluk, hangi askeri faaliyetin saldırgan, hangisinin savunma amaçlı olduğunun nasıl ve hangi kriterlere göre tespit edileceğidir. 1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin deniz çevresinin korunması ile deniz kaynaklarının korunması ve yönetimine ilişkin daha önceki sözleşmelerden daha ayrıntılı hükümler içermesi göz önünde bulundurulduğunda, sözleşmenin açık denizde deniz çevresine ve canlılara zarar verebilecek hertürlü askeri faaliyeti yasakladığı söylenebilir. Bu çerçevede, nükleer silah denemeleri başta olmak üzere, deniz çevresine zarar verebilecek faaliyetlerden devletlerin kaçınması gerekmektedir. Zira, açık denizin serbestliği ilkesi, devletlere açık denizden diledikleri her şekilde, hiçbir kurala uymadan yararlanma hakkı vermez. Devletler açık denizdeki haklarını deniz hukuku sözleşmelerine, özellikle 1982 Sözleşmesi'nin 88. maddesine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına göre kullanabilirler. Bir devletin haklarını keyfi olarak kullanması, diğer devletlerin haklarını kullanma yetkisini kısıtlayabileceği gibi, insanlığın ortak malı (res communis) olarak kabul edilen açık denizin zarar görmesine yol açabilecektir.

II- AÇIK DENİZDEKİ GEMİLERİN HUKUKİ STATÜSÜ

1. Tek Bayrak Devleti Kuralı

Her devlet, uyrukluğunun gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşımaları hakkı için gerekli şartları tespit edebilir. Gemiler bayrağını taşımaya yetkili oldukları devletin uyrukluğuna sahiptir.⁹

Açık denizde gemiler ancak tek bir devletin bayrağı altında seyredebilirler. Yetki bakımından da, uluslararası anlaşmalarla öngörülen istisnalar dışında, açık denizde bulunan bir gemi üzerinde ancak bayrağını taşıdığı devlet, yargı yetkisi kullanabilir.¹⁰ Açık denizde bulunan gemilerde idari ve yargı yetkileri bakımından herhangi bir boşluk doğmasının sakıncalarını önlemek amacıyla her devletin kendi ulusal yetkisi altında bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olması kabul edilmiştir.

İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyredep, yerine göre bu bayraklardan birini kullanan bir gemi söz konusu uyruklardan herhangi birisini diğer herhangi bir devlet bakımından iddia edemez ve uyruksuz gemi ile aynı muameleye tabi tutulabilir.¹¹

Böyle bir hükmün kabul edilmesinin sebebi, açık denizlerde bayrak devletinin yetkili olması kuralı karşısında, denetimden sıyrılmak amacıyla yabancı bayrak çekilmesini önlemektir.

Aynı şekilde, Açık denizde asgarî düzenin sağlanabilmesi için uyruksuz gemilere karşı koruma tedbirlerine başvurulabilecektir. Uyruksuz veya uyruğu varmış gibi gösterilen gemiler uluslararası hukuk anlamında belirli bir devletin himayesinden yoksundurlar. Açık Denizde hiç bir devletin uyruğunda olmayan bir gemi üzerinde ise tüm devletler yargı yetkisine sahiptir. Başka bir ifadeyle uyruğu olmayan geminin himaye hakkı da söz konusu olamayacaktır; her devlet açık denizde böyle gemiler üzerinde yetki kullanabilir ve bu durum uluslararası hukuka aykırılık oluşturmaz.

1982 Sözleşmesi ayrıca, her devlete, bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanma hak ve yükümlülüğü getirmiştir. Ancak, devlet bu haklarını yabancı gemiler üzerinde kullanamaz. Devlet, bayrağını taşıyan gemi ve gemi personeli üzerinde gemiyle ilgili idari, teknik ve sosyal konularda iç hukukuna göre yargı yetkisini kullanabilecektir.¹²

Açık denizde, her devletin idari bazı yükümlülükleri de söz konusudur. Buna göre her devlet açık denizde deniz güvenliğini sağlamak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemiler için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu tedbirler gemilerin özellikle denizcilik, seyrüsefer, haberleşme ve deniz mühendisliği bakımından gerekli niteliklere sahip olmalarına ilişkindir. Devlet bu tedbirleri alırken genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenlemelere prosedürlere ve uygulamalara uymakla yükümlüdür.¹³

Açık denizlerde bulunan her türlü gemi bakımından cezaî/hukukî her türlü ihtilafta kural olarak, yargı yetkisini ancak bayrak devleti kullanabilir. Bayrak devletinden başka bir devletin açık denizinde bulunan bir gemi üzerinde yargı yetkisini kullanabilmesi mümkün değildir. Teamül hukukundan gelen bu kural 1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi ile yazılı hale getirilmiş 1982'de de aynen kabul edilmiştir. Buna

göre, "Gemiler... uluslararası andlaşmalarda açıkça öngörülen istisnalar dışında, Açık De-

11

nizde münhasıran bayrağını taşıdıkları devletin yargı yetkisine tabi olacaklardır".^{14 15 16}

Görüldüğü gibi açık denizde gemiler üzerinde kural olarak bayrak devleti yetkili olmakla birlikte sözleşme bazı istisnaî halleri saklı tutmuş ve bu hallerde bayrak devletinden başka devlet ya da devletlerin de yetkili olabileceğini öngörmüştür. Bu istisnaların neler olduğunu açık denizde bayrak devleti kuralının istisnaları bölümünde inceleyeceğiz.

2. Ticaret Gemileri Üzerindeki Yargı Yetkisi

Açık deniz hiçbir devletin egemenliğine tabi olmayan deniz alanıdır. Açık denizde güvenliğin ve kamu düzeninin korunması amacıyla bayrak devletinin yetkili olduğu kuralı kabul edilmiştir. Bayrak devletinin ticaret gemileri üzerinde hukuki yargı yetkisi hemen hemen mutlak olmakla birlikte, ceza davaları bakımından insanlığa karşı suç olarak kabul edilen deniz haydutluğu köle ticareti ve uyuşturucu madde kaçakçılığı konularında bütün devletlere cezaî yargı yetkisi tanınmıştır.¹

A) Cezaî Yargı Yetkisi

Deniz hukuku sözleşmelerine göre uluslararası andlaşmalarda açıkça öngörülen istisnalar dışında açık denizde gemiler bayrağını taşıdıkları devletin münhasır yargı yetkisine tabidirler.¹⁴ Bu nedenle, cezaî yargı yetkisinin söz konusu olduğu durumlarda gemi için geçerli olan bu kural, gemide bulunan kişiler bakımından da geçerlidir. Gemide bulunan kişiler arasında ceza hukukuna ilişkin konularda bayrak devleti yetkilidir. Açık denizde, "ayrı uyruklu" iki geminin çatması durumunda hangi devletin yetkili olacağı konusu 1958 Sözleşmesi'nin 11. ve 1982 Sözleşmesi'nin 97/1. maddelerinde düzenlenmiştir. Gerek 1958 ve gerekse 1982 sözleşmeleri açık denizde vuku bulan çatma veya diğer herhangi bir seyrüsefer olayı sebebiyle gemideki kişilerle ilgili olarak cezaî yargı yetkisinin kullanılmasında bayrak devletinin yanında failin vatandaşı olduğu devlete de yargı yetkisi tanımış, başka bir deyişle mülkilik prensibinin yanında faile göre şahsîlik prensibini de benimsemiştir. Uluslararası Adalet Divanının 1927 yılında "Lotus-Boz- kurt davasında Türkiye'nin ileri sürdüğü "mağdura göre şahsîlik" prensibi benimsemesinin ardından, bu prensip daha sonraki uluslararası sözleşmelerde yer almamıştır.¹⁷

¹⁴ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.6/1; 1982 B.M.D.H.S. m.92/1.

¹⁵ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m. 14 vd; 1982 B.M.D.H.S. m.100 vd.

¹⁶ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.6/1; 1982 B.M.D.H.S. m.92/1.

Bu konunun uluslararası sözleşmelerde düzenlenmesinden önce Uluslararası Adalet Di- vanı'nın 7.9.1927 tarihli "LOTUS DAVASI"nda verdiği karar önemlidir. Türkiye'nin taraf

Sözleşmelere göre, gemideki kişilerle ilgili olarak, Açık Denizde kaptanın ya da diğer bir gemi adamının cezaî veya disiplin sorumluluğunu gerektiren bir çatma veya başka herhangi bir seyrüsefer olayından dolayı, bu kişiler aleyhine cezaî veya disiplin takibatını ancak vatandaşı oldukları devletin veya geminin bayrak devletinin kazaî veya idari makamları yapabilir. Uygulama bakımından düşünüldüğünde gemi adamlarının da çoğunlukla gemi ile aynı uyruktan olduğu göz önünde tutulursa, aslında her iki yetki uygulamada tek bir devlette birleşmektedir.

Sözleşmelerde mağdura göre şahsîlik prensibine yer verilmezken, faile göre şahsîlik ve mülkilik prensiplerinden hareketle, cezaî ve disiplin takibatlarında ancak failerin vatandaşı oldukları devletin veya geminin bayrak devletinin yetkili olabileceği kabul edilmiştir. Başka bir ifadeyle, sözleşmeye imza koyan devletler, bayrak devleti olmamaları ve failin kendi vatandaşları olmaması halinde, mağdur kendi vatandaşları olsa bile cezaî ve disiplin yargı yetkisini kullanmaktan kaçınacaklarını açıkça kabul etmişlerdir. 1958 ve 1982 Sözleşmelerine taraf olmayan devletler için bu husus henüz bir teamül kuralı haline dönüşmediğinden bu şekilde davranmak yönünde herhangi bir yükümlülük söz konusu değildir.

Sözleşmelerin madde metninde çatma fiilinden açıkça sözedilirken diğer seyrüsefer olaylarının neler olduğu belirtilmemiştir. Seyrüsefer olayla- nından denizde can emniyeti ve deniz trafiği ile ilgili uluslararası kuralların kastedildiğini söylemek mümkündür. Böylece açık denizdeki bir gemide işlenen ve çatma veya seyrüsefer olayları dışındaki suçlara ilişkin yargılama yetkisi 1958 Sözleşmesi'nin 11. ve 1982 Sözleşmesinin 97 maddelerinin

olduğu Bozkurt-Lotus olayında Lotus isimli Fransız ticaret gemisi ile Bozkurt isimli Türk ticaret gemisi arasında 2.8.1926 tarihinde Midilli adası açıklarında açık denizde çatma meydana gelmiştir. Olayda Türk

gemisi balmış ve 8 Türk vatandaşı hayatını kaybetmiştir. Olaydan sonra İstanbul'a gelen Lotus gemisinin Fransız kaptanı ve Türk gemisinin kaptanı Türk Mahkemeleri tarafından yargılanıp, tedbirsizlik ve ihmalle ölüme sebep olmaktan 80 gün hapis cezası ile cezalandırılmışlardır. Fransız kaptanın cezalandırılması üzerine Fransa karara itiraz ederek Türk Mahkemelerinin açık denizde meydana gelen olayda yargılama yetkisi olmadığını ileri sürmüştür. Söz konusu yetki uyuşmazlığını Fransa ve Türkiye Uluslararası Adalet Divanına götürmüşlerdir. Divan, 7.9.1927 tarihli kararında Türkiye'nin yargılama yetkisini kabul ederken, Fransa'nın açık denizde çatmadan doğan ceza davalarında zarara neden olan geminin bayrak devletinin tek yetkili olacağını ilişkin tezini reddetmiştir. (Bkz. 1927, P.C.I.J.), Ser. A, no. 10, P.25) Ancak, daha sonraki gelişmeler Fransa'nın tezinin Uluslararası sözleşmelerde yer alması şeklinde devam etmiştir. 10.5.1952 tarihli Brüksel Sözleşmesi açık denizdeki çatmalarda yargılama yetkisinin sorumlu geminin bayrak devletine ait olduğunu kabul etmiştir, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (m.11) ve 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'de (m.97) farklı uyruklu gemilerin açık denizde çatmaları durumunda yargılama yetkisine ya sorumlu geminin bayrak devletinin ya da failin uyruğunda bulunduğu devletin sahip olduğunu hüküm altına almışlardır.

dışında kalmaktadır. Bir başka ifadeyle, gemideki olaylarla ilgili bayrak devleti yetkili genel, kuralı geçerli olacaktır. Bunun yanında, gemide işlenen bir adam öldürme suçu ile ilgili olarak olayla ilgisi olan her bir devlet (failin ya da mağdurun uyruğunda bulunduğu devlet) kendi iç hukukunun yetki kurallarına göre ayrıca cezai yargı yetkisine sahip olabilecektir. Şüphesiz böyle bir durumda ceza hukukunda geçerli olan "non bis in idem" (Aynı suçtan iki ceza olmaz) genel kuralı göz önünde bulundurulacaktır. Bu sebeple, Türkiye'nin deniz hukuku sözleşmelerine taraf olması halinde de, açık denizde Türkiye ve Türk vatandaşına karşı suç işlenmesi nedeniyle, geminin Türkiye'de ilk uğradığı yer veya bağlama limanı mahkemesi yetkili olacaktır.¹⁸

Açık denizde çatma ya da seyrüsefer olaylarında yetkili olan geminin bayrak devletinin makamları dışında hiçbir makam, soruşturma tedbiri olarak dahi, geminin tutuklanmasını veya yakalanmasını emreder.¹⁹

B) Hukuki Yargı Yetkisi

Açık denizde bulunan her türlü gemi bakımından cezai ve hukuki konularda kural olarak yargı yetkisi bayrak devleti tarafından kullanılır. Bayrak devletinden başka bir devlet açık denizde bulunan ticaret gemisi üzerinde hukuki bir ihtilaftan dolayı yargı yetkisi kullanamaz.

Bu yetki aynı zamanda münhasıran kullanılacaktır, ancak uyruksuz gemiler üzerinde ceza yargılamasında olduğu gibi hukuk yargılama yetkisi bakımından da her devlet yetkilidir. Aynı şekilde, birden fazla devletin bayrağı altında seyredip yerine göre bayrakları kullanan bir gemi, uyruğunda bulunduğu devletlerden birine karşı söz konusu uyruktan diğerini ileri süremez ve bu durumda uyruksuz gemi muamelesine tabi tutulabilir.²⁰ Bu durum gemilerin sadece bir devletin bayrağını taşıması prensibinin bir gereğidir.

Açık denizde bulunan bir ticaret gemisi üzerinde hukukî ihtilafın yabancılık unsuru taşıması sebebiyle bayrak devletinden başka bir devletin yargı yetkisini kullanması söz konusu olabilir mi? sorusuna verilecek cevap da tamamen yukarıdaki kriterler çerçevesinde olacaktır. Yani, açık denizde bulunan yabancı bir gemi hakkında dava açılmasını engelleyen herhangi bir uluslararası hukuk kuralı bulunmadığı gibi, karasularında iken açılmış bir davamn gemi açık denizlere geçtiği için derdestliğine engel bir hukuk

¹⁸ TCK, m.8, 12;CMUK. m.

kuralı da bulunmamaktadır.2 1 Esasen, geminin hareketli bir varlık olma niteliği, böyle bir kuralın varlığını anlamsız kılacaktır.²¹

Uluslararası deniz hukuku sözleşmelerine göre, bayrak devleti dışında bir üçüncü devlet mahkeme kararına dayanarak (bayrak devleti kuralının istisnaları dışında) açık denizde seyreden yabancı bir gemi üzerinde ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz, cebri icra ve ceza hukukunun arama, yakalama, müsadere gibi kazaî yetkilerini kullanamaz. Bu tür yetkiler ancak bayrak devleti tarafından kullanılacaktır.²² Sözleşmelerde yer alan bu açık hüküm karşısında, hukukî ihtilafın taraflarının bu yetkilerin kullanılması için bayrak devletinden başka bir devletin yetkilendirilmesi hususunda yetki anlaşması yapmış olmaları da sonucu değiştirmeyecektir. Yetkinin ülkeselliği prensibinin istisnalarından biri, devletin kendi ülkesindeki

egemenlik yetkilerini ülkesi dışında, ancak açık denizde kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde kullanabilmesidir.

3. Savaş Gemilerinin Açık Denizdeki Bağışıklığı

Savaş gemileri, açık denizlerde, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağışıklığına sahiptirler.²³ Böylece, uluslararası hukukun savaş gemilerinin dokunulmazlığı ve bağışıklığına ilişkin teamül kuralı deniz hukuku sözleşmelerinde de açık olarak yer almıştır.

Yargı bağışıklığı, yabancı devletlerin, onların diplomatik temsilcileri ve konsolosluk görevlilerinin, devlet gemileri ve uçaklarının bulundukları devletin ülkesel yetkilerinin büyük ölçüde dışında kalmaları durumunu belirtmektedir.²⁴ Yargı bağışıklığından yararlanan devlet gemileri, savaş Burada sorun, yabancılık unsuru taşıyan davalarda çıkmaktadır. Her devletin mahkemelerinin uluslararası yetkiyi düzenleyen kuralları iç hukuk kuralları olması nedeniyle MÖHUK uyarınca Türk Mahkemelerinin uluslararası yetkisi iç hukukun yer itibarıyla yeiki kurallarına göre tayin edilecektir (m.40). Hukuk Muhakemeleri Kanununun mahkemelerin yetkisine dair 6'ncı maddesindeki genel yetki kuralı gereğince "Genel yetkili mahkeme, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesidir. Yerleşim yeri, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu hükümlerine göre belirlenir." Diğer yandan Türk Ticaret Kanunu, HMK'daki bu genel yetki kuralının yanında tali yetkili bir başka mahkeme daha öngörmüştür. Buna göre donatana karşı bu sıfatına bağlı olarak açılacak bütün davalarda bağlama liman mahkemeleri de yetkilidir (m. 1063). Şu halde, donatana karşı açılacak davalarda donatanın ticaret merkezinin (acente) yanında, ihtilafa konu ticaret gemisinin bağlama limanının bulunduğu yer mahkemeleri de yetkili olacaktır.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.6/1; 1982 B.M.D.H.S. m. 92/1.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.8; 1982 B.M.D.H.S. m. 95.

Gündüz; Yargı Bağışıklığı s. 41.

gemileri ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemileridir.²⁵ Ticari amaçla kullanılan devlet gemileri bağışıklık kapsamı dışında tutulmuştur. Bir devletin gemileri başka bir devletin karasularında ve içsularında ya da hiç bir devlete ait olmayan açık denizde bulunduklarında dahi kendi bayrak devletlerinin münhasır yetkileri sürmektedir. Böylece, savaş gemileri ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemileri açık denizlerde olduğu gibi yabancı bir devletin limanlarında ve karasularında bulundukları sürece de bayrak devletinin yetkisi altında olacak ve vargı bağışıklığından yararlanacaklardır.

Savaş gemilerinin bu bağışıklıktan yararlanmalarının sebebi, bu gemilerin doğrudan doğruya bayrak devletinin egemenliğinin temsil etmeleridir. Yabancı devletin yargı bağışıklığı "biçimsel şekli" bağışıklığı ifade eder. Bunun anlamı, bir devletin başka bir devlet üzerinde yargı yetkisini kullanamayacağıdır. Bir devlet, diğer bir devletin organları önünde yargılana- maz. Savaş gemileri devletin egemenliğini ve kudretini temsil ettiklerinden dolayı bayrak devleti dışında üçüncü devletler tarafından yargılanamazlar. Bu gemiler üzerinde yargı ve icra yetkisinin kullanılmaması uluslararası teamül kurallarının bir uygulamasıdır.

Savaş gemilerine yabancı devletler tarafından cebri icra işlemleri yapılamayacağı ve el konulması yoluna gidilemeyeceği uygulanan uluslararası deniz hukukunda devletlerin göiış birliği içinde oldukları bir konudur. Aynı şekilde, 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Bağışıklıkları Hakkındaki Brüksel Sözleşmesi de, savaş gemileri üzerinde haciz ve el koyma işlemlerini yasaklamaktadır. Ülkemizde de 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu savaş gemilerinin denizde zapt ve müsadere edilemeyeceğini hükme bağlamıştır.²⁶

Savaş gemilerinin yargı bağışıklığına sahip olmaları, onların açık denizdeki eylemlerinden sorumsuz oldukları anlamına gelmez. Savaş gemileri de, diğer tüm deniz araçları gibi açık denizde bulundukları sürece uluslararası deniz hukuku kurallarına uymakla yükümlüdürler. Bağışıklık savaş gemisinin bayrak devletini sorumlu olmaktan kurtarmaz, sadece onun yabancı mahkemeler önünde hesaba çekilmesini önler. Savaş gemisinin açık denizde üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda, bayrak devleti sorumlu olacak ve ortaya çıkan zarar uluslararası hukukun öngördüğü çerçevede (diplomatik yollarla) tazmin etmekle yükümlü olacaktır.

25

26

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.9; 1982 B.M.D.H.S. m.96. 3894 sayılı Kanun, m. 1/2; R.G; 18 Temmuz

1940, Sayı: 4564.

III- AÇIK DENİZDE BAYRAK DEVLETİ KURALININ İSTİSNALARI

1. Genel Olarak

Açık denizde bulunan her türlü gemi üzerinde kural olarak bayrak devleti yetkilidir. Ancak, uluslararası deniz hukuku sözleşmeleri bazı istisnaları saklı tutmuştur. Sözleşmeler-de yer alan istisnaî durumlarda açık denizlerde bayrak devleti dışındaki devletlerde yabancı gemi üzerinde yetki kullanabilmektedir. Bu istisnaî durumların kabul edilmesinin amacı, suç işlenmesinin önlenmesi ve bazı uluslararası suçların denetlenmesi ve cezalandırılmasıdır. Söz konusu istisnaî durumlarda devletler yetkilerini, sadece özel veya devlete ait yabancı "ticaret" gemileri, üzerinde kullanabilir. Yabancı savaş gemisi ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemileri üzerinde bu tür yetkiler kullanılamaz.

Devletler, bayrak devleti kuralının istisnaları olarak uyruklu ayrımı yapmadan denetleme ve cezalandırma yetkilerini şu durumlarda kullanabilir: Kesintisiz Takip Hakkı, Ziyaret Hakkı, Deniz Haydutluğu, Köle Ticareti, Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı ve Açık Denizden Yapılan İzinsiz Yayınlar.

2. Kesintisiz Takip Hakkı

Kesintisiz takip yetkisi, kıyı devletine, yabancı bayraklı bir geminin, kıyı devletinin yetkisine tabi deniz alanlarında bulunduğu bir sırada, bu deniz alanındaki haklarının ihlal etmesi halinde bu gemiyi açık denizde de takip etme hakkını veren istisnaî bir yetkidir. Uluslararası deniz hukukunun açık denizde bayrak devletinin yetkili olması kuralına getirdiği bu önemli istisna, XIX.'uncu yüzyılda ortaya çıkmış ve zamanla örf ve adet kuralı haline geldikten sonra deniz, hukuku sözleşmelerinde düzenlenmiştir.²⁷

Kesintisiz takibin amacı, uluslararası hukukun zararsız geçiş yapan gemiler için tanımış olduğu seyrüsefer serbestisi prensibinin arkasına sığınarak suç işlenmesini engellemektir. Zira, aksine bir düşüncenin kabulü, kıyı devletinin yetkisine tabi deniz alanlarında suç işleyen yabancı gemiye karşı açık denizlere çıktıktan sonra takip yapılamaması ve neticede ceza- landırılamaması anlamına gelir. Bu yetkinin tanınmasının bir diğer önemli sebebi de deniz vasıtalarının süratlerinin birbirine yakın olması sebebiyle takibin bazen yüzlerce mil devam edebilmesi, dolayısıyla kaçan geminin

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23; 1982 B.M.D.H.S. m. 111.

yakalanmadan açık denize ulaşabilmesi ihtimalinin yüksek olmasıdır,²⁸ Kesintisiz takip yetkisinin kıyı devleti tarafından kullanılması sözleşmede belirtilen şartların varlığı halinde hukuka uygundur.

Kesintisiz takipte bulunan kıyı devleti, takibin sözleşmede düzenlenen şartlar göz önünde tutulmadan hukuka aykırı olarak yapılmasından doğacak kayıp veya zararları tazmin etmekle yükümlüdür.²⁹ Haksız takip nedeniyle zarara uğrayan geminin sahiplerinin bu zararı tazmin etmek için öncelikle kıyı devleti nezdinde talepte bulunarak bu devlet bakımından iç hukuk yollarını tüketmesi gerekir.³⁰

A) Kesintisiz Takip Hakkının Şartları

a) Hukuk İhlali

Kıyı devletinin kesintisiz takibi başlatılabilmesi için birinci şart, yabancı geminin, bulunduğu deniz alanı ile ilgili olarak kıyı devletinin kanunları ve düzenlemelerini ihlal etmesi veya ihlal ettiği inancını uyandıran yeterli ve haklı sebeplerin bulunmasıdır.³¹

1958 Sözleşmesinde kesintisiz takip hakkı, yabancı gemilerin kıyı devletinin içsulan, karasuları ya da bitişik bölgesinde bulundukları sırada işledikleri suçlar için tanınmıştır. Ancak 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi ile kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge veya bu deniz alanlarında güvenlik bölgelerine ilişkin mevzuatın ihlal edilmesi içinde kıyı devletine takip hakkı tanınmıştır. Yine, 1982 Sözleşmesi'nde kabul edilen takımda suları içindeki kanuna aykırı davranışlar kıyı devletinin takip hakkı kapsamına girmektedir.

Böylece, kesintisiz takip kıyı devletinin içsulan ve karasularında geçerli kanun ve düzenlemelerinin ihlali yanında, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı veya bu bölgelerdeki güvenlik bölgelerine uygulanabilecek kanun ve düzenlemelerinin ihlali halinde de uygulanabilecektir." Bitişik bölgede yabancı geminin bu bölgede bulunması ve korunmaları için bu bölgede ihdas edilen hakların (gümrük, sağlık, maliye ve göç) ihlal edilmiş olması şartıyla takibe gidilebilir.

Buna göre, kesintisiz takip haklarının dayanağı, kıyı devletinin, egemen yetkiler kullandığı her bir deniz alanı için belirlemiş olduğu kanun ve dü- *⁹

²⁸ F.H. Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, 1998, s. 379 vd.

⁹ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/7; 1982 B.M.D.H.S. m. 111/8.

⁸⁰ Baykal, s. 394.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/1; 1982 B.M.D.H.S. m. 111/1.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/2; 1982 B.M.D.H.S. m. 111/2.

zenlemelerinin ihlal edilmiş olması veya ihlal edildiği inancını uyandırmaya yeterli ve haklı sebeplerin mevcut olmasıdır.

b) Takibin Başlama Yeri

Kesintisiz takip hakkının kullanılması için içsular, karasulan bitişik bölge ya da takımda sularında kanunlara aykırı davranışların gerçekleşmesi ve bu deniz alanlarından herhangi birinde bulunan kıyı devletinin görevli gemisinin yabancı geminin bu alanlarda bulunduğu sırada takibi başlatması gerekmektedir. Münhasır ekonomik bölgede bulunan yabancı bir geminin takibi ise, ancak bu deniz alanına ilişkin mevzuatın ihlal edilmesi durumunda söz konusu olacaktır.

Takibin bitişik bölgeden başlayabilmesi için kıyı devletinin bitişik bölgeyi ihdas etme nedeni olan haklarının ihlal edilmiş olduğu inancını uyandırmaya yeterli sebeplerin bulunması gerekir. Bitişik bölge, kıyı devletinin gümrük, sağlık, maliye ve göç konularındaki düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında vuku bulan veya bulacak ihlalini cezalandırmak ve önlemek amacıyla kontrol icra etmek üzere ihdas edilebilir.³³ Kıyı devletinin bitişik bölge ihdasına neden olan bu düzenlemelerinin ihlali halinde kesintisiz takibin bitişik bölgeden başlayabilmesi için geminin, sayılan dört konudaki düzenlemeleri bitişik bölgede veya içsular yada karasularında ihlal ettikten sonra takibin başladığı sırada bitişik bölgede bulunması gerekir.³⁴ Deniz hukuku sözleşmelerindeki düzenleme de bu şekildedir.³⁵

1982 Sözleşmesi ile bitişik bölgede arkeolojik ve tarihî nesnelerin kıyı devletinin nzası olmaksızın çıkarılması halinde, kıyı devletinin bitişik bölge ile ilgili sayılan alanlardaki düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında ihlal edildiği varsayımıyla hareket edebileceği kabul edilmiştir.³⁶ Buna göre bitişik bölgede vuku bulacak arkeolojik ve tarihî eser kaçakçılığı olaylarında kıyı devletinin, takip yetkisi bitişik bölgede başlayacaktır.

Münhasır ekonomik bölgenin yeni bir kavram olarak deniz hukukuna dahil olması ve kıta sahanlığı kavramındaki yeni düzenlemelerin bir sonucu olarak 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi kesintisiz takip yetkisinin başlatılacağı deniz alanlarını kıyı devleti lehine genişletmiştir. Buna göre, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge veya buralardaki güvenlik bölgele-

1958 Cenevre K.B.B.S. m.24; 1982 B.M.D.H.S. m. 33.

Pazarıcı, s. 397; Toluner s. 302; Baykal, s. 383.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/1; 1982 B.M.D.H.S. m. 111/1.

1982 B.M.D.H.S. m. 303.

rinde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge ile tanınan hakların ihlal edilmesi veya ihlal edildiği inancının doğması için yeterli sebeplerin varlığı halinde takip bu kesimlerden de başlayabilecektir.³⁷

Kesintisiz takibin başlama yeri bakımından, takip edilecek gemi için kural yukarıda belirtildiği gibi iken, takip edecek gemi veya uçağın bulunduğu deniz alanının bir önemi yoktur. Başka bir ifadeyle takip edecek gemi, takibin başladığı sırada takip edilecek gemi ile aynı deniz kesiminde bulunabileceği gibi onunla kıyı devleti ya da açık deniz arasındaki herhangi bir yerde de bulunabilir.

c) Takibin Zamanı

Kesintisiz takip, yabancı gemi veya botlardan birisinin takip eden devletin içsularında, takımda sularında, karasularında, bitişik bölgesinde, münhasır ekonomik bölge veya kıta sahanlığında bulunduğu, kanaat getirildiği bir esnada başlatılmalıdır. Takip başlatılmadan önce, yabancı gemi tarafından görülebilecek veya işletilebilecek bir mesafeden durma işaretinin verilmesi gerekir.*³⁸ Bu bakımdan, geminin sırf suç işlerken görülmesi veya suç işlediğinden şüphe duyulması takibin başlatılabilmesi için yeterli değildir, ayrıca durma işaretinin de verilmiş olması gerekir,³⁹ Kesintiye uğratılmamak kaydıyla karasuları ve bitişik bölgenin ötesinde açık denizde de takibe devam edilebilir.⁴⁰

Takibin kesintiye uğramaması gerekir. Takibin kesilmesi takip edilen geminin sis, fırtına, karanlık gibi doğal nedenlerle ya da sürat farkı gibi teknik nedenlerle izini kaybettirmesi şeklinde olabilir.

Takibin kesintisiz olması şart olduğundan, ilgili geminin daha önceki bir geçişi sırasında yapmış olduğu herhangi bir ihlale dayanılarak kesintisiz takipte bulunulamaz. Ancak bu, kıyı devletinin böyle bir

yabancı gemi üzerinde bir daha asla yetki kullanamayacağı anlamına gelmez. Kıyı devleti, yabancı gemi kendi karasularında iken iç hukukundan doğan yetkilerini gemi üzerinde kullanabilecektir.

Kesintisiz takip, geminin bayrak devletinin veya bir başka devletin karasularının ötesinde kalan deniz alanlarında örneğin münhasır ekonomik bölgesinde de devam edecektir. Zira, daha önce de belirttiğimiz gibi, karasuları devletin egemenliğine tabi sularlardır ve denizin bu alanında 1982 B.M.D.H.S. m.11/2.

38

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/3; 1982 B.M.D.H.S. m.11/4.

39

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/5 (b); 1982 B.M.D.H.S. m.11/6 (b).

⁴⁰ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/1; 1982 B.M.D.H.S. m.11/1.

kıyı devletinin yetkisi asıldır. Buna karşılık münhasır ekonomik bölge ise, ulusal yetki sınırlarının ötesinde kalan, kıyı devletinin egemen bazı yetkiler kullandığı ve istisnaen yetkili olduğu bir deniz alanıdır. Kıyı devletinin egemenlik değil, fakat egemen yetkileri söz konusudur. Dolayısıyla, takip yabancı karasularına kadar devam edecektir.

Takip edilen gemi, kendi devletinin veya üçüncü bir devletin karasularına girdiği anda takip yetkisi sona erer, gemi tekrar açık denize açılrsa dahi takip edilemez.⁴¹

d) Takibe Yetkili Gemi ve Uçaklar

Gerek 1958 Cenevre Açık Deniz ve gerekse 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmelerinde öncelikle savaş gemileri ve askerî uçakların kesintisiz takip yetkisine sahip oldukları açıkça belirtilmiştir. Bunun yanında devlet hizmetinde olup da kesintisiz takip için özel olarak yetkilendirilen ve görevli oldukları işaretlerle belirlenen diğer gemi ve uçaklar da kesintisiz takip yapabileceklerdir.⁴² Şu halde askerî gemi ve uçaklar bu yetkiye hiç bir işleme gerek kalmaksızın sahipken, devlete ait sivil gemi ve uçakların bu konuda açıkça yetkilendirilmiş olmaları gerekmektedir. Uygulamada özellikle Sahil Güvenlik ve Savunma Bakanlığına bağlı gemi ve uçaklar kesintisiz takip hakkını kullanmaktadırlar.

e) Takibe Konu Gemiler

Kesintisiz takibe konu olan gemiler yabancı bayrak taşıyan veya birden fazla baymak taşıyan veya bayraksız hiçbir devletin uyruğunda olmayan gemilerdir. Kıyı devletinin bayrağı altında seyreden gemiler üzerinde yetkisi asıl ve daha geniş olduğundan, bu tür gemiler için kesintisiz takip kurallarının işletilmesi anlamsızdır. Aynı şekilde, birden fazla bayrak taşıyıp da bu bayraklardan biri kıyı devletine ait olan gemi, kıyı devletine karşı diğer bayrağı ileri süremeyeceğinden bu gemi hakkında da kesintisiz takip kurallarının işletilmesine gerek yoktur.⁴³

Kesintisiz takibe konu gemiler bakımından sözleşmelerde gemi için ship ya da boat yerine craft terimi kullanılmıştır. Craft İngilizce'de diğerlerine göre daha genel bir anlam taşımaktadır ve deniz gemilerini olduğu kadar hava gemilerini de ifade etmek için kullanılmaktadır. Bu terimin tercih edilme sebebi, bir ana gemi ile birlikte olan diğer gemiler de kural olarak

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/2; 1982 B.M.D.H.S. m.11/3.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.23/4; 1982 B.M.D.H.S. m.11/5.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.6/2; 1982 B.M.D.H.S. m.92/2.

kesintisiz takibe konu olurken, ana geminin beraberindeki uçakların kesintisiz takibin dışında kalmasını önleme düşüncesidir.⁴⁴

Kesintisiz takip ancak ticaret gemileri ve ticarî amaçlı kullanılan devlet gemiler üzerinde kullanılabilir, savaş gemileri ile yabancı devletin gayri ticarî amaçlarla kullandığı gemilere karşı kesintisiz takip yapılamaz. Teamül hukukunda yabancı devletin yargı bağımsızlığına dayanan bu kural, sözleşmelerde açıkça belirtilmemekle birlikte kesintisiz takip konusunda da geçerlidir.

Takip sonucu, yabancı ticaret gemisinin açık denizde durdurulması, kimliğinin incelenmesi ve gerekirse kıyı devletine götürülerek yargılanması mümkündür. Takip edilen geminin tutuklanması, el konulması ya da batırılması durumunda bayrak devletine bilgi verilmesi gerekmektedir. Kıyı devletleri kesintisiz takip hakkını, özellikle uyuşturucu trafiğine ilişkin kanunların ihlali, balıkçılığa ilişkin kuralların ihlali ve deniz kirlenmesine ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi durumlarında kullanmaktadırlar.

3. Yabancı Ticaret Gemisini Ziyaret Hakkı

Deniz Hukuku Sözleşmeleri barış zamanında devletin savaş gemilerine bazı istisnaî hallerde açık denizde yabancı bayrakla seyreden bir ticaret gemisini durdurma ve ziyaret yetkisi tanımıştır.⁴⁵ Sözleşme hükümlerine göre bir savaş gemisi,

a) yabancı geminin deniz haydutluğu yaptığından,

b) geminin esir ticaretine giriştiğinden,

a) geminin izinsiz radyo yayınına giriştiğinden ve savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 1982 B.M.D.H.S 109'uncu maddeye göre yargı yetkisine sahip olduğundan,

c) geminin uyruksuz olduğundan; veya

b) yabancı bayrak taşıdığı ya da bayrağını göstermeyi reddettiği halde geminin aslında savaş gemisi ile aynı uyruklığa sahip olduğundan, şüphe etmek için makul sebepler bulunduğu takdirde gemiye yanaşma hakkına sahiptir.

(c) ve (d) bendlerindeki yetkiler 1958 Sözleşmesi'nde olmayan 1982 Sözleşmesi ile getirilmiş yetkililerdir.

44

Baykal, s. 387.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.22; 1982 B.M.D.H.S. m. 110.

Yabancı gemiyi ziyaret yetkisinin meşruiyeti tartışmalıdır ve kapsamı bugün sözleşmelerde net olarak belirlenmiş değildir.⁴⁶ Özellikle insan hakları konusunda günümüzde geline nokta rağmen, esir ticareti yapan gemiler üzerinde bayrak devleti dışındaki devletlere zapt ve cezalandırma yetkilerinin tanınmamış olması, aynı şekilde önleyici meşru müdafaa hakkına dayanılarak ziyaret yetkisinin kullanılmasına yer verilmemiş olması bu konudaki belli başlı eksikliklerdir.⁴⁷ Yine, Sözleşmelerde savaş zamanında da açık denizde yabancı ticaret gemilerini durdurma ve arama yetkisi konusunda açık bir hüküm yoktur. Ancak, savaşan devletin, diğer savaşan devlete silah taşıdığı yönünde makul şüphe uyandıran başka bir devletin bayrağını taşıyan bir gemiyi durdurma ve arama hakkının olduğu genellikle kabul edilmektedir.⁴⁸

Teamül kuralları savaş zamanında savaşan devletlerin açık denizde durdurma ve arama yetkisi olduğunu reddetmemekte, ancak ilgili geminin diğer savaşan devlete silâh taşıdığından şüphelenmek için makul sebeplerin bulunması gerektiğini, şüphelerin asılsız çıkması halinde tazminat talep edilebileceğini kabul etmektedirler. Devletlerin büyük çoğunluğunun uygulaması bu yöndedir.

Ziyaret yetkisinin kapsamı ve niteliği tartışmalı olmakla birlikte, ticaret gemisinin ziyaret yetkisini kullanan geminin bayrağını çekme hakkını tetkik etme, bu amaçla şüpheli gemiye bir subay komutasında tekne gönderme, şüphelerin yine de giderilememesi halinde daha ileri incelemeye geçebilmekle birlikte incelemelerin olabildiğince ihtimamla yapılması ile sınırlıdır.⁴⁹ Ziyaret yetkisini kullanan gemi, ziyaret ettiği ticaret gemisi üzerinde durdurma, yanaşma, arama yetkilerine sahiptir. Ancak, gemi ve gemideki kişiler üzerinde zapt, tutuklama ve cezalandırma yetkileri kural olarak münhasıran bayrak devletine aittir.

Açık denizde ziyaret yetkisini kullanacak gemilerin niteliğine bakıldığında 1958 Sözleşmesi'nde bu yetki sadece harp gemilerine tanınmış iken, 1982 Sözleşmesi'nde bunun çerçevesi genişletilerek savaş gemilerinin ya-

⁴⁶ Toluner, s. 299.

Harris, D.J., Cases and Materials On International law, Fifth Edition, london, 1998, s. 900.

1980 İran-İrak savaşı sırasında, İran'ın körfezde seyreden İngiliz bayraklı bir ticaret gemisinde arama yapması üzerine İngiltere makul sebepler varsa arama hakkı olduğunu, aksi takdirde gecikmeden dolayı tazminat hakkı olduğunu açıklamıştır. Yine, 1956-1962 Cezayir olayları sırasında da Fransa, meşru müdafaa hakkını kullandığı gerekçesiyle, direnişçi güçlere silah taşıdığı şüphesiyle Cezayir'e giden gemileri açık denizde durdurmuş ve arama yapmıştır. Harris s. 899-900.

⁴⁹ 1958 Cenevre Açık Deniz Sozi. m.22/2; 1982 B.M.D.H.S. m. 110/2.

nında, devlet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve usulüne uygun bir şekilde yetkilendirilmiş herhangi bir gemi ve uçağa da ziyaret yetkisi tanınmıştır.^{50 51}

Ziyaret yetkisinin kullanılması, belirli bir takım makul şüphe uyandıran olayların varlığını gerektirmektedir. Bu nedenle, şüphelerin doğru çıkmaması, yanaşılacak geminin bu şüpheleri haklı kılacak bir eylemde bulunmaması şartıyla, gemiye verilen her türlü zarar ve ziyanın tazmin edilmesi gerekecektir.³¹

4. Deniz Haydutluğu

Uygulanan uluslararası deniz hukuku deniz haydutluğunu uluslararası suç kabul etmektedir.^{52 53} Sözleşmeler deniz haydutluğunu insanlığa karşı işlenmiş suç saymakta ve her devlete bu fiili cezalandırmak yetkisi tanımaktadır. Bu konuda, bütün devletler açık denizde deniz haydutluğunun önlenmesi için azami ölçüde işbirliği yapmakla yükümlüdür.³³

Deniz haydutluğu fiili 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin 15'inci ve 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 101'inci maddelerinde tanımlanmıştır. Buna göre şiddet, tutuklama ve yağma fiillerinin deniz haydutluğu fiili olarak tanımlanabilmesi için aşağıdaki özellikleri taşımaları gerekmektedir:

1. Özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından, başka bir gemiye veya uçağa, veya böyle bir gemi veya uçakla bulunan kişilere ve mala karşı işlenmiş olması gerekir. Aynı gemiye veya uçağa, veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere ve mala karşı işlenen fiiller deniz haydutluğu sayılmaz. Bu fiiller, gemide ayaklanma (isyan) olarak değerlendirilmektedir.

2. Açık denizde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan bir yerde işlenmiş olması gerekir. Ulusal yetkiye tabi deniz alanlarında kıyı devletinin yetkileri, bazı istisnalar dışında, tam ve mutlaklıdır. Dolayısıyla kıyı devleti denizin bu alanlarında kendi iç hukukunun öngördüğü tüm tedbirleri alacaktır. BM tüm devletlerin, deniz haydutluğuna karşı, nerede

⁵⁰ 1982 B.M.D.H.S. m. 110/5.

⁵¹ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.22/3; 1982 B.M.D.H.S. m. 110/3.

Bugün artık deniz haydutluğu çok yaygın bir eylem değildir. Deniz haydutluğundan en çok etkilenen bölgeler Çin Denizi, Güney Amerika ve Karayipler, Hint Okyanusu ile Batı ve Doğu Afrika'dır.

⁵³ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m. 14; 1982 B.M.D.H.S. m. 100. Sözleşmeye taraf olmayan devletler için ise bu yükümlülük bir teamül kuralı niteliğindedir.

olursa olsun uluslararası hukuka uygun bir biçimde gerekli tedbirleri alma ve işbirliği yapması yönünde karar almıştır.^{54 55}

3. Şahsî çıkar sağlamak amacıyla işlenmiş olması gerekir. Siyasî bir amaçla işlenen bu tür fiiller uluslararası teamül hukuku ve sözleşmelerde deniz haydutluğu fiili olarak değerlendirilmemektedir.

4. Bu fiillerin özel bir gemi veya uçak tarafından işlenmesi gerekir. Bir savaş gemisinin veya bir devlet gemi veya uçağının bu tür fiilleri işlemesi durumunda bu fiiller mensubu bulunduğu devlet tarafından işlenmiş sayılır ve buna göre değerlendirilir. Ancak bu fiiller, mürettebatı isyan etmiş ve bu kişilerin kontrolüne geçmiş savaş gemisi, devlet gemisi veya uçağı tarafından işlenirse, bu gemi ve uçaklar deniz haydudu gemi ve uçaklarla bir tutulurlar.³⁵

Yukarıda belirtilen nitelikteki fiiller söz konusu olduğu zaman, bu fiilin önlenmesi ve sorumluların cezalandırılması yalnızca ilgili kişilerin ya da ilgili gemilerin ve uçakların uyruğunu taşıdığı devletin yetkisi ile sınırlı değildir. Her devlet ilgili gemi ya da uçağa ilişkin yargı yetkisini kullanabilecektir.⁵⁶

Her devletin savaş gemileri ya da kamu gücünü kullanmaya yetkili diğer devlet gemileri ile askeri uçakları açık denizde haydutluğa ilişkin makul olarak şüphelendikleri gemileri durdurma ve denetleme yetkisine sahiptirler.⁵⁷ Deniz haydutluğunu tespit etmeleri halinde, bu fiilde kullanılan gemilere, uçaklara ve gasp edilen mallara elkoymak ve failleri tutuklayarak ulusal yargı organlarına teslim edebilirler. Ancak, üçüncü devletlerin bu denetleme ve yargılama yetkisini keyfi bir biçimde değil, makul ve yeterli şüphe olan durumlarda kullanması gerekmektedir. Aksi taktirde yetersiz nedenlere dayalı olarak sebep olduğu zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu söz konusu olabilecektir.

Yeterli ve makul gerekçe olmadan, haydutluk şüphesiyle bir gemi veya uçağa el koyan devlet, geminin ya da uçağın uyruğunu taşıdığı devlete karşı haksız el koymanın sebep olduğu herhangi bir kayıp ve zarardan dolayı hukuken sorumlu tutulacaktır.⁵⁸

⁵⁴ BM Genel Kurulunun 53/32 sayılı karar.

⁵⁵ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.16; 1982 B.M.D.H.S. m.102.

⁵⁴ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m. 19; 1982 B.M.D.H.S. m. 105.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.21; 1982 B.M.D.H.S. m. 107.

^s 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.20; 1982 B.M.D.H.S. m. 106.

5. Köle Ticareti

Uluslararası hukuk köle ticareti yapılmasını yasaklamaktadır. Birçok uluslararası andlaşma köleliğin yasaklanmasını ve köle ticareti yapanların cezalandırılmasını öngörmektedir.^ Ancak, köleliğin

yasaklanmasının deniz haydutluğundan önemli farkı, deniz hukukunun doğrudan yasaklaması ve sorumlularına karşı bütün devletlerin yalnızca bayrağını taşımaya yetkili gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak yetkisini ön- görmesidir.^{59 60} Buna göre, her devlet uyruğunu taşıyan gemilerde köle taşınması önlemek ve bayrağının böyle hukuk dışı bir amaçla kullanılmasını engellemek için gerekli bütün tedbirleri almakla yükümlüdür. Açık denizde köle ticareti yaptığından şüphe edilen bir gemi üzerinde ziyaret yetkisini bayrak farkı gözetmeksizin her devlet kullanabilir. Bayrak devleti kuralının istisnası sadece ziyaret yetkisinin kullanılmasına ilişkindir. Buna göre, bayrak devletinden başka bir devlet böyle bir gemi üzerinde ancak durdurma ve arama yapabilecek, buna karşılık zapt ve cezalandırma yetkilerini kullanamayacaktır.⁶¹ Böylece, bir devletin savaş gemileri köle ticareti yapıldığı konusunda ciddi şüphelerin olması durumunda üçüncü devletlerin ticaret gemileri ile ticari amaçla kullanılan devlet gemilerini açık denizde denetleyebilecektir. Bu suça ilişkin failleri, yargılama ve cezalandırma yetkisi ise ilgililerin bayrak devletine ait olacaktır.

6. Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı

Uluslararası deniz hukuku devletlerin herhangi bir uyruklu ayırımı yapmadan, açık denizde denetleme yetkilerini kullanabilecekleri bir diğer konu olarak uyuşturucu madde kaçakçılığını öngörmektedir.

Uluslararası andlaşmalar⁶² uyuşturucu maddelerin tıp ve bilimsel amaçlar dışında kullanılmasını yasaklamaktadır. Söz konusu andlaşmalar bayrak devleti kuralı sebebiyle devletlerin açık denizde seyreden kendi uyruğundaki gemiler üzerinde de geçerlidir. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde uyuşturucu madde kaçakçılığının denetlenmesi konusunda herhangi bir hüküm mevcut değildir. Ancak, 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi bütün devletlerin gemilerinin açık denizde uluslararası sözleşmelere aykırı olarak yaptıkları yasadışı uyuşturucu madde ticaretinin

⁵⁹ özellikle 25.9.1926 tarihli Kölelik Sözleşmesi, 23.10.1956 tarihli Protokol ve 7.9.1956 tarihli tamamlayıcı sözleşme.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m. 13; 1982 B.M.D.H.S. m. 99.

⁶¹ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözl. m.22/1 (b); 1982 B.M.D.H.S. m. 110/1 (1).

1961 tarihli New York Uyuşturucu Maddeler Sözleşmesi. Türkiye bu sözleşmeye taraftır. (R.G. 18.8.1967, Sayı 12650) ve 1971 tarihli Viyana Psikotrop Maddeler Sözleşmesi. R.G.

önlenmesi konusunda işbirliği yapmalarını öngörmektedir.⁶³ Böylece, bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilerin uyuşturucu madde kaçakçılığı yaptığına ilişkin ciddi şüpheleri olması durumunda, diğer devletlerin devlet gemilerinin açık denizde ilgili bayrak devleti gemilerini denetlenmesini talep etmesi mümkün olacaktır. Yabancı devletin açık denizde yaptığı böyle bir denetleme bayrak devleti kuralının bir istisnasını oluşturacaktır.

7. Açık Denizden İzinsiz Yayın Yapılması

Deniz hukukunda geçerli olan bayrak devleti kuralının bir diğer istisnasını açık denizden yapılan izinsiz yayınların denetlenmesi oluşturmaktadır. Türkiye'nin de taraf olduğu 1959 tarihli Uluslararası Telekomünikasyon Andlaşması bir devlete ülkesinin dışındaki gemilerden izinsiz yayın yapılmasını yasaklamaktadır.^{64 65}

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'ne göre, izinsiz yayın açık denizdeki bir gemi veya tesisten kamuoyunun etkilenmesi amacıyla uluslararası düzenlemelere aykırı şekilde radyo ve televizyon yayınlarının yapılmasıdır.⁶³ Sözleşme, bütün devletlerin açık denizden izinsiz yayın yapılmasının önlenmesi konusunda iş birliği yapmalarını öngörmektedir. Yine, Sözleşme açık denizden izinsiz radyo ve televizyon yayını yapan gemi ya da tesisi denetleme, yargılama ve cezalandırma yetkisini kullanabilecek devletleri belirtmiştir.⁶⁶ Buna göre izinsiz yayın yapan bir kimse;

- a) Geminin bayrak devleti
- b) Tesisin tescil edildiği devlet
- c) İzinsiz yayın yapan şahsın vatandaşı olduğu devlet
- d) Yayınların alınabileceği herhangi bir devlet
- e) İzinsiz yayınların izinsiz yayın nedeniyle sekteye uğradığı herhangi bir devletin

yargı organları tarafından yargılanıp cezalandırılabilir. Böylece, bayrak devleti dışında üçüncü devletlere açık denizden izinsiz yayınların denetlenmesi konusunda yargı yetkisi tanınmıştır. Yargı yetkisine sahip olan dev-

⁶³ 1982 B.M.D.H.S. m.108.

R.G., 29.7.1965, Sayı. 12061.

⁶⁵ 1982 B.M.D.H.S. m.109/2.

⁶⁶ 1982 B.M.D.H.S. m.109/3.

letler ziyaret yetkisini de kullanarak izinsiz yayın yapan gemi veya şahsı tutuklayabilir ve yayın aracına el koyabilirler.⁶⁷

8. Güncel Bir Olay: Ettnavfor Med irini Operasyonu Dâhilinde Roseline -A Gemisine Yönelik Gerçekleştirilen Askeri Müdahalenin Meşruiyetinin Uluslararası Hukuk Kapsamında Değerlendirilmesi

A) 22 Kasım 2020 Tarihli Askeri Müdahalenin Kronolojik Olay Örgüsü

22 Kasım'da Avrupa Birliği'nin Libya'ya uygulanan askeri ambargoya uyumu denetlemek için Akdeniz'de yürüttüğü İRİNİ operasyonu dâhilinde faaliyet yürüten Hamburg fırkateyni tarafından, saat 12:30 civarında açık denizde seyreden Türk bandıralı Roseline - A isimli ticari yük gemisi telsiz üzerinden sorgulanmış ve gemide arama yapmak üzere izin istenilmiştir. Bunun üzerine saat 17:44'te, Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından İRİNİ harekât merkezine gemide arama yapılmasına izin verilmediği bildirilmiştir. Ancak yine de Hamburg fırkateynindeki birlikler saat 18:00'de gemiye izinsiz bir şekilde iniş yapmış ve hukuka aykırı bir şekilde arama faaliyetlerini yürütmüştür. Gemi kaptanı da dahil olmak üzere mürettebat üyeleri, silahlı askerler tarafından zor kullanılarak hizaya sokularak aranmış ve geminin bir bölümüne kapatılmışlardır. Yük konteynerleri açılarak yapılan aramanın sonucunda gemide yalnızca boya ile ilgili malzemeler ve insani yardım ürünlerinin bulunduğu tespit edilmiş ve 2292 sayılı kararda belirtilen hiçbir yasaklı maddenin yer almadığı ortaya çıktıktan sonra arama son- landırılmıştır. Birlikler ise arama bitmesine rağmen gemide kalmaya devam etmiş, ertesi sabah saat 09:30'da helikopterle gemiden ayrılmışlardır.

B) Uluslararası Hukuk Kapsamında Açık Denizlerde Ticaret Gemilerinin Denetimi

Burada öncelikle uluslararası deniz hukukundaki "açık denizler" kavramını açıklamamız gerekmektedir. Açık denizler, denize kıyısı olan ülkelerin karasulan (en fazla 12 deniz mili genişliğinde) dışında kalan bütün deniz alanlarını ifade etmektedir. Açık denizler kavramına ilişkin bilmemiz gereken ilk husus, açık denizlerin serbestliği ilkesidir. Mare liberum kavramıyla ifade edilen bu ilke ilk kez 17. Yüzyılın başında Hugo Grotius tarafından sistematik bir biçimde ortaya konulmuştur. 1. Dünya Savaşı'ndan sonra 1918'de yayımlanan Wilson İlkeleri'nin 2. maddesinde de bu ilkeye sının Devletlerin egemenliği ilkesi ile belirlenmiş şekilde yer verilmiştir.

⁶⁷

1982 B.M.D.H.S. m.109/4 ve m.110/1 (c).

Bunun yanında BM üyesi Devletlerin birçoğunun imzalamış olduğu ancak Türkiye'nin taraf olmadığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 87. maddesinin 1. fıkrasında kapsamı çizilerek tanımlanmıştır. Ancak her ne kadar Türkiye bu andlaşmaya taraf olmasa da hükümleri aynı zamanda uluslararası teamül hukuku kuralları olduğu kabul gördüğünden, andlaşma bütün ülkelere yönelik haklar ve sorumluluklar doğurmaktadır. Söz konusu hükümde belirtildiği üzere "Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır". Kısacası tüm Devletler açık denizleri uluslararası hukuk kurallarına uygun bir şekilde eşit ve bağımsız olarak kullanma haklarına sahiptirler.

Bu yaklaşım, açık denizlerde bayrak Devletine kendi gemisi üzerinde meydana gelen olaylar bakımından yargılama ve bu yargılama sonucu yaptırım yetkisini münhasır şekilde haiz kılmaktadır. Bu husus 1982 tarihli BMDHS'nin 92. maddesinde açıkça ifade edilmektedir: "Gemiler tek bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası andlaşmalarda ve işbu Sözleşmede açıkça belirtilen istisnalar dışında, açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır." Tüm bu ön bilgiler kapsamında bayrak Devletin onayı alınmadan gemiye yapılacak herhangi bir müdahalenin hukuka aykırı sayılacağını söyleyebiliriz. Bu durumu kodi- fiye etmiş olan 1982 tarihli BMDHS'nin 110. maddesi, yalnızca belirli koşullarda bayrak devletin rızası olmaksızın müdahalede bulunulabileceğini belirtmektedir: "Müdahalenin bir andlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde ve 96. maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip

değildir. • Geminin deniz haydutluğu yaptığı; • Geminin köle ticaretine karıştığı; • Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği; • Geminin tabiiyetsiz olduğu veya • Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu."

Bu olayda, ilgili 1982 BMDHS hükümleri kapsamında ayrı bir durum söz konusudur. Bu hukuki durumu karşılayan uluslararası deniz hukuku kuralları ile beraber, daha istisnai bir durum mevcuttur. Elbette ki, uluslararası hukukta bir müdahaleden bahsederken Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinden bahsetmemek olmaz. BM Şartı'nın VII. bölümündeki 39. madde uyarınca Güvenlik Konseyi; barışın tehdit edildiğini, bozulduğunu veya saldırıya uğradığını tespit etmesi halinde uluslararası barış ve güvenliğin korunması amacıyla tavsiyelerde bulunabilmekte ve Şart'm 41. ve 42.

maddeleri uyarınca hangi önlemlerin alınmasını kararlaştırabilmektedir. Buna göre Şart'ın 42. Maddesine göre Güvenlik Konseyi, 41. Maddede belirtilen silahlı kuvvet kullanımını içermeyen önlemlerin yetersiz kalacağı veya kaldığı kanısına varırsa, maddenin devamında öngörülen önlemlerin alınması yoluna gidebilmektedir: "uluslararası barış ve güvenliğin korunması ya da yeniden kurulması için, hava, deniz ya da kara kuvvetleri aracılığıyla, gerekli saydığı her türlü girişimde bulunabilir. Bu girişimler gösterileri, ablukayı ve Birleşmiş Milletler üyelerinin hava, deniz ya da kara kuvvetlerince yapılacak başka operasyonları içerebilir."

Güvenlik Konseyi en son (2011'den beri süregelen ambargo kararları sonunda) 2292 sayılı kararnnda, Libya iç savaşını uluslararası barış ve güvenliği tehdit eden bir durum olarak kabul etmiş ve BM Şartı'nın 42. maddesindeki yetkisine dayanarak silah ambargosu uygulanmasına karar vermiştir. Kararın 3. paragrafında, Libya'daki emniyetsiz silah ve mühimmatların oluşturduğu tehdidi ve artışını engellemek amacıyla, üye devletlerin her birine veya onların oluşturduğu bölgesel örgütlere paragrafta belirtilen istisnai ve özel durumlarda açık denizlerde yabancı gemiyi durdurma ve denetleme yetkisi tanınmıştır. Tabi bu yetki süresiz değildir. Yetki, kararın ilanından itibaren 12 aylık süre ile kullanılabilecek ardından verilen kararlar ile uzatılabilecektir. Bu kapsamda 2526 sayılı Temmuz 2020 tarihli karar ile bu yetki 12 ay daha geçerli olmak üzere uzatılmıştır. 2292 sayılı karar ile, 1982 tarihli BMDHS'nin 110. maddesinde belirtilen açık denizlerde yabancı gemilere müdahale koşulları arasında yer almayan "silah kaçakçılığı" yeni bir koşul olarak önümüze getirilmiştir. Bu karar ile verilen yetkinin meşruiyeti üç koşul ile ortaya konulmuştur.

İlk olarak bu karar kapsamında üye devletler veya yer aldıkları bölgesel kuvvetler, düzenleyecekleri operasyonun öncesinde BM tarafından tanınmış olan Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) ile "uygun bir şekilde istişare etmek" zorunda olmaktadır. Burada özellikle "uygun bir şekilde istişare edilmesi fiilinin koşul olarak sunulmuş olmasına dikkat etmemiz gerekmektedir. Çünkü bu koşul ile birlikte operasyonu gerçekleştirecek olanların yalnızca bir "bildirim"den öte, UMH'nin görüşü alındıktan sonra bir müdahalede bulunmasına izin verilmektedir. Elbette bu müdahalelerin birsinin bulunmaktadı. Buna göre ikinci koşul olarak Libya açıklarındaki açık denizlerde seyreden bir yabancı gemiye ancak Güvenlik Konseyinin evvelki kararlarında ayrıntılı bir şekilde ifade edilmiş olan yasaklı silah veya ilgili malzemeleri taşıdığına dair "makul gerekçelere" dayanan ciddi şüphenin varlığı halinde müdahalede bulunabileceklerdir. Karardaki son koşul ise ilgili bayrak devletin operasyona "rıza göstermesi" ve bu rızanın alınmasına yönelik iyi niyetli çabalara girişilmesi olarak belirtilmiştir.

Sonuç olarak 2292 sayılı Güvenlik Konseyi karar doğrultusunda bizim bu müdahalenin meşruiyet testinde temel alacağımız, "birlikte mevcut olması gereken üç şart " şu şekildedir: • Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile istişare edilmiş olması, • Söz konusu geminin Libya'ya silah veya benzeri materyal taşıdığına ilişkin ciddi şüphenin ve makul gerekçenin olması, ve • Müdahale öncesi bayrak Devletin rızasının alınması ve bu rızanın alınmasına yönelik "ivi niyetli" çabalara girişilmesi.

C) Müdahalenin Meşruiyet Testi

1) Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile "Uygun Bir Şekilde" İstişare

İlk olarak 2292 sayılı kararın 3. paragrafına göre AB Deniz Kuvvetlerinin yürütmüş olduğu İRİNİ operasyonu, Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile istişare edilerek başlatılmalıdır. Berlin'deki Libya Konferansında alınan kararın 3. maddesinde, "yalnızca Libya liderliğindeki ve Libya'nın sahip olduğu bir siyasi süreç çatışmayı sona erdirebilir ve kalıcı barış sağlayabilir." ifadesi geçmektedir. Bu doğrultuda Güvenlik Konseyi aldığı kararlarla yalnızca bölgedeki barış ve güvenliğin yeniden tesis edilmesine katkı

sunmakta olduğu ve iiye devletlere Libya'nın kendi toprak bütünlüğünü konma anlamında bağımsız ve münhasır yetkili konumda olduğunu yinelenmiştir. Buradan bu operasyonun aslen Libya'nın değil, AB'nin kendi çıkarları için yürütüldüğü çıkarımında bulunabiliriz. Yukarıda da belirttiğimiz üzere operasyon ile ilgili verilerin paylaşılması ve bu konuda Libya hükümetinin görüşlerinin alınması, Güvenlik Konseyi kararında yetki verilen operasyonun meşruiyeti açısından temel bir gerekliliktir.

Mevcut olayda ise Libya Ulusal Mutabakat Hükümetinin operasyona rıza göstermediğini pek çok yerde dile getirdiğini görüyoruz. Hatta Libya hükümeti, kendilerinin kontrolünde olan Trablus'a sevkıyatların düzenli olarak engellendiğini ancak silahların Hafter kontrolündeki bölgelere ulaşmaya devam ettiğini vurgulayarak operasyonun taraflı olduğunu ısrarlı bir şekilde vurgulamıştır. Tüm bu ısrarlı itirazlara rağmen İRİNİ operasyonu faaliyetlerine devam etmiş ve UMH'nin görüşlerini almaya yönelik herhangi bir somut adım atılmamıştır. İRİNİ operasyonu, vücut bulduğu yetkinin meşruiyet koşulu olan “uygun bir şekilde istişare” koşulunu hiçe sayarak, UMH ile istişare edilmeden başlatılmış ve Libya hükümetinin itirazlarına kulak vermeden yürütülmüştür.

2) Silah Taşındığına Dair Makul Gerekçelere Dayanan “Ciddi Şüphe”

İkinci koşul olarak 2292 sayılı kararn 3. paragrafına göre, karar ile verilen yetki doğrultusunda yapılan bir müdahalenin hukuka uygun sayıla- bilmesi için söz konusu geminin Libya'ya silah veya ilgili malzeme taşıdı-

ğından şüphelenmek için haklı gerekçelerin mevcut olması aranmaktadır. Kararın 10. paragrafına göre bir denetim gerçekleştirildiğinde, üye Devletin kendisi veya aracılığıyla hareket ettiği bölgesel kuruluş, Komiteye, denetim gerekçelerini bildirmelidir. Operasyon yetkilileri tarafından mevcut olaydaki müdahaleyi başlatan "şüphe"nin gerekçesi, müdahale edilen geminin "seyrüseferinin" ambargoya uygun olmayan şekilde oluşuna dayandırılmıştır. Bu dayanak özel bir şüphe unsurundan ziyade genel bir şüphe niteliği taşımaktadır.

Söylememiz gerekir ki sırf kararın 9. paragrafı kapsamında hareket edebilmek için bir geminin seyrinde kullandığı yönün onun "silah kaçakçılığı" yaptığına dair "ciddi şüphe"ye sevk edebilecek makul bir gerekçe oluşturabileceği iddiası, uluslararası deniz hukuku bakımından oldukça tehlikeli bir söylemdir. Öyle ki buna göre açık denizde Libya'ya doğru o rotayı kullanan tüm gemiler silah kaçakçılığı iddiası ile müdahaleye açık olacaktır. Bahsettiğimiz üzere uluslararası deniz hukukunun en temel ilkelerinden olan "açık denizlerin serbestliği" ilkesi kapsamında yalnızca istisnai durumlarda izin verilen müdahale hakkının, somut verilerle hareket doğrultusundan çıkıp böylesi bir keyfiliğe sahne olması, açıkça gerçekleştirilen müdahalenin hukuka uygun olmadığı izlenimini vermektedir.

3) Bayrak Devletin Müdahaleye "Rıza Göstermesi" ve Bu Rızanın Alınmasına Yönelik İyi Niyetli Çabalara Girişilmesi

Son koşul olarak 2292 sayılı kararının 3. paragrafında bu paragraf uyarınca gerçekleştirilecek herhangi bir denetimden önce üye devletlerin bayrak devletin rızasını almak ve bu rızanın alınmasına yönelik iyi niyetle çaba sarf edilmesi gerekmektedir. Dikkatinizi çekeceği üzere biz bu şartı ortaya koyarken hem rızayı hem de rızanın alınmasına yönelik iyi niyetli çabalara girişilmesini barındıracak şekilde ele aldık. Çünkü operasyon yetkilileri tarafından, kendi çıkarlarına yönelik, Güvenlik Konseyi kararının yalnızca "rızanın alınmasına yönelik iyi niyetli çabalara girişilmesi" koşulunu taşıdığı yorumunda bulunularak bayrak Devletin rızasının kendisi bir kenara atılmıştır.

Şimdi rızanın istenmesi hususunda öncelikle şunu belirtmemiz gerekiyor, teamül olarak Devletlerarası iletişim, resmi yazışma niteliğinde yerleşik diplomatik kanallar ile gerçekleştirilir. Mevcut olayda ise operasyon yetkililerince müdahaleye nza alınması maksadıyla ilgili iletişimin muhatabı olamayacak Türk yetkililerine, elektronik posta gönderilmek suretiyle bildirilmiştir. Bu başlı başına bir diplomatik iletişim hatasıdır. Bunun yanında Türkiye ye nza verip vermediğini bildirmesi için yaklaşık 4 saatlik süre verilmiştir. Türk Dış İşleri Bakanlığı tarafından Güvenlik Konseyi ne gönderilen yazıda da açıkça belirtildiği üzere, 4 saatlik süre kısıtlamasının, Türkiye tarafından imzalanan Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'ye Ait 2005 Protokolü'ne göre hiçbir hukuki dayanağı bulunmamaktadır.

Yukarıda bahsettiğimiz "çıkara yönelik yorum" doğrultusunda operasyon yetkilileri, müdahaleye itiraz edilmesine ilişkin olarak Türkiye'nin onayını almak için iyi niyetli çabalara girişilmesi koşulunun yerine

getirildiği ve bu sebeple onay verilmeseydi dahi denetimin gerçekleştirileceğini belirtmişlerdir. Buradaki trajikomik olay, başlangıçta Türkiye Cumhuriyeti Devletinin müdahaleye rızasının olmadığı "açıkça" belirtmesine rağmen dikkate alınmayarak müdahalenin başlatılması ve her ne sebeptendir ki (Elbette bu neden 2292 sayılı kararda belirtilen silah ve ilgili malzemelerin arama sonucu bulunamamasıdır.) daha sonrasında Dış İşleri Bakanlığı tarafından müdahaleye yapılan itiraz doğrultusunda bayrak Devletinin rızasına saygı duyularak müdahalenin sonlandırılmış olmasıdır. Bu durum açıkça operasyonun taraflı olduğunu ve operasyonu yürütenlerin çıkarları doğrultusunda ilerletildiğini, aynı zamanda gerçekleştirilen askeri müdahalenin uluslararası hukukun ilke ve kurallarına aykırı olduğunu, bu nedenle de müdahalenin hukuki meşruiyetinin söz konusu dahi olamayacağını açık ve net bir şekilde ortaya koymaktadır.

D) Değerlendirme

Açık denizlerde gemiler üzerinde gerçekleştirilen denetim faaliyetleri özellikle uluslararası deniz ticareti ve güvenlik iş birliği andlaşmalar yoluyla Devletlerarası yardımların iletimi bakımından oldukça büyük önem arz etmektedir. Bu gemilerde gerçekleşen olaylara yönelik yargı ve yaptırım yetkisine münhasıran bayrak Devletinin sahip olduğu ve ancak bayrak Devletinin rızası ile açık denizlerdeki gemilere müdahale edilebileceği hususu unutulmamalıdır. Ancak bu uluslararası ticaret ve ulusal çıkarlara hanel getirebilecek olan ve bayrak Devletinin rızası alınmadan yapılan müdahalelere yalnızca sınırlı sayıdaki koşula yönelik ciddi şüphe ile, gözlem ve somut veriler ile ciddi nedenlerin tasdikinden sonra, müsaade edilmiştir. Bu durumun istisnası olarak, 22 Kasım 2020 tarihinde EUNAVFOR MED İRİNİ operasyonu dâhilinde Roseline - A isimli Türk ticaret gemisine karşı gerçekleştirilen müdahalenin meşruiyet kazanabilmesi için Güvenlik Konseyi'nin 2292 sayılı kararında belirtilen koşullar karşımıza çıkmaktadır. Mevcut olayda bu koşullara uyulmaksızın hukuka aykırı bir müdahale gerçekleştirilmiştir.

Buna göre ilk olarak İRİNİ Operasyonunun başlatılması ve yürütülmesi doğrultusunda her ne kadar Berlin'deki Libya Konferansı ve Güvenlik

Konseyi kararlarında üzerinde durulmuş olsa da Libya Ulusal Mutabakat hükümeti ile uygun bir şekilde istişare edilmemiş ve hükümetin itirazları hiçbir şekilde dikkate alınmamıştır. Ardından söz konusu müdahale edilen geminin silah veya ilgili malzeme taşıdığından ciddi şekilde şüphelenmeyi gerektirecek, gözlem ve somut verilere dayanan, makul bir sebep mevcut olmamasına ve bayrak Devlet olan Türkiye Cumhuriyeti Devletinin müdahaleye rızası olmadığını açık bir şekilde dile getirerek itiraz etmiş olmasına rağmen denetim faaliyetleri yine de "muğlak şüphe" ve "çıkara yönelik yorum" doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Tüm bu hukuka aykırı eylemler sonucunda gemiye müdahalede bulunan birlikler gemideki aramaları sonucunda Güvenlik Konseyi kararlarında sözü geçen silah ve ilgili malzemelere rastlamamıştır.

Sonuç olarak Türkiye Cumhuriyeti Devleti söz konusu müdahaleye itirazlarında da saklı tuttuğu üzere BMDHS'nin 10. Maddesinin 3. fıkrasındaki: "Şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiçbir eylem yapmaması şartıyla, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir." ifadesine dayanarak maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıpların tazmin edilebilecektir.

IV- ULUSLARARASI DENİZ YATAĞI

1. Kavram

İnsanlığın teknoloji alanındaki gelişmeleri, bir taraftan denizlerden geleneksel yararlanma alanlarını genişletmiş, diğer taraftan deniz dibindeki cansız doğal kaynakların kullanılması olanaklarını sağlayarak denizlerden yeni yararlanma alanlarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Böylece, denizler tüm ülkeler için yeni ekonomik kaynaklar sağlayan alanlar özelliğini taşımaya başlamışlardır. Hızla artan dünya nüfusu karadaki doğal kaynakların azalması ve tükenmesi tehlikesini gündeme getirirken, yeryüzünün büyük bir bölümünü oluşturan okyanus tabanlarının araştırılması ve işletilmesi teknolojisinin geliştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Teknolojik gelişmeler 5000 metreden fazla derinliklerde araştırma olanaklarını sağlarken, açık denizin derinliklerinde keşfedilen zengin maden kaynaklarının işletilmesi şansını ortaya çıkarmıştır. Manganez yumruları denilen, açık deniz yatağı ve toprak altındaki patates büyüklüğündeki cisimler gelecekte dünyanın nikel, bakır, kobalt, manganez gibi maden ihtiyaçlarını karşılayacaktır. Açık deniz yatağının ve toprak altının ekonomik işletme açısından böylesine büyük bir değer taşıması, bu alanın hukuki statüsü sorununu da gündeme getirmiştir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre,

uluslararası Deniz Yatağı, ulusal yetki sınırları dışında kalan deniz yatağı ve toprak altını ifade etmektedir.⁶⁶ Uluslararası Deniz Yatağının Hukuki Statüsünün açık denizlerde geçerli olan serbestlik ilkesine dayandırmak, bu alanlarda bulunan doğal kaynaklardan yararlanmayı sanayileşmiş bazı ülkelerin tekeline bırakmak sonucunu doğurur. Bu nedenle, uluslararası deniz yatağının tüm insanlığın yararına olacak bir biçimde araştırılması ve işletilmesini sağlayacak, kendine özgü yeni bir hukuki statünün tespit edilmesi gerekmiştir.^{68 69}

2. 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Kadar Olan Gelişimi

Uluslararası Deniz Yatağının hukuki statüsünün uluslararası düzeyde ilk kez ele alınması 1967 yılında Malta delegeleri Arvid Pardo'nun Birleşmiş Milletler Genel Kurul'unda yaptığı konuşma ile başlar.⁷⁰ Pardo, teknolojinin gelişmesiyle birlikte keşfedilen deniz yatağı kaynaklarının yalnızca gelişmiş devletlerin çıkarları doğrultusunda kullanılmasını önlemek için, bu kaynakların "İnsanlığın Ortak Mirası" olarak kabul edilmesini ve tüm insanlığın yararına işletilmesini önermiştir. Pardo'nun konuşmasının sonucunda, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 18.12.1967 tarih ve 2340 sayılı kararı ile, ulusal yetki alanı dışında kalan deniz yatağı ile okyanus dibinin barışçıl amaçlarla kullanılmasını incelemek üzere Deniz Yatağı Komitesi kurulmuştur. Deniz Yatağı Komitesinin çalışmaları devam ederken gelişmiş devletler başta A.B.D ve Japonya olmak üzere, deniz yatağının kaynaklarının araştırma ve işletilmesine ilişkin deneyler yapmakta idiler. Gelişmekte olan devletler, 1969 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kuruluna bir karar tasarısı sunmuşlardır. "Moratoryum Kararı" olarak bilinen öneri, sanayileşmiş devletlerin karşı çıkmasına rağmen kabul edilmiştir. 2574 sayılı Moratoryum Kararı, deniz yatağındaki kaynakların işletilmesini bir uluslararası rejim kumlarına dek bu alandaki faaliyetleri yasaklamıştır. Deniz Yatağı Komitesi'nin yaptığı çalışmalar sonunda, 1970 yılında Birleş

⁶⁸ 1982 B.M.D.H.S. m.1.

Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Sezercan Bektaş, Uluslararası Deniz Yatağının İşletilmesi ve Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesi. Ankara, 2016.

Pardo konuşmasında şöyle demiştir. "Teknolojide gelişmiş ülkelerdeki yeni tekniklerin hızlı ilerlemesi karşısında, ulusal yetki alanı dışında kalan deniz yatağı ve okyanus dibinin giderek artan bir biçimde ulusal mülkiyete konu olmasından korkulur. Bu durumun

..... dünya bakımından büyük önem taşıyan bu kaynakların, teknolojik yönden gelişmiş devletlerin ulusal çıkarları için kullanılmasına ve tüketilmesine yol açması beklenebilir." Bkz. Birleşmiş Milletler Belgesi, A/6995-XXII 18.8.1967; Ş. Onat/R. Tünmen, Yeni Uluslararası Ekonomik Düzen ve Deniz Yatağı S. Meraya Armağan, Ankara Cilt I. 1981. s. 147; H. Pazarcı Uluslararası Hukuk Dersleri II Kitap, 3. Baskı Ankara 1993, s. 371.

miş Milletler Genel Kurulu 2749 (XXV) sayılı kararı ile deniz yatağındaki madenlerin işletilmesine ilişkin bir ilkeler bildirisi kabul etmiştir. İlkeler bildirisinin birinci maddesi, ilk kez olarak, ulusal yetki alanı dışında kalan deniz yatağını ve kaynaklarını "İnsanlığın Ortak Mirası" (common heritage of Mankind) olarak ilan ediyordu. İlkeler bildirisinde yer alan diğer kurallar bu temel ilkedan doğan sonuçlar niteliğindedir.

1968 yılında çalışmalarına başlayan Deniz Yatağı Komitesi'nin amacı 1973 yılında toplanması düşünülen Deniz Hukuku Konferansı için bir sözleşme tasarısı hazırlamak idi. Ancak, Komite bu çalışmaları sırasında oldukça zor ve karmaşık sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Komitenin başlıca görevi, ulusal yetki sınırları dışındaki deniz yatağı ve toprak altı doğal kaynakların barışçı amaçlarla ve tüm insanlık yararına araştırılması ve işletilmesi için gerekli hazırlık çalışmalarını yapmaktır. Komite, en büyük zorluğu, "ulusal yetkili dışındaki denizler" deyiminin tanımlamasında yaşamıştır.⁷¹ Uluslararası Deniz Yatağının hukuki rejiminin temel ilkelerini saptamak için, öncelikle devletlerin yetki alanı içine giren, ya da bu alan dışında kalan deniz alanlarının tespit edilmesi gerekmiştir. Deniz Huku- ku'nun kurullarına göre deniz alanı başlıca üç kısımdan oluşmaktadır. İç- sular, karasular ve açık denizler. Kıyı devleti içsular ve karasular üzerinde, deniz yatağı ve toprakaltında, kara ülkesinde sahip olduğu tüm haklara ve yetkilere sahiptir. Açık denizler, her devletin eşitlik ilkesine uygun olarak faydalanmasına açık deniz alanlarıdır. Deniz Yatağı Komitesinin çalışma dönemlerinde deniz hukukunun gerek teamül kurallarında, gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde bu deniz alanlarının sınırlan ve bunlar üzerinde devletlerin yetkilerinin niteliği konusunda birçok boşluklar bulunuyordu. Bu boşlukların en önemlisi

karasularının genişliği konusunda idi. Moratoryum kararı ve ilkeler bildirisiyle deniz yatağındaki doğal kaynakların işletilmesine ilişkin bir hukuki rejim kurulmamıştır. Ancak, 1973 yılında toplanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında gündeme gelen uluslararası deniz yatağının hukuki rejimine ilişkin düzenlemenin esasları saptanmıştır.⁷² Uluslararası deniz yatağının hukuki rejiminin temel ilkeleri, üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın sonunda 30.4.1982 tarihinde kabul edilerek 10.12.1982 tarihinde imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin XI. bölümünde tekrarlanmış ve ayrıntılı bir biçimde düzenlenmiştir.

M. Gönlübol, Uluslararası Yetki Sınırları Ötesinde Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının

Başlıca Amaçlarla Kullanılması Komitesinin Çalışmaları, S.B.F.D Cilt XXVI. Sayı 3, s. 230. v 9 •

1970 yılında B.M. Genel kurulu 2750 (XXV) sayılı kararında, 1973 yılında deniz yatağı ve diğer bütün deniz hukuku sorunlarını kapsayacak bir Deniz Hukuku Konferansı'nın toplanmasını öngörüyordu.

3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Öngörülen Genel İlkeler ve Hukuki Rejim

A) İnsanlığın Ortak Malları İlkesi

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, ulusal yetki alanı dışında kalan deniz yatağını ve kaynaklarını insanlığın ortak mirası kabul etmektedir/ ' Bu kural, uluslararası deniz yatağının hukuki rejiminin en temel ilkesini oluşturmaktadır/⁴ Bu ilke, deniz yatağındaki kaynaklar üzerinde mülkiyet hakkının kurulmasını önlemeyi amaçlamaktadır. Buna göre, hiçbir Devlet bu alanlar veya herhangi bir bölümü üzerinde egemenlik iddiasında bulunamaz. " Uluslararası deniz yatağında varolan kaynaklar hiçbir Devlet veya kişinin malı değildir. İnsanlığın ortak mirası kavramı, devletlerarası ilişkilere ve insan-kaynak arasındaki mülkiyete dayanan ilişkilere getirdiği değişiklikler bakımından yeni bir kavramdır. Bu kavram, deniz yatağındaki kaynaklar üzerinde mülkiyet hakkının kullanılmasını önlerken, gelişmiş ülkelerle, gelişmekte olan ülkeler arasında söz konusu kaynakların işletilmesine ilişkin yeni bir işbirliği şeklini çizmektedir. İnsanlığın ortak mirası kavramı, insanlığa ortak bir mülkiyet hakkı değil, bütün insanlığa ortak kullanma hakkını veren bir kavramdır.⁷⁶ Deniz yatağı kaynakları, sahipsiz mal, res nullius değildir. Bütün insanlığa ortak mülkiyet hakkının kurulmasını sağlayan ve açık deniz rejiminde geçerli olan bir res communis de değildir. İnsanlığın ortak mirası kavramı, bütün insanlığa deniz yatağı kaynakları üzerinde ortak kullanma hakkını sağlayan bir kavramdır.

Uluslararası deniz yatağı rejiminin en temel ilkesini oluşturan söz konusu kavram, gelişmiş ülkelerin hukukçuları tarafından, hukuki bir kavram olmadığı gerekçesiyle eleştirilmiştir." Bu eleştirilerde, bir mirastan söz edilebilmesi için önce bir mülkiyet hakkını doğması gerektiği, ancak deniz yatağındaki kaynaklar üzerinde hiç bir zaman mülkiyet hakkı doğmadığına göre, bunun miras yoluyla devredilemeyeceği ifade edilmiştir. Konu, salt hukuk tekniği açısından değerlendirildiğinde, söz konusu eleştirilerde haklı noktaların olduğu söylenebilir. Ancak, insanlığın ortak mirası kavramının deniz yatağı yönünden ilk ortaya çıkışında siyasi-moral düşünce ve amaçların belirleyici olduğu görülmektedir. Bu nedenle, insanlığın

1982 B.M.D.H.S. m. 136.

" Verdross/Simma Universelles Völkerrecht. Auflage, s. 549; Toluner Uluslararası Hukuk Dersleri 3. Bası 1984, s. 255; Pazarıcı Uluslararası Deniz Yatağı Düzeni ve Sorunları, S.B.F.D., Cilt XXXVIII, Sayı 1-4, s. 19.

⁷⁵ 1982 B.M.D.H.S. m. 137/1.

Verdross/Simma s. 549; Ş. Onat/R. Türmen s. 155 von Münch s. 442.

Eleştiriler için bkz: Stepler Gorove, The Concept of Common Heritage of Mankind; The San Diego Law Review. Cilt 9, Nr. 3 Mayıs 1972.

ortak mirası, öncelikle hukuki değil, siyasi ve etik bir kavram olarak değerlendirilmelidir. Bu kavramın hukuki yapısı ve içeriğinin sağlıklı olarak belirlenmesi, söz konusu kavramın uygulanması ve uygulamada karşılaşılan sorunlardan sonra mümkün olabilecektir.

B) İşletme İlkesi

Uluslararası deniz yatağı rejiminin ilkelerinin tespit edilmesinde karşılaşılan en önemli sorun, deniz yatağı kaynaklarının kim tarafından işletileceği konusu olmuştur. Bu soruna, gelişmekte olan devletlerle, gelişmiş devletlerin yaklaşımı farklı olmuştur.

İşletme teknolojisine sahip gelişmiş devletlerin^s görüşüne göre, deniz yatağı alanları, önceden

belirlenmiş kriterler uyarınca, bütün devletlerin araştırma ve işletme faaliyetlerine açık olmalıdır. Uygulamada sadece teknolojik ve ekonomik açıdan gelişmiş devletlerin uluslararası deniz yatağı kaynaklarından yararlanmasına yol açacak bu görüş, az gelişmiş devletler tarafından haklı olarak reddedilmiştir. Az gelişmiş devletler tarafından savunulan görüşe göre, deniz yatağı kaynakları üzerinde tüm hakları, insanlık adına uluslararası bir otorite kullanmalıdır.^{78 79 80} Bu görüşe getirilen en önemli eleştiri, kurulacak böyle bir uluslararası otoritenin bu kaynakların işletilmesi için gerekli sermaye, teknik eleman ve teknolojiye sahip olmaması nedeniyle, büyük bir gereksinim duyulan kaynaklardan faydalanmayı zorlaştıracığı ve geciktireceği noktalarında olmuştur. Gelişmiş ve gelişmekte olan devletlerin çıkarların uzlaştıran bir çözüm olarak, gelişmiş devletler "paralel" veya "ikili" bir işletme rejimi önermişlerdir.

Bugün, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde deniz yatağı alanının işletilmesine ilişkin öngörülen düzenleme prensipte "ikili" işletme rejimi önerisine dayanmaktadır.

1982 tarihli Sözleşme, uluslararası deniz yatağı konusunu düzenlemek ve gerekli kararları almak üzere Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesini kurmuştur. 1982 Sözleşmesi'ne taraf olan bütün devletlerin doğrudan üyesi bulunduğu Otorite, yeni bir uluslararası örgütü oluşturmaktadır. Otoritenin başlıca organları olarak, Genel Kurul⁸¹, Konsey⁸², Sekretery⁸³, ve

78

Başta A.B.D olmak üzere, İngiltere, Fransa, Japonya ve S.S.C.B.

Şili, Kolombiya, Ekvator, El Salvador, Guatemala, Meksika, Panama, Peru, Uruguay ve Venezuela.

⁸⁰ 1982 B.M.D.H.S. m.156 ve m.157.

⁸¹ 1982 B.M.D.H.S. m.159-160.

⁸² 1982 B.M.D.H.S. m.161-165.

⁸³ 1982 B.M.D.H.S. m.166-169.

otorite adına deniz yatağını doğrudan işletmek amacıyla kurulan organ olan İşletme^{84 * * *} sayılmaktadır. Sözleşmenin, uluslararası deniz yatağının işletilmesine ilişkin öngördüğü temel ilke, bu alanlarda araştırma ve işletme faaliyetlerinin bir bütün olarak tüm insanlık adına Otorite tarafından düzenleneceği, yürütüleceği ve denetleyeceği yönündedir.⁸³ Sözleşmeye göre, deniz yatağının işletilmesi iki şekilde mümkündür. Birincisi, otoritenin bir organı olan işletme tarafından doğrudan, İkincisi otorite'den izin almak şartıyla üye devletler kamu kuruluşları, üye devletler uyuğunda ya da denetimi altında bulunan tüzel ya da gerçek kişiler tarafından sözleşmede belirlenmiş koşullar altında yapılabilir.⁸⁰ Bu nedenle, Otorite'den (Konsey) izin almadan uluslararası deniz yatağının bazı devletler ve kişiler tarafından işletilmesi olanağı 1982 tarihli Sözleşme hükümleri çerçevesinde mümkün görünmemektedir.

Sözleşme, uluslararası deniz yatağından elde edilecek kaynakların niteliği konusunda yalnızca madeni kaynakları göz önünde bulundurmakta, canlı kaynakları bu rejimin dışında tutmaktadır.⁸¹ Madeni kaynak terimi, katı, sıvı ve gaz her türlü madeni kaynağı içermektedir.⁸⁸ Bugün, uluslararası deniz yatağından, özellikle nikel, mangenez, kobalt ve bakır gibi maden yumruları bakımından yararlanılacağı genellikle kabul edilmektedir.

C) Barışçı Amaçlar İlkesi

1982 B.M.D.H. Sözleşmesi'ne göre uluslararası deniz yatağında yapılacak faaliyetlerin tüm insanlığın yararına olacak bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir.⁸⁹ Sözleşme, özellikle uluslararası deniz yatağından yalnızca barışçı amaçlarla yararlanılabileceğini öngörmektedir.⁹⁰

Birleşmiş Milletler bünyesinde bir deniz hukuku Konferansının toplanmasının başlıca nedeni, ulusal yetki sınırları dışında kalan açık deniz yatağının barışçı amaçlar için ve tüm insanlığın yararına olacak bir biçimde araştırılması ve işletilmesini sağlayacak yeni bir hukuki rejimin tespit edilmesi amacı olmuştur. Klasik uluslararası hukukun öngördüğü açık denizlerin serbestliği ilkesinin uluslararası deniz yatağı rejiminde kabul edilmesi, bu alanlarda bulunan doğal kaynaklardan yararlanmayı, fiilen bazı

M

85

86

87

88

1982 B.M.D.H.S. m. 170 ve Ek IV

1982 B.M.D.H.S. m.153.

1982 B.M.D.H.S. m.153 153/2.

1982 B.M.D.H.S. m. 133.

1982 B.M.D.H.S. m. 133/a.

1982 B.M.D.H.S. m. 140/1.

1982 B.M.D.H.S. m. 141.

gelişmiş devletlerin tekeline vermek sonucunu doğururdu. Oysa, 1982 Sözleşmesi'nde uluslararası deniz yatağı rejiminde öngörülen barışçı amaçlar ve tüm insanlığın yararına ilkesi ile, gelişmiş devletlerle az gelişmiş devletler arasındaki ekonomik ve teknolojik farklılıkları azaltmak ve gidermek amacı gerçekleştirilmek istenmiştir. Bu nedenlerle, uluslararası deniz yatağı, denize kıyısı bulunsun veya bulunmasın, devletler arasında ayın m yapılmaksızın bütün devletlere münhasıran barışçı amaçlar için açık olacaktır. Bu alanda bulunan doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi faaliyetleri, özellikle gelişmekte olan devletlerin çıkarları ve ihtiyaçları gözetilmek suretiyle tüm insanlığın yararı için yapılacaktır.^{91 92 93} Uluslararası deniz yatağında bulunan arkeolojik ve tarihi nitelikteki nesneler bunlarla ilgili devletlerin öncelik hakkı özellikle gözetilerek tüm insanlığın yararına olacak bir biçimde korunacak veya kullanılacaktır.⁹⁴

D) Hakça Paylaşım İlkesi

1982 Sözleşmesi'nin uluslararası deniz yatağının hukuki rejimine ilişkin öngördüğü bir diğer önemli temel ilke, bu alanın işletilmesinden elde edilecek mali kaynakların üye devletler arasında hakça paylaşım ilkesine uygun bir biçimde paylaşılmasıdır.⁹⁵ Deniz yatağının işletilmesinden elde edilecek ekonomik kazançların paylaşılmasında gelişmekte olan devletlerin çıkarları ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulacaktır. Esas olacak kural ve usulleri tespit etme yetkisi ve ekonomik kazançların paylaşılması kararını verme yetkisi uluslararası Otorite'nin genel yetkili karar organı olan Genel Kurul'a verilmiştir.⁹⁴

Deniz yatağının işletilmesinden doğacak kazançlar sadece ekonomik-mali nitelikteki yararlar olarak görülmektedir. Mali kaynakların paylaşımı yanında teknoloji aktarımı gibi yararlar da Sözleşme'nin öngördüğü kuralları arasındadır.⁹⁵ Gelişmiş devletler gelişmekte olan devletlere teknolojisinin aktarılması konusunda teşvik edilecek ve böylece deniz yatağı kaynaklarının gelişmekte olan devletlerin kalkınma na katkıda bulunacak bir biçimde işletilmesi sağlanacaktır. Gelişmekte olan devletler deniz hukuku Konferansı'nda, teknolojinin insanlığın ortak mirasının bir parçası olduğunu ve halkların yaşam düzeylerini yükseltebilmek için teknolojiye ulaşım hakkı olduğu inancı ve düşüncesiyle hareket etmişlerdir. Bu yak-

⁹¹ 1982 B.M.D.H.S. m. 140.

⁹² 1982 B.M.D.H.S. m. 149.

⁹³ 1982 B.M.D.H.S. m.140/2.

⁹⁴ 1982 B.M.D.H.S. m. 160.

⁹⁵ 1982 B.M.D.H.S. m. 144/l.b.

laşım 1982 Sözleşmesi'nde teknoloji ve bilgi aktarımına özel bir önem verilmesinde etkili olmuştur. Sözleşme hükümleri çerçevesinde uluslararası deniz yatağında faaliyette bulunacak devletler veya şirketler kendilerinde olan bilgileri Otorite ile paylaşmak ve kullandıkları teknolojiyi adil ve makul şartlar altında Otoriteye devretmek zorunda olacaklardır.⁹⁶ Bu şekilde Otorite "işletme" aracılığıyla kendisine ayrılan bölgede faaliyette bulunmak için gerekli bilgi ve teknolojiye sahip olacaktır. Aynı zamanda bu teknolojiyi isteyen gelişmekte olan devletlere transfer edebilecektir. Sözleşme, bu yolla bir taraftan denizlerdeki teknolojik tekelleşmeyi ortadan kaldırmayı; diğer taraftan gelişmekte olan devletlerin ekonomik kalkınma çabalarına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Böylece, teknolojinin tüm insanlığın malı olduğu ve hakça koşullarla bütün devletlerin ekonomik ve sosyal kalkınmasında kullanılabileceği düşüncesi uluslararası düzeyde uygulamaya geçirilmiş olmaktadır.

4. Uluslararası Deniz Yatağı ve Türkiye

Uluslararası deniz yatağının işletilmesinde sanayileşmiş devletlerin ve gelişmekte olan devletlerin

değişik amaç ve çıkarları bulunmaktadır. Sanayileşmiş devletlerin temel amaçları yeni kaynaklar elde ederek, ham madde kaynakları yönünden dışa bağımlılıklarını azaltmaktır. Karadaki madenlerin giderek azalması, ham madde tüketicisi devletlerin ekonomilerini olumsuz yönde etkilemektedir. Deniz yatağındaki madenlerin işletilmesi, sanayileşmiş devletlere, ihtiyaç duydukları ham maddeleri daha ucuza ve daha garantili temin etmek imkanı sağlayacaktır.

Gelişmekte olan devletlerin deniz yatağının işletilmesindeki temel amaçları, ekonomik kalkınmaları için gerekli mali kaynakları sağlamaktır. Bu devletlerin ekonomik kalkınmalarına katkıda bulunabilecek ölçüde bir gelir sağlamaları, öncelikle sanayileşmiş işletici devletlerin Otoriteye yapacaktan ödemelere bağlıdır. B.M.D.H. Sözleşmesinin uluslararası deniz yatağı rejimine öngördüğü düzenleme ile, deniz yatağındaki madenlerin işletilmesi, gelişmekte olan devletlerin çıkarlarına uygun olarak, sanayileşmiş devletlerin tekelinden kurtarılmıştır. Ayrıca gelişmekte olan devletler, sanayileşmiş işletici devletlerin Otoriteye aktarmaları gereken mali ve teknolojik kaynaklardan faydalanacaklardır.

Türkiye, gelişmekte olan bir devlettir. Deniz yatağındaki kaynakların hangi ilkelere göre ve kimler tarafından işletileceği konusu, Türkiye'nin ekonomik kalkınması açısından önemlidir. Deniz yatağındaki manganez yumrularından elde edilen bakır, kobalt, manganez ve nikelden Türkiye'de

1982 B.M.D.H.S. Ek. III, m.5.

yalnızca bakır üretilmektedir. Diğer madenler yönünden ise Türkiye'de kayda değer üretim yoktur. Bu madenler ağırlıklı olarak ithal edilmektedir. Bu nedenle, deniz yatağındaki madenlerin işletilmesinden Türkiye üretici olarak etkilenmeyecektir. Buna karşın Türkiye'nin sanayileşmesi geliştikçe, ağır sanayii için gerekli ham maddelere, özellikle nikel ve manganeze giderek artan miktarlarda ihtiyaç duyacak ve bunları ithal etmek zorunda kalacaktır. Karadaki ham madde kaynaklarının azalması ve yüksek maliyeti nedeniyle, deniz yatağındaki madenlerin işletilmesine duyulan ihtiyaç gittikçe artacaktır. Türkiye'de sanayileşmesi için gerekli olan temel ham maddelerin yetersizliği nedeniyle uluslararası deniz yatağından üretilen madenlere önemli ölçüde ihtiyaç duyacaktır. Bu nedenle deniz yatağındaki kaynakların 1982 Sözleşmesi'nde öngörülen ilkeler uyarınca işletilmesi, gelişme yolunda olan Türkiye'nin çıkarlarına daha uygun görünmektedir. Böylece uluslararası deniz yatağındaki kaynakların gelişmiş bir kaç devletin tekelinde kalmayıp, güçlü bir uluslararası Otorite yoluyla ve verimli bir şekilde gelişmekte olan devletlerin ekonomik kalkınmaları yolunda kullanılacaktır.⁹⁷

İnsanlığın ortak mirası kavramının benimsenmesi, egemenlik ya da mülkiyet hakkını, uluslararası deniz yatağındaki kaynaklar üzerinde doğacak hakların kaynağı olmaktan çıkarmıştır. Söz konusu kaynakların üzerindeki hakların kaynağı, sözleşmeye katılmaya dayandırılmaktadır. Sözleşmeye taraf olmayan devletlerin uluslararası deniz yatağındaki kaynaklar üzerinde hak sahibi olmayacakları belirtilmektedir.⁹⁸ Bu açıdan bakıldığında, Türkiye'nin uluslararası deniz yatağındaki kaynaklardan faydalanabilmesi için, Sözleşmeye katılması gerekecektir. Türkiye sanayileşme yolunda geliştikçe ve karadaki temel ham maddeler azaldıkça, kendi sanayisi için ihtiyaçlarını deniz yatağındaki kaynaklardan karşılamak zorunda kalacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin deniz teknolojisini geliştirmesi büyük önem taşımaktadır. Aksi takdirde, deniz yatağından üretilen ham madde kaynakları bakımından dışa bağımlı olmaktan kurtulamayacaktır. 1982 Sözleşmesi, Uluslararası Otoriteye uluslararası deniz yatağının işletilmesi için gerekli teknolojinin bütün devletlere sağlanması görevini vermektedir. Türkiye, bu

97

Karakas toplantısında Türkiye'nin tutumunda bu yönde olmuştur. Türk Heyeti Başkanı Büyükelçi Namık Yolga bu konuda şunları söylemiştir. “Uluslararası bölge kurulacak rejim ve örgüt, verimlilik esasına dayanmalı ve uluslararası toplumun genel çıkarlarını gözetmelidir. Verimlilik olmadan, ortak miras insanlığa fazla birşey sağlamayacaktır. İnsanlığın ortak çıkarları ilkesine özenle uyulmazsa, bundan yalnız birkaç devlet

yararlanacaktır..... Bkz. United Nations. Third UN Conference on the law of the Sea, Official Records, Volume I, New York, 1974, s. 170.

⁹⁸ İtildiği 1982 B.M.D.H.S'nin 30.4.1982'de Konferansta kabulü sırasında, Türkiye, A.B.D., Venezuela ve

İsrail değişik nedenlerle karşı oy kullanmışlardır. olanaklardan yararlanarak deniz yatağı madenlerinin işletilmesi teknolojisini elde edebilir.

1982 Sözleşmesinde uluslararası deniz yatağının hukuki rejimine ilişkin öngörülen düzenleme, Türkiye'nin ulusal çıkarlarına uygun görünmektedir. Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmamasının nedenleri, karasuları genişliği, adalar konusu gibi farklı sebeplere dayanmaktadır.

Ayrıca, başta A.B.D olmak üzere bazı batılı devletlerin Sözleşme'nin öngördüğü rejime karşı eleştirileri (Uluslararası Otoriteye geniş yetkiler tanınması ve siyasi kararlar verme olasılığı, Otoriteye ödenmesi gereken payın yüksekliği, Teknoloji transferi, işletilecek madenlerin kotalarla sınırlandırılması vb.) uluslararası deniz yatağının geleceği konusunda ciddi zorlukları ortaya çıkarmaktadır. Ancak, uluslararası deniz yatağının insanlığı ortak mirası olarak benimseyen ve bu kaynaklardan tüm insanlığın adil bir biçimde faydalanmasını öngören Sözleşme hükümlerinin uygulamaya geçirilmesi, başta gelişmekte olan devletler olmak üzere, tüm devletlerin çıkarına uygun düşmektedir. Bu şekilde, uluslararası ekonomik ilişkilerdeki çarpık düzenin değişmesi mümkün olacaktır.

i
İ
>
j

SEKİZİNCİ BÖLÜM DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

I- GENEL OLARAK

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve 7000 kilometreden fazla kıyıları bulunması nedeniyle deniz çevresinin korunması konusu büyük bir önem arz etmektedir. XX. yüzyılın ikinci yarısından sonra gittikçe yoğunlaşan uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetleri, globalleşen dünya düzeni ve ekonomik ilişkilerle aynı önem kazanmaktadır. Ülkelerarası ticari ilişkilerin gelişmesi, malların ve petrol ürünlerinin deniz yolu ile taşınmalarını artırmıştır. Denizin ve çevresinin temizliği insanlar için yaşamsal bir önem taşımaktadır. Özellikle denizin canlı ve cansız kaynaklarının taşıdıkları büyük ekonomik değer sebebiyle sorumsuzca kullanılmak istenmeleri ve deniz alanlarında meydana gelen deniz kazalarının sonucu, denize dökülen zehirli, zararlı ve tehlikeli maddeler insanların yaşamını tehdit eder hale gelmiştir.

Deniz alanlarındaki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenmenin yaşamı ve doğayı tehdit eder hale gelmesi, ulusal ve uluslararası deniz hukukunda birtakım düzenlemelerin yapılmasını zorunlu kılmıştır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılan düzenleme ile devletlere deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü getirilmiştir. Uluslararası deniz hukukunun deniz çevresinin korunmasına ilişkin hükümleri yanında, ülkemizde de deniz kirlenmesinin ve kazalarının zarar verici sonuçlarını bertaraf etmek açısından, özellikle 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ile deniz kazalarının mali sorumluluğu konusunda Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümleri büyük önem taşımaktadır.

II- 1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİNDE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

1. Deniz Çevresinin Kirlenmesi Kavramı

1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz çevresine ilişkin birçok hüküm öngörmektedir. Sözleşmenin I. Kısım Giriş bölümünün 1. maddesinin 4. bendinde 'Deniz çevresinin kirlenmesi' kavramı açıklanmaktadır. Sözleşmeye göre deniz çevresinin kirlenmesi:

Canlı kaynaklar ve deniz hayatı için zararlı olma, insan sağlığı için tehlikeler oluşturma, balıkçılık ve denizin diğer meşru kullanımları da dahil olmak üzere, deniz faaliyetleri için engel olma, deniz suyunun kullanılma kalitesinin bozulması ve güzelliğinin azaltılması gibi muzır tesirlere yol açan veya yol açması ihtimali olan maddelerin ve enerjinin insan tarafından doğrudan veya dolaylı olarak deniz çevresine (haliçler de dahil) getirilmesi anlamına gelmektedir.

1. maddenin 5. bendinde 'suya bırakma' eylemi, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizdeki diğer suni yapılardan kaynaklanan artıkların veya başka bir maddenin herhangi bir şekilde kasıtlı olarak boşaltılması şeklinde tanımlanmaktadır. Sözleşme ayrıca, gemilerin, uçakların, platformların veya denizdeki diğer suni yapıların herhangi bir şekilde kasten denizde bertaraf edilmesini de kirletme olarak

kabul etmektedir.

Söz konusu sözleşme hükümlerinden görüldüğü gibi, deniz çevresinin kirlenmesine yol açacak eylem ve faaliyetlerde hukuki sorumluluk için kasıt aranmaktadır. Eylemin maddi unsuru yanında, ayrıca manevi unsurun, yani kastın olması gerekmektedir. Sözleşmenin kusur sorumluluğu ilkesini benimsemediği görülmektedir. Deniz kirlenmesine neden olan eylem ve faaliyetlerden doğan zararların tazmin edilmesine ilişkin davalarda kastın ispat edilmesi gerekecektir. Kusur şartından öte, kastın aranması (bilerek ve isteyerek kirlenmeye sebep olmak) ve bunun ispat edilmesi uygulamada oldukça zor olmasından dolayı, söz konusu hükmün deniz çevresinin korunması amacına hizmet etmesi zor görünmektedir. Esasen, burada kusursuz sorumluluk ilkesinin kabul edilmesi ve sonuca bakılmak suretiyle, kasıt olmasa dahi, sorumluluğun tesis edilmesi sözleşme amacına daha uygun bir çözüm olacaktır. Ayrıca, sözleşme gemilerin, uçakların veya denizdeki diğer suni yapıların normal teçhizatının veya işletilmelerinin olağan sonucu olan atıkların kirlenme eylemi dışında tutmaktadır.

2. Tüm Devletlerin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yükümlülükleri

1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin VII. bölümü Deniz Çevresinin Korunması başlığını taşımaktadır. Genel olarak, bütün devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü vardır (m. 192). Bu hüküm, denize kıyısı olsun olmasın tüm devletler için geçerlidir. Devletler, doğal kaynakların işletilmesine ilişkin egemen haklarını çevre politikalarına ve deniz çevresini koruma ve muhafaza etme görevlerine uygun şekilde kullanacaklardır. Sözleşmeye göre, devletler, deniz çevresini herhangi bir kaynaktan kirlenmesini önlemek, bu gibi kirlenmeyi azaltmak veya kontrol etmek için gerekli olan ve söz konusu sözleşmeye uygun bütün önlemleri, duruma göre, tek başına veya kolektif şekilde almak ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirme yükümlülüğü altındadırlar (m. 194/1). Devletler, özellikle kendi yetki ve denetimleri altındaki faaliyetleri kirlenme yoluyla diğer devletlere veya çevrelere zarar vermeyecek şekilde yürütecekler ve denetimleri altındaki olay veya kazalardan ileri gelen kirlenmenin egemen haklar kullandıkları alanların dışına yayılmasını önleyecek tedbirler alacaklardır (m. 194/2).

Devletlerin alacakları tedbirler deniz çevresi kirliliğinin bütün kaynaklarını yok etmeye yönelik olmalıdır. Alınacak tedbirler aşağıdaki konulan kapsmalıdır (m. 194/3):

- zehirli, zararlı veya tehlikeli maddeler, Özellikle karadan kaynaklanan, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla veya boşaltma yoluyla deniz çevresine giren kalıcı maddeler
- gemilerden kaynaklanan kirlenme ve özellikle kazaların önlenmesine ve acil durumlarda deniz trafik güvenliğini sağlayan, kasıtlı veya kasıtlı olmayan boşaltmaları önleyen ve gemilerin dizaynı, yapımı, donanımı, işletilmesini ve gemi personelinin durumunu düzenleyen tedbirler
- deniz dibi ve toprak altının doğal kaynakların araştırmada ve işletmede kullanılan tesislerden ve cihazlardan kaynaklanan kirlenme, özellikle kazaları önleme ve acil durumların gereğini yapma, denizdeki faaliyetlerin güvenliğini sağlama ve bu gibi tesislerin veya cihazların dizaynı, yapımı, teçhizi, işletilmesi ve gemi personelinin donatılmasını düzenleyen tedbirler.

Böylece, B.M. Sözleşmesi, devletlerin deniz çevresinin kirlenmesini önleme ve azaltmaya ilişkin faaliyetlerin ilgili devletlerin imkanlarına uygun olarak ve en pratik yöntemlerle yürütülmesini ve ulusal mevzuatların da

deniz çevresinin korunması amacına uyumlu hale getirilmesini öngörmektedir. Devletlerin, söz konusu tedbirleri alırken diğer devletlerin B.M. Sözleşmesine uygun şekilde haklarını kullanma ve görevlerini yapma konusundaki faaliyetlere haksız bir şekilde müdahale etmekten kaçınılması gerekir (m. 194/4). Bu şekilde, bir taraftan devletlerin egemenlik alanlarına veya egemen yetkiler kullandıkları alanlara haksız müdahale yasaklanırken, diğer taraftan hiçbir devletin egemenliğine tabii olmayan, tüm devletlere ait açık denizler ve insanlığın ortak mirası sayılan derin deniz yatağı koranmış olmaktadır.

B.M. Sözleşmesi deniz çevresini koruma ve muhafaza etmek amacıyla, Global ve Bölgesel İşbirliği (m. 197), Kalkınmakta Olan Devletlere Bilimsel ve Teknik Yardım (m.202), Kirlenmenin Risklerini veya Etkilerini Gözetleme ve Raporların Yayınlanması (m.204 ve 205), Kara Kaynaklı Kirlenme (m.207), Milli Yetkiye Tabi Deniz Dibi Faaliyetlerden İleri Gelen Kirlenme (m.208), Uluslararası Deniz Yatağındaki Faaliyetlerden Kaynaklanan Kirlenme (m.209), Damping (Boşaltma) Yoluyla Kirlenme (m.210), Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme (m.211) ve Atmosferden Kaynaklanan Kirlenme (m.212) konularında ayrıntılı

bir düzenleme Öngörmüştür.

Sözleşme, özellikle gemilerden kaynaklanan kirlenme konusunda tüm devletlere önemli bir yükümlülük getirmektedir. Buna göre, tüm devletler kendi bayraklarını taşıyan ve kendi ülkesinde tescil edilmiş gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli yasal düzenlemeleri yapmakla yükümlüdürler. Bu gibi yasal düzenlemeler, genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallarla ve yetkili uluslararası örgüt veya genel diplomatik konferans yoluyla tesis edilmiş standartlarla uyumlu olacaktır (m.211/2). Sözleşmenin madde metninde atıfta bulunduğu yetkili uluslararası örgütlerin başında, Uluslararası Denizcilik Örgütü 'IMO' gelmektedir. Yine, Sözleşme'de belirtilen uluslararası kurallar ve standartlar'ın büyük çoğunluğu IMO tarafından oluşturulmuş kural ve standartlardır. IMO'nın konuyla ilgili çıkardığı uluslararası sözleşmelerin başında 'SOLAS', 'COLREG', 'MARPOL 73/78' ve 'Load Lines' gelmektedir.

1982 Sözleşmesi, Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'ya Sözleşmenin birçok yerinde atıfta bulunmaktadır (m.21/2; m.22/3; m.41/3; m.211/1,2,5; m.218/1 gibi). Ayrıca, IMO'da alınan zorunlu veya sadece tavsiye şeklindeki kararların uluslararası kabul edilmiş kural ve standart' oluşturmaları halinde, uluslararası hukukun bir yükümlülüğü haline geldiği genellikle kabul edilmektedir.

A) Kıyı Devletinin Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Yetki ve Yükümlülükleri

Kıyı devletlerinin, yetkilerine tabi deniz dibi faaliyetlerinden veya bunlarla ilgili olarak 60. (Münhasır Ekonomik Bölge) ve 80. (Kıta Sahaneliği) maddelerine binaen yetkilerine tabi olan suni adalardan, tesis ve yapılardan ileri gelen deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli kanun ve düzenlemeleri yapmak yükümlülüğü vardır (m.208). Bu gibi kanun, düzenleme ve tedbirlerin uluslararası kural, standart ve tavsiye edilmiş uygulamalara uygun olması gerekir.

Kıyı devleti, deniz çevresinin dumping(boşaltma) kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için kanun ve düzenlemeler yapabilir (m.210). Karasularına, Münhasır Ekonomik Bölgeye veya Kıta Sahaneliğine kıyı devletinin ön izni, onayı olmadan dumperler yapılamaz.

Kıyı devletleri, karasularında egemenliklerini kullanma bağlamında zararsız geçiş haklarını kullanan (gemiler de dahil), yabancı gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etmek için gerekli kanun ve düzenlemeleri yapabilir. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, Sözleşme'nin Kısım II, Bölüm 3'e uygun şekilde yabancı gemilerin zararsız geçişini engellemeyecektir (m.211/4).

B) Kıyı Devletinin Yargılama Yetkisi

Kendi isteği ile kıyı devletinin bir limanında veya açık-kıyı terminalinde bulunan bir gemi hakkında, Sözleşme'nin 7. Bölüm (m.223 vd.) saklı kalmak üzere, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi amacıyla bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilmiş kanunların ve düzenlemelerin veya uluslararası kuralların ve standartların kıyı devletinin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen ihlal ile ilgili olarak dava açılabilir (m.220/1).

Kıyı devleti, karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin, geçiş esnasında gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi amacıyla Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen ulusal düzenlemelerin veya uluslararası kuralların ve standartların ihlal edildiğine ilişkin açık sebeplerin olması durumunda, karasularından zararsız geçişe ilişkin hükümlere (Kısım II. Bölüm 3 m. 17 vd.) hâlel gelmemek üzere, ihlalle ilgili olarak geminin fiziki incelemesini yaptırabilir. İnceleme sonucunda kanıtların bulunması durumunda, kıyı devleti geminin, 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak kaydıyla, alıkonulması da dahil, gerekli tüm hukuki işlemleri başlatabilir (m.220/2).

Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede deniz çevresinin korunmasına ilişkin ulusal veya uluslararası düzenlemeleri ihlal ettikten sonra

içsulana giren gemiler hakkında hukuki işlem yapabilir. Ayrıca, münhasır ekonomik bölgede ve karasularında bulunan gemilerle ilgili olarak, geminin münhasır ekonomik bölgede ilgili uluslararası kuralları ve standartları veya bunlara uygun olarak yapılan ulusal düzenlemeleri ihlal ettiği yolunda açık belirtiler var ise; geminin kimliği, tescil limanı, önceki veya sonraki uğrama limanı ve diğer gerekli konularda bilgi isteyebilir. Geminin bilgi vermemesi veya verilen bilgilerin eldeki maddi verilere uymaması durumunda, kıyı devleti gemiyi denetlemek yetkisine sahiptir (m.220/3-5). Münhasır ekonomik bölgede ağır ve açık ihlal sonucu, kıyı bölgesindeki kaynaklarına ciddi zarar verildiği veya büyük bir zarar tehlikesinin yaratıldığı yolunda açık kanıtlar var ise; gemi hakkında geminin alıkonulması dahil, her türlü

hukuki işlem yapılabilir (m.220/6). Geminin serbest bırakılması, derhal teminat verilmesi veya diğer uygun mali güvenceler verilmesi durumunda mümkün olabilecektir (m.226/1-b). Karasuların ötesindeki deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi nedeniyle, ilgili mahkeme sadece para cezasına hükmedebilir (m.230). Kıyı devletine, münhasır ekonomik bölgede meydana gelen ihlallerden dolayı bazı durumlarda yetki tanınmış ise de, karasuları dışında vuku bulan ihlaller nedeniyle gemi hakkında cezai yargılama yetkisine, ilke olarak bayrak devleti sahiptir.

C) Bayrak Devletin Cezai Yargılama Yetkisi

Yabancı geminin karasuları dışında deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin ulusal veya uluslararası düzenlemeleri ihlal etmesi nedeniyle, açılacak ceza davalarında yargılama yetkisi, ilke olarak geminin bayrak devletine aittir (m.228).

Bayrak devleti, ilk soruşturmanın açıldığı tarihten itibaren altı ay içinde ilgili gemi hakkında ceza davasını açmışsa kıyı devleti, ihlalden dolayı büyük bir zarara uğraması veya bayrak devletinin aykırı hareket eden gemileri hakkında ilgili uluslararası kuralları ve standartları etkin biçimde uygulamak yükümlülüğüne ısrarla uymaması durumları hariç, ceza davasını askıya almakla yükümlüdür (m.228/1). Deniz çevresinin kirletilmesine ile ilgili ihlalin vuku bulduğu tarihten itibaren üç yılın geçmesinden sonra yabancı gemiler hakkında ceza davası açılamaz (m.228/2). Bu hükümler, deniz çevresinin kirlenmesi nedeniyle ortaya çıkan bir kayıp veya zarar talebi ile ilgili, olarak hukuk davalarının açılmasını etkilemez (m.229). Böylece, kirlenmeden dolayı uğranılan zararın tazmini amacıyla açılacak tazminat davalarının kıyı devleti tarafından askıya alınması söz konusu olmayacaktır.

III- DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN TÜRK MEVZUATI

Türkiye, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf değildir. Bu nedenle, yukarıda deniz çevresinin korunmasına ilişkin incelenen sözleşme hükümleri Türkiye açısından örf ve adet hukuku kurallarını yansıttıkları ve Türkiye tarafından başlangıçtan itibaren ısrarla itiraz edilmedikleri durumda bağlayıcı olabilirler.

Türk mevzuatında deniz çevresinin korunması ile ilgili olarak birçok yasal düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemelerden özellikle, 9.8.1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü büyük önem taşımaktadır.

I. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Çevre Kanunu'nun 1. maddesinde kanunun amacının çevre ve su kirliliğinin önlenmesi ve çevrenin (deniz çevresi de dahil olmak üzere) korunması olduğu belirtilmektedir. Çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesi gerçek ve tüzel kişilerle vatandaşların görevi olup, bunlar bu konuda alınacak tedbirlere ve kanunda belirlenen esaslara uymakla yükümlüdürler (m.3). Çevrenin korunmasına ilişkin alınacak tüm karar ve tedbirlerin uygulanmasında insan ve diğer canlıların sağlığının korunması esastır (m.2). Arazi ve kaynak kullanım kararlarını veren yetkili kuruluşlar, kalkınma çabalarını olumsuz etkilememeyi dikkate alarak çevrenin korunması ve kirlenmemesi hedefini göz önünde bulunduracaklardır (m.2/3). Çevre Kanunu da, 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesiyle aynı doğrultuda, çevre kirliliğinin önlenmesinde en elverişli araçların kullanılmasını ve bu konuda alınacak tedbirlerin bir bütünlük içinde tespit edilmesini ve uygulanmasını öngörmektedir (m.2/4).

Çevreyi kirlüten kişilerin kirlenmeyi durdurmak, azaltmak veya önlemek için gerekli tedbirleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca alınması halinde, çevreyi kirlüten kişiler yapılan masrafları ödemekle yükümlüdürler. Kirlüten kişilerin sorumluluktan kurtulabilmesi için, kirlenmeyi önleme konusunda gerekli her türlü tedbiri almış olduklarını ispat etmeleri gerekmektedir. Kanunun burada kusur sorumluluğu ilkesini benimsediği görülmektedir. Kanun, her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerce belirtilen yöntemlere aykırı olarak doğrudan veya dolaylı olarak alıcı ortamlara vermeyi yasaklamaktadır (m.8). Kanun'un 2. maddesinin tanımlayıcı hükmü gereği buradaki alıcı ortam kavramından atıkların bırakıldığı yakın veya uzak çevreyi (deniz dahil) anlamak gerekir. Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda dahi ilgililer kirlenmeyi önlemekle, kirlenmenin meydana geldiği hallerde ise kirlenmeyi durdurmak, etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tüm tedbirleri almakla yükümlüdürler (m.8/2). Bu hükümlere aykırı hareket eden kişi ya da kuruluşların hukuki

sorumluluğu doğacak ve kirlenme sonucu meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlü olacaklardır. Çevre Kanununun getirdiği yasaklara aykırı davranışlar sonucu kirlenmeye sebebiyet veren kuruluşların faaliyetinin geçici olarak veya tümünden durdurulmasının yanında, idari nitelikte para cezalarının verilmesi de mümkündür. Para cezalarının düşüklüğü nedeniyle, söz konusu yaptırımın zayıf olduğu ileri sürülebilir. Ancak, kirlenmenin önlenmesi için gerekli masrafların ilgiliden tahsil edilmesi, zararı tazmin etmekle yükümlü olması ve faaliyetin durdurulabilmesi imkanları Kanun'un öngördüğü önemli sayılabilecek yaptırımlardır. Burada, esas olan ilgili kanun ve yönetmeliklerin taviz verilmeden uygulanması ve öngörülen yaptırımların icra edilmesidir.

Çevre Kanununun ilgili hükümleri ile 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, kirlenmenin benzer şekilde tanımlandığı ve yasaklandığı görülmektedir. Ancak, 1982 Sözleşmesi, deniz çevresinin kirlenmesinden doğacak hukuki sorumluluk için kastı ararken, Çevre Kanunu bu noktada kast dışında kusuru da yeterli görmektedir. Yine, içerik açısından, Çevre Kanunu genel nitelikte bir düzenleme olduğundan sadece deniz çevresinin değil, aynı zamanda kara ve hava çevresinin kirlenmesini önleme amacı taşımaktadır. Kanun genel nitelikli hükümleri içermesi nedeniyle, hakkında özel kanun ve düzenlemeler bulunan deniz alanları hakkında uygulanmaz. Buna karşın, 1982 Sözleşmesi deniz hukukuna ilişkin bir düzenleme olduğundan dolayı ilgili kısmında sadece deniz çevresinin korunması ile ilgili birçok hüküm ihtiva etmektedir. Çevre Kanunu, sadece Türkiye'nin genel olarak çevre korunması konusunda uygulamasını gösterebilecek bir pozitif düzenlemedir. 1982 Sözleşmesi ise, deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası örf ve adet kurallarını büyük ölçüde yansıtan uluslararası deniz hukukuna ait bir düzenlemedir. Bu sebeple, esas itibarı ile aynı amacı gerçekleştirmeye yönelik olmalarına rağmen, her iki düzenleme arasında yapılaş ve yaptırım noktalarında farklılıklar mevcuttur. Bir iç hukuk düzenlemesi olan Çevre Kanunu'nda öngörülen idari para cezası, tazminat talepleri, faaliyetin durdurulması gibi yaptırımların uygulanması imkanı çok büyüktür. Ancak, uluslararası düzenlemeler egemen ve eşit devletler arasında akdedilen ve tarafları bağlayan sözleşmeler oldukları için, bunlar iç hukuktaki pozitif düzenlemeler gibi uygulanma şansına sahip değildirler. Zira, ilgili devletlerin karşılıklı rızası olmadan mahkemeye gidilmesi mümkün olmadığı gibi, uluslararası hukuk ve deniz hukuku etkin bir cebri icra mekanizmasına sahip değildir. Bu nedenlerle, deniz çevresinin korunması konusunda ulusal düzenlemelerin, devletler arasında eşgüdümün ve iş birliğinin sağlanması kaydıyla, daha etkin ve uygulanabilir olduğunu söyleyebiliriz.

2. 5312 Sayılı Acil Müdahale Kanunu

Denizlerimizde, özellikle Boğazlar bölgesinde son derece önemli ve tehlikeli deniz kazaları meydana gelmektedir. Kazalar sonucunda gemilerden denize petrol ve diğer zararlı maddelerin yayılması, yasal veya yasadışı yollardan taşıdıkları alıkların veya maddelerin denize boşaltılması nedeniyle, can ve mal güvenliği ile deniz çevresinin güvenliği ciddi tehdit altında kalmaktadır. Deniz kazalarından kaynaklanan riskler yanında, gemilerin normal operasyonlarından kaynaklanan sintine ve balast suyu gibi atıklar ile katı atıkların denize boşaltılması da deniz çevresinin kirlenmesine yol açabilmektedir. Bu sebeple, muhtemel bir deniz kazası esnasında oluşacak zararları önlemek, gerekli tedbirleri almak ve deniz çevresinin kirlenmesini önlemek veya azaltmak için gerekli teknik malzeme ve ekipmanların hazır bulundurulması ve Acil Müdahale planlarının yapılması gerekmektedir. Bu amaçla, Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının ortak çalışmaları sonucunda, 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun çıkarılmıştır.

Söz konusu Kanun, deniz kirliliğinin önlenmesi ve acil durumlarda müdahale bakımından, gemi ve her türlü diğer deniz araçlarından yapılan transferler ve boşaltmalar, petrol ve diğer doğal kaynaklı çıkarma, nakletme ve işletme faaliyetleri sırasında veya kıyıda bulunan tesislerde meydana gelen ve deniz ortamını etkileyen olaylar nedeni ile doğal kaynaklara verilen hasarı gidermek ve telafi etmek, ekolojik dengeye zarar verebilecek petrol ve türevleri, tehlikeli-zararlı alık ve maddeler ile nükleer maddelerden kaynaklanacak muhtemel kirliliği önlemek, azaltmak ve gidermek amacıyla uygulama ve müdahale esaslarını düzenlemektedir.

Kanunun yasalaşması ile; acil müdahaleyi gerektiren durumlarda gerekli koordinasyonun anında sağlanması, çeşitli kuruluşların elindeki mevcut imkanların olay mahalline vakit geçirmeden ulaştırılması

ve acil müdahale kanunu çerçevesinde görev ve sorumlulukları belirlenen kurum ve kuruluşların müdahale ve mücadelelere katkıları acilen sağlanarak acil müdahale imkan ve kabiliyeti arttırılmıştır.

Ayrıca, söz konusu Acil Müdahale Kanununun 24. maddesi ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 8,9,12,13,15,20 ve 28. maddelerine dayanılarak

21.10.2006 tarihinde (R.G.s.26326) Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. Yine, Çevre Bakanlığı tarafından deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi amacıyla, Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik çıkarılmıştır. Bu yönetmelik ile karasularımız, Marmara Denizi ve Boğazlar ile Münhasır Ekonomik Bölgede gemi kaynaklı kirliliğin, önüne geçilmeye çalışılmıştır. Yine Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği ile deniz sularının kalite kriterleri çerçevesinde 'tüm kıyı ve deniz sularının sağlıklı bir ortam halinde muhafazası için, deniz sularının genel kalite kriteri' belirtilmiştir. Yine aynı Yönetmeliğin 24. maddesi ile "her türlü motorlu su taşıtlarının yağ ve petrol atıklarını, sintine ve balast sularını su ortamlarına boşaltmaları yasaktır. Petrol ve türevlerini işleyen, doldurup boşaltan, depolayan işletmeler, kaza sonucu ve istenmeyen özel durumlar nedeniyle su ortamlarına petrol boşalması, ihtimali göz önünde bulundurularak, gerekli petrolle mücadele örgütü, ekipman ve malzemesini her an hazır bulundurmakla yükümlüdürler" denmektedir.

3. 1998 Tarihli Türk Boğazları Tüzüğü

Bilindiği gibi, Türk Boğazlarından geçişi 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi düzenlemektedir. Günümüzde önemi gittikçe artan deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz kazalarını önlemek amacıyla geçiş güvenliğine ilişkin trafik düzenlemeleri yapılması, geçiş hakkının özüne dokunmamak ve sözleşmenin açık hükümlerine ters düşmemek şartıyla, yetkisi Türkiye'ye saklı tutulmuştur. Türkiye bu amaçla deniz trafiğine ilişkin ilk kez 1994 yılında Boğazlar Tüzüğünü ve daha sonra 1994 tarihli Tüzüğü yürürlükten kaldıran 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğünü yürürlüğe koymuştur. Tüzüklerin yürürlüğe girmesiyle boğazlarda meydana gelen deniz kazalarında azalma olmuştur. Boğazlar Tüzüğünün amacı Montrö Sözleşmesi'nde belirlenen geçiş hakkının Özüne dokunmadan sözleşmenin 1. maddesinde yer alan "Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla deniz trafiğini düzenlenmektedir. Montrö Sözleşmesi, Boğazlardan geçiş yapmakta olan gemiler bakımından bir düzenleme getirir. Boğazlardaki limana uğrayan gemiler bakımından Türkiye'nin yetkilerini sınırlamaz.

Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak, deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek amacıyla yürürlüğe giren 1998 tarihli Tüzükle beraber, tamamen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) standartlarına uygun olarak yapılan trafik ayırım şemaları (TSS) uygulaması da başlamıştır. Tüzük üç ana unsurdan oluşmaktadır. Bunlar, COLREG kural 10'a göre tesis edilmiş trafik ayırım şemaları (TSS), Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kararına göre Gemi Raporlama Sistemi (SRS) ve seyir düzenlemeleridir. Sistemin en önemli unsurlarından birini oluşturan gemi raporlama sistemine göre limanlardan kalkan ve Türk Boğazları'na giriş yapacak gemilere belli bir süre önce bildirimde bulunma yükümlülüğü getirilmiştir. Geçişin kendine münhasır Montrö Sözleşmesi'ne dayalı ayrıcalığını belirtmek amacıyla eski tüzükteki "transit geçiş" kavramı yerine "uğraksız geçiş" kavramı getirilmiştir. Türk Boğazlarından geçen uğraksız gemiler dışındaki gemilerin kılavuz kaptan alma zorunda oldukları hükmü tüzüğe dahil edilmiştir.

Bu anılan hükümler haricinde 1998 tüzüğünün 26. maddesinde nükleer güçle yürütülen gemiler, nükleer yük veya atık taşıyan gemiler ve tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler açısından Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına yükü ilgili bilgi verme ve taşımayı IMO standartlarına göre yapma yükümü getirilmiştir. Deniz çevresinin korunması açısından 1982 B.M. Sözleşmesi'nin eşgüdüm prensibi uyarınca uluslararası deniz taşımacılığı ile yeknesaklığı sağlayan bu hüküm de Rusya Federasyonu tarafından eleştirilmektedir. 1998 tüzüğünün 29. maddesi ise genel olarak geçiş yapan gemilere mevzuatla çevre kirlenmesine karşı saptanmış tüm önlemleri alma yükümlülüğü getirmektedir.

Genel olarak tüm dünyada, özel olarak üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz açısından deniz çevresinin korunması hem denizdeki doğal kaynaklar hem de insan sağlığı açısından büyük önem taşımaktadır. Uluslararası deniz hukukunda, özellikle 1982 tarihli B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesinde deniz çevresinin korunmasına ilişkin çok ayrıntılı bir düzenleme yer almaktadır. Sözleşme, deniz kıyısı olsun olmasın tüm

devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğünü öngörmektedir. Bu amaçla, devletlerin iç hukuklarında deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etmek için gerekli yasal düzenlemeleri yapmaları ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirmeleri talep edilmektedir.

Kıyı devletleri, deniz çevresini korumak ve deniz ulaşımında güvenliği sağlamak amacıyla uluslararası alanda gerekli tedbirlerin alınması konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'ya başvurabilirler. Devletler, SOLAS Sözleşmesi'nin öngördüğü şekilde 'gemi raporlama sistemi (SRS)' veya gemi trafik hizmeti (VTS)' kullanımının zorunlu tutulması' gibi önlemlerin alınmasını talep edebilirler. Ayrıca, IMO'dan bazı deniz alanlarının 'özel hassas -duyarlı- deniz alanı (ÖHDA / ÖDDA)'¹ ilan edilmesi veya

1

Hali hazırda ÖHDA ilan edilmiş olan alanlar:

liman devleti kontrolü' gibi önlemlerin alınması da talep edilebilir. Böylece, tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişinin yasaklanması ve bazı hassas deniz kesimlerinde zorunlu kılavuz hizmeti verilmesi mümkün olabilir.

Etrafı denizlerle çevrili ülkemizde deniz çevresinin korunması konusunda 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5312 sayılı Acil Müdahale Kanunu ve Montrö Sözleşmesinin Türk Boğazlarından yabancı gemilerin geçişine ilişkin hükümleri önem taşımaktadır. Çevre Kanunu'nda öngörülen para cezalarının günümüz koşulları ile uyumlu hale getirilmesi ve cezaların deniz çevresinde meydana gelen zararın tazmin edilmesinden çok, zararı önleyici nitelikte olması gerekmektedir. Ayrıca, Montrö Sözleşmesi'ndeki yabancı gemilerin geçişine ilişkin hükümlerin, insan sağlığı, seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunması amacı göz önünde bulundurularak tekrar gözden geçirilmesi zorunluluğu vardır.

Türk Boğazlarındaki zorunlu gemi raporlama sistemi (SRS) TÜB- RAP' sistemidir. Boğazlardan 'uğraksız' geçiş yapan yabancı gemiler uymak zorunda değildir. Ayrıca bir VTS olarak 'Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)' de TÜBRAP ile beraber kullanılmaktadır. Raporlama sistemlerinin sağladığı bilgiler, trafik hizmetlerinin daha etkin uygulanmasına önemli derecede katkı sağlamaktadır. Bu büyük katkı sebebiyle iki önlem birbirinin ayrılmaz parçası gibi görülmeye başlamış ve aralarındaki ayrımın uygulayıcılar nezdinde gittikçe kaybolduğu ifade edilmiştir. Son dönemde, 'Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistem Yükseltmesi ve ilavesi Projesi' kapsamında ASELSAN ve HAVELSAN tarafından geliştirilen yerli sistemlerin kurulundan da gerçekleştirilmiştir.

Türkiye, IMO'ya başvurarak Boğazlar bölgesinin ÖHDA ilan edilmesini talep edebilir. Zorunlu kılavuzluk önleminin Torres Boğazı ilan sürecinde daha önceden tartışılıp, uluslararası boğaz niteliğindeki bölgede uygulanan uğraksız geçiş rejimine zarar vereceği iddiasıyla kabul edilmemesi ve Montrö Sözleşmesi'nde kılavuzluğun ihtiyarı bırakıldığına dair hükmün mevcudiyeti sebebiyle, İstanbul Boğazının ÖHDA ilan edilmesinden gerekli menfaatin sağlanamayacağı düşünülmüş ve etkili girişimler yapılmamıştır. Oysa İstanbul Boğazı'nın hassas nitelikleri, uluslararası hukukun

Büyük Bariyer Resifi, Avustralya, 1990; The Sabana-Camagüey Takımada Sulan, Küba, 1997; Malpelo Adası Çevresi, Kolombiya, 2002; Florida Keys Çevresi, ABD, 2002; Wadden Denizi, Danimarka-Almanya-Hollanda, 2002; Paracas Ulusal Rezervi, Peru, 2003; Batı Avrupa Sulan, 2004; Torres Boğazı, Avustralya-Papua Yeni Gine, 2005; Kanarya Adaları, İspanya, 2005; Galapagos Takımada Sulan, Ekvador, 2005; Baltık Denizi, Danimarka-Estoniya-Finlandiya-Almanya-Letonya-Litvanya-Polonya-İsveç, 2005; Papahâna-umokuâkea Ulusal Deniz Anıtı, ABD, 2007; Bonifacio Boğazı, Fransa-İtalya, 2011; Saba Adası Kıyıları, Hollanda, 2012; Güneybatı Mercan Denizi, Avustralya, 2015; Jomard Kanalı, Papua Yeni Gine, 2016; Tubbataha Resifleri Tabiat Parkı, Filipinler, 2017.

bütün enstrümanları kullanılarak tescil edilmelidir. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin kılavuzluk ve römorkör düzenlemelerinde 'clausula rebus sic stantibus' ilkesine dayanarak değişikliğe gidilmesi de gündeme getirilmelidir. Ayrıca yapılması gündemde olan Kanal İstanbul Projesinin, İstanbul Boğazı'ndaki trafiği rahatlatma fonksiyonunu yerine getirmesi ancak halihazırdaki geçiş imkanlarından daha cazip şartlar sunmasıyla mümkün olacaktır. Atılacak adımlarla İstanbul Boğazı'ndaki geçiş şartları ne kadar sıkı düzenlenirse, Kanal İstanbul geçişi de uluslararası gemi trafiği için o kadar cazip hale gelecektir. Böylece, boğazlardaki seyir ve deniz trafiği daha güvenli gerçekleştirilecektir.

DOKUZUNCU BÖLÜM

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜM YOLLARI¹

I- 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ UYARINCA UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜM SİSTEMİNE DAİR GENEL BİLGİLER

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarının yapıldığı Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının başlangıcında, pek çok devlet Sözleşme den doğan uyuşmazlıkların, bağlayıcı karar gerektiren zorunlu yargısal usullere tabi olması gerektiği konusunda hemfikir olmuşlardır. Ancak yine başlangıçtan itibaren uyuşmazlıkların hangi yargı merciine götürülmesi gerektiği hususunda devletlerarasında dört farklı görüş ortaya çıkmıştır.

Birinci görüşteki devletlere göre, deniz hukuku uyuşmazlıkları için bu konuda çeşitli önemli kararlar da vermiş olan Uluslararası Adalet Divanı yetkili kılınmalıdır. Bu görüşün gerekçesi uluslararası yargının yeknesaklaştırılması ihtiyacı ve çok sayıda mahkeme bulunmasının birbiriyle çatışan kararlar verilebilme tehlikesini taşımasıdır².

İkinci görüşteki devletler ise, özel bir Deniz Hukuku Mahkemesi kurulması gerektiği fikrini savunmuşlardır. Bu fikirlerini; Uluslararası Adalet Divanı'na göre daha az muhafazakâr, yeni deniz hukukunu daha iyi anlayabilecek ve çeşitli hukuk sistemleri ile dünyanın farklı bölgelerini daha çok temsil edebilecek bir mahkemeye duyulan ihtiyaç olarak açıklamışlardır. Ayrıca Uluslararası Adalet Divanı sadece devletlerin başvurusuna açık ol

Bu bölümde yer alan bilgiler ve daha geniş açıklamalar için bkz. Abdulkadir Gülçür, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Yapısı ve Yargı Yetkisi, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 1. Baskı, 2018.

‘ Shabtai Rosenne ve Louis B. Sohn, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, Volume V, Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1989, s. 41; John G. Merrills, International Dispute Settlement, Fifth Edition, Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2011, s. 170. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu birinci görüşteki devletler için bkz. Rosenne ve Sohn, s. 41, dn.2. Rosenne ve Sohn'un yukarıda künyesi verilen eseri, Virginia Şerhi olarak da geçmektedir.

duğu için bazı deniz hukuku meselelerinde uluslararası örgütlerin, şirketlerin ve bireylerin başvurabileceği bir mahkeme olması önem taşımaktadır³.

Üçüncü görüşteki devletler daimî mahkemelerin oldukça katı olduğunu savunarak, yeni bir mahkeme kurulmasına karşı çıkmışlardır. Zira daimî mahkemelerde taraflar, uyuşmazlık konuları hakkında en bilgili yargıçları seçememekte ve önceden belirlenmiş, hantal ve yavaş bir yargılama usulünü kabul etmek zorundadırlar. Buna karşın tahkim daha esnek bir usul getirmektedir. Tarafların kendi hakemlerini seçmesine izin verilmekte ve böylece mahkemenin düzgün bir dengeye sahip olması sağlanabilmektedir. Ayrıca taraflar aralarındaki uyuşmazlığa ilişkin hızlı bir karar elde edebilmek için hızlandırılmış bir tahkim usulünü kararlaştırabilirler.

Dördüncü görüşteki devletler ise daha fonksiyonel bir yaklaşımı savunarak her bir uyuşmazlık kategorisi için (seyrüsefer, balıkçılık, deniz kirliliği, deniz dibi madenciliği vb.) ayrı bir özel usul getirilmesini önermişlerdir⁴.

Bu farklı görüşlere ilişkin bir çözüm bulunması için 1974 yılında uyuşmazlık çözümüne ilişkin gayri resmi bir çalışma grubu toplanmış, ertesi yıl konu ile ilgilenen heyetlerle daha da genişletilmiş özel bir toplantı İsviçre'nin Montrö kentinde gerçekleştirilmiştir. Sonrasında çalışma grubu, üç yargı merciini içeren (tahkim mahkemesi, Deniz Hukuku Mahkemesi ve Uluslararası Adalet Divanı) bir metin hazırlamış ve yetkili mahkemenin de hakkında dava açılacak devletin önceden kabul ettiği mahkeme olacağını kabul etmişlerdir. Konferansın dördüncü oturumundaki tartışmalar neticesinde, her bir uyuşmazlık kategorisi için özel bir yargılama usulünün dördüncü yargı merci olarak eklenmesine karar verilmiştir⁵.

Gayri resmi grubun beşinci oturumunda, bazı devletler davacının açıkça kabul etmemiş olduğunu belirttiği bir yargı merciine sırf davalı kabul ettiği için gitmek zorunda kalınmasına şiddetle itiraz etmişlerdir. Bunun üzerine uzlaşmaya vanılarak, en tatmin edici alternatifin tahkim yolu olacağına karar verilmiştir. Aynı şekilde her iki tarafın da bir bildirimde bulunmamış olması durumunda tahkim yolunu kabul etmiş olacakları kararlaştırılmıştır. Bu dört yargı merciinin isimlerinin hangi sırayla yazılacağına ilişkin de çeşitli öneriler yapılmıştır. Örneğin, Hollanda ve İsviçre BM'nin temel yargı merci olarak

Uluslararası Adalet Divanı'nın ilk sırada yazılmasını önermiş ancak bu öneri yeterli destek görmemiştir. Buna karşılık De

Rosenne ve Sohn, s. 42 .

⁴ Rosenne ve Sohn, s. 42; Merrills, s. 170.

⁵ Rosenne ve Sohn, s. 43,

niz Hukuku Mahkemesi ilk sırada yazılmış⁶ ve mahkemenin uluslararası statüsü ve itibarını vurgulamak üzere ismi "Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi" olarak değiştirilmiştir. "Mahkeme" (tribunal) yerine "Divan" (court) kelimesinin kullanılması önerisi ise kabul görmemiştir⁷.

Uluslararası hukukta, uyuşmazlık çözüm usullerinin seçiminde serbestlik ilkesi esastır. Bu ilke, BM Şartı'nın 33. ve 95. maddelerinde yansımaları bulmuştur. İlkenin deniz hukukuna yansımaları ise 1982 BMDHS m. 287'de⁸ görmekteyiz⁹. Sözleşme'nin hazırlık safhasında uyuşmazlık çözümüne ilişkin farklı fikirlere yönelik geliştirilen çözüm, ileri sürülen dört farklı yargısal çözüm yolunu da içeren ve bunların arasından seçim yapılabilmesini sağlayan bir sistemdir¹⁰. Yukarıda ayrıntılarını açıkladığımız Montrö'de yapılan çalışma toplantıları ile ortaya çıkmış olması nedeniyle "Montrö formülü" (Montreux formula) olarak adlandırılan ve m. 287'de yer verilen bu sistem sayesinde, zorunlu yargısal çözüm usulleri getiren Sözleşmenin geniş kabul görmesi amaçlanmıştır".

Bir uyuşmazlığın tarafları konumundaki 1982 BMDHS ile bağitlanmış olan devletler, eğer 287. madde uyarınca aynı uyuşmazlık çözüm usulünü kabul etmiş iseler, taraflar aksine anlaşmadıkları sürece uyuşmazlığın bu usule havale edilmesi zorunludur¹². Şayet taraflar farklı uyuşmazlık çözüm usullerini kabul etmiş iseler, aksine anlaşmadıkları sürece uyuşmazlığın Ek VII uyarınca oluşturulacak tahkim mahkemesine havale edilmesi zorun-

6

7

S

9

10

11

12

Bu durumun sebebi, Mahkeme'nin devlet dışı kuruluşların da dâhil olduğu uyuşmazlıklara bakabilen geniş kapsamlı yetkiye sahip benzersiz yeni bir yargısal organ olması olarak açıklanmıştır. (Bkz. A. O. Adede, "Streamlining the System for Settlement of Disputes under the Law of the Sea Convention", Pace Law Review, Volume 1, Issue 1 (1980), s. 41).

Rosenne ve Sohn, s. 44.

Madde 287/1 e göre; "Bu Sözleşmeyi imzalarken, onaylarken veya ona katılırken yahut daha sonra herhangi bir zamanda bir devlet yazılı bildirim ile bu Sözleşme'nin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili uyuşmazlıkların çözülmesi konusunda aşağıdaki araçlardan birisini veya daha fazlasını seçmekte serbest olacaklardır: i, Ek Viya göre kurulmuş olan Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (International Tribunal for the Law of the Sea), ii. Uluslararası Adalet Divanı (International Court of Justice), iii. Ek VH'ye göre oluşturulan tahkim mahkemesi (Annex VII Arbitral Tribunal), iv. Ek VHI'de belirtilen uyuşmazlık kategorilerinden (balıkçılık, deniz çevresinin korunması ve muhafazası, bilimsel deniz araştırmaları, gemilerden kaynaklanan kirlenme de dâhil olmak üzere seyrüsefer konuları) biri veya daha fazlası için Ek VIII'e göre oluşturulan tahkim mahkemesi (Annex VIII Arbitral Tribunal)".

Shabtai Rosenne, Provisional Measures in International Law, Oxford, New York: Oxford University Press, 2005, s. 45.

Merrills, s. 170.

Adede, s. 21; Akkutay, s. 27.

Bkz. 1982 BMDHS m. 287/4.

ludur¹³. Bunların haricinde, eğer bir devlet 1982 BMDHS ile bağitlanmış olmasına karşın, m. 287 uyarınca hangi uyuşmazlık çözüm usul ya da usullerini seçtiğine dair bir bildirimde bulunmamışsa veya dar bir bildirimde bulunmuş olması nedeniyle dâhil olduğu uyuşmazlık bu bildirimin kapsamı dışında kaldıysa, Ek VII uyarınca oluşturulacak tahkim mahkemesine gitmeyi kabul etmiş sayılır^{14 15}.

Günümüz itibariyle 1982 BMDHS'nin tarafı olan 168 uluslararası hukuk süjesinden (167 devlet ve Avrupa Birliği)¹³, yaklaşık dörtte biri uyuşmazlık çözüm usullerinden hangisi ya da hangilerini seçtiğine dair bir bildirimde bulunmuştur¹⁶. Bu durum da bildirimde bulunmayan çok sayıda devletin 1982 BMDHS'nin yorumlanması veya uygulanması ya da bu Sözleşmenin amaçları ile ilgili bir uluslararası anlaşmanın yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bir uyuşmazlık yaşaması halinde, Ek VII uyarınca oluşturulacak tahkim mahkemesine başvurmak zorunda olduğunu göstermektedir¹⁷. Esasında Ek VII tahkiminin çeşitli nedenlerden ötürü hem Uluslararası Adalet Divanı hem de Uluslararası Deniz Hukuku Mahkeme- si'ne göre daha tercih edilebilir olduğu söylenebilir. Bu unsurlar; verimlilik, esneklik, gizlilik ve mahkemenin yapısını belirlemede daha etkili olma olarak sıralanabilir¹⁸. Dolayısıyla, devletlerin büyük çoğunluğunun Ek VII

¹³ Bkz. 1982 BMDHS, m. 287/5.

¹⁴ Bkz. 1982 BMDHS, m. 287/3.

¹⁵ Liste için bkz. http://www.un.org/depis/los/reference_files/chi'onological.Jists_of_ratifications.htm (Çevrimiçi: 23.07.2016).

¹⁶ Bazı devletler, m. 287'deki uyuşmazlık çözüm usulleri bakımından yalnızca tek bir yargı merciini seçerken, bazıları birden fazla yargı merciini seçerek hangisini öncelikle tercih ettiğini sırasıyla belirlemiştir. Birden fazla yargı merciini seçen devletlerden bir kısmı ise seçtiği bütün yargı mercilerini sıralamaya koymaksızın eşit derecede öncelikli kabul ettiğini beyan etmiştir. Portekiz bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Uyuşmazlık çözüm usullerini belirleyen devletlerin hangi yargı mercilerini seçtiklerine dair tablo için bkz.

http://www.un.org/depts/los/settlement_of_disputes/choice_procedure.htm (Çevrimiçi: 09.05.2016).

" Churchill, Trends in Dispute Settlement in the Law of the Sea, s. 145. Yazar, 1982 BMDHS nin hazırlık görüşmelerinde uyuşmazlık çözümüne ilişkin hükümlerde yargı mercii seçimine yer verilmesinin esaslı bir unsur olarak görüldüğünü belirterek, şu ana kadar az sayıda devletin seçtiği usul ya da usulleri bildirmesinin şaşırtıcı olduğunu ifade etmiştir. Buna göre, bu durum büyük oranda ulusal hükümetlerdeki bürokratik yavaşlığa veya Ek VII tahkimine gitmeye razı olmalarına bağlanabilir. Yazar, daha eski tarihli bir çalışmada, bunların haricinde farklı nedenlerin de olabileceğini ifade etmiştir. Bu doğrultuda, bazı devletler, diğer devletlerin hangi uyuşmazlık çözüm usullerini seçeceğini görmek veya 1982 BMDHS ile kuşulan yeni mahkemelerin nasıl çalıştığını anlamak için bekliyor olabilirler. (Churchill, Some Reflections on the Operation of the Dispute Settlement System, s. 395).

James Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, 8th Edition, Oxford: Oxford University Press, 2012, s. 735. Uyuşmazlık taraflarının, uluslararası daimi mah- tahkimine razı olmalarının, hangi yargı mercini seçtiklerini belirlemek zonanda kalmamalarına yol açtığını düşünebiliriz¹⁹.

Ek VIII tahkimi ise yapısal olarak Ek VII tahkimine benzerdir. Bununla birlikte önemli bir farklılığı, uyuşmazlık taraflarının talebi üzerine kurulan özel tahkim mahkemesinin, 1982 BMDHS Ek VIII m. 5 uyarınca, uyuşmazlığa dair bir soruşturma yürütmek ve taraflar arasında anlaşmazlığa neden olan vakıaları saptama yetkisine sahip olmasıdır. Taraflar aksine anlaşmadığı sürece, tahkim mahkemesinin tespit ettiği vakıalar, taraflar bakımından nihai kabul edilecektir. Bugüne kadar Ek VIII özel tahkim mahkemesine giden bir uyuşmazlık bulunmamaktadır²⁰.

Önem arz eden bir diğer farklılık ise Ek VIII m. 2'ye göre balıkçılık, deniz çevresinin korunması ve muhafazası, bilimsel deniz araştırması ve seyrüsefer konularından her biri için ayrı ayrı hazırlanacak listeye taraf devletlerin; hukuki, bilimsel veya teknik açılardan ilgili alanda yetkili kişileri aday gösterebilmesidir. Görüldüğü üzere hakem listesinde yer alabilmek için hukukçu olmak şart olmayıp, bilimsel veya teknik uzmanlarda aday gösterilebilmektedir²¹. Esasında Ek VU'ye göre de hakemlerin denizcilik alanında uzmanlaşmış olması yeterli olup, hukukçu olmaları şart koşulmamıştır²². Ancak uygulamada her bir uyuşmazlık için oluşturulan Ek VII tahkim mahkemelerinin üyelerine baktığımızda, neredeyse tamamının uluslararası hukuk (özellikle de deniz hukuku) alanında uzmanlaşmış ve tanınmış hukukçular olduğunu görüyoruz.

1982 BMDHS ile Uluslararası Adalet Divanı haricinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi adıyla yeni bir mahkeme kurulmasının birkaç

kemelere gitmek yerine tahkimi tercih etmesini aynı ilkeler çerçevesinde açıklayan ve tahkimin bu özellikleri yerine getirme hedefi olduğunu ifade eden ayrıntılı açıklamalar için bkz. Halil Rahman Başaran, Uluslararası Tahkim, 1. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014, s. 7 vd.

¹ Churchill'e göre tahkimin tercih edilmesi biraz şaşırtıcıdır. Zira tahkim daha fazla çaba ve masraf getirmektedir. Bu nedenle, uyuşmazlık taraflarının tahkim seçme nedenleri; Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi veya Uluslararası Adalet Divanı'ndan büyük oranda farklı bir yargılama usulünü benimsemek ya da üçüncü bir tarafın davaya müdahalesinden sakınmak istemeleri olabilir. Bunun haricinde, yargılamanın kamuya açık olmasını istememelerinden de kaynaklanabilir. Özellikle bu son durum, deniz alanlarının sınırlandırılması davaları bakımından önem arz etmektedir. (Churchill, Some Reflections on the Operation of the Dispute Settlement System, s. 295 vd.).

²⁰ Crawford, s. 735.

Uluslararası tahkimde hakemlerin yalnızca hukukçulardan oluşması zamanla tutucu ve yeniliklere kapalı bir yapının oluşmasına neden olabilir. Bu nedenle teknik meselelerde hukukçu olmayan alanında ilgili uzmanların tahkim müessesesinde yer alması faydalı olacaktır. (Başaran, s. 21 vd.).

" 982 BMDHS Ek VTI m. 2; Natalie Klein, Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea, New York: Cambridge University Press, 2005, s. 56.

önemli nedeni bulunmaktadır. Bu nedenlerin en önemlilerinden biri de gelişmekte olan ülkeler ile sosyalist ülkelerin Uluslararası Adalet Divanı'na güven duymamalarıdır²³. Bir diğer önemli neden ise devlet dışı kuruluşların da Mahkemeye başvurmasını sağlayacak biçimde 1982 BMDHS'de Mahkeme'nin yargı yetkisinin geniş tutulmuş olmasıdır²⁴.

II- ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU MAHKEMESİ

1. MAHKEME NİN YAPISI

A) Mahkeme'nin Göreve Başlaması ve Hukuki Statüsü

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin²⁵ VI numaralı ekiyle Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Statüsü oluşturulmuştur. Mahkemenin merkezi, Federal Almanya Cumhuriyeti nin Hamburg kentinde yer almaktadır. Mahkeme istediği takdirde başka yerlerde de oturum yapabilir ve görevlerini yerine getirebilir.²⁶

Mahkeme 19 Ekim 1996 tarihinde yargıçlarının yemin töreni ile resmen görevine başlamıştır²⁷. Ocak 2017 itibarıyla, 13 Kasım 1997'de Saint Vincent ve Grenadinler'in M/V Saiga gemisinin derhal serbest bırakılmasına ilişkin başvurusundan günümüze kadar mahkemeye 25 dava başvurusu olmuştur²⁸.

Uluslararası Adalet Divanı'na ise, 22 Mayıs 1947'deki Korfu

²³ Klein, s. 54; Churchill, Trends in Dispute Settlement in the Law of the Sea, s. 146. Klein özellikle Küba örneğini vermektedir. Gerçekten de Küba, m. 287 uyarınca yaptığı bildirimde hangi uyuşmazlık çözüm usulünü kabul ettiğini bildirmemiş ancak hiçbir uyuşmazlık türünde Uluslararası Adalet Divanının yargı yetkisini kabul etmeyeceğini açıkça belirtmiştir. Küba'nın bildirimi için bkz. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm (Çevrimiçi:09.05.2016)

²⁴ Adede, s. 20. Özellikle, deniz dibinin araştırılması ve işletilmesi konularında yer alma potansiyeline sahip devlet dışı aktörlerin uyuşmazlıklara taraf olmaları halinde, Mahkeme nin Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'ne başvuracak olmaları, Mahkeme'nin önemini arttırmaktadır.

1982 BMDHS ve eklerinin Türkçe metinleri için bkz. Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar (Ed. Reşat Volkan Günel), 7. Baskı, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2014, s. 221 vd.; Selami Kuran, Derya Aydın Okur, Reşat Volkan Günel ve Meltem Sanbeyoğlu, Uluslararası Hukuk Temel Metinler, 3. Baskı, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2014, s. 353 vd.

²⁶

Mahkeme Statüsü m. 1.

²⁷

Yusuf Aksar, Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II, 2. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2013, s. 72.

<https://www.itlos.org/en/cases/> (Çevrimiçi: 21.01.2017). 1982 BMDHS m. 292 uyarınca gemi ve mürettebatının derhal serbest bırakılması ile m. 290/5 uyarınca tahkim mahkemesinin teşekkülünü

beklerken geçici tedbirlerin emredilmesi hususlarında Malike- menin zorunlu yargı yetkisine sahip olması şu ana kadar baktığı davaların çoğunluğunun bu iki başlık altında olmasını sağlamıştır. (L.D.M. Nelson, "The Jurisprudence of

Kanalı davasından Ocak 2017'ye kadar, 166 dava başvurusu olmuştur²⁹. Bu bakımdan Mahkemenin daha yakın bir tarihte kurulmuş olması ve sadece deniz hukuku uyuşmazlıklarına bakabilmesi nedeniyle bakmış olduğu dava sayısının Divan'a kıyasla az olmadığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Özellikle son yıllarda Mahkemeye yapılan başvuru sayısında yaşanan artış, devletlerarası camiada saygın bir uluslararası yargı merci olarak kabul edildiğinin kanıtı olarak görülebilir.

Uluslararası Adalet Divanı ve BM Güvenlik Konseyinin kurduğu ad hoc ceza mahkemelerinden farklı olarak, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, BM Örgütü'nün çatısı altında yer alan bir organ değildir³⁰. Bu nedenle Mahkeme'nin tıpkı belirtilen yargı mercileri gibi diplomatik imtiyaz ve bağıışıklıklardan yararlanması için Sözleşmeye taraf devletlerin yedinci toplantılarında "Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin İmtiyaz ve Bağıışıklıklarına İlişkin Anlaşma", 23 Mayıs 1997 itibariyle oybirliğiyle kabul edilmiştir³¹. Anlaşma, 30 Aralık 2001 itibariyle yürürlüğe girmiştir.

Mahkeme'nin hukuki statüsü 1982 BMDHS ve İmtiyaz ve Bağıışıklıklara İlişkin Anlaşma'dan kaynaklanmaktadır. Tıpkı diğer pek çok hükümetler- rası örgüt gibi Mahkeme de uluslararası hukukun bir öznesi konumundadır. Bu doğrultuda tüzel kişiliği haizdir ve belirli hakları kullanma ve belirli yükümlülükler altına girme hususunda yetkilidir³². Bu durum, İmtiyaz ve Bağıışıklıklara İlişkin Anlaşma'nın 2. maddesinde; "Mahkeme tüzel kişiliği haizdir. Kontrat yapma, menkul ya da gayrimenkul mal iktisap etme ve elden çıkarma, yasal usullere başvurma haklarına sahiptir" şeklinde ifade edilmektedir.

Mahkeme'nin anlaşma yapma yetkisi, sadece özel kişi veya kuruluşlarla kontrat yapabilmekle sınırlı olmayıp, uluslararası hukukun bir öznesi

ih International Tribunal for the Law of the Sea: Some Observations", Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum (Ed.), Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah içinde (1967-1988), Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, s. 967). Bu iki usulün yanı sıra, son yıllarda uyuşmazlık taraflarının aralarında anlaşmak suretiyle, farklı türdeki deniz uyuşmazlıklarının esastan çözülmesi için Mahkemeye başvurduklarını görmekteyiz.

¹⁹ <http://www.icj-cij.org/docket/index.phpPpl> =3 (Çevrimiçi: 21.01.2017).

²⁰ Joseph Akl, "The Legal Status, Privileges and Immunities of the International Tribunal for the Law of the Sea". Max Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 2 (1998), s. 342.

⁵¹ Documents of the Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, SPLOS/25, 5 June 1997. Taraf devletlerin toplantılarına ilişkin dokümanlara ulaşmak için bkz.

http://www.un.org/depts/los/meeting_states_parties/SPLOS_documents.htm (Çevrimiçi: 24.11.2016)

Akl, The Legal Status, Privileges and Immunities, s. 344.

olarak, uluslararası alanda anlaşmalar da yapabilmektedir. Bu kapsamda Mahkemenin merkezine ilişkin Federal Almanya ile yapılan Anlaşma ile BM ile yapılan İş birliği ve İlişki Anlaşması örnek verilebilir³³.

İmtiyaz ve Bağıışıklıklara İlişkin Anlaşma'nın 5. maddesi; Mahkeme'nin, onun mülkünün, mal varlıklarının ve fonlarının bağıışıklığı hususunu düzenlemektedir. Maddenin ilk fıkrasına göre; Mahkeme herhangi bir muayyen olayda açıkça bağıışıklıktan feragat etmedikçe, yasal süreçlere ilişkin olarak bağıışıklıktan faydalanacaktır.

İkinci fıkraya göre ise, Mahkeme'nin, mülkü, mal varlıkları ve fonları nerede olursa olsun ve kimde bulunuyorsa bulunsun, arama, el kovma, müsadere, haciz, kamulaştırma veya icrai, idari, yargısal ya da yasama faaliyeti şeklinde gerçekleştirilecek herhangi bir müdahale biçiminden bağıışıktır. Benzer şekilde Mahkeme'nin arşivleri, kendine ait veya elinde bulundurduğu tüm dokümanlar nerede bulunurlarsa bulunsunlar, her zaman için dokunulmazdır³⁴.

B) Mahkeme Üyeliklerinin Dağılımı ve Üyelerin Seçimi

Mahkeme 21 bağıımsız üyeden oluşmaktadır. Bu üyeler hakkaniyet ve dürüstlük bakımından en yüksek şöhreti haiz ve deniz hukuku sahasında tanınmış yetkinliğe sahip kimseler arasından, 1982 BMDHS'ye taraf devletlerin toplanarak yaptıkları oylama neticesinde seçilmektedirler. Mahkemenin teşekkülünde dünyanın başlıca hukuk sistemlerinin temsili ve adil coğrafi dağılımın sağlanması amaçlanmaktadır³⁵.

Mahkeme üyelerinin birden fazlası aynı devletin vatandaşı olamaz. Mahkeme üyeliği bakımından,

birden fazla devletin vatandaşı olan bir kimse, mutaden medeni ve siyasi haklarını kullandığı devletin vatandaşı sayılacaktır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından saptanan her bir coğrafi

³³ Akl, s. 345,

³ İmtiyaz ve Bağışıklıklara İlişkin Anlaşma, m. 6.

Statü m. 2, Mahkemenin mevcut üyelerine baktığımızda, bu kuralın yansıması görülmektedir. Farklı coğrafi bölgelerden ve hukuk sistemlerine sahip ülkelerin vatandaşlarından teşekkül eden mahkemenin üyeleri şu şekildedir: Başkan Vladimir Vladimirovich Golitsyn (Rusya Federasyonu), Başkan Yardımcısı Boualem Bouguetaia (Cezayir), Üyeler; Vicente Marotla Rangel (Brezilya), P. Chandrasekhara Rao (Hindistan), Joseph Akl (Lübnan), Rüdiger WolCmm (Almanya), Tafsir Malick Ndiaye (Senegal), José Luis Jesus (Cabo Verde), Jean-Pierre Cot (Fransa), Anthony Amos Lucky (Trinidad ve Tobago), Slanislav Pawlak (Polonya), Shunji Yanai (Japonya), James L. Kaleka (Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti), Albert J. Hoffmann (Güney Afrika), Zhiguo Gao (Çin). Jin-Hyun Paik (Kore Cumhuriyeti), Elsa Kelly (Arjantin), David Joseph Attard (Malta), Markivan Z. Kulyk (Ukrayna), Alonso Gómez-Robledo Verduzco (Meksika), Tomas Heidar (İzlanda). <https://www.itlos.org/the-tribunal/members/> (01.05.2015).

gruptan üçten az üye olmayacaktır³⁶. Bu kurallar doğrultusunda 1982 BM- DHS'ye taraf devletlerin delegelerinin, 24 Temmuz - 2 Ağustos 1996 tarihleri arasında New York'ta yaptıkları beşinci toplantılarında, mahkemenin 21 üyeliğinin şu şekilde dağılımına karar vermişlerdir. Afrika grubu 5 üye, Asya grubu 5 üye, Doğu Avrupa grubu 3 üye, Latin Amerika grubu 4 üye ve son olarak Batı Avrupa ile Diğer Devletler grubu 4 üyeden oluşmak suretiyle mahkemenin teşekkülü sağlanmış olacaktır³⁷. Ancak bu düzenleme 2006 yılından itibaren yoğun tartışmalara neden olmuş ve Asya grubu ile Afrika grubu düzenlemenin değişmesi için ısrar etmişlerdir.

1982 BMDHS'ye taraf devletlerin delegelerinin, 22 Haziran 2009'da New York'ta yaptıkları on dokuzuncu toplantılarında, Batı Avrupa ile Diğer Devletler grubunun üye sayısının dörtten, üçe düşürülmesine ve buradan gelen bir üyeliğin, her bir seçimde Asya grubu, Afrika grubu ile Batı Avrupa ve Diğer Devletler Grubu arasında dönüşümlü olarak el değiştirmesine karar verilmiştir³⁸.

"Başlıca hukuk sistemlerinin temsili" ve "adil coğrafi dağılım" kriterlerinin nasıl yorumlanması gerektiğine ilişkin genel bir anlaşma bulunmamasına rağmen, Uluslararası Adalet Divanı ile kıyasladığımızda, üyeliklerin dağılımına ilişkin daha adil bir düzenleme olduğunu söyleyebiliriz. Zira Birleşmiş Milletlere faikli bölgelerden ve farklı hukuk sistemlerinden yeni devletler üye olmasına karşın, Uluslararası Adalet Divanının 15 üyeliğinin üçte biri yani tam 5 üyelik, Batı Avrupa ve Diğer Devletler grubuna verilmektedir ki bu durum belli bir bölgenin aşırı temsiline yol açmaktadır³⁹. Hâlbuki Ulusla rarası Adalet Divanı Statüsü 'nün 9. maddesi, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Statüsü' ne benzer şekilde, "başlıca hukuk sistemlerinin temsili" ve "temel uygarlıkların temsili" kriterlerini şart koşmaktadır. Bazı yazarlar bu durumu, Mahkeme'nin teşekkülünde, Uluslararası Adalet Divanı na kıyasla, gelişmekte olan ülkelere daha fazla ağırlık verildiği şeklinde yorumlamışlardır. Bununla birlikte, şimdiye kadar, Mahkeme üyelerinin coğrafi kökenlerinin, verilen kararlardaki etkisinin varsa bile çok az oranda olduğu görülmektedir⁴⁰.

^w Mahkeme Statüsü m. 3.

Budislav Vukas, "The International Tribunal for the Law of the Sea: Some Features of the New International Judicial Institution", The Law of The Sea, Selected Writings içinde (301-315), Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2004, s. 305.

38

Philippe Gautier, "The International Tribunal for the Law of the Sea: Activities in 2009", Chinese Journal of International Law, Vol.9, No.4 (November 2010), s. 786; Helmut Tu- erk, Reflections on the Contemporary Law of the Sea, Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012, s. 127.

³⁹ Vukas, s. 305.

40

Bkz. Tuerk, Reflections on the Contemporary Law of the Sea, s. 127.

Mahkeme üyelerini belirleme ve atama ilkeleri Uluslararası Adalet Divanı üyelerininki ile paralellik taşımaktadır. Ayrıca Uluslararası Adalet Di- vam'ndan farklı olarak uyuşmazlıklar hakkında araştırma yapma prosedürü öngörülmüştür⁴¹. Bununla birlikte üyelerin seçimi konusunda iki yargı mercii arasında

farklılıklar bulunmaktadır. Birleşmiş Milletlerin temel yargı organı olan Uluslararası Adalet Divanının üyeleri Birleşmiş Milletler Genel Kurulu ve Güvenlik Konseyi tarafından yapılan ayrı oylamalarla seçilmektedir. Diğer taraftan, 1982 BMDHS ve bunun VI numaralı Eki olan Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Statüsü'ne göre kurulan bağımsız bir yargı kuruluşu olarak Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi üyeleri, 1982 BMDHS'ye taraf devletlerin toplanmaları sonucunda seçilmektedir⁴². Mahkeme üyeleri 9 yıl için seçilmektedirler ve yeniden seçilebilme hakkına sahiptirler. Ancak, ilk seçimde seçilen üyelere yedisinin görev süresi üç senenin sonunda sona ermekte ve diğer yedi üyenin süresi altı yılın sonunda sona ermektedir⁴³.

Hiçbir mahkeme üyesi, herhangi bir siyasi veya idari görevi yapamaz ya da deniz veya deniz dibi kaynaklarının araştırılması veya işletilmesi veya deniz ya da deniz dibinin diğer ticari kullanımları ile ilgili herhangi bir teşebbüsün faaliyeti ile aktif şekilde bağlantılı olamaz veya mali bakımdan ilgilenemez. Hiçbir mahkeme üyesi herhangi bir davada temsilci, müdafî veya avukat olamaz. Bu konularla ilgili herhangi bir şüphe, Mahkemenin hazır bulunan diğer üyelerinin çoğunluğu ile karara bağlanır⁴⁴.

Mahkemenin hiçbir üyesi, daha önce taraflardan birinin temsilcisi, müdafî veya avukatı olarak ya da milli veya milletlerarası bir yargı yerinin üyesi olarak veya başka bir sıfatla katıldığı herhangi bir davanın kararına katılamaz. Eğer özel bir sebeple Mahkemenin bir üyesi belli bir davanın kararına katılmaması görüşünde ise Mahkeme başkanını bundan haberdar eder. Benzer şekilde eğer başkan, özel bir sebeple mahkeme üyelerinden birisinin belirli bir davaya katılmaması görüşünde ise, o üyeyi bundan haberdar eder. Bu konularla ilgili herhangi bir şüphe, yine aynı şekilde Mahkemenin hazır bulunan diğer üyelerinin çoğunluğu ile karara bağlanır⁴⁵.

İlyas Doğan, Devletler Hukuku, 3. Baskı, Ankara: Astana Yayınları, 2016, s. 346.

⁴² Vukas, s. 303.

⁴³ Mahkeme Statüsü, m. 5.

⁴⁴ Mahkeme Statüsü, m. 7.

⁵ Mahkeme Statüsü, m. 8.

C) Mahkeme'nin Üye ve Memurlarının Diplomatik İmtiyaz, Bağışıklık ve Ayrıcalıkları

Mahkemenin her üyesi, görevlerine başlamadan önce açık oturumda, yetkilerini tarafsız ve vicdanının gereklerine uygun bir şekilde kullanacağı hususunda resmi bir beyanda bulunur⁴⁶. Üyeler Mahkemenin işiyle iştigal etmeye başladıkları andan itibaren diplomatik imtiyaz ve bağışıklıklardan yararlanmaya başlarlar⁴⁷ İmtiyaz ve Bağışıklıklara İlişkin Anlaşma'nın 13. maddesinin birinci fıkrasına göre; Üyeler Mahkemenin işiyle iştigal etmeye başladıkları andan itibaren Viyana Diplomatik İlişkiler Sözleşmesi uyarınca diplomatik misyonların şeflerine (başkanlarına) tanınan imtiyazlardan, bağışıklıklardan, imkânlardan ve ayrıcalıklardan faydalanmaya başlarlar. Aynı maddenin üçüncü fıkrasına göre de Mahkeme üyeleri uyruğunda oldukları ülkeden veya daimi ikametlerinin olduğu ülkeden başka bir ülkede Mahkeme ye hizmet amacıyla kaldıkları süre boyunca, hane halkından olan aile üyeleri ile birlikte diplomatik imtiyazlar, bağışıklıklar ve imkânlardan faydalanırlar.

Mahkeme'nin Yazı İşleri Müdürü de Mahkemenin işiyle iştigal etmeye başladığı andan itibaren diplomatik imtiyazlar, bağışıklıklar ve imkânlardan yararlanmaya başlamaktadır. Mahkeme'nin diğer memurları da Mahkemenin işiyle ilgili olarak hangi ülkede olurlarsa olsunlar, faaliyetlerini bağimsiz bir şekilde icra etmek için zorunlu olduğu müddetçe diplomatik imtiyazlar, bağışıklıklar ve imkânlardan faydalanırlar⁴⁸. Benzer şekilde hükümet temsilcisi, danışmanlar, avukatlar ve 1982 BMDHS m. 289 uyarınca seçilen bilimsel veya teknik konulara ilişkin uzmanlar, tanıklar, uzmanlar ve Mahkeme'nin emriyle görev ifa eden kişiler görevleri süresince (görevleri dolayısıyla yaptıkları seyahatlerde geçirdikleri süre dâhil), diplomatik imtiyazlar, bağışıklıklar ve imkânlardan faydalanırlar⁴⁹ *.

Mahkeme, başkan ve başkan yardımcısını üç yıllık bir süre için seçecektir, başkan ve başkan yardımcısının tekrar seçilebilmeleri mümkündür. Mahkeme Yazı İşleri Müdürü tayin eder ve gerekli gördüğü takdirde başka memurların tayin edilmesini de öngörebilir. Başkan ve Yazı İşleri Müdürü Mahkemenin Merkezi'nde yani Hamburg'da ikamet etmek durumundadır⁰. Mahkemenin hazır bulunan bütün üyeleri oturuma katılmak zorun-

Mahkeme Statüsü, m. 11.

Mahkeme Statüsü, m. 10.

İmtiyaz ve Bağışıklıklara İlişkin Anlaşma, m. 14.

İmtiyaz ve Bağışıklıklara İlişkin Anlaşma, m. 15-17.

Mahkeme Statüsü, m. 12.

dadır ve toplantı yeter sayısının sağlanması için seçilmiş 11 üyeye ihtiyaç vardır⁵¹.

Duruşmayı Başkan yönetir. Başkanın katılmadığı durumlarda Başkan Yardımcısı yönetir. Hiçbiri başkanlık yapacak durumda değilse, Mahkemenin mevcut en kıdemli üyesi duruşmaya başkanlık edecektir. Mahkeme aksini kararlaştırmadıkça veya kimsenin duruşmaya alınmamasını talep etmedikçe, duruşma kamuya açıktır⁵².

2. MAHKEME DE DAVA İŞLEYİŞİ VE DAVA DAİRELERİ

A) Mahkeme'nin Dava İşleyiş Süreci

Mahkemede dava açılabilmesi için meydana gelen uyuşmazlıklar, yerine göre ya özel bir anlaşmanın Yazı İşleri Müdürü'ne bildirilmesi ya da yazılı başvurunun Mahkemeye sunulması yoluyla gerçekleşir. Yazı İşleri Müdürü, özel anlaşmayı veya başvuruyu derhal tüm ilgililere bildirir, ajanca bütün taraf devletleri de konudan haberdar eder¹.

Mahkeme, davanın yürütülmesi ile ilgili kararlar alır, her bir tarafın iddialarını serdedecekleri biçim ve zamanı saptar ve delillerin toplanması ile ilgili tüm düzenlemeleri yapar⁴. Taraflardan birisi Mahkemeye çıkmazsa veya davasını savunmazsa, diğer taraf Mahkemeden davaya devam etmesini ve karar vermesini talep edebilir. Bir tarafın yokluğu veya savunmasını yapmaması dava engeli teşkil etmez. Kararı vermeden önce, Mahkemenin sadece uyuşmazlığa ilişkin yetkisi olduğu hususunda değil, aynı zamanda talebin maddi ve hukuki açıdan da yerinde olduğu konusunda ikna olması gerekir⁵⁵.

B) Dava Daireleri

Mahkeme, Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi ve bu daire tarafından kurulabilen ad hoc daireler haricinde, Statüsü'nün 15. maddesinde belirtilen üç tür Özel daireye sahiptir.

a) Basit Usul Dairesi (Chamber of Summary Procedure)

Bu özel dairelerden ilki, Basit Usul Dairesidir. Basit Usul Dairesi, Statü m. 15'te belirtilen üç tür daire arasında kurulması zorunlu olan tek daire-

⁵¹ Mahkeme Statüsü, m. 13.

⁵² Mahkeme Statüsü, m. 26.

⁵³ Mahkeme Statüsü, m. 24.

⁵⁴ Mahkeme Statüsü, m. 27.

⁵⁵ Mahkeme Statüsü, m. 28.

dir³⁶. Maddenin üçüncü fıkrasında Basit Usul Dairesi şu şekilde tanımlanmıştır. "İşleri süratlendirmek amacı ile Mahkeme, her yıl, uyuşmazlıkları basit usulle yargılayıp karara bağlayacak, beş seçilmiş üyeden oluşan bir daire teşkil edecektir. Belirli bir davaya bakamayan üyelerin yerini doldurmak üzere iki yedek üye seçilecektir". Saint Vincent ve Grenadinler, hem M/V Saiga hem de M/V Louisa uyuşmazlıklarına ilişkin başvurularını Basit Usul Dairesi'ne götürmek istemiş ancak her iki uyuşmazlıkta da karşı devletlerin kabul etmemesi üzerine, davalar Mahkeme önünde görülmüştür³⁷. Bu konudaki en yeni örnek ise, M/V Norstar uyuşmazlığında gerçekleşmiştir. Panama, Mahkemeye yaptığı başvuruda davanın Statü m. 15/3 uyanınca Basit Usul Dairesi'nde görülmesini istediğini belirtmiştir. Mahkeme'nin Yazı İşleri Müdürü, İtalyan hükümetine bu talebe olan cevaplarını belirtmeleri için bildirimde bulunmuştur³⁸. İtalyan hükümeti temsilcisi ise, İtalya'nın tercihinin davanın tüm üyelerin tam katılımı (in plenum) ile Mahkeme önünde görülmesi şeklinde olduğunu belirtmiş ve neticede uyuşmazlık Mahkeme önünde görülmeye başlanmıştır⁹.

b) Mahkeme'nin Kurduğu Daimi Daireler

Statüm. 15/1 ise, Mahkeme'nin belirli tür uyuşmazlıklara yönelik olarak daimî daireler kurabilmesine imkân sağlamaktadır. Bu hükme göre; "Mahkeme, belirli kategorilerdeki uyuşmazlıkları ele almak için zorunlu olduğunu düşündüğü takdirde, üç veya daha fazla seçilmiş üyeden oluşan daireler teşkil edebilir". Bu doğrultuda Mahkeme, 14 Şubat 1997 tarihinde, Balıkçılık Uyuşmazlıkları Dairesi (Chamber for Fisheries Disputes) ile Deniz Çevresi Uyuşmazlıkları Dairesi'ni (Chamber for Marine Environment Disputes), 13 Mart 2007 tarihinde de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Uyuşmazlıkları Dairesi'ni (Chamber for Maritime Delimitation Disputes) kurmuştur⁶⁰. Ancak bu dairelerin önüne henüz herhangi bir uyuşmazlık gelmemiştir. * 5 * * * * 60

Gudmundur Eiriksson, "The Special Chambers of the International Tribunal for the Law of the Sea", Chandrasekhara Rao, Rahmatullah Khan (Ed.), The International Tribunal for the Law of the Sea Law and Practice içinde (93-108), The Hague, London, Boston: Kluwer Law International, 2001, s. 94.

³ Akkutay, s. 123; Eiriksson, s. 95.

5S

M/V "Norstar" Case (Panama/Italy), Preliminary Objections Judgment of 4 November 2016, para. 6.

59

M/V "Norstar" Case, para. 10. Mahkeme M/V "Norstar" uyuşmazlığında, 4 Kasım 2016 itibarıyla ön itirazlara (preliminary objections) ilişkin kararım vermiş ve uyuşmazlık bakımından kendisini yetkili görmüştür.

⁶⁰ Akkutay, s. 124.

c) Uyuşmazlığa Özel Oluşturulan Ad Hoc Daireler

Son olarak, uyuşmazlık taraflarının talebi üzerine, Mahkeme Statüsünün 15. maddesinin ikinci paragrafı doğrultusunda ad hoc daireler oluşturabilmektedir. Ad hoc daire, mahkeme üyelerinden seçilen en az üç üyeden oluşmaktadır. Aynı zamanda taraflar da ad hoc yargıçlar atayabilmektedir. Sistem bu yönüyle taraflara tahkime özgü faydaları sağlamakta⁶¹, buna karşılık dairenin masraflarını taraflara yüklememektedir⁶².

Uyuşmazlık taraflarının talebi üzerine oluşturulan ad hoc dairelere verilebilecek örneklerden ilki, Şili ile Avrupa Topluluğu arasında Güneydoğu Pasifik Okyanusundaki Kılıç Balığı Stoklarının Sürdürülebilir Biçimde Kullanılması ve Korunması davasıdır. Burada uyuşmazlık, tarafların 18 ve 19 Aralık 2000 tarihli başvurularıyla, Mahkemece kurulacak beş kişiden oluşan özel bir daireye sevk edilmiştir. Başvuruları aldıktan hemen sonra Mahkeme, 20 Aralık 2000'de Şili ile Avrupa Topluluğu arasındaki sorunu çözmekle görevli özel bir daire kurulmasına karar vermiştir. Bu dava, mahkemenin özel dairesine giden ilk dava olma özelliğini taşımaktadır⁶³.

Konu ile ilgili güncel bir örnek ise, Fildişi Sahili ile Gana arasında Atlantik Okyanusundaki deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak yürütülen tahkim sürecinin, tarafların müzakereleri neticesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne taşınması konusunda 3 Aralık 2014 tarihinde özel bir anlaşma yapılmasıdır. Bu anlaşma neticesinde de Mahkeme Statüsünün 15. maddesinin 2. fıkrası uyarınca, 12 Ocak 2015'te uyuşmazlığı çözmek üzere bir ad hoc daire kurulmuştur⁶⁴.

⁶¹ Bilindiği gibi tahkimde yargıçlar/hakemleri seçme noktasında önemli bir serbestiyet bulunmaktadır.

⁶² Helmut Tuerk, "The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to International Law", Penn State International Law Review, Volume 26, Number 2, (2007), s. 297.

³ Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks (Chile/European Community), Order of 20 December 2000, ITLOS Reports 2000, s. 149; Aksar, s. 75. Şili ile Avrupa Topluluğu arasındaki bu uyuşmazlık önce 1982 BMDHS m, 287/3 uyarınca Ek VII tahkim usulüne göre çözülecekken tarafların anlaşması ile uyuşmazlık Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesine taşınmıştır. (Robin Churchill, "Trends in Dispute Settlement in the Law of the Sea; Towards the Increasing Availability of Compulsory Means", Duncan French, Matthew Saul and Nigel D. White (Ed.), International Law and Dispute Settlement New Problems and Techniques içinde (143-172), Oxford, Portland: Hart Publishing, 2010, s. 148). Uyuşmazlığın bu şekilde transferinde, UDHM Başkanı'nın, Ek VII tahkim mahkemesinin teşekkülünde zorluklar yaşanması üzerine taraflara, UDHMnin ad hoc dairesinin faydalarını açıklaması etkili olmuştur. Başkan, ad hoc dairenin tahkimle eşdeğer olduğunu, buna ek olarak düşük maliyet ve kurumsal bir organizasyonun imkânlarından faydalanabilmeyi sağladığını anlatmıştır. (Churchill, Some Reflections on the Operation of the Dispute Settlement System, s. 396 vd.).

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.23/C23_Ord_202015-1_12.01.15.pdf (Çevrimiçi: 11.05.2015).

d) Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi (Seabed Disputes Chamber)

BM Deniz Hukuku Konferansı'nın ilk oturumlarında, yapılacak Sözleşme'de Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi yanında, Uluslararası Deniz Dibi Otoritesi nin yargısal organı olarak özelleşmiş bir

Deniz Dibi Mahkemesi kurulması planlanmıştır. Ancak daha sonra özellikle masrafları azaltmak gayesiyle Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne bir daire olarak entegre edilmesine karar verilmiştir⁶⁵. Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'nin kuruluşunun bu tarihsel arka planı, dairenin neden bazı konularda adeta ayrı bir mahkeme gibi yetkilere sahip olduğu hususunda bize önemli ipuçları vermektedir⁶⁶.

Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi 11 üyeden oluşmaktadır. Üyeler, Mahkeme'nin seçilmiş üyelerinin arasından mahkeme üyelerinin oyçoğunluğu ile seçilmektedir⁶⁷. Dairenin toplantı yeter sayısı 7 üyeden oluşmaktadır⁶⁸. Daire üyelerinin seçiminde tıpkı Mahkeme üyelerinin seçiminde olduğu gibi dünyanın başlıca hukuk sistemlerinin temsili ile adil bir coğrafi dağılım sağlanması amaçlanmıştır. Otoritenin meclisi (cıssembly), temsil ve dağılımla ilgili genel mahiyette tavsiye kararları alabilir⁶⁹. Ancak bugüne kadar konu ile ilgili herhangi bir tavsiye kararı alınmamıştır⁷⁰.

Mahkeme, 1997'deki Taraf Devletler Toplantısında, Daire üyelerinin ilk seçiminde, Mahkeme üyelerinin dağılımına ilişkin kriterlerin aynısının Daireye'de uygulanmasına karar vermiştir⁷¹. Bu doğrultuda Afrika Grubu devletlerden 3 üye, Asya Grubu devletlerden 3 üye, Latin Amerika ve Kara- yip Grubu devletlerden 2 üye, Batı Avrupa ve Diğer Devletler Grubundan 2

Joseph Akl, "The Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea", Chandrasekhara Rao, Rahmatullah Khan (Ed.), The International Tribunal for the Law of the Sea Law and Practice içinde (75-89), The Hague, London, Boston: Kluwer Law International, 2001, s. 76; Akkutay, s. 118, dn.422. Akl, bu şekilde Otorite ile kurumsal ve organik bir bağı olan Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Mahkemesi oluşturmanın, Otoritenin taraf olduğu uyuşmazlıklarda mahkemenin bağımsızlığını zedeleyeceğine ilişkin o dönem eleştiri konusu yapıldığını belirtmiştir. Ayrıca böyle bir durum, deniz hukuku uyuşmazlıklarının tek bir sistem içerisinde çözülmesine ve Sözleşme'nin bütünselliğine de zarar verme potansiyeli taşımaktaydı.

Halta Tuerk Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'ni "mahkeme içinde bir mahkeme" olarak betimlemiştir. Bkz. Tuerk, "The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea, s. 296; James Harrison, Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law, Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2013, s. 147, dn.170.

⁶⁶ Mahkeme Statüsü, m. 35/1.

⁶⁸ Mahkeme Statüsü, m. 35/7.

Mahkeme Statüsü, m. 35/2.

Harrison, Making the Law of the Sea, s. 147.

Akl, s. 78 vd.

71

üye ve son olarak Doğu Avrupa Grubu devletlerden 1 üye seçilmesine karar vermişlerdir. Ayrıca Dairenin üyeleri her üç yılda bir seçildiği için ikinci üç yıllık dönemde değişikli şekilde Afrika veya Asya Gıtubu devletlerden bir üyeliğin Doğu Avrupa Grubu devletlere verilmesi kararlaştırılmıştır^{72 73 74}.

Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi, Sözleşme m. 188/1 (b) uyarınca kendisine sunulmuş belirli bir uyuşmazlığa bakmak üzere üç üyesinden oluşan bir ad hoc daire kurabilmektedir. Bu şekildeki bir ad hoc dairenin yapısı uyuşmazlık taraflarının onayı üzerine Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi tarafından karara bağlanacaktır⁷⁵. Şayet uyuşmazlığın tarafları, ad hoc dairenin yapısı hakkında anlaşamazlarsa, her iki taraf da bir üye tayin edecek ve üçüncü üye de onların anlaşması ile tayin edilecektir. Eğer anlaşma sağlanamazsa veya taraflardan birisi kendi tayinini gerçekleştirmezse Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi, taraflara danıştıktan sonra, derhal kendi üyeleri arasından gerekli tayin veya tayinleri yapacaktır \

Daire, şimdiye kadar sadece bir danışma görüşü vermiştir^{75 *}. Buna karşın henüz çekışmeli bir davaya bakmamıştır. Bu durumun esas sebebi, derin deniz dibi madenciliğinin ticari olarak yeterince uygulanabilir olmamasıdır. Ancak geleceğe yönelik potansiyelini inkâr etmek mümkün değildir Dairenin derin deniz dibi madenciliğine ilişkin faaliyetlere bu şekilde bakabiliyor olması, taraf devletler haricindeki kuruluşlara da açık olmasını gerektirmiştir. Nitekim Mahkeme Statüsü'nün 37. maddesinde dairenin taraf devletlere, Otoriteye ve Kısım XI Bölüm 5'te belirtilen diğer kuramlara açık olacağı belirtilmiştir. Geleneksel olarak uluslararası mahkeme ve divanlara sadece devletler başvurabilmektedir. Ancak bu konudaki istisnalardan birisi olarak, Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'nc Saha adı verilen alanda fa- aliyel gösteren bütün yapılar başvurabilmektedir. Bunlar; devletler, devlet teşebbüsleri, Otorite, Teşebbüs^{77 78} ile gerçek ve tüzel kişiler

olabilmektedir \

⁷² A kİ, S. 79.

⁷³ Mahkeme Statüsü, m. 36/1.

⁷⁴ Mahkeme Statüsü, m. 36/2.

75

Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with respect to Activities in the International Seabed Area, Advisory Opinion. I February 2011, IT- LOS Reports 2011, s. 10 vd.

Tuerk, The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea, s. 296.

Teşebbüs, Sözleşme m. 158/2 ve m. 170 uyarınca Uluslararası Deniz Dibi Otoritesinin bir organıdır. Saha adı verilen alanda m. 153/2(a) uyarınca doğrudan faaliyet icra edebileceği gibi ayrıca Sahadan çıkarılan minerallerin taşınması, işletilmesi ve pazarlanması faaliyetlerini de icra edebilir.

78

Michael W. Lodge, "The Deep Seabed", Donald R. Rothvvel, Alex G. Oude Elferink. Karen N. Scott, Tim Stephens (Ed.), The Oxford Handbook of the Law of the Sea içinde (226-253), Oxford: Oxford University Press, 2015, s. 249 vd.

1982 BMDHS m. 153'teki koşul doğrultusunda gerçek veya tüzel kişilerin Saha adı verilen alanda faaliyet icra edebilmeleri için taraf devletlerin himayesinde olmaları gerekmektedir⁷⁹.

Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesinin kararları; Mahkeme ve onun diğer dairelerinin kararlarından farklı olarak, ülkesinde icrası istenen Taraf Devletin en yüksek mahkemesinin karar veya emirleri ile aynı tarzda Taraf Devletlerin ülkelerinde icra edilecektir⁸⁰. Mahkeme Statüsü'nün 39. maddesinde yer alan bu hüküm, Yatırım Uyuşmazlıklarının Çözümüne Dair Uluslararası Merkezi (ICSiD) kuran Sözleşmenin 54. maddesine hem lafzen hem de hükmün konuluş amacı (ratio legis) bakımından benzemektedir. Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi, daha önce belirttiğimiz gibi şirketler ve devletler veya uluslararası örgütler arasındaki uyuşmazlıklara bakmaktadır. Bu tarz davalar, ticari tahkim davalarının doğasına sahip tirler ve alınan kararların uluslararası ticari tahkim veya ICSiD kararları gibi aynı şekilde geniş bir icrailiğinin olması istenmektedir. Bu ayrıcalığın tanınması anlamlıdır. Zira Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi yerine uluslararası ticari tahkim yoluna başvurulması halinde tahkim heyetinin 1982 BMDHS'nin yorumlanması ve uygulanması ile ilgili hususlarda yargı yetkisi olmayacaktır⁸¹.

3. MAHKEME NİN YARGI YETKİSİ

A) Kişi Bakımından (Ratione Personae) Yargı Yetkisi

Mahkeme, kişi bakımından (ratione personae) yargı yetkisi itibarı ile incelendiğinde, 1982 BMDHS'ne taraf olan bütün devletlerin, mahkemede dava açabilme imkânına sahip olduğu görülecektir⁸². Kısım XI'de ("Saha" ile ilgili) açıkça öngörülen herhangi bir davada veya davanın bütün taraflarının kabul ettiği ve Mahkeme'ye yargı yetkisi veren herhangi bir anlaşmaya göre sunulan bir davada, Mahkeme'nin taraf devletlerden başka ku-

' Lodge, s. 250.

⁰ Mahkeme Statüsü m. 39.

SI

John Collier ve Vaughan Lowe, The Settlement of Disputes in International Law, Institutions and Procedures, Reprinted, New York: Oxford University Press, 2005, s. 89. 1982 BMDHS'nin m. 188/2 (a) hükmüne göre; m. 187 (c)/(i) hükmü uyarınca bir kon- ratın uygulanması veya yorumlanmasından kaynaklanan uyuşmazlıklar, aksine anlaşmaya varmadıkları sürece taraflardan herhangi birisinin talebi üzerine, bağlayıcı ticari tahkim yoluna götürülebilmektedir. Ancak ticari tahkim mahkemesi, 1982 BMDHS'nin yorumlanmasına ilişkin herhangi bir meselede yargı yetkisine sahip olmayacaktır. Uyuşmazlık, "Saha"daki faaliyetlerle ilgili olarak Kısım XJ ve bununla ilişkili Eklerin yorumlanmasına dair bir sorun içerdiği zaman, bu sorun karara bağlanması için Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'ne gönderilecektir.

* Madde 287 uyarınca diğer yargı mercilerinden birisinin yetkisini tanıyan devletler de uyuşmazlığın karşı tarafıyla özel bir anlaşma yaparak Mahkeme' ye başvurabilir.

namlara da açık olduğu görülmektedir⁸³. Mahkemenin kuruluşunun zaruri görülmesinin nedenlerinden bir diğeri de Mahkeme Statüsü'ndeki bu hükümdür. Zira Uluslararası Adalet Divanına sadece devletler

başvurabilirken, Mahkeme devletlerin dışındaki kurumlara da açıktır⁸⁴.

1982 BMDHS uyarınca gerçek veya tüzel kişilerin üç durumda Mahkeme önünde taraf ehliyetleri bulunmaktadır⁸⁵. Birinci durum, Sözleşmenin 292. maddesinin 2. fıkrası gereğince gerçek veya tüzel kişilerin alıkonan geminin bağlı bulunduğu bayrak devletinin yel ki vermesi durumunda, geminin ve mürettebatının derhal serbest bırakılmasını Mahkeme'den talep edebilmeleridir⁸⁶.

İkinci durum, Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'nin kişisel yargı yetkisi ile ilgilidir. Saha olarak adlandırılan deniz alanındaki faaliyetler kapsamında çıkacak uyuşmazlıklara bakma yetkisi Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'ne aittir. Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi'nin yargı yetkisini düzenleyen 1982 BMDHS'nin 187. maddesi çerçevesinde ortaya çıkacak uyuşmazlıklar; devletlerarasında, devlet ile Uluslararası Deniz Dibi Otoritesi arasında, Otorite ile muhtemel yüklenici arasında veya (devlet işletmeleri ile gerçek veya tüzel kişilerden oluşan) sözleşme tarafları arasında gerçekleşebilir⁸⁷.

Üçüncü durum ise Mahkeme'ye yargı yetkisi veren herhangi bir anlaşmaya göre başvurulmuş bir davanın varlığıdır. Buradaki anlaşmanın, özel anlaşmaları mı yoksa milletlerarası anlaşmaları mı kastettiği hususunda doktrinde tartışmalar bulunmaktadır. Mahkeme Statüsü'nün sadece lafzi olarak yorumlanması halinde, özel kişilerin uyuşmazlığın tarafları olduğu bir durumda, tarafların aralarında yaptıkları bir anlaşma ile Mahkeme'nin yargı yetkisini tesis edebilecekleri şeklinde bir anlam çıkarılabilir. Özellikle Statü'nün 20/2 ve 21. maddeleri⁸⁸ böyle bir anlam çıkarsamaya

⁸³ Mahkeme Statüsü m. 20.

⁸⁴ Klein, s. 55.

⁸⁵ Aksar, s. 77. Mahkeme Statüsü m. 22.

⁸⁶ John E. Noyes, "The International Tribunal for the Law of the Sea", Cornell International Law Journal, Volume 32, Issue 1, (1999), s. 132.

⁸⁷ Merrills, s. 184 vd.; Aksar, s. 77.

⁸⁸ Mahkeme Statüsü, m. 20/2: "Mahkeme Kısım XTde açıkça öngörülen herhangi bir davada veya davanın bütün taraflarının kabul ettiği ve Mahkeme'ye yargı yetkisi veren diğer herhangi bir anlaşmaya (any other agreement) göre sunulan herhangi bir davada Taraf Devletlerden başka kurumlara da açık olacaktır".

Mahkeme Statüsü, m. 21: "Mahkeme'nin yargı yetkisi bu Sözleşmeye uygun şekilde sunulan bütün uyuşmazlıkları ve bütün başvurulmuş ve Mahkeme'ye yetki veren diğer herhangi bir anlaşmada (any other agreement) özellikle öngörülen bütün meseleleri kapsayacaktır".

müsaite görünmektedir. Mahkeme Statüsü, 1982 BMDHS'nin 318. maddesi uyarınca, Sözleşme'nin eklerinden biri olarak Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır. Bu doğrultuda Mahkeme'nin yargı yetkisi ile ilgili temel düzenleme olan Sözleşme'nin 288. maddesine baktığımızda ise, Mahkeme Statüsü'nden farklı olarak "anlaşma" (agreement) ifadesi yerine "uluslararası anlaşma" (international agreement) ifadesinin kullanıldığını

89

görüyoruz .

Burada cevaplanması gereken soru şudur. Mahkeme Statüsü m. 20/2 ve m. 21 hükümleri " Mahkemeye yetki veren diğer herhangi bir anlaşma" ifadesini kullanarak, 288. maddedeki Sözleşme'nin amaçları ile ilişkili uluslararası anlaşma" ifadesinden farklı bir (uluslararası olmayan ve Sözleşme'nin amaçları ile ilişkili olmayan) durumu mu ifade etmektedir?⁹⁰

Kanaatimizce özel kişilerden oluşan uyuşmazlık taraflarının aralarında yapacakları bir anlaşma ile Mahkeme'nin yargı yetkisinin oluşumunu sağlamaları mümkün değildir. Bu nedenle Statü m. 20/2 ve m. 21'deki ifadeleri, uluslararası anlaşmaları kastederek şekilde yorumlamanın uygun olacağını düşünüyoruz. Dolayısıyla devlet dışı aktörlerin Mahkemeye başvurabilmesi için, uluslararası bir anlaşmada özel nitelikteki gerçek veya tüzel kişilere haklar tanınmış olması ilk koşuldur. İkinci koşul ise, bu anlaşmanın uygulanması ve yorumlanmasından kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümü için Mahkeme'nin veya genel olarak 1982 BMDHS m. 287'deki yargı mercilerinin belirlenmiş olmasıdır. Bu koşullar dâhilinde özel kişilerin de Mahkemeye başvurabilmesi mümkündür.

Nitekim 1995 tarihli "Ayrık Balık Stokları ile Uzak Göçmen Balık Stoklarının Korunması ve Yönetimiyle ilgili olarak 10 Aralık 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

Hükümlerinin Uygulanmasına dair Anlaşma"nın m. 1/3 hükmü ile balıkçılık kuruluşlarına da Anlaşmanın mutatis mutandis olarak uygulanacağını belirtilmesi nedeniyle, balıkçılık kuruluşlarının bu antlaşmadan kaynaklı uyuşmazlıklarda Mahkeme önünde taraf ehliyetleri olduğu⁹¹ söylenebilir. Zira burada, 1982 BMDHS'nin amaçları ile ilgili olan bir uluslararası antlaşmadaki açık hüküm sayesinde, ilgili özel yapılarla antlaşmanın süjesi olarak yer verilmiştir.

Bunun gibi uluslararası antlaşmaların haricinde, eğer Statü'nün 21. maddesinde belirtilen "Mahkeme'ye yetki veren diğer herhangi bir anlaşma"

Noyes, s. 132.

90

Tullio Treves, "Private Maritime Law Litigation and the International Tribunal for the Law of the Sea", *Rubels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, Bd. 63, H. 2 (April 1999), s. 353.

91

Boyle, s. 53.

temelinde, özel kişilerin Mahkemeye başvuruları ve vargı yetkisini tanımaları kabul edilirse, çok geniş bir alanda bu durumun uygulanması gündeme gelebilir. Örneğin, gemi maliklerinin, bayrak devleti veya kıyı devletiyle IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) yönetmeliklerinin veya uluslararası çevre kurallarının gemilere nasıl uygulanacağına ilişkin uyuşmazlıkların Mahkemece kararlaştırılmasına izin veren anlaşmalar yapabilmeleri mümkün olacaktır⁹². Bir uluslararası antlaşma tarafından açıkça izin verilmediği sürece, örneğimizdeki gibi anlaşmaların Mahkemenin yargı yetkisini tesis etmesi mümkün görünmemektedir.

Özel nitelikteki anlaşmaların, Mahkeme'nin yargı yetkisini tesis eden kayıtlara (clauses) yer vermesi başka açılardan da mahzurludur. Öncelikle şu husus belirtilmelidir ki uluslararası mahkemeler devletlerin uluslararası sorumluluğuna hükmeden yapılardır. Bu açıdan baktığımızda bir devletin 1982 BMDHS veya 1982 BMDHS'nin amaçları doğrultusunda kabul edilmiş bir uluslararası antlaşmadan doğan yükümlülüklerini ihlal etmesi durumunda, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, ilgili devletin sorumluluğuna hükmedebilecektir.

Ancak salt bir kontratın (özel hukuk anlaşmasının) ihlal edilmesi, kendiliğinden uluslararası hukukun ihlalini oluşturmaz. Devletin fiilinin amca bir uluslararası yükümlüğüne aykırılık teşkil etmesi gerekir ki devletin uluslararası sorumluluğu söz konusu olabilsin⁹³. Bu nedenle bir an için, kontratlara konulan kayıtlarla Mahkeme'nin yargı yetkisinin oluşabileceğini kabul etmiş olsak dahi, bu tür bir davada Mahkeme'nin, sırf kontratın ihlalinden dolayı devletin uluslararası sorumluluğuna hükmedemeyeceğini göz önüne aldığımızda, böyle bir durumun pratikte bir faydası da olmayacağı açıktır. Bu nedenle, eğer bir kontratın ihlali nedeniyle zararın tazmini isteniyorsa, ticari tahkimi yetkili kılan bir kavdın kontrata konulması daha doğru olacaktır.

Nitekim Treves'in de belirttiği üzere bir kontrata bu şekilde ticari tahkime başvurmaya imkân veren bir kayıt koyar gibi Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesini yetkili kılan bir kayıt koymak kabul edilebilir bir durum

⁹² Noyes, s. 133.

Hakkı Hakan Erkiner, *Devletin Haksız Fiilden Kaynatılan Uluslararası Sorumluluğu*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s. 127. Uluslararası yatırım hukuku tahkiminde bu kuralın örneklerini görmekteyiz, örneğin; Noble Ventures, Inc. v. Romania davasında tahkim mahkemesi, davacının kontrat hükümlerinin ihlal edildiği iddialarını, bu tür bir ihlalin (Romanya ile Amerika Birleşik Devletleri arasındaki) ikili yatırım antlaşmasını da ihlal etmesi durumunda dikkate alacağını vurgulamıştır. (ICSID Case No. ARB/01/11 Award, s. 66, para.62).

değildir⁹⁴. Zira bilindiği gibi kontrattaki hükümlerin tabi olduğu hukuk konusunda da tarafların kayıt koymak suretiyle sözleşmeye uygulanacak hukuku belirleme imkânları bulunmaktadır⁹¹. Bu durum Mahkeme'nin uygulayacağı hukuk bakımından yeni sorunların gündeme gelmesine neden olacaktır. Örneğin, kontrata İngiliz hukukunun uygulanacağına ilişkin bir kayıt konulmuşsa, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin 1982 BM- DHS yerine İngiliz hukukunu uygulamasını beklemek, Mahkeme'nin Statüsü'ne ve Usul Kuralları'na aykırılık teşkil edecektir.

Sonuç itibarıyla, Mahkeme Statüsü'ndeki "anlaşma" ifadesinin, "uluslararası anlaşma" şeklinde

anlaşılması gerektiği kanaatindeyiz. Böylece, 1982 BMDHS m. 288/2 hükmüyle uyum sağlanmış olacaktır. Burada "uluslararası anlaşma" ifadesinin kullanılmamasının nedeninin, Mahkeme Statüsü hazırlanırken Mahkeme'nin yargı yetkisini olabildiğince geniş tutma fikrinden kaynaklandığını düşünüyoruz. Buna karşın daha önce de ifade ettiğimiz üzere ne 1982 BMDHS ne de Mahkeme Usul Kuralları bu şekilde bir düzenlemeye sahip değildir.

B) Konu Bakımından (Ratione Materiae) Yargı Yetkisi

Mahkemenin konu bakımından yargı yetkisinin öncelikle nzaya dayalı yargı yetkisi (consensual jurisdiction) olduğunu belirtmekte fayda bulunmaktadır. Mahkeme'nin zorunlu yargı yetkisi (compulsory jurisdiction) ise ikincil niteliktedir. Rızaya dayalı yargı yetkisinin öncelikli olduğunu 1982 BMDHS'nin uyuşmazlık çözüm usullerine ilişkin çeşitli maddelerinde görmek mümkündür⁹⁶. Örneğin; madde 297 ve 298'de sayılmış bazı istisnalara ilişkin bildirimde bulunmuş devletler, bu istisnalarla ilişkili uyuşmazlıklarda yargı yetkisini reddedebilir. Bir diğer gösterge ise m. 287 uyarınca devletlerin çok azının hangi uyuşmazlık çözüm usulünü seçtiğini belirtmesinden dolayı, pek çok uyuşmazlığın Ek VII tahkimine gitmesidir. Buna

Treves, Private Maritime Law Litigation and the International Tribunal for the Law of the Sea, s. 354.

95

Bkz. Cemal Şanlı, Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları, 5. Baskı, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2013, s. 41 vd.

96

Garcia-Reville, The Contentious and Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea, s. 4 ve s. 13; Akkutay, ss. 28-33. Garcia-Reville bu rızaya dayalı karakteri daha da geniş bir şekilde yorumlayarak, devletlerin 1982 BMDHS ve bu Sözleşme'nin amaçları ile ilişkili uluslararası antlaşmalara taraf olup olmamaları hususunu da bu kapsamda görmektedir. Bu kapsamda, 1982 BMDHS'ye taraf olmayan bir devletin uyuşmazlıkların "Saha" adı verilen alanda Uluslararası Deniz Dibi Otoritesinin izni olmaksızın yaptığı çalışmalarda, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin yargı yetkisine sahip olmamasını örnek olarak göstermektedir. (Bkz. Garcia-Reville, The Contentious and Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea, s. 13, dn.7).

rağmen, uyuşmazlık tarafı olan devletler karşılıklı olarak anlaşarak, uyuşmazlığı Ek VII tahkiminden Mahkemeye transfer edebilirler. Son yıllarda önemli bazı uyuşmazlıklar, Mahkeme'nin önüne bu usulle getirilmişlerdir.

Zorunlu yargı yetkisi, tarafların karşılıklı iradeleri doğrultusunda oluşmamış yargı yetkisidir. Tarafların rızasına dayalı yapılan tüm başvurular ise nzaya dayalı yargı yetkisi kapsamındadır⁹⁷. Bu doğrultuda Mahkeme'nin bazı istisnalar haricinde aşağıdaki durumlarda zorunlu yargı yetkisi olduğu söylenebilir: i. Ek VII tahkim mahkemesi veya Ek VIII özel tahkim mahkemesi kuruluncaya kadar geçici tedbir taleplerini karara bağlamak,

ii. makul bir teminat karşılığında gemilerin alıkonulmasına derhal son verilmesi ve mürettebatın serbest bırakılması davaları, iii. uluslararası deniz dibinin kullanılması ve işletilmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklar^{97 98}, iv. 1982 BMDHS'nin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili uyuşmazlıklarda taraflardan her ikisi de m. 287 uyarınca Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ni seçtiyse böyle bir uyuşmazlık da Mahkeme'nin zorunlu yargı yetkisi kapsamında yer alacaktır.

Ancak saydığımız bu durumlarda dahi zorunlu yargı yetkisi, rızaya dayalı yargı yetkisine göre ikincil niteliktedir. Zira madde 290/5'e göre, geçici tedbir talebinden itibaren iki hafta içerisinde taraflar bir divan veya mahkemeye başvurma konusunda anlaşamadıysalar, Mahkeme'nin zorunlu yargı yetkisi oluşacaktır. Yine, gemi ve mürettebatının alıkonulması sorununa yönelik olarak, madde 292/1 uyarınca taraflar on gün içerisinde bir divan veya mahkemeye başvurma yönünde anlaşamadıysa, Mahkeme yargı yetkisine sahip olacaktır. 1982 BMDHS'nin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili uyuşmazlıklarda ise taraflardan her ikisi de m. 287 uyarınca önceden Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ni seçmiş olsalar dahi, madde 287/4 hükmü gereğince farklı şekilde mutabakata varmaları halinde, uyuşmazlığı Uluslararası Adalet Divanı veya Ek VII ile Ek VIII tahkim usullerinden birisinin önüne götürebilirler.

Mahkemenin yargı yetkisi sadece 1982 BMDHS bağlamındaki uyuşmazlıklarla da sınırlı değildir. Bunun haricinde farklı milletlerarası antlaşmalarla da Mahkeme'nin yargı yetkisi tesis edilebilir. Bu durum

1982 BMDHS nin 288. maddesinin 2. fıkrasında şu şekilde belirtilmiştir. "287. Maddede belirtilen divan (court) veya mahkeme (tribunal), bu Sözleşmenin amaçları ile ilgili bir milletlerarası anlaşmanın yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin olarak, bu anlaşma doğrultusunda başvurulmuş herhangi bir uyuşmazlıkta da yargı yetkisine sahip olacaktır".

97

Garcia-Reville, s. 11.

Akkutay, s. 136.

Bu doğrultuda Mahkeme'nin yargı yetkisini kabul eden (en az) on bir tane uluslararası anlaşma bulunmaktadır". Bunlardan özellikle 1995 tarihli "Ayrık Balık Stokları ile Uzak Göçmen Balık Stoklarının Korunması ve Yönetimiyle ilgili olarak 10 Aralık 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Hükümlerinin Uygulanmasına dair Anlaşma", 2001 tarihli "UNESCO Sualtı Kültür Mirasının Korunması Sözleşmesi" ve 2007 tarihli "Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi" en çok bilinen örneklerdir. Bu anlaşmalara göre, anlaşmalara taraf devletler 1982 BMDHS'ye taraf olsunlar veya olmasınlar çıkacak uyuşmazlıklarda 1982 BMDHS'nin XV. Bölümündeki uyuşmazlık çözüm usullerinden birisi uygulanacaktır^{99 100}.

Mensah, deniz ticaretine ilişkin hususları düzenleyen uluslararası anlaşmaların "Sözleşme nin amaçları ile ilgili" sayılmayarak, bu anlaşmalardan kaynaklı uyuşmazlıklarda, Mahkeme nin yetkisiz sayılmasının, 1982 BMDHS'nin geniş kapsamlı bir Sözleşme olması nedeniyle doğru bir tutum olmayacağını belirtmiştir. Dolayısıyla büyük oranda deniz ticaretine ilişkin hususları düzenleyen uluslararası anlaşmaların Mahkeme'nin yargı yetkisini tanımaları ve tarafların da Mahkemeye başvurmaları halinde Mahkeme'nin yetkili olacağını ifade etmiştir¹⁰¹. Bu yaklaşımın isabetliliği, 2007 tarihli "Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi nde Mahkeme'nin yargı yetkisinin tanınmasıyla daha net bir biçimde ortaya çıkmıştır. Zira 2007 tarihli Nairobi Sözleşmesi deniz ticareti hukukunu ilgilendiren hükümler ihtiva eden bir uluslararası anlaşma olmasına karşın uyuşmazlık çözüm mekanizması bakımından 1982 BMDHS'deki sistemi benimsemiştir.

99

ITLOS, A Guide to Proceedings Before the International Tribunal for the Law of the Sea, Hamburg, 2009, s. 39. "En az" ibaresine yer vermemizin nedeni, Yargılama Rehberinde anlaşmaların isimlerine yer verilen listenin dipnotunda, "listenin mutlak manada eksiksiz" olmadığının ifade edilmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim Yargılama Rehberi'n- de on tane antlaşmanın ismi sayılmış olmasına karşın, listenin hazırlanmasından sonra, 2009 tarihli "Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşma" imzaya açılmış ve 5 Haziran 2016 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Anlaşmanın m. 22/3 hükmü, uyuşmazlıkların çözümü için uyuşmazlığın tüm taraflarının uzlaşarak Uluslararası Adalet Divanı, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi veya tahkime gidebileceklerini kabul etmiştir. Dolayısıyla tam sayısını tespit edememekle beraber bu şekilde on birden fazla uluslararası antlaşma olduğunu söyleyebiliriz.

100

Tuerk, Reflections on the Contemporary Law of the Sea, s. 131.

Thomas Mensah, "The Place of the International Tribunal for the Law of the Sea in the International System for the Peaceful Settlement of Disputes", Chandrasekhara Rao, Rahmatullah Khan (Ed.), The International Tribunal for the Law of the Sea Law and Practice içinde (21-31), The Hague, London, Boston: Kluwer Law International, 2001, s.

30.

EKLER

SÖZLEŞMELER

EK - 1

1958 CENEVRE DENİZ HUKUK SÖZLEŞMELERİ[^]

A- KARA SULARI VE BİTİŞİK BÖLGE SÖZLEŞMESİ

Bu sözleşmeye Taraf olan Devletler aşağıdaki hususlarda anlaştılar:

KISIM I KARA SULARI

BÖLÜM I

GENEL

Madde 1- 1. Bir Devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını kapsar.

2. Bu egemenlik, işbu maddelerin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi şekilde kullanılır.

Madde 2- Bir Kıyı Devletin egemenliği karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar, üzerindeki hava sahasını da kapsar.

BÖLÜM II

KARASULARININ SINIRLARI

Madde 3- Bu maddelerin aksi kararlaştırılmış olmadıkça, karasularının genişliğini ölçmek için kullanılan normal esas hat, kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattıdır; bu hat kıyı Devleti tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli haritalar üzerinde gösterilir.

Madde 4- 1. Kıyının derin bir şekilde girintili- çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca adalar bir saçak teşkil edecek konumdaysa, karasularının genişliğinin ölçülmesi için esas alınan hattın çi- ziminde, uygun noktalar birleştiren düz hatlar yöntemi kullanılabilir.

2. Bu şekilde, çizilen esas hatlar, kıyının genel istikametinden dikkate değer ölçüde sapmamak ve hatların içinde kalan deniz alanlarının iç sular rejimine tabi olması için kara ile yeteri kadar bağlantılı olması gerekir.

3. Cezir yüksekliklerine doğru veya cezir yüksekliklerinden başlamak üzere esas hatlar çizilemez; meğer ki daimî su üstünde kalan deniz fenerleri ve benzeri tesisler bunların üzerinde inşa edilmiş olsun.

4. Birinci paragraf hükümlerine göre düz hatlar yönteminin uygulanabildiği yerlerde, belirli esas hatları tespit ederken, gerçekliği ve önemi uzun

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri, ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmelerinin Türkçe çevirisi, Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgelerden alınmıştır. (3. Baskı, İstanbul, 1998)

zamandan beri bir teamülle açıkça kanıtlanmış olan, ilgili bölgeye has ekonomik menfaatler gözönünde tutulabilir.

5. Düz hatlar yöntemi, bir Devlet tarafından başka bir Devletin karasularını açık denizden ayıracak tarzda uygulanamaz.

Madde 5- 1. Karasuları esas hattının berisinde (kara tarafında) kalan suların Devleti iç sularının bir parçasını teşkil eder.

2. Dördüncü maddeye uygun şekilde bir düz esas hattın tesis edilmesinin daha önce karasularının veya açık denizin bir parçası olarak mütalâa edilmiş olan sahalan iç sular haline getirme sonucunu doğurduğu yerlerde, 14-23. maddelerde öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sularda da geçerli olacaktır.

Madde 6- Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına karasularının genişliği kadar uzaklıkta olan bir hattır.

Madde 7- 1. Bu madde sadece kıyıları bir Devlete ait olan körfezlerle ilgilidir.

2. Bu maddelerin uygulanması bakımından, bir körfez iyice belirgin bir girintidir ki (karaya) sokuluşunun ağız genişliğine oranı kara ile çevrili sular kapsayacak kadar olmalı ve kıyının basit bir kıvrımından ibaret olmamalıdır. Bununla beraber, bir girinti, bu girintinin ağzına çizilen bir hattı çap olarak alan bir yarım daire alanı kadar alana veya ondan daha büyük bir alana sahip olmadıkça, bir körfez olarak telakki edilemez.

3. Ölçüm yapılması bakımından, bir girintinin alanı girinti kıyısının çevresindeki en düşük cezir hattı ile en düşük cezir arasındaki doğal giriş noktalarını birleştiren bir hat arasında kalan alandır. Adaların mevcudiyetinden dolayı bir girintinin birden fazla ağızının olması halinde, yarım daire farklı ağızlara çizilen hatların toplam uzunluğu kadar bir hat üzerinde çizilir. Bir girinti içindeki adalar girintinin su sahasına dahilmiş gibi kabul edilecektir.

4. Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin en düşük cezir sırasında yirmi dört mili aşmadığı durumlarda, bu iki cezir hattı arasında körfezi kapatan bir hat çizilebilir ve bu suretle

kapatılan sular iç sular telakki edilir.

5. Bir körfezin doğal giriş noktalan arasındaki mesafenin en düşük cezir sırasında yirmidört mili aştığı durumlarda, yirmi dört mil uzunluğundaki bir düz esas hat, o genişlikte bir hatla mümkün olan azami su sahasını kapatacak şekilde, körfezin içinde çizilecektir.

6. Yukandaki hükümler, "tarihi" körfezlere veya 4. maddede öngörülen düz hatlar sisteminin uygulandığı bir durumdur uygulanmaz.

Madde 8- Karasulannın sınırlandırılması bakımından, liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki daimi liman tesisleri kıyının bir parçasını oluşturuyormuş gibi mütalâa edilecektir.

Madde 9- Normal olarak gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlemesi için kullanılan ve aksi kısmen veya tamamen karasularının dış sınırlarının ötesinde kalacak olan demir yerleri karasularına dahildir. Kıyı Devleti bu gibi demir yerlerini açıkça sınırlandırmak ve gereği veçhile aleniyet kazan- dılması gereken haritalar üzerine onları sınırları ile birlikte göstermelidir.

Madde 10- Bir ada, su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır.

Madde 11- 1. Bir cezir yüksekliği su ile çevrili olan ve sular çekildiği zaman su üstünde kalan, fakat sular yükseldiği zaman su ile kaplı hale gelen doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır. Bir cezir yükseldiğinin tamamen veya kısmen ana karadan veya bir adadan itibaren karasularının genişliğini aşmayan bir uzaklıkta bulunduğu yerlerde, o yükseklik üzerindeki en düşük cezir hattı kara sularının ölçülmesinde esas hat olarak kullanılabilir.

2. Cezir yüksekliğinin tamamen veya kısmen anakaradan veya bir adadan itibaren karasularının genişliğini aşan bir mesafede olduğu yerlerde kendine ait bir karasuyu yoktur.

Madde 12-1. İki Devlet kıyısının karşı-karşıya veya yan-yana (bitişik) olduğu durumlarda, iki Devlettten hiçbirisi aralannda aksini öngören bir anlaşma olmadıkça, karasularını her noktası iki devletten her birinin karasula- nnın genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir, bununla beraber, tarihi hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki Devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir tarzda sınırlandırmasının gerekli olduğu durumlarda, bu paragraf hükümleri uygulanmaz.

2. Kıyılan karşı-karşıya veya yan-yana olan iki Devletin karasulan arasındaki sınırlandırma hattı, kıyı Devletlerinin resmen kabul ettiği büyük ölçekli haritalar üzerinde işaretlenecektir.

Madde 13- Bir nehir doğrudan doğruya denize akıyorsa, esas hat nehir yakalannın cezir hattı üzerindeki noktalan arasında nehir ağzına çizilen hattır.

BÖLÜM III

ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKI

Alt Bölüm A. Bütün gemilere uygulanacak kurallar:

Madde 14- 1. Denizde kıyısı olsun veya olmasın, Devletin bütün gemileri bu madde hükümlerine tabi bir şekilde karasularından zararsız geçiş hakkına sahiptir.

2. Geçiş, ya iç sulara girmeden karasularını katetmek, ya da iç sulara geçmek veya iç sulardan açık denize geçmek amacıyla karasularından seyrüsefer etmek demektir.

3. Geçiş, alelade seyrüseferin doğa! bir icabı olduğu veya force majeure veya tehlike zaruri kıldığı ölçüde durma ve demirlemeyi de kapsar.

4. Geçiş, kıyı Devletlerin barışına, düzenine veya güvenliğine hâlel getirmedikçe, zararsızdır. Bu geçiş, bu maddelere ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir.

5. Yabancı balıkçı gemilerinin geçişi, kıyı Devletinin bunların karasularında balık avlamasını önlemek için yapacağı ve ilân edeceği kanun ve düzenlemelere uygun olmazsa, zararsız telâkki edilmeyecektir.

6. Denizaltılar, su üstünde seyretmeğe ve bayraklarını göstermeye mecburdur.

Madde 15- 1. Kıyı Devleti, karasularında zararsız geçişi engelleyemez.

2. Kıyı Devleti, karasuları içinde bilgisi dahilindeki seyrüseferle ilgili herhangi bir tehlikeyi uygun şekilde ilân etmeye mecburdur.

Madde 16- 1. Kıyı Devleti, karasularında zararsız olmayan geçişi önlemek için zarurî tedbirleri alabilir.

2. Gemilerin iç sulara geçmesi halinde, kıyı Devleti bu sulara kabul edilme şartlarının herhangi bir şekilde ihlâlini önlemek için zarurî olan tedbirleri alma hakkına da sahip olacaktır.

3. Paragraf 4 hükümleri saklı kalmak üzere, kıyı Devleti yabancı gemiler arasında ayırım yapmadan, karasularının belirlenmiş bölümlerinden, güvenliğinin korunması için elzemse, yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkını geçici olarak erteleyebilir.

4. Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir Devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı ertelenemez.

Madde 17- Zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, kıyı Devletin bu Maddelere ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde kabul ettiği kanunlara ve düzenlemelere ve özellikle, taşıma ve seyrüseferle ilgili kanun ve düzenlemelere riayet edecektir.

Alt-kesim B. Ticaret gemilerine uygulanacak kurallar

Madde 18- 1. Yabancı gemilerden sırf karasularından geçmeleri sebebiyle hiçbir resim istenemez.

2. Karasularından geçen bir yabancı gemiye sadece kendisine yapılan spesifik (özellik) hizmetlerin karşılığı olarak rusüm yüklenebilir. Bu rusüm ayırım yapmadan alınacaktır.

Madde 19- 1. Karasularından geçen yabancı bir gemide işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi bir kimsenin tutuklanması veya herhangi bir soruşturmanın yapılması için kıyı Devletin bu gemi üzerindeki cezahi yargı yetkisi aşağıdaki durumlar dışında kullanılmamalıdır:

a- Suçun sonuçları kıyı Devletine sirayet ediyorsa; veya

b-Suç ülkenin barışını veya karasularının düzenini bozacak türde ise; veya

c- Mahalli mercilerin yardımı geminin kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı Devletin konsolosu tarafından istenmişse; veya

d- Uyuşturucu maddenin kanun dışı trafiğini önlemek için gerekliyse,

2. Yukarıdaki hükümler, kıyı Devletin, iç sularını terekttikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemide bir tutuklama yapma veya bir soruşturma yapma amacıyla kanunların müsaade ettiği herhangi bir tedbiri almak hakkını etkilemez.

3. Bu Maddenin 1. ve 2. paragraflarında öngörülen durumlarda, Kıyı Devleti eğer kaptan isterse, herhangi bir tedbiri almadan önce, bayrak Devletin konsolosluk yetkisini haberdar edecektir ve bu yetkili ile gemi mürettebatı arasındaki temasları kolaylaştıracaktır. Acil hallerde, bu tedbirlerin alınması esnasında durum karşı tarafa bildirilecektir.

4. Tutuklanmanın yapıp yapılmayacağı veya nasıl yapılacağını düşünürken mahallî merciler seyrüseferin menfaatlerini gereği veçhile dikkate alacaklardır.

5. Kıyı Devleti, karasularından geçen yabancı bir gemide, gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeden sadece karasularından geçiyorsa, karasularına girmeden önce işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi bir kimsenin tutuklanması veya herhangi bir soruşturmanın yapılması için herhangi bir tedbir alamaz.

Madde 20- 1. Kıyı Devleti karasularından geçen yabancı bir gemiyi, gemide bulunan bir kişiyle ilgili hukukî yargılama yetkisini kullanmak amacıyla durdurmamak veya yolundan çevirmemelidir (should not stop or divert).

2. Kıyı Devleti, geminin kendisinin karasularından yaptığı yolculuk esnasında veya yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülükler veya hukukî sorumluluklar müstesna olmak üzere, herhangi bir hukukî dava amacıyla gemiyi haczedemez veya onu tutuklayamaz.

3. Bundan önceki paragraf hükümleri, kıyı Devletin karasularından yatan veya iç suları terkettikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemiyi herhangi bir hukuk davası sebebiyle kanunlarına uygun şekilde haczetmek veya tutuklamak hakkına bir hâlel getirmez.

Alt kesim C. Harp gemilerinden başka Devlet gemilerine uygulanacak kurallar

Madde 21- A ve B alt-kesimlerinde yer alan kurallar, ticarî amaçlar için kullanılan devlet gemilerine de uygulanır.

Madde 22- 1. Alt kesim A'da ve madde 1 8'de yer alan kurallar gayri-ticari amaçlarla kullanılan devlet

gemilerine uygulanacaktır.

2. Bir önceki paragrafta zikredilen hükümlerde yer alan istisnalar saklı kalmak üzere, bu Maddelerde yer alan hiçbir hüküm bu gibi gemilerin bu Maddelere veya milletlerarası hukukun diğer kurallarına göre sahip olduğu bağışıklıkları etkilemez.

Alt Kesim D. Harp gemilerine uygulanacak kurallar

Madde 23- Eğer herhangi bir harp gemisi kıyı Devletinin karasularından geçişle ilgili düzenlemelerine riayet etmezse ve riayet etmesi için kendisine yapılan herhangi bir talebi umursamazsa, kıyı Devleti harp gemisinin karasularını terk etmesini istiyebilir.

KISIM II BİTİŞİK BÖLGE

Madde 24- 1. Açık denizin karasularına bitişik bir bölgesinde kıyı Devleti:

a- gümrük, maliye, muhacerat veya sağlık ile ilgili düzenlemelerinin ülkesinde veya karasuları içinde ihlâlini önlemek;

b-yukarıdaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasuları içinde vukubulan ihlâllerini cezalandırmak için zaruri olan kontrolü icra edebilir.

2. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren oniki mili geçemez.

3. İki Devletin kıyılarının karşışışışışış veya yanyana olduğu durumlarda bu iki Devletin hiçbirisi, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bitişik bölgesini her noktası iki Devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçiremez.

KISIM III

NİHAİ MADDELER

Madde 25- Bu Sözleşme hükümleri, halen yürürlükte olan sözleşmeleri ve diğer milletlerarası andlaşmaları, bunların tarafı olan Devletler bakımından etkilemeyecektir.

Madde 26- Bu Sözleşme, 31 Ekim 1958'e kadar Birleşmiş Milletlerin veya uzmanlık örgütlerinin üyesi olan bütün Devletlerin veya Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun bu Sözleşmeye taraf olmaya davet ettiği herhangi bir Devletin imzasına açık olacaktır.

Madde 27- Bu Sözleşme, onaya tabidir. Onay belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine depo edilecektir.

Madde 28- Bu Sözleşme, 26. maddede zikredilen kategorilerin herhangi birisine ait olan herhangi bir Devletin katılmasına açık olacaktır. Katılma belgesi, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne depo edilecektir.

Madde 29- 1. Bu Sözleşme, yirmiikinci onay veya katılma belgesinin Birleşmiş Milletler Genel Sekter'ine depo edildiği tarihi takip eden otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

2. Yirmiikinci onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden sonra, bu Sözleşmeyi onaylayan veya ona katılan herbir Devlet için Sözleşme bu Devletin onay veya katılma belgesinin depo etmesini takip eden otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

Madde 30- I. Bu Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten itibaren beş yıllık bir sürenin geçmesinden sonra, bu Sözleşmenin revizyonu hakkındaki bir talep herhangi bir Âkit Devlet tarafından herhangi bir zamanda Birleşmiş Milletler Genel Seklerine yazılı bir şekilde yapılacak bir bildirim vasıtasıyla yapılabilir.

2. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, böyle bir talep hakkında, eğer varsa, alacağı tedbirleri kararlaştıracaktır.

Madde 31- Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, Birleşmiş Milletler üyesi olan bütün Devletleri ve 26. Maddede zikredilen diğer Devletleri aşağıdaki Hususlardan haberdar edecektir.

a- 26. 27. ve 28. maddelere uygun şekilde bu Sözleşmenin imzalanmasından ve onay veya katılma belgelerinden;

b- 29. maddeye uygun şekilde Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten;

c- 30. maddeye göre yapılacak revizyon taleplerinden.

Madde 32- Bu Sözleşmenin Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca metinleri aynı şekilde geçerli olan orijinali Birleşmiş Milletler Genel

Sekreterine depo edilecektir, o da 26. maddede zikredilen bütün Devletlere bunun tasdikli bir suretini

gönderecektir.

Yukarıdaki hükümleri tasdikten, hükümetleri tarafından usulüne uygun şekilde yetkilendirilen aşağıda imzalan bulunan temsilciler bu Sözleşmeyi imzaladılar.

Bindokuzyüzeiki senesinin Yirmidokuz Nisanında Cenevre'de tanzim edildi.

B. 1958 CENEVRE KITA SAHANLIĞI SÖZLEŞMESİ

Bu Sözleşmeye Taraf olan Devletler aşağıdaki hususlarda anlamaya vardılar:

Madde 1- Bu maddelerin uygulanması bakımından, "kıla sahanlığı" terimi, a- kıyıya bitişik fakat karasuları sahasının dışında 200 metre derinliğe kadar olan sualtı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını veya, o derinliğin ötesinde, üstteki suların derinliğinin zikredilen alanların doğal kaynaklarını işletmeye imkân tanıdığı yere kadar uzanan yerleri, b- adaların kıyılarına bitişik olan benzeri sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak allım ifade etmek üzere kullanılmıştır.

Madde 2- 1. Kıyı Devleti doğal kaynaklarını araştırma ve işletme amacıyla kıta sahanlığı üzerinde egemen haklar kullanır.

2. Bu Maddenin 1. paragrafında zikredilen haklar, kıyı Devleti kıta sahanlığını araştırmazsa veya kaynaklarını işletmezse bile, kıyı Devletinin rızası olmadan hiç kimsenin bu faaliyetlere tevessül edemeyeceği veya kıla sahanlığı üzerinde talepte bulunamayacağı manâsında inhisarîdir.

3. Kıyı Devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, etkin veya farazi işgale veya herhangi bir açık duyuruya bağlı değildir.

4. Bu maddelerde zikredilen doğal kaynaklar, sabit türlere ait canlı organizmalarla, yani hasat safhasında ya deniz yatağının üzerinde ya da altında hareketsiz olan veya deniz yatağı veya toprak altı ile devamlı şekilde fiziki temas halinde olmadıkça hareket edemeyen organizmalarla, birlikte deniz yatağı ve toprak altının mineral ve diğer canlı olmayan kaymaklarından ibarettir.

Madde 3- Kıyı Devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, onun üzerindeki suların açık deniz olarak hukukî statüsünü veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukukî statüsünü etkilemez.

Madde 4- Kıta sahanlığının araştırılması ve doğal kaynaklarının işletilmesi amacıyla makûl tedbirleri alma hakkı saklı kalmak üzere, kıyı devleti kıta sahanlığı üzerinde deniz altı kablolarının ve boruların döşenmesi ve bakımını engelleyemez.

Madde 5- 1. Kıta sahanlığının araştırılması ve kaynaklarının işletilmesi, seyrüsefere, balıkçılığa veya denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesine haksız bir şekilde müdahaleye yo! açamayacağı gibi, kamuya açıklanmak üzere yürütülen temel oşinografik veya diğer bilimsel araştırmalara da herhangi bir müdahaleye yol açamaz.

2. Bu Maddenin 1. ve 6. paragraf hükümlerine tabi olmak kaydıyla, kıyı Devleti kıta sahanlığının doğal kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi için gerekli olan tesisleri ve diğer cihazları kıta sahanlığı üzerinde inşa etme ve bakımını yapma veya işletme ve bu gibi tesis ve cihazların etrafında güvenlik bölgeleri kurmak ve bu bölgelerde tesislerin korunması için gerekli tedbirleri almak hakkına sahiptir.

3. Bu Maddenin 2. paragrafında zikredilen güvenlik bölgeleri, kurulmuş tesis ve diğer cihazların çevresinde, dış kenarlarının her bir noktasından itibaren ölçülmek üzere, 500 metrelik bir mesafeye uzayabilir. Bütün gemiler bu güvenlik bölgelerine riayet etmeye mecburdur.

4. Bu tesis ve cihazları, kıyı Devletinin yargı yetkisine tabi olmakla beraber, ada statüsüne sahip değildir. Kendilerine ait karasuları yoktur ve bunların varlıkları kıyı Devletinin karasularının sınırlandırılmasını etkilemez.

5. Herhangi bir tesisin kurulması gerekli şekilde duyurulmalıdır, ve bunların varlıklarını ikaz eden daimî araçların bulundurulması gerekir. Terk edilen veya kullanılmayan bir tesisin tamamı ile kaldırılması gerekir.

6. Milletlerarası ulaşım için elzem olan tanınmış su yollarının kullanılmasına müdahale teşkil ettiği yerlerde, ne tesis veya cihazlar, ne de onların etrafındaki güvenlik bölgeleri kurulabilir.

7. Kıyı Devleti, güvenlik bölgelerinde, denizin canlı kaynaklarını zararlı unsurlardan korumak için uygun olan bütün tedbirleri almaya mecburdur.

8. Kıta sahanlığı ile ilgili ve orada yürütülen herhangi bir araştırma için kıyı Devletinin rızası alınacaktır. Buna rağmen, kıyı Devleti, kıta sahanlığının fiziki ve biyolojik hususiyetlerini tamamiyle

bilimsel şekilde araştırma amacıyla ehliyetli bir kurumun yaptığı bir talep için normal olarak rızasını esirgemeyecektir; şu şartla ki kıyı Devleti eğer isterse araştırmaya katılma veya orada temsil edilme hakkına sahip olacak ve her halükârda neticeler ilân edilecektir.

Madde 6- 1. Aynı kıta sahanlığının, kıyılan karşı karşıya olan iki ya da daha fazla Devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, bu Devletlere ait kıta sahanlığının sınırı bu Devletler arasında anlaşma ile tespit edilecektir. Anlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır, her noktası her bir Devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarına eşit uzaklıkta olan orta hattır.

2. Aynı kıta sahanlığının kıyıları yan yana olan iki Devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, kıta sahanlığının sınırı bu Devletler arasında anlaşma yolu ile tespit edilecektir. Anlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır, her iki Devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından itibaren eşit uzaklık ilkesinin uygulanması suretiyle tespit edilecektir.

3. Kıta sahanlığının sınırlarını tespit ederken, bu Maddenin 1. ve 2. paragraflarına uygun şekilde çizilen herhangi bir hat belirli bir tarihte mevcut olan haritalara ve coğrafi hususiyetlere göre tarif edilmeli ve kara üzerindeki teşhisi kabil daimî sabit noktalar dikkate alınmalıdır.

Madde 7- Bu Madde hükümleri, kıyı Devletin toprak altının üstündeki suyun derinliği ne olursa olsun tünel açma yolu ile toprak altını işletme hakkına hâlel getirmez.

Madde 8- Bu Sözleşme, 30 Ekim 1958'e kadar Birleşmiş Milletlerin veya herhangi bir uzmanlık örgütünün üyesi olan bütün Devletlere veya Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun Sözleşmeye taraf olmaya davet ettiği diğer herhangi bir Devletin imzasına açıktır.

Madde 9- Bu Sözleşme, onaya tabidir. Onay belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edilecektir.

Madde 10- Bu Sözleşme, madde 8'de zikredilen kategorilerin herhangi birisine ait olan herhangi bir Devletin katılmasına açıktır. Katılma belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edilecektir.

Madde 11- Bu Sözleşme, yirmiikinci onay veya katılma belgesinin Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edildiği tarihi izleyen otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

2. Yirmiikinci onay veya katılma belgesinin tevdi edildiği tarihten sonra. Sözleşmeyi onaylayan veya ona katılan bir Devlet için Sözleşme o Devletin onay veya katılma belgesini tevdi etmesinden sonraki otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

Madde 12- 1. İmza, onay ve katılma sırasında herhangi bir Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne hitaben bir bildirim ile herhangi bir zamanda çekincesini geri alabilir.

Madde 13- 1. Bu Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten itibaren beş yıllık bir süre geçmesinden sonra, bu Sözleşmenin gözden geçirilmesi ile ilgili bir talep herhang ibir âkit tarafça Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine hitaben yazılı bir bildirim ile herhangi bir zamanda yapılabilir.

2. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, böyle bir talep hakkında, varsa, alınacak tedbirleri kararlaştıracaktır.

Madde 14- Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, Birleşmiş Milletlere üye olan bütün Devletleri ve 8. maddede zikredilen diğer Devletleri:

a. bu Sözleşmenin imzalanmasından ve, madde 8, 9 ve 10'a uygun şekilde tevdi edilen onay ve katılma belgelerinden,

b. bu Sözleşmenin 1. maddesine uygun şekilde yürürlüğe girme tarihinden,

c. 11. madde gereğince yapılan gözden geçirme (revizyon) taleplerinden,

d. 12. madde gereğince sözleşmeye konulan çekincelerden haberdar edecektir.

Madde 15- Bu sözleşmenin Çincesi, İngilizcesi, Fransızcası, Ruscası ve İspanvolcası aynı şekilde geçerli olan orijinali (aslı) Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilecektir; o da bütün Devletlere orijinalin tasdikli bir kopyasını gönderecektir.

Yukarıdaki hükümleri teviden hükümetleri tarafından usulüne uygun şekilde yetkilendirilen aşağıda imzaları bulunan tam yetkili temsilciler Sözleşmeyi imzaladılar.

Yirmisekiz Nisan bindokuzyüzellisekiz'de Cenevre'de tanzim edildi.

C. 1958 CENEVRE AÇIK DENİZ SÖZLEŞMESİ

Bu Sözleşmeye taraf olan Devletler,
Açık denizle ilgili milletlerarası hukuk kurallarını tedvin etmeyi arzulayarak,
24 Şubat - 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre’de toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı’nın aşağıdaki hükümleri, milletlerarası hukukun yerleşmiş kurallarını genellikle beyan eden kurallar olarak tasvip ettiğini kabul ederek;

Aşağıdaki hususlarda anlaşılar:

Madde 1- "Açık deniz" terimi, bir devletin karasulanna ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları mânâsına gelir.

Madde 2- Açık deniz, bütün milletlere açık olduğu için, hiçbir Devlet geçerli bir şekilde bu denizin herhangi bir parçasını egemenliğine tabi tutmaya kalkamaz. Açık denizler hürriyeti, bu maddelerin ve milletlerarası hukukun diğer kurallarının düzenlediği şartlara göre kullanılır. Bu hürriyet, inter alia, hem kıyı Devleti hem de kıyısı olmayan Devletler bakımından aşağıdakileri kapsar:

1. seyrüsefer hürriyeti
2. avlanma hürriyeti
- 3 sualtı kablo ve boru döşeme hürriyeti

Bu hürriyetler ve milletlerarası genel hukuk ilkelerinin tanıdığı diğerleri, bütün Devletler tarafından başka Devletlerin açık deniz hürriyetini kullanmaktaki menfaatleri makûl şekilde dikkate alınarak kullanılacaktır.

Madde 3- 1. Kıyı Devletleri ile aynı şekilde açık deniz hürriyetine sahip olmak için denize kıyısı olmayan Devletler açık denize serbestçe geçiş yapabilmelidir. Bu amaçla, deniz ile denize kıyısı olmayan bir Devlet arasında yer alan Devletler kıyısı olmayan Devletle yapacakları anlaşmaya göre ve mevcut milletlerarası sözleşmelere göre aşağıdakileri yapacaktır:

a. Kası olmayan Devlete, mütekabiliyet esasına göre, ülkesinden serbestçe geçiş hakkı verme, ve

b. O Devletin bayrağını çeken gemilere, kendi gemilerine veya diğer herhangi bir Devletin gemilerine, limanlara giriş ve onları kullanma bakımından aynı muameleyi yapma.

2. Deniz ile kıyısı olmayan bir Devlet arasında yer alan Devletler, transit geçme hürriyeti ve limanlarda eşit muamele görme ile ilgili bütün meseleleri kıyısı olmayan Devletlerle karşılıklı mutabakat halinde ve kıyı Devletin veya transit geçilecek Devletin haklarını ve kıyısı olmayan Devletin özel şartlarını dikkate alarak halledeceklerdir; meğer ki bu Devletler mevcut milletlerarası sözleşmelere taraf olsunlar.

Madde 4- Denizde kıyısı olsun veya olmasın her Devlet kendi bayrağını taşıyan gemileri açık denizde seyrüsefer ettirmek hakkına sahiptir.

Madde 5- 1. Her Devlet, tabiiyetinin gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşımaları hakkı için gerekli şartları tespit edecektir. Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları Devletin tabiiyetini haizdir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın olması gerekir; özellikle Devlet, idari, teknik ve sosyal meselelerde bayrağını taşıyan gemi üzerinde etkin şekilde yetki ve kontrol icra etmelidir.

2. Her bir Devlet, bayrağını çekme hakkı bahsettiği gemilere o amaçla verecektir.

Madde 6- 1. Gemiler sadece bir Devletin bayrağı altında seyredecekler ve milletlerarası andlaşmalarda ve bu Maddede açıkça öngörülen istisnai durumlar hariç, açık denizde münhasıran kendi yargı yetkisine tabi olacaklardır. Bir gemi gerçek bir mülkiyet devri veya leşçil yeri değişikliği hali dışında bir yolculuk esnasında veya bir uğrak limanında bayrağını değiştiremez.

2. İki veya daha fazla Devletin bayrağı altında seyredip, yerine göre onları kullanan bir gemi bahis konusu tabiiyetlerden herhangi bir birisini diğer herhangi bir Devlet bakımından iddia edemez ve tabiiyetsiz gemi ile aynı muameleye tabi tutulabilir.

Madde 7- Bir önceki madde hükümleri hükümetlerarası bir örgütün resmî hizmetinde kullanılan gemilerin örgütün bayrağını taşıması sorununa hâlel getirmez.

Madde 8- 1. Harp gemileri, açık denizde bayrak Devletinden başka herhangi bir Devletin yargı yetkisinden tamamiyle bağıstır.

2. Bu Maddelerin uygulanması bakımından, "harp gemisi" bir Devletin deniz kuvvetlerine ait olan ve onun tabiiyetindeki harp gemilerini başkala- nndan ayıran harici alametler taşıyan, hükümet tarafından gereğince yetkilendirilen ve ismi deniz kuvvetleri (bahriye) listesinde görülen bir subayın komutasında

olan ve düzenli şekilde deniz kuvvetlerinin disiplini altında olan bir mürettebatla donatılan bir gemi demektir.

Madde 9- Bir Devletin sahibi olduğu veya işlettiği ve sadece gayri-ticari devlet hizmeti için kullanılan gemiler, açık denizde, bayrak Devletinden başka herhangi bir Devletin yargı yetkisinden tamamiyle bağışktır.

Madde 10-1. Her Devlet bayrağını taşıyan gemiler için, diğerleri yanında, aşağıdaki konularda denizde güvenliği sağlamak üzere gerekli olan tedbirleri alacaktır.

a- sinyallerin kullanılması, muhaberatın idamesi ve çarpışmaların önlenmesi;

b- geçerli milletlerarası iş belgelerini dikkate alarak gemilerin donatımı ve mürettebat için çalışma şartları;

c- gemilerin yapımı, teçhizi ve denize elverişliliği.

2. Bu gibi tedbirleri alırken, her bir Devlet genellikle kabul edilmiş milletlerarası standartlara uymaya ve onlara riayeti sağlamak için gerekli herhangi bir tedbiri almaya mecburdur.

Madde 11-1. Kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir şahsın cezahi veya disiplin sorumluluğunu gerektiren açık denizdeki bir çarpışma veya tamamiyle ilgili diğer herhangi bir seyrüsefer olayı halinde, bu gibi kişilere karşı bayrak Devletin veya bu gibi kişilerin vatandaşı oldukları Devletin yargısal ve idari mercilerinden başka herhangi bir merci önünde hiçbir cezaî veya disiplin takibatı yapılamaz.

2. Disiplin meselelerinde, bir kaptanlık belgesi veya bir yetki belgesi veya iznini vermiş olan Devlet, belge hamili onu veren Devletin bir vatandaşı olmazsa bile gerekli hukukî işlemten sonra, bu gibi belgeleri geri almaya, tek başına yetkili olacaktır.

3. Bayrak Devletin mercileri dışındaki diğer herhangi bir merci bir soruşturma tedbiri olarak dahi, geminin tutuklanması, veya yakalanmasını hiçbir şekilde emreder.

Madde 12-1. Her Devlet bayrağını taşıyan bir geminin kaptanında, gemiye, mürettebatına veya yolculara ciddi zarar gelmeden yapabildiği ölçüde,

a- denizde kaybolma tehlikesi içinde bulunan herhangi bir kimseye yardım etmesini;

b- tehlikede olan kimselerin, yardım ihtiyacından haberdar edilirse, böyle bir hareket kendilerinden makûlden beklenebildiği ölçüde, onları kurtarmaya mümkün olan bütün süratle gitmesini;

c- bir çarpışmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına ve yolcularına yardım etmesini ve, mümkün olan yerde, diğer gemiyi, kendi gemisinin isminden, tescil limanından ve uğrayacağı en yakın limandan haberdar etmesini, isteyecektir.

2. Her kıyı Devleti denizde ve denizin üzerinde (havada) güvenlikle ilgili yeterli ve etkin araştırma ve kurtarma hizmetlerinin kurulmasını ve idamesini geliştirmek ve, şartlar gerektirirse, bu amaçla karşılıklı bölgesel anlaşmalar yolu ile komşu Devletlerle işbirliği edecektir.

Madde 13- Her Devlet kendi bayrağını taşımaya mezun gemilerde köle taşınmasını önlemek ve o amaçla cezalandırmak, ve bayrağının gayri hukukî olarak kullanılmasını engellemek için, etkin tedbirler alacaktır. Bayrağı ne olursa olsun herhangi bir gemiye sığınan herhangi bir köle, ipso facto, serbest olacaktır.

Madde 14- Bütün Devletler açık denizde veya bir Devletin yargı yetkisi dışındaki diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunun bastırılması için mümkün olan azamî ölçüde işbirliği yapacaklardır.

Madde 15- Deniz haydutluğu aşağıdaki hareketlerin herhangi birisinden ibarettir:

1. Özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen,

a- açık denizde, başka bir gemiye veya uçağa karşı veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere ve mala karşı,

b- herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala karşı yöneltilmiş herhangi bir gayri hukukî şiddet veya tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi.

2. Bir gemi veya uçağı haydut gemi veya uçak yapan olayları bilerek onların işletilmesine ihtiyari ile herhangi bir şekilde katılma hareketi;

3. Bu maddenin 1. alt paragrafında veya 2. alt paragrafında tarif edilen bir hareketi teşvik eden veya onu kasden kolaylaştıran herhangi bir hareket.

Madde 16- Mürettebatı isyan etmiş ve kontrolü ele geçirmiş olan bir harp gemisi, devlet gemisi veya devlet uçağı tarafından 15. maddede zikredilmiş hareketlerden birini işlemek amacıyla kullanılması kullanmayı tasarlandıysa, gemi veya uçak, haydut bir gemi veya haydut bir uçak olarak mütalâa edilir. Gemi veya uçak, böyle bir hareketi yapmak için kullanılmışsa, bu hareketin sulusı olan kişilerin kontrolünde kaldığı sürece aynı hükümler uygulanır.

Madde 17- Bir geminin veya uçağın onu hakim şekilde kontrol eden kişiler tarafından 15. maddede zikredilmiş hareketlerden birini işlemek amacıyla kullanılması kullanmayı tasarlandıysa, gemi veya uçak, haydut bir gemi veya haydut bir uçak olarak mütalâa edilir. Gemi veya uçak, böyle bir hareketi yapmak için kullanılmışsa bu hareketin sulusı olan kişilerin kontrolünde kaldığı sürece aynı hükümler uygulanır.

Madde 18- Bir gemi veya uçak, haydut bir gemi veya uçak haline gelmiş olduğu halde, tabiiyetini koruyabilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı bu tabiiyeti veren Devletin kanunlarına göre belirlenecektir.

Madde 19- Açık denizde veya herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışındaki diğer herhangi bir yerde, her Devlet bir haydut gemiye veya uçağa veya haydutluk yoluyla alınan ve haydutların kontrolünde olan bir gemiye el koyabilir, ve gemide bulunan kişileri tutuklayabilir ve mallara el koyabilir. Elkoymayı gerçekleştiren Devletin mahkemeleri verilecek cezalar kararlaştırılabilir, ve iyi niyetle hareket eden üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak üzere, gemi, uçak veya malier hakkında alınacak tedbirleri de kararlaştırabilir.

Madde 20- Yeterli gerekçe olmadan haydutluk kuşkusuyla bir gemi veya uçağa el konulduğuunda, elkoymayı gerçekleştiren Devlet geminin veya uçağın tabiiyetini taşıdığı Devlete karşı elkoymanın sebep olduğu herhangi bir kayıp veya zarardan dolayı hukuken sorumlu olacaktır.

Madde 21- Haydutluk sebebiyle (yapılan) herhangi bir elkoyma hareketi sadece harp gemileri veya askeri uçaklar veya o amaçla izin verilen devlet hizmetindeki diğer gemi veya uçaklar tarafından gerçekleştirilebilir.

Madde 22- 1. Anlaşmanın verdiği yetkilerden doğan müdahale hareketleri saklı kalmak üzere, açık denizde yabancı bir ticaret gemisine rastlayan bir harp gemisi,

a- geminin haydutluk yaptığından veya;

b- geminin esir ticaretine giriştiğinden; veya

c- yabancı bir bayrak taşıdığı, veya bayrağın göstermeyi reddettiği halde, geminin gerçekte harp gemisi ile aynı tabiiyette olduğuundan şüpheyi gerektirecek makl bir sebep olmadıkça bu gemiye yanaşmakla haklı olamaz.

2. Yukarıdaki a, ve c alt paragraflarında öngörülen durumlarda harp gemisi, geminin kendi bayrağını çekme hakkını tetkik edebilir. Bu amaçla, şüpheli gemiye bir subay komutasında bir tekne gönderebilir. Belgeler kontrol edildikten sonra, şüpheler giderilmezse gemide daha ileri incelemeye geçebilir, bu incelemenin gerekli olan bütün ihtimamla yapılması gerekir.

3. şüphelerin doğru çıkmaması ve yaşarılan geminin bu şüpheleri haklı çıkaracak herhangi bir hareketi yapmamış olması şartıyla gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp veya zarar tanzim edilecektir.

Madde 23- 1. Kıyı Devletin yetkili mercilerinin, yabancı bir geminin kanunlarını ve düzenlemelerini ihlâl ettiğine inanması için haklı sebepleri olduğu zaman, o geminin kesintisiz şekilde takibine gidilebilir. Böyle bir takip yabancı gemi veya botlarından birisi takib eden Devletin iç sularında, veya kara sularında veya bitişik bölgesi içinde olduğu zaman başlatılmalıdır, ve ancak takip kesintiye uğramadıysa, karasuları ve bitişik bölge dışında bu takibe devam edilebilir. Karasuları veya bitişik bölgede bulunan yabancı gemi durma emri aldığı zaman, emri veren geminin aynı şekilde karasuları veya bitişik bölgede olması gerekli değildir. Yabancı gemi, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. maddesinde tarif edilen bitişik bölgede ise, takibin yapılabilmesi, korunmaları için iş bu bölgenin ihdas edildiği hakların ihlhal edilmiş olması şallıyla ancak takibe gidilebilir.

2. Kesintisiz takip hakkı, takip edilen gemi kendi ülkesinin ya da üçüncü bir Devletin kara sularına girer girmez sona erer.

3. Takip eden gemi, mevcut pratik vasıtalarla takip edilen geminin veya botlarından birisinin veya bir tim olarak çalışan ve takip edilen gemiyi bir ana gemi olarak kullanan diğer araçların karasuları veya yerine göre bitişik bölge içinde bulunduğuuna kani olmadıkça, kesintisiz takip başlamış sayılmaz. Yabancı gemi tarafından görülebilecek veya işitilebilecek bir mesafede görülebilir veya

işletilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra, ancak takip başlayabilir.

4. Kesintisiz takip hakkı sadece harp gemileri veya askeri uçaklar veya özellikle o amaç için verilen Devlet hizmetinde çalışan diğer gemi veya uçaklar tarafından kullanılabilir.

5. Kesintisiz takip bir uçakla gerçekleştirildiğinde:

a-Bu maddenin 1-3 cü paragraf hükümleri, mutas mutandis, uygulanacaktır.

b- Durma emri veren uçağın kendisi tutuklamayı yapabilecek durumda değilse, takibi devralmak üzere çağırılmış olduğu kıyı Devletine ait bir gemi

veya uçak olay yerine varıncaya kadar gemiyi etkili bir şekilde kendisi takip etmelidir. Uçağın kendisi veya ara vermeden takibe devam eden diğer uçak veya gemiler tarafından takip edilen geminin hem durması emredildikçe hem de kesintisiz şekilde takip edilmiş olmadıkça, geminin uçak tarafından bir suçlu veya suç zanlısı olarak sadece fark edilmiş olması, açık denizde bir tutuklama yapmayı haklı kılmaya yetmez.

6. Bir Devletin yargı yetkisi içinde tutuklanan ve yetkili merciler önünde bir tetkik yapmak amacıyla o Devletin bir limanına refakat halinde götürülen bir geminin, yolculuk esnasında zaruret dolayısıyla açık denizin bir bölümünde geçirilmesi münhasır sebebiyle serbest bırakılması talep edilemez.

7. Bir geminin kesintisiz takip hakkını kullanmayı haklı kılmayan şartlarda açık denizde durdurulmuş olduğu veya tutuklanmış olduğu durumlarda, bu işlem dolayısıyla gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp veya zararı tanzim edilecektir.

Madde 24- Her Devlet, gemilerinden veya borulardan petrol boşaltılması yoluyla veya deniz valağı ve toprak altının işletilmesi ve araştırılmasından ileri gelen deniz kirlenmesini önleyecek düzenlemeleri, konuyla ilgili hükümlerini dikkate almak suretiyle hazırlayacaktır.

Madde 25- 1. Her Devlet, yetkili mahkemelerarası örgütlerin hazırladığı herhangi bir standart veya düzenlemeyi dikkate alarak radyoaktif denizin kirlenmesini önleyecek tedbirleri alacaktır.

2. Bütün Devletler, radyoaktif malzemeleri veya diğer zararlı maddelerle yapılan herhangi bir faaliyetten ileri gelen denizin veya üstündeki havanın kirlenmesini önleyecek tedbirleri alırken yetkili milletlerarası örgütlerle işbirliği edecektir.

Madde 26- 1. Bütün Devletlerinin açık denizin yatağı üzerinde sualtı kabloları ve boruların döşemeye hakkı vardır.

2. Kıta sahanlığını araştırma ve kaynaklarını işletmek için makûl tedbirleri alma hakkı saklı kalmak üzere, kıyı Devleti bu kablo ve boruların döşenmesi veya bakımını engelleyemez.

3. Bu kablo ve boruları döşediği zaman söz konusu Devlet deniz yatağı üzerinde daha önceden yerleştirilmiş olan kablo veya boruları dikkate alacaktır. Özellikle, kablo veya boruların bakımı imkânlarına hâle getirilmeyecektir.

Madde 27- Her Devlet, bayrağı taşıyan bir geminin veya yargı yetkisine tabi bir kişinin kasten veya ihmalen açık denizin altındaki bir sualtı kablosunu, telgraf veya telefon haberleşmesini kesecek veya engelleyecek tarzda koparması veya zarar vermesinin ve benzer şekilde bir sualtı borusunun veya yüksek voltaj kablosunun koparılması veya zarar görmesinin cezalandırılabilir bir suç olacağını sağlayacak gerekli teşrii tedbirleri alacaktır. Bu hüküm, bu gibi koparma veya zarardan sakınmak için gerekli bütün tedbirleri aldıktan sonra, sadece hayatlarını ve gemilerini kurtarmak meşru sebebiyle hareket eden şahısların sebep olduğu herhangi bir koparma veya zarara uygulanmayacaktır.

Madde 28- Her Devlet, açık deniz altındaki bir kablo veya boru hattının sahipleri olup da yargı yetkisine tabi olan kişilerin, o kablo veya boru hattını döşerken veya tamir ederken başka bir kablo veya bir boru hattını koparması veya bir zarar vermesi halinde, tamir masraflarını, karşılamaları için gerekli teşrii tedbirleri alacaktır.

Madde 29- Her Devlet, sualtı kablosu veya boru hattına zarar vermemek için bir demir veya ağ veya diğer herhangi bir balıkçılık edevatını feda ettiğini ispat edebilen gemi sahiplerinin kaybını, bütün makûl tedbirleri önceden almış, olmaları şartıyla, kablo veya boru hattının sahipleri tarafından tazmin edilmelerini salayacak gerekli kanunî tedbirleri alacaktır.

Madde 30- Bu Sözleşmenin hükümleri halihazırda yürürlükte olan sözleşmeye veya diğer milletlerarası anlaşmaları, bunların tarafı olan Devletler bakımından, etkilemeyecektir.

Madde 31-Bu Sözleşme, 31 Ekim 1958'e kadar Birleşmiş Milletlerin veya herhangi bir uzmanlık örgütünün üyesi olan bütün Devletlere veya Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun bu Sözleşmeye taraf

olmaya davet ettiği diğer herhangi bir Devletin imzasına açık olacaktır.

Madde 32- Bu Sözleşme, onaya tabidir. Onay belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreter ine depo edilecektir.

Madde 33- Bu Sözleşme 31. maddede zikredilen kategorilerin herhangi bir isine ait olan herhangi bir Devletin katılmasına açık olacaktır. Katılma belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne depo edilecektir.

Madde 34- 1. Bu Sözleşme yirmi ikinci onay veya katılma belgesinin Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne depo edilmesi tarihini izleyen otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

2. Yirmi ikinci onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden sonra Sözleşmeyi onaylayan veya katılan herbir Devlet için, Sözleşme bu Devletin onay veya katılma belgesini depo etmesinden sonraki otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

Madde 35- 1. Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren beş yıllık bir sürenin geçmesinden sonra bu Sözleşmenin revizyonu ile ilgili bir talep herhangi bir Âkit Devlet tarafından Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine hitap eden yazılı bir bildirim ile yapılabilir.

2. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu böyle bir talep hakkında alınacak te- dibrleri kararlaştıracaktır.

Madde 36- Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, Birleşmiş Milletleri üyesi bulunan bütün Devletleri veya 31. maddede zikredilen diğer Devletleri aşağıdaki hususlardan haberdar edecektir.

a- 31., 32., ve 33. maddelere uygun şekilde bu Sözleşmenin imzalanmasından ve onay veya katılma belgelerinin depo edilmesinden;

b- 34. maddeye uygun şekilde, bu Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten;

c- 35. maddeye uygun şekilde yapılacak revizyon tekliflerinden.

Madde 37- Bu Sözleşmenin, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca metinleri aynı şekilde geçerli olan orijinali Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine depo edilecektir. O da bunun tasdikli bir kopyesini 31. maddede zikredilen bütün Devletlere gönderecektir.

Yukarıdakileri tasdiken, hükümetleri tarafından usulüne göre yetkilendirilen aşağıda imzası bulunan temsilciler bu Sözleşmeyi imzaladılar. 29 Nisan 1958 de Cenevre'de tanzim edildi.

D. 1958 CENEVRE BALIKÇILIK VE AÇIK DENİZİN CANLI KAYNAKLARININ KORUNMASI HAKKINDA SÖZLEŞME

Bu Sözleşmeye Taraf olan Devletler,

Denizin canlı kaynaklarını işletmek için modern tekniklerin gelişmesinin, dünyanın artan nüfusunun yiyecek ihtiyacını karşılamak hususunda insanın yeteneğini arttırarak bu kaynakların bir bölümünü haddinden fazla işletilme tehlikesine manız bıraktığını düşünerek,

Açık denizin canlı kaynaklarının korunmasında bahis konusu olan problemlerin niteliğinin, bunların mümkün olur olmaz, bütün ilgili Devletlerin müşterek hareketi ile milletlerarası işbirliği esasına göre, halledilmesini açık bir zaruret haline getirdiğini de düşünerek,

Aşağıdaki hususlarda anlaşılar:

Madde 1-1. Bütün Devletler,

a- ahdî yükümlülükleri,

b- kıyı Devletin bu Sözleşmede öngörülen menfaatleri ve hakları, ve

c- açık denizin canlı kaynaklarının korunması ile ilgili olarak aşağıdaki maddelerde yer alan hükümler mahfuz kalmak üzere, vatandaşlarının açık denizde balıkçılık yapmaları hakkına sahiptir.

2. Bütün Devletler açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası için vatandaşlarına uygulanmak üzere gerekli olan tedbirleri almak veya bunları almak için diğer Devletlerle işbirliği yapmak yükümlülüğü altındadır.

Madde 2- Bu Maddede kullanıldığı üzere, "açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası" ifadesi, azamî gıda stoğunu ve diğerdeniz ürünleri sağlamak için bu kanaklardan devamlı şekilde optimum rekoltayı sağlamayı mümkün kılan tedbirlerin toplamı demektir. Muhafaza programları herşeyden önce İnsanî tüketim için yiyecek stoğu sağlamak amacıyla hazırlanacaktır.

Madde 3-Vatandaşları açık denizin herhangi bir bölümünde diğer Devletlerin vatandaşlarının avlamadığı herhangi bir balık sürüsünü (stoğunu) veya sürülerini (stoklarını) veya diğer canlı deniz kaynaklarını avlayan bir Devlet, o sahada, etkilenen canlı kaynakların muhafazası amacıyla gerekli olduğu

zaman vatandaşlarına uygulamak üzere tedbirler alacaktır.

Madde 4- 1. İki veya daha fazla Devletin vatandaşları açık denizin herhangi bir sahasında veya birden fazla sahasında aynı balık sürüsü (stoğu) veya sürülerini (stoklarını) veya diğer canlı deniz kaynaklarını avlıyorsa, bu Devletler, içlerinden herhangi birisinin talebi üzerine, etkilenen canlı kaynakların muhafazası için kendi vatandaşlarına uygulanmak üzere, gerekli tedbirleri müştereken almak amacıyla müzakerelere girecektir.

2. İlgili Devletler oniki ay içinde anlaşmaya varamazsa, taraflardan herhangi birisi 9. maddede öngörülen prosedürü başlatabilir.

Madde 5- 1. Madde 3 ve 4'le zikredilen tedbirlerin kabulünden sonra, diğer Devletlerin vatandaşları, açık denizin bir veya daha fazla sahasında aynı balık sürüsünü (stoğu) veya sürülerini (stoklarını) veya denizin diğer canlı kaynaklarını avlıyorsa, diğer Devletler, şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak olan (bu tedbirleri, bunların Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütünün Genel Direktör istiyen herhangi bir Devleti, ve herhalde tedbirleri başlatan Devletin tasrih ettiği herhangi bir Devleti bu gibi tedbirlerden haberdar edecektir.

2. (Zikredilen) diğer Devletler bu tarzda alınan tedbirleri kabul etmezse ve oniki ay içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili taraflardan herhangi birisi 9. maddede öngörülen prosedürü işletebilir. Onuncu Maddenin 2. paragraf hükmü saklı kalmak üzere, benimsenen tedbirler özel komisyon kararına kadar mecburhi niteliğini koruyacaktır.

Madde 6- 1. Bir kıyı Devleti, kendisinin karasularına bitişik olan açık denizin herhangi bir bölgesindeki canlı kaynakların verimini idame etmede özel bir menfaate sahiptir.

2. Bir kıyı Devleti, vatandaşları açık denizde balıkçılık yapmazsa dahi, bu sahada açık denizin canlı kaynaklarını muhafaza etme amacıyla herhangi bir araştırma ve düzenleme sistemine eşit şekilde katılma hakkına sahiptir.

3. Vatandaşları, bir kıyı Devletin karasularına bitişik olan açık denizin herhangi bir bölgesinde balıkçılık yapan bir Devlet, o kıyı Devletin talebi üzerine, açık denizin o bölgedeki canlı kaynaklarının muhafazası için gerekli tedbirleri müştereken belirlemek amacıyla müzakerelere girecektir.

4. Vatandaşları bir kıyı Devletin karasularına bitişik olan açık denizin herhangi bir sahasında balıkçılık yapan bir Devlet, kıyı Devletin kabul etmiş olduğu tedbirlere aykırı olan muhafaza tedbirlerini o sahada uygulamayacaktır, fakat açık denizin o sahadaki canlı kaynaklarını muhafaza için gerekli olan tedbirleri müştereken belirlemek amacıyla kıyı Devletiyle müzakerelere girecektir.

5. İlgili Devletler oniki ay içinde muhafaza tedbirleri hususunda anlaşmaya varamazsa, taraflardan herhangi birisi 9. maddede öngörülen usulü başlatabilir.

Madde 7- 1. Herhangi bir kıyı Devleti 6. maddenin 1. paragraf hükümlerini dikkate alarak denizin canlı kaynaklarının verimliliğini idame etmek amacıyla karasularına bitişik herhangi bir açık deniz sahasındaki herhangi bir balık sürüsü (stoğu) veya sürüleri (stokları) için uygun düşen muhafaza tedbirlerini tek taraflı olarak alabilir; şu kadar ki ilgili diğer Devletlerle o konuda yapılan müzakerelerin altı aylık bir süre içinde bir anlaşmayla sonuçlanmamış olması gerekir.

2. Kıyı Devletin bir önceki paragrafta göre almış olduğu tedbirlerin diğer Devletler hakkında geçerli olması aşağıdaki şartların yerine getirilmesine bağlıdır:

- a- mevcut balıkçılık bilgisi ışığında muhafaza tedbirlerinin acilen uygulanma ihtiyacı vasa,
- b- alınan tedbirler uygun bilimsel bulgulara istinat ediyorsa,
- c- bu gibi tedbirler yabancı balıkçılara karşı şeklen ve fiilen ayırım yapmıyorsa,

3. Bu tedbirler, bunların geçerlilikleriyle ilgili herhangi bir anlaşmazlık bu sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun şekilde çözümleninceye kadar yürürlükte kalacaktır.

4. Bu tedbirler diğer ilgili Devletler tarafından kabul edilmezse, taraflardan herhangi birisi 9. maddede öngörülen prosedürü işletebilir. 10. maddenin 2 ci paragrafı hüküm saklı kalmak üzere alman tedbirler özel komisyona kararına kadar bağlayıcı niteliğini koruyacaktır.

5. Farklı Devletlerin kıyıları bahis konusu olduğunda, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 12. maddesinde tarif edilmiş olan coğrafi sınırlandırma prensipleri uygulanacaktır.

Madde 8- 1. Vatandaşları, kıyılarına bitişik olmayan herhangi bir açık deniz bölgesinde balıkçılık yapmazsa dahi, o bölgedeki açık denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesinde özel bir menfaati olan

herhangi bir Devlet, vatandaşları orada balıkçılık yapan Devlet veya Devletlerden, 3. ve 4. maddelere göre gerekli olan muhafaza tedbirleri almalarını isteyebilir. Bunu yaparken, aynı zamanda kendi görüşüne göre bu gibi tedbirleri gerekli kılan bilimsel sebeplerden bahsedecek ve özel menfaatlerini gösterecektir.

2. Oniki ay içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, bu gibi bir Devlet 9. maddede öngörülen prosedürü işletebilir.

Madde 9- 1. Devletler arasında 4, 5, 6, 7 ve 8 ci maddelere göre çıkabilecek herhangi bir ihtilaf, Birleşmiş Milletler Şartı'nın 33. maddesinde öngörülen dier bir barışçı çözüm yöntemi ile çözümlemeye razı olmadıkça, taraflardan herhangi birisinin talebi üzerine, çözümlenmek üzere beş üyeden müteşekkil özel bir komisyona havale edilecektir.

2. Komisyon üyeleri, ki bir tanesi başkan olarak tayin edilecektir, bu Madde hükmüne göre çözüm talebinin yapılmasından itibaren üç ay içinde ihtilal halindeki Devletler tarafından anlaşarak belirlenecektir. Anlaşma sağlanmazsa, diğer herhangi bir taraf Devletin talebi üzerine, bu komisyon üyeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri tarafından, müteakip üç ay içinde ihtilaflarla ve Milletlerarası Adalet Divanı başkanı ile ve Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü Genel Direktörü ile istişare etmek suretiyle ihtilafa taraf olmayan Devletlerin vatandaşı olan ve halledilecek ihtilafın niteliğine göre balıkçılıkla ilgili hukukî, idari, ve bilimsel sorunlar alanında uzmanlaşmış ehliyeti ikiyeşiler arasından tayin edilecektir. İlk (asıl) tayinden sonra ortaya çıkacak herhangi bir boşluk bir seçim için öngörülen aynı usullerle doldurulacaktır.

3. Bu Maddelerde öngürelen usule taraf olan herhangi bir Devlet, vatandaşlarından birisini özel komisyona tayin etmek hakına sahip olacaktır, bu kişi bir komisyon üyesi ile aynı şekilde prosedüre (davaya) bütünüyle katılabilme hakkına sahip olacak fakat oylama hakkı olmayacak veya komisyon kararının oluşmasına iştirak etmeyecektir.

4. Komisyon, kendi çalışma usulünü kendisi tayin edecektir. Bunu yaparken piosedürün her bir tarafına, görüşlerini tamamiyle bildirme ve davasını savunma imkânını temin edecektir. Taraflar arasında anlaşma olmazsa, harcama ve masrafların prosedürün tarafları arasından nasıl paylaşılacağını da karara bağlayacaktır.

5. Özel komisyon tayin edildiği tarihten itibaren beş aylık bir süre içinde kararım verecektir, ancak zaruret halinde, süreyi üç ayı geçmiyecek bir dönem için uzatabilir.

6. Özel komisyon kararım verirken, bu Maddeler ve taraflar arasında ihtilafın çözümü ile ilgili herhangi bir özel anlaşmayla bağlı kalacaktır.

7. Komisyonun kararları çoğunlukla alınacaktır.

Madde 10- 1 Özel Komisyon, 7. maddenin uygulanmasında ortaya çıkacak ihtilaflarda, o maddenin 2. paragrafında sıralanan ölçüleri uygulayacaktır. 4, 5, ve 6. maddenin uygulanmasında ortaya çıkan ihtilaflarda, Komisyon ihtilafla bahis konusu olan konulara göre, aşağıdaki ölçüleri uygulayacaktır.

a- 4, 5 ve 6. maddelerin uygulanmasında ortaya çıkan ihtilafların karara bağlanması bakımından müşterek olan aşağıdaki şartlar aranır:

- (i) bilimsel bulguların, muhafaza tedbirlerinin zarurî olduğunu göstermesi;
- (ii) spesifik tedbirlerin bilimsel bulgulara istinat etmesi ve uygulanabilir (pratik) olması, ve
- (iii) tedbirlerin diğer Devletlerin balıkçılarına karşı şeklen ve fiilen ayırım yapmaması.

b- Sekizinci maddenin uygulanmasında ortaya çıkan ihtilafların karara bağlanmasında duruma göre bilimsel bulguların muhafaza tedbirlerinin zaruri olduğunu göstermesi, veya muhafaza programının yeterli olması.

2. Özel komisyon, nihaî kararını verinceye kadar tartışmalı tedbirlerin uygulanmayacağı kararlaştırılabilir. Şu kadar ki 7. maddenin uygulanmasında ortaya çıkan ihtilaflarda, komisyon prima facie delillere göre bu gibi tedbirlerin acilen uygulanması ihtiyacının olmadığını gördüğü zaman bu tedbirler sadece ertelenebilir.

Madde II-Özel komisyonun kararları, ilgili Devletleri bağlayacaktır ve Birleşmiş Milletler Şartı'nın 94. maddesinin 2. paragrafı hükümleri bu kararlar bakımından geçerlidir. Kararlarla birlikte tavsiyeler de yer alıyorsa, bunlar mümkün olan en büyük dikkatle gözönüne alınacaktır.

Madde 12- 1. Özel komisyonun nihaî kararının maddî temeli, balık sürü- süsünün (stoğu) veya sürülerinin (stoklarının) veya diğer canlı deniz kaynaklanma durumunda veya balıkçılık yöntemlerinde

özlü değişiklikler meydana gelmesi sebebiyle değişirse, ilgili Devletlerden herhangi birisi diğer Devletlerden muhafaza tedbirlerinde zarurî olan değişiklikleri müştereken yapmak amacıyla müzakerelere girmelerini isteyebilir.

2. Makbul bir süre içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili Devletlerden herhangi birisi tekrar 9. maddede öngörülen prosedüre başvurabilir. Şu kadar ki ilk karardan itibaren en azından iki yıl geçmiş olmalıdır.

Madde 13- 1. Bir Devletin karasularına bitişik olan açık deniz bölgelerindeki deniz tabanına tespit edilen teçhizat vasıtasıyla işletilen balıkçılık sahalarının (fisheries) o Devlet tarafından düzenlenebilmesi, o Devlet vatandaşlarının uzun zamandan beri bu balıkçılık sahalarını idame ettirmiş olmaları ve işletmiş olmalarına bağlıdır. Şu kadar ki, balıkçılığın uzun zamandan beri teamüle göre münhasıran vatandaşlar tarafından yapılmış olduğu sahalar dışında vatandaş olmayanlar vatandaş olanlara! eşit şekilde bu faaliyetlere katılmaya mezundurlar. Bununla beraber, bu düzenlemeler, o sahaların genel açık deniz statüsünü etkilemeyecektir.

2. Bu Maddede kullanılan "deniz tabanına tespit edilmiş teçhizat vasıtasıyla işletilen balıkçılık sahaları" ifadesi, deniz tabanına tespit edilmiş istinat unsurları olan, mahalde kurulu olan ve daimî şekilde çalışmak üzere orada bırakılan veya kaldırılrsa dahi, her mevsim aynı mahalde eski haline getirilen teçhizatın kullandığı balıkçılık sahaları mânasına gelir.

Madde 14- 1, 3, 4, 5, 6, ve 8. maddelerde kullanılan "vatandaşlar terimi, mürettebatının vatandaşlığına bakılmaksızın, ilgili Devletin kanunlarına göre onun vatandaşlığına sahip her büyüklükteki tekne veya vasıta demektir.

Madde 15-Bu Sözleşme, 31 Ekim 1958'e kadar, Birleşmiş Milletlerin veya uzmanlık örgütlerinin üyesi olan bütün Devletlerin veya Birleşmiş Milletlerin Genel Kurulu'nun bu Sözleşmeye katılmaya davet ettiği diğer herhangi bir Devletin imzasına açık olacaktır.

Madde 16- Bu Sözleşme, onaya tabidir. Onay belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne depo edilecektir.

Madde 17-Bu Sözleşme, 15. maddede zikredilen kategorilerden herhangi birisine mensup olup herhangi bir Devletin katılmasına açık olacaktır. Katılma belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne depo edilecektir.

Madde 18- 1. Bu Sözleşme yirmiikinci onay veya katılma belgesinin Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri ne depo edildiği tarihi takip eden otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

2. Yirmiikinci onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden sonra Sözleşmeyi onaylayan veya ona katılan her bir Devlet için Sözleşme bu Devletin onay veya katılma belgesini depo etmesinden sonraki otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

Madde 19- 1. İmza, onay veya katılma sırasında, herhangi bir Devlet Söz- İşemesinin 6, 9, 10, 11 ve 12. maddeleri dışında kalan maddelerine çekince koyabilir.

2. Bundan önceki paragraf gereğince bir çekince ileri süren herhangi bir âkit Devlet herhangi bir zamanda Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri ne hitaben bir bildirim ile çekincesini geri alabilir.

Madde 20- 1. Bu Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten itibaren beş yıllık bir sürenin geçmesinden sonra, herhangi bir âkit taraf herhangi bir zamanda Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne yazılı olarak hitap eden bir bildirim ile bu Sözleşmenin revizyonu için bir talepte bulunabilir.

2. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, bu talep hakkında, varsa, alınacak tedbirleri kararlaştıracaktır.

Madde 21- Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, Birleşmiş Milletler üyesi olan bütün Devletleri ve 15. maddede zikredilen diğer Devletleri:

- a- 15, 16 ve 17. maddelere göre bu Sözleşmenin imzalanmasından ve onay ve katılma belgelerinden;
- b- 18. maddeye göre bu Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarihten;
- c- 20. maddeye göre revizyon taleplerinden;
- d- 19. maddeye göre bu Sözleşmeye konulacak çekincelerden haberdar edecektir.

Madde 22- Bu Sözleşmem Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca metinleri aynı şekilde geçerli olan orijinali Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne depo edilecektir, o da bunun tasdikli bir suretin i 15. maddede belirtilen bütün Devletlere gönderecektir.

Yukarıdakileri tasdikan, hükümetleri tarafından gereği veçhile yetkilendi- ilmiş olan temsilciler bu

Sözleşmeyi imzaladılar.

Yirmidokuz Nisan bindokuzyüzellisekiz tarihinde Cenevre’de tanzim edildi.

EK-2

1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ

İngilizce metin: A/CONF 62/122

İmzalandığı tarih: 10 Aralık 1982

Yürürlüğe girdiği tarih: 16 Kasım 1994

İmzalayan devlet sayısı: 158

Taraf Devletler sayısı: 130

Sözleşmeyi 30 Nisan 1999 tarihi itibarıyla imzalayan Devletler:

Afganistan, Cezayir, Angola, Antigua ve Barbuda, Arjantin, Avustralya, Avusturya, Bahama Adaları, Bahreyn, Bengladeş, Barbados, Belçika, Benin, Belize, Bütan, Bolivya, Botsvana, Brezilya, Brunei Darüssalem, Bulgaristan, Burkina, Faso, Burma, Burundi, Beyaz Rusya, Kamerun, Kanada, Keyp Verde, Merkezi Afrika, Çad, Şili, Çin, Kolombiya, Komoro Adaları, Kuk Adaları, Kongo, Kosta Rika, Küba, Kıbrıs, Çekoslovakya, Kamboçya, Demokratik Kore Halk Cumhuriyeti, Yemen, Danimarka, Cibuti, Dominika, Dominik Cumhuriyeti, Mısır, El Salvador, Ekvator Ginesi, Avrupa Ekonomi Topluluğu, Etyopya, Fiji, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gambia, Gana, Yunanistan, Grenada, Guatamala, Gine, Gine Bisau, Guyana, Haiti, Honduras, Macaristan, İzlanda, Hindistan, Endonezya, İran, Irak, İrlanda, İtalya, Fildişi Kıyısı, Jamaika, Japonya, Kenya, Kuveyt, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti, Lübnan, Lesoto, Liberya, Libya Arab Cemahiriyesi, Lihlenştayn, Lüksemburg, Madagaskar, Malavi, Malezya, Maldiv Adaları, Mali, Marşal Adaları, Malta, Moritanya, Mauritius, Meksika, Monako, Mikronezya, Moğolistan, Fas, Mozambik, Myanmar, Namibya, Nauru, Nepal, Hollanda, Y. Zelanda, Nikaragua, Niue, Nijer, Nijerya, Norveç, Omman, Katar, Pakistan, Panama, Papua Yeni Ginesi, Paraguay, Filipinler, Polonya, Katar, Portekiz, Kore Cumhuriyeti, Romanya, Rusya Federasyonu, Ruanda, St. Lucia, St. Vincent ve Grenada, Samoa, Senegal, Sao Tome ve Principe, Seyşel, Suudi Arabistan, Sierra Leona, Singapur, Solomon Adaları, Somaliya, Güney Afrika, Sri Lanka, İspanya, Sudan, Surinam, Swaziland, İsveç, Tayland, Togo, Trinitad ve Tobago, Tunus, Tuvalu, Uganda, Ukrayna, Birleşik Arab Emirliği, Birleşik Tanzanya Cumhuriyeti, Uruguay, Vanuato, Vietnam, Yugoslavya, Zaire, Zambiya, Zimbabve.

Sözleşmeyi onaylamış olan Devletler:

Cezayir, Angola, Antigua ve Barbuda, Arjantin, Avustralya, Avusturya, Bahama Adaları, Bahreyn, Belçika, Barbados, Belize, Benin, Bolivya, Bos- na-Hersek, Botsvana, Brezilya, Brunei Darüssalem, Bulgaristan, Kamerun, Kep Verde, Şili, Çin, Komor Adaları, Kuk Adaları, Kosta Rika, Hırvatistan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Cibuti, Dominika, Küba, Mısır, Ekvator Ginesi, Avrupa Topluluğu, Fiji, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gambia, Gürcistan, Almanya, Gana, Yunanistan, Granada, Guatamala, Gine, Gine Bisau, Guyana, Haiti, Honduras, İzlanda, Endonezya, Irak, Palau, Panama, İrlanda, İtalya, Fildişi Kıyısı, Jamaika, Japonya, Ürdün, Marşal Adaları, Moritanya, Mairitüs, Kenya, Kuveyt, Leo Demokratik Cumhuriyeti, Lübnan, Malezya, Malta, Mik- ronezya, Hindistan, Monako, Moğolistan, Myanmar, Namibiya, Nauru, Nepal, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Nijerya, Oman, Pakistan, Paraguay, Papua Yeni Ginesi, Filipinler, Polonya, Portekiz, Kore Cumhuriyeti, Romanya, Rusya Federasyonu, Sao Tome ve Pirincipe, Saint Kits ve Nevis, St. Lusiya, Seyşel, Sierra Leona, Singapur, Slovakya, Slovenya, Solomon Adaları, Somalia, Güney Afrika, İspanya, Surinam, Srilanka, İsveç, Trinitad ve Tobago, Saint Vincent ve Grenada, Samoa, Suudi Arabistan, Uganda, Bileşik Tanzanya Cumhuriyeti, Birleşik Krallık, Uruguay, Vietnam, Yemen, Yugoslavya, Eski Yugoslavya Makedonya Cumhuriyeti, Zaire, Mali, Meksika, Namibya, Filipinler, St. Lucia, Senegal, Sudan, Togo, Tonga, Tunus, Zambiya, Zimbabve.

Bk: Multilateral Treaties, s. 754-756.

Bu Sözleşmeye Taraf olan Devletler,

Karşılıklı anlayış ve işbirliği ruhu içinde, deniz hukuku ile ilgili bütün meselelerini halletme arzusu ile harekete geçerek ve bütün dünya hakları için barış ve adaletin devamına ve gelişmeye önemli bir katkı olarak bu Sözleşmenin tarihî ehemmiyetinin farkında olarak,

Cenevre’de 1958 ve 1960’da yapılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferanslarından bu yana

meydana gelen gelişmelerin yeni ve genellikle kabul edilebilir bir deniz hukuku Sözleşmesine olan ihtiyacı acil hale getirdiğini kaydederek,

Okyanus alanının problemlerinin açık bir şekilde birbirleriyle bağlantılı olduğunu ve bir bütün olarak telakki edilmeleri gerektiğinin bilincinde olarak,

Bu Sözleşme ile bütün Devletlerin egemenliğine gerekli şekilde saygı göstermek suretiyle, milletlerarası iletişimi kolaylaştıracak, denizlerin ve okyanusların banşçı kullanımını, kaynaklarının hakça ve verimli kullanılmasını, kaynaklarının muhafaza edilmesini, deniz çevresinin tetkikini, korunmasını, ve muhafaza edilmesini iyileştirecek bir denizler ve okyanuslar hukuk düzenini kurmanın arzuya şayan olduğunu kabul ederek,

Bu amaçları yerine getirmenin, bir bütün olarak insanlığın menfaatlerini ve ihtiyaçlarını ve özellikle de, deniz kıyısı olsun veya olmasın, kalkınmakta olan ülkelerin özel menfaatlerini ve ihtiyaçlarını dikkate alan adil ve hakça

bir milletlerarası ekonomik düzenin gerçekleştirilmesine katkıda bulunacağını hatırd tutarak.

Bu Sözleşme ile Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun, diğerleri yanında, millî yetki ötesinde kalan deniz gibi ve okyanus tabanının ve toprak altının ve de kaynaklarının insanlığın müşterek mirası olduğunu, araştırılma ve işletilmelerinin Devletlerin coğrafi durumuna bakmaksızın, bir bütün olarak insanlığın yararına gerçekleştirileceğini beyan ettiği 17 Aralık 1970 tarihli 2749 (XXV) sayılı kararında yer alan ilkeleri geliştirmeyi arzularak,

Bu Sözleşmede gerçekleştirilen deniz hukukunun tedvini ve tedrici gelişmesinin milletler arasında barışın, güvenliğin, işbirliğinin, adalet ve eşit haklar ilkelerine uygun şekilde güçlendirilmesine katkıda bulunacağına ve dünyanın bütün haklarının ekonomik ve sosyal gelişmelerini Birleşmiş Milletlerin Şart'ta belirtilen Amaçlarına ve İlkelerine uygun şekilde, iyileştireceğine inanarak,

Bu Sözleşmeyle düzenlenmeyen meselelerin genel milletlerarası hukukun kurallarına ve ilkelerine tabi olmaya devam edeceğini doğrularak,

Aşağıdaki hususlarda anlaştılar:

KISIM I GİRİŞ

Madde 1- Terimlerin Kullanılması ve kapsam

1. Bu Sözleşmenin amaçları bakımından,

1. "Saha" millî yetki sınırları ötesindeki deniz yatağı ve okyanus tabanı ve bunların toprak altı anlamına gelir;

2. "Otorite", Milletlerarası Deniz - dibi Otoritesi anlamına gelir;

3. "Sahadaki faaliyetler", Saha kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi için yapılan bütün faaliyetler anlamına gelir;

4. "Deniz çevresinin kirlenmesi", canlı kaynaklar ve deniz hayatı için zararlı olma, insan sağlığı için tehlikeler oluşturma, balıkçılık ve deniz diğer meşru kullanımları da dahil olmak üzere, deniz faaliyetleri için engel olma, deniz suyunun kullanılma kalitesinin bozulması ve güzelliğinin azaltılması gibi muzır tesirlere yol açan veya yol açması ihtimali olan maddelerin ve enerjinin insan tarafından, doğrudan veya dolaylı olarak deniz çevresine (haliçler de dahil) getirilmesi anlamına gelir;

5. a- "suya bırakma"

i- gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizdeki diğer sun'i yapılardan kaynaklanan artıkların veya başka bir maddenin herhangi bir şekilde kasıtlı olarak boşaltılması;

ii- gemilerin, uçakların, platformların veya denizdeki diğer sun'i yapıların herhangi bir şekilde kasden denizde bertaraf edilmesi anlamına gelir;

b- "suya bırakma"

i- artıkların ve diğer maddelerin bertaraf edilmesi amacı ile işleyen gemilerin, uçakların, platformların veya denizdeki diğer sun'i yapıların taşıdığı veya bunlara taşınan artıklar veya diğer maddeler veya bu gibi artıkların veya maddelerin gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya yapılarda muamele edilmesinden ileri gelen artıklar veya maddeler dışında kalıp, gemilerin, uçakların, platformların veya denizdeki diğer sun'i yapıların ve bunların teçhizatının normal işletilmesi icabı olan veya bu faaliyetten ileri gelen artıkların veya diğer maddelerin boşaltılmasını kapsamına almaz;

ii- Bu Sözleşmenin amaçlarına aykırı olmaması şartıyla, maddelerin sırf suya bırakma amacı

dışında kalan bir amaçla (denize) yerleştirilmesini kapsamına almaz.

2(1) "Taraf Devletler", bu Sözleşme ile bağlanmaya rıza göstermiş olan ve kendileri bakımından bu Sözleşmenin yürürlükte olduğu Devletler anlamına gelir;

2) Bu Sözleşme, herbiri kendisiyle ilgili şartlara uygun şekilde bu Sözleşmeye taraf olup, 305 ci maddenin 1. paragrafının a, b, c, d, e ve f bentlerinde zikredilen örgütlere, mutas mutandis, uygulanacaktır ve ölçüde "Taraf Devletler", bu örgütleri de ifade eder.

KISIM II

KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 2- Karasularının, karasularının üzerindeki hava sahasının ve deniz yatağının ve toprak altının hukukî statüsü

1. Bir kıyı Devletinin egemenliği, kara ülkesinin ve iç sularının ve, bir takımada Devleti olması halinde, takımada sularının ötesinde, karasuları olarak tarif edilen (kıyıya) bitişik bir deniz kuşağını kapsar.

2. Bu egemenlik, karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsar.

3. Karasuları üzerindeki egemenlik, bu Sözleşmeye ve devletler hukukunun diğer kurallarına tabi olarak kullanılır.

Bölüm 1

Karasularının sınırları

Madde 3- Karasularının genişliği

Her Devletin, karasularının genişliğini bu Sözleşmeye uygun şekilde belirlenen esas hatlardan itibaren oniki deniz milini aşmayan bir sınıra kadar tespit etme hakkı vardır.

Madde 4- Karasularının dış sınırı

Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına kara- sularının genişliği kadar bir uzaklıkta olan hattır.

Madde 5- Normal esas hat

Bu Sözleşmede başka türlü öngörülmedikçe, karasularının genişliğini ölçmeye yarayan normal esas hat, kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattıdır (suların en çok çekildiği hattır); bu hat kıyı Devleti tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli haritalar üzerinde gösterilir.

Madde 6- Resifler

Atollar üzerinde yer alan adaların veya serpiştirilmiş vaziyetteki resifli adaların mevcudiyeti halinde, karasularının ölçülmesinde yarayan esas hat, kıyı Devletinin resmen tanıdığı haritalar üzerinde uygun sembollerle gösterilen, deniz yönündeki en düşük resif hattıdır.

Madde 7- Düz esas hatlar

1. Kıyının derin bir şekilde girintili - çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca uzanan bir adalar saçağı varsa, karasularının genişliğinin ölçülmesi için esas alınan hattın çiziminde uygun noktaları birleştiren düz esas hatlar yöntemi kullanılabilir.

2. Bir deltanın ve diğer doğal şartların mevcudiyetinden dolayı kıyı oldukça istikrarsızsa, en düşük cezir çizgisinin denize en fazla uzanan kısmı doğrultusunda uygun noktalar seçilebilir ve en düşük cezir çizgisinin daha sonra geri çekilmesine bakmaksızın, düz esas hatlar kıyı Devleti tarafından bu Sözleşmeye uygun şekilde değiştirilinceye kadar geçerli kalacaktır.

3. Düz esas hatların bu çiziminde kıyının genel istikametinden dikkate değer ölçüde sapılmamalıdır ve hatların içinde kalan deniz alanlarının iç sular rejimine tabi olması için kara ile yeteri kadar bağlantılı olması gerekir.

4. Cezir yüksekliklerine doğru ve cezir yüksekliklerinden başlamak üzere düz esas hatlar çizilemez; meğer ki daimî şekilde su üstünde kalan deniz fenerleri veya benzeri tesisler bunların üzerinde inşa edilmiş olsun veya bu yüksekliklere doğru veya bu yüksekliklerden başlamak üzere esas hatların çizilmesinin genel milletlerarası kabul görmüş olduğu durumlar söz konusu olsun.

5. Birinci paragraf hükümlerine göre düz esas hatlar yönteminin uygulanabildiği durumlarda, belirli esas hatları tespit ederken, gerçekliği ve ehemmiyeti uzun zamandan beri teamülle kanıtlanmış olan

ilgili bölgeye has ekonomik menfaatler gözöntünde tutulabilir.

6. Düz batlar yöntemi bir Devlet tarafından başka bir Devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden ayıracak bir tarzda uygulanamaz.

Madde 8- İçsular

1. Kısım IV'de aksi öngörölmedikçe, karasuları esas hattının berisinde (kara tarafında) kalan sular Devletin iç sularının bir parçasını teşkil eder.

2. Yedinci Maddeye uygun şekilde bir düz esas hattın tesis edilmesinin daha önce iç sular olarak telakki edimiyen alanları iç sular olarak çevirme sonucunu verdiği durumlarda, bu Sözleşmede öngörölün zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır.

Madde 9- Nehirlerin ağızları

Bir nehir doğrudan doğruya denize akıyorsa, esas hat, nehir kenarlarının en düşük cezir çizgisi üzerindeki noktalar arasında nehir ağızına çizilen düz hat olacaktır.

Madde 10-1. Bu madde, sadece kıyıları bir Devlete ait olan körfezlerle ilgilidir.

2. Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından, bir körfez iyice belirgin bir girintidir ki (karaya) sokuluşunun ağız genişliğine oranı, kara ile çevrili sular kapsayacak kadar olmalı ve kıyının basit bir kıvrımından ibaret olmamalıdır. Bununla beraber, bir girinti, bu girintinin ağızına çizilen bir hattı çap olarak alan bir yanm daire alanı kadar alana veya ondan daha büyük bir alana sahip olmadıkça, bir körfez olarak telakki edilemez.

3. Ölçüm yapılması bakımından, bir girintinin alanı, girinti kıyısının çevresindeki en düşük cezir hattı ile onun cezir sırasındaki doğal giriş noktalarını birleştiren bir hat arasında kalan alandır. Adaların mevcudiyetinden dolayı bir girintinin birden fazla ağızının olması halinde, yarım daire farklı ağızlara çizilen hatların toplam uzunluğu kadar bir hat üzerinde çizilir. Bir girinti içindeki adalar, girintinin su sahasına dahilmiş gibi kabul edilecektir.

4. Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin cezir sırasında yirmidört mili aşmadığı durumlarda, bu iki cezir hattı arasında körfezi kapatan bir hat çizilebilir ve bu suretle kapatılan sular iç sular olarak telakki edilir.

5. Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin cezir sırasında yirmidört milli aştığı durumlarda, yirmidört mil uzunluğundaki bir düz esas hat, o genişlikte bir hatla mümkün olan azamî su sahasını kapatacak şekilde, körfezin içinde çizilecektir.

6. Yukarıdaki hükümler, "tarihi" körfezlere veya 7. maddede öngörölün düz esas hatlar yönteminin uygulandığı bir durumda uygulanmaz.

Madde 11- Limanlar

Karasularını sınırlandırmak bakımından, liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki daimî liman tesislerinin kıyının bir parçasını teşkil ettiği kabul edilir. Kıyı açıklarındaki tesis ve sun'i adalar daimî liman tesisleri olarak telakki edilmeyecektir.

Madde 12- Demir Yerleri

Normal olarak gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlemesi için kullanılan ve aksi halde karasularının dış sınırının ötesinde kalacak olan demir yerleri, karasularına dahildir.

Madde 13- Cezir yükseklikleri

1. Bir cezir yüksekliği, su ile çevrili olan ve sular çekildiği zaman su üstünde kalan fakat sular yükseldiği zaman su ile kaplı hale gelen doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır. Bu cezir yüksekliğinin tamamen veya kısmen ana karadan veya bir adadan itibaren karasuları genişliğini aşnuvan bir mesafede bulunduğu yerlerde, o yükseklik üzerindeki en düşük cezir hattı karasularının ölçülmesi için esas hat olarak kullanılabilir.

2. Cezi yüksekliğinin, tamamen veya kısmen, ana karadan veya bir adadan itibaren karasularının genişliğini aşnu bir mesafede olduğu yerlerde, kendisine ait bir karasuyu yoktur.

Madde 14- Esas hatları belirlemek için metodlar bileşiminin kullanılması

Kıyı Devleti, değişik şartların icabına göre yukarıdaki maddelerde öngörölün metodlardan herhangi birisiyle esas hatları belirleyebilir.

Madde 15- Kıyılara karşı - karşıya veya yan - yana olan Devletler arasında karasularının sınırlandırılması

İki Devletin kıyısının karşı - karşıya veya yan - yana (bitişik) olduğu durumlarda, iki Devletten hiçbirisi, aralarında aksini öngören bir anlaşma olmadıkça, karasularını, her noktası iki Devletten her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir. Bununla beraber tarihî bir hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki Devletin karasularını bu hü-kümle bağdaşmayan bir şekilde sınıflandırılmasının gerekli olduğu yerlerde, yukarıdaki hüküm uygulanmaz.

Madde 16- Coğrafi koordinat haritaları ve listeleri

1. Karasularının genişliğini ölçmek için, 7, 9 ve 10 cu maddelere uygun şekilde tespit edilen esas hatlar veya bunlarla oluşan sınırlar ve 12 ci ve 15 ci maddelere uygun şekilde çizilen sınırlandırma hatları, bunların durumunu tetkik etmek için yeterli olan bir ölçekteki veya ölçeklerdeki haritalar üzerinde gösterilecektir. Bu olmazsa, jeodezik sistemi belirten noktaları birleştiren coğrafi koordinatların bird listesi haritaların yerine konulabilir.

2. Kıyı Devleti bu gibi haritalara veya coğrafi koordinat listelerine gereği veçhile aleniyet kazandıracak ve bu gibi bir harita veya listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edecektir.

Bölüm 3

Karasularında zararsız geçiş

Altıbölüm A. Bütün Gemilere uygulanan kurallar

Madde 17- Zararsız geçiş hakkı

Denizde kıyısı olsun veya olmasın, bütün Devletlerin gemileri, bu Sözleşmenin hükümlerine tabi bir şekilde, karasularından zararsız geçiş hakkına sahiptir.

Madde 18- Geçişin anlamı

1. Geçiş,

a- iç sulara girmeden veya iç sular dışındaki bir demiryeri veya liman tesisine uğramadan karasularını katetme;

b- iç sulara girme veya iç sulardan çıkma veya bu gibi bir demiryeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek anlamına gelir.

2. Geçiş kesintisiz ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, geçiş alelâde seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya force majeure veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacı ile gerekli olduğu ölçüde, durmayı ve demirlemeyi kapsar.

Madde 19- Zararsız geçişin anlamı

1. Geçiş, kıyı Devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine hâlel etir- medikçe zararsızdır. Geçiş, bu Sözleşmeye ve milleüerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir.

2. Yabancı bir gemi kıyı Devletinin karasularında aşağıdaki hareketleri yaparsa, bu geminin geçişinin onun barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirdiği kabul edilecektir:

a- kıyı Devletinin egemenliği, ülkesel bütünlüğü veya siyasî bağımsızlığına karşı veya diğer herhangi bir tarzda Birleşmiş Milletler Şartı'na geçirilmiş bulunan milletlerarası hukuk prensiplerini ihlal edecek şekilde herhangi bir kuvvet kullanılması tehdidi veya kuvvet kullanılması;

b- hangi türden olursa olsun, silahlarla yapılan herhangi bir manevra veya deneme;

c- kıyı devletinin savunma ve güvenliğinin zararına olarak bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir hareket;

d- kıyı Devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeyi amaçlayan herhangi bir propaganda hareketi;

e- herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması;

f- herhangi askeri aygıtın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya güverteye alınması;

g- kıyı Devletinin gümrük, maliye, muhacerat veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı şekilde herhangi bir malın, paranın veya kişinin gemiye güverteye alınması veya çıkarılması;

h- Sözleşmeye aykırı şekilde herhangi bir kasdî ve ciddi kirlenme hareketi;

ı- herhangi bir balıkçılık hareketi;

j- araştırma veya ölçüm hareketi;

k- kıyı Devletinin herhangi bir muhaberat sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesisine

müdaheleyi amaçlayan herhangi bir hareket;

1-geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan diğer herhangi bir hareket.

Madde 20- Denizaltılar ve diğer sualtı araçları

Denizaltılar ve diğer sualtı araçları, karasularında, su üstünde seyretmeğe ve bayraklarını göstermeğe mecburdur.

Madde 21- Kıyı Devletinin zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeleri

Kıyı Devleti, bu Sözleşmenin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde, aşağıdakilerin tamamı veya herhangi birisi hususunda zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabilirler

a- seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b- seyrüsefer kolaylık ve sistemlerinin ve diğer sistem ve tesislerin korunması;

c- kablo ve boru hatlarının korunması;

d- denizin canlı kaynaklarının muhafazası;

e- kıyı Devletinin balıkçılıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlâl edilmesinin önlenmesi;

f- kıyı Devletinin çevresinin korunması ve çevrede kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi,

g- denizde bilimsel araştırma ve hidrografik ölçümler;

h- kıyı Devletinin gümrük, maliye, muhacerat veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerinin ihlâl edilmesinin önlenmesi;

2. Bu gibi kanunlar ve düzenlemeler yabancı gemilerin dizayn, yapım, donanım veya teçhizi hususunda uygulanmayacaktır, meğer ki bunlar genellikle kabul görmüş milletlerarası kural veya standartlara işlerlik kazandırsınlar.

3. Kıyı Devleti, bu gibi kanun ve düzenlemelerin tamamına gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır.

4. Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu gibi bütün kanunlara ve düzenlemelere ve denizde çarpışmaların önlenmesiyle ilgili genellikle kabul görmüş bütün milletlerarası düzenlemelere riayet edecektir.

Madde 22- Karasularında geçiş yolları ve trafik ayırma şemaları

1. Kıyı Devleti, seyrüsefer güvenliği bakımından, zaruri gördüğü takdirde, karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin geçişinin düzenlenmesi için tahsis edebileceği geçiş yolları ve belirleyebileceği trafik ayırma şemalarını kullanmalarını istiyebilir.

2. Özellikle, tankerler, nükleer güçle çalışan gemiler ve nükleer madde ve diğer tabiatı gereği tehlikeli veya zararlı madde veya malzemeleri taşıyan gemilerin geçişlerini bu geçiş yolları içinde yapmalarını istiyebilir.

3. Bu maddeye göre geçiş yollarının tahsis edilmesinde veya trafik ayırma şemalarının belirlenmesinde kıyı Devleti aşağıdaki hususları dikkate alacaktır:

a-yetkili milletlerarası örgütün tavsiyeleri;

b- geleneksel olarak milletlerarası seyrüsefer için kullanılan herhangi bir kanalın varlığı;

c-belirli gemilerin ve kanalların spesifik (özellik) hususiyetleri; ve

d- trafiğin yoğunluğu.

4. Kıyı Devleti, bu gibi geçiş yollarını ve trafik ayırma şemalarını, gereği veçhile aleniyet kazandırılan, haritalar üzerinde gösterecektir.

Madde 23- Nükleer güçle çalışan yabancı gemiler ve nükleer maddeler veya tabiatı gereği tehlikeli veya zararlı olan diğer maddeleri taşıyan gemiler

Nükleer güçle çalışan yabancı ve nükleer maddeleri veya tabiatı gereği tehlikeli veya zararlı olan diğer maddeleri taşıyan gemiler, karasularından zararsız geçiş hakkını kullandığı zaman, milletlerarası anlaşmalarla bu gibi gemiler için tesis edilen belgeleri taşıyacak ve özel koruyucu tedbirlere riayet edeceklerdir.

Madde 24- Kıyı Devletinin görevleri

Kıyı Devleti, yabancı gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkını bu Sözleşmeye aykırı şekilde erteleyemez. Özellikle, bu Sözleşmeye veya bu Sözleşmeye uygun şekilde yapılan herhangi bir kanun ve düzenlemeyi uygularken, kıyı Devleti şunları yapmayacaktır:

a- zararsız geçiş hakkını fiilen inkâr etme veya bu hakka nakise getirme sonucunu doğuracak şartları yabancı gemilere empoze etme;

b- herhangi bir Devletin gemilerine karşı veya herhangi bir Devlete veya Devletten veya Devlet adına kargo taşıyan gemilere karşı ayırım yapma.

2. Kıyı Devleti, karasuları içinde bilgisi dahilindeki seyrüseferle ilgili herhangi bir tehlikeyi gereğı veçhile ilân edecektir.

Madde 25- Kıyı Devletinin korunma hakları

1. Kıyı Devleti, karasularında zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alabilir.

2. Gemilerin iç sulara geçmesi veya iç suların dışındaki bir liman tesisine uğraması halinde, kıyı Devleti, bu gemilerin iç sulara girişinin veya bu gibi bir liman tesisine uğramasının tabi olduğu şartların her türlü ihlali için önlemler- cek tedbirleri de alma hakkına sahiptir.

3. Kıyı Devleti, yabancı gemiler arasında fiilen veya şeklen ayırım yapmadan, karasularının belirlenmiş bölümlerinden yabancı gemilerin zararsız geçişini; silah tatbikatları dahil, güvenliği için elzemse, geçici olarak erteleyebilir, Bu erteleme ancak gereğı veçhile ilân edildikten sonra hüküm doğuracaktır.

Madde 26- Yabancı gemilerden istenebilecek rüsum

1. Yabancı gemilerin sırf karasularından geçmeleri sebebiyle hiçbir ru- süm istenemez.

2. Karasularından geçen yabancı gemilerden sadece kendilerine yapılan spesifik (özel) hizmetler karşılığı rüsum istenebilir. Bu rüsum ayırım yapmadan alınacaktır.

Alt bölüm B. Ticaret gemileri ile ticari amaçlar için kullanılan Devlet gemilerine uygulanacak kuralları

Madde 27- Bir gemi üzerinde cezaî yargı yetkisi

1. Karasularından geçen yabancı bir gemide işlenen herhangi bir suçla bağlantılı olarak herhangi bir kimsenin tutuklanması veya herhangi bir soruşturmanın yapılması için kıyı Devletinin bu gemi üzerindeki cezaî yargı yetkisi aşağıdaki durumlar dışında kullanılamaz:

a- suçun sonuçları kıyı Devletine sirayet ediyorsa,

b-suç ülkenin barışını veya karasularının düzenini bozacak türdeyse,

c- mahallî mercilerin yardımı gemi kaptanı veya bayrak Devletinin bir diplomatik ajanı veya konsolosluk memuru tarafından istenmişse,

d- bu gibi tedbirler uyandırıcı veya psikotropik maddelerin kanun dışı trafiğini önlemek için gereklirse.

2. Yukarıdaki hükümler, Kıyı Devletinin, iç sularını terkettikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemide bir tutuklama yapma veya bir soruşturma yapma amacıyla kanunlarının müsaade ettiği herhangi bir tedbiri almak hakkını etkilemez.

3. Birinci ve ikinci paragraflarda öngörülen hallerde, kıyı Devleti eğer kaptan isterse, herhangi bir tedbiri almadan önce bayrak Devletinin bir diplomatik ajanı veya konsolosluk memurunu haberdar edecektir ve bu ajanla veya memurla geminin mürettebatı arasında teması kolaylaştıracaktır. Acil hallerde, bu tedbirlerin alınması esnasında durum karşı tarafa bildirilecektir.

4. Tutuklanmanın yapıp yapılmayacağı veya hangi şekilde yapılacağını düşünürken, mahallî merciler seyrüseferin menfaatlerini gereğı veçhile dikkate alacaklardır.

5. XII. Kısımda öngörülen durumlar veya V. Kısımına uygun şekilde kabul edilen kanun ve düzenlemelerin ihlali halinde alınacak tedbirler müstesna olmak üzere, kıyı Devleti, karasularından geçen yabancı bir gemide, gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeden sadece karasularından geçiyorsa, karasularına girmeden önce işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi bir kimsenin tutuklanması veya gemide herhangi bir soruşturma yapılması için herhangi bir tedbiri alamaz.

Madde 28- Yabancı gemilerle ilgili hukukî yargı yetkisi

1. Kıyı Devleti, karasularından geçen yabancı gemide bulunan bir kişiyle ilgili hukukî yargılama yetkisi kullanmak sebebiyle bu gemiyi durdurmamak veya yolundan çevirmemelidir (Should not stop or divert).

2. Kıyı Devleti, (yabancı bir) geminin karasularından yaptığı yolculuk esnasında veya yolculuk amacıyla üstlendiğı veya maruz kaldığı yükümlülükler veya sorumluluklar müstesna olmak üzere,

herhangi bir hukukî dava amacıyla bu gemiyi haczedemez veya onu tutuklayamaz.

3. İkinci paragraf hükümleri, kıyı Devletinin, karasularında yatan veya iç sularını terkettikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemiyi herhangi bir hukuk davası sebebiyle kanunlarına uygun şekilde haczetmek veya tutuklamak hakkına bir hâlel getirmez.

Altkesim C. Harp gemilerine ve gayrî-ticarî amaçlar için işletilen diğer Devlet gemilerine uygulanacak kurallar

Madde 29- Harp gemilerinin tarifi

Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından, “harp gemisi”, bir Devletin silâhlı kuvvetlerine ait olup kendi tabiyetindeki gemileri başkalarından ayıran haricî alametler taşıyan, bu Devletin hükûmetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi normal hizmet listesinde veya buna muadil bir listede görünen bir komutanın emrinde olan ve silahlı kuvvetlerin düzenli disiplini altındaki bir mürettebatla donatılan bir gemi demektir.

Madde 30-Harp gemilerinin kıyı Devletinin kanunlarına ve düzenlemelerine riayet etmemesi

Eğer herhangi bir harp gemisi kıyı Devletinin karasularından geçişle ilgili kanunlarına ve düzenlemelerine riayet etmezse ve bunlara riayet etmesi için kendisine yapılan bir talebi umursamazsa, kıyı Devleti, onun derhal karasularını terketmesini isteyebilir.

Madde 31- Bir harp gemisi veya gayrî - ticarî amaçlarla kullanılan diğer bir devlet gemisinin sebep olduğu zarar sebebiyle bayrak devletinin sorumluluğu

Bayrak Devleti, bir harp gemisi veya gayri ticarî amaçlarla işletilen diğeri bir devlet gemisinin kıyı Devletinin karasularından geçişle ilgili kanun ve düzenlemelerine veya bu sözleşmenin hükümlerine veya milletlerarası hukukun diğer kurallarına riayet etmemesi sebebiyle ortaya çıkan herhangi bir kayıp veya zararın milletlerarası sorumluluğunu taşıyacaktır.

Madde 32- Harp gemilerinin ve gayrî-ticarî amaçlarla kullanılan diğer Devlet gemilerinin bağımsızlıkları

Altkesim A ve 30 cu ve 31 ci maddelerde yer alan istisnalar saklı kalmak üzere, bu Sözleşmede yer alan hiçbir hüküm harp gemilerinin ve gayrî - ticarî amaçlarla kullanılan diğer Devlet gemilerinin bağımsızlıklarını etkilemez.

Bölüm 4 Bitişik Bölge

Madde 33- Bir gemi üzerinde cezai yargı yetkisi

1. Bitişik bölge olarak tanımlanıp karasularına bitişik bir bölgede, kıyı Devleti,

a- gümrük, maliye, muhacerat veya sağlıkla ilgili kanunlarının ve düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında ihlal edilmesini önlemek;

b- yukarıda anılan kanunların ve düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında vukubulen ihlalini cezalandırmak için gerekli olan her türlü kontrolü icra edebilir.

2. Bitişik Bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren yirmidört mili

geçemez.

KISIM III

MİLLETLERARASI (SEYRÜSEFER) ULAŞTIRMA İÇİN KULLANILAN BOĞAZLAR

Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 34- Milletlerarası (seyrüsefer) ulaştırma için kullanılan boğazlan oluşturan sulann hukukî Statüsü

1. Bu Kısıma göre tesis edilip milletlerarası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlardan geçiş ile ilgili rejim, diğer hususlarda bu boğazlan oluşturan sulann hukukî statüsünü veya boğaz Devletlerinin bu gibi sular ve bunların hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı üzerindeki egemenliğini veya yargı yetkisini kullanmasını etkilemez.

2. Boğaz Devletlerinin egemenliğini veya yargı yetkisi bu Kısıma ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi olarak kullanılır.

Madde 35- Bu Kışımın kapsamı

Bu Kısımda yer alan hiçbir hüküm:

a-yedinci maddede belirtilen yöntemeye uygun şekilde çizilen bir düz hatla daha önce iç sular olarak kabul edilmeyen alanların iç sular haline getirilmesi durumu saklı kalmak üzere, bir boğazın içinde yer alan

herhangi bir iç su alanının hukukî statüsünü;

b- boğaz Devletinın karasularının ötesinde bulunan sulann münhasır ekonomik bölge veya açık deniz olarak hukukî statüsünü; veya,

c- geçişin, kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukukî rejimi, etkilemeyecektir.

Madde 36- Milletlerarası (seyrüsefer) ulaştırma için kullanılan boğazların içinde kabp münhasır ekonomik bölgeden geçen açık deniz (statüsüne haiz) yol veya yollar

Bir boğaz içindeki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen, seyrüsefer ve hidroğrafik hususiyetleri bakımından benzer olan bir su yolu varsa, bu Kısım, milletlerarası seyrüsefer için kullanılan böyle bir boğaza uygulanmaz; bu gibi su yollarına, seyrüsefer ve üstten uçma ile ilgili hükümler de dahil olmak üzere, bu Sözleşmenin diğer ilgili hükümleri uygulanır.

Bölüm 2 Transit Geçiş

Madde 37- Bu bölümün kapsamı

Bu bölüm, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır.

Madde 38- Transit geçiş hakkı

1. Otuzyedinci maddede zikredilen boğazlarda, bütün gemiler ve uçaklar transit geçiş hakkına sahiptir; bu geçiş engellenemez. Şu kadar ki boğaz, Devletinın bir adası ve ana kıtasından oluşuyorsa, adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidroğrafik hususiyetleri bakımından benzer uygunlukta bir geçiş yeri olması halinde, bu boğaza transit geçiş uygulanmaz.

2. Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve süratli geçiş (transit) münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve üstten uçmak hürriyetinin bu Kısıma uygun şekilde kullanılması anlamına gelir. Ancak, devamlı ve süratli geçiş şartı, giriş şartlarına uymak kaydıyla, bir boğaz Devletine girme veya oradan ayrılma veya oraya dönme amacıyla, boğazdan geçmeye engel teşkil etmez.

3. Bir boğazdan transit geçiş hakkının kullanılmasını teşkil etmiyen herhangi bir faaliyet, bu Sözleşmenin diğer hükümlerine tabi kalır.

Madde 39- Gemilerin ve uçakların transit geçiş esnasındaki görevleri

1. Gemiler ve uçaklar transit geçme hakkını kullanırken:

a- Boğazda veya boğaz üzerinde gecikmeksizin irdeleneceklerdir;

b- Boğz Devletlerinin egemenliğine ve ülkesel bütünlüğüne veya siyasî bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartı'na geçirilmiş olan milletlerarası hukuk ilkelerini ihlâl edecek herhangi bir tarzda kuvvet kullanma tehdidinde bulunmaktan veya kuvvet kullanmaktan kaçınacaklardır.

c- Force majeure veya tehlike gerekli kılmadıkça, devamlı ve süratli olan normal transit geçiş usulünün gerektirdiği faaliyetlerden gayri herhangi bir faaliyetten kaçınacaklardır;

d- Bu Kısımın diğer ilgili hükümlerine riayet edeceklerdir.

2. Transit geçiş halinde olan gemiler:

a- Denizde Çarpışmaların Önlenmesine ilişkin Milletlerarası Düzenlemelerde dahil, deniz güvenliği ile ilgili olup genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası düzenleme, usul ve uygulamalara riayet edecektir;

b- Gemilerin sebep oldukları kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi ile ilgili olup genellikle kabul edilmiş milletlerarası düzenleme, usul ve uygulamalara riayet edecektir.

3. Transit geçiş halindeki uçaklar:

a- Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı tarafından tesis edilip sivil uçaklara uygulanan havacılık kurallarına riayet edeceklerdir. Devlet uçakları normalen bu gibi tedbirlere riayet edecekler ve her zaman ulaştırma güvenliğini dikkate alarak hareket edeceklerdir.

b- Her zaman milletlerarası (planda) tayin edilmiş yetkili hava kontrol merciinin tahsis ettiği radyo frekanslarını veya uygun milletlerarası tehlike radyo frekansını monite edeceklerdir.

Madde 40- Araştırma ve (mesaha) ölçüm faaliyetleri

Transit geçiş esnasında, deniz bilimsel araştırma ve hidroğrafik (mesaha) ölçüm gemileri de dahil, yabancı gemiler boğaz Devletlerinin ön-izni olmadan herhangi bir araştırma veya ölçüm faaliyeti yapamazlar.

Madde 41- Milletlerarası seyrüsefer (ulaştırma) için kullanılan boğazlarda geçiş yollar ve trafik ayırma şemaları

1. Boğaz Devletleri, gemilerin güvenlik içinde geçişini sağlamak için zaruri gördüğü takdirde, bu Kısıma uygun şekilde boğazlarda ulaştırma için geçiş yollar tahsis edebilir veya trafik ayırma şemaları belirleyebilir.

2. Bu gibi Devletler, şartlar gerektirdiğinde ve gerekli şekilde kamuya duyurduktan sonra, daha önce tahsis edilmiş olan geçiş yollarının veya belirlenmiş olan trafik ayırma şemalarının yerine başka geçiş yollar veya trafik ayırma şemalarını ikâme edebilir.

3. Bu gibi geçiş yolları veya trafik ayırma şemaları genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası düzenlemelere uyacaktır.

4. Geçiş yollarını tahsis etmeden veya değıştirmeden veya trafik ayırma şemalarını belirlemeden veya değıştirmeden önce, boğaz Devleti yetkili milletlerarası örgüte kabul edilmesi amacıyla teklifler sunar. Örgüt ancak boğaz Devletleri ile üzerinde mutabık kalacağı geçiş yolları veya trafik ayırma şemalarını kabul edebilir. Bundan sonradır ki, Devletler onları tahsis edebilir veya belirleyebilir veya değıştirebilir.

5. Bir boğaza kıyıdaş olan iki veya daha fazla Devletin sularından geçen yollar veya trafik ayırma şemalarının teklif edildiğı bir boğaz hakkında, ilgili Devletler yetkili milletlerarası örgütle istişare halinde teklifleri hazırlamakta işbirliği edeceklerdir.

6. Boğaz Devletleri, gereğı veçhile kamuya duyurulacak olan haritalar üzerinde tahsis ettikleri veya belirledikleri trafik ayırma şemalarını açıkça gösterecektir.

7. Transit halindeki gemiler bu maddeye göre tahsis edilmiş olan geçerli geçiş yollarına ve trafik ayırma şemalarına riayet edeceklerdir.

Madde 42- Boğaz Devletlerinin transit geçişle ilgili kanunları ve düzenlemeleri

1. Bu bölümün hükümlerine tabi olmak üzere, boğaz Devletleri aşağıda- kilerin tamamı veya bir kısmı hususunda boğazlardan geçişle ilgili kanunlar veya düzenlemeleri kabul edebilirler:

a- kırk-birinci maddede öngöülen seyrüsefer güvenliğı ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b- boğazda petrol, yağlı artıklar ve diğler zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili uygulanabilir milletlerarası düzenlemelere işlerlik kazandırmak suretiyle kirlenmenin önlenmesi, azaltılması veya kontrolü;

c- balıkçı gemileri hususunda balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dahil olmak üzere, balık avlama yasağı;

d- Boğaz Devletinin gümrük, maliye, muhacerat veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerini ihlâl etmek suretiyle her türlü mal, para, veya şahısların gemiye alınması veya çıkarılması;

2. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak veya uygulanışlarında bu Kesimde tarif edilen transit geçiş hakkını pratikte inkâr etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir.

3. Boğaz Devletleri, bu gibi bütün kanun ve düzenlemeleri gerekli şekilde kamuya duyuracaklardır.

4. Transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu gibi kanun ve düzenlemelere riayet edecektir.

5. Bu gibi kanun ve düzenlemelere veya bu Kısımın diğler hükümlerine aykırı bir şekilde hareket etmiş olan ve yargı bağısıklığına sahip bir geminin bayrak Devleti veya bir uçağın tescil edildiğı Devlet, boğaz Devletlerine verilen herhangi bir kayıp veya zararın milletlerarası sorumluluğunu taşıyacaktır.

Madde 43- Seyrüsefer ve güvenlik kolaylıkları ve diğler iyileştirmeler ve kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi

Boğazları kullanan Devletler ve boğaz Devletleri anlaşma yolu ile:

a- bir boğazda olan seyrüsefer ve güvenlik kolaylıkları ve diğer iyileştirme vasıtalarının milletlerarası seyrüsefer yararına tesisi ve idamesi hususunda,

b- gemilerin sebep olduğu kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için, işbirliği yapacaklardır.

Madde 44- Boğaz Devletlerinin görevleri

Boğaz Devletleri, transit geçişi engellemeyecek ve boğazda seyrüsefer etme veya boğaz üzerinde uçuş ile ilgili bilgileri dahilindeki herhangi bir tehlikeyi gerekli şekilde duyuracaklardır. Transit geçiş ertelenmeyecektir.

Bölüm 3 Zararsız Geçiş

Madde 45- Zararsız geçiş

1. Zararsız geçiş rejimi, Kısım II, bölüm 3'e uygun şekilde, milletlerarası ulaştırmada kullanılan (şu) boğazlara uygulanacaktır:

a- madde 38, paragraf I'e göre transit geçiş rejiminin uygulanmasından ihraç edilen boğazlar; veya, b- açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir Devletin karasuları arasında yer alan boğazlar.

2. Bu boğazlarda zararsız geçiş ertelenmeyecektir.

KISIM IV

TAKIMADA DEVLETLERİ

Madde 46- Terimlerin anlamı

Bu sözleşme bakımından:

a- "Takimada Devleti", tamamiyle bir veya daha fazla takimadadan oluşan ve başka adaları da içine alabilen bir Devlet demektir.

b- "Takimada", coğrafi, ekonomik ve siyasi bir bütün oluşturacak veya tarihen öyle tekâkki edilecek kadar birbirleriyle yakından bağlantılı sular ve diğer doğal özellikleri birbirine bağlayan bir adalar gnabu ve bölümleri anlamına gelir.

Madde 47- Takimada esas hatları

1. Bir takimada Devleti, takimadanın en dışındaki adalarının ve takimadanın resiflerinin en dışarıdaki noktalarını birleştiren takimada esas hatları çizilebilir; şu kadar ki, bu esas hatların, başlıca adaları ve su sahasının yüzölçümünün atollar da dahil olmak üzere, kara sahasına oranının, 1-1 ile 9-1 arasında olduğu bir sahayı da kapsamaması gerekir.

2. Bu esas hatların uzunluğu, 100 milli aşmayacaktır; şu kadar ki, herhangi bir takimadayı çeviren esas hatların toplam sayısının en fazla yüzde üç kadarı, azamî 125 mili aşmamak üzere, bu uzunluğu geçebilirler.

3. Bu esas hatların çizilmesi, takimadanın genel istikametinde önemli bir sapma göstermeyecektir.

4. Cezir yüksekliklerine doğru ve onlardan başlamak üzere bu esas hatlar çizilmeyecektir, meğerki, devamlı şekilde su seviyesinin üstünde kalan deniz feneri veya benzeri, tesisler bu cezir yüksekliklerinin üzerine inşa edilmiş olsun veya cezir yüksekliği tamamıyla veya kısmen en yakın adadan itibaren karasularının genişliğini geçmeyen bir mesafede bulunsun.

5. Bir takimada Devleti, bu esas hatlar sistemini başka bir Devletin karasularını açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden ayıracak şekilde kullanmayacaktır.

6. Bir takimada Devletin takimada sularının bir kısmı, hemen bitişik olan komşu bir Devletin iki kesimi arasında yer alıyorsa, bu komşu Devletin geleneksel olarak bu sulara sahip olduğu mevcut hakları ve diğer meşru menfaatleri ve bu Devletler arasında anlaşma ile belirtilen bütün hakları, devam edecek ve bunlara saygı gösterilecektir.

7. Birinci paragraf gereğince suyun karaya olan oranını hesap etme bakımından, kara sahası, adaların ve atolların (kordon) saçak şeklindeki resifleri içinde yer alan sular kapsar; buna plato perimetresi üzerinde bulunan bir dizi kii eç taşı adası ve kum resifin kapattığı veya hemen hemen kapattığı dik yamaçlı bir okyanus platosunun bir parçası da dahildir.

8. Bu madde gereğince çizilen esas hatları, bunları tetkike imkân veren bir ölçekte veya

ölçeklerde olan haritalar üzerinde gösterilecektir. Bunun yerine, jeodezik verileri belirten coğrafi noktaların koordinatlarını gösteren bir liste ikâme edilebilir.

9. Takımda Devleti, bu gibi harita veya coğrafi koordinat listelerine gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır ve bu gibi harita veya listelerin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edecektir.

Madde 48- Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının genişliğinin ölçülmesi.

Karasularının, bitişik bölgenin, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının genişliği, 47. madde gereğince çizilen takımda esas hatlarından itibaren ölçülecektir.

Madde 49- Takımda sulunun, takımda sularının üzerindeki hava sahasının ve deniz yatağı ve toprak altının hukukî statüsü.

1. Bir takımda Devletin egemenliği, derinliği veya kıyıdan uzaklığı ne olursa olsun, 47. madde gereğince çizilen takımda esas hatları ile çevrilen ve takımda suları olarak tarif edilen sulara şamildir.

2. Bu egemenlik, takımda suları üzerindeki hava sahasını olduğu kadar bu sulanın deniz yatağı ve toprak altını ve orada yer alan kaynakları da kapsar.

3. Bu egemenlik bu Kısıma göre kullanılacaktır.

4. Bu Kısım'da tespit edilen takımda geçiş yolları rejimi, diğer hususlarda, geçiş yolları dahil, takımda sularının statüsünü veya takımda Devletin bu sular ve hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı ve orada yer alan kaymaklar üzerinde kullandığı egemenliği etkilemez.

Madde 50- İç suların sınırlandırılması

Takımda suları içinde, takımda Devleti, 9, 10, ve 11 inci maddelere uygun şekilde, iç sularını sınırlandırmak için bu sulanın çeviren hatlar çizebilir.

Madde 51- Mevcut anlaşmalar, geleneksel balıkçılık hakları ve mevcut sualtı kabloları

1. Kırkdokuzuncu maddeye hâlel gelmemek üzere, bir takımda Devleti diğer Devletlerle yapılmış mevcut anlaşmalara riayet edecektir ve hemen bitişğinde bulunan komşu Devletlerin takımda sulanın içine giren bazı alanlardaki geleneksel balıkçılık haklarını tanıyacaktır. Bu hak ve faaliyetleri icra etmenin hüküm ve şartları, bunların mahiyeti, kapsamı ve uygulama alanları da dahil olmak üzere, ilgili Devletlerden herhangi birisinin talebi üzerine, bu Devletler arasında iki taraflı anlaşmalarla düzenlenecektir. Bu haklar, üçüncü Devletlere veya vatandaşlarına devredilemeyecek veya onlarla paylaşamayacaktır.

2. Bir takımda Devleti, diğer Devletlerin döşediği ve dışarıdan görün- meksizin karasularından geçen mevcut sualtı kablolarına saygı gösterecektir. Bir takımda Devleti, bu kabloların yeri (konumu) ve onları tamir etme veya değiştirme niyetini gereği veçhile öğrendikten sonra bunların bakımına ve başkaları ile değiştirilmesine izin verecektir.

Madde 52- Zararsız geçiş hakkı

1. Elliüçüncü maddeye tabi olmak ve ellinci maddeye hâlel gelmemek üzere, bütün Devletlerin gemileri takımda sularından, Kısım II, Kısım 3'e uygun bir şekilde, zararsız geçiş hakkına sahiptir.

2. Takımda Devleti, yabancı gemiler arasında şeklen veya fiilen herhangi bir ayırımı yapmaksızın, takımda sularının belirlenmiş bölümlerinde güvenliğini korumak için elzem ise yabancı gemilerin zararsız geçişini geçici olarak erteleyebilir. Bu eyleme ancak gerekli şekilde ilân edildikten sonra hüküm doğuracaktır.

Madde 53- Takımda geçiş yollarından geçiş hakkı

1. Bir takımda Devleti, yabancı gemilerin ve uçakların takımda suları ve bitişik karasularından ve üzerinden devamlı ve süratli geçişine uygun geçiş yolları ve bunların üzerinde hava koridorları tayin edebilir.

2. Bütün gemiler ve uçaklar, bu gibi geçiş yolları ve hava koridorlarından takımda geçiş yolları geçiş hakkına sahiptir.

3. Takımda geçiş yolları geçişi ile Sözleşmeye uygun şekilde açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında

devamlı, süratli ve serbest transit (geçiş) münhasır amacı ile normal şekilde seyrüsefer etme ve uçuş hakları- nın kullanılması demektir.

4. Bu geçiş yolları ve hava koridorları, takımada sularını ve bitişik karasuları katedecek ve takımada sulanında veya bunların üzerinden milletlerarası seyrüsefer veya uçmak için yol olarak kullanılan bütün normal geçiş yollarını, ve gemileri ilgilendirdiği ölçüde, bu yollar içinde bütün normal seyrüsefer kanallarını kapsayacaktır” şu kadar ki, aynı giriş ve çıkış noktaları arasında benzeri kullanış rahatlığına sahip fazla yolun tespiti gerekli olmamalıdır.

5. Bu geçiş yolları ve hava koridorları, geçiş yollarının giriş noktalarından çıkış noktalarına çizilen bir dizi kesintisiz eksen çizgisine göre belirlenecektir. Takımada geçiş yolları geçişi halinde olan gemiler ve uçaklar, geçiş esnasında bu eksenlerin hiçbir tarafına doğru 25 milden daha fazla sapmaya- caktır; şu kadar ki, bu gemi ve uçaklar, kıyılara, geçiş yollarına bitişik adalar üzerindeki en yakın noktalar arasında bulunan mesafenin yüzde 10'undan daha yakın olarak seyrüsefer etmeyeceklerdir.

6. Bu maddeye göre, geçiş yollarını tayin eden bir takımada Devleti, ayrıca bu geçişler içindeki daha dar kanallar içinde gemilerin emin geçiş yapmaları için trafik ayırma şemaları belirleyebilir.

7. Bir takımada Devleti, şartlar gerektirdiği zaman, gerekli şekilde ilân ettikten sonra, daha önce tayin edilen veya belirlenen geçiş yolları veya trafik ayırma şemalarının yerine başka geçiş yolları veya trafik ayırma şemaları ikâme edebilir.

8. Bu gibi geçiş yolları veya trafik ayırma şemaları, genellikle kabul edilmiş milletlerarası düzenlemelere uygun olacaktır.

9. Geçiş yolları veya trafik ayırma şemaları tayin ederken veya belirlerken, veya onların yerine yenilerini ikâme ederken bir takımada Devleti, sadece takımada Devleti ile üzerinde mutabık kalınacak geçiş yolları veya trafik ayırma şemaları kabul edebilir. Bundan sonra, takımada Devleti onları tayin edebilir, belirleyebilir veya yerine yenilerini ikâme edebilir.

10. Takımada Devleti, gerekli şekilde ilân edilecek olan haritalar üzerinde tayin edilen veya belirlenen geçiş yolları veya trafik ayırma şemalarının eksenlerini açıkça gösterecektir.

11. Takımada geçiş yolları geçişi yapan gemiler, bu maddeye göre tesis edilmiş geçiş yolları veya trafik ayırma şemalarına riayet edeceklerdir.

12. Bir takımada Devleti, geçiş yolları veya hava koridorları tayin etmezse, takımada geçiş yolları geçişi hakkı normal olarak milletlerarası seyrüsefer için kullanılan yollardan geçilerek kullanılabilir.

Madde 54- Gemilerin ve uçakların geçişi, araştırma ve mesaha faaliyetleri esnasındaki görevleri, takımada Devletinin görevleri ve takımada Devletinin takımada geçiş yolları geçişi ile ilgili kanunları ve düzenlemeleri

Madde 39, 40, 42 ve 44, mutas mutandis (gerekli değişikliklerde), geçiş yolları geçişine de uygulanır.

KISIM V

MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

Madde 55- Münhasır Ekonomik Bölgenin spesifik rejimi

Münhasır ekonomik bölge, karasularının ötesinde ve ona bitişik bir saha olup bu Kısımda tesis edilmiş olan spesifik hukuku rejime tabidir. Buna göre, kıyı Devletinin hakları ve yargı yetkisi ve diğer Devletlerin hakları ve serbestileri bu Sözleşmenin ilgili hükümleri ile düzenlenir.

Madde 56- Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki hakları, yargı yetkisi ve görevleri

1. Kıyı Devleti, münhasır ekonomik bölgede aşağıda belirlenen,

a- deniz yatağının üzerindeki suların ve deniz yatağının ve bunun toprak altının canlı ve canlı olmayan doğal kaynaklarını araştırma ve işletme, muhafaza etme ve idare etme amacıyla ve sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi bölgenin diğer ekonomik işletme ve araştırma faaliyetleri hususunda egemen haklara,

b- bu sözleşmenin ilgili hükümleriyle sağlanmış bulunan,

i- sun'ı adaların, tesislerin ve yapıların kurulması ve kullanılması,

ii- deniz bilimsel araştırmaları,

iii- deniz çevresinin muhafazası ve düzenlenmesi, hususlarında vargı yetkisine;

2. Kıyı Devleti bu Sözleşme ile düzenlenen münhasır ekonomik bölgedeki haklarını

kullanırken ve görevlerini yerine getirirken diğer Devletlerin haklarına ve görevlerine saygı gösterecek ve bu Sözleşmenin hükümleri ile bağdaşan bir tarzda hareket edecektir.

3. Deniz yatağı ve toprak altı ile ilgili olarak bu maddede de belirtilen haklar, VI. Kısım'a uygun şekilde kullanılacaktır.

Madde 57- Münhasır ekonomik bölgenin genişliği

Münhasır ekonomik bölge, karasularının genişliğinin ölçülmeğe bağlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine geçmeyecektir.

Madde 58- Diğer Devletlerin Münhasır ekonomik bölgedeki hakları

1. Denizde kıyısı olsun veya olmasın, bütün Devletler münhasır ekonomik bölgede bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine tabi olarak 87 ci maddede bahis konusu edilen seyrüsefer, uçuş ve sualtı kablolarını ve boru hatlarını döşeme serbestilerine ve gemilerin, uçakların ve sualtı kablolarının ve boru hatlarının işletilmesi ile bağlantılı olan ve bu Sözleşmenin diğer hükümleri ile çatışmayan şeyler gibi denizin diğer milletlerarası hukukî kullanım şekillerinden istifade ederler.

2. 88 ilâ 115 ci maddeler ve milletlerarası hukukun diğer ilgili kuralları, bu Kısımla çatışmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye uygulanır.

3. Devletler, münhasır ekonomik bölgede bu Sözleşmeden doğan kendi haklarını kullanırken veya vazifelerini ifa ederken kıyı Devletinin haklarına ve görevlerine gereği gibi saygı gösterecekler ve kıyı Devletinin bu Sözleşmenin hükümlerine ve milletlerarası hukuk kurallarına bir örgüt tarafından tesis edilmiş milletlerarası standartları da gözönüne almak suretiyle, ortadan kaldırılmalıdır. Bu ortadan kaldırılma ameliyesi avlanmayı, deniz çevresinin korunmasını ve diğer Devletlerin haklarını ve görevlerini de nazan dikkate alacaktır. Tam olarak yerinden alınmayan tesis ve yapıların derinliği, mevki ve boyutları gerekli şekilde ilân edilecektir.

Madde 59- Münhasır ekonomik bölgede yargı yetkisinin ve hakların isnadı ile ilgili problemlerin çözümlenmesi esasları

Bu Sözleşmenin münhasır ekonomik bölgede kıyı Devlete veya diğer Devletlere haklar ve vargı yetkisi bahşetmediği durumlarda, kıyı Devleti ile diğer Devlet veya Devletlerin menfaatleri arasında bir ihtilaf meydana gelmesi halinde, bu ihtilaf hakkaniyet esasına göre ve bahis konusu menfaatlerin bir bütün olarak milletlerarası toplum için olduğu kadar tarafların herbiri için ayrı ayrı arz ettiği önemi gözönüne alarak bütün ilgi mevcut şartların ışığı altında çözümlenecektir.

Madde 60- Münhasır ekonomik bölgedeki sun'î adalar, tesisler ve yapılar

1. Münhasır ekonomik bölgede, kıyı Devletinin

a- sun'î adaları,

b- madde 56'da öngörülen amaçlar ve diğer ekonomik amaçlar için yapılan tesis ve yapıları,

c- kıyı Devletinin bölgedeki haklarının kullanımına müdahale teşkil edebilecek olan tesis ve yapıları, inşa ettirme, inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme ve bunları düzenleme hususunda inhisarı yetkileri vardır.

2. Kıyı Devleti, bu tip sun'î adalar, tesisler ve yapılar üzerinde gümrük, maliye, sağlık ve muhacerat konusundaki kanun ve düzenlemeleri de dahil olmak üzere, münhasır yargı yetkisine sahiptir.

3. Söz konusu sun'î adaların, tesislerin ve yapıların inşası gerekli şekilde ilân edilmeli ve bunların varlığı konusunda uyunda bulunmak amacı ile da-imî nitelikte araçlar bulundurulmalıdır. Terkedilmiş veya artık kullanılmayan tesis ve yapılar; seyrüsefer güvenliğini sağlamak üzere genel olarak kabul edilmiş olan ve bu konuda yetkili olan milletlerarası bir örgüt tarafından tesis edilmiş milletlerarası standartları da gözönüne almak suretiyle, ortadan kaldırılmalıdır. Bu ortadan kaldırılma ameliyesi avlanmayı, deniz çevresinin korunmasını ve diğer Devletlerin haklarını ve görevlerini de nazarı dikkate alacaktır. Tam olarak yerinde alınmayan tesis ve yapıların derinliği, mevki ve boyudan gerekli şekilde ilân edilecektir.

4. Kıyı Devleti, gerekli olan yerlerde, söz konusu sun'î adaların, tesislerin çevresinde hem seyrüseferin hem de sun'î adaların, tesislerin ve yapıların güvenliğini sağlamak için uygun tedbirleri almasına imkân verecek makûl güvenlik bölgeleri tesis edebilir.

5. Güvenlik bölgelerinin genişliği, tatbiki kabil milletlerarası gözönüne almak suretiyle kıyı Devleti tarafından tespit edilecektir. Söz konusu bölgeler, sun'î adaların, tesislerin ve yapıların tabiatı ve

fonksiyonu ile makCıl bir ilişki içinde olacak şekilde ve, genel olarak kabul edilmiş milletlerarası standartla- nn aksine izin vermesi veya yetkili milletlerarası örgütün aksini tavsiye etmesi hali müstesna olmak üzere, dış kenarlarının herbir noktasından itibaren ölçülmek üzere çevresi 500 metrelik bir mesafeyi geçmeyecek şekilde tesis edileceklerdir. Güvenlik bölgelerinin çevre genişliği gerekli şekilde ilân edilecektir.

6. Bütün gemiler bu güvenlik bölgelerine saygı göstermelidir ve suni adaların, tesislerin, yapıların ve güvenlik bölgelerinin civarında seyrüsefer ile ilgili olarak genel olarak kabul edilmiş milletlerarası standartlara uygun davranacaklardır.

7. Milletlerarası seyrüsefer için elzem olan tanınmış su yollarına rnüda- hele teşkil edebilecekleri yerlerde, sun'î adalar, tesisler, yapılar ve bunların çevresindeki güvenlik bölgeleri tesis edilemez.

8. Sun'î adalar, tesisler ve yapılar, adaların statüsüne sahip değildirler. Bunların kendine ait karasuları yoktur ve bunların varlığı karasulunun, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemez.

Madde 61- Canlı kaynakların muhafazası

1. Kıyı Devleti, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların yakalanmasına müsaade edilen miktarın tespit edecektir.

2. Kıyı Devleti, elinde mevcut olan en iyi ilmî verileri göznüne alarak, manhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların idamesinin haddinden fazla işletilmesi ile tehlikeye konulmamasını uygun muhafaza ve idare tedbirleri ile sağlayacaktır. Uygun olduğu takdirde, kıyı Devleti ile alt bölge, bölge veya global seviyedeki yetkili milletlerarası teşekküller bu amaçla işbirliği yapacaklardır.

3. Avlanan türlerin nüfusunu azamî rekolteyi sağlayabilecek seviyelerde muhafaza etmek veya o seviyelere getirmek üzere bu gibi tedbirler ayrıca alınacaktır. Sözü edilen azamî devamlı rekolte, kıyı balıkçı topluluklarının ekonomik ihtiyaçları ve kalkınmakta olan ülkelerin özel gerekleri de dahil olmak üzere, ilgili çevresel ve ekonomik faktörlerle, balıkçılık türlerini, sürülerinin birbirine bağımlılığını ve alt bölge, bölge, veya global seviyelerde genellikle tavsiye edilmiş herhangi bir milletlerarası asgari standartı dikkate alarak belirlenir.

4. Bu gibi tedbirleri alırken, kıyı Devleti, avlanan türlerde bağlantılı veya onlara bağımlı olan türlerin nüfusunun çoğalmalarının ciddi şekilde tehdit altında olabileceği seviyelerin üzerinde tutmak veya o seviyelere getirmek amacı ile avlanan türlere bağlantılı veya onlara bağımlı olan türler üzerindeki etkileri dikkate alacaktır.

5. Mevcut İlmî bilgi, avlama miktarı ve avlama çabaları ile ilgili istatistikler ve balık sürülerinin muhafazası ile ilgili diğer veriler, düzenli bir şekilde, yerine göre alt bölge, bölge veya global seviyede olabilecek yetkili milletlerarası teşekküller aracılığı ile ve, vatandaşlarına münhasır ekonomik bölgede avlanma izni verilen Devletler de dahil olmak üzere, bütün ilgili Devletlerin iştirakiyle geliştirilecek ve değiş-tokuş edilecektir.

Madde 62- Canlı kaynakları kullanma

1. Kıyı Devleti, 61 inci maddeye hâlel gelmemek üzere, münhasır ekonomik bölgede bulunan canlı kaynakları optimum bir şekilde kullanma amacını ilerletecektir.

2. Kıyı Devleti, münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarını avlama kapasitesini belirleyecektir. Kıyı Devletinin avlanması caiz olan miktarın tamamını avlayacak kapasiteye sahip olmaması halinde, anlaşmalar veya diğer düzenlemeler yolu ile ve paragraf 4'de zikredilen hükümlere, şartlara, kanunlara ve düzenlemelere uygun şekilde yakalanmasına müsaade edilen avlanma miktarının fazlası için, 69 ve 70 inci maddelerin hükümlerini, özellikle de orada zikredilip kalkınmakta olan ülkelerle ilgili olan hükümleri, dikkate almak suretiyle, diğer Devletlere avlanma müsaadesi verecektir.

3. Kıyı Devleti, bu madde uyarınca diğer Devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesinden faydalanma hakkı verirken, diğerleri yanında, bölgenin canlı kaynaklarının ilgili kıyı Devletinin ekonomisi ve diğer millî menfaatleri açısından önemi 69 ve 70 inci madde hükümleri alt bölge veya bölgedeki kalkınmakta olan Devletlerin avlanma miktarının bir kısmını avlanmak hususundaki ihtiyaçları ve vatandaşları bölgeden öteden beri avlanmakta olan veya balık sürülerinin araştırılmasında ve teşhisinde önemli çabalar göstermiş olan Devletlerde ekonomik

bakımdan dağılmayı asgariye indirmek ihtiyacı da dahil olmak üzere, bütün ilgili faktörleri dikkate alacaktır.

4. Diğer Devletlerin münhasır ekonomik bölgede avlanan vatandaşları muhafaza tedbirlerine, kıyı Devletinin kanun ve düzenlemelerinde yer alan diğer hüküm ve şartlara uyacaklardır. Bu kanunlar ve düzenlemeler bu Sözleşmeyle çatışmayacak ve diğerleri yanında, aşağıdaki hususlarla ilgili olabilirler:

a- Kalkınmakta olan ülkelerin durumunda, balıkçılık sanayii ile ilgili finansman, ekipman ve teknoloji alanındaki yeterli tazminattan ibaret olabile- ceki olan ücret tediyesi ve diğer ödeme biçimleri de dahil olmak üzere, balıkçılara, balıkçı gemilerine ve araç - gereçlerine ruhsat verilmesi;

b- avlanabilecek türlerin tespit edilmesi ve belirli sürüler veya sürü grupları bakımından veya belirli zaman süreci içinde gemi başına av miktarı veya belirlenmiş bir zaman sürecinde herhangi bir Devletin vatandaşları tarafından yapılacak avlanma bakımından av kotalarının tespit edilmesi;

c-balıkçılık mevsimlerini ve sahalarını, balıkçılık cihazlarının büyüklüklerini ve miktarlarını ve kullanılabilecek balıkçı teknelerinin tipleri, büyüklükleri ve sayılarının düzenlenmesi;

d- avlanabilecek olan balık ve diğer türlerin yaş ve büyüklüğünün tespiti

e- avlama miktarı ve avlama çabaları ile ilgili istatistikler ve gemi durum raporları da dahil olmak üzere, balıkçı gemilerinden istenen bilginin belirlenmesi;

f- kıyı Devletinin izin ve kontrolü altında, belirlenmiş balıkçılık araştırma ve programlarının yürütülmesini ve yakalama numuneleri, numünelerin tasarruf edilmesi ve bağlantılı verilerin bildirilmesi de dahil olmak üzere bu gibi araştırmaların yürütülmesinin düzenlenmesi;

g- gözlemci veya stajyerlerin kıyı Devleti tarafından bu gemilere yerleştirilmesi;

h- bu gemilerin yakaladıkları balığın tamamını veya herhangi bir kısmını kıyı Devletinin limanlarına boşaltılması;

i- müşterek girişimler veya diğer kooperatif organizasyonları ile ilgili hükümler ve şartlar;

j- personel eğitiminin ve, kıyı Devletinin balıkçılıkla ilgili araştırma kabiliyetini geliştirme de dahil olmak üzere, balıkçılık teknolojisinin ihtiyaçları;

k- icra usulleri.

5. Kıyı Devleti, muhafaza ve idare ile ilgili kanun ve düzenlemelerine gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır.

Madde 63- İki ya da daha fazla kıyı Devletinin münhasır ekonomik bölgesi içinde veya hem münhasır ekonomik bölge içinde hem de bu bölgenin ötesinde ve bu bölgeye komşu olan bölgede oluşan sürüler

1. Aynı sürü veya yakın türlerden oluşan sürülerin, iki ya da daha fazla kıyı Devletinin münhasır ekonomik bölgesinde oluşması halinde, bu Devletler ya doğrudan ya da uygun alt bölgesel, bölgesel örgütler aracılığı ile, bu Kısımın diğer hükümlerine hâiel getirmeyecek şekilde söz konusu sürülerin muhafazası ve geliştirilmesini koordine etmek ve sağlamak için gerekli olan tedbirler üzerinde anlaşmaya çalışacaklardır.

2. Aynı sürü veya yakın türlerden oluşan sürülerin hem münhasır ekonomik bölgede hem de bölgenin ötesinde ve ona bitişik bir alanda oluşması halinde, kıyı Devleti ve bu gibi sürüleri bitişik alanda avlayan Devletlerle doğrudan doğruya alt bölgesel veya bölgesel örgütler aracılığı ile bitişik alandaki bu sürülerin muhafazası için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmaya çalışacaklardır.

Madde 64- Yüksek derecede göçmen türler

İ. Kıyı Devleti ve vatandaşları EK-I'de listesi verilen yüksek derecedeki göçmen türlerini bölgede avlayan diğer Devletler, bu türlerin hem münhasır ekonomik bölge içinde hem de onun ötesinde tüm bölge boyunca muhafaza edilmesini sağlamak ve bunlardan optimum şekilde yararlanılması amacı ile doğrudan doğruya veya milletlerarası örgütler aracılığı ile işbirliği edeceklerdir. Kendine uygun milletlerarası bir örgütü olmayan bölgelerde kıyı Devleti ve vatandaşları bu türleri bölgede avlayan diğer Devletler böyle bir örgütü kurmak ve çalışmasına iştirak etmek için işbirliği yapacaklardır.

2. Paragraf 1 hükümleri, bu Kısımın diğer hükümlerine ilâveten uygulanır.

Madde 65- Deniz memelileri

1. Nehirlerinde anadrom sürüleri üreyen Devletlerin bu gibi sürüler bakımından aslı (birincil) menfaatleri ve sorumlulukları vardır.

2. Anadrom sürülerinin ürettiği menşe Devleti, münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisindeki bütün sulara balıkçılık yapılması ve paragraf (3) (b)'de öngörüldüğü şekilde balıkçılık yapılması hususunda uygun düzenleyici tedbirler almak suretiyle bu türlerin muhafazasını sağlayacaktır. Menşe Devleti, bu sürüleri avlayan ve paragraf 3 ve 4'de belirtilen diğer Devletlerle istişare ettikten sonra, nehirlerinde üreyen sürüler için yakalanmasına (avlanma) müsaade edilen toplam bir miktarı tespit edebilir.

3. (a)- Anadrom balıkçılığı sadece münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisinde kalan sulara yürütülecektir. Ancak, bu hükmün men-
şe Devletinden başka bir Devlet bakımından ekonomik dağılma (dislocation) sonucunu doğurduğu yerler müstesnadır. Münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının ötesindeki böyle bir balıkçılık bakımından ise, ilgili Devletler muhafaza gereklerini ve menşe Devletin bu sürüler hususundaki ihtiyaçlarını gözönüne almak suretiyle bu gibi balıkçılığın hal ve şartları hususunda anlaşmaya varmak gayesiyle istişarelerini sürdüreceklerdir.

(b) - Menşe Devleti, bu sürüleri avlayan bu gibi diğer Devletlerde ekonomik dağılmayı asgariye indirmek hususunda, bu Devletlerin normal avlanma miktarını ve faaliyet şeklini ve bu gibi balıkçılığın vukubulduğu bütün sahaları dikkate almak suretiyle işbirliği edecektir.

(c) - Menşe Devleti ile yapılan anlaşma gereğince anadrom sürülerini yenilemek için alınan tedbirleri, özellikle bu amaçla masraftan paylaşarak iştirak eden ve (b) paragrafında zikredilen Devletlere menşe Devleti tarafından nehirlerinde üreyen sürülerin avlanmasında spesifik bir önem atfedilecektir.

(d) - Münhasır ekonomik bölgenin ötesindeki anadrom sürüleriyle ilgili düzenlemelerin icra edilmesi, menşe Devleti ile diğer ilgili Devletler arasında varılacak anlaşma ile gerçekleşecektir.

4. Anadrom sürülerinin menşe Devletinden başka bir Devletin münhasır ekonomik bölgesinin dış sınırlarının berisinde kalan sulara göç ettiği veya bu sulardan göçmek suretiyle göç ettiği durumlarda, bu Devlet menşe Devleti ile bu sürülerin muhafazası ve idamesi hususunda işbirliği edecektir.

5. Anadrom sürülerinin menşi Devleti ve bu sürüleri avlayan diğer Devletler, bu madde hükümlerini yerine getirmek için uygun olduğu yerlerde bölge örgütleri vasıtasıyla düzenlemeler yapacaklardır.

Madde 66- Anadrom sürüleri

1. Nehirlerinde anadrom üreyen Devletlerin bu gibi sürüler bakımından aslî (birincil) menfaatleri ve sorumlulukları vardır.

2. Anadrom sürülerinin ürettiği menşe Devleti, münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisindeki bütün sulara balıkçılık yapılması ve paragraf (3) (b)'de öngörüldüğü şekilde balıkçılık yapılması hususunda uygun düzenleyici tedbirler almak suretiyle bu türlerin muhafazasını sağlayacaktır. Menşe Devleti, bu sürüleri avlayan ve paragraf 3 ve 4 de belirtilen diğer Devletlerle istişare ettikten sonra, nehirlerinde üreyen sürüler için yakalanmasına (avlanma) müsaade edilen toplam bir miktarı tespit edilebilir.

3. (a)- Anadrom balıkçılığı sadece münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisinde kalan sulara yürütülecektir. Ancak, bu hükmün menşe Devletinden başka bir Devlet bakımından ekonomik dağılma (dislocation) sonucunu doğurduğu yerler müstesnadır. Münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının ötesindeki böyle bir balıkçılık bakımından ise, ilgili Devletler muhafaza gereklerini ve menşe Devletin bu sürüler hususundaki ihtiyaçlarını gözönüne almak suretiyle bu gibi balıkçılığın hal ve şartları hususunda anlaşmaya varmak gayesiyle istişarelerini sürdüreceklerdir.

(b) - Menşe Devleti, bu sürüleri avlayan bu gibi diğer Devletlerde ekonomik dağılmayı asgariye indirmek hususunda, bu Devletlerin normal avlanma miktarını ve faaliyet şeklini ve bu gibi balıkçılığın vukubulduğu bütün sahaları dikkate almak suretiyle işbirliği edecektir.

(c) - Menşe Devleti ile yapılan anlaşma gereğince anadrom sürülerini yenilemek için alınan tedbirleri, özellikle bu amaçla masrafları paylaşarak iştirak eden ve (b) paragrafında zikredilen Devletlere menşe Devleti tarafından nehirlerinde üreyen sürülerin avlanmasında spesifik bir önem atfedilecektir.

(d) - Münhasır ekonomik bölgenin ötesindeki anadrom sürüleriyle ilgili düzenlemelerin icra edilmesi, menşe Devleti ile diğer ilgili Devletler arasında varılacak anlaşma ile gerçekleşecektir.

4. Anadrom sürülerinin menşe Devletinden başka bir Devletin münhasır ekonomik bölgesinin

dış sınırlarının berisinde kalan sulara göç etitği veya bu sulara göçmek suretiyle göç ettiği durumlarda, bu Devlet menşe Devleti ile bu sürülerin muhafazası ve idamesi hususunda işbirliği edecektir.

5. Anadrom sürülerinin menşi Devleti ve bu sürüleri avlayan diğer Devletler, bu madde hükümlerini yerine getirmek için uygun olduğu yerlerde bölge örgütleri vasıtasıyla düzenlemeler yapacaklardır.

Madde 67- Kaladrom türleri

1. Sularında katadrom türlerinin hayat devrelerinin daha büyük bir bölümünü harcadığı bir kıyı Devleti, bu türlerin idaresinden sorumlu olacaktır ve göçmen balığın giriş ve çıkışını sağlayacaktır.

2. Katadrom türlerinin avlanması sadece münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisinde kalan sulara yürütülecektir. Münhasır ekonomik bölgede yapıldığı zaman, avlama (hasat) bu maddeye ve bu Sözleşmenin bu bölgelerdeki balıkçılıkla ilgili diğer hükümlerine tabi olacaktır.

3. Katadrom balığının, gerek yavru (genç), gerekse olgun tipte olsun, başka bir Devletin münhasır ekonomik bölgesini geçmek suretiyle göç ettiği durumlarda, bu balığın avlanması da dahil olmak üzere, idaresi paragraf 1'de zikredilen Devlet ile diğer ilgili Devlet arasında yapılan anlaşma ile düzenlenecektir. Bu anlaşma, türlerin rasyonel idaresini sağlayacak ve paragraf 1'de zikredilen Devletin bu türlerin idamesi ile ilgili sorumluluğunu dikkate alacaktır.

Madde 68- Sedenter (sabit) türler

Bu kısım, 77. maddenin 4'üncü paragrafında tanımlanan sedenter (sabit) türlere uygulanmaz.

Madde 69- Denize kıyısı olmayan Devletlerin hakkı

1. Denize kıyısı olmayan Devletler, aynı altbölgenin veya bölgenin kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların kapasite fazlasının uygun bir kısmının işletilmesine, hakkaniyet esasına göre, bütün ilgili Devletlerin konuyla alakalı ekonomik ve coğrafi şartlarını dikkate alarak, bu maddenin ve 61 inci ve 62 inci maddelerin hükümlerine uygun bir şekilde iştirak etmek hakkına sahip olacaklardır.

2. Bu iştirakin şartları ve usulleri ilgili Devletler tarafından iki taraflı, alt bölge veya bölge seviyesindeki anlaşmalarla, diğerleri yanında, aşağıdakileri dikkate alarak tespit edilecektir:

a- kıyı Devletin balıkçı topluluklarına veya balıkçılık sanayiine zarar verecek etkilerden sakınma ihtiyacı;

b- denize kıyısı olmayan Devletin, bu madde hükümlerine uygun şekilde mevcut iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesindeki anlaşmalarla diğer kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak ettikleri veya iştirak etmeye yetkili oldukları ölçü;

c- diğer denize kıyısı olmayan Devletlerin ve coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan Devletlerin kıyı Devletin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak ettikleri ölçü ve bunun sonucu olarak herhangi bir tek kıyı Devleti için veya bir bölümü için belirli bir külfet getirmekten kaçınma ihtiyacı;

d- Devletlerin nüfuslarını besleme ihtiyaçları.

3. Bir kıyı Devletin avlama kapasitesi münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların avlanmasına müsaade edilen miktarının tamamını avlamaya imkân verecek bir noktaya yaklaştığı zaman, kıyı Devleti ve diğer ilgili Devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin denize kıyısı olmayan ve gelişmekte olan Devletlerinin alt-bölgenin veya bölgenin kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak etmelerine imkân vermek için, mevcut şartlarda münasip olabilecek şekilde ve tarafları tatmin edecek hükümlere göre, iki taraflı alt-bölge veya bölge seviyelerinde hakça düzenlemelerin yapılması hususunda işbirliği yapacaklardır. Bu hükmü yerine getirirken paragraf 2'de zikredilen faktörler dikkate alınacaktır.

4. Kalkınmış olup da denize kıyısı olmayan Devletler, bu maddenin hükümlerine göre, sadece aynı alt-bölgenin veya bölgenin kalkınmış kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak etmeye yetkili olacaklardır. Bunu yaparken, kıyı Devletin, diğer Devletlerin kendi münhasır ekonomik bölgesindeki kaynakların işletilmesine katılmaya müsaade etmekle vatandaşları öteden beri bölgede avlanmakta olan Devletlerdeki balıkçı toplulukları üzerindeki zararlı etkileri ve buradaki

ekonomik dağılmayı (dislocation) asgariye indirme ihtiyacını dikkate alma

derecesini gözönüne alacaklardır.

5. Yukarıdaki hükümler, kıyı Devletin aynı alt-bölgenin denize kıyısı olmayan Devletlerine münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesi hususunda bu alt-bölge veya bölgelerde eşit veya tercihli haklar bahsedebildiği durumlarda üzerinde mutabık kalınmış olan düzenlemelere hâlel getirmez.

Madde 70- Coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan (dezavantajlı) Devletler

1. Coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin kıyı Devletlerine ait münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarının kapasite fazlasının münasip bir bölümünün işletilmesine, hakkaniyet esasına göre, ilgili bütün Devletlerin konuyla alakalı ekonomik ve coğrafi şartlarını dikkate alarak 61. ve 62. maddenin hükümlerine uygun bir şekilde, iştirak etmek hakkına sahip olacaklardır.

2. Bu Kışımın uygulanması bakımından, "coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletler", kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan Devletler de dahil olmak üzere, coğrafi durumlarının olduğu kadar nüfuslarının veya nüfuslarının bir bölümünün beslenmesi amacı ile yeterli miktarda balık temin edilmesi bakımından alt-bölgedeki veya bölgedeki diğer Devletlerin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının işletilmesine bağımlı kalan kıyı Devletleri ile kendine ait münhasır ekonomik bölgesi olmayan Devletler manasına gelir.

3. Bu iştirakin şartları ve usulleri, ilgili Devletler tarafından, iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesinde anlaşmalarla, diğerleri yanında, aşağıdakileri de dikkate alarak tespit edilecektir:

a- Kıyı Devletin balıkçı toplulukları veya balıkçılık sanayiine zarar verecek etkilerden sakınma ihtiyacı;

b- Coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletlerin bu madde hükümlerine uygun şekilde mevcut iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesindeki anlaşmalarla diğer Devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak ettikleri veya iştirak etmeye yetkili oldukları ölçü;

c- Diğer coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletlerin ve denize kıyısı olmayan Devletlerin kıyı Devletin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının, işletilmesine katılma derecesi ve bunun sonucu bölgenin bir tek kıyı Devleti veya bir bölümü için belirli bir külfeti getirmekten kaçınma ihtiyacı;

d- Devletlerin nüfuslarının beslenme ihtiyaçları.

4. Bir kıyı Devletin avlanma kapasitesi münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların avlanmasına müsaade edilen miktarının tamamını avlamasına imkân verecek bir noktaya yaklaştığı zaman, kıyı Devleti ve diğer ilgili Devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin kalkınmakta olan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı durumda olan Devletleri, alt-bölge veya bölge kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak etmelerine imkân vermek için, mevcut şartlarda münasip olabilecek şekilde ve bütün tarafları tatmin edecek hükümlere göre iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesinde hakça düzenlemelerin yapılması hususunda işbirliği yapacaklardır. Bu hükmü yerine getirirken, üçüncü paragrafta bahsi geçen faktörler de dikkate alınacaktır.

5. Kalkınmış olup da coğrafi bakımından elverişsiz durumda olan Devletler, bu maddenin hükümlerine göre, sadece aynı alt-bölgenin veya bölgenin kalkınmış kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak etmeye yetkili olacaklardır. Bunu yaparken, kıyı Devletin diğer Devletlerin kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine katılmaya müsaade etmekle vatandaşları öteden beri bölgede avlanan Devletlerde balıkçı toplulukları üzerindeki zararlı etkileri ve buradaki ekonomik dağılmayı (dislocation) asgariye indirme ihtiyacını dikkate alma derecesini gözönüne alacaklardır.

6. Yukarıdaki hükümler, kıyı Devletlerinin aynı alt-bölge veya bölgenin coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan Devletlerine münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların işletilmesi hususunda bu alt-bölgelerde eşit veya tercihli haklar bahsedebileceği durumlarda üzerinde mutabık kalınmış olan düzenlemelere hâlel getirmez.

Madde 71- Madde 69 ve 70'in uygulanamazlığı

Altmışdokuzuncu ve yetmişinci maddelerin hükümleri, ekonomisi çok büyük ölçüde ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine bağımlı olan bir kıyı Devleti bakımından uygulanmaz.

Madde 72- Hakların transferine konulan kısıtlamalar

1. Altmışdokuzuncu ve yetmişinci maddelerde canlı kaynakların işletilmesi hususunda öngörülen haklarla ilgili Devletler bu konuda başka türlü anlaşmadıkça, bu haklar doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak üçüncü Devletlere veya vatandaşlarına kira ile veya ruhsat ile veya müşterek şirketler kurarak veya devir sonucunu doğuracak başka bir yol ile devredilemez.

2. Bundan önceki hüküm, hakların 69 uncu ve 70 inci maddelere uygun şekilde kullanılmasını kolaylaştırmak için ilgili Devletlerin üçüncü Devletlerden veya milletlerarası örgütlerden teknik veya malî yardım almasına engel teşkil etmez; şu kadar ki bunun birinci paragrafta zikredilen etkiyi doğurmaması gerekir.

Madde 73- Kıyı Devletinin kanun ve düzenlemelerinin icra edilmesi

1. Kıyı Devleti, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklarını araştırma, işletme, muhafaza etme, ve yönetme ile ilgili egemen haklarını kullanırken, bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanun ve düzenlemelere riayeti sağlamak için yanaşma, kontrol, tutuklama ve yargılamalarda dahil olmak üzere gerekli olabilecek tedbirleri alacaktır.

2. Tutuklanan tekneler ve mürettebatı, makûl bir kefalet veya diğer bir teminatın verilmesi üzerine, derhal serbest bırakılacaktır.

3. Münhasır ekonomik bölgede balıkçılık kanunlarının ve diğer düzenlemelerin ihlâl edilmesi sebebiyle kıyı Devletinin vereceği cezalar, ilgili Devletlerce aksine yapılmış bir anlaşma olmadığı taktirde hapis cezası veya diğer herhangi bir cismanî ceza şeklini kapsamaz.

4. Yabancı gemilerin tutuklanması veya alıkonulması halinde, kıyı Devleti, geminin bayrağını taşıdığı Devleti, yapılan hareketten ve daha sonra uygulanan cezalardan derhal haberdar edecektir.

Madde 74- Kıyılan karşı karşıya ve yan yana olan Devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması

1. Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan Devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere. Milletlerarası Adalet Divanı Statüsünün 38 inci maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.

2. Makûl bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili Devletler Kısım XV'de öngövililen prosedüre başvuracaklardır.

3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılınca kadar ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihaî anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve işbirliği ruhu içinde her çabayı sarfedeceklerdir. Bu düzenlemeler, nihaî sınırlandırmaya hâlel getirmeyecektir.

4. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması ile ilgili sorunlar, o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

Madde 75- Coğrafi koordinat haritaları ve listeleri

1. Bu Kısım'a tabi olmak üzere, münhasır ekonomik bölgenin 74 üncü madde gereğince çizilen dış sınır hatları ve sınırlandırma hatları, bunların yerini tetkik etmeye yarayan ölçekte veya ölçeklerde olan haritalar üzerinde gösterilecektir. Uygun olduğu taktirde jeodezik verileri belirten noktaların coğrafi koordinat listeleri bu gibi dış sınır hatlarının veya sınırlandırma hatlarının yerine ikâme edilebilir.

2. Kıyı Devleti bu gibi haritalara veya coğrafi koordinat listelerine gerekli aleniyeti kazandıracaktır ve bu gibi bir harita veya listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edecektir.

KISIM VI KITA SAHANLIĞI

Madde 76- Kıta sahanlığının tarifi

1. Bir kıyı Devletinin kıta sahanlığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan veya kıta kenarının dış sınırının (200 mile kadar uzanmadığı) yerlerde, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar.

2. Bir kıyı Devletinin kıta sahanlığı, 4 ilâ 6 inci paragraflarda öngörülen sınırların ötesine geçmeyecektir.

3. Kıta kenarı, kıyı Devletinin kara kütesinin su altında kalan uzantısını kapsar, ve kıta

sahanlığının, kıta yamacının ve kıta yükseliminin deniz yatağı ve toprak altından ibarettir. Kıta kenarı, okyanus sırtına sahip olan okyanus tabanı ile toprak altını kapsamaz.

4. (a) Bu Sözleşme bakımından, kıyı Devleti, kıta kenarının, karasulan- mn ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 milin ötesine geçtiği yerlerde, kıta kenarının en dış sınırını, aşağıdaki yöntemlerden birisiyle tespit edecektir:

i- ya, herbir noktasında çökel (sedimenter) kaya kalınlığı buradan kıta yamacının ayağına olan en kısa mesafenin en azından yüzde biri kadar olan en dışarıdaki sabit noktalar esas alınarak 7. paragrafta uygun şekilde çizilen bir hatla;

ii- ya da, kıta yamacı ayağından en fazla 60 deniz mili uzaklıktaki sabit noktalar esas alınarak 7. paragrafa göre çizilen bir hatla.

(b) - Aksine kanıt olmadıkça, kıta yamacı ayağı, tabanındaki azamî meyil değişikliği noktası olarak tespit edilecektir.

5. Kıta sahanlığının, 4 (a) (i) ve (ii) paragrafına uygun şekilde çizilen ve deniz yatağı üzerindeki dış sınırlarını belirleyen hattı oluşturan sabit noktalar, ya karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili aşmayacak ya da, 2500 metrelik derinliği birbirine bağlayan bir hattın ibaret olan 2500 metre izobatından itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır.

6. Beşinci paragraf hükümlerine bakmaksızın, kıta sahanlığının dış sınırı, sualtı sırtları üzerinde karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili geçmeyecektir. Bu paragraf, platolar, yükselimler, tepeler, taş katmanlar ve çıkıntılar gibi kıta kenarının tabii unsurlarına uygulanmaz.

7. Kıyı Devleti, sahanlığının, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 milin ötesine geçtiği yerlerde, kıta sahanlığının dış sınırlarını, sabit noktaları birleştiren enlem ve boylam koordinatlarına göre belirlenen ve uzunluğu 60 mili aşmayan düz hatlarla tespit edecektir.

8. Karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesindeki Kıta Sahanlığı sınırları hakkındaki bilgi, kıyı Devleti tarafından, EK H'de hakça coğrafi temsil esasına göre kurulmuş olan Kıta Sahanlığının dış sınırlarının tespiti ile ilgili meseleler hakkında tavsiyelerde bulunacaktır. Bir kıyı Devletin bu tavsiyelere uygun şekilde tespit ettiği Kıta Sahanlığı dış sınırları nihaî ve bağlayıcı olacaktır.

9. Kıyı Devleti, Kıta Sahanlığının dış sınırlarını daimî şekilde belirten haritaları ve, jeodezik veriler de dahi! olmak üzere, ilgili bilgiyi Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edecektir. Genel Sekreter, bunlara gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır.

10. Bu madde hükümleri, kıyılan karşı karşıya veya yanyana olan Devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması sorununa hâlel getirmeyecektir.

Madde 77- Kıyı Devletin kıta sahanlığı üzerindeki hakları

1. Kıyı Devleti, kıta sahanlığı üzerinde onu araştırmak ve kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklar kullanır.

2. Birinci paragrafta zikredilen haklar, kıyı Devleti Kıta Sahanlığını araştırmazsa veya kaynaklarını işletmezse bile, hiç kimsenin kıyı Devletin rızası olmadan bu faaliyetlere tevessül edemeyeceği mânâsında, inhisaridir,

3. Kıyı Devletin Kıta Sahanlığı üzerindeki hakları, etkin veya farazi işgale veya herhangi bir açık duyuruya bağlı değildir.

4. Bu kısımda zikredilen doğal kaynaklar, sabit (saderter) türlerle ait canlı organizmalarla, yani avlanma (hasad) safhasında ya deniz yatağının üzerinde ya da altında hareketsiz olan veya deniz yatağı veya toprakaltı ile devamlı şekilde fizikî temas halinde olmadıkça hareket edemeyen organizmalarla birlikte, deniz yatağı ve toprak altının mineral ve diğer canlı olmayan kaynaklarından ibarettir.

Madde 78- üstteki sular ve hava sahasının hukukî stasütü ve diğer Devletlerin hakları ve serbestileri

1. Kıyı Devletin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, üstteki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü etkilemez.

2. Kıyı Devletin kıta sahanlığı üzerindeki haklarının kullanılması, seyrüsefer ve diğer Devletlerin bu Sözleşmede öngörülen diğer hak ve hürriyetlerini ihlâl etmemeli veya bunlara haksız bir müdahale sonucunu doğurmamalıdır.

Madde 79- Kıta sahanlığı üzerinde sualtı kabloları ve boru hatları

1. Bütün Devletler, kıta sahanlığı üzerinde bu madde hükümlerine uygun şekilde sualtı kabloları ve boru hatları döşemeye yetkilidir.
2. Kıta sahanlığının araştırılması, kaynaklarının işletilmesi ve boru hatlarından ileri gelen kirlenmenin önlenmesi, azaltılması, ve kontrol edilmesi hususunda makûl tedbirleri alma hakkı saklı kalmak üzere, kıyı Devleti bu gibi kablo veya boru hatlarının döşenmesi veya bakımını engelleyemez.
3. Kıta sahanlığı üzerinde bu bonu hatlarını döşemek için izlenecek güzergâhın tayini kıyı Devletinin rızasına tabidir.
4. Bu Kısımdaki hiçbir hüküm, kıyı Devletinin, kabloların veya boru hatlarının ülkesine veya karasularına giriş şartlarını tespit etme hakkını veya kıta sahanlığının araştırılması, veya kaynaklarının işletilmesi veya yetkisi altındaki sun'î adalar, tesisler ve yapılar ile ilgili olarak tesis edilen veya kullanılan kablo veya boru hatları üzerindeki yargı yetkisini etkilemez.
5. Sualtı kablosu veya boru hattını döşediği zaman, Devletler daha önce döşenmiş kablo veya boru hatları gerekli şekilde gözüniinde tutacaklardır. Bilhassa, mevcut kablolar veya boru hatlarını tamir etme imkânlarına hâlel getirmeyeceklerdir.

Madde 80- Kıta sahanlığı üzerindeki sun'î adalar; tesisler ve yapılar

Madde 60, mutas mutandis (gerekli değişikliklerle), kıta sahanlığı üzerindeki adalara, tesislere ve yapılara da uygulanır.

Madde 81- Kıta sahanlığı üzerinde tünel açma

Kıyı Devleti, kıta sahanlığı üzerinde herhangi bir amaçla tünel açmaya izin verme ve bunu düzenleme konusunda inhisarı hakka sahiptir.

Madde 82- 200 deniz milinin ötesindeki kıta sahanlığının işletilmesi konusunda yapılacak ödemeler ve katkılar

1. Kıyı Devleti, karasularının genişliğinin ölçülmeğe başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesinde kalan kıta sahanlığının canlı olmayan kaynaklarının işletilmesi hususunda ödemeler yapacak veya katkılarda bulunacaktır.
2. Ödemeler veya katkılar bir mevkideki ilk beş yıllık üretimden sonra o mevkideki tüm üretim bakımından yıllık olarak yapılacaktır. Atıncı sene için, ödeme veya katkının oranı, (bu) mevkideki üretim değerinin veya hacminin yüzde 1'i olacaktır. Bu oran, 12 nci yıla kadar her müteakip sene için yüzde 1 kadar artacak ve ondan sonra yüzde 7'de kalacaktır. Üretim, işletme ile ilgili olarak kullanılan kaynakları kapsamaz.
3. Kıta sahanlığından çıkarılan bir mineral kaynağının kesin şekilde ithalatçısı olup kalkınmakta olan bir Devlet, o mineral kaynakları bakımından ödeme veya katkılar yapmaktan muaftır.
4. Ödemeler veya katkılar, Otorite vasıtasıyla yapılacaktır; Otorite, hakça paylaşım ölçülerine göre, kalkınmakta olan ülkelerin, özellikle bunlar arasında en az kalkınmış ve denizde kıyısı olmayan Devletlerin, menfaatlerini ve ihtiyaçlarını dikkate alacaktır. Söz konusu ödeme veya katkılar bu Sözleşmeye taraf olan Devletlere dağıtacaktır.

Madde 83- Kıyılan karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması

1. Kıyılan karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü nün 38 inci maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.
2. Makûl bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya yanlamazsa, ilgili Devletler Kısım XV'de öngörülen prosedüre başvuracaklardır.
3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılınca kadar, ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihaî anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve işbirliği ruhu içinde her çabayı sarf edeceklerdir. Bu düzenlemeler, nihaî sınırlandırmaya hâlel getinmeyecektir.
4. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili sorunlar o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

Madde 84- Coğrafi koordinat haritaları ve listeleri

1. Bu Kısım'a tabi olmak üzere, kıta sahanlığının 83 üncü maddesi gereğince çizilen dış sınır hatları ve sınırlandırma hatları bunların yerini tetkik etmeye yeterli ölçekte veya ölçeklerde olan haritalar üzerinde gösterilecektir. Uygun olduğu takdirde de, jeodezik verileri belirten noktaların coğrafi koordinat listeleri bu gibi dış sınır hatlarının veya sınırlandırma hatlarının yerine ikâme edilebilir.

2. Kıyı Devleti, bu gibi haritalar veya coğrafi koordinat listelerine gerekli aleniyeti kazandıracaktır ve bu gibi harita veya listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne, ve kıta sahanlığı dış sınır hatlarını göstermeleri halinde Otorite'nin Sekreteri'ne tevdi edecektir.

Madde 85- Tünel açma

Bu Kısım, Kıyı Devletinin, toprak altının üstündeki suyun derinliği ne olursa olsun, tünel açmak suretiyle toprak altını işletme hakkına hâle! getirmez.

KISIM VII AÇIK DENİZLER

Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 86- Bu Kısım hükümlerinin uygulanması

Bu Kısım hükümleri, bir Devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya içsularına veya bir takımada Devletin takımada sularına dahil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır. Bu madde bütün Devletlerin 58. madde gereğince münhasır ekonomik bölgede sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez.

Madde 87- Açık denizler serbesti

1. Açık denizler, denize kıyısı olsun veya olmasın, bütün Devletlere açıktır. Açık denizler serbestisi, bu Sözleşmenin ve milletlerarası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır. Bu serbesti, hem kıyısı olan hem de kıyısı olmayan Devletler için, diğerleri yanında, aşağıdakileri kapsar:

a. seyrüsefer serbestisi;

b. uçuş serbestisi;

c. Kısım Vıya tabi olmak üzere, sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi;

d. Kısım Vıya tabi olmak üzere, sun'î adaları ve milletlerarası hukukun izin verdiği diğer

tesisleri inşa etme serbesti;

e. Bölüm 2'de belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere, balıkçılık serbestisi;

f. Kısım VI ve XIII'e tabi olmak üzere, bilimsel araştırma serbestisi;

2. Bu serbestiler, diğerleri yanında, Devletlerin açık denizler serbestisi- deki menfaatlerini gereği veçhile nazarı dikkate alarak ve de bu Sözleşmede Saha ile ilgili hakları nazarı dikkate alarak bütün Devletlerce kullanılacaktır.

Madde 88- Açık Denizlerin barışçı amaçlar için muhafaza edilmesi

Açık Denizler, barışçı amaçlar için kullanılacaktır.

Madde 89- Açık denizler üzerinde egemenlik iddialarının geçersizliği

Hiçbir Devlet, geçerli bir şekilde açık denizin herhangi bir parçasını egemenliğe tabi tutmaya kalkamaz.

Madde 90- Seyrüsefer Hakkı

Denizde kıyısı olsun veya olmasın, her Devlet açık denizde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrüsefer ettirme hakkına sahiptir.

Madde 91- Gemilerin tabiiyeti

1. Her Devlet, tabiiyetinin gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi, ve bayrağını taşımaları hakkı için gerekli şartları tespit edecektir. Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları Devletin tabiiyetini haizdir. Devlet ile gemi arasındaki gerçek bir bağın olması gerekir.

2. Her Devlet, bayrağını taşıma hakkı verildiği gemilere o amaçla belgeler verecektir.

Madde 92- Gemilerin Statüsü

1. Gemiler sadece bir Devletin bayrağı altında seyredecektir ve milletlerarası anlaşmalarda veya bu Sözleşmede açıkça öngörülmüş olan istisnâ durumlar hariç, açık denizde münhasıran kendisinin yargı yetkisine tabi olacaklardır. Bir gemi, gerçek bir mülkiyet devri veya teşkil yeri değişikliği hali dışında,

bir yolculuk esnasında veya bir uğrak limanında bayrağını değiştiremez.

2. İki veya daha fazla Devletin bayrağı altında seyredip yerine göre onları kullanan bir gemi, bahis konusu tabiiyetlerden herhangi birisini diğer herhangi bir Devlet bakımından iddia edemez ve tabiiyetsiz bir gemi ile aynı tutulabilir.

Madde 93- Birleşmiş Milletlerin, uzmanlık örgütlerinin ve Milletlerarası Atom Enerjisi Ajansı'nın bayrağını taşıyan gemiler

Bundan önceki maddeler, Birleşmiş Milletlerin, uzmanlık örgütlerinin veya Milletlerarası Atom Enerjisi Ajansı'nın resmi hizmetinde kullanılan gemilerin bu örgütlerin bayrağını taşıması sorununa bir hâlel getirmez.

Madde 94- Bayrak Devletin Görevleri

1. Her Devlet; idari, teknik ve sosyal meseleler konusunda bayrağını taşıyan gemiler üzerinde yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanacaktır.

2. Her Devlet, özellikle;

a. küçük olmaları sebebiyle genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası düzenlemelerden ihraç edilenleri hariç, bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir gemi sicilini bulunduracaktır; ve

b. bayrağını taşıyan her bir gemi ve kaptanı, zabıt ve mürettebatı üzerinde gemiyle ilgili idari, teknik ve sosyal meseleler konusunda iç hukukuna göre yargı yetkisini kullanacaktır.

3. Her Devlet, bayrağını taşıyan gemiler için, diğerleri yanında, aşağıdaki hususlarda denizde güvenliği sağlamak üzere gerekli olan tedbirleri alacaktır.

a. gemilerin inşası, teçhizi ve denize elverişliliği;

b. geçerli milletlerarası belgeleri dikkate alarak, gemilerin donanımı (manning), mürettebatın çalışma şartları ve eğitimi;

c. sinyallein kullanılması, haberleşmenin idamesi ve çarpışmaların önlenmesi.

4. Bu tedbirler aşağıdaki hususları sağlamak üzere gerekli olan:

a. herbir geminin, tescilden önce ve, ondan sonra uygun aralıklarla ehil bir gemi sürveyanı tarafından tetkik (mesaha edilmesi) ve gemi güvertesinde geminin emniyetli şekilde seyrüseferi için uygun olan haritalara, deniz yayınlarına ve seyrüsefer teçhizatına ve araçlarına sahip olmasını;

b. herbir geminin özellikle denizcilik, seyrüsefer, haberleşme ve deniz mühendisliği alanında, gerekli niteliklere sahip olan bir kaptanın ve zabıtların elinde olmasını, ve mürettebatın, geminin tipi, büyüklüğü, makine ve teçhizatı için nitelik ve sayıları bakımından uygun olmasını;

c. kaptanın, zabıtların, ve uygun olduğu ölçüde, mürettebatın denizde can güvenliği, çarpışmaların önlenmesi, deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması, ve kontrolü ve radyo haberleşme ile ilgili geçerli milletlerarası düzenlemelere tümüyle aşina olmalarını ve riayet etmelerini, kapsar.

5. Paragraf 3 ve 4'te gerekli görülen tedbirleri alırken herbir Devlet genellikle kabul edilmiş olan milletlerarası düzenlemelere, prosedürlere ve uygulamalara riayet etmeye ve bunlara riayet edilmesi için gerekli olması ihtimali olan herhangi bir tedbiri almaya mecburdur.

6. Bir gemi hususunda normal yargı yetkisi ve kontrolün kullanılmadığına inanmak için gerekçeleri olan bir Devlet, olayları bayrak Devletine bildirebilir. Bu raporu alması üzerine bayrak Devleti, meseleyi araştırarak ve, uygunsa, durumu düzeltmek için gerekli olan herhangi bir işlemi yapabilir.

7. Herbir Devlet, açık denizde meydana gelip kendi bayrağını taşıyan bir gemiyi içeren ve başka bir Devletin vatandaşlarının can kaybına veya ciddi zarara uğramasına veya başka bir Devletin gemilerine veya seyrüsefer olayını ehil kişi veya kişilerce veya onların huzurunda tahkik ettirecektir. Bayrak Devleti ve diğer Devlet, sonuncusunun bu gibi bir deniz kazası veya seyrüsefer olayını tahkik etmesi halinde tahkikatın yürütülmesinde işbirliği yapacaklardır.

Madde 95- Harp gemilerinin açık denizdeki bağışıklığı

Harb gemileri, açık denizde bayrak Devletinden başka herhangi bir Devletin yargı yetkisinden tamamiyle bağışıktır.

Madde 96- Devletin yalnızca gayrî-ticarî hizmetinde kullanılan gemilerin bağışıklığı

Bir Devletin sahip olduğu veya işlettiği ve sadece gayrî-ticarî Devlet hizmeti için kullanılan gemiler, açık denizde, bayrak Devletinden başka herhangi bir Devletin yargı yetkisinden tamamiyle bağışıktır.

Madde 97- Çarpışma olaylarında veya diğer herhangi bir seyrüsefer hadisesinde cezaî vargı yetkisi

1. Açık denizde kaptanın veya geminin hizmetindeki diğer herhangi bir kimsenin cezai veya disiplin sorumluluğunu gerektiren bir çarpışma veya gemiyle ilgili diğer herhangi bir seyrüsefer olayı halinde, bu gibi kişilere karşı bayrak Devletin ya da bu gibi kişilerin vatandaşı olduğu Devletin kazaî ve idari mercilerinden başka herhangi bir merci önünde hiçbir ceza veya disiplin takibatı yapılamaz.

2. Disiplin meselelerinde, bir kaptanlık belgesi veya bir yetki veya izin belgesi vermiş olan Devlet, belge hamili onu veren Devletin bir vatandaşı olmasa bile, gerekli hukuki işlemten sonra bu gibi belgeleri geri almaya tek başına yetkilidir.

3. Bayrak Devletin mercileri dışında kalan hiçbir merci, soruşturma tedbiri olarak dahi, geminin tutuklanmasını veya yakalanmasını hiçbir şekilde emredemez.

Madde 98- Yardım etme görevi

1. Her Devlet, bayrağını taşıyan bir geminin kaptanından, gemiye, mürettebatına veya yolculara ciddi zarar gelmeden yapabileceği ölçüde,

a. denizde kaybolma tehlikesi içinde bulunan herhangi bir kimseye yardım etmesini;
b. tehlikede olan kimsenin, yardım ihtiyacından haberdar edilirse, makûl olarak kendisinden beklenebildiği ölçüde, onları kurtarmaya mümkün olan süratle gitmesini;

c. bir çarpışmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına ve yolcularına yardım etmesini ve, mümkün olan yerde, diğer gemiyi kendi gemisinin isminden, tescil limanından ve uğrayacağı en yakın limandan haberdar etmesini isteyecektir.

2. Her kıyı Devleti, denizde ve deniz üzerinde (havada) güvenlik ile ilgili yeterli ve etkin bir araştırma ve kurtarma hizmetinin kurulmasını, engellemek için etkin tedbirler alacaktır. Bayrağı ne olursa olsun, herhangi bir gemiye sığınmış olan herhangi bir köle, ipso facto serbest olacaktır.

Madde 99- Köle taşıma yasağı

Her Devlet, bayrağını taşımaya mezun gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak ve bayrağının o amaçla gayri hukukî olarak kullanılmasını engellemek için etkin tedbirler alacaktır. Bayrağı ne olursa olsun, herhangi bir gemiye sığınmış olan herhangi bir köle, ipso facto serbest olacaktır.

Madde 100- Deniz haydutluğunun bastırılması konusunda işbirliği

Bütün Devletler, açık denizde bir Devletin yargı yetkisine tabi olmayan herhangi bir yerde deniz haydutluğunun bastırılması hususunda mümkün olan azami ölçüde işbirliğini yapacaktır.

Madde 101- Deniz haydutluğunun tarifi

Deniz haydutluğu aşağıdaki hareketlerin herhangi birisinden ibarettir:

a- özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen ve:
i- açık denizde, başka bir gemi veya uçağa karşı veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere yöneltilmiş.

ii- herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışında bulunan, bir gemiye uçağa, şahıslara veya mala karşı yönetilmiş,

herhangi bir gayri hukukî şiddet ve tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi.

b- Bir gemi veya uçağı onu haydut bir gemi veya uçak yapan olayları bilerek onun işletilmesine ihtiyarî herhangi bir şekilde katılma hareketi;

c- (a) veya (b) bentlerinde tarifi yapılan bir hareketi teşvik eden veya kas- den kolaylaştıran herhangi bir hareket.

Madde 102- Mürettebatı isyan etmiş olan bir harp gemisi, devlet gemisi veya devlet uçağının haydutluk yapması

Mürettebatı isyan etmiş ve kontrolü ele geçirmiş olan bir harp gemisi, devlet gemisi veya devlet uçağı tarafından işlenen ve 101 ci maddede tarifi yapılan haydutluk hareketleri özel bir gemi veya uçağın işlediği hareketlerle bir tutulur.

Madde 103- Bir haydut gemisi veya uçağın tarifi

Bir geminin veya uçağın onu hakim şekilde kontrol eden kişiler tarafından 101 ci maddede zikredilen hareketlerden birisini işlemek amacıyla kullanılması tasarlandığı, gemi veya uçak bir haydut gemisi veya

uçağı olarak

telakki edilir. Gemi veya uçak böyle bir hareketi yapmak için kullanılmışsa, bu hareketin suçlusu olan şahısların kontrolünde kaldığı sürece aynı hükümler uygulanır.

Madde 104- Bir haydut gemisi veya uçağının tabiiyetini muhafazası veya kaybı

Bir gemi veya uçak, haydut bir gemi veya uçak haline gelmiş olduğu halde, tabiiyetini muhafaza edebilir. Tabiiyetin muhafazası veya kaybı, bu tabiiyeti veren Devletin kanunlarına göre belirlenir.

Madde 105- Bir haydut gemisi veya uçağının zaptı

Açık denizde veya herhangi bir Devletin yargı yetkisi dışındaki herhangi bir yerde, her Devlet bir haydut gemiye veya uçağa veya haydutlukla alınan ve haydutların kontrolü altında olan bir gemiye veya uçağa elkoyabilir ve gemideki kişileri tutuklayabilir ve mallara elkoyabilir. Elkoymayı gerçekleştiren Devletin mahkemeleri verilecek cezaları kararlaştırabilir, ve iyi niyetle hareket eden üçüncü şahısların hakları saklı kalmak üzere, gemi, uçak veya mallar hakkında alınacak tedbiri de kararlaştırabilir.

Madde 106- Yeterli sebep olmadan zapt yoluna gitmenin hukukî sorumluluğu

Yeterli gerekçe olmadan haydutluk şüphesiyle bir gemi veya uçağa elko- nuldığında, elkoymayı gerçekleştiren Devlet, geminin veya uçağın tabiiyetini taşıdığı Devlete karşı elkoymanın sebep olduğu herhangi bir kayıp veya zarardan dolayı hukuken sorumlu olacaktır.

Madde 107- Haydutluk sebebiyle zabta yetkili gemiler ve uçaklar

Haydutluk sebebiyle yapılan herhangi bir elkoyma hareketi, sadece harp gemileri veya askerî uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir ve o amaçla yetkilendirilmiş gemiler veya uçaklar ta- rafından gerçekleştirilebilir.

Madde 108- Narkotik maddelerin ve psikotropik maddelerin kanundışı ticareti

1. Bütün Devletler gemilerinin açık denizde milletlerarası sözleşmelere aykırı olarak yaptığı kanundışı uyuşturucu madde veya psikotropik madde ticaretini bastırmada işbirliği edeceklerdir.

2. Bayrağını taşıyan bir geminin uyuşturucu madde veya psikotropik maddelerin kanundışı ticaretine girdiğine inanması için makûl gerekçeleri olan herhangi bir Devlet, bu ticareti bastırmak için diğer Devletlerin işbirliğini isteyebilir.

Madde 109- Açık Denizden izinsiz yayın yapma

1. Bütün Devletler, açık denizden izinsiz (radyo) yayını yapmayı bastırmak için işbirliği edecektir.

2. Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından "izinsiz yayın", açık denizdeki bir gemi veya tesisten genel kamuoyunun etkilenmesi kasdıyla milletlerarası nizamlara aykırı şekilde yapılan radyo veya televizyon yayınlarının yapılması demektir; tehlike çağrılarının transmisyonu bundan müstesnadır.

3. İzinsiz yayın yapan herhangi bir kimse,

a. geminin bayrağını taşıdığı Devletin;

b. tesisin tescil edildiği Devletin;

c. şahsın vatandaşı olduğu Devletin;

d. yayınların alınabileceği herhangi bir Devletin; veya

e. izinli radyo yayınının müdahaleye uğradığı herhangi bir Devletin mahkemeleri önünde

kovuşturulabilir.

4. Açık denizde, üçüncü paragraf gereğince yargı yetkisi olan bir Devlet,

110 uncu maddeye uygun şekilde izinsiz yayın yapan herhangi bir gemi veya şahsı tutuklayabilir ve yayın aracına el koyabilir.

Madde 110- Ziyaret hakkı

1. Andlaşmanın verdiği yetkilerden doğan müdahale hareketleri saklı kalmak üzere, açık denizde 95 inci ve 96 ncı maddeler gereğince tam bağımsızlığa sahip bir gemiden başka bir yabancı gemiyle karşılaşan bir harp gemisi,

a. geminin haydutluk yaptığından;

b. geminin esir ticaretine girdiğinden;

c. geminin izinsiz yayına girdiğinden ve harp gemisinin bayrağını taşıdığı Devletin 109

uncu maddeye göre yargı yetkisine sahip olduğundan;

d. geminin tabiyetsiz olduğundan; veya

e. yabancı bir bayrak taşıdığı veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde, gemi gerçekte harp gemisi ile aynı tabiiyeti haiz olduğundan

şüphe etmek için makûl sebepler olmadıkça yabancı gemiye yanaşmakla haklı olamaz.

2. Birinci paragrafta öngörülen durumlarda, harp gemisi, geminin kendi bayrağını çekme hakkını tetkik etmeye geçebilir. Bu amaçla, şüpheli bir subay komutasında bir tekne gönderebilir. Belgeler kontrol edildikten sonra şüpheler giderilmezse, gemide daha ileri incelemeye geçebilir. İncelemenin mümkün olan bütün ihtimam ile yapılması gerekir.

3. Şüpheler doğru çıkmazsa, ve yanaşılan geminin bu şüpheleri haklı kılacak herhangi bir hareketi yapmamış olması şartıyla, gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp veya zarar tazmin edilecektir.

4. Bu hükümler, mutas mutandis, askerî uçaklara da uygulanır.

5. Bu hükümler, devlet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilen ve usulüne uygun şekilde yetkilendirilen diğer herhangi veya uçağa da uygulanır.

Madde 111- Kesintisiz takip hakkı

1. Kıyı Devletinin yetkili mercilerinin, yabancı bir geminin kanunlarını ve düzenlemelerini ihlâl ettiğine inanması için haklı sebepleri olduğu zaman, o geminin kesintisiz şekilde takibine gidilebilir. Böyle bir takibin, yabancı gemi veya botlarından birisi takip eden Devletin iç sularında, takımadada sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde olduğu zaman, başlatılmalıdır, ve ancak takip kesintiye uğramadıysa, karasuları veya bitişik bölge dışında bu takibe devam edilebilir. Karasuları veya bitişik bölgede bulunan yabancı gemi, durma emrini aldığı zaman, emri veren geminin aynı şekilde karasularında veya bitişik bölgede bulunması gerekli değildir. Yabancı gemi, 33 cü maddede tarif edildiği üzere bitişik bölgede ise, korunmaları için bu bölgenin ihdas edildiği hakların ihlâl edilmiş olması şartıyla takibe gidilebilir.

2. Kesintisiz takip hakkı; kıyı Devletinin bu Sözleşmeye uygun şekilde ilan edilen münhasır ekonomik bölgesine ve, kıta sahanlığı tesislerinin etrafındaki güvenlik bölgeleri dahil olmak üzere, lata sahanlığına uygulanabilecek kanunlarının ve düzenlemelerinin, münhasır ekonomik bölge içindeki veya, kıta sahanlığı tesislerinin etrafındaki bu gibi güvenlik bölgeleri de dahil olmak üzere, kıta sahanlığı üzerindeki ihlâllerine, mutas mutandis, uygulanacaktır.

3. Kesintisiz takip hakkı, takip edilen gemi kendi Devletinin veya üçüncü bir Devletin karasularına girer girmez sona erer.

4. Takip eden gemi, mevcut pratik araçlarla takip edilen geminin veya botlarından birisinin veya bir tim olarak çalışan ve takip edilen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların karasularında veya yerine göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıta sahanlığı üzerinde olduğuna kani olmadıkça, kesintisiz takip başlamış sayılmaz. Yabancı gemi tarafından görülebilecek veya işitilebilecek bir mesafeden görülebilir veya işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra ancak bu takip başlatılabilir.

5. Kesintisiz takip hakkı, ancak harp gemileri veya askerî uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir.

6. Kesintisiz takip hakkı bir uçak tarafından gerçekleştirildiğinde:

a- 1-4 üncü paragraf hükümleri, mutas mutandis uygulanacaktır.

b- Durma emri veren uçağın kendisi tutuklamayı yapabilecek durumda değilse, takibi devralmak üzere çağırması olduğu kıyı Devletine ait bir gemi veya uçak olay yerine varıncaya kadar gemiyi etkili bir şekilde kendisi takip etmelidir. Uçağın kendisi veya ara vermeden takibe devam eden diğer uçak veya gemiler tarafından takip edilen geminin hem durması emredilmedikçe, hem de kesintisiz şekilde takip edilmemiş olmadıkça, geminin uçak tarafından bir suçlu veya suç zanlısı olarak sadece fark edilmiş olması açık denizde bir tutuklama yapmayı haklı kılmaya yetmez.

7. Bir Devletin yargı yetkisi içinde tutuklanan ve yetkili mercileri önünde bir tetkik yapmak amacı ile o Devletin bir limanına refakat halinde götürülen bir geminin yolculuk esnasında zaruret dolayısıyla açık denizin bir bölümünden geçirilmesi münhasır sebebiyle serbest bırakılması talep edilemez.

8. Bir geminin kesintisiz takip hakkını kullanmayı haklı kılmayan şartlarda açık denizde durdurulmuş olduğu veya tutuklanmış olduğu durumlarda, bu işlem dolayısıyla gemiye verilmiş olabilecek

herhangi bir kayıp veya zarar tanzim edilecektir.

Madde 112- Kabloları ve boru hatlarını döşeme hakkı

1. Bütün Devletler, kıta sahanlığının ötesindeki açık deniz yatağının üzerinde sualtı kablolarını ve boru hatlarını döşemeye yetkilidir.

2. Madde 79, paragraf 5, bu gibi kablolar ve boru hatlarına uygulanır.

Madde 113- Bir kablo veya boru hattının koparılması veya zarara uğraması

Her Devlet, bayrağını taşıyan bir geminin veya yargı yetkisine tabi bir kişinin kasden veya ihmalen açık denizin altındaki bir sualtı kablosunu, telgraf veya telefon haberleşmesini kesecek veya engelleyecek tarzda koparmasının veya zarar vermesinin ve benzer şekilde bir sualtı bomsunun veya yüksek voltaj kablosunun koparılmasının veya zarar görmesinin cezalandırılabilir bir suç olacağını sağlayacak gerekli kanunları ve düzenlemeleri yapacaktır. Bu hüküm, böyle bir koparma veya zararlarla sonuçlanması planlanan veya sonuçlanması ihtimali olan bir davranışa da uygulanacaktır. Bununla beraber, bu hüküm, bu gibi koparma ve zarardan sakınmak için gerekli bütün tedbirleri aldıktan sonra, sadece hayatlarını veya gemilerini kurtarmak meşru sebebiyle hareket eden şahısların sebep olduğu herhangi bir koparma veya zarara uygulanmayacaktır.

Madde 114- Bir sualtı kablosu veya boru hattının sahipleri tarafından başka sualtı kablosunun veya boru hattının koparılması veya zarara uğratılması

Her Devlet, açık deniz dibindeki bir sualtı kablosu veya boru hattının sahipleri olup da yargı yetkisine tabi olan kişilerin, o kablo veya boru hattını döşerken veya tamir ederken, başka kablo veya boru hattını koparması veya zarar vermesi halinde, bunların tamir masraflarını karşılamasını sağlayacak zaruri kanun ve nizamları yapacaktır.

Madde 115- Bir sualtı kablosu veya boru hattına zarar vermemek için maruz kalınan kaybın tazmin edilmesi

Her Devlet, bir sualtı kablosu veya boru hattına zarar vermemek için bir demiri, bir ağı veya diğer herhangi bir balıkçılık edevâtını feda ettiğini ispat edebilen gemi sahiplerinin kaybının, bütün makûl ihtiyati tedbirleri önceden almış olmaları şartıyla, kablo veya boru hattının sahipleri tarafından karşılanmasını temin edecek zaruri kanunlar ve düzenlemeleri yapacaktır.

Bölüm 2

Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idaresi

Madde 116- Açık denizde balık avlama hakkı

- a. ahdî yükümlülükleri;
- b. kıyı Devletinin, diğerleri yanında, 63. maddenin 2. paragrafı ve 64-67ci maddelerde öngörülen haklar ve görevleri ve de bağışlıkları; ve
- c. bu kesimin hükümleri

saklı kalmak üzere, vatandaşlarının açık denizde balıkçılık yapmalarına hakkına sahiptir.

Madde 117- Devletlerin açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası için vatandaşları bakımından tedbir alma görevi

Bütün Devletler, açık denizin canlı kaynaklarını muhafaza etmek için gerekli olabilecek tedbirleri ayrı ayrı vatandaşları bakımından alma veya bunları almak için diğer Devletlerle işbirliği etme, görevi vardır.

Madde 118- Canlı kaynaklarının muhafazası ve idaresi hususunda Devletlerin işbirliği etmesi

Devletler, açık deniz alanlarındaki canlı kaynakların muhafazası ve idaresi hususunda birbirleriyle işbirliği yapacaklardır. Vatandaşları aynı alanda aynı canlı kaynakları veya farklı canlı kaynakları işleten Devletler ilgili canlı kaynakların muhafazası için gerekli olan tedbirleri almak amacıyla müzakerelere gireceklerdir. Bu amaçla, uygunsa, altbölge veya bölge seviyesinde balıkçılık örgütleri kurmak için işbirliği edeceklerdir.

Madde 119- Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası

1. Açık denizde canlı kaynakların müsaade edilen avlama miktarını tespit ederken ve diğer muhafaza tedbirlerini tespit ederken Devletler:

- a. İlgili Devletlerin elindeki en bilimsel kanıtlara göre, avı yapılan türleri, azamî rekolteyi sağlayabilecek seviyelerde muhafaza edecek veya o seviyelere getirecek tedbirleri alacaklardır; seviyelerin tespitinin değerlendirilmesi, kalkınmakta olan ülkelerin özgül ihtiyaçları da dahil olmak üzere, ve balık

sahalarının türlerini, stokların karşılıklı bağımlılığını ve, gerek altbölge, bölge ve gerekse global seviyede genellikle kabul edilmiş herhangi bir asgari standardı dikkate almak suretiyle ilgili çevresel ve ekonomik faktörlere göre yapılacaktır.

b. avlanan türlerle bağlantılı veya onlara bağımlı türleri bunların üremelerinin ciddi şekilde tehdit edilebileceği seviyelerin üzerinde idame etmek veya o seviyelerin üzerine çıkarmak amacıyla bu türler üzerindeki etkenleri dikkate alacaklardır.

2. Mevcut bilimsel bilgi, avlama miktarı ve balıkçılık faaliyetleri ile ilgili istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler düzenli bir şekilde, alt-bölge, bölge seviyesinde veya evrensel seviyede yetkili milletlerarası örgütler aracılığı ile yerine göre bütün ilgili Devletlerin iştiraki ile geliştirilecek ve değiş tokuş edilecektir.

3. İlgili Devletler, muhafaza tedbirlerinin ve uygulamalarının şeklen ve fiilen herhangi bir Devletin balıkçılarına karşı ayırım yapmamasını temin edeceklerdir.

Madde 120- Deniz memelileri

Madde 65, açık deniz alanlarındaki deniz memelerinin muhafazası ve idamesi hususunda da uygulanır.

KISIM VIII ADALAR REJİMİ

Madde 121- Adalar Rejimi

1. Bir ada, su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır.

2. Üçüncü paragrafda öngörülen durumlar saklı kalmak üzere, bir adanın karasulan, bitişik bölgesi, münhasır ekonomik bölgesi, ve kıta sahanlığı bu Sözleşmenin kara ülkesine uygulanacak olan diğer hükümlerine uygun şekilde belirlenecektir.

3. insanın barınmasına imkân vermeyen veya kendine ait ekonomik hayatı olmayan kayalıkların hiçbir münhasır ekonomik bölgesi veya kıta sahanlığı yoktur.

KISIM IX

KAPALI VEYA YARI-KAPALI DENİZLER

Madde 122-Tarif

Bu sözleşmenin amaçları bakımından, "kapalı veya yarı-kapalı deniz", iki veya daha fazla Devlet tarafından etrafı çevrilmiş ve başka bir denize veya okyanusa dar bir çıkışla bağlanan veya tamamen veya esas itibariyle iki veya daha fazla sayıdaki kıyı Devletin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan bir körfez, havza, veya deniz, mânâsına gelir.

Madde 123- Kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan Devletlerin işbirliği

Kapalı veya yarı-kapalı bir denize kıyısı olan Devletler, bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleriyle işbirliği etmelidir (should cooperate). Bu amaçla, doğrudan doğruya veya uygun bir bölge teşkilatı aracılığıyla:

a. denizin canlı kaynaklarının idaresi, muhafazası, araştırılması ve işletilmesini koordine etmek;

b. deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusundaki hak ve görevlerinin yerine getirilmesini koordine etmek;

c. bilimsel çalışma politikalarını koordine etmek ve, uygun olduğu yerlerde, bölgede müşterek İlmî araştırmaları deruhte etmek;

d. bu maddenin hükümlerini daha da geliştirmek için, yerine göre ilgili Devletlerle veya milletlerarası örgütlerle işbirliği etmek için onları davet etmek, hususunda çaba sarfedeceklerdir.

KISIM X

DENİZE KİYISI OLMAYAN DEVLETLERİN DENİZE ÇIKIŞ HAKKI VE TRANSİT (GEÇME) SERBESTİSİ

Madde 124- Terimlerin Anlamı

1- Bu Sözleşme bakımından,

(a) "denize kıyısı olmayan Devlet", kıyısı olmayan bir Devlet demektir;

(b) "transit devlet", kıyısının olup olmamasına bakmaksızın denize kıyısı olmayan bir devlet ile deniz arasında yer alıp ülkesinden transit halinde trafiğin geçtiği Devlet demektir;

(c) "transit geçiş trafiği"; kişilerin, yükün, malların ve ulaşım araçlarının bir veya daha fazla transit Devletin ülkesinden (transit) geçmesi anlamına gelir; ancak geçişin bu nitelikte olabilmesi için, ara taşıma, depolama, yüklemede kopukluk, ulaşım biçiminde değişiklik olup olmadığına bakmaksızın, denize kıyısı olmayan bir Devletin ülkesinde başlayan ve sona eren tam bir yolculuğun sadece bir bölümü olması gerekir;

(d) "ulaşım aracı"

1. demiryolu vagonu, deniz, göl, nehir araçları ve havayolu araçları;
- ii. mahalli şartlar öyle gerektirdiğinde, hamallar ve sırt hayvanları,

anlamına gelir.

2. Denize kıyısı olmayan Devlet ve transit Devletler, aralarında yaptıkları anlaşma ile ulaşım araçları olarak petrol boru hatlarını ve gaz boru hatlarını ve 1. paragrafta dahil edilenler dışındaki ulaşım araçları kapsamına alabilirler.

Madde 125- Denize çıkış hakkı ve transit serbesti

1. Denize kıyısı olmayan Devletler, açık denizler serbestisi ve insanlığın müşterek mirası ile ilgili haklar da dahil olmak üzere bu sözleşmede öngörülen hakları kullanmak amacıyla denize ve denizden çıkış hakkına sahip olacaklardır. Bu amaçla, denize kıyısı olmayan Devletler, her türlü ulaşım aracıyla transit Devletler ülkesinden transit geçme özgürlüğünden yararlanacaklardır.

2. Transit geçiş serbestisini kullanmanın şartları ve biçimleri denize kıyısı olmayan Devlet ile ilgili transit Devlet arasında iki taraflı, alt-bölge veya bölgeler düzeyinde yapılan anlaşmalar yoluyla karara bağlanacaktır.

3. Transit Devletleri, ülkeleri tam egemenliklerini kullanmak suretiyle, bu kısımda denize kıyısı olmayan Devletler için öngörölmüş olan hakların ve kolaylıkların hiçbir surette meşru menfaatlerini ihlal etmemesini sağlaması için gerekli bütün tedbirleri alma hakkına sahip olacaktır.

Madde 126- En çok kayırdan millet kaydının uygulanmaması

Denize kıyısı olmayan Devletlerin özel pozisyonu sebebiyle hakları ve kolaylıklar tesis eden işbu sözleşme hükümleri ve keza denize veya denizden çıkış hakkının kullanılmasına ilişkin özel anlaşmalar, en çok kayırdan millet kaydının uygulanmasından istisna edilmişlerdir.

Madde 127- Gümrük resimleri, vergiler ve diğer harçlar

1. Transit halinde trafik, herhangi bir gümrük resmine, vergiye ve diğer harçlara tabi olmayacaktır; böyle bir trafik ile bağlantılı olarak verilen spesifik hizmetler için konulan harçlar bu kuralın dışındadır.

2. Transit geçişteki ulaşım araçları denize kıyısı olmayan Devletler için öngörölen ve onlar tarafından kullanılan diğer kolaylıklar, transit Devletin ulaşım araçlarının kullanımı için konulan vergilerden veya harçlardan daha yüksek vergi veya harca tabi olmayacaktır.

Madde 128- Serbest Bölgeler ve diğer gümrük tesisleri

Transit geçiş trafiği kolaylığı için transit Devletleri ile denize kıyısı olmayan Devletler arasında varılacak anlaşmayla transit Devletlerinin giriş ve çıkış limanlarında Serbest bölgeler veya diğer gümrük tesisleri sağlanabilir.

Madde 129- Ulaşım araçlarının inşası ve iyileştirilmesi alanında işbirliği

Transit Devletlerinde transit serbestisine işlerlik kazandıracak hiç bir ulaşım aracının olmadığı durumlarda veya, liman tesisleri ve tespiti de dahil mevcut araçların her hususta yetersiz olduğu durumlarda, transit Devletleri ve denize kıyısı olmayan ilgili Devletler, onların inşası ve iyileştirilmesi hususunda işbirliği yapabilirler.

Madde 130- Transit geçiş trafiğinde gecikmelerden veya teknik mahiyetteki diğer zorluklardan kaçınma veya onları bertaraf etmek için tedbirler

1. Transit Devletleri, transit geçiş trafiğinde gecikmelerden veya teknik mahiyetteki diğer gecikmelerden kaçınmak için bütün uygun tedbirleri alacaklardır.

2. Bu gibi gecikme veya zorluklar meydana gelirse, transit Devletleri ve denize kıyısı olmayan ilgili Devletlerin yetkili mercileri, bunların süratle halledilmesi için işbirliği yapacaklardır.

Madde 131- Deniz limanlarında eşit muamele

Denize kıyısı olmayan Devletlerin bayrağını taşıyan gemiler, deniz limanlarında diğer yabancı gemilere yapılan muameleye eşit bir muameleden yararlanacaktır.

Madde 132- Daha geniş transit imkanlarının tanınması

Bu sözleşme, hiçbir surette; burada öngörülenden daha geniş olan ve bu sözleşmenin tarafı olan devletlerin üzerinde mutabık kaldıkları veya bir taraf Devletçe bahşedilmiş olan transit imkanlarının (kolaylıklarının) geri alınmasını gerektirmez. Bu Sözleşme, ayrıca, gelecekte de bu gibi daha geniş imkanların bahşedilmesine mani değildir.

KISIM XI SAHA (THE AREA)

Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 133- Terimlerin anlamları

Bu kısım bakımından

(a) "kaynaklar", polimetallik yumrular da dahil Saha tabanında doğal olarak bulunan veya deniz dibinin altında bulunan bütün katı, sıvı veya gazlı madeni kaynaklar demektir.

(b) kaynaklar, Saha'dan çıkarıldıktan sonra, "madenler" olarak anılırlar.

Madde 134- Bu Kısımın kapsamı

1. Bu kısım, Sahaya uygulanır,
2. Saha'daki faaliyetler, bu kısım hükümlerine tabi olacaktır.
3. 1 ci madde, 1 ci paragrafta zikredilen limitleri gösteren coğrafi koordinatların harita veya limitlerinin depo edilmesi ve bunlara aleniyet kazandırma ile ilgili gerekler, Kısım VTda belirtilmiştir.
4. Bu maddede yeralan hiçbir hüküm, kıta sahanlığının dış sınırının Kısım Viya uygun şekilde saptanmasını veya kıyıları karşı-karşıya veya yan yana olan Devletler arasındaki sınırlandırmaya ilişkin anlaşmaların geçerliliğini etkilemez.

Madde 135- Üst suların ve hava sahasının hukuki statüsü

Ne bu Kısım, ne de (bu Kışıma) göre bahşedilen veya kullanılan herhangi bir hak, Sahanın üstündeki suların hukuki statüsünü veya bu suların üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü etkilemeyecektir.

BÖLÜM 2

Sahaya Uygulanan Prensipler

Madde 136- İnsanlığın müşterek mirası

Saha ve (Sahanın) kaynakları, insanlığın müşterek mirasıdır.

Madde 137- Sahanın ve kaynaklarının hukuku statüsü

1. Hiçbir Devlet, Saha'nın veya kaynaklarının herhangi bir parçası üzerinde egemenlik veya egemen haklar iddia etmeyecek ve kullanmayacaktır. Keza, aynı şekilde hiçbir Devlet, hiçbir gerçek veya tüzel kişisi, bunların herhangi bir parçasına el koyamayacaktır. Bu gibi hiç bir egemenlik veya egemen haklar iddiası veya kullanımı ve de bu gibi bir elkoyma tanınmayacaktır.
2. Saha'nın kaynakları üzerindeki bütün haklar, bir bütün olarak insanlığa aittir. Otorite, (bu bağlamda) insanlık adına hareket edecektir. Bu kaynaklar, devredilemeyecektir. Bununla beraber Sahadan çıkanlar madenler, ancak bu Kışıma ve Otorite'nin kural, düzenleme ve prosedürlerine uygun şekilde devredilecektir.

3. Hiçbir Devlet veya gerçek veya tüzel kişi, bu Kısım hükümlerine aykırı biçimde Saha'dan çıkarılan madenler bakımından haklar talep etmeyecek, iktisap etmeyecek veya kullanmayacaktır. Aksi takdirde, bu gibi hiç bir hak talebi iktisabı veya kullanımı tanınmayacaktır.

Madde 138- Devletlerin Saha ile ilgili genel tutumu

Devletlerin Saha ile ilgili genel tutumu, bu Kısım hükümlerine, Birleşmiş Milletler Andlaşmasına dâhil edilen prensiplere ve milletlerarası hukukun barışı ve güvenliği komma ve milletlerarası işbirliğini ve karşılıklı anlayışı geliştirme yararına olan diğer kurallarına uygun olacaktır.

Madde 139- (Kurallara) riayet sağlama sorumluluğu ve zarardan hukuki sorumluluk

1. Taraf Devletler, Saha içinde, gerek Taraf Devletler gerekse Taraf Devletlerin vatandaşlığına haiz veya onlar tarafından veya vatandaşları tarafından etkili bir şekilde kontrol edilen devlet teşebbüsleri veya gerçek veya tüzel kişiler marifetiyle yürütülen faaliyetlerin bu Kısım uygun şekilde yürütülmesini sağlamaktan sorumlu olacaklardır. Aynı sorumluluk, milletlerarası teşkilatların Saha içinde yürüttükleri

faaliyetler bakımından da geçerlidir.

2. Milletlerarası hukuk kurallarına ve Ek III, 22, hükümlerine halel gelmemek üzere, bir taraf Devletin veya milletlerarası teşkilatın bu Kısımdan doğan sorumlulukları yerine getirmemesi yüzünden sebep olunan zarar, hukuki sorumluluğu gerektirir; Taraf Devletler veya birlikte hareket eden milletlerarası teşkilatlar, müştereken ve ayn ayn hukuki sorumluluğu taşıyacaklardır. Bununla beraber bir taraf Devlet, eğer 153 cü madde 4 cü paragrafa göre ve Ek III, 4 cü madde, 4 cü paragrafa göre etkin riyeti sağlamak için bütün zaruri ve uygun düşen tedbirleri almış ise, 153 cü madde 2 ci paragraf, (b) bendine göre himaye edip desteklediği bir kimsenin bu Kısım hükümlerine uymaması ile sebep olunan zarardan hukuki sorumluluğu olmayacaktır.

3. Milletlerarası teşkilatların üyesi olan taraf Devletler bu maddenin bu gibi milletlerarası teşkilatlar bakımından uygulanmasını sağlamak için uygun tedbirler alacaktır.

Madde 140- İnsanlığın yaran

1 • Saha içindeki faaliyetler, Özellikle bu Kısımda öngörülenler, denize kıyısı olsun olmasın, Devletlerin coğrafi durumuna bakılmaksızın, ve gelişmekte olan ülkelerin ve tam bağımsızlığını veya Genel Kurulun 1514 (XV) sayılı kararına ve diğer ilgili kararlarına uygun şekilde Birleşmiş Milletler tarafından tanınmış olan diğer özerk statüleri henüz elde edememiş halkların menfaat ve ihtiyaçlarını özellikle dikkate almak suretiyle bir bütün olarak insanlığın yaran için yürütülecektir.

2. Otorite, Saha içindeki faaliyetlerden elde edilen mali ve diğer ekonomik yararların, herhangi bir uygun mekanizma vasıtasıyla, ayırım gözetmeyen bir esasa göre, 160 cı maddenin 2 ci paragrafı, f(i) bendine uygun şekilde hakça paylaşımını yapacaktır.

Madde 141- Saha'nın münhasıran barışçı amaçlar için kullanılması

Saha, denize kıyısı olsun olmasın, ayırım yapılmaksızın, münhasıran barışçı amaçlar için ve bu Kısımın diğer hükümlerine halel getirmeksizin bütün Devletlerin kullanımına açık olacaktır.

Madde 142- Kıyı Devletin hakları ve meşru menfaatleri

1. Milli yetki sınırları ötesinde kalan Saha içindeki kaynak rezervleri bakımından Saha içinde yürütülecek faaliyetler, milli yetki alanının ötesinde bu gibi kaynaklar bulunan herhangi bir kıyı Devletin hakları ve meşru menfaatlerini gerekli şekilde nazarı dikkate alarak yürütüleceklerdir.

2. Bu gibi hak ve menfaatlerin çiğnenmesinden sakınmak için ilgili Devlet ile bir ön ihbar sistemini de içine alacak, devamlı danışmalar yapılacaktır. Saha içindeki faaliyetlerin, milli yetki dahilinde kalan kaynakların işletilmesiyle sonuçlanabileceği durumlarda, ilgili Devletin rızası gerekli olacaktır.

3. Ne bu Kısım, ne de bu Kısıma göre bahsedilen veya kullanılan herhangi bir hak, kıyı Devletlerinin, kıyılarına veya ilgili menfaatlerine Saha içindeki herhangi bir faaliyetten dolayı (ortaya çıkan) veya böyle bir faaliyetin sebep olduğu kirlenmeden veya kirlenme tehdidinden veya diğer tehlikeli olaylardan ileri gelen ağır ve yakın tehlikeyi önlemek, hafifletmek veya bertaraf etmek için zaruri olan ve Kısım XII'nin ilgili hükümleriyle uyumlu olan tedbirleri alma haklarını etkileyecektir.

Madde 143- Deniz Bilimsel Araştırması

1. Saha içindeki deniz bilimsel araştırması, münhasır barışçı amaçlar için ve bir bütün insanlığın yararına olarak Kısım XII'e uygun şekilde, yürütülecektir.

2. Otorite, Saha ve kaynaklar ile ilgili deniz bilimsel araştırması yapabilir ve o amaçla anlaşma yapabilir. Otorite, Saha içinde deniz bilimsel araştırmasının yürütülmesini ilerletecek ve teşvik edecektir ve bu gibi araştırma ve tahlillerin sonuçlarını, hazır oldukları zaman koordine edecek ve yayımını sağlayacaktır.

3. Taraf Devletler, Saha içinde deniz bilimsel araştırmaları yapabilir. Taraf Devletler, Saha içinde deniz bilimsel araştırması alanında milletlerarası işbirliğini aşağıdaki şekilde geliştireceklerdir:

a. değişik ülkelerin ve Otoritenin personeli tarafından deniz bilimsel araştırması alanında milletlerarası programlara katılma ve işbirliğini teşvik etme;

b. aşağıdaki hususları gerçekleştirmek amacıyla kalkınmakta olan Devletlerle teknolojik olarak az gelişmiş Devletlerin yararına olarak Otorite veya, yerine göre, diğer milletlerarası örgütler vasıtasıyla projelerin geliştirilmesini sağlama:

i. bu devletlerin araştırma kabiliyetini güçlendirme;

- ii. bunların personelini ve Otorite'nin personelini araştırma teknikleri ve uygulamaları alanında eğitmek;
- iii. bunların kalifiye personelinin Saha içindeki araştırmalarda kullanılmasını geliştirme.

Madde 144- Teknoloji transferi

1. Otorite, aşağıdaki hususlarda bu Sözleşmeye uygun şekilde tedbir alacaktır:
 - (a) Saha içindeki faaliyetlerle ilgili teknoloji ve bilimsel malumatı elde etmek; ve
 - (b) kalkınmakla olan Devletlere, bütün Taraf Devletlerin istifade etmesi amacıyla bu gibi teknolojinin ve bilimsel bilginin transferini iyileştirmek ve teşvik etmek.
2. Bu amaçla, Otorite ve Taraf Devletler, Teşebbüs için ve bütün Taraf Devletlerin istifadesi amacıyla Saha'daki faaliyetlerle ilgili teknolojiyi ve bilimsel bilgi transferini iyileştirmede işbirliği yapacaklardır. Bilhassa aşağıdakileri harekete geçirecek ve iyileştirileceklerdir:
 - (a) Teşebbüsün ve kalkınmakta olan Devletlerin, diğerleri yanında, ilgili teknolojiye, adil hüküm ve şartlara göre, ulaşmasını kolaylaştırmak da dahil olmak üzere, Saha içindeki faaliyetler bakımından Teşebbüse ve kalkınmakta olan Devletlere teknoloji transferi programları;
 - (b) özellikle, Teşebbüsün ve kalkınmakta olan Devletlerin personeline deniz bilimi ve teknolojisi alanında eğitim ve Saha içindeki faaliyetlere tümüyle katılma olanaklarının sağlanması suretiyle, ve Teşebbüsün ve kalkınmakta olan Devletlerin teknolojisini geliştirmeye yönelik tedbirler.

Madde 145- Deniz çevresinin korunması

Saha içinde faaliyetlerden ileri gelebilecek zararlı etkilerden deniz çevresinin etkin bir şekilde korunmasını sağlamak için, bu gibi faaliyetlerle ilgili olarak bu Sözleşmeye uygun şekilde zaruri olan tedbirler alınacaktır. Bu amaçla, Otorite, diğerleri yanında, aşağıdakileri gerçekleştirmek amacıyla, uygun kuralları, düzenlemeleri ve prosedürleri yapacaktır:

- (a) kıyı dahil deniz çevresine gelecek kirlenme ve diğer zararların, ve deniz çevresinin ekolojik dengesine olan müdahalenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi, bunu yaparken, delme, kanal açma, kazma, artıkların bertaraf edilmesi, tesis, boru hatları tesis etme ve bu gibi faaliyetlerle ilgili diğer araçların yapımı ve işletilmesi ve bakımı gibi faaliyetlerin zararlı etkilerinden korunma ihtiyacına özel bir önem verilecektir.
- (b) Şaha'nın doğal kaynaklarının korunması ve muhafazası ve deniz çevresinin hayvan ve bitkisine zarar (the Hora and fauna) verilmesinin önlenmesi.

Madde 146- İnsan hayatının korunması

Saha'daki faaliyetler ile ilgili olarak, insan hayatının etkin bir şekilde korunmasını sağlayacak zaruri tedbirler alınacaktır. Bu amaçla, Otorite, ilgili anlaşmalarda yer alan mevcut milletlerarası hukuku tamamlamak için gerekli kuralları, düzenlemeleri ve prosedürleri koyacaktır.

Madde 147- Saha içindeki ve çevresindeki faaliyetlerin bağdaştırılması

1. Saha içindeki faaliyetler, deniz çevresindeki diğer faaliyetler makul ölçüde dikkate alınarak icra edilecektir,

2. Saha içindeki faaliyetleri icra etmek için kullanılan tesisler, aşağıdaki şartlara tabi olacaktır:

(a) bu gibi tesisler, münhasıran bu Kısım hükümlerine göre ve Otoritenin kural, düzenleme ve usûllerine tabi bir şekilde dikilecek, yerleştirilecek ve yerinden kaldırılacaktır. Bu gibi tesislerin dikilmesi, yerleştirilmesi ve kaldırılması gerekli şekilde duyurulacaktır ve bunların varlığını ikaz eden daimi araçların bulundurulması gerekir;

(b) bu gibi tesisler, milletlerarası ulaşım için elzem olan tanınmış deniz trafik şeritlerine engel olabilecekleri yerlerde veya yoğun balıkçılık faaliyetlerinin olduğu alanlarda, tesis edilmeyeceklerdir;

(c) hem ulaşım, hem de tesislerin güvenliğini sağlamak için bu gibi tesislerin etrafında uygun işaretler taşıyan güvenlik bölgeleri tesis edilecektir. Bu gibi güvenlik bölgelerinin biçimi ve yeri, deniz taşımacılığının belirli deniz bölgelerini kanuni şekilde kullanmalarını veya ulaşımın milletlerarası deniz şeritleri boyunca yapılmasını engelleyecek bir deniz kuşağını oluşturacak şekilde olmayacaktır;

(d) bu gibi tesisler, münhasıran barışçı amaçlar için kullanılacaktır;

(e) bu gibi tesisler, ada statüsünü haiz değildir. Kendilerine ait karasuları yoktur, varlıkları

karasularının, münhasır ekonomik bölgenin veya kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemez.

3. Deniz çevresindeki diğer faaliyetler, Saha içindeki faaliyetleri makul şekilde dikkate alarak yürütülecektir.

Madde 148- Kalkınmakta olan Devletlerin Saha içindeki faaliyetlere katılması

Kalkınmakta olan Devletlerin Saha içindeki faaliyetlere etkili şekilde katılması, işbu Kısımda öngörüldüğü şekilde geliştirilecektir; bunu yaparken (bu Devletlerin) özel çıkarları ve ihtiyaçları, ve bilhassa, onlar arasında denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı devletlerin Sahadan uzaklıkları ve Sahaya giriş ve çıkış güçlükleri de dahil olmak üzere, dezavantajlı durumlardan ileri gelen engelleri aşmak özel ihtiyacı dikkate alınacaktır.

Madde 149- Arkeolojik ve tarihi nesneler

Saha'da bulunup da arkeolojik ve tarihi nitelik taşıyan bütün objeler, bir bütün olarak insanlığın yararı için muhafaza veya tasarruf edilecektir; bunu yaparken menşe devletinin veya ülkesinin veya kültürel menşe devletinin veya tarihi ve arkeolojik menşe devletinin tercihi hakları özellikle dikkate alınacaktır.

Bölüm 3

Sahanın Kaynaklarının Geliştirilmesi

Madde 150- Saha içindeki faaliyetlerle ilgili politikalar

İşbu Kısımda özel olarak öngörülen Saha içi faaliyetler, dünya ekonomisinin sağlıklı gelişmesine ve milletlerarası ticaretin dengeli büyümesine ve bütün ülkelerin, özellikle kalkınmakta olan Devletlerin genel olarak kalkınmasına yardım edecek şekilde ve aşağıdakileri sağlama amacıyla yürütülecektir:

- (a) Sahanın kaynaklarının geliştirilmesi;
- (b) Saha içi faaliyetlerin verimli şekilde yürütülmesi de dahil, Saha'nın kaynaklarının düzenli, güvenli ve rasyonel idaresi ve doğru muhafaza ilkelerine uygun şekilde lüzumsuz israftan kaçınılması;
- (c) 144 cü ve 148 ci maddelere uygun şekilde bu gibi faaliyetlere katılma olanaklarının genişletilmesi;
- (d) Otoritenin gelirine katılma ve teknolojinin Teşebbüse ve kalkınmakta olan Devletlere ve Sözleşmede öngörüldüğü üzere transferi;
- (e) diğer kaynaklardan çıkarılan madenlerle ilgili olarak ihtiyaç duyulup Saha'dan çıkarılan madenlerin, tüketicilere ulaşmasına sağlamak için, artan oranda, (pazarda) bulundurulması;
- (f) hem Saha'dan hem de diğer kaynaklardan çıkarılan madenleri üreticiler için karlı ve tüketiciler için makul olan adil ve istikrarlı fiyatlarının iyileştirilmesi ve arz ve talep arasında uzun dönem dengesinin iyileştirilmesi;
- (g) ekonomik ve sosyal sistemlerine veya sosyal konumlarına bakılmaksızın, bütün Taraf Devletlerin, Sahanın kaynaklarının geliştirilmesine ve Saha içi faaliyetlerinin tekelleştirilmesini önlemeye katılma olanaklarının artırılması;
- (h) kalkınmakta olan ülkelerin, etkilenen bir madenin fiyatında veya o madenin ihracatının hacminde yapılan bir indirimden dolayı ekonomilerinin veya ihracat kazançlarının maruz kalacağı ters etkilerden, bu indirimin, 151 ci maddede öngörüldüğü üzere, Saha içi faaliyetlerden ileri gelmesi ölçüsünde korunmaları.
- (i) müşterek mirasın bir bütün olarak insanlık için geliştirilmesi; ve
- (j) Sahanın kaynaklarından üretilen madenlerin ithal edileceği ve bu gibi madenlerden üretilen malların ithal edileceği pazarlara giriş şartları, diğer kaynaklardan sağlanan ithalatlara uygulanan en lehteki şartlardan daha lehte olmayacaktır.

Madde 151- Üretim politikaları

1. (a) 150 ci maddede saptanan amaçlara hâlel gelmemek üzere ve o maddenin (h) bendini uygulamak amacıyla Otorite, mevcut forumlar vasıtasıyla veya hem üreticiler hem de tüketiciler dahil olmak üzere, bütün ilgili tarafların katıldığı yeni uygun düzenlemeler ve anlaşmalar vasıtasıyla hareket etmek suretiyle, Sahadan çıkarılan madenlerden üreticiler için karlı, tüketiciler için makul olan fiyatlarla, üretilen emtia pazarlarının büyümesi, verimliliği ve istikrarını iyileştirmek için zaruri olan tedbirleri alacaklardır. Bütün Taraf Devletler, bu amaçla işbirliği yapacaklardır.

(b) Otorite, bu gibi emtia ile ilgili olan ve üreticiler ve tüketiciler de dahil bütün ilgili tarafların katıldığı herhangi bir emtia konferansına katılma hakkına sahip olacaktır. Otorite, bu gibi

konferanslarda ortaya çıkacak herhangi bir düzenleme veya anlaşmaya taraf olma hakkına sahip olacaktır. Otoritenin bu gibi düzenleme veya anlaşmalar ile tesis edilen herhangi bir organa iştiraki, saha içindeki üretim ile ilgili ve bu organların ilgili kuralları na uygun olacaktır.

(c) Otorite, bu paragrafta zikredilen düzenleme veya anlaşmalardan doğan yükümlülüklerini, Saha içinde bütün madenlerin üretimi bakımından tekdüzeliği ve ayınlı yapmamayı sağlayan bir tarzda, yerine getirecektir. Bunu yaparken, Otorite, mevcut sözleşme hükümlerine uygun ve Teşebbüsün onaylanmış çalışma planları ile uyumlu bir tarzda hareket edecektir.

2. (a) 3 cü paragrafta belirtilen geçici dönem boyunca, işletici bir üretim izni için başvurmaya ve böyle bir izin Otorite tarafından kendisine verinceye kadar, onaylanmış bir çalışma planına göre ticari üretim yapılmayacaktır. Bu gibi üretim izinleri için çalışma planı gereğince ticari üretimin planlanan başlama tarihinden beş yıl öncesinden daha önce başvurulamaz veya bu tarihten önce böyle bir izin verilmez, meğer ki projeyi geliştirmenin niteliği ve zamanı dikkate alındığında Otoritenin kural, düzenleme ve usûlleri başka bir dönemi emretsin.

(b) Üretim izni için yapılan başvuruda, onaylanan iş (çalışma) planına göre çıkarılması beklenen yıllık nikel miktarı belirtilecektir. Başvuru, işleticinin, izni aklından sonra yapacağı masrafların bir çizelgesini içerecektir; bu masraflar planlanan tarihte işleticinin ticari üretime başlamasına imkan verecek şekilde makul olarak hesaplanacaktır.

(c) (a) ve (b) bencileri bakımından Otorite, Ekili, madde 17'ye göre uygun performans gereklerini saptayacaktır.

(d) Otorite, başvuru ile istenen üretim seviyesi için bir üretim izni verecektir, meğer ki geçici dönem içine düşen (giren) herhangi bir plan, üretim yılı boyunca o seviyenin ve daha önce izin verilmiş olan seviyelerin toplamı, izinin verildiği yılda 4 cü paragrafa göre hesaplanan nikel üretim tavanını aşsın.

(e) Verildiği zaman, üretim izni ve onaylanan başvuru, onaylanan iş (çalışma) planının bir parçası olacaktır.

(f) Eğer işleticinin üretim izni başvurusu, (d) bendi gereğince reddedilirse işletici tekrar herhangi bir zamanda başvuruda bulunabilir.

3. Geçici süre (dönem), onaylanmış bir çalışma planına göre en erken ticari üretimin başlamasının planlandığı yılın 1 Ocak'ından 5 yıl önce başlı- yacaktır. Eğer en erken ticari üretim, önce planlanan yılın ötesine ertelenirse, geçici dönemin ve önce hesaplanan üretim tavanının başlangıcı, ona göre ayarlanacaktır. Geçici dönem, 25 yıl sürecek veya 155 ci maddede zikredilen revizyon (gözden geçirme) konferansına kadar veya paragraf l'de zikredilen düzenlemeler veya anlaşmalardan en erken olanının yürürlüğe gireceği tarihe kadar sürecektir. Otorite, eğer sözü edilen düzenlemeler veya anlaşmalar herhangi bir sebeple hükümden düşerse veya etkisiz hale gelirse, geçici dönemin geriye kalan kısmı için bu maddede öngörülen yetkiyi üstlenecektir.

4. (a) Geçici dönemin herhangi bir süresi için üretim tavanı aşağıdakile- rin toplamı olacaktır.

(i) en erken ticari üretim yılından hemen önceki yıl için (b) paragrafına göre hesaplanan nikel tüketiminin trend (gidişat) eğrisi değerleri ile geçici dönemin başlamasından hemen önceki yılın arasındaki fark; ve

(ii) üretim izni istenmekte olan yılın (b) paragrafına göre hesaplanan nikel tüketimi trend (gidişat) eğrisi değerleri ile en erken ticari üretim yılından hemen önceki yılın değerleri arasındaki farkın yüzde altmışı.

(b) (a) bendi bakımından,

(i) nikel üretim tavanının hesaplanması için kullanılan trend (gidişat) eğrisi değerleri, üretim izninin verildiği yıl boyunca bir gidişat eğrisi üzerinde hesaplanan yıllık nikel tüketim değerleridir. Trend eğrisi, hakkında veri bulunan son 15 yıllık fiili nikel tüketiminin logaritmalarının lineer azalması yoluyla çıkartılacaktır. Bu trend eğrisine bundan böyle orijinal trend eğrisi denilecektir.

(ii) Eğer orijinal trend eğrisinin yıllık artış oranı yüzde üçten daha az ise, o zaman, (a) bendinde zikredilen miktarları saptamak için kullanılan trend eğrisi, bunun yerine ilgili 15 yılın birinci yılı değerinde orijinal trend eğrisinden geçen ve her yıl yüzde 3 artan bir çizgi olacaktır; ancak şu kadar ki geçici dönemin herhangi bir yılı için saptanan üretim tavanı hiçbir halde, o yılın orijinal trend (gidişat)

eğrisi ile geçici dönemin başlamasından hemen önceki yılın orijinal gidişat eğrisi arasındaki farkı geçemez.

5. Otorite, 4 cü paragrafa göre hesaplanan mevcut üretim tavanından 38.000 metrik tonluk bir nikel miktarını ilk üretimi için Teşebbüse ayıracaktır.

Madde 152- Otorite'nin yetkilerini kullanması ve işlevlerini yapması

1. Otorite, Saha içi faaliyetleri bakımından imka sağlama da dahil olmak üzere yetkilerini kullanırken ve işlevlerini yaparken ayırım yapmaktan kaçınacaktır.

2. Buna rağmen, özellikle denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı dunumda olanları da dahil kalkınmakta olan Devletlere özellikle bu Kısımda öngörülen özel ilginin gösterilmesine izin vereceklerdir.

Madde 153- Araştırma ve işletme sistemi

1. Saha içi faaliyetler, bir bütün olarak insanlık adına Otorite tarafından bu maddeye ve bu Kısımın ilgili hükümlerine ve ilgili Eklerin hükümlerine, Otorite nin kurallanna, düzenlemelerine ve usullerine uygun şekilde organize edilerek yürütülecek ve kontrol edilecektir.

2. Saha içi faaliyetler, üçüncü paragrafta belirtildiği üzere aşağıdakiler tarafından yürütülecektir:

a. Teşebbüs tarafından, ve

b. Otorite ile bir anda Taraf Devletler tarafından veya bu gibi Devletlerin himayesinde yürütülmek şartıyla devlet teşebbüsleri veya Taraf Devletlerinin tabiiyetini haiz veya bunların etkin bir şekilde kontrol ettiği gerçek ve tüzel kişiler tarafından, veya bu Kısımda ve Ek IU'de öngörülen şartları karşılayan yukarıdakilerin herhangi bir grubu tarafından.

3. Saha içi faaliyetler. Ek III e göre hazırlanan ve Hukuk ve Teknoloji Komisyonu tarafından incelendikten sonra Konsey tarafından onaylanan resmi bir iş (çalışma) planına göre yürütülecektir. Otoritenin ruhsat verdiği ve paragraf 2 (b)'de belirtilen kurumlarca yürütülen saha içi faaliyetler durumunda, iş (çalışma) planı Ek III paragraf 3'e uygun şekilde bir kontrat biçiminde olacaktır. Bu gibi kontratlar, Ek III madde 1 'e uygun şekilde müşterek düzenlemeleri öngörebilir.

4. Otorite, bu Kısımın ve Eklerinin ilgili hükümlerine ve Otorite'nin kural, düzenleme ve usullerine ve paragraf 3'e göre onaylanan iş (çalışma) planlarına riayeti sağlamak amacıyla Saha içi faaliyetler üzerinde kontrolü icra edecektir. Taraf Devletler, 1 19 cu maddeye göre bu gibi bir riayeti sağlamak için gerekli olan bütün tedbirleri almak suretiyle Otoriteye yardım edeceklerdir.

5. Otorite, bu Kısım hükümlerine riayeti sağlamak ve bu Kısıma göre veya herhangi bir kontrata göre kendisine verilmiş olan kontrat ve düzenleme işlevlerinin yapılmasını sağlamak için bu Kısımda öngörülen herhangi bir tedbiri herhangi bir zamanda almak hakkına sahip olacaktır. Otorite, Saha içi faaliyetlerle bağlantılı olarak kullanılan Saha içindeki bütün tesisleri teftiş etme hakkına sahip olacaktır.

6. Paragraf 3'e göre yapılmış bir kontrat, (işletme) imtiyazının (tenure) güvenliğini sağlayacaktır. Buna göre, kontrat ancak Ek III, 18 ve 19 cu maddelere uygun şekilde gözden geçirilecek, askıya alınacak veya sona erdirilecektir.

Madde 154- İnceleme Dönemi

Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonraki her beş yılda bir Asemble bu Sözleşmede tesis edilmiş olan milletlerarası Saha rejiminin uygulamadaki biçimini genel ve sistematik bir incelemeden geçirecektir. Bu inceleme ışığında Asemble, bu Kısımın ve Eklerinin hüküm ve usullerine uygun şekilde rejimin işlemlerini iyileştirmeye yol açacak tedbirleri alabilir veya diğer organların bunları almasını tavsiye edebilir.

Madde 155-İnceleme Konferansı

1- onaylanmış bir iş (çalışma) planına göre en erken ticari üretimin başladığıydan 1 Ocak'ından itibaren 15 yıl sonra Asemble, bu Kısım ve ilgili eklerinin Saha kaynaklarının araştırılmasını ve işletilmesini yöneten hükümlerini

incelemek üzere bir konferans toplayacaktır. İnceleme konferansı, o dönem esnasında kazanılan tecrübe ışığında aşağıdakileri detayları ile gözden geçirecektir:

a. bu Kısımın Sahanın kaynaklarının araştırılmasını ve işletilmesini yöneten hükümlerinin, bir bütün olarak insanlığın yararını sağlayıp sağlamadıkları hususu da dahil bütün yönleriyle amaçlarına erişip erişmediğini;

- b. 15 yıllık dönem esnasında saklı sahalara nispetle etkin ve dengeli bir şekilde işletilmiş olup olmadığını;
 - c. Sahanın ve kaynaklarının geliştirilmesi ve kullanımının, dünya ekonomisinin sağlıklı gelişmesine ve milletlerarası ticaretin dengeli büyümesine yardım edecek bir tarzda yürütülüp yürütülmediğini;
 - d. Saha içi faaliyetlerin tekelleştirilmesinin önlenip önlenemediğini;
 - e. madde 150 ve 151'de belirtilen siyasetlerin yerine getirilip getirilmediğini;
 - f. kalkınmakta olan Devletlerin menfaat ve ihtiyaçları dikkate alındığında sistemin, Saha içindeki faaliyetlerde elde edilen yararların hakça paylaşımı ile sonuçlanıp sonuçlanmadığını.
2. İnceleme konferansı, müşterek insanlık prensibini, Saha kaynaklarının bütün ülkelerin yararına, Özellikle kalkınmakta olan Devletlerin yararına hakça işletilmesini sağlamak üzere tasarlanmış olan milletlerarası rejimi, ve Saha içi faaliyetleri organize etmek, yürütmek ve kontrol etmek üzere kurulmuş olan Otoriteyi muhafaza edecektir. Ayrıca, bu Kısımda, Sahanın herhangi bir parçası üzerinde egemenlik taleplerini veya egemenliğin kullanılmasını dışlamak üzere kaleme alınan ilkeleri, Devletlerin hakları ve Saha ile ilgili genel davranışlarını ve Saha içi faaliyetlere bu Sözleşmeye uygun şekilde katılmalarını, Saha içi faaliyetlerin tekelleştirilmesinin önlenmesini, Sahanın münhasıran banşçı amaçlar için kullanılmasını, Saha içi faaliyetlerin ekonomik yönlerini, deniz bilimsel araştırmasını, teknoloji transferini, deniz çevresinin korunmasını ve insan hayatının korunmasını, kıyı Devletlerinin haklarını, Saha içindeki suların hukuki statüsünü ve Saha içi faaliyetlerle deniz çevresindeki diğer faaliyetlerin bağdaştırılmasını sağlayacaktır.
3. İnceleme konferansında uygulanacak karar alma usulü, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında uygulanan usulle aynı olacaktır. Konferans, herhangi bir değişiklik konusunda konsensüs ile anlaşmaya varmaya çalışacaktır ve böyle bir konsensüsü sağlayacak bütün çabalar tüketilinceye kadar bu gibi meseleler hakkında hiçbir oylama yapılmayacaktır.
4. Eğer başlamasından itibaren beş yıl sonra İnceleme Konferansı Sahanın kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi sistemi konusunda bir anlaşmaya varamamışsa, sonraki 12 ay esnasında Taraf Devletler beşte-dört çoğunluk ile gerekli ve uygun göreceği sistemi, tavsiyelerini ve değişikliklerini benimseyip Taraf Devletlerin onayına ve katılmalarına sunabilir. Bu gibi değişiklikler, Taraf Devletlerin dörtte-üçünün onay veya katılma belgelerinin depo edilmesinden 12 ay sonra bütün Devletler için yürürlüğe girecektir.
5. İnceleme Konferansının bu maddeye göre benimsediği değişiklikler, mevcut kontratlara göre kazanılan hakları etkilemeyecektir.

Bölüm TV Otorite (Authority)

Alt bölüm A: Genel Hükümler

Madde 156- Otorite'nin Kurulması

1. İşbu suretle bu Kısım hükümlerine göre işlev yapacak olan Milletlerarası Deniz Dibi Otoritesi kurulmuştur.
2. Bütün Taraf Devletler, ipso facto, Otorite'nin üyeleridir.
3. Nihai Senedi imzalamış olan ve 305 ci maddenin 1 (c), (d), (e) veya (f) paragrafında zikredilmeyen Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansındaki gözlemciler, Otoriteye (Otorite'nin) kural, düzenlemeye usullerine uygun şekilde, gözlemci olarak katılma hakkına sahip olacaktır.
4. Otorite'nin merkezi, Jamaika'da olacaktır.
5. Otorite, işlevlerini icra etmek için gerekli gördüğü bölgesel merkezleri veya ofisleri kurabilir.

Madde 157- Otorite'nin Niteliği ve Temel İlkeleri

1. Otorite, Taraf Devletlerin, Sahanın kaynaklarını idare etmek amacı ile Saha içindeki faaliyetleri, bu Kısıma uygun şekilde, organize ve kontrol etmelerini sağlayacakları bir teşkilattır.
2. Otorite'nin yetki ve işlevleri, bu Sözleşme ile açıkça kendisine verilenlerdir. Otorite, Saha içi faaliyetler ile ilgili yetki ve işlevlerinin kullanılmasında zımnen mevcut ve zaruri olan ve bu Sözleşme ile tutarlı olan dolaylı (incidental) yetkilere (de) sahip olacaktır.

3. Otorite, bütün üyeleri, üyelikten doğan hak ve yararları bütün üyelere sağlamak amacıyla bu Kısıma uygun şekilde üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getireceklerdir.

Madde 158- Otorite'nin Organları

1. Otorite'nin başlıca organları olarak işbu suretle bir Asamble, bir Konsey ve bir Sekreterlik kurulmuştur.

2. Otorite'nin 170 ci madde, paragraf 1'de anılan işlevlerini yerine getirecek bir organ olarak işbu suretle Teşebbüs (Enterprise) kurulmuştur.

3. Gerekli görülebilecek tali organlar, bu Kısıma uygun şekilde kurulabilir.

4. Otoritenin her bir başlıca organı ve Teşebbüs, kendisine verilen yetki ve işlevleri yerine getirmekten sorumlu olacaktır. Bu gibi yetki ve işlevleri kullanırken her bir organ, başka bir organa verilen spesifik yetki ve işlevlere zarar verecek veya onları engelleyecek herhangi bir hareketten kaçınacaktır.

Madde 159-191- (Bu Maddeler, tercüme edilmedi).

KISIM XII

DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI Bölüm 1

Genel Hükümler

Devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü vardır.

Madde 193- Devletlerin doğal kaynaklarını işletme hususundaki egemenlik hakkı

Devletlerin doğal kaynaklarını çevre politikalarına göre ve deniz çevresini koruma ve muhafaza etme görevlerine uygun bir şekilde işletme hususunda egemen hakları vardır.

Madde 194- Deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi

1. Devletler, deniz çevresinin herhangi bir kaynaktan kirlenmesini önlemek, bu gibi bir kirlenmeyi azaltmak veya kontrol etmek için gerekli olan ve bu Sözleşmeye uygun bütün tedbirleri, ellerindeki en pratik araçları kullanarak ve yeteneklerine uygun şekilde, yerine göre, tek başına veya kollektif şekilde alacaklardır ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirmek için çaba sarfedeceklerdir.

2. Devletler, yetki veya kontrolleri altındaki faaliyetlerin kirlenme yoluyla diğer Devletlere veya çevrelerine zarar vermeyecek şekilde yürütülmesini ve kontrolleri altındaki olay veya kazalardan ileri gelen kirlenmenin bu Sözleşmeye uygun şekilde egemen hakları kullandıkları alanların ötesine yavılamasını sağlayacak gerekli bütün tedbirleri alacaklardır.

3. Bu Kısıma göre alınan tedbirler, deniz çevresi kirliliğinin bütün kaynaklarını hedef alacaktır. Bu tedbirler, diğerleri yanında, aşağıdakileri mümkün olan asgari ölçüde azaltacak tedbirleri kapsayacaktır:

a. zehirli, zararlı veya tehlikeli maddeler, bilhassa karadan kaynaklanan, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla veya boşaltma suretiyle deniz çevresine giren kalıcı maddeler;

b. gemi kaynaklı kirlenme, bilhassa kazaların önlenmesini ve acil durumlarla ilgili denizde hareket güvenliğini sağlayan, kasdi veya gayri-kasdi boşaltmaları önleyen ve gemilerin dizaynı, yapımı, teçhizatı, işletilmesini ve mürettebatının durumunu düzenleyen tedbirler;

c. deniz dibi ve toprak altının doğal kaynaklarını araştırmada ve işletmede kullanılan tesislerden ve cihazlardan kaynaklanan kirlenme, bilhassa kazaları önleme ve acil durumların gereğini yapma, denizdeki faaliyetlerin güvenliğini sağlama ve bu gibi tesislerin veya cihazların dizaynı, yapımı, teçhizi, işletilmesi ve mürettebatla donatılmasını düzenliyen tedbirler.

4. Deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma veya kontrol etme tedbirlerini alırken Devletle, diğer Devletlerin bu Sözleşmeye uygun şekilde haklarını kullanma ve görevlerini yapma bağlamında yürüttükleri faaliyetlere haksız bir şekilde müdahale etmekten kaçınacaklardır.

5. Bu Kısıma uygun şekilde alınan tedbirler, tüketilmiş, tehdit altında veya tehlikede olan (canlı) türlerinin doğal yerleri ile deniz hayatının diğer biçimlerini ve nadir veya hassas ekosistemlerini korumak ve muhafaza etmek için zaruri olan tedbirleri de kapsıyacaktır.

Madde 195- Zarar veya tehlikeleri aktarmama veya bir çeşit kirlenmeyi diğerine dönüştürmeme görevi

Deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak veya kontrol etmek için tedbir alırken Devletler, doğrudan veya dolaylı şekilde zarar veya tehlikeleri bir alandan diğerine transfer etmeyecek veya bir tür kirliliği diğerine dönüştürmeyecek şekilde hareket edeceklerdir.

Madde 196- Teknolojilerin kullanımı veya yabancı ya da yeni türlerin (deniz çevresine) sokulması

1. Devletler, yetki ve kontrolleri altında teknolojilerin kullanımından, ya da deniz çevresinde önemli ve zararlı değişikliklere sebep olabilecek yabancı veya yeni türlerin kasden veya kaza ile bu çevrenin belirli bölümlerine aktarılmasından ileri gelen deniz çevresini kirliliğini önlemek, azaltmak veya kontrol etmek için zaruri olan bütün tedbirleri alacaklardır.

2. Bu madde, bu Sözleşmenin deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması veya kontrol edilmesiyle ilgili olarak uygulanmasını etkilemez.

Bölüm 2

Global ve Bölgesel İşbirliği

Madde 197- Global ve Bölgesel İşbirliği

Devletler, deniz çevresini koruma ve muhafaza etmek amacıyla bölgesel hususiyetleri dikkate alarak bu Sözleşme ile uyumlu milletlerarası kuralları, standartları, ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri formüle ederken ve geliştirirken, global seviyede ve, uygun olduğu takdirde, bölgesel seviyede doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtası ile işbirliği yapacaklardır.

Madde 198- Beklenen veya gerçekleşmiş zararın bildirilmesi

Bir Devlet, deniz çevresinin kirlenme yolu ile zarar görme yakın tehlikesi içinde olduğundan veya fiilen zarara uğradığından haberdar olduğu durumlarda, böyle bir zararla etkilenmesi ihtimali olduğuna inandığı diğer Devletleri ve yetkili milletlerarası teşkilatları derhal haberdar edecektir.

Madde 199- Kirlenmeye karşı ihtimaliyet planları

198 ci maddede anılan durumlarda, etkilenen alandaki Devletler (kabiliyetleri ölçüsünde) ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, kirlenmenin sonuçlarını bertaraf etmede ve zararı önlemede veya asgariye indirmede, mümkün olduğu ölçüde işbirliği yapacaklardır. Bu amaçla, Devletler, deniz çevresindeki kirlenme olaylarına cevap verecek ihtimaliyat planlarını müştereken geliştirecek ve iyileştireceklerdir.

Madde 200- Etüdler, araştırma programları ve bilgi ve verilerin değiş tokuş edilmesi

Devletler, deniz çevresinin kirlenmesi hakkında etüdler geliştirme, bilimsel araştırma programları yapma ve elde edilen bilgi ve verileri değiş tokuş etme amacı ile doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar aracılığı ile işbirliği yapacaklardır. Kirlenmenin niteliğini ve kapsamını, kirlenmeye maruz kalma durumunu, ve kirlenme yollarını, riskleri ve giderim yollarını değerlendirmek için bilgi elde etmeye yönelik global veya bölgesel programlara aktif bir şekilde katılmaya gayret edeceklerdir.

Madde 201- Düzenlemeler için bilimsel kriterler

200 cü maddeye göre elde edilen bilgi ve verilerin ışığında Devletler, deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma veya kontrol etmeye yönelik kararları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri formüle etme ve geliştirme için uygun bilimsel kriterleri saptamada doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtası ile işbirliği yapacaklardır.

Bölüm 3 Teknik yardım

Madde 202- Kalkınmakta olan Devletlere bilimsel ve teknik yardım

Devletler, doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtası ile aşağıdakileri yapacaklardır:

a. deniz çevresinin korunması ve muhafazası ve deniz kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi amacı ile kalkınmakta olan Devletlere bilimsel, eğitsel, teknik ve diğer yardım programlarını geliştirme. Bu gibi yardım, diğerleri yanında, aşağıdakileri kapsayacaktır:

- i. bilimsel ve teknik personelin eğitimi;
- ii. ilgili milletlerarası programlara katılmalarını kolaylaştırmak;
- iii. gerekli ekipman ve araçlarla donatmak;
- iv. bu gibi ekipmanı ve üreme kapasitelerini geliştirme;
- v. araştırma, gözetleme, eğitim ve diğer programlar hakkında görüş bildirme ve bunları geliştirme.

b. deniz çevresinde ciddi kirlenmeye yol açabilecek büyük kazaların etkilerini asgariye indirmek amacı ile, bilhassa kalkınmakta olan Devletlere uygun düşen yardımı yapma;

c. çevresel değerlendirmelerin hazırlanmasıyla ilgili olarak bilhassa kalkınmakta olan Devletlere uygun düşen yardımı yapma.

Madde 203- Kalkınmakta olan Devletler için tercihli muamele

Kalkınmakta olan Devletler, deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma veya kontrol etme veya bunların etkilerini asgariye indirme amacıyla aşağıdaki bakımlardan milletlerarası teşkilatların tercihli muamelesini göreceklardır:

- a. uygun fon ve teknik yardımının tahsis edilmesi;
- b. uzmanlık hizmetlerinin kullanılması.

Bölüm 4

Gözetleme ve çevresel değerlendirme

Madde 204- Kirlenmenin risklerini veya etkilerini gözetleme

1. Devletler, diğer Devletlerin hakları ile uyumlu bir şekilde deniz çevresinin kirlenmesinin risklerini veya etkilerini, pratik olduğu ölçüde, doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtasıyla, kabul görmüş bilimsel yöntemlerle gözlemlemeye, ölçmeye, değerlendirmeye ve tahlil etmeye gayret edeceklerdir.

2. Özellikle, Devletler izin verdikleri veya kendilerinin bizzatıhi giriştikleri herhangi bir faaliyetin etkilerini, bu gibi faaliyetlerin deniz çevresini kirlenme ihtimali olup olmadığını belirlemek için, tasarrut altında tutacaklardır.

Madde 205- Raporların yayınlanması

Devletler, 204 cü maddeye göre elde edilen sonuçlarla ilgili raporları yayınlacaklar veya bu gibi raporları uygun aralıklarla yetkili milletlerarası teşkilatlara vereceklerdir; bu teşkilatlar da bu gibi raporları bütün Devletlerin bilgisine sunacaklardır.

Madde 206- Faaliyetlerin potansiyel sonuçlarının değerlendirilmesi

Yetki veya kontrolleri altında planlanan faaliyetlerin deniz çevresini ciddi ölçüde kirleneceği veya onu zararlı şekilde değiştireceği yönünde inanmaları için makûl sebepleri olduğu zaman Devletler, bu gibi faaliyetlerin deniz çevresi üzerindeki potansiyel etkilerini, pratik olduğu ölçüde, değerlendirecekler ve bu gibi değerlendirmelerin sonuçları ile ilgili raporları 205 ci maddede belirtildiği tarzda intikal ettireceklerdir.

Bölüm 5

Deniz Çevresi Kirlenmesini Önleme, Azaltma ve Kontrol Etmek için Milletlerarası Kurallar ve Milli Kanunlar

Madde 207- Kara Kaynaklı Kirlenme

1. Devletler, nehir, haliç, boru hatları ve boşaltma tesisleri de dahil olarak kara kaynaklı deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için, milletlerarası alanda kabul edilen kuralları, standartları ve tavsiye edilen uygulamaları ve prosedürleri dikkate alarak, kanun ve düzenlemeler yapacaklardır.

2. Devletler, bu gibi kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli olabilecek diğer tedbirleri de alacaklardır.

3. Devletler, bu bağlamdaki politikalarını uygun düşen bölgesel düzeylerde uyumlaştırmaya gayret edeceklerdir.

4. Devletler, özellikle yetkili milletlerarası teşkilatlar veya konferanslar yoluyla karakaynaklı deniz çevresi kirlenmesini azaltma ve kontrol etmek için, bölgesel hususiyetleri, kalkınan ülkelerin ekonomik kapasitelerini ve ekonomik kalkınma ihtiyaçlarını nazarı dikkate alarak global ve bölgesel kuralları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri tesis etmek için gayret edeceklerdir. Bu gibi kuralları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürler zaman zaman gerekli oldukça gözden geçirilecektir.

5. Paragraf 1, 2 ve 4'de sözü edilen kanun, düzenleme, tedbir, kural, standart ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürler, toksik, zararlı veya zehirli maddelerin, özellikle kalıcı olanların deniz çevresine girişini, mümkün olan azami ölçüde, azaltmak için kabul edilmiş olanları kapsayacaktır.

Madde 208- Milli yetkiye tabi deniz dibi faaliyetlerinden ileri gelen kirlenme

1. Kıyı devletleri, yetkilerine tabi deniz dibi faaliyetlerinden veya bunlarla ilgili olarak 60. ve 80. maddeye binaen yetkilerine tabi olan sun'ı adalardan, tesis ve yapılardan ileri gelen deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için (gerekli) kanun ve düzenlemeleri yapacaktır.

2. Devletler, bu gibi kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli olabilecek

diğer tedbirleri de alacaklardır.

3. Bu gibi kanun, düzenleme ve tedbirler; milletlerarası kural, standart ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürlerden daha az etkili olmayacaktır.

4. Devletler, bu bağlamdaki politikalarını, uygun düşen bölgesel düzeyde uyumlu aştı imaya gayret edeceklerdir.

5. Devletler, özellikle yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferans vasıtasıyla, deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için paragraf l'de sözü edilen global ve bölgesel kuralları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri, tesis edeceklerdir. Bu gibi kurallar, standartlar ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürler zaman zaman gerekli oldukça gözden geçirilecektir.

Madde 209- Sahadaki faaliyetlerden ileri gelen kirlenme

1. Sahadaki faaliyetlerden ileri gelen deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için Kısım XI'e uygun şekilde milletlerarası kurallar, düzenlemeler ve prensipler tesis edilecektir. Bu gibi kurallar, düzenlemeler ve prensipler zaman zaman gerektikçe gözden geçirilecektir.

2. Bu bölümün ilgili hükümlerine tabi şekilde Devletler Saha içinde, yerine göre, kendi ülkesinde tescil edilmiş veya yetkileri altında işliyen gemi, tesis, yapı ve diğer araçların (denizde) yaptığı faaliyetlerden ileri gelen deniz kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için kanun ve düzenlemeler yapacaktır. Bu gibi kanun ve düzenlemelerin gerekleri, Paragraf l'de sözü edilen milletlerarası kural, düzenleme ve prosedürlerden daha az etkili olmayacaktır.

Madde 210- Damping (boşaltma) yoluyla kirlenme

1. Devletler, deniz çevresinin damping (boşaltma) yoluyla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için kanunlar ve düzenlemeler yapacaklardır.

2. Devletler, bu gibi kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gerekli olabilecek diğer tedbirleri de alacaklardır.

3. Bu gibi kanun, düzenleme ve tedbirler, dampingin Devletlerin yetkili mercilerinin izni olmadan yapılamamasını sağlayacaktır.

4. Devletler, özellikle yetkili milletlerarası teşkilatlar ve konferanslar vasıtasıyla, bu gibi kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için global ve bölgesel kuralları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri, tespit etmeye gayret edeceklerdir. Bu gibi kurallar, standart ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürler zaman zaman gerekli oldukça gözden geçiilecektir.

5. Karasularına ve Münhasır Ekonomik Bölgeye veya Kıta Sahanlığına yapılan dampingler, kıyı devletinin açık ön izini, tasvibi olmadan yapılamayacaktır; kıyı devleti, coğrafi durumları sebebiyle zararlı yönde etkilenebilecek diğer devletlere meselenin gerekli şekilde görüşülmesinden sonra bu gibi dampinge izin verme, bunu düzenleme ve kontrol etme hakkına sahiptirler.

6. Milli kanunlar, düzenlemeler ve tedbirler bu gibi kirlenmeyi önleme, azaltma ve kontrol etmede global kural ve standartlardan daha az etkili olmayacaktır.

Madde 211-Gemilerden kaynaklanan Kirlenme

1. Devletler, yetkili milletlerarası teşkilatlar veya genel diplomatik konferanslar vasıtasıyla, kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için, milletlerarası kuralları ve standartları tesis edecekler ve aynı şekilde, gerekli olduğu yerlerde, kıyıları dahil olmak üzere deniz çevresini kirlitebilecek ve kıyı devletlerinin ilgili menfaatlerine kirlenme yolu ile zarar verecek kaza tehditlerini asgariye indirecek routing sistemlerinin benimsenmesini kolaylaştıracaklardır. Bu gibi kurallar ve standartlar, aynı şekilde, zaman zaman gerektikçe gözden geçireceklerdir.

2. Devletler, kendi bayraklarını taşıyan ve kendi ülkesinde tescil edilmiş gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için, kanun ve düzenlemeler yapacaktır. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallarla ve yetkili milletlerarası teşkilat veya genel diplomatik konferans vasıtasıyla tesis edilen standartlarla en azından aynı etkiyi haiz olacaktır.

3. Yabancı gemilerin kendi liman veya iç sularına giriş yapmalarının veya açık-kıyı terminallerinde durmalarının şartı olarak deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için özel gerekler (şartlar) saptayan Devletler, bu gibi veya daha fazla devletin politikalarını

uyumlaştır- ma çabasıyla bu şartları aynı şekilde saptaması halinde söz konusu bildirim hangi devletin bu gibi işbirliği düzenlemelerine katıldığını belirtecektir. Her devlet, bayrağını taşıyan veya ülkesinde tescil edilmiş bu geminin kaptanından; aynı bölgede anılan işbirliği düzenlemelerine katılan bir devletin karasularında seyrettiği zaman o Devletin isteği üzerine, bu işbirliği düzenlemelerine iştirak etmiş olan aynı bölgenin başka bir Devletine tercihan yoluna devam edip etmediği hususunda bilgi vermesini ve eğer ediyorsa, o Devletin limana giriş şartlarına uyup uymadığını belirtmesini istiyecektir. Bu madde, bir geminin zararsız geçiş hakkını zararlı şekilde kullanmasına veya Madde 25, paragraf 2'nin uygulanmasına halel getirmez.

4. Kıyı Devletleri, kara sularında egemenliklerini kullanma bağlantında zararsız geçiş haklarını kullanan (gemiler de dahil), yabancı gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etme için kanunlar ve düzenlemeler koyabilir. Bu gibi kanun ve düzenlemeler, Kısım II, Bölüm 3'e uygun şekilde yabancı gemilerin zararsız geçişini engellemeyecektir.

5. Kıyı Devletleri, Kısım 6 da öngörülen icra amacıyla kendi münhasır ekonomik bölgesi ile ilgili olarak, gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallar ve yetkili milletlerarası teşkilatlar veya genel diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen standartlara uyan ve onlara işlerlik sağlayan kanunlar ve düzenlemeler yapabilir.

6. a. Paragraf 1 'de zikredilen milletlerarası kural ve standartların özel şartları karşılamakta yetersiz kaldığı ve kıyı devletlerinin, münhasır ekonomik bölgelerinin belirli, açıkça tanımlanan bir sahasının, gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi için özel zorlayıcı tedbirlerin alınmasını oşinografik ve ekolojik bakımdan olduğu kadar kaynaklarının kullanılması veya korunması ve (deniz) trafiğinin özel karakteri bakımından kabul edilmiş olan teknik sebeplerle de gerekli olduğu hususunda makûl sebepleri olması halinde, kıyı devletleri yetkili milletlerarası teşkilat vasıtasıyla diğer ilgili herhangi bir devletle yaptıkları iştişarelerden sonra, o saha bakımından sözü geçen teşkilata bir bildirim göndererek, görüşünü destekleyen bilimsel ve teknik kanıtları ve kabul tesisleri ile ilgili gerekli bilgiler verebilir. Bu gibi bir bilgiyi almasından itibaren oniki ay içinde teşkilat o sahadaki şartların yukarıda belirtilen gereklerle tekabül edip etmediğini karara bağlar. Eğer teşkilat olumlu bir sonuca varırsa, kıyı Devleti o saha içinde gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kuralları ve standartları veya seyrüsefer pratiklerini hayata geçirecek kanunlar ve düzenlemeler yapabilir. Bu kanun ve düzenlemeler, bildirim teşkilata sunulmasından sonra 15 ay geçinceye kadar yabancı gemilere uyulanmayacaktır.

b. Kıyı devletleri, böylesi özel, açıkça belirlenmiş herhangi bir sahanın sınırlarını ilan edeceklerdir.

c. Kıyı devletleri, gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için ilave kanun ve düzenleme yapma niyetindeyse, yukarıda anılan bildirim sunduklarında, aynı zamanda teşkilatı ondan haberdar edeceklerdir. Bu gibi ilâve kanun ve düzenlemeler, tahliyelerle (discharges-atıklar) veya seyrüsefer pratikleri ile ilişkili olabilir. Fakat yabancı gemileri, genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallar ve standartlardan başka dizayn, yapım, personel veya teçhizat standartlarına uymaya icbar etmeyecektir. Bu ilâve kanun ve düzenlemeler, bildirim teşkilata sunulmasından 15 ay sonra yabancı gemilere uygulanacaktır. Şu kadar ki, teşkilatın, bildirim sunulmasından sonra 12 ay içinde mutabık kalması gerekir.

7. Bu maddede zikredilen milletlerarası kural ve standartlar, diğerleri yanında, kıyıları veya (bunlarla) ilgili menfaatleri, atık tahliyelerini veya atık atılması ihtimalini de içine alan deniz kazaları ile etkilenebilecek kıyı devletlerine derhal bildirimde bulunma ile ilgili olanları kapsayacaktır.

Madde 212- Atmosferden kaynaklanan veya (atmosfer yoluyla oluşan) kirlenme

1. Devletler atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için egemenlikleri altındaki hava sahasına ve bayraklarını taşıyan gemilere veya kendi sicillerine kayıtlı gemilere veya uçaklara uygulanmak üzere kanunlar ve düzenlemeler yapacaktır. Bunu yaparken, milletlerarası alanda kabul edilmiş kanunları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve usulleri (prosedürleri) ve hava seyrüsefer güvenliğini dikkate alacaklardır.

2. Devletler, bu gibi kirlenmeyi önleme, azaltma ve kontrol etmek (amacıyla) gerekli

olabilecek diğer tedbirleri alacaklardır.

3. Devletler, bilhassa, yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar yoluyla, global ve bölgesel kuraları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürleri tesis etmeye gayret edeceklerdir.

Bölüm 6

(Kuralların) İcra Edilmesi

Madde 213- Karakaynaklı kirlenmenin önlenmesiyle ilgili icra tedbirleri

Devletler, 207 inci maddeye uygun şekilde yapılan kanun ve düzenlemeleri icra edecekler ve kara-kaynaklı deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen milletlerarası kural ve standartları uygulamak için gerekli olan kanun ve düzenlemeleri yapacak ve diğer tedbirleri alacaklardır.

Madde 214- Deniz dibi (yatağı) faaliyetlerden ileri gelen kirlenme ile ilgili icra tedbirleri

Devletler, 208 inci maddeye uygun şekilde yapılmış olan kanun ve düzenlemeleri icra edeceklerdir ve yetkilerine tabi deniz yatağındaki faaliyetlerinden veya onlarla ilgili olarak ortaya çıkan ve 60 inci ve 80 inci maddelere göre yetkilerine tabi olan ve suni adalardan, tesislerden ve yapılardan ileri gelen deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için yetkili milletlerarası teşkilat veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilmiş olan milletlerarası kurallara ve standartlara işlerlik kazandırmak amacıyla gerekli kanun ve düzenlemeleri yapacak ve diğer tedbirleri alacaklardır.

Madde 215- Sahadaki Faaliyetlerden Kaynaklanan Kirlenme ile İlgili İcra Tedbirleri

1. Sahadaki faaliyetlerden ileri gelen deniz çevresi kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için Kısım XI'e uygun şekilde tesis edilen kural, düzenleme ve prosedürlerin icra edilmesi o Kısım hükümlerine göre olacaktır.

Madde 216- Boşaltma (damping) Yolu ile Oluşan Kirlenme ile İlgili İcra Tedbirleri

1. Bu sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanunlar ve düzenlemeler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar ve diğer diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen kurallar ve standartlar aşağıdakiler tarafından icra edilecektir:

- a) Karasuları ve Münhasır Ekonomik Bölge İçinde veya Kıta sahanlığı üstüne yapılan boşaltmalar bakımından kıyı devleti;
- b) Bayrağını taşıyan gemiler veya kendi siciline tabi gemiler ve uçaklar bakımından bayrak Devleti;
- c) Karasularında veya açık-kıyı tesislerindeki artık veya diğer maddeler yükleme işlemleri bakımından herhangi bir Devlet

2. Başka bir Devletin işbu maddeye göre daha önce dava açmış olması halinde, (başka) hiçbir Devlet bu maddeye binaen dava açmaya mecbur değildir.

Madde 217- Bayrak Devleti Tarafından İcra Tedbirleri

1. Devletler, gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi amacıyla bayraklarını taşıyan veya siciline kayıtlı gemilerin, yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen milletlerarası kurallara ve standartlara ve bu sözleşmeye uygun olarak yapılmış olan (milli) kanunlarına ve düzenlemelerine uymalarını sağlayacak ve bunların icrası için gerekli olan kanunları ve düzenlemeleri yapacak ve diğer tedbirleri alacaklardır. Bayrak devletleri, ihlalin meydana geldiği yere bakmaksızın bu gibi kuralların, standartların, kanunların ve düzenlemelerin etkin şekilde icra edilmelerini sağlayacaklardır.

2. Bayrak Devletleri, bayraklarını taşıyan veya siciline kayıtlı olan gemilerin; gemi dizaynı, yapımı, donanımı ve personel ile ilgili gerekler dahil olmak üzere, 1. paragrafta anılan milletlerarası kural ve düzenlemelerin gereklerine uygun bir şekilde denize açılacakları bir duruma gelinceye kadar, seyrüsefer etmekten men edilmesini sağlamak için uygun tedbirleri alacaklardır.

4. Eğer bir gemi, milletlerarası teşkilat veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilmiş kural ve düzenlemeleri ihlal ederse, bayrak Devleti, ihlalin meydana geldiği yer veya bu gibi ihlalin sebep olduğu kirlenmenin mey-

dana geldiği yer veya ihlalin tespit edildiği yer neresi olursa olsun, 218, 220 ve 228 inci maddelere hâlel gelmemek şartıyla derhal teftiş yaptırarak ve uygun olan gerekli durumlarda dava açacaktır.

5. (Bu gibi) bir ihlali soruşturan bayrak Devletleri, davanın şartlarının açıklığa kavuşturulmasında işbirliği faydalı olabilecek diğer herhangi bir Devletin yardımını isteyebilir. Devletre, bayrak Devletin uygun isteklerini karşılamaya gayret edeceklerdir.

6. Devletler, herhangi bir Devletin yazılı talebi üzerine, bayraklarını taşıyan gemilerin işlemiş oldukları iddia edilen ihlalleri araştıracaklardır. İddia edilen ihlal ile ilgili olarak dava açılmasına imkan verecek yeterli deliller olduğuna inanılan bayrak Devletleri gecikmeden kendi kanunlarına uygun şekilde bu gibi davaları açacaklardır.

7. Bayrak Devletleri, talepte bulunan devleti ve yetkili milletlerarası örgütü yapılan işleminden ve sonucundan derhal haberdar edeceklerdir. Bu gibi bilgi, tüm Devletlere açık olacaktır.

8. Bayraklarını taşıyan gemilerle ilgili olarak Devletlerin kanunları tarafından öngörülen cezalar herhangi bir yerde ihlallerin meydana gelmesini caydıracak şiddette olacaktır.

Madde 218- Liman Devletin İcra Yetkisi

1. Bir gemi kendi isteğiyle bir devletin bir limanında veya bir açık-kıyı terminalinde bulunduğu sırada, liman Devleti; söz konusu gemiden, iç suları, kara suları veya münhasır ekonomik bölgesi dışında, yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen milletlerarası kural ve standartları ihlal etmek suretiyle, yapılmış olan herhangi bir atık (boşaltma) sebebiyle soruşturma yapabilir ve deliller hakkı kıldığında dava açabilir.

2. Diğer bir devletin iç sularında, kara sularında veya münhasır ekonomik bölgesinde gerçekleştirilen bir (atık-boşaltma) ihlali ile ilgili olarak, 1. paragrafa göre hiçbir dava açılmaz, meğerki diğer Devlet, bayrak Devleti veya atık-boşaltma ihlali ile zarar gören veya zarar tehdidinde maruz kalan bir Devlet bunu kendisinden istemiş ola veya meğerki sözü geçen ihlal, dava açacak Devletin iç suları, kara suları veya münhasır ekonomik bölgesinde bir kirlenmeye sebep olmuş ola veya kirlenmeye sebep olma ihtimali ola.

3. Bir gemi, kendi isteği ile bir Devletin bir limanında veya açık-kıyı terminalinde iken; bu Devlet, (diğer) herhangi bir Devletin iç sularında, kara sularında veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana geldiğinde, bu (alanlara) zarar verdiği veya zarar verme tehlikesine yol açtığına inanılan ve 1. paragrafta sözü geçen bir boşaltma ihlali soruşturmasını o diğer devletin istemesi halinde, bu isteği mümkün olduğu ölçüde yerine getirir. Aynı şekilde, ihlalin meydana geldiği yere bakmaksızın, bayrak Devletin böyle bir ihlali soruşturmayı istemesi halinde, bu isteği mümkün olan ölçüde yerinde getirecektir.

4. Bir liman Devleti tarafından bu maddeye uygun şekilde yürütülen soruşturmanın zabıtları istek üzerine bayrak Devletine veya kıyı Devletine intikal ettirilecektir. Böyle bir soruşturmaya dayanarak liman Devleti tarafından açılan herhangi bir dava, 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, ihlal kıyı Devletin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesi içinde meydana gelmiş olduğu zaman, kıyı Devletin isteği üzerine bu dava askıya alınabilir. Bu taktirde, davanın zabıtları ve deliller, liman Devletine tevdi edilen herhangi bir senet veya diğer mali garanti ile birlikte, o kıyı Devletine intikal ettirilecektir. Bu intikal, liman Devletindeki davanın devamını önler.

Madde 219- Kirlenmeden kaçınmak için gemilerin denize elverişliliği ile ilgili tedbirler

Bölüm 7 hükümleri saklı kalmak üzere, bu limanda veya açık-kıyı terminalinde bulunan bir geminin, gemilerin denize elverişliliği ile ilgili milletlerarası kuralları ve standartları ihlal ettiği ve böylece deniz çevresine zarar verme tehdidinde bulunduğunu, talep üzerine veya kendi inisiyatifi ile araştırıp tespit etmiş olan Devletler, pratik olduğu ölçüde, geminin seyrüsefere çıkmasını önleyecek idari tedbirleri alacaktır. Bu Devletler, geminin sadece en yakın tamir tersanesine gitmesine izin verebilir ve ihlal sebeplerinin ortadan kalkması üzerine, geminin devam etmesine derhal izin verecektir.

Madde 220- Kıyı Devletin icra (yetkisi)

1 Bir gemi kendi isteği ile bir Devletin bir limanında veya açık-kıyı terminalinde bulunduğu zaman, bu Devlet (liman Devleti) 7.ci Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi azaltılması ve kontrol edilmesi amacıyla bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilmiş kanunların ve düzenlemelerin veya milletlerarası kuralların ve standartların herhangi bir ihlali ile ilgili olarak, bu ihlal o devletin kara sularında veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana geldiği zaman, dava açabilir.

2. Bir Devletin karasuları içinde seyrüsefer eden bir geminin; geçiş esnasında, o Devletin

gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla bu Sözleşmeye veya milletlerarası kurallara ve standartlara uygun şekilde kabul edilen kanunlarını ve düzenlemelerini ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olduğu zaman, o Devlet, Kısım II, Bölüm 3 hükümlerine halel gelmemek üzere, ihlalle ilgili olarak geminin fiziksel incelemesini yaptırabilir ve kanıtların haklı kıldığı durumlarda, 7 nci bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, kanunlarına uygun şekilde geminin tutuklanması da dahil, hukuki işlemleri başlatabilir.

3. Bir Devlet, karasularında veya münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer eden bir geminin, münhasır ekonomik bölgede gemiden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltması ve kontrol edilmesi amacıyla konulmuş olan milletlerarası kurallar ve standartlar veya Devletin bu gibi kural ve standartlara uygun olan ve onlara işlerlik kazandıran kanunlarını ve düzenlemelerini ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olduğu durumlarda, o Devlet gemiden, kimliği ve sicil limanı, en son uğrama limanı ve bir sonraki uğrama limanı ve bu ihlalin vuku bulup bulmadığını tespit için gerekli olan diğer herhangi bir bilgiyi vermesini isteyebilir,

4. Devletler, bayraklarını taşıyan gemilerin 3 üncü paragrafa uygun olarak yapılan bilgi isteklerini yerine getirmeleri için kanunlar ve düzenlemeler yapacak ve diğer tedbirleri alacaklardır.

5. Bir Devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya karasularında seyrüsefer eden bir geminin münhasır ekonomik bölgede deniz çevresinde önemli bir kirliliğe ve böyle bir tehlikeye yolaçan çok miktarda atık boşaltma ile sonuçlanan ve 3. paragrafta zikredilen bir ihlal ika ettiğine inanmak için açık sebeplerin olduğu durumlarda, o Devlet, gemi bilgi vermeyi reddederse veya geminin verdiği bilgi açıkça fiili duruma uymazsa ve eğer durum ve şartları bir fiziki incelemeyi haklı kılıyorsa, bu ihlalle ilgili olarak geminin fiziki incelenmesini yaptırabilir.

6. Bir Devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya karasularında seyrüsefer eden bir geminin, münhasır ekonomik bölgede kıyı devletinin kıyısına veya ilgili menfaatlerine esaslı bir zarar verirse veya böyle bir zarar verme tehdidinde yolaçarsa veya karasularının veya münhasır ekonomik bölgesinin herhangi bir kaynağına esaslı bir zarar verir veya böyle bir zarar tehdidinde yol açacak olan bir atık boşaltma ile sonuçlanan ve 3. paragrafta zikredilen bir ihlali ika ettiği konusunda açık objektif kanıtlar olduğu durumlarda, o Devlet, 7. Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, kanıtların haklı kılması şartıyla, geminin tutuklanması da dahil olmak üzere kendi kanunlarına göre hukuki işlem yapabilir.

7. Paragraf 6 hükümlerine bakılmaksızın, teminat yatırılmasını veya diğer bir uygun mali garanti sağlanmasına riayet edilmesini temin edecek gerekli prosedürlerin gerek yetkili milletlerarası teşkilat vasıtasıyla saptanması gerekse başka bir türlü karara bağlanması üzerine, kıyı devleti eğer bu gibi prosedürlerle bağlarsa geminin yoluna devam etmesine izin verecektir.

8. Paragraf 3, 4, 5, 6 ve 7 hükümleri, 211. madde 6. paragrafa uygun şekilde kabul edilen milli kanun ve düzenlemeler bakımından da uygulanacaktır.

Madde 221- Deniz kazalarından ileri gelen kirlenmeden kaçınma tedbirleri

1. Bu Kısımda yer alan hiç bir hüküm, Devletlerin gerek (milletlerarası) teammül kurallarına gerekse yazılı milletlerarası hukuka göre, karasularının ötesinde bir deniz kazasını müteakip ortaya çıkacak kirlenmeden veya kirlenme tehdidinden veya ciddi zararlı sonuçlara yol açması normal olarak beklenebilecek böyle bir kazayla ilgili fiillerden kıyılarına veya zarar tehdidi ile orantılı tedbirleri alma ve uygulama hakkına halel getirmeyecektir.

2. Bu madde bakımından, deniz kazası, bir gemi veya yüküne maddi zarar veren veya maddi zarar verme yakın tehlikesi taşıyan bir çarpma, karaya oturma veya diğer bir seyrüsefer kazası ve gemide veya gemi dışında meydana gelen diğer bir olay demektir.

Madde 222- Atmosferden ileri gelen veya atmosfer yoluyla kirlenmek ile ilgili icrai tedbirler

Devletler, egemenliklerine tabi hava sahası içinde veya bayraklarını taşıyan gemiler veya siciline kayıtlı gemiler veya uçaklarla ilgili olarak 212. madde, 1. paragrafına ve bu Sözleşmenin diğer hükümlerine uygun şekilde kabul ettikleri kural ve düzenlemeleri icra edeceklerdir ve hava seyrüsefer güvenliği ile ilgili bütün milletlerarası kural ve standartlara uygun şekilde atmosferden ileri gelen veya atmosfer yoluyla oluşan deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen milletlerarası kurallara ve standartlara işlerlik sağlamak için gerekli olan diğer tedbirleri alacaklar.

Bölüm 7

Koruyucu Önlemler

Madde 223- Davaları (kanuni işlemleri) kolaylaştıran tedbirler

Bu Kısma göre (açılan davalarda), Devletler, şahitlerin dinlenmesini ve başka bir devletin veya yetkili milletlerarası teşkilatın sunduğu kanıtların kabulünü kolaylaştıracak tedbirleri alacaktır ve bu gibi davalann duruşmalarına yetkili milletlerarası teşkilatların, bayrak devletin ve herhangi bir ihlalin yolaştığı kirlenme ile etkilenen herhangi bir devletin resmi temsilcilerinin katılmasını kolaylaştıracaktır. Bu gibi davalara katılan resmi temsilciler, milli kanunlar ve düzenlemelerde veya milletlerarası hukukta öngörülebiyecek hak ve özgürlüklere sahip olacaktır.

Madde 224- İcra yetkilerinin kullanılması

Bu Sözleşmeye göre yabancı gemilere karşı icra yetkisinin kullanılması sadece resmi memurlar veya harp gemileri, askeri uçaklar veya hükümet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir ve o amaçla yetkilendirilmiş olan diğer gemiler veya uçaklar tarafından gerçekleştirilir.

Madde 225- İcra görevinin kullanılmasında aksi sonuçlardan kaçınma görevi

Bu Sözleşmeye göre, yabancı gemilere karşı icra yetkisini kullanacak Devletler seyrüsefer güvenliğini tehlikeye koymayacak veya gemi için başka türlü bir tehlike yaratmayacak, onu güvenli olmayan bir limana veya demir yerine getirmeyecek veya deniz çevresini makul olmayan bir riske maruz bırakmayacaktır.

Madde 226- Yabancı gemilerin araştırılması

1. a- Devletler, 216 cı, 218 ci ve 220 ci maddelerde öngörülen araştırmaları yapmak amacıyla gerekli olandan daha uzun bir süre yabancı bir gemiyi alıkoymayacaklardır. Bir yabancı geminin herhangi bir fiziksel teftişinin (muayenesinin), geminin genellikle kabul edilmiş milletlerarası kurallara ve standartlara göre taşınmaları gereken belgelerin veya diğer dokümanların veya geminin taşıdığı diğer benzeri dokümanların, incelemesiyle sınırlı olacaktır. Geminin daha ileri fiziki muayenesi ancak böyle bir incelemeden sonra ve ancak aşağıdaki sebeplerden birinin olması halinde mümkün olacaktır:

- i. geminin veya teçhizatının durumunun bu dokümanların özelliklerine esas itibariyle tekabül etmediklerine inanmak için açık sebeplerin olması;
- ii. bu dokümanların muhtevasının şüpheli bir ihlali doğrulamaya veya tetkik etmeye yeterli olmaması; veya
- iii. geminin geçerli belgeleri ve kayıtları taşınamaması.

b- Eğer araştırma deniz çevresinin korunması ve muhafazası amacıyla konulan ilgili kural ve düzenlemelerin veya milletlerarası kuralların veya standartların ihlal edildiğini ortaya koyarsa, geminin serbest bırakılması, derhal teminat verilmesi veya diğer uygun mali güvenceler verilmesi gibi makûl usullere tabi olacaktır.

c- Gemilerin denize elverişliliği ile ilgili milletlerarası kural ve standartlara hâlel gelmemek üzere, bir geminin deniz çevresi için makûl olmayan bir tehlike arz etmesi halinde, serbest bırakılması reddedilebilir veya en yakın tamir tersanesine gitmesi şartına bağlanabilir. Geminin serbest bırakılmasının reddedildiği veya şarta bağlandığı durumlarda, geminin bayrak Devleti derhal haberdar edilmelidir ve (bu Devlet), geminin Kısım XV'e göre serbest bırakılmasını isteyebilir.

Madde 227— Yabancı gemiler bakımından ayırım yapılmaması

Bu Kısıma göre haklarını kullanırken ve görevlerini icra ederken, Devletler, diğer herhangi bir Devletin gemilerine karşı şeklen veya fiilen ayırım yapmayacaklardır.

Madde 228- Dava açılmasının askıya alınması ve dava açılmasının sınırlandırılması

1. Yabancı bir geminin bir Devletin karasularının ötesinde sebep olduğu gemi kaynaklı kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla konulmuş olan kanun ve düzenlemelerinin veya milletlerarası kural ve standartların ihlal edilmesiyle ilgili cezalar vermek için bu Devlet tarafından (açılan) davalar, bayrak Devletin davanın ilk açıldığı tarihten itibaren altı ay içinde aynı suçlamalar sebebiyle dava açması üzerine, askıya alınacaktır, meğer ki bu davalar kıyı Devletine esaslı (ciddi) bir zarar veren bir durum ile ilgili olsun veya söz konusu bayrak Devleti, gemilerin sebep olduğu ihlaller bakımından uygulanacak milletlerarası kuralları ve standartları etkin bir şekilde uygulama yükümlülüğünü defalarca gözdardı etmiş olsun. Bayrak Devleti davanın bu maddeye uygun şekilde askıya alınmasını talep eder etmez

daha önce dava açan devlete makul bir süre içinde davanın eksiksiz bir dosyasını ve davanın zabıtlarını verecektir. Bayrak Devletinin açtığı dava sonuçlandırıldıktan sonra, askıya alınmış olan dava da sona erdirilecektir. Bu dava sebebiyle maruz kalınan masrafların ödenmesi üzerine askıya alınmış dava ile ilgili olarak verilmiş olan herhangi bir teminat veya mali güvence, kıyı devleti tarafından serbest bırakılacaktır.

2. İhlalin vuku bulduğu tarihten itibaren üç yılın geçmesinden sonra yabancı gemilere ceza vermek için dava açılmayacaktır, ve diğer bir Devlet tarafından 1. paragrafta belirtilen hükümlere tabi şekilde davanın açılmış olması halinde hiç bir Devlet dava açmayacaktır.

3. Bu madde hükümleri, bayrak Devletinin, diğer bir Devlet tarafından önceden açılmış davalara bakmaksızın, kendi kanunlarına göre ceza vermek için dava açmak da dahil olmak üzere, herhangi bir tedbir alma hakkına halel getirmez.

Madde 229- Hukuk davalarının açılması

Bu Sözleşmede yer alan hiçbir hüküm, deniz çevresinin kirlenmesinden ileri gelen herhangi bir kayıp veya zarar talebi ile ilgili olarak hukuk davalarının açılmasını etkilemez.

Madde 230— Para cezaları ve sanığın tanınmış haklarına riayet edilmesi

1. Para cezaları, sadece yabancı gemilerin deniz çevresini kirlletmesini önleme, azaltma ve kontrol etmek amacıyla konulan milli kanun ve düzenlemelerin veya milletlerarası kural ve standartların karasulannın ötesinde işlenen ihlalleri bakımından verebilir.

2. Para cezaları, sadece yabancı gemilerin deniz çevresini kirlletmesini önleme, azaltma ve kontrol etmek amacıyla konulan milli kanunların ve düzenlemelerin veya milletlerarası kural ve standartların karasularında işlenen ihlalleri bakımından verilebilirler: ancak karasularındaki kasdi ve ciddi kirlletme ihlalleri bundan müstesnadır.

3. Yabancı bir gemi tarafından işlenip de sözü edilen cezaların verilmesiyle sonuçlanabilecek bu gibi ihlaller ile ilgili olarak yürütülecek davalarda sanığın tanınmış haklarına riayet edilecektir.

Madde 231- Bayrak Devletine ve diğer ilgili Devletlere bildirim

Devletler, bayrak Devletini ve diğer ilgili Devletleri, yabancı gemiler aleyhine Bölüm 6'ya göre alınan tedbirlerden haberdar edeceklerdir ve bayrak Devletine bu gibi tedbirlerle ilgili bütün resmi raporları intikal ettireceklerdir. Ancak, karasularında meydana gelen ihlaller bakımından, kıyı Devletini bundan önceki yükümlülüklerini, sadece dava ile ilgili olarak alınan tedbirler için geçerlidir. Bayrak Devletinin diplomatik ajanı, veya konsolosluk memuru ve mümkün olduğu yerlerde denizcilik yetkilisi yabancı gemilere karşı Bölüm 6'ya göre alınan böylesi herhangi bir tedbirden derhal haberdar edilecektir.

Madde 232- Devletlerin icra tedbirlerinden doğan hukuki sorumluluğu

Devletler, Bölüm 6'ya göre alınan tedbirlerden doğan (ve) kendilerine atfı kabil olan zarar veya kayıptan, bu gibi tedbirler hukuka aykırı olduğunda veya mevcut bilgi ışığında makul olarak gerekli olan tedbirleri aştığında, hukuken sorumlu olacaktır. Devletler, bu gibi zarar veya kayıp sebebiyle kendi mahkemelerinde dava açma imkanını sağlayacaklardır.

Madde 233- Milletlerarası ulaşım için kullanılan boğazlarla ilgili koruyucu önlemler (safeguards)

Bölüm 5,6 ve 7'de yer alan hiçbir hüküm, milletlerarası ulaşımında kullanılan boğazların hukuki rejimini etkilemez. Ancak, eğer Bölüm 10'da zikredilen yabancı gemilerden başka bir yabancı gemi, 42 nci maddenin paragraf 1

(a) ve (b) bendlerinde anılan kanun ve düzenlemeleri ihlal ettiyse, (böydece) boğazların deniz çevresine esaslı bir sebep zarar vermiş veya böyde bir zarar tehdidi oluşturmuşsa, boğaza kıyısı olan Devletler uygun icra tedbirlerini alabilir ve bu durumda, mutas mutandis, bir bölüm hükümlerine uyacaktır. Bölüm 8

Buz Kaplı Alanlar

Madde 234— Buz kaplı alanlar

Kıyı Devletleri, münhasır ekonomik bölge limitleri içindeki buz kaplı alanlarda bilhassa sert iklim şartlarının ve bu gibi alanları senenin büyük bölümünde kaplıyan buzun varlığının ulaşım için engeller yarattığı veya istisnai tehlikeler oluşturduğu ve deniz çevresinin kirlenmesinin ekolojik dengeye esaslı zarar verebileceği veya bu dengeyi düzeltilemez şekilde bozduğu yerlerde, gemi kaynaklı deniz kirlenmesini önleme, azaltma ve kontrol etme amacıyla

ayırım yapmayan kanun ve düzenlemeler yapmak ve uygulamak haklarına sahiptirler. Bu gibi kanunlar ve düzenlemeler, ulaşımı ve mevcut en iyi bilimsel kanıtlara göre deniz çevresinin kirlenmesi ve muhafaza edilmesi ihtiyacını gerekli şekilde nazarı dikkate alacaklardır.

Bölüm 9

Genel Sorumluluk (responsibility) ve Hukuki Sorumluluk (Liability)

Madde 235- Genel sorumluluk ve hukuki sorumluluk

1. Devletler, deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili milletlerarası yükümlülüklerini yerine getirmekten sorumludurlar. Milletlerarası hukuka uygun şekilde hukuki sorumluluk taşıyacaklardır.

2. Devletler, vargı yetkilerine tabi gerçek veya tüzel kişilerin sebep olduğu deniz çevresinin kirlenmesinin yol açtığı zararlarla ilgili olarak derhal ve yeterli tazminat veya diğer giderimler için hukuk sistemlerinde gerekli şekilde başvurulacak kanun yollarının varlığını sağlayacaklardır.

3. Deniz çevresi kirlenmesinin yol açtığı bütün zararlar ile ilgili derhal ve yeterli bir tazminatın garanti edilmesi amacıyla Devletler zararın hesaplanması ve tazmin edilmesi genel ve hukuki sorumluluğu ile ilgili mevcut milletlerarası hukukun icra edilmesi ve milletlerarası hukukun daha da geliştirilmesi, ve konuyla ilgili ihtilafların çözümü ve de gerektiğinde zorunlu sigorta ve tazminat fonları gibi yeterli bir tazminatın ödenmesiyle ilgili kriter ve prosedürlerin geliştirilmesi, konularında işbirliği yapacaklardır.

Bölüm 10 Yargı Bağışıklığı

Madde 236- Yargı bağışıklığı

Bu Sözleşmenin deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili hükümleri, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine, bir Devletin sahip olduğu veya işlettiği ve şimdilik sadece hükümetin gayri-ticari hizmetlerinde kullanılan gemilere veya uçaklara uygulanmaz. Bununla beraber, her- bir Devlet, sahip olduğu veya işlettiği bu gibi gemi veya uçakların işletilmesine veya işletilme kabiliyetlerine hiçbir eksiklik getirmeyen uygun tedbirleri almak suretiyle, bu gibi gemi veya uçakların, makûl ve pratik olduğu ölçüde, bu Sözleşmeye uygun hareket etmelerini sağlayacaktır.

Bölüm 11

Deniz Çevresinin Korunması ve Muhfazası ile İlgili Diğer Sözleşmelerden Doğan Yükümlülükler

Madde 237- Deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili diğer sözleşmelerden doğan yükümlülükler

1. Bu Kısım hükümleri, Devletler tarafından daha önce akdedilen özel sözleşmelere göre deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili olarak üstlenilen yükümlülüklerle bu Sözleşmede de iş edilen genel prensiplerin geliştirilmesi için yapılabilecek özel sözleşme ve anlaşmalara göre üstlenebilecekleri özel (özgün) yükümlülüklerle halel getirmez.

2. Devletlerin, deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili olarak özel anlaşmalara göre üstlendikleri spesifik yükümlülükler, bu Sözleşmenin genel prensipleri ve amaçları ile uyumlu bir tarzda yerine getirilecektir.

KISIM XIII

DENİZ BİLİMSEL ARAŞTIRMASI Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 238- Deniz bilimsel araştırması yapma hakkı

Coğrafi durumuna bakılmaksızın bütün Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, diğer Devletlerin bu Sözleşmede öngörülen hak ve görevlerine tabi bir şekilde, deniz bilimsel araştırması yapma hakkına sahiptir.

Madde 239- Deniz bilimsel araştırmasının iyileştirilmesi

Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar deniz bilimsel araştırmasının bu Sözleşmeye uygun bir şekilde geliştirilmesi ve yürütülmesini iyileştirecek ve kolaylaştıracaktır.

Madde 240- Deniz bilimsel araştırmasının yürütülmesi hakkında genel prensipler

(a) Deniz bilimsel araştırması münhasıran banşçı amaçlar için yürütülecektir.

(b) Deniz bilimsel araştırması, bu Sözleşmeyle bağdaşır uygun bilimsel metod ve araçlarla yürütülecektir

(c) Deniz bilimsel araştırması, denizin bu Sözleşmeyle bağdaşan diğer meşru kullanılmalarına haksız yere müdahale etmeyecektir ve bu gibi kullanımlar sırasında gerekli şekilde saygı görecektir

(d) Deniz bilimsel araştırması, deniz çevresinin korunması ve muhafazası için yapılanlarda dahil olmak üzere, bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen bütün ilgili düzenlemelere uymak suretiyle yürütecektir.

Madde 241- Deniz bilimsel araştırma faaliyetlerinin (deniz hukuku ile ilgili) taleplerin hukuki temeli olarak tanınmaması

Deniz bilimsel araştırma faaliyetleri, deniz çevresinin veya kaynaklarının herhangi bir kısmı için herhangi bir talepte bulunmasının hukuki temelini teşkil etmeyecektir.

Bölüm 2

Milletlerarası İşbirliği

Madde 242- Milletlerarası işbirliğinin ilerletilmesi

1. Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, egemenliğe ve yargı yetkisine saygı ilkesine uygun şekilde ve karşılıklı fayda esasına göre banşçı amaçlarla deniz bilimsel araştırması alanında milletlerarası işbirliğini ilerletecek- lerdir.

2. Bu bağlamda, Devletlerin bu Sözleşmeden doğan hak ve yükümlölüklerine hael gelmemek üzere, bir devlet, bu Kısmı uygularken, gerektiğinde, diğer devletlere, kişilerin sağlığı ve güvenliğine ve deniz çevresine gelecek zararı önlemek ve kontrol etmek için gerekli bilgign, kendisinden veya kendisinin işbirliği ile sağlanması için makül bir imkan tanıyacaktır.

Madde 243- Uygun şartların yaratılması

Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, deniz çevresi alanında deniz bilimsel araştırması yapmanın uygun şartlarını yaratma ve bilim adamlarının deniz çevresinde meydana gelen olgulann ve süreçlerin araştırma çabala- nını ve bunlar arasındaki karşılıklı ilişkileri birleştirmek için iki taraflı ve çok taraflı milletlerarası anlaşmalar yoluyla işbirliği yapacaklardır.

Madde 244- Haberlerin ve bilimsel bilginin yayınlanması ve dağıtılması

1. Devletler ve milletlerarası teşkilatlar, öneri halindeki başlıca programlar ve bunların amaçları hakkında elde bulunan malumatı olduğu kadar deniz bilimsel araştırmasından elde edilen bilgi ile ilgili malumatı da uygun kanallarla yayınlamak ve dağıtmak suretiyle istifadeye hazır hale getireceklerdir.

2. Bu amaçla Devletler, gerek yalnızca gerekse diğer devletlerle ve yetkili milletlerarası teşkilatlarla işbirliği halinde, bilimsel veri ve bilginin akışım ve deniz bilimsel araştırmasından elde edilen bilginin özellikle gelişmekte olan ölkelere transfer edilmesini, ve de gelişmekte olan ölkelerin deniz bilimsel araştırma yeteneklerini, diğerleri yanında, teknik ve bilimsel personelin yeterli öğretim ve eğitimi sağlayacak programlar yoluyla aktif bir şekilde iler- leteceklerdir.

Bölüm

3 Deniz Bilimsel Araştırmasının Yapılması ve Geliştirilmesi

Madde 245- Karasularında deniz bilimsel araştırması

Kıyı Devletleri, egemenliklerini kullanma zımmında, karasularında deniz bilimsel araştırmasının yapılmasını inhisarı bir şekilde düzenleme, buna izin verme ve yürütme hakkına sahiptir. Bu alandaki deniz bilimsel araştırması ancak kıyı devletinin açık rızası ve saptadığı şartlara göre yapılacaktır.

Madde 246- Münhasır ekonomik bölgede ve kıta sahanlığı üzerinde deniz bilimsel araştırmasının yapılması

1. Kıyı Devletleri, egemenliklerinin kullanması zımmında, münhasır ekonomik bölgeleri içinde ve kıta sahanlıkları üzerinde bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun şekilde deniz bilimsel araştırmasını düzenleme, buna izin verme ve bu gibi bir araştırmayı yürütme (yapma) hakkına sahiptir.

2. Münhasır ekonomik bölge içinde ve kıta sahanlığı üzerinde deniz bilimsel araştırması kıyı devletinin rızasıyla yapılacaktır.

3. Kıyı Devletleri, normal şartlarda, diğer Devletlerin veya yetkili milletlerarası teşkilatların kendi münhasır ekonomik bölgesinde ve kıta sahanlıkları üzerinde bu Sözleşmeye uygun şekilde ve banşçı amaçlarla ve bütün insanlığın yaranna deniz çevresi ile ilgili bilimsel bilgiyi artırmak için yürütebilecekleri deniz bilimsel araştırmalarına rıza gösterecektir. Bu amaçla, kıyı devletleri bu gibi rızanın

gereksiz yere geciktirilmemesini veya verilmekten imtina edilmemesini sağlayacak kural ve prosedürleri tesis edeceklerdir.

4. 3 üncü paragrafın uygulanması bakımından, kıyı Devleti ile araştırma yapan Devlet arasında diplomatik ilişkilerin yokluğuna rağmen normal şanlar mevcut olabilir.

5. Bununla beraber, kıyı Devletleri, takdirlerine bağlı olarak diğer bir Devletin veya yetkili milletlerarası teşkilatın kendi münhasır ekonomik bölgesinde veya kıta sahanlığı üzerinde Deniz bilimsel araştırması yapılmasına aşağıdaki hallerde rıza göstermeyebilir:

Eğer proje;

(a) canlı ve cansız kaynakların araştırılması ve işletilmesi bakımından doğrudan ehemmiyeti haiz ise;

(b) kıta sahanlığı delmeyi, patlayıcı kullanılmasını veya deniz çevresine zararlı maddeleri sokmayı gerektiriyorsa;

(c) Madde 60 ve 80'de zikredilen yapay ada, tesis ve yapıların inşasını, işletilmesini veya kullanılmasını ihtiva ediyorsa;

(d) Madde 248'e göre projenin niteliği ve amaçları ile ilgili olarak aktarılan gayrisarih bilgi içeriyorsa veya araştırmayı yapan Devlet veya yetkili milletlerarası teşkilat, daha önceki projeden dolayı kıta devletine karşı hala yerine getirilmemiş yükümlülüklerin altındaysa.

6. Paragraf 5 hükümlerine bakılmaksızın, kıyı Devletleri, bu Kısımın hükümlerine uygun şekilde kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 milin ötesinde herhangi bir zamanda alenen işletme veya ayrıntılı arama faaliyetlerinin yoğun olarak meydana geldiği veya makûl bir süre içinde meydana geleceği sahalar olarak alenen belirledikleri spesifik sahalar dışında kalan kıta sahanlığı üzerinde yapılacak deniz bilimsel araştırma projeleri bakımından rızalarını alıkoyma takdirlerini o paragrafın (a) alt paragrafına göre kullanamazlar. Kıyı Devletleri, bu gibi sahaların belirlenmesi ve de onlarla ilgili herhangi bir değişikliği makul şekilde ilan edecekler, fakat oradaki faaliyetlerin detaylarını vermeye mecbur değildirler.

7. Paragraf 6 hükümleri, kıyı Devletlerinin 72 nci maddede saptanan kıta sahanlığı üzerindeki haklarına helal getirmez.

8. Bu maddede zikredilen bilimsel deniz araştırması, kıyı Devletlerinin bu Sözleşmede öngörülen egemenliklerinin ve yetkilerinin kullanımı zımında giriştikleri faaliyetlere haksız yere müdahale etmeyecektir.

Madde 247- Milletlerarası teşkilatlar tarafından veya onların destek ve himayesi ile üstlenilen deniz bilimsel araştırma projeleri

Bir milletlerarası teşkilat üyesi olan veya onunla iki taraflı bir anlaşması olan, ve münhasır ekonomik bölgesinde veya kıta sahanlığı üzerinde o teşkilatın bir deniz bilimsel araştırması doğrudan veya himayesi altında icra etmeyi istediği bir kıyı Devleti, eğer (Milletlerarası) teşkilat tarafından projenin yapılması kararı alındığı zaman ayrıntılı projeyi uygun bulmuş ise, veya böyle bir projeye katılma istekli ise ve teşkilatın projeyi kendisine bildirmesinden itibaren dört ay içinde herhangi bir itiraz ileri sürmemişse, üzerinde mutabık kalınan hususiyetlere göre icra edilecek projeye izin vermiş oddedilecektir.

Madde 248- Kıyı Devletlerine bilgi verme görevi

Bir kıyı Devletinin münhasır ekonomik bölgesi içinde veya kıta sahanlığı üzerinde bilimsel deniz araştırması yapma niyeti olan Devletler ve milletlerarası teşkilatlar, deniz bilimsel araştırma projesinin beklenen başlama tarihinden en az altı ay öncesinde, o Devlete aşağıdaki hususları tam bir şekilde bildirecektir;

(a) Projenin niteliği ve amaçları;

(b) geminin ismi, tonajı, tipi, sınıfı ve bilimsel ekipmanı tarifi dahil olmak üzere kullanılacak metod ve vasıtalar;

(c) projenin yürütüleceği kesin coğrafi sahalar;

(d) araştırma gemilerinin beklenen ilk gelişi ve nihai ayrılış veya yerine göre ekipmanın konuşlandırılması ve kaldırılması tarihi;

(e) sponsor kurumun, direktörünün ve projeyi yürütecek kimsenin ismi;

(f) kıyı Devletinin hangi ölçüde projeye iştirak edebileceği veya projede temsil

edilebileceği

Madde 249- Bazı şartlara riayet etme görevi

1. Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, bir kıyı Devletinin münhasır ekonomik bölgesi içinde veya kıta sahanlığı üzerinde deniz bilimsel araştırması yaptıklarında aşağıdaki şartlara uyacaklardır:

- a. kıyı Devleti isterse ve pratik olduğunda, bilhassa araştırma gemilerinde ve diğer araçlarda (teknelerde) veya bilimsel araştırma tesislerinde, kendisinin bilim adamlarına herhangi bir ücret ödemeksizin ve kendisinin proje masraflarına katılma yükümlülüğü olmaksızın deniz bilimsel araştırma projesine katılma veya böyle bir projede temsil edilme hakkını sağlama;
- b. talebi halinde kıyı Devletine, pratik olan en kısa zamanda, ilk raporları ve projenin tamamlanmasından sonra nihai sonuçları verme;
- c. talebi halinde kıyı Devletinin deniz bilimsel araştırması projesinde elde edilen tüm veri ve örnekleri görmesini ve aynı şekilde kopya edilebilecek verileri ile bilimsel değerine zarar vermeksizin bütün verileri ve örnekleri ona vermeyi taahhüt etme;
- d. talep edilirse, kıyı Devletine bu gibi veri, örnek ve araştırma sonuçlarının değerlendirilmesini sunma veya değerlendirme veya yorumlama hususunda yardım etme;
- e. paragraf d hükümleri saklı kalmak üzere, araştırma sonuçlarının pratik olan en kısa zamanda, millî veya milletlerarası kanallarla milletlerarası alanda istifadeye sunma;
- f. araştırma programında yapılacak herhangi bir esaslı değişiklikten kıyı Devletini haberdar etme;
- g. başka türlü karara bağlanmadıkça araştırma biter bitmez bilimsel araştırma tesis veya teçhizatını ortadan kaldırma.

2. Bu madde kıyı Devletinin doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi bakımından doğrudan ehemmiyeti olan bir projenin sonuçlarının milletlerarası alanda istifadeye sunulmasını sağlayacak bir ön anlaşmanın yapılmasını isteme yetkisi de dahil, 246 ncı madde paragraf 5'e göre rızasını verme veya esirgeme hususundaki takdir yetkisini kullanması için kanunların ve düzenlemelerinin saptadığı şartlara hâlel getirmez.

Madde 250- Deniz bilimsel araştırma projeleri ile ilgili iletişim

Deniz bilimsel araştırma projeleri ile ilgili iletişim, aksi karara bağlanmadıkça, uygun resmi kanallarla yapılacaktır.

Madde 251- Genel kriterler ve yönlendirici kurallar

Devletler, deniz bilimsel araştırmasının niteliği ve sonuçların araştırıp bulmada Devletlere yardım etmek için genel kriterlerin ve yönlendirici kuralların tesis edilmesini yetkili milletlerarası örgütler vasıtasıyla desteklemeye çalışacaklardır.

Madde 252- Zımni (örtülü) rıza

Devletler veya yetkili milletlerarası teşkilatlar, 248 inci maddeye göre gerekli olan bilginin kıyı Devletine verildiği tarihten altı ay sonra deniz bilimsel araştırması başlatabilirler. Meğer ki, bu gibi bir bilgi içeren bir bildirimin alınmasından itibaren dört ay içinde kıyı Devleti araştırmayı yapan Devlete veya teşkilata aşağıdaki hususları bildirmiş olsun:

- a. 246 ncı madde hükümlerine göre rızasını vermediğini; veya
- b. o Devletin veya yetkili milletlerarası teşkilatın projenin niteliği veya hedefleri ile ilgili olarak verdikleri bilginin aşıkâr olan olaylara (duruma) uymadığını; veya
- c. 248 inci ve 249 uncu maddelerde öngörülen şartlar ve bilgi bakımından önemli olan tamamlayıcı bilgiyi istediğini; veya
- d. o Devletin veya yetkili milletlerarası teşkilatın yürütmüş olduğu önceki bir deniz bilimsel araştırması ile ilgili olarak, 249 uncu maddede saptanan şartlar bakımından, hala yerine getirilmemiş yükümlülükler olduğunu.

Madde 253- Deniz bilimsel araştırma faaliyetlerinin askıya alınması veya kesilmesi

1. Bir kıyı Devleti, aşağıdaki hallerde münhasır ekonomik bölgesi içinde ve kıta sahanlığı üzerinde devam eden bir deniz bilimsel araştırmasının askıya alınmasını isteme hakkına sahiptir:

- (a) araştırma faaliyetleri, 248 inci madde gereğince verilen ve kıyı Devletinin rızasının istinat

ettiği bilgiye uyumlu şekilde yürütülüyorsa; veya

(b) araştırma faaliyetlerini yürüten Devlet veya yetkili milletlerarası teşkilat 249 uncu maddenin kıyı Devletinin deniz bilimsel araştırma projesi ile ilgili haklarına ilişkin hükümlerine uymuyorsa.

2. Bir kıyı Devleti, 248 inci madde hükümlerine araştırma projesinde veya araştırma faaliyetlerinde esaslı bir değişiklik teşkil edecek düzeyde bir riayetsizliğin olması halinde, deniz bilimsel araştırma faaliyetlerinin kesilmesini isteme hakkı sahiptir.

3. Bir kıyı Devleti, paragraf l'de öngörülen durumlardan herhangi birinin makul bir zaman periyodu içinde düzeltilmemesi halinde de deniz bilimsel araştırma faaliyetlerinin kesilmesini isteyebilir.

4. Kıyı Devletinin askıya alma veya faaliyet durdurma kararını takiben deniz bilimsel araştırmasını yapmaya mezun olan Devletler veya yetkili milletlerarası teşkilatlar, bu bildirimin konusu olan araştırma faaliyetlerini sona erdireceklerdir.

5. Paragraf l'e göre verilen askıya alma emri, araştırmayı yapan Devlet veya yetkili milletlerarası teşkilat 248 inci ve 249 uncu maddelerin öngördüğü şartlara uyar uymaz kıyı Devleti tarafından kaldırılacaktır ve deniz bilimsel araştırma faaliyetlerinin devam etmesine izin verilecektir.

Madde 254- Denize kıyısı olmayan ve coğarlı bakımdan dezavantajlı komşu devletlerin hakları

1. 246 ncı madde 3 üncü paragrafında zikredilen deniz bilimsel araştırmasını yapmak için bir kıyı Devletine proje sunmuş olan Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı olan komşu Devletleri, önerilen projeden haberdar ederler ve kıyı Devletine bunu bildirirler.

2. İlgili kıyı Devleti tarafından önerilen deniz bilimsel araştırması için bu Sözleşmenin 246 ncı maddesine ve diğer hükümlerine uygun şekilde nza gösterildikten sonra, böyle bir projeyi üstlenen Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı komşu Devletlere, istekleri üzerine ve uygun olduğu zaman, 248 inci maddede ve 249 uncu madde, paragraf 1 (f)'de belirtilen ilgili bilgiyi sağlayacaklardır.

3. Yukarıda zikredilen denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı komşu Devletler, isterlerse, mümkün olur olmaz, ilgili kıyı Devleti ile deniz bilimsel araştırmasını yapan devlet veya yetkili milletlerarası teşkilatlar arasında, bu Sözleşme hükümlerine uygun şekilde, proje için üzerinde mutabık kalınan şartlara göre kendilerinin tayin ettikleri ve kıyı Devletinin itiraz etmediği kalifiye uzmanlar vasıtasıyla önerilen projeye katılma olanağı verilecektir.

4. Paragraf l'de zikredilen Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, yukarıda sözügeçen denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletlere, talep etmeleri halinde, 249 uncu madde paragraf 1 (d)'de belirtilen bilgi ve yardımı 249 uncu madde paragraf 2 hükümlerine tabi bir şekilde vereceklerdir.

Madde 255- Deniz bilimsel araştırmasını kolaylaştıracak ve araştırma gemilerine yardımcı olacak tedbirler

Devletler, karasularının ötesinde bu Sözleşmeye uygun şekilde yürütülecek deniz bilimsel araştırmasını geliştirecek ve kolaylaştıracak makûl kuralları, düzenlemeleri ve usulleri kabul etmeye ve uygun düştüğü takdirde, kanun ve düzenlemelerine tabi bir şekilde, limanlarına girişi kolaylaştırmaya ve bu Kısımın ilgili hükümlerine uyan bilimsel deniz araştırma gemilerine yardımı arttırmaya gayret edeceklerdir.

Madde 256- Saha içinde deniz bilimsel araştırması

Coğrafi durumlarına bakılmaksızın bütün Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, Kısım XI hükümlerine uygun şekilde Saha içinde deniz bilimsel araştırması yapma hakkına sahiptirler.

Madde 257- Münhasır ekonomik bölge dışındaki su sütünü içinde deniz bilimsel araştırması yapma

Coğrafi durumlarına bakılmaksızın bütün Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, münhasır ekonomik bölge sınırlarının ötesindeki sularda bu Sözleşmeye uygun şekilde deniz bilimsel araştırması yapma hakkına sahiptirler.

Bölüm 4

Deniz Çevresinde Bilimsel Araştırma Tesisleri veya Teçhizatı

Madde 258- Konuşlandırma ve kullanma

Herhangi bir tip deniz bilimsel araştırma tesisi veya teçhizatının deniz çevresinin herhangi bir alanı içinde konuşlandırılması (yerleştirilmesi) ve kullanılması, deniz bilimsel araştırmasının böyle bir alan içinde yapılması ile ilgili olarak bu Sözleşmede belirtilen aynı şartlara tabi olacaktır.

Madde 259- Hukuki statü

Bu bölümde zikredilen tesisler veya teçhizat, ada statüsünü haiz değildir. Kendilerine ait karasuları yoktur ve varlıkları karasularının, münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması etkilemeyecektir.

Madde 260- Güvenlik bölgeleri

Bilimsel araştırma tesisleri etrafında bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bir şekilde 500 metrelik bir mesafeyi aşmayan makûl bir genişlikteki güvenlik bölgeleri tesis edilebilir.

Madde 261- Ulaşım yollarına müdahale yasağı

Herhangi bir tip bilimsel araştırma tesisinin konuşlandırılması ve kullanılması, yerleşmiş milletlerarası ulaşım yolları için bir engel teşkil etmeyecektir.

Madde 262- Belirleme işaretleri ve uyan işaretleri

Bu bölümde zikredilen tesisler ve teçhizat, tescil Devletini veya bunların ait olduğu milletlerarası teşkilatı gösteren tanıtıcı alametleri ve yetkili milletlerarası teşkilatların saptadığı kuralları ve standartları dikkate almak suretiyle, denizde güvenliği ve hava ulaşımı güvenliğini sağlayacak milletlerarası alanda kabul edilmiş yeterli sinyalleri taşıyacaklardır.

Bölüm 5

Genel Sorumluluk ve Hukuk Sorumluluk

Madde 263- Genel sorumluluk ve hukuki sorumluluk

1. Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, gerek kendilerinin yaptığı gerekse kendi adlarına yapılan deniz bilimsel araştırmasının bu Sözleşmeye uygun şekilde yürütülmesini sağlamaktan sorumlu olacaklardır.

2. Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, diğer Devletlerin, bunların gerçek ve tüzel kişilerin veya yetkili milletlerarası teşkilatların yürüttükleri deniz bilimsel araştırması ile ilgili olarak bu Sözleşmeyi ihlal etmek suretiyle aldıkları tedbirlerden dolayı genel olarak ve (hukuk davaları bakımından) sorumlu olacaklardır ve bu gibi tedbirlerden ileri gelen zararı tazmin edeceklerdir.

3. Devletler ve yetkili milletlerarası teşkilatlar, kendilerinin yaptıkları veya kendi adlarına yapılan deniz bilimsel araştırmasından doğan deniz çevresinin kirletilmesi yoluyla sebep olunan zarardan 235 inci maddeye göre genel olarak ve hukuk davaları bakımından sorumlu olacaklardır.

Bölüm 6

Uyuşmazlıkların Çözümü ve Geçici (İhtiyati) Tedbirler

Madde 264- Uyuşmazlıkların çözümü

Bu Sözleşmenin deniz bilimsel araştırması ile ilgili hükümlerinin yorumlanması veya uygulanmasından ortaya çıkacak uyuşmazlıklar, Kısım XV, bölüm 2 ve 3'e göre çözümlenecektir.

Madde 265- Geçici (ihtiyati) tedbirler

Bir uyuşmazlığın Kısım XV, bölüm 2 ve 3'e göre çözümlenmesine kadar bir deniz bilimsel araştırması projesini yapmaya mezun olan Devlet veya yetkili milletlerarası teşkilat, araştırma faaliyetlerinin ilgili kıyı Devletinin açık nzası olmadan başlamasına veya devam etmesine izin vermeyecektir.

KISIM XIV

DENİZ TEKNOLOJİSİNİN GELİŞTİRİLMESİ VE TRANSFERİ

Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 266- Deniz teknolojisinin geliştirilmesi ve transferinin (daha da) iyileştirilmesi

1. Devletler, deniz bilimi ve teknolojisinin gelişmesini ve transferini adil ve makûl hüküm ve şartlara göre aktif bir şekilde iyileştirme kapasitelerine uygun olarak doğrudan veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtasıyla, işbirliği yapacaklardır.

2. Devletler, deniz bilimi ve deniz teknolojisi alanında yardıma ihtiyaç duyabilecek ve yardım isteyebilecek Devletleri, bilhassa kalkınmakta olan Devletlerin sosyal ve ekonomik kalkınmalarını hızlandırmak amacıyla, denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı olan Devletler de dahil

olmak üzere kalkınmakta olan Devletlerin, deniz kaynaklarının araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi, deniz çevresinin korunması ve muhafazası, deniz bilimsel araştırması ve bu Sözleşmeyle bağdaşan deniz gelişmesini iyileştireceklerdir.

3. Devletler, adil bir esasa göre bütün ilgili taraflar yararına deniz teknolojisi transferinin yapılması için uygun ekonomik ve hukuki şartları yaratmaya gayret edeceklerdir.

Madde 267- Meşru menfaatlerin korunması

Devletler, 266 ncı maddeye göre işbirliğini ilerletirken, diğerleri yanında, deniz teknolojisini elinde bulunduran, veren ve alanların hak ve görevlerini de içine alan bütün meşru menfaatleri gerektiği şekilde nazan dikkate alacaklardır.

Madde 268- Temel hedefler

Devletler, doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtasıyla, aşağıdakileri iyileştireceklerdir:

- a. deniz teknolojisi bilgisinin elde edilmesi, değerlendirilmesi ve dağıtımını ve bu gibi bilgi ve verilere ulaşmanın kolaylaştırılmasını;
- b. uygun deniz teknolojisini geliştirilmesini;
- c. deniz teknolojisini transferini kolaylaştırmak için gerekli teknolojik altyapının geliştirilmesini;
- d. kalkınmakta olan Devletlerin ve ülkelerin vatandaşlarının ve bilhassa bunlar arasında en az kalkınmış olanların vatandaşlarının eğitilmesi yoluyla insan kaynaklarının geliştirilmesini;
- e. bütün seviyelerde, bilhassa bölgesel, alt bölgesel ve ikili seviyelerde milletlerarası işbirliğini.

Madde 269- Temel hedefleri gerçekleştirecek tedbirler

268 inci maddede zikredilen hedefleri gerçekleştirme için Devletler, doğrudan doğruya veya yetkili milletlerarası teşkilatlar vasıtasıyla, diğerleri yanında, aşağıdakileri yapmaya gayret edeceklerdir:

- a. deniz teknolojisi alanında teknik yardıma ihtiyacı olabilecek ve onu isteyebilecek Devletlere, bilhassa kalkınmakta olup deniz kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı olan Devletlere, bunların yanı sıra, gerek deniz bilimi ve deniz kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi alanında kendi teknolojik kapasitelerini kuramayan ve geliştiremeyen gerekse bu gibi teknolojinin altyapısını geliştiremeyen diğer kalkınmakta olan Devletlere, her türlü deniz teknolojisini etkin bir şekilde transfer edilmesi için teknik işbirliği programlarını kurma;
- b. adil ve makul şartlarla anlaşma, mukavele ve diğer benzeri düzenlemelerin yapılması için uygun şartları geliştirme;
- c. bilimsel ve teknolojik konularda, bilhassa deniz teknolojisini transfer edilmesi ile ilgili politika ve yöntemler konusunda konferans, seminer ve sempozyum düzenleme;
- d. bilim adamı ve teknoloji uzmanı ve diğer uzmanların değişimini iyileştirme;
- e. projeler yapma ve joint venture'leri ve iki taraflı ve çok taraflı milletlerarası işbirliğinin diğer biçimlerini geliştirme.

Bölüm 2

Milletlerarası İşbirliği

Madde 270- Milletlerarası işbirliğinin yolları

Deniz teknolojisini geliştirilmesi ve transferleri için milletlerarası işbirliği deniz, bilimsel araştırmasını ve bilhassa yeni alanlardaki deniz teknolojisini transferini ve okyanus araştırma ve geliştirmesi için uygun milletlerarası finansmanı kolaylaştırmak amacıyla, mümkün ve uygun olduğu yerlerde mevcut iki taraflı, bölgesel veya çok taraflı programlar yolu ile ve de genişletilmiş ve yeni programlarda yürütülecektir.

Madde 271- Yönlendirici kurallar, ölçütler ve standartlar

Devletler, doğrudan veya yetkili milletlerarası teşkilat vasıtasıyla, kalkınmakta olan Devletlerin menfaatlerini ve ihtiyaçlarını dikkate almak suretiyle ikili düzeyde deniz teknolojisi transferinin yapılmasıyla ilgili veya milletlerarası teşkilatlar çerçevesinde ve diğer forumlarda genellikle kabul edilmiş yönlendirici kuralların, ölçütlerin ve standartların tesis edilmesini destekleyeceklerdir.

Madde 272- Milletlerarası programlanıl koordine edilmesi

Deniz teknolojisinin transferi alanında, Devletler; yetkili milletlerarası teşkilatların, kalkınmakta olan Devletlerin, bilhassa denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletlerin menfaatlerini ve ihtiyaçlarını dikkate almak suretiyle herhangi bir bölgesel ve global program da dahil olmak üzere kendi faaliyetlerini koordine etmelerini sağlamaya gayret edeceklerdir.

Madde 273- Milletlerarası teşkilatlar ve Otorite ile işbirliği

Devletler, kalkınmakta olan Devletlere, vatandaşlarına ve Teşebbüse Saha içi faaliyetlerle ilgili beceri ve deniz teknolojisinin, transfer edilmesini teşvik etmek ve kolaylaştırmak amacıyla aktif şekilde işbirliği yapacaklardır.

Madde 274- Otorite'nin hedefleri

Otorite, diğerleri yanında, teknolojiyi elinde tutanların, tedarik edenlerin ve alanların hak ve görevlerini de içine alan tüm meşru menfaatler saklı kalmak üzere, aşağıdakileri sağlayacaktır:

- a. adil coğrafi dağıtım ilkesi esas alınarak, denize kıyısı olup olmadığına bakılmaksızın kalkınmakta olan Devletlerin vatandaşları, (Otoritenin) üstlendiği görevler için oluşturulan yönetim, araştırma ve teknik personelin üyeleri olarak eğitilmek amacıyla angaje edilmelerini;
- b. gerekli teçhizat, makine, aygıt ve araştırma yöntemleri ile ilgili teknik dokümanları bütün Devletlerin, özellikle bu alanda teknik yardımda ihtiyaç duyabilecek ve talep eden kalkınmakta olan Devletlerin istifadesine sunulmasını;
- c. deniz teknolojisi alanında teknik yardıma ihtiyaç duyabilecek ve talep edebilecek Devletlerin, özellikle kalkınmakta olan Devletlerin teknik yardım almalarını ve bunların vatandaşlarının mesleki eğitim de dahil gerekli bece- reliri ve know-how'ı almalarını kolaylaştırmak için Otorite yeterli tedbirleri alacaktır.
- d. bu alanda teknik yardıma ihtiyaç duyabilen ve talep eden Devletler, bilhassa kalkınmakta olan Devletlere, gerekli ekipman (teçhizat), araştırma yöntemlerini, fabrika (plant) ve diğer teknik know-how'ı bu Sözleşmede öngörülen herhangi bir mali düzenleme yoluyla almaları için yardım edilmesini.

Bölüm 3

Milli ve Bölgesel Deniz Bilimsel ve Teknolojik Merkezler

Madde 275- Milli merkezlerin kurulması

1. Devletler, doğrudan veya yetkili milletlerarası teşkilatlar ve Otorite vasıtasıyla, kalkınmakta olan kıyı Devletlerinin deniz bilimsel araştırması yapmalarını teşvik etmek ve geliştirmek ve deniz kaynaklarını kendi ekonomik yararları için kullanmaları, muhafaza etmeleri milli yeteneklerini güçlendirmek için bilhassa kalkınmakta olan kıyı Devletlerinde milli deniz bilimsel ve teknolojik araştırma merkezlerinin kurulmasını ve mevcut milli merkezlerin kuvvetlendirilmesini destekleyeceklerdir.

2. Devletler, doğrudan veya yetkili milletlerarası teşkilatlar ve Otorite vasıtasıyla, ihtiyaç duyulabilen ve talep eden bu gibi Devletleri ileri eğitim kolaylıktan ve zaruri teçhizatı, becerileri ve know-how'ı ve de teknik uzmanları temin etmek amacıyla, bu gibi milli merkezlerin kurulmasını ve kuvvetlendirilmesini kolaylaştıracak yeterli desteği vereceklerdir.

Madde 276- Bölgesel merkezlerin kurulması

1. Devletler, yetkili milletlerarası teşkilatlar, Otorite ve milli deniz bilimsel ve teknolojik araştırma kurumları ile koordineli bir şekilde, kalkınmakta olan Devletlerin deniz bilimsel araştırması yapmalarını teşvik etmek ve desteklemek ve deniz teknolojisinin transferini iyileştirmek amacıyla, bölgesel deniz bilimsel ve teknolojik araştırma merkezlerinin bilhassa kalkınmakta olan Devletlerde kurulmasını destekleyeceklerdir.

2. Bir bölgenin bütün Devletleri, bölgedeki merkezlerle amaçlarının daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için işbirliği yapacaklardır.

Madde 277- Bölgesel merkezlerin fonksiyonları

Bu gibi bölgesel merkezlerin fonksiyonları, diğerleri yanında, şunları kapsayacaktır:

- a. denizle ilgili bilimsel ve teknolojik araştırmanın çeşitli yönleri hakkında, bilhassa canlı kaynakların muhafazası ve yönetimi de dahil deniz biyolojisi, oşinografi, hidrografi, mühendislik, deniz dibinin jeolojik araştırılması, madencilik ve desalinasyon teknolojileri hakkında bütün seviyelerde eğitim

ve öğretim programları;

b. yönetim incelemeleri;

c. deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ve kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine ilişkin araştırma (inceleme) programları;

d. bölgesel konferans, seminer ve sempozyumların düzenlenmesi;

e. denizle ilgili bilimsel ve teknolojik veri ve bilginin elde edilmesi ve işlenmesi;

f. denizle ilgili bilimsel ve teknolojik araştırma sonuçlarının kolayca bulunabilir yayınlarla anında yayımlanması;

g. deniz teknolojisinin transferi ile ilgili milli politikaların ve bunların sistematik şekilde mukayeseli olarak yapılan etüdlerinin kamuya duyurulması;

h. teknolojinin pazarlanması ve patentlerle ilgili sözleşmeler ve diğer düzenlemeler ile ilgili bilginin toplanması ve sistematize edilmesi;

Bölüm 4

Milletlerarası Teşkilatlar Arasında İşbirliği

Madde 278- Milletlerarası Teşkilatlar Arasında İşbirliği

Bu Kısımda ve Kısım XIII'de zikredilen yetkili milletlerarası teşkilatlar, bu Kısım gereğince fonksiyonlarını ve sorumluluklarını gerek tek başlarına, gerekse yakın işbirliği halinde etkin bir şekilde yerine getirmek için uygun düşen bütün tedbirleri alacaklardır.

KISIM XV

UYUŞMAZLIKLARININ ÇÖZÜMÜ Bölüm 1

Genel Hükümler

Madde 279- Uyuşmazlıkları banşçı araçlarla çözme yükümlülüğü

Taraf Devletler, kendi aralarında bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak çıkacak herhangi bir uyuşmazlığı Birleşmiş Milletler Andlaşması'nın 2 ci maddesi 3 cü paragrafına uygun şekilde banşçı me- todlar ile halledecekler ve, bu amaçla, (B.M.) Andlaşmanın 33 cü maddesi 1 ci paragrafında gösterilen araçlarla çözüm aramaya gayret edeceklerdir.

Madde 280- Uyuşmazlıkların taraflarca seçilen bançı araçlarla halledilmesi

Bu Kısımda yer alan hiçbir hüküm, Taraf Devletlerin bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak aralarında ortaya çıkabilecek bir uyuşmazlığı herhangi bir zamanda kendi seçtikleri herhangi bir banşçı araçla halletme konusunda anlaşmaları hakkını etkilemez.

Madde 281— Tarafların hiçbir çözüme varamadıkları durumlarda uygulanacak prosedür

1. Bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlığa taraf olan Bağlı (Taraf) Devletler, kendi seçtikleri banşçı bir araçla bir uyuşmazlığı halletmeye gayret etme konusunda anlaşmış iseler, bu Kısımda öngörülen usuller, bu gibi (seçilmiş banşçı) araçlara başvurmak suretiyle hiçbir çözüme vanlamamış olduğu ve taraflar arasında- ki anlaşmanın daha başka bir prosedüre başvurmayı daşlamadığı durumlarda uygulanır.

2. Eğer taraflar ayınca bir zaman limiti üzerinde anlaşmış ise, 1 ci paragraf ancak o zaman limitinin geçmesi üzerine uygulanır.

Madde 282- Genel, bölgesel veya iki taraflı anlaşmalardan doğan yükümlülükler

Bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bir uyuşmazlığa taraf olan Bağlı (Taraf) Devletler; genel, bölgesel veya iki taraflı bir anlaşmayla, bu gibi bir uyuşmazlığın taraflarından birisinin isteği üzerine bağlayıcı bir karar gerektiren bir prosedüre havale edileceği konusunda anlaşmış iseler, o prosedür, bu Kısımda öngörülen prosedürlerin yerine uygulanacaktır, meğer ki uyuşmazlığın tarafları başka türlü mutabık kalsınlar.

Madde 283- Görüş teati etme yükümlülüğü

1. Bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak Taraf Devletler arasında bir uyuşmazlık ortaya çıktığında, uyuşmazlığın tarafları, süratle uyuşmazlığın görüşme veya diğer barışçı araçlarla halledilmesi konusunda görüş teatisi yapacaklardır.

2. Taraflar, ayrıca böyle bir uyuşmazlığın halledilmesi ile ilgili bir prosedürün bir çözüme ulaşmadan sona erdirilmiş olduğu veya bir çözüme van- mış olduğu ve çözüm kararının yerine getirilmesi tarzı bakımından danışmaya gerek olan durumlarda süratle görüş teatisine geçeceklerdir.

Madde 284- Uzlaştırma

1. Bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bir uyuşmazlığa taraf olan bir (Bağıtlı) Devlet, diğer taraf veya taraftan uyuşmazlığı, EK V. Bölüm I'de öngörülen prosedüre uygun şekilde uzlaştırmaya veya diğer herhangi bir uzlaştırma prosedürüne havale etmeye davet edebilir.
2. Eğer davet kabul edilirse ve taraflar uygulanacak uzlaştırma prosedürü konusunda anlaşır, herhangi bir taraf uyuşmazlığı o prosedüre havale edebilir.
3. Eğer davet kabul edilmezse veya taraflar prosedür konusunda anlaşamazsa, uzlaştırma işlemleri sona erdirilmiş kabul edilecektir.
4. Taraflar başka türlü mutabık kalmadıkça, bir uyuşmazlık uzlaştırmaya havale edildikten sonra, uzlaştırma işlemleri (davası) ancak mutabık kalman uzlaştırma prosedürüne uygun şekilde sona erdirilebilir.

Madde 285- Bu Bölümün, Kısım XI'ya göre havale edilmiş olan uyuşmazlıklarla uygulanması

Bu Bölüm, Kısım XI, bölüm 3 gereğince bu Kısımda öngörülen prosedürlere uygun şekilde halledilecek olan herhangi bir uyuşmazlığa uygulanır. Eğer bir Taraf Devlet dışında kalan bir kurum (entity) böyle bir uyuşmazlığa taraf ise bu bölüm, mutas mutandis, uygulanır.

Bölüm 2

Bağlayıcı Karar Gerektiren Mecburi Prosedürler

Madde 286- Bu bölüm hükümlerine göre prosedürlerin uygulanması

Bölüm 3 hükümleri saklı kalmak üzere, bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili herhangi bir uyuşmazlık, Bölüm 1 hükümlerine göre bir çözüme varılamamış olduğu durumlarda, uyuşmazlığın taraflardan herhangi birisinin isteği üzerine bu bölüm hükümlerine göre yetkisi olan bir mahkemeye veya yargı yerinde (tribunal) havale edilecektir.

Madde 287- Prosedür seçimi

1. Bu Sözleşmeyi imzalarken, onaylarken veya ona katılırken yahut daha sonra herhangi bir zamanda bir Devlet, yazılı bir bildirim ile bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili uyuşmazlıkların halledilmesi konusunda aşağıdaki araçlardan birini veya daha fazlasını seçmekte serbest olacaktır:

- a. Ek Viya göre kurulmuş olan Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesi;
- b. Milletlerarası Adalet Divanı;
- c. Ek Vn' ve göre oluşturulan bir hakem mahkemesi;
- d. Ek VIII'de belirtilen uyuşmazlık kategorilerinden bir veya daha fazlası için (gene) Ek VIII hükümlerine göre oluşturulan özel bir hakem mahkemesi.

2. 1 ci paragrafa göre yapılan bir bildiri, bir Taraf Devletin, Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesinin Deniz Dibi Dairesi'nin Kısım XI, bölüm 5'de öngörüldüğü ölçüde ve tarzda yetkisini kabul etme yükümlülüğününü etkilemeyecek veya onunla etkilenmeyecektir.

3. Yürürlükteki bir bildirinin kapsamına girmeyen bir uyuşmazlığa taraf olan bir (bağıtlı) Devlet, Ek VII (hükümlerine) uygun şekilde tahkime gitmeyi kabul etmiş sayılır.

4. Eğer bir uyuşmazlığın tarafları, uyuşmazlığın halledilmesi için aynı prosedürü kabul etmiş iseler, uyuşmazlık sadece o prosedüre havale edilebilir, meğer ki taraflar başka türlü mutabık kalsınlar.

5. Eğer bir uyuşmazlığın tarafları, uyuşmazlığın halli için aynı prosedürü kabul etmemiş iseler, uyuşmazlık ancak Ek VII hükümlerine göre tahkime havale edilebilir, meğer ki taraflar başka türlü mutabık kalsınlar.

6. 1 ci paragrafa göre yapılan bir bildiri, geri alınma ihbarının Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne depo edilmesinden üç ay sonrasına kadar yürürlükte kalacaktır.

7. Yeni bir bildirinin geri alınması veya süresinin sona ermesi ihban hiçbir halde bu maddeye göre yetkili olan bir mahkeme veya yargı yerinin önünde derdest olan davaları etkilemeyecektir, meğer ki taraflar başka türlü mutabık kalsınlar.

8. Bu maddede zikredilen bildiriler ve ihbarlar, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine depo edilecektir. O da bunların suretlerini Taraf Devletlere intikal ettirecektir.

Madde 288- Yetki

1. 287 ci madde zikredilen bir mahkeme veya yargı yeri, bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olup işbu Kısıma uygun şekilde kendisine havale edilen herhangi bir uyuşmazlık hakkında yargı yetkisine sahip olacaktır.

2. 287 nci maddede zikredilen mahkeme veya yargı yeri, bu Sözleşmenin amaçları ile ilgili milletlerarası anlaşmanın yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olup bu anlaşmaya göre kendisine havale edilen herhangi bir uyuşmazlık hakkında yargı yetkisine de sahip olacaktır.

3. Ek VI hükümlerine uygun şekilde kurulan Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesi Deniz Dibi Dairesi ve Kısım XI'de zikredilen diğer herhangi bir daire veya hakem mahkemesi, oradaki hükümlere göre kendisine havale edilen herhangi bir mesele hakkında yargı yetkisine sahip olacaktır.

4. Bir mahkeme veya yargı yerinin yargı yetkisine sahip olup olmadığı hakkındaki bir uyuşmazlık halinde, mesele o mahkemeye veya yargı yerinin kararı ile halledilecektir.

Madde 289- Uzmanlar

Bilimsel veya teknik meseleleri kapsayan herhangi bir uyuşmazlıkta bu bölüm veya Kısım XI, bölüm 5 hükümlerine göre yetki kullanan bir mahkeme veya yargı yeri (tribunal), taraflardan birinin isteği üzerine veya resen, taraflara danışmak suretiyle, tercihen Ek VIII, madde 2 hükümlerine göre hazırlanan ilgili listelerden intihap edilen en az iki fen adamı veya teknik uzmanı seçebilir; bunlar, mahkeme veya yargı yerinde (hakimlerle beraber) oturmakla beraber oy hakkına sahip değildirler.

Madde 290- Geçici tedbirler

1. Eğer bir uyuşmazlık usulüne uygun şekilde bir mahkemeye veya yargı yerine havale edilmiş olup da bu mahkeme veya yargı yeri bu Kısım veya Kısım XI, bölüm 5'e göre kendini prima facie yetkili görüyorsa, nihai karara intizaren mevcut şartlarda uyuşmazlığa taraf olan Devletlerin haklarını korumak veya deniz çevresine ciddi bir zarar verilmesini önlemek için uygun gördüğü her türlü geçici tedbiri emredebilir.

2. Geçici tedbirler, onları haklı kılan şartlar değişir değişmez veya ortadan kalkar kalkmaz, değiştirilebilir veya kaldırılabilir.

3. Geçici tedbirler, bu maddeye göre ancak uyuşmazlığın taraflarından birinin isteği üzerine ve taraflara (mahkemede) dinlenme imkanı verildikten sonra emredilebilir, değiştirilebilir veya kaldırılabilir.

4. Mahkeme veya yargı yeri, uyuşmazlığın taraflarına ve uygun gördüğü diğer Taraf Devletlere, geçici tedbirlerin emredildiği, değiştirildiği veya kaldırıldığı ihbarını derhal yapar.

5. Bu bölüme göre bir uyuşmazlığın havale edilmekte olduğu bir hakem mahkemesi kuruluncaya kadar tarafların üzerinde anlaştığı herhangi bir mahkeme veya yargı yeri, geçici tedbir talebi tarihinden itibaren iki hafta içinde; böyle bir anlaşmaya varılmamışsa, Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesi veya Saha faaliyetleri bakımından Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi, kurulacak mahkemenin prima facie yetkili olacağı ve durumun aciliyetinin gerekli kıldığı görüşündeyse, bu maddeye uygun şekilde geçici tedbirleri emredebilir, onları değiştirebilir veya ortadan kaldırabilir. Bir kere kurulunca, uyuşmazlığın havale edildiği mahkeme yukarıdaki 1-4 cü paragraflara binaen bu geçici tedbirleri değiştirebilir, kaldırabilir veya onları teyid edebilir.

6. Uyuşmazlığın tarafları, bu maddeye göre emredilen geçici tedbirlere derhal uyacaklardır.

Madde 291- Yargı yoluna başvurulabilme

1. Bu Kısımda belirtilen bütün uyuşmazlıkları halletme prosedürleri, Taraf Devletlere açık olacaktır.

2. Bu Kısımda belirlenen uyuşmazlıkları çözme prosedürleri, Taraf Devletlerin dışındaki kırımlara (entities) ancak bu Sözleşmede özellikle öngörüldüğü üzere açık olacaktır.

Madde 292- Gemilerin ve personelin derhal serbest bırakılması

1. Bir Taraf Devletin yetkililerinin, başka bir Taraf Devletin bayrağını taşıyan bir gemiyi tutukladığı ve tutuklamayı yapan Devletin makul bir tazminatın veya diğer bir mali güvencenin yaratılması üzerine gemiyi ve personelinin derhal serbest bırakmasını öngören Sözleşme hükümlerine uymadığının iddia edildiği durumlarda, tutukluluktan kurtarma sorunu, tarafların üzerinde mutabık kaldıkları herhangi bir mahkemeye veya yargı yerine veya, tutuklama zamanından itibaren 10 gün içinde böyle bir anlaşmaya varılamaması halinde, tutuklayan Devletin 287ci maddeye göre kabul ettiği bir mahkeme veya yargı yerine

veya Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesine sunulabilir. Ancak, taraflar bunun aksini de kararlaştırabilirler.

2. Serbest bırakma ile ilgili müracaat sadece geminin bayrağını taşıdığı Devlet tarafından veya onun adına yapılabilir.

3. Mahkeme veya yargı yeri, gecikmeksizin serbest bırakma ile ilgili müracaatı inceleyecek ve gemi, gemi sahibi, veya gemi personeli aleyhine yetkili bir milli mercide görülen herhangi bir davanın esasına hâlel getirmeksizin sadece serbest bırakma konusu ele alacaktır. Tutuklamayı yapan Devletin yetkilileri, herhangi bir zamanda gemiyi, mürettebatını serbest bırakmakta yetkilidir.

4. Mahkeme veya yargı yerinin saptadığı teminat veya diğer mali güvencenin yatırılması üzerine tutuklamayı yapan Devletin yetkilileri, geminin veya mürettebatının serbest bırakılması ile ilgili mahkeme veya yargı yeri kararna derhal uyacaklardır.

Madde 293- Uygulanacak hukuk

1. Bu bölüme göre yetkili olan bir mahkeme veya yargı yeri, bu Sözleşmeyi ve milletlerarası hukukun bu Sözleşmeyle bağdaşmazlık etmeyen diğer kurallarını uygulayacaktır.

2. 1 ci paragraf, bu bölüme göre yetkili olan mahkeme veya yargı yerinin, bir davayı, tarafların istemesi halinde, ex aequo et bono, karara bağlama yetkisine herhangi bir nakise getirmez.

Madde 294- Ön Davalar

297 ci maddede zikredilen bir uyuşmazlıkla ilgili olarak kendisine başvurulmuş ve 287 ci maddede öngörülen bir mahkeme veya yargı yeri, iddianın dava hakkının bir suistimalini teşkil edip etmediğini veya iddianın, prima facie, yerinde olup olmadığını taraflardan birinin isteği üzerine, veya resen karara bağlayabilir. Eğer mahkeme veya yargı yeri, iddianın dava hakkının bir suistimalini teşkil ettiği veya prima facie yerinde olmadığını kararna va- nrsa, dava ile ilgili başka hiçbir işlem yapmayacaktır.

2. Başvurunun alınması üzerine, mahkeme veya yargı yeri derhal taraf veya tarafları, başvurudan haberdar edecektir, ve kendilerine 1 ci paragraf hükümlerine uygun şekilde mahkemeden bir karar verme isteğinde bulunabilecekleri makul bir süre tanınacaktır.

3. Bu maddede yer alan hiçbir hüküm, uyuşmazlığın herhangi bir tarafın geçerli usul kurallarına göre iptidai itirazlarda bulunma hakkını etkilemez.

Madde 295- Milli kanun yollarının tüketilmesi

Bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak Taraf Devletler arasında ortaya çıkacak herhangi bir uyuşmazlık, milletlerarası hukukun gerektirdiği durumlarda ancak milli kanun yolları tüketildikten sonra bu bölümde öngörülen usullere sunulabilir.

Madde 296- Kararların nihailiği ve bağlayıcılığı

1. Bu bölüme binaen yargı yetkisine sahip bir mahkeme veya yargı yeri tarafından verilen herhangi bir karar nihai olacaktır ve uyuşmazlığın bütün tarafları böyle bir karara uyacaktır.

2. Herhangi bir karar, taraflar arasındaki ilişkiler ve o belirli uyuşmazlık dışında herhangi bir bağlayıcılığa sahip olmayacaktır.

Bölüm 3

Bölüm 2'nin uygulanabilirliğinin sınırları ve istisnalar

Madde 297- Bölüm 2'nin uygulanabilirliği ile ilgili sınırlamalar

1. Bu Sözleşmenin, bir kıyı Devletinin bu Sözleşmede öngörülen egemenliği veya yargı yetkisini kullanması ile ilgili olarak yorumlanması veya uygulanmasından doğan uyuşmazlıklar, aşağıdaki hallerde bölüm 2'de öngörülen usullere (prosedürlere) tabi olacaktır:

a. bir kıyı Devletinin, bu Sözleşmenin ulaşım, üstten uçuş veya deniz altı kabloları ve boru hatları döşeme ile ilgili veya denizin 58ci maddede belirtilmiş olan diğer milletlerarası kullanımları ile ilgili hükümlerini ihlal etmek suretiyle hareket ettiği iddia edildiği zaman;

b. bir Devletin yukarıda anılan özgürlükleri, hakları veya yararları kullanırken bu Sözleşmeyi veya kıyı Devletinin bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul ettiği kanun veya düzenlemelerini bu Sözleşmeyle bağdaşmazlık etmeyen diğer milletlerarası hukuk kurallarını ihlal etmiş olduğu iddia edildiği zaman;

veya

c. bir kıyı Devletinin, kendisine uygulanabilen ve bu Sözleşmeyle veya yetkili bir milletlerarası

teşkilat veya diplomatik konferans vasıtası ile bu Sözleşmeye uygun şekilde tesis edilen deniz çevresinin korunması ve muhafazası hakkında belirlenmiş milletlerarası kuralları ve standartları ihlal etmiş olduğu iddia edildiği zaman.

2. (a) Bu Sözleşme hükümlerinin deniz bilimsel araştırması bakımından yorumlanması ve uygulanması ile ilgili uyuşmazlıklar, bölüm 2'ye göre halledilecektir; şu kadar ki kıyı Devleti aşağıdaki durumlardan doğan herhangi bir uyuşmazlığın böyle bir çözüm yoluna sunulmasını kabul etmeye icbar edilemez:

(i) , kıyı Devletinin 246cı maddeye uygun şekilde bir hakkını veya takdir yetkisini kullanmasından doğan bir uyuşmazlık; veya

(ii) kıyı Devletinin, 253cü maddeye göre bir araştırma projesinin askıya alınmasını veya durdurulmasını emretme kararından doğan bir uyuşmazlık.

(b) bir araştırmacı Devletin, belirli bir proje ile ilgili olarak kıyı Devletinin 246cı ve 253cü maddelerden doğan haklarını bu Sözleşme ile bağdaşan bir şekilde kullanmadığı tarzındaki bir iddiasından doğan bir uyuşmazlık, taraflardan herhangi birinin isteği üzerine bölüm 2, Ek V'e göre uzlaştırmaya havale edilecektir; şu kadar ki uzlaştırma komisyonu, kıyı Devletinin 246 cı madde, 6cı paragrafında zikredilen spesifik sahaları belirleme hakkındaki yetkisini 246 cı madde 5ci paragrafına göre rızasını esirgeme hakkındaki takdir yetkisini kullanmasını tartışmayacaktır.

3. (a) Bu Sözleşmenin hükümlerinin balık sahaları bakımından yorumlanması veya uygulanmasından doğan uyuşmazlıklar, bölüm 2'ye göre halledilecektir, ancak kıyı Devletleri, avlanabilecek miktarı, kendisinin avlanma kapasitesini, diğer Devletlere tahsis edilecek fazlalığı ve muhafaza ve yönetme ile ilgili kanun ve düzenlemelerinde saptanmış hüküm ve şartları belirleme hakkındaki takdir yetkisi de dahil olmak üzere, münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların veya bunların kullanılması ile ilgili egemen haklarını ilgilendiren herhangi bir uyuşmazlığın böyle bir çözüm tarzına sunulmasını kabul etmeye icbar edilmeyecektir.

(b) Bu Kısımın İci bölümüne başvurmak suretiyle hiçbir çözüme ulaşılamamış olduğu durumlarda, bir uyuşmazlık, uyuşmazlığın taraflarından herhangi birisinin, isteği üzerine ve aşağıdaki iddialardan birisi yapıldığında bölüm 2, Ek V'e göre uzlaştırmaya sunulacaktır:

(i) bir kıyı Devletinin, uygun muhafaza ve yönetme tedbirleriyle münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların ciddi bir tehlikeye karşı korunmalarını sağlama yükümlülüğüne riayet etmekte açıkça başarısızlığa uğradığı;

(ii) bir kıyı Devletinin, diğer bir Devletin talebi üzerine diğer Devletin ilgilendiği stoklar bakımından avlanabilir miktarı ve kendisinin canlı kaynakları avlama kapasitesini belirlemeyi keyfi bir şekilde reddettiği.

(iii) bir kıyı Devleti, 62 ci, 69cu ve 70ci maddelere göre ve kıyı Devletinin bu Sözleşmeye uygun şekilde tespit ettiği hüküm ve şartlara göre herhangi bir Devlete mevcudiyetini ilan ettiği fazlalığın tamamını veya bir kısmını tahsis etmeyi keyfi olarak reddettiği.

c. Hiçbir halde, uzlaştırma komisyonu, kendi takdir yetkisini kıyı Devletinin takdir yetkisinin yerine koyamaz.

d. Uzlaştırma komisyonunun raporu, ilgili milletlerarası teşkilatlara ulaştırılacaktır.

e. 69 cu ve 70 ci maddeler gereğince yapılacak anlaşmalar görüşülürken Taraf Devletler, başka türlü karara varmadıkça, anlaşmanın yorumu ve uygulanması ile ilgili olarak ortaya çıkacak bir anlaşmazlık ihtimalini asgariye indirmek için alacakları tedbirler hususunda ve eğer her şeye rağmen bir anlaşmazlık çıkarsa, nasıl hareket etmeleri gerektiği hususunda (anlaşmaya) bir kayıt koyacaklardır.

Madde 298- Bölüm 2'nin uygulanabilirliğinin ihtiyari istisnaları

1- Bu Sözleşmeyi imzalarken, onaylarken veya ona katılırken veya daha sonraki bir zamanda bir Devlet, bölüm I'den doğan yükümlülüklerine halel gelmemek üzere, aşağıdaki uyuşmazlık kategorilerinden birisi veya daha fazlası ile ilgili olarak bölüm 2'de öngörülen prosedürlerden herhangi birini veya daha fazlasını kabul etmediğini yazılı şekilde beyan edebilir.

a. (i) Sınırların tespitiyle ilgili 15, 74 ve 83 cü maddelerin veya tarihi körfezleri veya hakları içeren maddelerin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili uyuşmazlıklar. Şu kadar ki böyle bir beyanı yapan bir Devlet, bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra böyle bir uyuşmazlık ortaya çıktığında ve

tarafar arasındaki görüşmelerde makûl bir süre içinde hiçbir anlaşmaya Yanlamadığı durumlarda, uyuşmazlık taraflarından herhangi birinin isteğı üzerine meselenin Ek V, bölüm 2'ye göre uzlaştırmaya havale edilmesini kabul edecektir ve ayrıca egemenlikle veya kıta veya adaların kara kısmı üzerindeki diğer haklarla ilgili halledilmemiş herhangi bir uyuşmazlığın da aynı zamanda (paralel şekilde) incelenmesini zaruri olarak kapsayan herhangi bir uyuşmazlık da bu gibi bir havale etme işleminin dışında tutulacaktır.

(ii) Uzlaştırma Komisyonunun gerekçeli raporunu vermesinden sonra, taraflar o raporu esas alan bir anlaşmayı müzakere edeceklerdir; eğer bu görüşmeler bir anlaşmanın yapılması ile sonuçlanmazsa, taraflar başka türlü bir anlaşmaya varılmadıkça, karşılıklı rıza ile meseleyi bölüm 2'de öngörülen prosedürlerden birine havale edeceklerdir.

(iii) İşbu altparagraf, taraflar arasında bir düzenleme ile nihai olarak halledilmiş herhangi bir deniz sınırı uyuşmazlığına veya tarafları bağlayan iki veya çok taraflı bir milletlerarası anlaşmaya göre halledilmesi gereken böyle bir uyuşmazlığa uygulanamaz.

b. gayri-ticari hizmette kullanılan devlet gemileri ve uçakları ile yürütülen askeri faaliyetler de dahil uyuşmazlıklar ve 297 ci maddenin 2 ci veya 3 cü paragrafına göre bir mahkeme veya yargı yerinin yargı yetkisi dışında tutulan egemen hakların veya yetkinin kullanılması ile ilgili uyuşmazlıklar;

c. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin, Birleşmiş Milletler Andlaş- ması'na dayanarak hakkında fonksiyonlar icra ettiği uyuşmazlıklar; meğer ki Güvenlik Konseyi meseleyi gündeminden çıkarmış olsun veya taraflar meseleyi bu Sözleşmede öngörülen araçlarla çözmeleri çağrısında bulunmuş olsun.

2. İci paragrafa göre bir bildirimde bulunan bir Taraf Devlet, herhangi bir zamanda onu geri alabilir veya böyle bir bildirim dışında bırakılan bir uyuşmazlığı bu Sözleşmede belirtilen herhangi bir prosedüre havale etmeye karar verebilir.

3. İci paragrafa göre bir bildirimde bulunan bir Taraf Devlet, istisna edilen uyuşmazlıklar kategorisine giren herhangi bir uyuşmazlığı, diğer bir Taraf Devlete karşı onun rızasına gerek olmaksızın bu Sözleşmedeki herhangi bir prosedüre sunmaya yetkili olacaktır.

4. Eğer Taraf Devletlerden birisi, İci paragrafın (a) bendine göre bir bildirimde bulunduyorsa, diğer herhangi bir Taraf Devlet bildirimde bulunan Devlete karşı istisna edilen bir kategoriye giren herhangi bir uyuşmazlığı böyle bir bildirimde belirtilen prosedüre sunabilir.

5. Yeni bir bildirim veya bir bildirimin geri alınması, bu maddeye uygun şekilde bir mahkemede veya yargı yerinde derdest olan davaları herhangi bir şekilde etkilemez, meğer ki taraflar başka türlü mutabık kalsınlar.

6. Bu maddeye göre yapılan bildirimler ve bu bildirimlerin geri alınması ihbarları, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği ne depo edilecektir. Genel Sekreterlik, bunların suretlerini Taraf Devletlere intikal ettirecektir.

Madde 299- Tarafların bir prosedür üzerinde anlaşmaları hakkı

1. 297 ci maddeye göre dışarıda bırakılan veya 298 ci maddeye göre bir bildirim ile bölüm 2'de öngörülen uyuşmazlık çözüme prosedürlerinden istisna edilen bir uyuşmazlık, bu gibi prosedürlere ancak uyuşmazlık taraflarının anlaşması ile havale edilebilir.

2. Bu bölümde yer alan hiçbir hüküm, uyuşmazlık taraflarının böyle bir uyuşmazlığın halledilmesi ile ilgili diğer bir prosedürü veya dostça bir çözüme varma haklarına nakise getirmez.

KISIM XVI GENEL HÜKÜMLER

Madde 300- İyi Niyet ve hakların suistimal edilmesi

Taraf Devletler, bu Sözleşmeye göre üstlenilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getireceklerdir ve bu Sözleşmede tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri, hakkın suistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklardır.

Madde 301- Denizlerin banşçı şekilde kullanılması

Bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini icra ederken Taraf Devletler, herhangi bir Devletin ülke bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı veya Birleşmiş Milletler Andlaşması'na dere edilmiş olan ilkelerle bağdaşmayacak diğer herhangi bir tarzda herhangi bir kuvvet kullanma tehdidinden veya kuvvet kullanmaktan kaçınacaklardır.

Madde 302- Bilginin Açıklanması

Taraf bir Devletin bu Sözleşmede öngörülen uyumsuzlukların halledilmesi prosedürlerine başvurma hakkına hale gelmemek üzere, bu Sözleşmede yer alan hiçbir hüküm; bir Taraf Devletin, bu Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirirken açıklanması temel güvenlik menfaatlerine aykırı olan bilgiyi vermeyi gerektirdiği şekilde addedilmeyecektir.

Madde 303- Denizde bulunan arkeolojik ve tarihi objeler

1. Devletlerin denizde bulunan arkeolojik ve tarihi nitelikteki objeleri konuna görevi vardır ve bu amaçla işbirliği yapacaklardır.
2. Bu gibi objelerinin trafiğini kontrol etmek için kıyı Devleti, 33 cü maddeyi uygularken sözü edilen objelerin bu maddede zikredilen bölgede deniz dibinden kendi onayı olmaksızın alınmasının o maddede zikredilen kanun ve düzenlemelerin kendi ülkesinde veya karasularında ihlal edilmesi ile sonuçlanacağını varsayabilir.
3. Bu maddede yer alan hiçbir hüküm, teşhis edilebilir maliklerin haklarını, kurtarma hukukunu veya diğer denizcilik kurallarını veya kültürel değişim ile ilgili kanunları ve uygulamaları etkilemez.
4. Bu madde, arkeolojik ve tarihi nitelikteki objelerin korunmalarıyla ilgili diğer milletlerarası anlaşmalara ve milletlerarası hukuk kurallarına halel getirmez.

Madde 304- Genel ve hukuki sorumluluk

Bu Sözleşmenin genel ve hukuki sorumluluk ile ilgili hükümleri, milletlerarası hukuktaki genel ve hukuki sorumluluk ile ilgili mevcut kuralların uygulanmasına ve bu konuyla ilgili başka kuralların geliştirilmesine halel getirmez.

KISIM XVII NİHAİ HÜKÜMLER

Madde 305- İmza

1 Bu Sözleşme aşağıdakilerin imzasına açık olacaktır.

- a- Bütün Devletlerin;
- b- Birleşmiş Milletler Namibya Konseyinin temsil ettiği Namibya'nın;
- c- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 1514 (XV) sayılı kararına uygun şekilde Birleşmiş Milletler tarafından denetlenen ve tasvip edilen bir self-de- terminasyon işlemi ile kendi kendini yöneten bir birlik devleti statüsünü seçen ve bu Sözleşmenin düzenlediği meselelerle ilgili andlaşmaları yapmak da dahil olmak üzere bu gibi meselelerde yetkili olan bütün kendi kendini yöneten birlik devletleri;
- d- Birleşme belgelerine uygun şekilde bu Sözleşmenin düzenlendiği meselelerle ilgili andlaşmalar yapmak yetkisi de dahil olmak üzere bu gibi meselelerde yetkili olan bütün kendi kendini yöneten birlik (associated) devletlerinin;
- e- İç işlerinde bütünüyle kendi kendini yöneten ve bu sıfatla Birleşmiş Milletler tarafından tanınan fakat Genel Kurulun 1514 (XV) sayılı kararma uygun şekilde tam bağımsızlığı elde edememiş ve Sözleşmenin düzenlediği meselelerle ilgili andlaşmalar yapmak yetkisi dahil olmak üzere bu gibi meselelerde yetkili olan bütün ülkelerin;
- f- Ek IX'a göre milletlerarası teşkilatların.

2. Bu Sözleşme, 9 Aralık 1984'e kadar Jamaika Dış İşleri Bakanlığında ve ayrıca 1 Temmuz 1983'ten itibaren 9 Aralık 1984'e kadar Birleşmiş Milletlerin New York'taki merkezinde imzaya açık olacaktır.

Madde 306- Onaylama ve resmi teyid

Bu Sözleşme, 305. madde, paragraf 1 (b), (c), (d) ve (e)'de zikredilen Devletlerin ve diğer kurumların onayına, ve 305. madde paragraf 1 (f)'de zikredilen kuramların, Ek IX'e uygun şekilde, resmi teyidine tabidir. Onay ve teyid belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine depo edilecektir.

Madde 307- İmza

Bu Sözleşme, 305. maddede zikredilen Devletlerin ve diğer kuramların katılmasına açık olacaktır. 305. madde, paragraf 1 (f)'de zikredilen kuramların katılması, Ek IX'a uygun olacaktır. Katılma belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine depo edilecektir.

Madde 308- Yürürlüğe girme

1. Bu Sözleşme, altmışıncı onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.
2. Altmışıncı onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden sonra bu Sözleşmeyi

onaylayan veya ona katılan her bir Devlet için Sözleşme, paragraf l'e tabi olarak, kendi onay veya Katılma belgesinin depo edilmesini takip eden otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

3. Otoritenin Asamblesi, bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihle toplanacak ve Otorite'nin Konsey'ini seçecektir. İlk Konsey, eğer 161. maddenin hükümleri kesin şekilde uygulanamayacaksa bu maddenin amacına uygun bir şekilde teşkil olunacaktır.

4. Hazırlık Komisyonu'nun kaleme aldığı kurallar, düzenlemeler ve prosedürler, Otoritenin onan Kısım XI'e uygun şekilde resmen kabul etmesine kadar geçici olarak uygulanacaktır.

5. Otorite ve organları, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın hazırlık yatırımlarına ilişkin olan II Nolu kararına göre ve Hazırlık Komisyonu'nun o karara uygun olarak aldığı kararlara göre hareket edecektir.

Madde 309- Çekinceler ve istisnalar

Bu Sözleşmenin diğer maddeleri tarafından açıkça izin verilmedikçe bu Sözleşmeye hiçbir çekince veya istisna ileri sürülemez.

Madde 310- Bildiriler ve Beyanlar

309 uncu madde, bir Devletin işbu Sözleşmeyi imzalarken, onaylarken veya ona katılırken, diğerleri yanında, kendi kanunları ve düzenlemelerini Sözleşme hükümleriyle uyumlu hale getirmek amacıyla, herhangi bir ifade veya isim altında, bildiri veya beyanlarda bulunmasına engel teşkil etmez. Şu kadar ki bu gibi bildiri ve beyanların bu Sözleşme hükümlerinin o Devlete uygulanması bakımından hukuki etkilerini dışlama veya değiştirme yoluna gitmemesi gerekir.

Madde 311- Diğer milletlerarası sözleşmeler ve anlaşmalar ile ilişki

1. Taraf Devletler arasında bu Sözleşme, 29 Nisan 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerine üstün olacaktır.

2. Bu Sözleşme, Taraf Devletlerin bu Sözleşme ile uyumlu diğer anlaşmalardan doğan haklarını ve yükümlülüklerini değiştirmeyecek ve diğer Taraf Devletlerin bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanmalarını veya yükümlülüklerini yerine getirmelerini etkilemeyecektir.

3. İki veya daha fazla Taraf Devlet, tamamen kendi aralarında uygulanmak üzere bu Sözleşmenin hükümlerinin işleyişini değiştiren veya askıya alan anlaşmalar yapabilirler; şu kadar ki bu gibi anlaşmaların, kendisinden sapılması bu Sözleşmenin konu ve amacının etkin bir şekilde yerine getirilmesi ile bağdaşmayan bir hükme ilişkin olmaması gerekir ve ayrıca bu gibi anlaşmaların buraya dere edilmiş olan ana prensiplerin uygulanması etkilememesi, ve bu gibi anlaşmaların hükümlerinin diğer Taraf Devletlerin bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanmalarını veya yükümlülüklerini yerine getirmelerini etkilememesi gerekir.

4. Paragraf 3'de zikredilen bir anlaşmayı yapma niyeti taşıyan Taraf Devletler, bu Sözleşmenin depozileri vasıtası ile diğer Taraf Devletleri anlaşmayı yapma niyetlerinden ve bu anlaşmanın gerektirdiği değişiklikten veya askıya alma keyfiyetinden haberdar edeceklerdir.

5. Bu madde, bu Sözleşmenin diğer hükümleri ile açıkça izin verilen veya mahfuz tutulan milletlerarası anlaşmaları etkilemeyecektir.

6. Taraf Devletler, Madde 136'da belirtilen insanlığın müşterek mirası ile ilgili temel prensibe hiçbir değişikliğin yapılmayacağı ve bu hükme aykırı herhangi bir anlaşmaya taraf olmayacakları hususunda mutabıktırlar.

Madde 312- Değişiklik

1. Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren 10 yıllık sürenin geçmesinden sonra bir Taraf Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderdiği yazılı bir bildirim ile, Saha içindeki faaliyetlerle ilgili değişiklikler müstesna olmak üzere, bu Sözleşmeye spesifik değişiklikler teklif edebilir ve bu teklifi göüışmek üzere bir konferansın toplanmasını isteyebilir. Genel Sekreter, bu bildirimi tüm Taraf Devletlere gönderecektir.

2. Eğer bu bildirimin Taraf Devletlere gönderilmesi tarihinden itibaren 12 ay içinde bir Taraf Devlet değişiklik teklifine veya teklifin basit usulle kabul edilmesine itiraz ederse, teklif reddedilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter, derhal bütün Taraf Devletleri bundan haberdar edecektir.

3. Eğer bu bildirimin Taraf Devletlere gönderilmesi tarihinden itibaren 12 içinde hiçbir Taraf Devlet değişiklik teklifine veya teklifin basit usulle kabul edilmesine itiraz etmemiş ise, değişiklik

teklifi kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter, derhal bütün Taraf Devletleri değişiklik teklifinin kabul edilmiş olduğundan haberdar edecektir.

Madde 314- Bu Sözleşmenin münhasıran Saha içindeki faaliyetlerle ilgili hükümlerinin değiştirilmesi

1. Bir Devlet, Otorite'nin Genel Sekreterine gönderdiği yazılı bir bildirim ile Ek VI, bölüm 4 de dahil olmak üzere bu Sözleşmenin münhasıran Saha içindeki faaliyetlerle ilgili hükümlerinin değiştirilmesini teklif edebilir. Genel Sekreter, bu gibi bir bildirimi bütün Taraf Devletlere gönderir. Değişiklik teklifinin kabulü Konsey'in tasvibini takiben Assamble'nin tasvibine bağlı olacaktır. Taraf Devletlerin bu organlarda yer alan temsilcileri, değişiklik teklifini inceleme ve tasvip etme yetkisine sahip olacaklardır. Konsey ve Asamble nin tasvip ettiği değişiklik teklifi, kabul edilmiş olarak telakki edilecektir.

2. Paragraf l'e göre herhangi bir değişikliği tasvip etmeden önce Konsey ve Assamble, değişikliğin 155 inci maddeye göre toplanacak olan İnceleme Konferansına kadar Sahanın kaynaklarının keşfedilmesi ve işletilmesi sistemine zarar vermemesini sağlayacaklardır.

Madde 315- Değişikliklerin imzalanması, onaylanması veya değişikliklere katılma ve değişikliklerin otantik metinleri

1. Metin olarak kabul edildikten sonra, bu Sözleşmeye yapılan değişiklikler, aksi değişikliklerin kendilerinde öngörülmedikçe, metin olarak kabul tarihinden itibaren 12 ay süreyle Birleşmiş Milletler New York tâki merkezinde Taraf Devletlerin imzasına açık olacaktır.

2. Madde 306, 307 ve 320, bu Sözleşmeye yapılan bütün değişikliklere uygulanır.

Madde 316- Değişikliklerin yürürlüğe girmesi

1. Paragraf 5'de zikredilenler müstesna olmak üzere bu Sözleşmeye yapılan değişiklikler, Taraf Devletlerin üçte ikisinin veya 60 Taraf Devletin (hangisi daha büyükse) onay veya katılma belgelerini depo etmelerini takip eden otuzuncu günde bu değişiklikleri onaylayan veya onlara katılan Taraf Devletler için yürürlüğe girecektir. Bu gibi değişiklikler, diğer Taraf Devletlerin bu Sözleşmeye göre haklarından yararlanmalarını veya yükümlülüklerini yerine getirmelerini etkilemeyecektir.

2. Bir değişiklik, yürürlüğe girmesi için bu maddede ön görülenden daha büyük sayıda onay veya katılma belgesinin gerekli olacağını öngörebilir.

3. Gerekli onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden sonra paragraf l'de zikredilen bir değişikliği onaylayan veya ona katılan her bir Taraf Devlet için değişiklik, onay veya katılma belgesinin depo edilmesini izleyen otuzuncu günde yürürlüğe girecektir.

4. Bir değişikliğin paragraf l'e göre yürürlüğe girmesinden sonra bu Sözleşmeye taraf olan bir devlet, farklı bir niyeti açıkça belirtmedikçe:

a-değiştirilmiş şekliyle işbu Sözleşmenin bir Tarafı kabul edilir; ve

b- değişiklikle bağlı olmayan herhangi bir Taraf Devlet bakımından değişmemiş şekliyle Sözleşmenin bir tarafı kabul edilir.

5. Münhasıran Saha daki faaliyetlerle ilgili olan herhangi bir değişiklik ve Ek Viya yapılan bir değişiklik, Taraf Devletlerin dörtte-üçünün onay veya katılma belgelerini depo etmelerinden bir yıl sonra bütün Devletler bakımından yürürlüğe girecektir.

6. Değişikliklerin paragraf 5'e göre yürürlüğe girmesinden sonra bu Sözleşmeye taraf olan bir Devlet, Sözleşmeye değiştirilmiş haliyle taraf olmuş kabul edilecektir.

Madde 317- Fesih

1. Bir Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine gönderilen yazılı bir ihbarname ile bu Sözleşmeyi feshedebilir ve fesih sebeplerini belirtebilir. Sebepleri belirtmemek fesihın geçerliliğini etkilemez. Fesih, ihbarname daha sonraki bir tarihi belirtmedikçe, ihbarnamenin alınması tarihinden bir yıl sonra hüküm ifade eder.

2. Bir Devlet, bu Sözleşmeye Taraf iken oluşan mali ve akdi yükümlülüklerinden fesih sebebiyle kurtulmaz. Fesih, bu Sözleşmenin uygulanması suretiyle o Devlet için yaratılan herhangi bir hakkı, yükümlülüğü ve hukuki durumu da etkilemeyecektir.

3. Fesih, herhangi bir Devletin bu Sözleşmeden bağımsız bir şekilde milletlerarası hukuka göre tabi olacağı ve bu sözleşmeye de dere edilmiş olan herhangi bir yükümlülüğü yerine getirme görevini etkilemeyecektir.

Madde 318- Ek'lerin statüsü

Ekler, bu Sözleşmenin ayrılmaz bir parçasını oluşturur ve, açıkça aksi öngörülmedikçe, bu Sözleşmeye veya Kısımlarına yapılan bir yollama, bunlarla ilgili Eklere de yapılmış bir yollama demektir.

Madde 319- Depositer

1. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, bu Sözleşmenin ve değişikliklerinin depoziteleri olacaktır.

2. Depoziterlik işlevlerine ilaveten Genel Sekreter aşağıdakileri yapacaktır.

a- bu Sözleşmeyle ilgili olarak ortaya çıkan genel nitelikteki konularda bütün Taraf Devletlere, Otoriteye ve yetkili milletlerarası teşkilatlara bilgi vermek;

b- Otoriteyi Sözleşmenin ve değişikliklerin onaylanmasından ve bunlara katılmanın resmen teyid edilmesinden ve de Sözleşmenin fesh edilmesinden haberdar etmek;

c- Taraf Devletleri, madde 311. paragraf 4'e göre anlaşmalardan haberdar etmek;

d- Bu Sözleşmeye uygun şekilde benimsenen değişiklikleri, onaylamaları veya katılmaları amacı ile Taraf Devletlere göndermek;

e- Bu Sözleşmeye göre Taraf Devletlerin gerekli toplantılarını organize etmek.

3. (a) Genel Sekreter, 156. maddede zikredilen gözlemcilere de aşağıdakileri iletecektir.

i. paragraf 2(a)'da belirtilen raporları;

ii. paragraf 2(b) ve (c)'de belirtilen raporları; ve

iii. paragraf 2(d)'de belirtilen değişiklik metinlerini.

(b) Genel Sekreter, ayrıca bu gözlemcileri paragraf 2(e)'de belirtilen toplantıları gözlemci olarak katılmak üzere davet edecektir.

Madde 320- Otantik (Orijinal) Metinler

Arapçası, Çincesi, İngilizcesi, Fransızcası, Rusçası ve İspanyolcası aynı şekilde geçerli olan bu Sözleşmenin orijinali, 305. madde, paragraf 2'ye tabi şekilde, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine depo edilecektir.

Usulüne uygun şekilde yetkilendirilen ve imzaları aşağıda görülen tam yetkili temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzaladılar.

Montego Bay'de, bin dokuzyüz seksen iki'nin Aralık ayının onuncu gününde tanzim edildi.

EKLER EK V

UZLAŞTIRMA Bölüm 1

Kısım XV'nin 1 nci Bölümüne Göre Uzlaştırma Prosedürü

Madde 1- Davanın açılması

Eğer bir uyuşmazlığın tarafları, 284 üncü maddeye uygun şekilde, onu bu bölüme göre uzlaştırmaya havale etme konusunda anlamış iseler, bu herhangi bir taraf, uyuşmazlığın diğer taraf ve taraflarına gönderilen bir yazılı ihbarname ile davayı açabilir.

Madde 2- Uzlaştırıcıların listesi

Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği bir uzlaştırıcılar listesi hazırlayacak ve muhafaza edecektir. Herbir Taraf Devlet, her biri hakkaniyet, yetkinlik ve dürüstlük bakımından en yüksek şöhreti haiz bir kimse olan dört uzlaştırıcı aday göstermeye yetkili olacaktır. Bu şekilde aday gösterilen kimselerin isimleri listeyi teşkil edecektir. Eğer herhangi bir zamanda bir Taraf Devletin bu şekilde oluşturulan listeye aday gösterdiği uzlaştırıcıların sayısı dörtten az olursa, o Taraf Devlet, gerekli olan başka adaylar gösterebilir. Bir uzlaştırıcının ismi, onu aday gösteren Devlet tarafından geri çekilinceye kadar listede kalacaktır. Şu kadar ki, bu gibi bir uzlaştırıcı, tayin edilmiş olduğu herhangi bir uzlaşma komisyonunda, komisyon önündeki dava tamamlanıncaya kadar görev yapmaya devam edecektir.

Madde 3- Uzlaşma komisyonunun teşkilatı

Uzlaştırma komisyonu, taraflar başka türlü anlaşmadıkça, aşağıdaki şekilde teşkil olunacaktır:

(a) (f) paragrafı hükümleri saklı kalmak üzere, uzlaştırma komisyonu beş üyeden oluşacaktır.

(b) uzlaştırmayı başlatan taraf, tercihan bu Ek'in 2nci maddesinde belirtilen listeden seçilecek iki uzlaştırıcı tayin edecektir. Taraflar başka türlü anlaşmadıkça, bunlardan biri kendi vatandaşı olabilir. Bu gibi atamalar, bu Ek'in linç maddesinde belirtilen ihbarnameye dahil edilecektir.

(c) uyuşmazlığın diğer tarafı, bu Ek'in 1 inci maddesinde belirtilen ihbarnamenin alınmasından itibaren 21 gün içinde (b) bendinde belirtildiği tarzda iki uzlaştırıcı tayin edecektir. Eğer

atamalar o süre içinde yapılmazsa, işlemleri başlatan taraf, o sürenin bitmesinden itibaren bir hafta içinde, ya diğer tarafa gönderilecek bir ihbarname ile işlemleri sona erdirebilir ya da Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğinden (e) bendine göre atamayı yapmasını isteyebilir.

(d) dört uzlaştırmacının tümünün tayin edilmesinden sonra 30 gün içinde bunları tercihan bu Ek'in 2nci maddesinde belirtilen listeden seçilecek bir beşinci uzlaştırmacıyı tayin edeceklerdir. Bu beşinci uzlaştırmacı, başkan olacaktır. Eğer o süre içinde tayin yapılmazsa, taraflardan herhangi birisi, o sürenin sona ermesinden itibaren bir hafta içinde, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'nden (e) bendine göre tayini yapmasını isteyebilir.

(e) (c) veya (d) bendine göre yapılan bir talebin alınmasından itibaren 30 gün içinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği uyuşmazlığın taraflarına danışmak suretiyle bu Ek'in 2nci maddesinde belirtilen listeden gerekli tayinleri yapacaktır.

(f) herhangi bir münhal üyelik, ilk tayin için öngörüldüğü tarzda doldurulacaktır.

(g) aynı menfaati paylaştıkları konusunu anlaşmayla saptayan iki veya daha fazla taraf müştereken iki uzlaştırmacıyı tayin edeceklerdir. İki veya daha fazla tarafın farklı menfaatlerinin olduğu veya bu aynı menfaati haiz oldukları konusunda anlaşmazlığın olduğu durumlarda, uzlaştırmacıları ayrı ayrı tayin edeceklerdir.

(h) farklı menfaati olan ikiden fazla tarafı kapsayan uyuşmazlıklarda veya aynı menfaatlere sahip olup olmadıkları hususunda anlaşmazlığın olduğu durumlarda taraflar, mümkün olduğu ölçüde, (a) - (f) bentleri uygulayacaklardır.

Madde 4- Prosedür

Uzlaştırma komisyonu, taraflar başka türlü karara bağlamadıkça, kendi prosedürünü kendisi saptar. Komisyon, uyuşmazlık tarafların rızası ile herhangi bir Taraf Devleti görüşlerini sözlü veya yazılı olarak sunmaya davet edebilir. Komisyonun usulü meseleler, rapor ve tavsiyelerle ilgili kararları, üyelerinin çoğunluğu ile alınacaktır.

Madde 5- Dostane çözüm

Komisyon, tarafların dikkatini uyuşmazlığın dostça çözümünü kolaylaştırabilecek herhangi bir tedbire çekebilir.

Madde 6— Komisyonun işlevleri

Komisyon, tarafları dinleyecek, taleplerini ve itirazlarını inceleyecek ve dostça bir çözüme ulaşmak amacıyla taraflara teklifler yapacaktır.

Madde 7- Rapor

1. Komisyon, kuruluşundan itibaren 12 ay içinde raporunu verir. Komisyonun raporu, vanlan anlaşmaları ve, anlaşma yoksa, uyuşmazlıklı konu ile ilgili maddi olaylar ve hukuki durum konusundaki tüm sorunlar bakımından vardığı sonuçları ve komisyonun dostça bir çözüm için uygun göreceği tavsiyeleri kaydedecektir. Rapor, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi edilecek ve uyuşmazlığın taraflarına derhal bildirilecektir.

2. Bulgu veya tavsiyeleri de içeren komisyon raporu tarafları bağlamayacaktır.

Madde 8- Sona erme

Bir çözüme varıldığında, taraflar Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne gönderilen yazılı ihbarname ile rapordaki tavsiyeleri kabul ettiklerinde veya bir taraf bunları reddettiğinde veya raporun taraflara ulaştırılması tarihinden itibaren üç aylık bir süre geçmiş olduğunda uzlaştırma işlemleri (davası) sona erdirilir.

Madde 9- Ücret ve masraflar

Komisyonun ücret ve masraflarını, uyuşmazlığın tarafları karşılayacaktır.

Madde 10- Tarafların usulü (prosedürü) değiştirme hakkı

Uyuşmazlığın tarafları, münhasıran o uyuşmazlığa uygulanacak bir anlaşmayla bu Ek'in herhangi bir hükmünü değiştirebilir.

Bölüm 2

Kısım XV'in Bölüm 3'üne Binaen Uzlaştırma Usulüne Zorunlu

Olarak Gitme

Madde 11- Uzlaştırma işlemleri başlatılması

h Kısım XV, bölüm 3'e uygun şekilde, bu bölümdeki uzlaştırmaya havale edilebilecek bir uyuşmazlığın herhangi bir tarafı, uyuşmazlığın diğer taraf veya taraflarına gönderilecek yazılı bir ihbarnama ile (uzlaştırma) işlemlerini (davasını) başlatabilir.

2. Paragraf l'e göre haberdar edilen uyuşmazlığın herhangi bir tarafı, bu gibi (uzlaştırma) işlemlerine (davaya) gitmeyi kabul etmeye mecbur olacaktır.

Madde 12- Uzlaştırmaya cevap vermeme veya gitmeme

Bir uyuşmazlığın bir tarafının veya taraflarının uzlaştırma davasının açılması ile ilgili ihbara cevap vermemesi veya bu gibi bir davaya gitmemesi, davanın yürütülmesi için bir engel teşkil etmez.

Madde 13- Yetki

Bu bölüme göre, hareket eden bir uzlaştırma komisyonunun yetkisinin olup olmadığı konusundaki bir anlaşmazlık, komisyon tarafından karara bağlanacaktır.

Madde 14 - Bölüm l'in uygulanması

Bu Ek'in 2 ila 10 uncu maddeleri, bu bölüm hükümlerine tabi olarak uygulanacaktır.

EK VI

MİLLETLERARASI DENİZ HUKUKU MAHKEMESİNİN STATÜSÜ

Madde 1- Genel hükümler

1. İşbu suretle Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesi kurulmuştur ve bu Sözleşme hükümlerine ve bu Statüye uygun şekilde çalışacaktır.

2. Mahkemenin merkezi, Federal Alman Cumhuriyeti nin Hamburg Serbest Hanseatik kentinde olacaktır.

3. Mahkeme, arzuladığı takdirde başka yerlerde de oturum yapabilir ve görevlerini yerine getirebilir.

4. Bir uyuşmazlığın Mahkemeye havale edilmesi Kısım XI ve XV hükümlerine göre olacaktır.

Bölüm 1

Mahkemenin örgütlenmesi

Madde 2- Yapısı

1. Mahkeme, hakkaniyet ve dürüstlük bakımından en yüksek şöhreti haiz ve deniz hukuku sahasında tanınmış yetkinliğe sahip kimseler arasından seçilen 21 bağımsız üyeden oluşacaktır.

2. Bir bütün olarak mahkemede, dünyanın başlıca hukuk sistemlerinin temsili ve adil coğrafi dağılımı sağlanacaktır.

Madde 3- Üyelik

1. Mahkeme üyelerinin birden fazlası aynı devletin vatandaşı olamaz. Mahkeme üyeliği bakımından birden fazla devletin vatandaşı olarak telakki edilebilecek bir kimse, mutaden medeni ve siyasi haklarını kullandığı devletin bir vatandaşı sayılacaktır.

2. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından saptanan herbir coğrafi gruptan üçten az üye olmayacaktır.

Madde 4- Aday gösterme ve seçimler

1. Herbir Taraf Devlet, bu Ek'in 2 nci maddesinde belirtilen özellikleri taşıyan en fazla iki kişiyi aday gösterebilir. Mahkemenin üyeleri, bu şekilde aday gösterilen kişilerin listesinden seçilecektir.

2. Seçim tarihinden en az üç ay önce, birinci seçimde Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri ve ikinci seçimde Başkatip (Grefye) Taraf Devletlere Mahkeme üyelerinin seçimi için adaylarını iki ay içinde sunmaları için yazılı bir davet yapacaktır. Bu şekilde aday gösterilen bütün kişilerin alfabetik bir listesini, onları aday gösteren Taraf Devletleri de gösterecek şekilde hazırlayacak ve herbir seçim tarihinden önceki son ayın yedinci gününden önce Taraf Devletlere sunacaktır.

3. İlk seçim, bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içinde yapılacaktır.

4. Mahkeme üyeleri, gizli oyla seçilecektir. Seçimlerden birincisi Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'nin çağıracağı bir Taraf Devletler toplantısında ve sonrakiler ise Taraf Devletlerin kabul edeceği bir posedüre göre yapılacaktır. Taraf Devletlerin üçte-ikisi bu toplantıda yeterli (toplantı) çoğunluğunu oluşturacaktır. Mahkemeye seçilen kimseler, oyların en çoğunu alan ve mevcut ve oy kullanan Taraf

Devletlerin üçte-iki çoğunluğunu sağlayan adaylar olacaktır. Şu kadar ki, bu gibi bir çoğunluğun Taraf Devletlerin çoğunluğu da olması gerekir.

Madde 5- Görev süresi

1. Mahkeme üyeleri, dokuz yıl için seçileceklerdir ve yeniden seçilebilirler. Ancak şu kadar ki, ilk seçimde seçile üyelerden yedisinin görev süresi üç senenin sonunda sona erecek ve diğer yedi üyenin süresi altı yılın sonunda sona erecektir.

2. Süreleri yukarıda belirtilen ilk üç ve altı yıllık sürelerin sonunda sona erecek olan Mahkeme üyeleri, ilk seçimi hemen takiben Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri tarafından kura ile belirlenecektir.

3. Mahkeme üyeleri, yerleri dolduruluncaya kadar görev yapmaya devam edeceklerdir. Yerine yenileri atandığı halde daha önce başlamış oldukları daralan bitireceklerdir.

4. Bir mahkeme üyesinin istifa etmesi halinde istifa mektubu Mahkeme Başkanına gönderilecektir. Mektubun alınması üzerine o üyelik boşalır.

Madde 6- Münhal üyelikler

1. Münhal üyelikler, ilk seçimde öngörülen aynı yöntemle, şu şekilde, doldurulacaktır: Mahkeme Başkatipli, üyeliğin boşaltılmasından itibaren bir ay içinde bu Ek'te öngörülen davetleri yapacak ve seçim tarihi Mahkeme Başkanı tarafından Taraf Devletlerle itişare ettikten sonra saptanacaktır.

2. Süresi bitmemiş bir üyenin yerine geçen bir mahkeme üyesi, selefinin görev süresi kadar görevde kalacaktır.

Madde 7- Bağdaşmayan faaliyetler

1. Hiçbir mahkeme üyesi, herhangi bir siyasi veya idari görevi yapamaz veya deniz veya deniz dibi kaynaklarının araştırılması veya işletilmesi veya deniz ya da deniz dibinin diğer ticari kullanımları ile ilgili herhangi bir teşebbüsün herhangi bir faaliyeti ile aktif bir şekilde bağlantılı olamaz veya mali bakımdan ilgilenemez.

2. Hiçbir mahkeme üyesi herhangi bir davada temsilci, müdafii veya avukat olamaz.

3. Bu noktalarla ilgili herhangi bir şüphe, Mahkemenin hazır bulunan diğer üyelerinin çoğunluğu ile karara bağlanacaktır.

Madde 8- Üyelerin belirli bir davaya katılmaları ile ilgili şartlar

1. Mahkemenin hiçbir üyesi, daha önce taraflardan birinin temsilcisi, müdafii veya avukatı olarak veya bir milli veya milletlerarası mahkeme veya yargı yerinin bir üyesi olarak veya başka bir sıfatla katıldığı herhangi bir davanın kararına katılamaz.

2. Eğer, özel bir sebeple, Mahkemenin bir üyesi belirli bir davanın kararma katılmaması gerektiği görüşünde ise, Mahkeme Başkanını bundan haberdar eder.

3. Eğer Başkan, özel bir sebeple mahkeme üyelerinden birisinin belirli bir davaya katılmaması görüşünde ise, o üyeyi bundan haberdar eder.

4. Bu noktalarla ilgili herhangi bir şüphe, Mahkemenin mevcut diğer üyelerinin çoğunluğunun kararı ile çözüme bağlanacaktır.

Madde 9- Gerekli şartları yerine getirmenin sona ermesinin sonuçları

Eğer, Mahkemenin diğer üyelerinin tümünün görüşüne göre, bir üye gerekli şartları yerine getirmekten çıktıysa, Mahkeme Başkanı, onun sandalyesini münhal ilan edecektir.

Madde 10- İmtiyaz ve muafiyetler

Mahkemenin üyeleri, Mahkemenin işiyle iştigal etmeye başladığında diplomatik imtiyaz ve muafiyetlerden yararlanacaklardır.

Madde 11- Üyelerin (göreve başlarken) yaptıkları resmi beyan

Mahkemenin her üyesi, görevlerine başlamadan önce açık oturumda, yetkilerini tarafsız ve vicdanın gereklerine uygun bir şekilde kullanacağı hususunda resmi bir beyanda bulunacaktır.

Madde 12- Başkan, Başkan Yardımcısı ve Başkatipli

1. Mahkeme, Başkan ve Başkan Yardımcısını üç yıllık bir süre için seçecektir; yeniden seçilmeleri mümkündür.

2. Mahkeme, Başkatipliğini tayin edecektir ve gerekli görebileceği başka memurların da tayin edilmelerini öngörebilir.

3. Başkan ve Başkatipli, Mahkemenin merkezinde ikamet edeceklerdir.

Madde 13- Toplantı yeter sayısı

1. Mahkemenin hazır bulunan bütün üyeleri oturuma katılacaklardır; Mahkemenin teşkili için seçilmiş 11 üyeye ihtiyaç vardır.

2. Bu Ek'in 17 nci maddesi hükümleri saklı kalmak üzere, Mahkeme, Bu Ek'in 14 ve 15 inci maddelerinde öngörülen dairelerin etkin şekilde işlemlerini dikkate alarak belirli bir uyuşmazlığın görüşülmesi için hangi üyelerin Mahkemeyi teşkil etmek üzere hazır olduğunu belirleyecektir.

3. Mahkemeye sunulan bütün uyuşmazlıklar ve müracaatlar, bu Ek'in 14 üncü maddesi uygulanmadıkça veya taraflar, uyuşmazlığın bu Ek'in 15 inci maddesine göre ele alınmasını istemedikçe, Mahkeme tarafından yargılanacak ve karara bağlanacaktır.

Madde 14- Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi

Bu Ek'in 4 üncü bölümüne uygun şekilde bir Deniz Dibi Uyuşmazlıkları Dairesi kurulacaktır. Yetkisi ve işlevleri Kısım XI, bölüm 5'de öngörüldüğü şekilde olacaktır.

Madde 15- Özel Daireler

1. Mahkeme, belirli kategori uyuşmazlıkları ele almak üzere uygun göreceği, üç veya daha fazla seçilmiş üyeden oluşan, daireler teşkil edebilir.

2. Mahkeme, eğer taraflar isterse, kendisine havale edilmiş olan belirli bir uyuşmazlığı ele almak üzere bir daire teşkil edecektir. Böyle bir dairenin yapısı, tarafların tasvibi ile Mahkeme tarafından karara bağlanacaktır.

3. İşleri süratlendirmek amacı ile Mahkeme, her yıl, uyuşmazlıkları basit usulle yargılayıp karara bağlayacak beş seçilmiş üyeden oluşan bir daire teşkil edecektir. Belirli bir davaya bakamayan üyelerin yerini doldurmak üzere iki yedek üye seçilecektir.

4. Eğer taraflar isterse, uyuşmazlıklar bu maddede öngörülen dairelerce yargılanıp karara bağlanacaktır.

5. Bu maddede ve bu Ek'in 14 cü ve 15ci maddelerinde öngörülen herhangi bir daire tarafından verilen bir karar, Mahkeme tarafından verilmiş telakki edilecektir.

Madde 16- Mahkemenin İç Tüzüğü

Mahkeme, işlevlerini yapmak için kurallar tanzim edecektir. Özellikle, usûl kurallarını vazedecektir.

Madde 17- Üyelerin Milliyeti

h Uyuşmazlığın taraflarından herhangi birisinin vatandaşlığında olan Mahkeme üyeleri, Mahkeme üyesi olarak davaya katılma hakkını muhafaza edeceklerdir.

2. Uyuşmazlığa Mahkemede bakıldığı zaman eğer taraflardan birinin vatandaşlığında olan bir kimse zaten Mahkemenin üyesi bulunuyorsa, uyuşmazlığın diğer herhangi bir tarafı, Mahkemede üye olarak görev yapmak üzere bir kimseyi seçebilir.

3. Uyuşmazlığa Mahkemede bakıldığı zaman eğer tarafların vatandaşlığını haiz Mahkeme üyesi yoksa, taraflardan her birisi Mahkemede üye olarak görev yapmak üzere bir kimseyi seçebilir.

4. Bu madde, bu Ek'in 14cü ve 15ci maddelerinde zikredilen davalara da uygulanır. Bu gibi hallerde, Başkan, taraflarla istişare halinde, daireye oluşturan belirlenmiş üyelerden gerektiği kadarına, ilgili tarafların vatandaşı olan Mahkeme üyelerine ve bu olmazsa (kendi vatandaşı hakim yoksa) veya bu üyeler mahkemede bulunamayacaklarsa, tarafların özellikle seçtikleri üyelere yerlerini vermelerini isteyecektir.

5. Aynı menfaati paylaşan birkaç taraf varsa, bunlar, aşağıda belirlilen hükümler bakımından, tek bir taraf telakki edheceklerdir. Bu konudaki herhangi bir şüphe, Mahkemenin kendisi tarafından çözülecektir.

6. 2ci, 3cü ve 4cü paragraflara göre seçilen üyeler, bu Ek'in 2ci, 8ei ve 1 lci maddelerinde aranan şartları yerine getireceklerdir. Diğer meslektaşları ile eşit şekilde karara katılacaklardır.

Madde 18- Üyelerin Ücreti

1. Mahkemenin seçilmiş her bir üyesi, yıllık bir tahsisat alacaktır ve görev yaptığı her gün için özel bir tahsisat alacaktır, şu kadar ki herhangi bir üyeye ödenecek toplam özel tahsisat, yıllık tahsisat miktarını aşmayacaktır.

2. Başkan, özel bir yıllık tahsisat alacaktır.

3. Başkan Yardımcısı, Başkan vekilliği yaptığı her gün için özel bir tahsisat alacaktır.

4. Mahkemenin seçilmiş üyeleri dışında kalan ve bu Ek'in 17ci maddesine göre seçilmiş olan üyeler, görev yaptıkları her gün için tazminatı alacaklardır.

5. Maaşlar, tahsisatlar ve tazminat zaman zaman Taraf Devletlerin toplantılarında, Mahkemenin iş gücü dikkate alınarak, karara bağlanacaktır.

6. Başkatibin maaşı, Mahkemenin teklifi üzerine, Taraf Devletlerin toplantılarında karara bağlanacaktır.

7. Taraf Devletlerin toplantılarında kabul edilen Düzenlemeler, Mahkeme üyelerine ve Başkatibe emekli maaşının verebilme şartlarını ve Mahkeme üyeleri ile Başkatibe yolluk masraflarının verilebilmesi şartlarını belirleyecektir.

8. Maaş, tahsisat ve tazminat, vergiden muaf olacaktır.

Madde 19- Mahkeme Masrafları

1. Mahkemenin masrafları, Taraf Devletlerin toplantılarında kabul edilen şartlara ve usullere uygun şekilde Taraf Devletler ve Otorite tarafından karşılanacaktır.

2. Mahkemenin baktığı bir uyuşmazlığa Taraf devletler dışında bir birimin veya Otoritenin taraf olması halinde, Mahkeme bu tarafın Mahkeme masraflarına yapacağı katkı payını belirleyecektir.

Bölüm 2 Yetki

Madde 20- Mahkemede Dava Açabilme

1. Mahkeme, bütün Taraf Devletlere açık olacaktır.

2. Mahkeme, Kısım XI'de açıkça öngörülen herhangi bir davada veya dalanın bütün taraflarının kabul ettiği ve Mahkemeye yargı yetkisi veren diğer herhangi bir anlaşmaya göre sunulan herhangi bir davada Taraf Devletlerden başka kurumlara (da) açık olacaktır.

Madde 21- Yargı yetkisi

Mahkemenin yargı yetkisi, bu Sözleşmeye uygun şekilde sunulan bütün uyuşmazlıkları ve bütün başvuru ve Mahkemeye yetki veren diğer herhangi bir anlaşmada özellikle öngörülen bütün sorunları kapsayacaktır.

Madde 22- Diğer anlaşmalara tabi olan anlaşmazlıkların havale edilmesi

Yürürlükte olan ve bu Sözleşmenin kapsamına giren bir konuyla ilgili bir anlaşma veya sözleşmenin bütün tarafları isterse, bu gibi bir anlaşmanın veya sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili bütün uyuşmazlıklar, böyle bir anlaşmaya uygun şekilde, Mahkemeye sunulabilir.

Madde 23- Uygulanacak hukuk

Mahkeme, bütün uyuşmazlıkları ve başvuruları 293 cü maddeye uygun şekilde karara bağlayacaktır.

Bölüm 3 Usul

Madde 24- Davanın açılması

1. Uyuşmazlıklar, yerine göre, ya özel bir anlaşmanın Başkatibe bildirilmesi ya da yazılı başvurunun Mahkemeye sunulması yoluyla havale edilebilir. Herbir durumda, uyuşmazlığın konusu ve taraflar gösterilecektir.

2. Başkatip, derhal özel anlaşma veya başvuruyu tüm ilgililere bildirir.

3. Başkatip, ayrıca bütün Taraf Devletleri haberdar edecektir.

Madde 25- Geçici tedbirler

1. 290 cı maddeye uygun şekilde Mahkeme ve Deniz Dibi Uyuşmazlıklar Dairesi, geçici tedbirlere hükmetme yetkisine sahip olacaktır.

2. Eğer Mahkeme, toplantı halinde değilse, veya toplantıda yeter sayısını oluşturacak sayıda üye mevcut değilse, geçici tedbirler, bu Ek'in 15ci maddesi 3cü paragrafına göre oluşturulan ve basit yargılama usulü ile çalışan daire tarafından hükmedilecektir. Bu Ek'in 15ci maddesi 4cü paragrafı hükmüne bakmaksızın, bu gibi tedbirler uyuşmazlığın herhangi bir tarafın talebi üzerine alınabilir. Mahkeme tarafından temyizden incelenebilir ve revizyona tabi tutulabilirler.

Madde 26- Duruşma (tarafların dinlenmesi)

1. Duruşmayı Başkan yönetir veya Başkanın kendisi başkanlık yapamıyorsa, Başkan Yardımcısı yönetir. Hiçbiri başkanlık yapacak durumda değilse, Mahkemenin mevcut en kıdemli hakimî duruşmaya başkanlık edecektir.

2. Mahkeme aksini kararlaştırmadıkça veya kimsenin duruşmaya alınmamasını talep etmedikçe,

duruşma kamuya açık olacaktır.

Madde 27- Davanın idaresi

Mahkeme, davanın yürütülmesi (idaresi) ile ilgili kararlar alacak, her bir tarafın iddialarını serdedecekleri biçim ve zamanı saptayacak ve delillerin toplanması ile ilgili tüm düzenlemeleri yapacaktır.

Madde 28- Gıyap

Taraflardan birisi Mahkemeye çıkmazsa veya davasını savunmazsa, diğer taraf Mahkemeden davaya devam etmesini ve kararını vermesini talep edebilir. Bir tarafın yokluğu veya savunmasını yapmaması bir dava engeli teşkil etmeyecektir. Kararı vermeden önce Mahkemenin sadece uyuşmazlığa bakma yetkisi olduğu konusunda değil, talebin madden ve hukuken yerinde olduğu konusunda da kendisini tatmin etmesi gerekir.

Madde 29- Karar çoğunluğu

1. Bütün sorunlar, Mahkemenin mevcut üyelerinin çoğunluğu ile karara bağlanacaktır.
2. Olayların eşitliği halinde, Başkan veya onun yerine hareket eden üyenin oyu belirleyici olacaktır.

Madde 30- Karar

1. Karar, istinat ettiği gerekçeleri belirletecektir.
2. Karara katılmış olan Mahkeme üyelerinin isimlerini içerecektir.
3. Eğer karar, tamamen veya kısmen Mahkeme üyelerinin oybirliği görüşünü yansıtmıyorsa, herhangi bir üye ayrı görüş belirtmeye yetkilidir.
4. Karar, Başkan veya Başkatip tarafından imzalanacaktır. Uyuşmazlığın tarafları gerektiği şekilde haberdar edildikten sonra hüküm tefhim edilecektir (kamuya açık bir oturumda okunacaktır).

Madde 31- Müdahale talebi

1. Herhangi bir Taraf Devlet, herhangi bir uyuşmazlıkta verilecek kararla etkilenebilecek hukuki nitelikte bir menfaati olduğu görüşündeyse, müdahale etmek amacı ile Mahkemeye talepte bulunabilir.
2. Bu talebi karara bağlamak yetkisi Mahkemeye aittir.
3. Eğer müdahale talebi kabul edilirse, Mahkemenin uyuşmazlıkla ilgili karar, müdahale eden devletin müdahale ettiği meselelerle ilgili olduğu ölçüde müdahale eden devleti bağlayacaktır.

Madde 32- Yorumlama veya uygulama durumlarında müdahale hakkı

1. Bu Sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması söz konusu olduğunda Başkatip bütün Taraf Devletleri derhal haberdar edecektir.
2. Bu Ek'in 21 ci veya 22ci maddesine binaen bir anlaşmanın yorumlanması veya uygulanması söz konusu olduğunda Başkatip anlaşmanın bütün taraflarını haberdar edecektir.
3. 1ci ve 2 ci paragraflarda anılan her bir taraf, davaya müdahale etme hakkına sahiptir; eğer bu hakkı kullanırsa, karara göre yapılan bir yorum avını şekilde on da bağlayacaktır.

Madde 33- Kararların nihailiği ve bağlayıcılığı

1. Mahkemenin karar, nihaidir ve uyuşmazlığın bütün tarafları ona riayet edecektir.
2. Karar, yalnızca taraflar arasında ve o mahsus uyuşmazlık bakımından bağlayıcı olacaktır.
3. Kararın anlamı veya kapsamı ile ilgili bir uyuşmazlık halinde, Mahkeme herhangi bir tarafın talebi üzerine onu yorumlayacaktır.

Madde 34- Masraflar

Mahkeme tarafından başka türlü kararlaştırılmadıkça, her bir taraf kendi masraflarını karşılayacaktır.

Bölüm 4

Deniz Dibi Uyuşmazlıklar Dairesi

Madde 35- Yapısı

1. İşbu Ek'in 14 üncü maddesinde zikredilen Deniz Dibi Uyuşmazlıklar Dairesi, 11 üyeden oluşacaktır. Üyeler, Mahkemenin seçilmiş üyelerinin arasından mahkeme üyelerinin oyçoğunluğu ile seçilecektir.
2. Daire üyelerinin seçiminde dünyanın başlıca hukuk sistemlerinin temsili ile adil bir coğrafi dağılım sağlanacaktır. Otorite'nin Asamblesi bu gibi temsil ve dağılımla ilgili genel mahiyette tavsiye kararları alabilir.
3. Dairenin üyeleri her üç yılda bir seçilecektir ve ikinci defa seçilebilirler.

4. Daire, üyeleri arasında Başkanım seçecektir Başkan, Dairenin görev süresi kadar görev yapacaktır.

5. Eğer herhangi bir dava, Dairesinin seçildiği 3 yıllık sürenin sonuna kadar karara bağlanamazsa, Daire orjinal yapısıyla kalan görev süresi kadar görevde kalacaktır.

6. Dairede bir boşluk meydana gelirse Mahkeme, üyeleri arasında bir halef seçecektir Yeni üye, selefinin geriye kalan görev süresi kadar grevde kalacaktır.

7. Dairenin toplantı yeter sayısı (quorum), Mahkemece seçilmiş yedi üyeden teşekkül eder.

Madde 36- Ad Hoc (Konuya Özel) Daireler

1. Deniz Dibi Uyuşmazlıklar Dairesi, kendisine 188 inci madde, 1(b) paragrafına göre sunulmuş olan belirli bir uyuşmazlığa bakmak üzere üç üyesinden oluşan bir ad hoc daire kurulacaktır. Bu gibi bir dairenin yapısı, tarafların onayını alan Deniz Dibi Uyuşmazlıklar Dairesi tarafından karara bağlanacaktır.

2. Eğer taraflar, bir ad hoc dairenin yapısı üzerinde anlaşamazsa, uyuşmazlığın her bir tarafı bir üye tayin edecek ve üçüncü üye onların anlaşması ile tayin edilecektir. Eğer anlaşamazlarsa veya herhangi bir taraf kendi tayinini yapmazsa, Deniz Dibi Uyuşmazlıklar Dairesi, taraflara danıştıktan sonra, derhal üyeleri arasından tayin veya tayinleri yapacaktır.

3. Ad hoc dairenin üyeleri, uyuşmazlık taraflarının hizmetinde veya vatandaşlığında olamazlar.

Madde 37- Başvurabilme

Daire, Taraf Devletlere, Otorite'ye ve Kısım XI, Bölüm 5'te belirtilen diğer kurumlara (entities) açık olacaktır.

Madde 38- Uygulanacak hukuk

293 üncü maddenin hükümlerine ilaveten Daire şunları uygulayacaktır:

(a) Otorite'nin bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilmiş kural, düzenleme ve prosedürleri; ve

(b) kontratlarla ilgili meselelerde Saha içi faaliyetlerle ilgili kontrat hükümleri.

Madde 39- Daire kararlarının yerine getirilmesi

Dairenin kararları, ülkesinde icra istenen Taraf Devletin en yüksek mahkemesinin karar veya emirleri ile aynı tarzda Taraf Devletlerin ülkelerinde icra edilebilecektir.

Madde 40- Bu Ek'in diğer bölümlerinin uygulanabilirliği

1. İşbu Ek'in bu bölümle bağdaşmazlık etmeyen diğer bölümleri, Daireye (de) uyulanır.

2. İştiraki görüşlerle ilgili işlevlerini yerine getirirken, Daire bu Ek'in Mahkeme önündeki prosedürlerle ilgili hükümleri ile bu hükümlerin uygulanabilirliğinin kabul ettiği ölçüde esinlenecektir.

Bölüm 5 Değişiklikler

Madde 41- Değişiklikler

1. Bölüm 4 dışında bu Ek'te yapılacak değişiklikler, ancak 313 üncü maddeye uygun şekilde veya bu Sözleşmeye uygun şekilde toplanan bir konferansta konsensusla kabul edilebilir.

2. Bölüm 4'te yapılacak değişiklikler, ancak 314 ncü maddeye uygun şekilde yapılabilir.

3. Mahkeme, bu statüye zararı gördüğü değişiklikleri, Taraf devletlere incelemeleri amacıyla yazılı bildirimde bulunmak suretiyle teklif edebilir.

EK VII TAHKİM

Madde 1- Davanın açılması

XV, Kısım hükümleri saklı kalmak üzere, uyuşmazlığın herhangi bir tarafın uyuşmazlığı, uyuşmazlığın diğer taraf veya taraflarına gönderilecek yazılı ihbarname ile işbu Ek'te öngörülen tahkim mercilerine sunabilir. İhbarname, bir talep beyanı ile talebin dayandığı sebepleri içerecektir.

Madde 2- Hakemler listesi

1. Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği, bir hakemler listesi hazırlayacak ve muhafaza edecektir. Herbir Taraf Devlet, dört hakemi aday göstermeye yetkili olacaktır. Bunların her biri, denizcilik alanında tecrübeleri olan ve adil olma, yetkinlik ve dürüstlük bakımlarından en yüksek şöhreti haiz olan bir kimse olacaktır. Bu şekilde aday gösterilen kimselerin isimleri, listeyi oluşturacaktır.

2. Eğer bir Taraf Devletin bu şekilde oluşturulan listede aday gösterdiği hakemler herhangi bir zamanda dördün altına düşerse, o Devlet gerekli olan daha başka adaylar göstermeye yetkili olacaktır.

3. Bir hakemin ismi, onu aday gösteren Devlet tarafından geri alınıncaya kadar listede kalacaktır. Şu kadar ki, böylesi bir hakem tayin edilmiş olduğu herhangi bir hakem mahkemesinde, derdest dava

tamamlanıncaya kadar görev yapacaktır.

Madde 3- Hakem mahkemesinin teşkili

Bu Ek'e göre açılacak davalar bakımından hakem mahkemesi, taraflar başka türlü anlaşmadıkça, aşağıdaki şekilde teşkil edilecektir:

(a) (g) paragrafı saklı kalmak üzere, hakem mahkemesi beş hakemden oluşacaktır.

(b) dava açan taraf, tercihan işbu Ek'in 2nci maddesinde belirtilen listeden seçilen, kendi vatandaşı da olabilen bir üye tayin edecektir. Bu tayin, bu Ekin 1 inci maddesinde belirtilen ihbarnameye dahil edilecektir.

(c) uyuşmazlığın diğer tarafı, bu Ek'in linçi maddesinde zikredilen ihbarnamenin alınmasından itibaren 30 gün içinde tercihan listeden seçilecek, kendi vatandaşı da olabilen bir üye tayin edecektir. Eğer tayin o süre içinde yapılmazsa, dava açan taraf, o sürenin sona ermesinden itibaren iki hafta içinde, tayinin (e) paragrafına (bendine) göre yapılmasını talep edebilir.

(d) diğer üç üye taraflar arasında anlaşma ile tayin edilecektir. Tercihan listeden seçilecekler ve taraflar başka türlü anlaşmadıkça, üçüncü bir devletin vatandaşlığını haiz kimseler olacaktır. Uyuşmazlığın tarafları, mahkemenin

başkanını bu üç üye arasından seçeceklerdir, eğer bu Ek'in 1 inci maddesinde belirtilen ihbarnamenin alınmasından itibaren 60 gün içinde taraflar, anlaşma ile tayin edilecek mahkeme üyelerinin bir veya daha fazlasının tayin edilmesi üzerinde veya Başkanın tayini üzerinde anlaşamazlarsa, geriye kalan tayin ve tayinler, uyuşmazlığın bir tarafının talebi üzerine, (e) bendine göre yapılacaktır. Bu gibi bir talep, yukarıda belirtilen 60 günlük süresinin geçmesinden itibaren iki hafta içinde yapılacaktır.

(e) taraflar bir tayinin (c) ve (d) bendlerine göre tarafların üzerinde anlaştığı bir kimse veya üçüncü devlet tarafından yapılması konusunda anlaşmadıkça, Milletlerarası Deniz Mahkemesi Başkanı gerekli tayinleri yapacaktır. Eğer Başkan bu bende göre hareket edemiyorsa veya uyuşmazlık tarafından birinin vatandaşı ise, tayin, milletlerarası Deniz Mahkemesinin hazır bulunan ve taraflardan birinin vatandaşı olmayan ikinci en kıdemli üyesi tarafından yapılacaktır, bu bende belirtilen tayinler, bu Ek'in 2 nci maddesinde belirtilen listeden talebin alınmasından itibaren 30 gün içinde ve taraflarla istişare halinde yapılacaktır, bu şekilde tayin edilen üyeler, değişik tabiiyette olacaklar ve uyuşmazlığın herhangi bir tarafının hizmetinde olamazlar, ülkesinde mutaden İkamet edemezler veya tabiiyetinde olamazlar.

(f) herhangi bir boşalma, ilk tayin için öngörülen usulle doldurulur.

(g) aynı menfaati paylaşan taraflar, Mahkemenin bir üyesini müştereken anlaşma ile tayin edeceklerdir. Değişik menfaatleri olan birkaç tarafın olması veya aynı menfaati paylaştıkları hususunda anlaşmazlığın olduğu durumlarda, bunların herbiri Mahkemenin bir üyesini tayin edecektir. Mahkemeye taraflarca ayrı ayrı tayin edilen üyelerin sayısı, tarafların müştereken tayin edecekleri üyelerin sayısından bir üye daha az olacaktır.

(h) ikiden fazla tarafı içeren uyuşmazlıklarda, (a)-(f) bendleri hükümleri mümkün olan azami ölçüde uygulanacaktır.

Madde 4- Hakem mahkemesinin işlevleri

İşbu ek'in 3 üncü maddesine göre teşkil edilen bir hakem mahkemesi, bu Ek'e ve bu Sözleşmenin diğer hükümlerine uygun şekilde işlev yapacaktır.

Madde 5- Prosedür

Uyuşmazlığın tarafları başka türlü anlaşmadıkça, hakem mahkemesi her bir tarafa savunma yapmak ve davasını sunmak üzere tüm olanakları sağlamak suretiyle kendi prosedürünü kendisi tayin eder.

Madde 6- Uyuşmazlık taraflarının görevleri

Uyuşmazlığın tarafları, hakem mahkemesinin çalışmasını kolaylaştıracak ve bilhassa, kendi kanunlarına uygun şekilde ve elindeki tüm olanakları kullanarak aşağıdakileri gerçekleştirecektir:

(a) (hakem mahkemesine) tüm ilgili dokümanları, kolaylıkları ve bilgiyi vermek; ve

(b) gerektiğinde şahit veya uzman (bilirkişi) çağırmasına, kanıtları almasına ve davanın ilgili olduğu mahalleri ziyaret etmesine imkan verme.

Madde 7- Masraflar

Davanın özel şartları sebebiyle hakem mahkemesi başka türlü karar almadıkça, üyelerin ücretleri dahil mahkeme masrafları eşit şekilde uyuşmazlığın taraflarına aittir.

Madde 8- Gerekli karar çoğunluğu

Hakem mahkemesinin kararları, üyelerin çoğunluğu ile alınacaktır. Üyelerinin yandan daha azmin oylamaya katılmaması veya çekimser kalması, Mahkemenin bir karar almasına engel teşkil etmez. Oyların eşitliği halinde Başkanın oyu sonucu tayin edecektir.

Madde 9- Duruşmaya çıkmama (gıyap)

Eğer uyuşmazlığın taraflarından birisi hakem mahkemesine çıkmazsa veya davasını savunmazsa, diğer taraf mahkemeden davaya devam etmesini ve kararnı vermesini isteyebilir. Bir tarafın yokluğu veya davasını savunmaması davanın yürütülmesi için bir engel teşkil etmez. Kararını vermeden önce hakem mahkemesinin, sadece uyuşmazlık bakımından yetkili olduğu konusunda değil, fakat talebin maddi ve hukuki bakımdan doğru olduğu konusunda da kendini tatmin etmesi gerekir.

Madde 10- Karar

Hakem mahkemesinin kararı, uyuşmazlığın konusu ile sınırlı olacak ve dayandığı gerekçeleri ifade edecektir. Katılan üyelerin isimlerini ve karar tarihini içerecektir. Mahkemenin herhangi bir üyesi, karara ayrı görüşünü veya muhalefet görüşünü ekleyebilir.

Madde 11- Kararın nihailiği

Karar, nihai olacak ve uyuşmazlığın tarafları önceden bir temyiz mercii üzerinde anlaşmış olmadıkça, temyiz edilemez.

Uyuşmazlığın tarafları (karara) uyacaklardır.

Madde 12- Kararın yorumlanması veya uygulanması

1. Kararın yorumlanması veya uygulanma tarzı bakımından uyuşmazlığın tarafları arasında ortaya çıkabilecek herhangi bir anlaşmazlık, herhangi bir tarafça karar vermiş olan hakem mahkemesine sunulabilir. Bu amaçla, Mahkemedeki herhangi bir münhal üyelik, mahkeme üyelerinin ilk tayinleri için öngörüldüğü tarzda doldurulacaktır.

2. Bu gibi herhangi bir anlaşmazlık, uyuşmazlığın bütün taraflarının mü- tabakatı ile 287 nci maddeye göre başka bir Mahkemeye veya yargı yerine havale edilebilir.

Madde 13- Taraf devletlerden başka kurumlara (entities) uygulama

Bu Ek'in hükümleri, mutas mutandis, Devletlerden başka kurumların (entities) karıştığı herhangi bir kuruma (da) uygulanacaktır.

EK - 3

KITA SAHANLIĞININ TORAK ALTI VE DENİZ YATAĞININ DOĞAL KAYNAKLARI
HAKKINDA 2667 (NOLU) VE 28 EYLÜL 1945 TARİHLİ (ABD) BAŞKANLIK DUYURUSU
(TRUMAN BİLDİRİSİ)⁽¹⁾

Madem ki ABD Hükümeti, yeni petrol kaynaklarına ve diğer minerallere dünya çapında duyulan çok şumüllü ihtiyacın farkında olarak, bu kaynakları keşfetme ve hazır hale getirme çabalarının teşvik edilmesi gerektiği görüşündedir; ve

Madem ki ABD'nin yetkili uzmanları, bu kaynakların ABD kıyılarına yakın kıta sahanlığının birçok bölümlerinin altında yer aldığını ve modern teknolojik gelişmelerle birlikte bunları kullanmanın zaten mümkün hâle geldiğini veya yakın bir gelecekte bu hâle geleceği görüşündedir; ve

Madem ki bu gelişme oldukça ve olduğu zaman bu kaynaklar üzerindeki yetki tanıma, onların korunması ve akıllı şekilde kullanılması yararına gereklidir; ve

Madem ki ABD Hükümeti'nin görüşüne göre bu kaynakları kullanma veya koruma hususundaki tedbirlerin etkinliği kıyıda yapılacak işbirliğine ve korumaya bağlı olduğu için, kıta sahanlığının kıyı Devletinin kara ülkesinin bir uzantısı ve böylece doğal olarak ona merbut telakki edilebileceği için, bu kaynaklar çok defa ülke içinde bulunan bir maden rezervi veya damarının deniz yönündeki bir uzantısını teşkil edeceği için, ve kendini savunma kivi Devletini kıyısının hemen yakınında bu kaynakların kullanılması için gerekli olan nitelikte faaliyetleri yakından takip etmeye zorunlu kıldığı için, kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal yatakları üzerinde kıta sahanlığına bitişik millet tarafından yetki kullanılması makûl ve adildir;

Şimdi, bu sebeple ben ABD Başkanı H.S. Truman işbu suretle kıta sahanlığının toprak ve deniz yatağının doğal kaynakları hakkında ABD'nin aşağıdaki siyasetini duyuruyorum:

Doğal kaynakları koruma ve akıllı şekilde kullanma aciliyetinden kaygılı olan ABD Hükümeti, açık

denizin altında fakat ABD kıyılarına bitişik kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal kaynaklarını ABD'ye ait, (ABD nin) yetki ve kontrolüne tabi olarak telakki etmektedir. Kıta sahanlığının başka bir Devletin kıyılarına kadar uzandığı veya kıyıları (ABD ile) bitişik konumda olan bir Devletle paylaşıldığı durumlarda, sınır, ABD ve ilgili Devlet tarafından hakça ilkelere uygun şekilde tespit edilecektir. Kıta sahanlığının üzerindeki sulann açık deniz olarak statüsü ve serbest ve engelsiz ulaşım hakları hiçbir surette etkilenmeyecektir.

(*1

A. Gündüz, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, İstanbul, 1988.

EK-4

20 TEMMUZ 1936 TARİHLİ MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

Taraf Devletler

Bulgaristan, Fransa, Büyük Britanya, Yunanistan, İtalya, Japonya, Romanya, Türkiye, Sovyetler Birliği, Yugoslavya,

Japonya 195 1 tarihinde bu Sözleşmeden doğan haklarından feragat etmiştir.

bbb - Boğazlar Rejimi hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936 tarihinde imza edilen Mukavelename (metin)

Haşmetli Bulgarlar Kralı, Fransa Cumhuriyeti Reisi, Haşmetli Büyük Britanya, İrlanda ve Denizaşırı Britanya Ülkeleri Kralı ve Hindistan İmparatoru, Haşmetli Elenler Kralı, Haşmetli Japonya İmparatoru, Haşmetli Romanya Kralı, Türkiye Cumhuriyeti Reisi, Sovyetik Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi İcra Komitesi ve Haşmetli Yugoslavya Kralı;

Boğazlar umumî tabiri altında ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara denizi ve Karadeniz Boğazından geçişi ve seyrisefaini Lozanda 24 Temmuz 1923 tarihinde imza edilmiş olan sulh muahedenesinin 23 üncü maddesi ile tesbit edilen prensibi, Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilinden Devletlerin Karadenizdeki emniyeti çerçevesi dahilinde, koruyacak tarzda tanzim etmek arzusu ile mütehasis olarak,

İşbu mukavelenameyi 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan'da imza edilmiş olan mukavelenamenin yerine ikameye karar vermişler ve mürahas olarak atideki zevatı tayin etmişlerdir:

Bu zevat usulüne muvafık ve müteber görülen selâhiyetnamelerini ibraz ettikten sonra aşağıdaki hükümleri kararlaştırmışlardır:

Madde 1- Yüksek Âkid Taraflar Boğazlarda denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibini kabul ve teyid ederler.

Bu serbestinin istimali bundan böyle işbu Mukavele hükümleri ile tanzim edilir.

KIŞIMI

Ticaret Gemileri

Madde 2- Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece, aşağıdaki 3 üncü maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere hiçbir merasime tâbi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam serbestisinden müstefid olacaklardır. Bu gemiler Boğazların hiç bir limanında tevakküf etmeksizin transit suretile geçtikleri takdirde Türkiye alâkadar makamları tarafından cibayeti bu Mukavelenamenin 1 inci lâhikasında derpiş edilen rüsum veya tekâliften başka hiç bir rüsum veya tekâlîfe tâbi tutulmayacaktır.

Bu rüsum veya tekâlifin cibayetini teshil etmek için Boğazlardan geçecek ticaret gemileri 3 üncü maddede tasrih edilen merkezin memurlarına isimlerini, tabiiyetlerini, tonajlarını, giderecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarî kalır.

Madde 3- Ege Denizinden veya Karadenizden Boğazlara dahil olacak her gemi, beynelmilel sıhhi hükümler çerçevesi dahilinde Türk nizamla vazedilmiş olan sıhhi kontrole tâbi olmak için Boğazlar methaline yakın bir sıhhat merkezinde tevakkuf edecektir. Temiz patenteleri olan veyahut işbu maddenin 2 nci fıkrasındaki hükümlerin şümulüne girmediklerini tasdik eden sıhhi bir beyanname ibraz eyliyen gemiler için bu kontrol gündüz ve gece mümkün olan azamî süratle icra edilecek ve bu gemiler Boğazlardan geçişleri esnasında başka hiçbir tevakkufa mecbur edilmeyeceklerdir.

İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekelihumma veya çiçek vakaları bulunan veyahut içinde yedi günden

az bir zaman evvel bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle bulaşık bir limanı beş defa 24 saatten az bir zamandan beri terketmiş olan gemiler Türk makamlarına tayin edebilecekleri sıhhat zabıta memurlarını irkâb etmek üzere bundan evvelki fıkrada tasrih edilen sıhhat merkezinde tevakkuf edeceklerdir. Bundan dolayı hiç bir rüsum ve tekâlif alınmayacak ve sıhhat zabıta memurları Boğazların mahrecinde bir sıhhat merkezinde indirileceklerdir.

Madde 4- Harb zamanında, Türkiye muharip olmadığı takdirde, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, 2 nci ve 3 üncü maddelerde derpiş edilen şerait dairesinde Boğazlarda geçiş ve seyrüsefer serbestisinden müstefid olacaklardır. Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarî kalır.

Madde 5- Harb zamanında, Türkiye muharip olduğu takdirde, Türkiye ile harb eden bir memlekete mensub olmıyan ticaret gemileri, düşmana hiç bir suretle müzaheret etmemek şartile, Boğazlarda geçiş ve seyrüsefer serbestisinden müstefid olacaklardır.

Bu gemiler Boğazlara gündüz girecekler ve geçiş her defasında Türk makamları tarafından gösterilecek yoldan vaki olacaktır.

Madde 6- Türkiye kendini pek yakın bir harb tehlikesi tehdidine maruz telâkki ettiği takdirde yine 2 nci madde hükümlerinin tatbikatına devam edecektir. Ancak gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişin, her defasm-

Türk makamları tarafından gösterilen yoldan vaki olması lâzımdır.

Kılavuzluk bu takdirde mecburî kılınabilecek, ancak ücrete tâbi olmıyacaktır.

Madde 7- (Ticaret gemileri) tabiri işbu mukavelenamenin ikinci kısım ile istihdaf edilmemiş bütün gemilere şamildir.

KISIM II Harb gemileri

Madde 8- İşbu mukavelename mucibince harb gemileri ve onların vasıfları ile tonajlarının hesabı için muteber olacak tarif işbu mukavelenamenin ikinci lahikasında olan tariftir.

Madde 9- Askerî bahriyenin mayı olsun olmasın mahrukat nakli için hassaten inşa edilmiş olan yardımcı gemileri 13 üncü maddede istihdaf olunan mütekaddim ihbara tâbi tutulmayacak ve Boğazları münferiden geçmek şartile 14 ve 18 inci maddeler mucibince tahdide tâbi tonajlar hesabına girmeyeceklerdir. Bununla beraber sair geçiş şeraiti hususunda harb gemilerine kıyasen muameleye tâbi tutulmakta berdevam olacaklardır.

Bundan evvelki fıkrada istihdaf edilen yardımcı gemiler, derpiş edilen istisnadan ancak teslihatları: sabit hedeflere karşı azamî, 105 milimetre çapında iki top; ve hava hedeflerine karşı azamî, 75 milimetre çapında iki silâhtan fazlasını ihtiva etmediği takdirde istifade edebileceklerdir.

Madde 10- Sulh zamanında hafif suüstü gemileri, küçük muharebe gemileri ve yardımcı gemiler gelerek Karadenize sahilardan gerek olmıyan Devletlere mensub bulunsunlar, hiç bir rüsum ve tekâlîfe tâbi tutulmadan Boğazlardan geçiş serbestisinden istifade edeceklerdir, şu şart ile ki bunlar Boğazlara gündüz ve aşağıdaki 13 üncü ve müteakib maddelerde derpiş edilen şerait dairesinde girerler,

Yukarıki fıkrada istihdaf edilen sınıflara dahil olan gemilerden gayri harb gemileri ancak 11 ve 12 nci maddelerde derpiş edilen hususî şerait dahilinde geçiş hakkını haiz olacaklardır.

Madde 11- Karadeniz sahilaları Devletler 14 üncü maddenin 1 inci fıkrasında derpiş edilen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıhrab gemilerini, Boğazlardan geçirmeğe mezundurlar, şu şart ile ki: bu gemiler Boğazları birer birer ve refaketlerinde en çok iki torpito ile geçerler.

Madde 12- Karadeniz sahilaları Devletler, bu deniz haricinde inşa ettirdikleri veya satın aldıkları denizaltı gemilerini, eğer tezgâha konma veya mubayaadan Türkiye'ye vakti zamanile haber verilmiş ise, üssübahrilerine iltihak etmek üzere, Boğazlardan geçirmek hakkını haiz olacaklardır.

Mezkûr devletlere ait denizaltı gemileri, bu hususta Türkiye'ye tasrihat verilmek şartile, bu deniz haricinde kâin tezgâhlarda tamir edilmek üzere keza Boğazlardan geçebileceklerdir.

Gerek birinci ve gerek ikinci takdirde denizaltı gemileri gündüz ve su üstünde seyrüsefer edecekler ve Boğazlardan münferiden geçeceklerdir.

Madde 13- Harb gemilerinin Boğazlardan geçmesi için Türkiye Hükümetine siyasî tarik ile bir mütekaddim ihbar olmak lâzımdır. Bu mütekad- dim ihbann normal müddeti sekiz gün olacaktır; ancak Karadeniz sahilardan olmıyan Devletler için bu müddetin on beş güne iblâğı arzuya şayandır. Bu mütekaddim ihbarda gemilerin gidecekleri mahal, isimleri, tipleri ve adedleri ile azimette geçiş ledelicab, avdetinde geçiş

tarihleri tasrih edilecektir. Her tarih tebeddülü üç günlük bir mütekaddim ihbara mevzu teşkil edecektir.

Azimet geçişinde Boğazlara giriş ilk mütekaddim ihbarda gösterilen tarihten itibaren on beş gün zarfında vuku bulmalıdır. Bu mühletin inkızasın- dan sonra ilk mütekaddim ihbar için olduğu gibi aynı şerait dahilinde yeni bir mütekaddim ihbar verilecektir.

Geçiş esnasında bahrî kuvvet kumandanı, tevakkufa mecbur olmaksızın, Çanakkale veya Karadeniz Boğazları methalindeki bir işaret istasyonuna emri altındaki kuvvetin sarîh teşekkülünü bildirecektir.

Madde 14- İşbu mukavelenamenin 11 inci maddesinde ve 3 üncü lâhi- kasmda derpiş edilen ahval müstesna olmak üzere Boğazlarda transit halinde bulunabilecek ecnebi bahrî kuvvetlerin azamî tonaj mecmuu 15.000 tonu tecavüz etmiyecektir.

Herhalde bundan evvelki fıkrada istihdaf edilen kuvvetler dokuz gemiden ziyade olamaz.

Karadenize sahildar olan veya olmıyan Devletlere aid olup, 1 7 inci madde ahkâmına tevfikân Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden gemiler bu tonaja dahil olmıyacaklardır.

Keza geçiş esnasında hasara uğramış olan harb gemileri bu tonaja dahil olmıyacaklardır; bu gemiler tamirat esnasında, Türkiye tarafından isdar edilen hususî emniyet ahkâmına tâbi tutulacaklardır.

Madde 15- Boğazlarda transit olarak bulunan harb gemileri hamil bulunabilecekleri hava sefinelerini hiç bir suretle kullanamazlar.

Madde 16- Boğazlarda transit olarak bulunan harb gemileri, hasar veya deniz anzası halleri müstesna olmak üzere, geçişlerine muktazi müddetten fazla Boğazlarda kalamazlar.

Madde 17- Yukanki maddelerin ahkâmı her hangi bir tonaj veya teşekkülde bir bahrî kuvvetin, Türkiye Hükümetinin daveti üzerine Boğazlardaki bir limana mahdud bir müddet için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiç bir surette mâni olamaz. Bu kuvvet Boğazları geldiği yoldan terkedecektir; şu kadar ki, 10, 14 ve 18 inci maddeler ahkâmı mucibince Boğazlardan transit olarak geçmek için matlûb şeraiti haiz ise bu hükümden müstesnadır.

Madde 18- 1. Karadeniz sahildan olmıyan Devletlerin sulh zamanında bu denizde bulundurabilecekleri tonaj mecmuu aşağıdaki veçhile tahdid edilmiştir:

a) Aşağıdaki (b) fıkrasında derpiş edilen hal müstesna olmak üzere mezkûr Devletlerin mecmu tonajı 30.000'i tecavüz etmiyecektir.

b) Şayed herhangi bir zaman Karadenizin en kuvvetli filosunun tonajı işbu mukavelenamenin imzası tarihinde bu denizde en kuvvetli olan filonun tonajını, asgarî 10.000 ton tecavüz ederse (a) fıkrasında tasrih edilmiş olan

30.000 tonluk mecmu tonaj o derecede ve azamî 45.000 tona varıncaya değin tezvid edilecektir. Bu maksadla, sahildar her devlet işbu mukavelenamenin 4 üncü lahikasına tevfikân Türkiye Hükümetine her senenin 1 kânunusani ve 1 Temmuz tarihlerinde Karadenizdeki filosunun tonaj yekûnunu bildirecektir ve Türkiye Hükümeti bu malûmatı sair Yüksek Âkid Taraflara ve keza Akvam Cemiyeti Umumî Kâtibine isal edecektir.

c) Karadenize sahildar olmıyan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj yukanki a) ve b) fıkralarında istihdaf edilen mecmu tonajın üçte ikisini tecavüz etmiyecektir.

d) Bununla beraber Karadeniz sahildan olmıyan bir veya bir kaç Devlet bu denize, İnsanî bir maksadla bahri kuvvetler göndermek istedikleri takdirde, mecmuu hiç bir ihtimalde 8.000 tonu tecavüz edemiyecek olan bu kuvvetler işbu mukavelenamenin, 13 üncü maddesinde derpiş edilen mütekaddim ihbara lüzum olmaksızın aşağıdaki şerait dahilinde Türkiye Hükümetinden istihsal edecekleri müsaade üzerine Karadenize girebileceklerdir. Eğer yukarıdaki a) ve b) fıkralarında istihdaf edilen tonaj mecmuu dolmamışsa ve gönderilmesi talebi edilen kuvvetlerle tecavüz edilmeyecek ise Türkiye Hükümeti kendisine vaki olan talep aldıktan sonra en kısa bir müddet zarfında mezkûr müsaadeyi ita edecektir. Şayed mezkûr mecmu tonaj zaten istimal edilmiş bulunuyorsa veya gönderilmesi talep edilen kuvvetlerle bu yekûn tecavüz edilecek ise, Türkiye Hükümeti, bu müsaade talebinden Karadeniz sahildan Devletleri derhal haberdar edecek ve eğer bu Devletler, haberdar edildiklerinden 24 saat sonra bir itiraz serdetmezler ise alâkadar Devletlere, talepleri hakkında verdiği karan en geç kırk sekiz saatlik nizâmî bir mühlet zarfında bildirecektir.

Karadenize sahildar olmayan Devletler bahrî kuvvetlerinin Karadenize bundan sonraki her duhulü ancak yukanki a) ve b) fıkralarında derpiş edilen mecmu tonajın müsaadesi nisbetinde olacaktır.

2 - Karadenizde bulunmalarının maksadı ne olursa olsun, sahildar olma- yan Devletlerin harb gemileri bu denizde yirmi bir günden ziyade kalamıya- caklardır.

Madde 19- Harb zamanında, Türkiye muharib olmadığı takdirde, harb gemileri 10 ilâ 18 inci maddelerde tasrih edilen şeraitin aynı şerait dahilinde Boğazlardan tam bir geçiş ve seyrisefain serbestisinden müstefid olacaklardır.

Bununla beraber muharib herhangi bir Devletin harb sefinelerinin Boğazlardan geçmesi memnu olacaktır, şu kadar ki işbu, mukavelenamenin 25 inci maddesinin tatbiki şümulüne giren haller ve keza Akvam Cemiyeti mi- sakı çerçevesi dahilinde akdedilip mezkûr misakın 18 inci maddesi ahkâmı mucibince tescil ve neşredilen ve Türkiye'yi bağliyan bir mütekabil müzaheret muahedenamesi mucibince, tecavûze duçar olan bir Devlete yapılacak müzaheret halleri bundan müstesnadır.

Yukanki fıkrada derpiş edilen istisnâ ahvalde 10 ilâ 18 inci maddelerde tasrih edilen tahdidat kabili tatbik olmayacaktır.

Yukanki 2 inci fıkrada vaedilen geçiş memnu yetine rağmen, Karadenize sahildar olan veya olmıyan muharib Devletlere ait olup da mensub bulunduk- lan limanlardan ayrılmış bulunan harb gemileri bu limanlara iltihak etmek müsaadesini haizdirler.

Muharib harb gemilerinin Boğazlarda bir gûna zabt ve müsadereye tevessül etmeleri, muayene hakkını icra eylemleri veya diğer herhangi bir hasma- ne harekette bulunmaları memnudur.

Madde 20- Harb zamanında, Türkiye muharib olduğu takdirde, 10 ilâ 18 inci maddeler ahkâmı tatbik edilmeyecektir; harb gemilerinin geçmesi tamamen Türkiye Hükümetinin rey ve ihtiyanna bırakılacaktır.

Madde 21- Türkiye, kendisini pek yakın bir harb tehlikesi tehdidinde maruz telâkki ettiği takdirde, işbu mukavelenamenin 20 nci maddesi ahkâmını tatbik hakkını haiz olacaktır.

Yukanki fıkranın Türkiye'ye verdiği selâhiyetin Türkiye tarafından istimalinden evvel Boğazlardan geçmiş olup bu suretle mensub bulundukları limanlardan ayrılmış bulunan harb gemileri bu limanlara iltihak edebileceklerdir. Bununla beraber şurası mukarrerdir ki Türkiye, tavır ve hareketi ile işbu maddenin tatbikma sebep olan Devletin gemilerini bu haktan istifade ettirmeyecektir.

Türkiye Hükümeti, yukanki birinci fıkranın kendisine verdiği selâhiyeti istimal ettiği takdirde Yüksek Âkid Taraflara Akvam Cemiyeti Umumî Kâtibine bu hususta bir tebliğ gönderecektir.

Cemiyeti Akvam Konseyi üçte iki ekseriyetle Türkiye'nin bu suretle ittihaz etmiş olduğu tedbirlerin haklı olmadığına karar verirse ve işbu mukavelenamaya veziülümza Yüksek Âkid tarafların ekseriyeti de keza aynı reyde bulunursa, Türkiye Hükümeti bahse mevzu tedbirlerle işbu mukavelenamenin 6 ncı maddesi mucibince alınmış olabilecek tedbirleri refetmeyi taahhüd eder.

Madde 22- İçinde veba, kolera, sarıhumma, lekeli humma veya çiçek vakaları bulunan veyahut içinde yedi günden az bir zaman evvel bu hastalıklar bulunmuş olan harb gemilerde beş defa 24 saatten az bir zamandan beri bulaşık bir limanı terketmiş olan harb gemileri, Boğazları kanantine altına geçecekler ve Boğazların bulaştırılmasına imkân bırakmamak için muktazi tahaffuz tedbirlerini gemi vesaitile ittihaz etmeğe mecbur olacaklardır.

KISIM III

Hava sefineleri

Madde 23- Sivil hava sefinelerinin Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini temin etmek için, Türkiye Hükümeti Boğazların memnu mıntıkaları haricinde bu geçişe mahsus hava yollarını gösterecektir; sivil hava sefineleri Türkiye Hükümetine, arızî uçuşlar için üç gün evvel bir mütekaddim ihbar ve muntazam servis seferleri için geçiş tarihlerini tasrih eden umumî bir mütekaddim ihbar vermek suretile bu yolları kullanabileceklerdir.

Diğer taraftan, Boğazların yeniden askerileştirilmesine rağmen, Türkiye Hükümeti, Türkiye'de mer'i havaî seyrisefer nizamına tevfikân Avrupa ile Asya arasında Türkiye arazisi üzerinden uçmalarına müsaade edilmiş olan sivil hava sefinelerinin tam bir emniyetle geçmeleri için muktazi teshilâtı gösterilecektir. Uçuş müsaadesi verilmiş olan ahval için Boğazlar mıntakasında takib edilecek yol vakit vakit gösterilecektir.

KISIM IV Umumi ahkâm

Madde 24- Boğazlar rejimine dair 24 Temmuz 1923 tarihli mukavelename mucibince teessüs etmiş olan Beynelmîl Komisyonun salâhiyetleri Türkiye Hükümetine devredilmiştir.

Türkiye Hükümeti 11, 12, 14 ve 18 inci maddelerin tatbikma mütedair istatistikleri toplamağa ve malûmatı vermeği taahhüd eder.

Türkiye Hükümeti, bu mukavelenamenin harb gemilerinin Boğazlardan geçişine dair olan her hükmünün icrasına nezaret edecektir.

Türkiye Hükümeti, ecnebi bahrî bir kuvvetin yakında Boğazlardan geçeceğinden haberdar edilir edilmez, bu kuvvetin teşekkülünü, tonajım, Boğazlara duhülü için derpiş edilen tarihi ve-ledelicab, muhtemel avdet tarihini Yüksek Âkid Tarafların Ankara'daki mümessillerine bildirecektir.

Türkiye Hükümeti Boğazlarda ecnebi harb gemilerinin seyrüseferini gösteren ve ticarete ve işbu mukavelenamede derpiş edilen bahrî ve havaî seyri- sefaine faideli olan her türlü malûmatı ihtiva eden senelik bir raporu Akvam Cemiyeti Umumî Kâtibliğile Yüksek Âkid taraflara tevdi edecektir.

Madde 25- İşbu mukavelenamenin hiç bir hükmü, Türkiye için veya Akvam Cemiyeti azası herhangi başka bir Yüksek Âkid Taraf için Akvam Cemiyeti Misakmdan mütevellid hukuk ve vecibeleri ihlâl edemez.

KISIM V Nihâî ahkâm

İşbu mukavelename en kısa bir müddet zarfında tasdik edilecektir.

Tasdiknameler, Paris'de Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Hazinei Evrakına tevdi edilecektir,

Japonya Hükümeti, tasdikın icra edilmiş olduğunu Paris'deki siyasî mümessili vasıtasile Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle iktifa edebilecek ve bu takdirde tasdiknameyi mümkün olan süratle isal edecektir.

Türkiye'ninki de dahil olmak üzere altı tasdikname tevdi edilir edilmez bir tevdi zabıtnamesi tanzim edilecektir. Bundan evvelki fıkrada derpiş edilen tebliğ, bu hususta, tasdikname tevdiine muadil olacaktır.

İşbu mukavelename bu zabıtname tarihinden itibaren meriyet mevkiine girecektir.

Fransa Hükümeti bundan zabıtname tarihinden itibaren meriyet mevkiine girecektir.

Fransa Hükümeti bundan evvelki fıkrada derpiş edilen zabıtname ile bilâhare tevdi edilecek tasdiknamelerin tevdi zabıtnamelerinin aslına mutabık birer suretini Yüksek Âkid Tarafların kâffesine tevdi edecektir.

Madde 27- Mevkii meriyete girdiğinden itibaren, işbu mukavelename, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sulh Muahedenamesine vaziülümza herhangi bir Devletin iltihakına açık olacaktır.

Herhangi bir iltihak diplomasi tarikile Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, ve onun tarafından da Yüksek Âkid Tarafların kâffesine tebliğ edilecektir.

Bu iltihak, Fransa Hükümetine yapılan tebliğ tarihinden itibaren muteber olacaktır.

Madde 28- İşbu mukavelename mevkii meriyete girdiği tarihten itibaren yirmi sene müddetle mer'i olacaktır.

Bununla beraber işbu mukavelenamenin 1 inci maddesinde teyid edilen geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibinin müddeti namahduddur.

Mezkûr yirmi senelik müddetin inkızasmdan iki sene evvel, hiç bir Yüksek Akid Taraf, Fransa Hükümetine fesih ihbarnamesi vermemiş ise, işbu mukavelename, bir fesih ihbarnamesi gönderilmesinden itibaren iki sene geçinceye kadar muteber kalacaktır. Bu ihbarname Fransa Hükümeti tarafından Yüksek Âkid Taraflara tebliğ edilecektir.

İşbu mukavelename, bu madde ahkâmı mucibince feshedildiği takdirde Yüksek Âkid Taraflar yeni bir mukavelenamenin ahkâmını tebit etmek üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmek hususunda mutabıktırlar.

Madde 29TM İşbu mukavelenamenin meriyet mevkiine girmesinden itibaren her beş senelik müddetin hitamında Yüksek Âkid Taraflardan her biri, işbu mukavelenamenin bir veya birkaç hükmünün tadilini teklife teşebbüs edebilecektir.

Yüksek Âkid Taraflardan biri tarafından vaki olan tadil talebi kabule şayan olmak için, şayed 14 üncü veya 18 inci maddelerin tadilini istihdaf ediyorsa diğer Yüksek bir Âkid, ve şayed diğer her hangi bir maddenin tadilini istihdaf ediyorsa, diğer iki Yüksek Âkid tarafından iltizam edilmelidir.

Bu suretle iltizam edilen tadil talebi cari beş senelik müddetin inkızasmdan üç ay evvel Yüksek Âkid Tarafların herbirine tebliğ edilecektir. Bu ihbarname teklif edilen tadilâtın mahiyetini ve sebeplerini ihtiva edecektir.

Bu teklifler üzerinde diplomasi tarikle bir neticeye vasıl olmak mükmün olmazsa Yüksek Âkid Taraflar bu hususta toplanacak bir konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir.

Bu konferans ancak ittifakı âra ile karar verebilecektir, bu hükümden 14 üncü madde ile 18 inci maddeye müteallik tadil halleri müstesna olup bunlar için Yüksek Âkid Tarafların dörtte üçünün ekseriyeti kifayet edecektir.

Bu ekseriyet, Türkiye dahil olmak üzere, Karadeniz sahildan Yüksek Âkid Tarafların dörtte üçünü ihtiva etmek suretile hesap edilecektir.

Tasdikân lilmakal yukarıda isimleri mezkûr Murahhaslar işbu mukavelenameyi imza etmişlerdir.

Montreux'de yirmi temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde on bir nüsha olarak tanzim edilmiştir. Bunlardan murahhaslar tarafından mühürlenmiş olan birinci nüsha, Fransa Cumhuriyeti Hükümleri Hazinei Evrakına vazedilecektir, diğer nüshalar da vaziülümza Devletlere temsil edilmiştir.

N.R Nicolaev

Pierre Neicov

J.Paul - Boncour H. Ponsot

Stanley

S. M. Bruce N. Politis

Raoul Bibica Rosetti

Zirde vaziülümza Japon Murahhasları, işbu mukavele ahkâmının, Akvam Cemiyeti azası olmıyan bir Devlet sıfatile Japonyanın vaziyetini, gerek Akvam Cemiyeti misakına nazaran gerek mezkûr misak çerçevesi dahilinde münakid müteakabil müzaheret muahedenamelerine göre hiç bir suretle tadil etmediğini ve Japonya'nın betahsis 19 ve 25 inci maddeler ahkâmı dahilinde bu misak ve bu muahedeler hakkında tam bir serbestli takdir muhafaza ettiğini Hükümetleri namına beyan ederler.

N. Şato

Massa-aki Hotta N. Titulesco Cons. Contzesco V. V. Pella Dr. R. Aras Suad Davaz N. Menemencioğlu

Asım Gündüz N.Sadak Maxime Litvinoff Dr. I. V. Soubotitch

LAHİKA I

1. İşbu mukavelenamenin 2 nci maddesi mucibince istifa edilebilecek olan rüsum ve tekâlif aşağıdaki tabloda gösterilenler olacaktır. Türkiye Hük- humetinin bu rüsum ve tekâliften kabul edebileceği muhtemel tenzilât, sancak farkı gösterilmeksizin, tatbik edilecektir.

İfa edilen hizmetin mahiyeti Beher Neto hacim tonilâtosu
(net register tonnage) üzerinden istifa edilecek resim veya harç miktarı İfa edilen hizmetin mahiyeti Altın frank¹

a) Sıhhi kontrol.....0,075

b) Fenerler, zıyalı şamandıralar, geçit şamandıraları ve saire:

Halen yüz kuruş takriben 2 altın frank 50 santime muadildir.

800 tona kadar..... 0,42

800 tondan fazlası..... 0,21

c) Tahsiliye hizmeti: buna tahlisiye sandalları, roket istasyonları, sis düdükları, radyofarlar ve keza b) fıkrasında dahil bulunmıyan zıyalı şamandıralar veya aynı neviden diğer tesisat dahildir. ..

0.10

2. İşbu lâhikanın 1 inci fıkrasına merbut tabloda tasrih edilen rüsum ve tekâlif Boğazlardan iki defa geçiş içindir (yani Ege Deniziden Karadenize bir geçiş ve Ege Denizine dönüş seyahati veyahut Karadenizden Ege denizine Boğazlardan bir geçiş ve müteakiben Karadenize dönüş); bununla beraber eğer bir ticaret gemisi azimet seyahati için Boğazlara girdiği tarihten itibaren altı aydan fazla bir zaman sonra vaziyete göre Ege Denizine veya Karadenize dönmek üzere Boğazlardan tekrar geçerse bu gemi sancak farkı gözetilmeksizin bu rüsum ve tekâlifi ikinci defa olarak tediye ile mükellef tutulabilir.

3. Eğer, bir ticaret gemisi azimet geçişinden avdet etmiyeceğini beyan ederse, işbu lâhikanın birinci paragrafının (b) ve (c) fıkalarında derpiş edilen rüsum ve tekâlif hususunda tarifinin nısfını tediye edecektir.

4. İşbu lahikanın birinci paragrafına merbut tabloda tarif edilen ve mev- zuubahis hizmetlerin icab ettirdiği masrafları kapatmağa ve ihtiyat akçesi veya makul bir müdevver sermaye muhafazası için lüzumlu

miktardan yüksek olmayacak olan rüsum ve tekâlif ancak işbu mukavelenamenin 29 uncu maddesi ahkâmı tatbik edilmek suretile tezyid veya ikmal edileceklerdir. Bunlar, tediye tarihlerindeki kambiyo fiyatına göre altın frank veya Türk parası olarak tesviye olunur.

5. Ticaret gemileri kılavuzluk ve römorkaj gibi ihtiyari hizmetler için, böyle bir hizmet, gemilerin acenta veya kaptanlarının talebi üzerine Türk Ma- kamati tarafından lâyükile ifa edildiği takdirde, rüsum ve tekâlif tediyesine mecbur tutulabilirler. Türkiye Hükümeti işbu ihtiyarî hizmetlerin ifası için istifa edilecek rüsum ve tekâlif tarifesini zaman zaman neşredecektir.

6. İşbu tarifeler mezkûr hizmetlerin 5 inci maddenin tatbiki suretile mecburî kılındığı hallerde tezyid edilmeyeceklerdir.

LAHİKA II²

A. Maimahrec esası:

1. Bir suüstü gemisinin maimahrec esası, tam mürettebatı ve makina ve kazanlarile denize açılmağa müheyya olan ve makina ve kazanlarının beslemesine mahsus mahrukâtı ile ihtiyat suyu hariç olmak üzere bütün esliha ve her türlü mühimmatım, tesisatım, teçhizatını, komanyasım, mürettebatı için tatlı suyu, muhtelif erkazmı hâmil olan, inşası itmam edilmiş bir geminin maimahrecidir.

2. Bir denizaltı gemisinin maimahrec esası; tam mürettebatı ve motor cihazı ile denize açılmaya müheyya olan ve mahrukâtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her nevi (ballast) suyu hariç olmak üzere bütün silâhlarını, her türlü mühimmatını, tesisatını, teçhizatını, mürettebatının komanyasını ve harbesnasında taşıyacağı muhtelif alât ve edevat ve her nevi yedek parçalarını hâmil bulunan (dalma sarnıçlarının suyu hariç) inşası itmam edilmiş geminin su üstünde maimahrecidir.

3. "Ton" kelimesi, "metrik ton" tabirindekinden gayrı, 1.016 kilogramlık (2.240 librelik) bir tonu ifade eder.

B. Sınıflar:

1. Hattıharb gemileri aşağıdaki iki tâli sınıftan birine mensub olan suüstü harb gemileridir.

a) Tayyare ana gemileri, muavin gemiler veya (b) tâli sınıfına mensub hat- tıharb gemilerinden maada, maimahreci 10.000 (10.160 metrik ton) tondan fazla olan veya 203 milimetre (8 pus) çapından yukarı bir topla mücehhez suüstü harb gemileridir.

b) Tayyare ana gemilerinden maada maimahreci 8.000 (8.128 metrik ton) tondan yukarı olmıyan ve 203 milimetre (8 pus) çapından yukarı bir topla mücehhez bulunan suüstü harb gemileridir.

2. Tayyare ana gemileri, hacimleri ne olursa olsun, başlıca tayyare taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için inşa edilmiş veya tertibatlan- dırılmış suüstü harb gemileridir. Eğer bir harb gemisi başlıca tayyare taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için inşa edilmemiş veya tertibatlan- dırılmamış ise bu gemiye bir inme veya havalanma güvertesinin kurulması bunun tayyare ana gemileri sınıfına ithalini intaç eylemez.

Tayyare ana gemileri sınıfı iki tâli sınıfa ayrılır, şöyle ki:

a) Tayyarelerin uçabilecekleri veya konabilecekleri bir güverte ile mücehhez olan gemiler;

İşbu lâhika metinleri 25 mart 1936 tarihli Londra Bahri Mukavelenamesinden iktibas edilmiştir.

b) Yukarıda (a) fıkrasında tarif edilen bir güverte ile mücehhez bulunmı- yan gemiler.

3. Hafif suüstü gemileri, tayyare gemileri, küçük muharebe gemileri veya muavin gemilerden maada maimahreci 10.000 (10.160 metrik ton) tonu geçmemek üzere 100 tondan (102 metrik ton) fazla olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından yukarı topla mücehhez bulunmıyan suüstü harb gemileridir.

Hafif suüstü gemileri sınıfı üç tâli sınıfa ayrılır, şöyle ki:

a) 155 milimetre (6. I pus) çapından yukarı bir top taşıyan gemiler;

b) 155 milimetre (6. I pus) çapından yukarı top taşımayan ve maimahreci

3.000 (3.048 metrik ton) tondan yukarı olan gemiler;

c) 155 milimetre (6.1 pus) çapından yukarı top taşımayan ve maimahreci

3.000 (3.048 metrik ton) tondan yukarı olmıyan gemiler.

4. Denizaltı gemileri, denizin sathı altında seyrüsefer etmek üzere inşa edilmiş bütün gemilerdir.

5. Küçük muharebe gemileri muavin gemilerden maada maimahreci

2.000 (2.032 metrik ton) tonu tecavüz etmemek üzere 100 (102 metrik ton) tondan fazla olan fakat aşağıdaki evsafın hiç birini haiz bulunmıyan suüstü harb gemileridir:

- a) 155 milimetre (6.1 pus) çapından yukarı bir topla mücehhez olmak;
- b) Torpil atmak için inşa veya teçhiz edilmiş bulunmak;
- c) 20 milden fazla sürat temin etmek üzere inşa edilmiş olmak.

6. Muavin gemiler, askerî filoya mensub olup maimahreci 100 tondan (102 metrik ton) fazla bulunan, normal olarak filo hizmetinde veya asker naklinde veyahut muharebe yapan gemilerin kullandıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, muharebe yapan gemi olmak için hassaten inşa edilmemiş olan ve aşağıdaki evsaktan hiç birini haiz bulunmayan suüstü gemileridir:

- a) 155 milimetre (6.1 pus) dan yüksek bir çapta bir topla mücehhez olmak;
- b) 76 milimetre (3 pus) dan yüksek çapta sekiz toptan fazla topla mücehhez olmak;
- c) Torpil atmak için inşa veya teçhiz edilmiş bulunmak;
- d) Zırhlı levhalarla muhafaza edilmek üzere inşa edilmiş olmak;
- e) 28 milden fazla bir sürate erişmek için inşa edilmiş olmak;
- f) Tayyareleri denizde harekete getirmek üzere bilhassa inşa edilmiş veya tertibatlandırılmış olmak;
- g) Tayyare uçurmak için, ikiden fazla aletle mücehhez bulunmak.

C. Yaşını doldurmuş gemiler:

Aşağıdaki sınıflara ve tâli sınıflara mensub gemiler inşalarından itibaren atide adedleri gösterilen seneler geçince "yaşını doldurmuş" telâkki edileceklerdir.

- a) Bir hattıharb gemisi için 26 sene
- b) Bir tayyare ana gemisi için 20 sene
- c) (a) ve (b) tâli sınıflarından bir hafif su üstü gemisi için
- i) 1 kânunusani 1920 tarihinden evvel tezghaha konmuş
ise 16sene
- ii) 31 kânunu evvel 1919 tarihinden sonra tezgâha
konmuş ise 20 sene
- d) (c) tâli sınıfına mensub bir hafif suüstü gemisi için 16 sene
- e) bir denizaltı gemisi için 13sene

/V •

LAHİKA III

Japon donanmasına mensub, aşağıda irae edilen yaşım doldurmuş üç mekteb gemisi meydanında iki geminin Boğazlardaki limanları birlikte ziyaretine müsaade edilmesi mukarrerdir. Bu iki geminin mecmu tonajı bu halde

15.000 tona muadil addolunacaktır.

	Tezgâha Konma tarihi	Hizmete girme tarihi	Maimahreç esas (ton) Tesisat	
Asama	20-X-1896	18-HI-1899	9.240	IVx200 mm. XIIx150 mm.
Yakumo	1-DC-1898	20-VI-1900	9.010	IVx200 mm. XIIx150 mm.
İwate	11-XI-1898	18-III-1901	9.180	IVx200 mm. XTVx150 mm.

PROTOKOL

Bugünkü tarihli mukavelenameyi imza ettikleri sırada, zirde vaziülümza Murahhaslar, Hükümetlerini taahhüt altına alarak aşağıdaki ahkâmı kabul ettiklerini beyan ederler;

1 - Türkiye, mezkûr Mukavelenamenin mukaddemesinde tarif edilen Boğazlar mıntikasını derhal yeniden askerileştirebilecektir.

2-15 Ağustos 1936 tarihinden itibaren Türkiye Hükümeti, mezkûr Mukavelenamede tasrih edilen

rejimi muvakkaten tatbik edecektir.

3 - İşbu Protokol bugünkü tarihinden itibaren muteber olacaktır.

Montreux'de yirmi Temmuz bin dokuzyüz otuz altı tarihinde tanzim edilmiştir.

N. P. NICOLAEV PIERRE NEICOV J. PAUL BONCOUR H. PONSOT STANLEY

S. M. BRUCE N. POLİTİS

RAOUL BIBICA ROSETTİ N. ŞATO (ad referandum)

N. TITULESCO CÖNK. CONTZESCO V. V. PELLA DR. R. ARAS SUAD DAVAZ N.

MENEMENCİOĞLU ASIM GÜNDÜZ N. SADAK

MAXIME LITVINOFF DR. R. V. SOUBBOTITCH

EK-5

12 MART 1999 TARİHLİ GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNE İLİŞKİN MİLLETLERARASI SÖZLEŞME

İşbu Sözleşmeye Taraf Devletler,

Dünya deniz ticaretinin uyumlu ve düzenli geliştirilmesini sağlama gerekliliğine kanaat getirerek,

Gemilerin ihtiyatı haczi hakkında milletlerarası yeknesaklığı sağlayan ve ilgili diğer alanlardaki güncel gelişmeleri dikkate alan hukuki bir düzenlemenin gerekliliğine ikna olarak,

Aşağıdaki hususları kararlaştırmışlardır:

Madde 1- Tamlar

İşbu Sözleşme bakımından:

1. "Deniz alacağı"; aşağıda sayılan hususların birinden veya birkaçından doğan istem anlamına gelir:

(a) geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasar;

(b) geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlar;

(c) kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, ve, uygulanıyorsa, çevre zarar tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat;

(d) çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve işbu (d) bendinde belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar; •

(e) gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iâşesi ile ilgili giderler ve harcamalar;

(f) bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme;

(g) bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme;

(h) gemide taşınan eşyaya (bagaj dâhil) gelen veya bu eşyaya ilişkin ziya veya hasar;

(i) müşterek avarya;

(j) römorkaj;

(k) kılavuzluk;

(l) geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, teçhizat (konteynerler dâhil) ve bu amaçlarla verilen hizmetler;

(m) geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, geminin niteliğinde değişiklik yapılması ya da donatılması;

(n) liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım ve su yolları için ödenecek diğer resim ve paralar;

(o) ülkelerine geri getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretler ve diğer tutarlar;

(p) geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar;

(q) geminin maliki veya gemi kiracısı tarafından veya onların adına gemiye ilişkin olarak ödenecek sigorta primleri (karşılıklı sigorta aidatları dâhil);

(r) geminin maliki veya gemi kiracısı tarafından veya onların adına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri;

(s) geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık;

(t) geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık;

(u) gemi rehni veya gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük;

(v) geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık;

2. "İhtiyati haciz"; bir deniz alacağının teminat altına alınması için, Mahkeme karan ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi anlamına gelir; ancak bir mahkeme ilamının veya icra edilebilir başka bir belgenin uygulanması veya yerine getirilmesi için gemiye el konulmasını kapsamaz.

3. "Kişi"; Devlet veya onu oluşturan organlar dâhil olmak üzere, herhangi bir gerçek kişi, ortaklık, tüzel kişiliği olup olmadığına bakılmaksızın her türlü kamu veya özel kuruluş anlamına gelir.

4. "Alacaklı"; bir deniz alacağı ileri süren herhangi bir kişi anlamına gelir.

5. "Mahkeme"; bir Devletin yetkili herhangi bir yargı organı anlamına gelir.

Madde 2- İhtiyati haciz yetkisi

1. Bir gemi yalnızca, ihtiyati haczin uygulandığı Taraf bir Devletin yetkili Mahkemesinin kararıyla ihtiyaten haczedilebilir veya serbest bırakılabilir.

2. Bir gemi yalnızca, deniz alacakları için ihtiyaten haczedilebilir, buna karşılık başka alacaklar için ihtiyaten haczedilemez.

3. İlgili sözleşmeye konulmuş bir yetki veya tahkim kaydına ya da ayrıca yapılmış olan bir yetki yahut tahkim sözleşmesine göre, ihtiyati haciz kararına konu olan deniz alacağının esası hakkında, ihtiyati haczin uygulanacağı Devlettten başka bir Devlette veya tahkimde karar verilecek olmasına, ya da bir başka Devletin hukukuna göre hüküm verilecek olmasına bakılmaksızın, teminat elde edilmesini sağlamak amacıyla bir gemi ihtiyaten haczedilebilir.

4. Bu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bir geminin ihtiyaten haczedilmesine veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemleri, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukukuna tabidir.

Madde 3- İhtiyati haciz hakkının kullanılması

1. Hakkında deniz alacağı ileri sürülen herhangi bir geminin ihtiyati haczi:

(a) deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi bu borçtan sorumlu olup, ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin maliki ise; veya

(b) deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişi bu borçtan sorumlu olup, ihtiyati haczin uygulandığı sırada geminin kiracısı veya maliki ise; veya

(c) istem, gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülüğe dayanıyorsa; veya

(d) istem, geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin ise; veya

(e) istem, geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı ileri sürülmüş ve ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukukuna göre bir gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alıyorsa; mümkündür.

2. Herhangi başka bir geminin veya gemilerin ihtiyati haczi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada bu gemi veya gemiler deniz alacağından dolayı sorumlu olan kişiye ait ise ve alacak doğduğunda bu kişi:

(a) üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki; veya

(b) o geminin kiracısı, çartereri ya da taşıtanı ise; mümkündür.

Bu hüküm geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin istemler hakkında uygulanmaz.

3. Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları saklı kalmak kaydıyla, deniz alacağından sorumlu olmayan bir kişinin maliki olduğu geminin ihtiyati haczi, yalnızca, ihtiyati haciz için başvurulmuş Devletin hukuku uyarınca söz konusu alacakla ilgili ilamın, geminin mahkeme veya cebri icra yoluyla satılarak icra edilebilir olması hâlinde mümkündür.

Madde 4- Geminin serbest bırakılması

1. İhtiyaten haczolunan bir gemi, uygun bir türde ve yeterli teminatın verilmesi hâlinde serbest bırakılır; ancak, geminin l'inci maddenin (s) ve (t) bentlerinde sayılan deniz alacaklarından herhangi biri sebebiyle ihtiyaten haczedildiği hâller saklıdır. Bu hâllerde, Mahkeme, geminin zilyedi olan kişinin yeterli teminat vermesi kaydıyla gemiyi işletmeye devam etmesine veya ihtiyati haciz süresince geminin başka bir şekilde kullanılmasına izin verebilir.

2. Taraflar arasında teminatın yeterliliği ve türü hakkında anlaşma bulunmaması hâlinde, Mahkeme, ihtiyaten haczedilen geminin değerini geçmemek kaydıyla teminatın türünü ve miktarını belirler.

3. Bir geminin serbest bırakılması için teminat verilmesine yönelik başvuru, sorumluluğun kabul edilmesi veya herhangi bir savunmadan veya sorumluluğun sınırlandırılması hakkından feragat edilmesi şeklinde yorumlanamaz.

4. Bir gemi, bu Sözleşmeye taraf olmayan bir Devlette ihtiyaten haczedilmiş ve fakat aynı alacak ve gemi için Taraf bir Devlette teminat verilmiş olmasına rağmen Sözleşmeye taraf olmayan bu Devlette serbest bırakılmamışsa, Taraf bir Devletin Mahkemesine yapılacak başvuru üzerine o Mahkemeye verilen teminatın serbest bırakılmasına karar verilir.

5. Bir gemi, bu Sözleşmeye taraf olmayan bir Devlette yeterli bir teminat verilmesi üzerine serbest bırakılmışsa, aynı alacak için Taraf bir Devlette verilen teminat, her iki Devlette verilen teminat miktarlarının toplamının:

- (a) geminin ihtiyaten haczedilmesine sebebiyet veren alacağı, veya
- (b) geminin değerini,

aşması kaydıyla serbest bırakılır; bu iki değerden düşük olan dikkate alınır. Ancak, Sözleşmeye taraf olmayan bir Devlette verilen teminat, alacaklı tarafından fiilen kullanılabilir ve serbestçe transfer edilebilir olmadıkça, bu hükme göre teminatın serbest bırakılmasına karar verilmez.

6. Bu maddenin birinci fıkrasına uygun olarak teminat veren kişi, bu teminatın miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için her zaman Mahkemeye başvurabilir.

Madde 5 - Yeniden ve birden çok ihtiyati haciz hakkı

1. Bir gemi, herhangi bir Devlette ihtiyaten haczedilmiş ve serbest bırakılmışsa veya deniz alacağım teminat altına almak için o gemiye ilişkin teminat verilmişse, aynı alacak için o geminin yeniden ihtiyati hacize veya ihtiyati hacize karar verilemez; meğerki:

- (a) teminat miktarlarının toplamının geminin değerini aşmaması kaydıyla, aynı alacak için o gemiye ilişkin verilen teminatın türü veya miktarı, yetersiz olsun; veya
- (b) teminatı vermiş olan kişinin, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmesinden veya yerine getirebilecek olmasından şüphe duyulsun; veya
- (c) ihtiyaten haczedilen gemi veya daha önce verilen teminat;
 - (i) makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemi üzerine veya onayıyla; veya
 - (ii) alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle; serbest bırakılmış olsun.

2. Aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek olan başka bir gemi ihtiyaten haczedilemez; meğerki:

- (a) aynı alacak için daha önceden verilmiş olan teminatın türü veya miktarı yetersiz olsun; veya
- (b) bu maddenin birinci fıkrasının (b) ve (c) bent hükümleri uygulanabilir olsun.

3. Bu madde bakımından "serbest bırakılma" hukuka aykırı yollarla serbest bırakılmayı veya ihtiyati hacizden kaçmayı içermez.

Madde 6- İhtiyaten haczedilen gemilerin maliklerinin ve kiracılarının korunması

1. Mahkeme, bir geminin ihtiyati haczinin koşulu olarak veya önceden uygulanan bir ihtiyati haczin devamı için, geminin ihtiyati haczini isteyen veya ihtiyati haciz kararını alan alacaklıyı, ihtiyati haciz sebebiyle davalının uğrayabileceği ve alacaklının sorumlu tutulabileceği:

- (a) ihtiyati haczin haksız veya sebepsiz olmasından, veya
- (b) teminatın gereğinden fazla istenmiş ve verilmiş olmasından,

kaynaklanan zıya ve hasar dâhil olmak ve fakat bununla sınırlı kalmamak kaydıyla, her türlü zarar için, o Mahkeme tarafından belirlenecek miktarda ve türde teminat vermekle yükümlü kılabilir.

Ekler

2. İhtiyati haczin uygulandığı Devlet Mahkemeleri:

- (a) ihtiyati haczin haksız veya sebepsiz olmasından, veya
- (b) teminatın gereğinden fazla istenmiş ve verilmiş olmasından,

kaynaklanan zıya ve hasar dâhil olmak ve fakat bununla sınırlı kalmamak kaydıyla, geminin ihtiyati haczinin sebep olduğu her türlü zıya ve hasar için, alacaklının, varsa, sorumluluğunun kapsamını belirlemeye yetkilidir.

3. Alacaklının, varsa, bu maddenin ikinci fıkrası uyarınca sorumluluğu, ihtiyati haczin uygulandığı Devletin hukukuna tabidir.

4. Bir başka Devletteki Mahkeme veya bir hakem heyeti 7'nci madde uyarınca davanın esası hakkında karar verecekse, alacaklının bu maddenin ikinci fıkrasına dayanan sorumluluğuna ilişkin yargılama, esas hakkındaki ilam alınıncaya kadar bekletilebilir.

5. Bu maddenin birinci fıkrasına uygun olarak teminat veren kişi, bu teminatın miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için her zaman Mahkemeye başvurabilir.

Madde 7- Davanın esası hakkında yetki

1. İhtiyati haczin uygulandığı veya geminin serbest bırakılması için teminatın verildiği Devletin Mahkemeleri davanın esası hakkında karar vermeye yetkilidir; meğerki taraflar, uyuşmazlığın, yargı yetkisini kabul eden başka bir Devletin Mahkemesinde veya tahkimde görülmesini geçerli bir şekilde kararlaştıracak veya kararlaştırmış olsun.

2. Bu maddenin birinci fıkrası hükümleri saklı kalmak kaydıyla, ihtiyati haczin uygulandığı veya geminin serbest bırakılması için teminatın verildiği Devletin Mahkemeleri, o Devletin hukukunun buna imkân vermesi ve başka bir Devletin Mahkemesinin yargı yetkisini kabul etmesi şartlarıyla yargı yetkisini kullanmayı reddedebilir.

3. İhtiyati haczin uygulandığı veya geminin serbest bırakılması için teminatın verildiği Devletin Mahkemesi:

- (a) davanın esası hakkında karar vermeye yetkili değilse; veya
 - (b) bu maddenin ikinci fıkrası uyarınca yargı yetkisini kullanmayı reddetmişse;
- o Mahkeme, alacaklının davayı yetkili bir Mahkeme veya hakem heyeti nezdinde açması için kendiliğinden bir süre belirleyebilir; istem hâlinde böyle bir süre belirlemek zorundadır.

4. Bu maddenin üçüncü fıkrası uyarınca belirlenen süre içinde dava açılmamışsa, istem üzerine, ihtiyaten haczolunan geminin veya verilen teminatın serbest bırakılmasına karar verilir.

5. Bu maddenin üçüncü fıkrası uyarınca belirlenen süre içinde dava açılmış veya böyle bir karar verilmeden dava başka bir Devletin yetkili Mahkemesi veya bir hakem heyeti nezdinde açılmışsa, bu yargılama sonucunda verilen ilam:

(a) bu işlemler hakkında davalıya makul bir bildirim yapılması ve savunmasını sunması için makul imkân verilmesi; ve

- (b) tanınanın kamu düzenine aykırı olmaması,

şartlarıyla ihtiyaten haczolunan gemi veya verilen teminatın serbest bırakılması bakımından tanınır ve tenfiz edilir.

6. Bu maddenin beşinci fıkrasında yer alan herhangi bir hüküm, geminin ihtiyati haczinin uygulandığı veya geminin serbest bırakılması için teminatın verildiği Devletin hukuku uyarınca yabancı mahkeme veya hakem karanna tanınan diğer etkileri sınırlandırmaz.

Madde 8- Uygulama alanı

1. Bu Sözleşme, Taraf Devletlerden birinin yargı yetkisine tabi olan her gemiye uygulanır; o geminin Taraf bir Devletin bayrağını taşıyıp taşımadığına bakılmaz.

2. Bu Sözleşme, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya mülkiyeti Devlete ait olan veya Devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmaz.

3. Bu Sözleşme, herhangi bir milletlerarası sözleşme veya millî kanun ya da düzenlemeyle, herhangi bir Hükümete veya onun birimlerine yahut herhangi bir idari makama ya da herhangi bir dok veya iskele ve rıhtım idaresine tanınan, yetki alanları içindeki herhangi bir gemiyi seferden alıkoyma veya başka bir

şekilde seferden men etme hak ve yetkilerini etkilemez.

4. Bu Sözleşme, herhangi bir Devletin veya Mahkemenin, borçlunun malvarlığının tamamını etkileyecek kararlar verme yetkisini sınırlamaz.

5. Bu Sözleşmenin hükümleri, ihtiyati haczin uygulandığı Devlette sorumluluğun sınırlandırılmasını öngören herhangi bir milletlerarası sözleşmenin veya ona etki tanıyan millî hukukun uygulanmasını etkilemez,

6. Bu Sözleşmenin hükümleri, Taraf bir Devletin yargı yetkisine fiilen tabi bulunan ve bayrağını taşıyan bir geminin, mutad meskeni veya esas işyeri o Devlette bulunan bir kişi veya bu kişiden halefiyet veya alacağın temlik ya da başka bir şekilde alacağı temlik alan kişi tarafından ihtiyaten haczedilmesi ile ilgili o Devletin yurürlükteki hukukunu değiştirmez veya etkilemez.

Madde 9- Gemi alacaklısı hakkının doğmaması

Bu Sözleşme hükümleri bir gemi alacaklısı hakkı doğuracak şekilde yorumlanamaz.

Madde 10- Çekince

1. Herhangi bir Devlet, imza, onay, kabul, uygun bulma veya katılma anında veya bundan herhangi bir süre sonra, aşağıda sayılanların herhangi biri veya tamamı bakımından bu Sözleşme'nin uygulanmaması hakkını saklı tutar:

- (a) deniz gemisi olmayan gemiler;
- (b) Taraf bir Devlet bayrağı taşımayan gemiler;
- (c) 1'inci maddenin birinci fıkrasının (s) bendinde yazılı alacaklar.

2. Aynı zamanda iç sularda seyrüsefer ile ilgili belirli bir sözleşmeye taraf olan bir Devlet, bu Sözleşmeyi imzaladığı, onayladığı, kabul ettiği, uygun bulduğu veya Sözleşmeye katıldığı anda, söz konusu sözleşmelerdeki yargılama yetkisi, mahkeme kararlarının tanınması veya tenfizine ilişkin hükümlerin, bu Sözleşme'nin 7'nci maddesindeki kurallara göre öncelikli olacağını beyan edebilirler.

Madde 11- Tevdi makamı

İşbu Sözleşme Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine tevdi edilir.

Madde 12 İmza, onay, kabul, uygun bulma ve katılma

1. İşbu Sözleşme 1 Eylül 1999 tarihinden 31 Ağustos 2000 tarihine kadar Birleşmiş Milletlerin New York'taki Genel Merkezinde bütün Devletlerin imzasına açıktır ve bu tarihten sonra katılım için açık kalacaktır.

2. Devletler işbu Sözleşme ile bağlanma rızalarını:

- (a) onaya, kabule veya uygun bulmaya ilişkin çekince konmaksızın imzalama; veya
- (b) bilahare onaylamak, kabul etmek veya uygun bulunmak üzere, onaya, kabule veya uygun bulmaya bağlı olarak imzalama; veya

(c) katılma; yoluyla açıklayabilirler.

3. Onay, kabul, uygun bulma veya katılma, buna ilişkin bir belgenin tevdi makamına tevdi edilmesi ile hüküm ifade eder.

Madde 13- Birden fazla hukuk sistemi olan Devletler

1. Taraf bir Devletin bu Sözleşme'de düzenlenen hususlara bakımından farklı hukuk sistemlerinin uygulanmakta olduğu iki veya daha çok yönetim birimine sahip olması durumunda, bu Devlet, imza, onay, kabul, uygun bul-

ma veya katılma anında bu Sözleşme'nin yönetim birimlerinin tamamına veya bunlardan sadece birine veya daha fazlasına uygulanacağını beyan edebilir ve bu beyanını sunacağı başka bir beyanla her zaman değiştirebilir.

2. Söz konusu bu beyan, tevdi makamına bildirilir ve bu Sözleşme'nin hangi yönetim birimlerine uygulanacağı açıkça belirtilir.

3. Farklı yönetim birimlerinde gemilerin ihtiyati haczi hakkında uygulanabilecek iki veya daha çok hukuk sistemi olan Taraf bir Devlet hakkında, bu Sözleşme'de Devlet Mahkemesi ve Devlet hukukuna yapılan atıfların o Devletteki ilgili yönetim biriminin Mahkemesine ve ilgili yönetim biriminin hukukuna yapıldığı kabul edilir.

Madde 14- Yürürlüğe girme

1. İşbu Sözleşme, 10 Devletin işbu Sözleşme ile bağlanma rızalarını açıkladıkları tarihten itibaren altı ay sonra yürürlüğe girer.

2. İşbu Sözleşmenin yürürlük şartlarının karşılanmasından sonra, işbu Sözleşme ile bağlanma rızasını açıklayan Devletin söz konusu rızası, bu rızanın açıklandığı tarihten itibaren üç ay sonra hüküm ifade eder.

Madde 15- Gözden geçirme ve değişiklik

1. İşbu Sözleşmeye Taraf olan Devletlerin en az üçte birinin talebi üzerine, Taraf Devletler, Sözleşme'nin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi amacıyla Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri tarafından konferansa çağırılır.

2. İşbu Sözleşme'de yapılan bir değişikliğin yürürlük kazanmasından sonra beyan edilen işbu Sözleşme ile bağlı olma iradesinin, değiştirilmiş Sözleşme bakımından yapıldığı kabul edilir.

Madde 16- Fesih

1. İşbu Sözleşme, herhangi bir Taraf Devlet tarafından, işbu Sözleşme nin o Devlet için yürürlüğe girdiği tarihten sonra herhangi bir zamanda feshedi- lebilir.

2. Fesih, bir fesih belgesinin tevdi makamına tevdi edilmesi ile hüküm ifade eder.

3. Fesih, belgenin tevdi makamı tarafından teslim alındığı tarihten itibaren bir yılın veya fesih bildiriminde öngörülenden daha uzun bir sürenin sonunda etki doğurur.

Madde 17- Kullanılan diller

İşbu Sözleşme Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde, bu dillerden her birindeki metinler aynı derecede geçerli olmak üzere tek bir asıl nüsha olarak tanzim edilmiştir.

Cenevre'de on iki Mart bin dokuz yüz doksan dokuz tarihinde KABUL EDİLMİŞTİR.

YUKARIDAKİ HUSUSLARI TASDİKEN, Hükümetlerince yetkili kılınan ve aşağıda imzaları bulunan tam yetkili temsilciler işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

EK-6

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE LİBYA DEVLETİ ULUSAL MUTABAKAT HÜKÜMETİ ARASINDA AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASINA İLİŞKİN MUTABAKAT MUHTIRASI

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti (bundan böyle "Taraflar" olarak adlandırılacaklardır),

Birleşmiş Milletler Şartı'nın amaç ve ilkelerine bağlılıklarının teyit ederek,

Akdeniz'de, uluslararası hukuk kurallarından kaynaklanan tüm egemenlik haklarını ve/veya yetkilerini kullandığı deniz alanlarının bütün ilgili faktörler göz önünde bulundurularak adil ve hakça sınırlanılmasının yapılmasını kararlaştırmış olarak,

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

İşbu Mutabakat Muhtirasının Taraflar arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesine katkıda bulunacağı ve iki dost ülkenin çıkarı doğrultusunda daha yoğun iş birliğini teşvik edeceği inancıyla,

Aşağıdaki hususlarda mutabakata varmışlardır.

MADDE I

KITA SAHANLIĞI VE MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE SINIRLARI

1. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti arasında Akdeniz'deki Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge sınırları "A Noktası'nda (34° 16' 13.720"K - 026° 19' 11.640") başlayarak "B Noktasında (34° 09' 07.9"K - 026° 39' 06.3"D) son bulur.

Taraflar bu sınırlarda mutabık kalmışlardır.

2. İşbu Mutabakat Muhtirasının MADDE I paragraf 1 ile kararlaştırılan Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge sınırları Deniz Haritası INT 308 (Kaynak: BA 183 Chart Edition 1992), ölçek 1:1 102 000 (Ek I)'de gösterilmiştir. Koordinatlar Ek I'de sunulan haritada kendi koordinat sisteminde gösterilmiştir. İşbu Mutabakat Muhtirasının Madde I'de yer alan coğrafi koordinatlar Dünya Jeodezik Sistemi (World Geodetic System) 1984 (WGS'84) ile ifade edilmiştir.

3. Ortay hattın tespiti için kullanılan sınırlandırmaya esas noktalara ait koordinatlar EK 2'dedir.

MADDE II

MUTABAKAT MUHTIRASININ EKLERİ

İşbu Mutabakat Muhtırasnı birinci maddesinin ikinci ve üçüncü paragraflarında işaret edilen Ekleri, bu Mutabakat Muhtırasının ayrılmaz bir bütünüdür.

MADDE III KAYIT

Yürürlüğe girişini takiben işbu Mutabakat Muhtırası, Birleşmiş Milletler Şartı MADDE 102 uyarınca Birleşmiş Milletler Sekreteryasına kayıt için bildirilecektir.

MADDE IV

UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

1. Taraflar arasındaki işbu Mutabakat Muhtırasının yorumlanması veya uygulanmasından doğan herhangi bir uyuşmazlık Birleşmiş Milletler Şartı MADDE 33 uyarınca karşılıklı anlayış ve iş birliği ruhu içerisinde diplomatik kanallar yolu ile çözülecektir.

2. Taraflardan birinin Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde başlayarak diğerinin Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne uzanan doğal kaynaklar olması durumunda, bu tarz kaynakların işletilmesi maksadıyla oluşturulacak modalite anlaşmaları konusunda Taraflar iş birliği yapabilirler.

3. Taraflardan herhangi birinin Münhasır Ekonomik Bölgesi'nin sınırlandırılması konusunda bir diğer Devlet ile görüşmelere başlaması durumunda, bu Taraf Devlet diğer Devlet ile nihai bir anlaşma yapmadan önce diğer Tarafı bilgilendirecek ve diğer Taraf ile de müzakerelerde bulunacaktır.

MADDE V

TADİL VE GÖZDEN GEÇİRME

Taraflar birinci ve ikinci maddeler haricinde bu Mutabakat Muhtırasının gözden geçirilmesi için diplomatik kanaldan yazılı teklifte bulunabilirler. Değişiklikler iki tarafın mutabakatıyla gerçekleşir.

MADDE VI YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

İşbu Mutabakat Muhtırası, Tarafların Mutabakat Muhtırasının yürürlüğe girmesi için gerekli iç yasal usullerinin tamamlandığını birbirlerine diplomatik yollarla bildirdikleri son yazılı bildirimin alındığı tarihte yürürlüğe girer.

İşbu Mutabakat Muhtırası, İstanbul'da, 27 Kasım 2019 tarihinde Türkçe, Arapça ve İngilizce dillerinde, her biri eşit derecede geçerli olmak üzere, iki-

şer asıl nüsha olarak tanzim edilmiştir. Yorum farklılığı olması durumunda, İngilizce metin geçerlidir.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ADINA Mevlüt Çavuşoğlu Dışişleri Bakanı

LİBYA DEVLETİ ULUSAL MUTABAKAT HÜKÜMETİ ADINA Mohamed Taher SIYALA Dışişleri Bakanı

EK 1

DENİZ HARİTASI INT 308: TÜRKİYE CUMHURİYETİ İLE LİBYA DEVLETİ ULUSAL MUTABAKAT HÜKÜMETİ ARASINDA AKDENİZ'DEKİ KITA SAHANLIĞI VE MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE SINIRLARINI GÖSTEREN HARİTA

EK 2

TÜRKİYE-LİBYA KITA SAHANLIĞI/MEB SINIRLANDIRMASI İÇİN ESAS NOKTALAR

Ekler

TÜRKİYE-LİBYA KITA SAHANLIĞI/MEB SINIRLANDIRMASI İÇİN ESAS NOKTALAR

1. Türkiye sahilleri

	LATITUDE	LONGITUDE
1	36°40'50".287N	27°22'27".873E
2	36°39'45".969N	27°24'19".359E
3	36°38'50".428N	27°28'38".882E
4	36°39'28".639N	27°40'42".469E

5	36°33'12".889N	27°58'44".128E
6	36°33'16".661N	28°02'07".031E
7	36°34'56".051N	28°05'18".361E
8	36°35'43".847N	28°07'42".814E
9	36°41'20".260N	28°13'30".287E
10	36°43'12".400N	28°17'25".494E
11	36°41'54".779N	28°37'38".668E
12	36°37'35".654N	28°45'41".864E
13	36°34'0r.991N	28°49'29".785E
14	36°32'16".733N	29°01'22".266E
15	36°23'16".073N	29°06'04".195E
16	36°20'27".209N	29°09'58".078E
17	36°19'24".623N	29°12'27".635E
18	36°14'48".669N	29°18'50".685E

2. Libya sahilleri

	LATITUDE	LONGITUDE
1	32-50-06.873N	22-27-00.194E
2	32-49-43.717N	22-28-11.254E
3	32-48-07.040N	22-32-41.368E
4	32-46-26-472N	22-37-39.116E
5	32-46-09.093N	22-38-33.969E
6	32-44-07.238N	22-44-28.857E
7	32-42-43.985N	22-48-54.607E
8	32-38-32.161N	23-05-48.986E
9	32-38-20.558N	23-06-27.841E
10	32-37-49.615N	23-07-06.696E
11	32-06-44.158N	23-58-05.833E

12	32-01-28.159N	24-40-27.392E
13	32-01-34.000N	24-43-00.941E
14	32-01-18.423N	24-44-59.999E
15	32-01-10.634N	24-45-38.854E
16	32-01-10.634N	24-45-45.570E
17	31-58-13.028N	24-58-55.688E
18	31-58-05.234N	24-59-34.543E

3. Koordinatlar WGS-84 sistemine göredir.

EK-7

TÜRK DENİZ HUKUKU MEVZUATI

1. 476 SAYILI KARASULARI KANUNU^(r)

Madde 1 - Türk Karasuları Türkiye ülkesine dâhildir.

Türk karasularının genişliği altı deniz milidir.

Bu Kanunun tatbikinde bir deniz mili 1852 metredir.

Madde 2 - Karasuları daha geniş olan devletlere karşı Türk karasulan- mn genişliği, mütekabiliyet esasına göre taayyün eder.

Madde 3 - Türk kara ülkesinin komşu bir devlet kara ülkesine mesafesi her iki devlet karasuları genişliği mecmuundan az olduğu takdirde, aksine anlaşma olmadıkça, orta hal Türk karasularının dış hududunu teşkil eder.

Madde 4 - Karasularının genişliğini ölçmeye yarayan normal esas hat, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.

Girintili çıkıntılı sahillerde veya sahile yakın adaların bulunduğu yerlerde, sahil ve adaların ileri burun noktalarını birleştiren düz esas hat usulü tatbik edilir.

Madde 5 - Esas hatların kara tarafında kalan suları, ağız genişliği 24 deniz milini aşmıyan körfezler, ağız genişliği 24 deniz milini aşan körfezlerin, körfez içinde iki kıyı, en geniş su alanını kara tarafında bırakacak şekilde, birleştiren 24 millik düz esas hattın arkasında kalan kısımlan, liman manzumesinin mütemmim cüz ünü teşkil eden daimî tesislerden en açıkta olanların berisinde kalan sular ve dış limanlar Türk iç sularından sayılır.

Madde 6 - Adaların karasuları yukarıdaki esaslara göre tesbit edilir.

Madde 7 - Karasularının genişliğini ölçmeye yarayan esas hatlar büyük makyaslı deniz haritalarında gösterilir ve ilgililere dağıtılır.

Madde 8 - Türk karasularına bitişik ve karasularının ölçüldüğü esas hatlardan itibaren oniki deniz miline kadar uzayan sahalarda, balıkçılık ve canlı kaynakların işletilmesi bakımından, karasuları rejimi uygulanır.

Madde 9 - Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası andlaşma, sözleşme ve anlaşmaların hükümleri saklıdır.

Kanun ve tüzüklerin bu kanuna aykırı hükümleri kaldırılmıştır.

Madde 10 - Bu kanun yayımı tarihinden itibaren 3 ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 11 - Bu kanunun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

o

Resmî Gazete, 25 Mayıs 1964, Sayı 11711

2. 2674 SAYILI KARASULARI KANUNU^(#)

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 bulundurularak, hakkaniyet ilkesine göre yapılır.

Madde 3 - Karusalarının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilmiş esas hatlardan itibaren ölçülür.

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

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

Madde 6 - 15.5.1964 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.

3. 8/4742 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI(**)

20.5.1982 tarihli ve 2674 sayılı Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi gözönünde bulundurulmak suretiyle bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasulunun genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi; Dışişleri Bakanlığının 26.5.1982 tarihli ve MİGM - MİGM - III - 1365917 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 29.5.1982 tarihinde kararlaştırılmıştır.

(*)

(**)

Resmî Gazete, 29 Mayıs 1982, Sayı 17708.

Resmî Gazete, 29 Mayıs 1982, Sayı: 17708, mükerrer.

4. YABANCI SİLÂHLİ KUVVETLERE BAĞLI GEMİLERİN TÜRK İÇSULARINA VE LİMANLARINA GELİŞMELERİ VE BU SULARDAKİ HAREKET VE FAALİYETLERİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK (METİN)⁽¹⁾

BİRİNCİ BÖLÜM Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Madde 1 - Bu Yönetmelik, 24 Nisan 1930 gün ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu, 15 Temmuz 1950 gün ve 5682 sayılı Pasaport Kanunu, 15 Temmuz 1950 gün ve 5683 sayılı Yabancıların Türkiye'de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun ile 20 Mayıs 1982 gün ve 2674 sayılı Karasulan Kanununa dayanılarak, barış zamanında yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsulanna ve limanlarına gelişlerine ve buralardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin ilke ve yöntemleri belirler.

Madde 2 - Bu Yönetmelik yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı bütün gemileri kapsar.

Madde 3 - Bu Yönetmelikte kullanılan bazı deyimlerin tanımlamaları aşağıdadır.

1) Silâhlı Kuvvetler Gemileri:

A - Savaş Gemileri:

Bir Devletin Silâhlı Kuvvetlerine bağlı olup, bu Devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun şekilde atanmış ve ismi belirli hizmet listelerinde veya eşiti belgelerde kayıtlı ve emrinde Silâhlı Kuvvetler disiplini altında yönettiği personeli olan bir subayın komutasındaki gemidir.

B - Silâhlı Kuvvetlere Bağlı Diğer Gemiler:

Bir Devletin Silâhlı Kuvvetlerine bağlı veya adına çalışan, muvazzaf kadro statüsünde olsun veya olmasın, Silâhlı Kuvvetler disiplinine uygun personeli bulunsun veya bulunmasın resmî bir görevi olan ve ticarî eşya veya ücretli yolcu taşımayan herhangi bir gemidir.

2) İçsular:

20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasulan Kanunu ile 29 Mayıs 1982 tarihli ve 8/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararında belirtilen sulardır.

3) Limanlar:

Şekli ve sınırları 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununun 2. maddesi hükmüne göre çıkarılan tüzük ve yönetmeliklerle belirlenen, deniz vasıtalarının emniyetle bannmalanını, yükleme, boşaltma yapmalanını,

o

Resmî Gazete, 24 Kasım 1983, sayı: 18252.

yolcu indirip bindirmelerini teminen gerekli araç, gereç ve personelle donatılan deniz tesisleridir.

4) Demir Yerleri:

Normal olarak, karasuları içinde gemilerin yük alması, boşaltılması veya demirlenmesi için ayrılmış veya, tamamen ya da kısmen karasuları dış sınırının dışında kalan demir sahalarıdır ve karasuları içerisinde kabul edilirler.

5) Resmî Ziyaretler:

Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin resmî çağrısına uymak veya önemli ulusal veya uluslararası bir gösteriye katılmak amacıyla ya da ziyaret isteminde bulunan Devletin bu nitelikte bir ziyareti istemesi halinde, Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk limanlarına yapacakları ziyaretlere "Resmî Ziyaret" denilir.

6) Gavriresmî Ziyaretler:

Herhangi bir ulusal veya uluslararası gösteriye katılma amacı güdülmeden, daha çok iki ülke arasında dostluk bağlarını kuvvetlendirmek ve Silâhlı Kuvvetler arasında karşılıklı iyi ilişkiler kurmak ve sürdürmek amacına yöneltilmiş olarak veya ziyaret isteminde bulunan Devletin, bu nitelikte bir ziyareti istemesi halinde, Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk limanlarına yapacakları ziyaretlere "Gayriresmî Ziyaret" denilir.

7) Olağan Ziyaretler:

Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin; Türk Silâhlı Kuvvetleri ile birlikte yapacakları manevra, tatbikat ve eğitimlere katılmak veya arama-kur- tarma, ufak tamirler ve lojistik destek sağlamak amacıyla Türk limanlarını ziyaretlerine "Olağan Ziyaret" denilir.

8) Nükleer Gemi:

Nükleer güçle işyelen gemidir. Nükleer madde veya nükleer silâh taşıyan gemiler de bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanması bakımından, nükleer gemi kabul edilir.

9) Nükleer Yakıt:

Nükleer fisyon olayı ile enerji üretme yeteneği olan maddedir.

10) Radyoaktif Ürün ve Artıklar:

Nükleer yakıt ve nükleer yakıtın kullanılması sonucu nötron bombardımanı ile açığa çıkan veya radyoaktif hale gelen maddedir.

11) Nükleer Güç:

Bir Geminin hareketi için veya diğer bir amaçla nükleer reaktörle üretilen güçtür.

12) Nükleer Reaktör:

Nükleer yakıt içeren zincirleme reaksiyonla bir nükleer fisyon olayının meydana gelebileceği ortamı kapsayan tesisdir,

13) Nükleer Zarar:

Nükleer yakıtın veya radyoaktif ürünler veya artıkların radyoaktif niteliğinden veya radyoaktif niteliğinin zehirleyici, patlayıcı veya diğer tehlikeli niteliği ile karışımından doğan veya bunların neden olduğu can kaybı veya vücutca yaralanma veya biyolojik hasar ve mal kaybı veya hasarı veya mallar üzerinde kullanma olanağının kaybolması anlamına gelir.

14) Nükleer Kaza:

Nükleer zararı meydana getiren, aynı kaynağa sahip olay veya olaylar serisidir.

15) Nükleer Enerji:

Nükleer fisyon veya nükleer transformasyon esnasında bağımsız kalan bütün enerji türlerine verilen isimdir.

16) Nükleer Olay:

Nükleer reaktörlü bir tesiste normal işletme şartlarının dışına çıkılarak radyoaktif kirlenme veya bir infilâk olasılığının artması ya da kirlenme gibi beklenmeyen bir olaydır.

İKİNCİ BÖLÜM Ziyaret

Madde 4- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler Türk içsuları ve limanlarında bulundukları sürece, Türk mevzuatına, uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalara aykırı hareket edemezler.

Madde 5- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler Türk karasularında, içsulannda ve limanlarında bulundukları sürece millî bayraklarını görünür bir yere çekmek zorundadırlar.

Madde 6- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler Türk içsuları ve limanlarında bulundukları sürece;

1) Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit eder nitelikte, herhangi bir davranışta bulunamazlar.

2) Türkiye'nin güvenliği veya savunması zararına olacak şekilde araştırma, gözetleme ve bilgi toplama amacına yönelmiş herhangi bir eyleme giri- şemezler veya Türkiye'nin savunmasını ve güvensizliğini etkilemek amacına yönelmiş herhangi bir propaganda faaliyetinde bulunamazlar.

Madde 7- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin, Türk içsulan ve limanlarında bulundukları süre içerisinde, sebep oldukları zararlar yetkili Türk Mahkemelerince tespit edilir. Zararı veren geminin bayrağını taşıdığı devlet, uluslararası hukuk ilkeleri ve anlaşmalar çerçevesinde, bu zararı tazminle mükelleftir.

Madde 8- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler, Türk içsulannda ve limanlarında ziyaret istem formunda (EK-1) belirtilen haberleşme frekanslarından başkasını kullanamazlar; özel anlaşmalarla kabul edilmiş manevra, tatbikat ve eğitimler haricinde, önceden Türk Hükümetinin iznini almadıkça aktif ve pasif sualtı dinleme, tespit, izleme ve teşhis cihazlarını kullanamazlar.

Madde 9- Türk içsulan ve limanlarını ziyaret etmek amacıyla izin almış bulunan yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilere uçak veya helikopterler refakat ettiği veya doğrudan doğruya kuvvetin bünyesinde bu tür vasıtalar bulunduğu takdirde, bunlar havayolu ile Türk hava sahasına giremezler. Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin izni olmadan bünyelerindeki uçak ve helikopterleri Türk hava sahası içerisinde uçuramazlar.

Madde 10- Özel anlaşmalarla kabul edilmiş manevra, tatbikat ve eğitimler haricinde; önceden Türk Hükümetinin izni alınmadıkça, yabancı Silâhlı Kuvvetler gemileri, Türk içsulan ve limanları ile hava sahasında, herhangi bir maksatla manevra ve tatbikat yapamazlar ve top, torpido, güdümlü mermi vesair silâhlarla, atış ve eğitim düzenleyemezler.

Madde 11- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler; Türk içsulan ve limanlarında bulundukları sürece;

1) Türk Hükümetinin izni olmaksızın sondaj çalışmaları, dalış, hidrografi ve oşinografik araştırmalar ve ölçmeler yapamazlar, deniz işaretleri koyamazlar, yerlerini veya karakterlerini değiştiremezler, yasak bölgelerin resimlerini çekme gibi faaliyetlerde bulunamazlar ve niteliği ne olursa olsun İlmî ve askerî araştırma yapamazlar.

2) Gemilerde bulunan dalgıç ve kurbağa adamlar her ne amaçla olursa olsun dalış yapamazlar. Ancak, acil olarak karina kontrolü veya tamirini gerektiren hallerde, en yakın Liman Başkanlığı ve yerel Türk deniz/bölge/saha Komutanı veya onun bulunmadığı durumlarda yerel Garnizon Komutanlığının izni ile sözü geçen personele dalış yaptırılabilir. Bu tür bir izin verilmesi halinde, ilgili yerel makam durumdan, Deniz Kuvvetleri Komutanlığını haberdar eder.

3) Sintine boşaltması yapamazlar, denize çöp atamazlar ve her ne şekilde olursa olsun denizleri kirletici nitelikte herhangi bir davranışta bulunamazlar.

Madde 12- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin; Türk içsulan veya limanlarında bulundukları sürede meydana gelebilecek çarpışma, karaya oturma ve geminin batması gibi herhangi bir kaza veya olağanüstü durumda gemi komutanının durumu en yakın Liman Başkanlığına ve yerel Türk deniz/ bölge/saha Komutanına, onun bulunmadığı hallerde yerel Garnizon Komutanına bildirmesi veya gemilerin ait olduğu Devletin Büyükelçiliğinin durumu Türk Hükümeti yetkili makamlarına bildirerek, kazaya uğrayan gemiye Türk yetkili makamları tarafından yardım edilmesi hususunda başvurması halinde, kazaya uğrayan yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilere geekli kurtarma ve oranın yardımı yapılabilir. Türk yetkili makamları, meydana gelen kazanın yarattığı tehlikenin makul bir süre içinde giderilmemesi halinde duruma müdahale ederek masrafları geminin ait olduğu Devlet tarafından ödenmek üzere, gerekli emniyet tedbirlerini alabilirler.

Madde 13- Barış zamanında yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsulanna ve limanlarına gelebilmeleri ve bu sulara kalabilmeleri için söz konusu gemilerin ait olduğu Devletin, aşağıdaki maddelerde belirtilen yöntemlere uygun olarak Ek l'deki "Ziyaret İstem Formu" ile birlikte asgari 15 gün olmak üzere mümkün olduğu kadar önceden Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti yetkili makamlarına başvurarak izin almaları gerekir.

Yabancı Devletlerin bu Yönetmelik kurallarına uygun olarak yapacakları ziyaret izin istemleri ile ilgili değişiklik tekliflerini Ziyaret istem Formunda beyan edilen ziyaret tarihinden en az 7 gün önce aynı şekilde Türk yetkili makamlarına bildirmeleri gereklidir.

Madde 14- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk İçsulan veya limanlannayapacakları ziyaretler, "Resmî", "Gaynresmî" ve "Olağan" olmak üzere üç biçimde yapılabilir. Bu ziyaretlerde aşağıdaki yöntemler uygulanır:

1) Resmi Ziyaretler:

A- Resmi ziyaretlerle ilgili izin istemleri, geminin bağlı olduğu Devlet Hükümeti tarafından ve diplomatik yoldan Türk Dışişleri Bakanlığına yapılır. Dışişleri Bakanlığı, Resmi ziyaret istemi konusunda, Genel kurmay Başkanlığı, İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım ve Ulaştırma Bakanlıkları ile gerekli gördüğü diğer Bakanlık ve kuruluşların görüşlerini alarak istemi yanıtlar ve sonuçtan bu makamları haberdar eder. Ziyaret isteminin olumlu karşılanması halinde Genelkurmay Başkanlığının vereceği emir üzerine Deniz kuvvetleri Komutanlığı ziyaretin yapılacağı bölgedeki ast komutanlıklara gerekli emir ve direktifleri verir ve bu husustaki uygulamalardan Genelkurmay Başkanlığı, Dışişleri, Millî Savunma, İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma Bakanlıkları, Başbakanlık Deniz Müsteşarlığını ve ziyaret yapılacağı bölgedeki en yüksek askerî makama haberdar eder.

B- Resmî ziyaret amacıyla Türk Limanlarına gelecek yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler, uluslararası usullere uygun olarak ve 21 pâre top atışını geçmeyecek şekilde selâmlamada bulunabilirler.

2) Gayriresmi Ziyaretler:

A- Gayriresmi ziyaretlerle ilgili izin istemleri, geminin ait olduğu Devletin Türkiye Cumhuriyeti nezdindeki Deniz Ataşesi olmadığı takdirde diğer Askerî Ataşe tarafından Ek-1'deki "Ziyaret İstem Formu" ile birlikte ve "Genelkurmay Başkanlığının Türkiye Cumhuriyeti nezdinde Akredite Yabancı Ataşeler için Talimat (33-6)"da berilildiği şekilde, Türkiye Cumhuriyetinin yetkili askerî makamlarına (Genelkurmay Başkanlığı adına Deniz Kuvvetleri Komutanlığına) yapılır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, istemle ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığının, Dışişleri, İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım ve Ulaştırma Bakanlığının görüşlerini alarak istemi yanıtlar. Yanıt olumlu ise ziyaretin yapılacağı bölgedeki ast komutanlıklara gerekli emir ve direktifleri verir. Durumdan, Genelkurmay Başkanlığı, Dışişleri, Millî Savunma, İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma Bakanlıkları, Başbakanlık Deniz Müsteşarlığını ve bölgedeki en yüksek askerî makamı haberdar eder.

B- Gayriresmi ziyarette bulunan yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı bir geminin top atışıyla selâmlamada bulunabilmesi için yerel deniz/bölge/saha Komutanlığı veya yerel garnizon komutanının mutabakatını alması gereklidir.

3) Olağan Ziyaretler:

A- Olağan ziyaretlerle ilgili izin istemlerinde de gayriresmi ziyaretlerde uygulanan yöntemlere uyulur.

B- Olağan ziyaretler topla selâmlama dahil hiçbir protokolü gerektirmez.

Ziyarete bulunan gemilerin denizcilikle ilgili gereksinim ve faaliyetleri, geminin ait olduğu Devletin Deniz Ataşesi olmadığı takdirde diğer Askerî Ataşe ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arasında saptanır.

Madde 15(*)- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin ziyaret amacıyla Türk limanlarına varış ve bu limanlardan ayrılış zamanlarının; resmî tatil günlerine rastlamaması, iş günlerinde de, 08.00-17.00 mahallî saatleri arasında olması gerekmektedir.

Ancak zaruri hallerde bu gemilerin, resmî tatil günlerinde Türk limanlarına varmalarına ve bu limanlardan ayrılmalarına Başbakanın tasvibi ile izin verilebilir.

Madde 16- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler bir Deniz Komutanının veya Liman Başkanının bulunduğu bütün Türk limanlarında, bu ma

Bu madde 24 ekim 1986'da değişmiştir. Bkz: Resmi Gazete, 24 Ekim 1986, sayı: 19263
kamların kendilerine gösterecekleri demir yerlerine demirlemek, iskele veya rıhtımlara yanaşmak
zorundadırlar.

Bu gemilere ait deniz vasıtaları da gösterilen yerlerin dışına yanaşamaz- lar ve mutad teĥizat dışında
silâh bulunduramazlar.

Yabancı Silâhlı Kuvvetlere ait gemi Komutanlığı, personel ve malzeme naklinde, kullandığı deniz
vasıtalarının sahile yanaştığı yerlerde emniyet için gemi polisi ve gemi ile muhabere için gerekli personeli
bulundurabilir.

Madde 17- Liman ziyaretleri sırasında yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin personeli ancak
mahallin en büyük mülki amirinin, garnizon komutanının görüşünü alarak vereceği izin ile 5682 sayılı
Pasaport Kanunu ve 5683 sayılı Yabancıların Türkiye’de ikamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun
hükümlerine uygun olarak sahile çıkabilirler. Mütekabiliyet esası gözönünde bulundurulmak suretiyle gemi
komutanı tarafından gemi personelinin adını, soyadını ve rütbesini ihtiva eden bir liste yerel mülki amirliğe
verilir. Anılan personel silâh taşımayaz.

Merasim ve gösteri için sahile silâhlı kıt'a çıkarılmak istendiği takdirde, yerel deniz/bölge/saha veya
garnizon komutanlığından izin alınması ve yapılacak merasim ve gösteri hakkında gerekli bilginin
verilmesi zorunludur.

Subaylar resmi ziyaretlerinde kılıçlarını taşıyabilirler.

Madde 18- Türk işularında veya limanlarında bulunan değişik ülkelerin Silâhlı Kuvvetlerine bağlı
gemiler ve gemi personeli, birbirlerine karşı hasmane tavır takınamazlar ve herhangi bir gemiyi durdurmak,
aramak, takip, taciz ve tahrip etmek, ele geçirmek, herhangi bir uçağı zorunlu inişe zorlamak ve tahrip
etmek gibi davranışlarda bulunamazlar.

Madde 19- Bu yönetmelik hükümleri uyarınca, yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilere ziyaret ve
sair maksatlarla verilmiş herhangi bir izin Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin gerek görmesi halinde,
gemilerin bağlı oldukları Devletlerin yetkili makamlarını haberdar etmek suretiyle kısıtlanabilir veya
tamamen kaldırılabilir. Böyle bir durumda, Türk işularında veya limanlarında bulunan yabancı Silâhlı
Kuvvetler gemileri, kendilerine bildirilecek süre içinde denize açılarak, açık denize çıkarlar veya
kendilerine gösterilecek başka bir liman veya demir yerine intikal ederler.

Bununla birlikte, yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler, önce verilen iznin kısıtlanması veya
kaldırılması nedeniyle kendilerine gösterilecek başka bir liman veya demir yerine ġtmek istemedikleri
takdirde diplomatik yoldan Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine başvuruyla izin işlemini kaldırarak, Türk
işulannı ve limanlarını terkedebilirler.

Fırtına, kaza veya yangın gibi olağanşt bir durum nedeniyle tahsisli demir yerini terketmek
mecburiyetinde kalan yabancı savaş gemileri, durumu
en yakın yerel deniz/bölge/saha komutanlığına ve liman başkanlığına bildirmek mecburiyetindedirler.

Madde 20- Ziyaret programı ve ziyaret sırasında takip edilecek hareket tarzı, ziyaret isteminde Devletin
Deniz ataşesi olmadığı takdirde diğer Askeri Ataşe ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arasında
kararlaştırılır.

Madde 21- Türk Hükümetinin ayrıca izni olmadıkça, ziyarette bulunan gemiler hiçbir şekilde ziyaret
süresini aşamazlar.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Yabancı Silâhlı Kuvvetlere Bağlı Nükleer Gemilerin Ziyaretlerine İlişkin İlâve Hususlar

Madde 22- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı nükleer gemilerin Türk içsu- İanna ve limanlarına
yapacakları resmi, gayriresmi ve olağan ziyaretler için ilgili Hükümet tarafından, en az 30 gün önceden Ek
I'deki Ziyaret İstem Formu ile Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığına müracaat edilir.

Madde 23- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı nükleer gemilerin Türk içsu- larını ve limanlarını
ziyaretleri ile ilgili değişiklik istemlerinin ziyaret tarihinden en az 15 gün önce Dışışleri Bakanlığına
bildirilmesi gerekir.

Madde 24- Dışışleri Bakanlığı başvuruyu Genelkurmay Başkanlığına, Milli Savunma, Adalet, İçişleri,
Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma Bakanlıkları ile Türkiye Atom Enerjisi Kurumu Başkanlığına ve Milli
Güvenlik Kumlu Genel Sekreterliğine göndererek görüşlerini ister. Adı geçen makamlar müracaatı

inceleyerek bu konudaki görüşlerini en kısa zamanda Dışışleri Bakanlığına gönderirler. Dışışleri Bakanlığın gelen görüşleri değerlendirerek müracaata ilişkin nihai kararı verir ve bunu ilgili Büyükelçiliğe bildirir.

Madde 25- Ziyaret isteminin uygun görülmesi halinde 24uncü maddedeki kararın ilgili Büyükelçiliğe bildirilmesini takiben T.C. Hükümeti ile müracaatçı hükümet arasında ziyaretin koşulların saptayan yazılı bir mutabakat düzenlenir.

Madde 26- Ziyaret isteminde bulunan ülke ile yürütülecek yazılı mutabakat müzakereleri, Dışışleri Bakanlığın koordinatörlüğünde ilgili kuruluşların temsil edildikleri bir heyet tarafından yürütülür.

Madde 27- 25'inci maddedeki yazılı mutabakat, ziyaretin gerçekleştirileceği tarihten 45 gün önce sonuçlandırılır ve ziyaretin yapılacağı Uman bölgesinde gerekli güvenlik önlemlerinin alınabilmesini teminen ilgili kuruluşlara duyumlun

Madde 28- Dışışleri Bakanlığınca yapılacak bildirimden itibaren 45 gün içerisinde, ziyaretin yapılacağı limanın bulunduğu ilin valisinin veya görevlendireceği vali yardımcısının başkanlığında; limanda bölge liman ve deniz işleri müdürlüğü teşkilâtı varsa Bölge Müdürü, Liman Başkanı, Liman İşletme Müdürü; Türkiye Atom Enerjisi kurumu Başkanlığınca görevlendirilecek temsilciler, İl Jandarma Alay Komutanı, varsa Sahil Güvenlik Deniz Komutanı, Emniyet Müdürü, varsa İl Savunma Sekreteri, İl Sivil Savunma Müdürü, Sağlık Müdürü, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü temsilcisi, Sahil Sıhhiye Teşkilâtı Temsilcisi, Gümrük İdaresi temsilcisi, Belediye Başkan ve varsa yerel Deniz/Bölge/Saha Komutanlığı temsilcisinden oluşan bir komisyon toplanarak çeşitli durumların gerektireceği ihtiyaçları karşılayacak şekilde bir "önlem planı" ile bir "Tehlikeli Durum Plânı" hazırlar.

Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı Nükleer Gemilerin ziyaret edecekleri limanın münhasıran bir ilçe sınırları içerisinde bulunması halinde, o ilçe kaymakamı da Komisyona üye olarak katılır.

Madde 29- Önem plânında; ziyaret sırasında liman içinde alınacak önlemler, emniyet, haberleşme, yangın, sağlık güvenliği ve radyasyon kontrolü önlemleri belirtilir.

Tehlikeli Durum plânında ise; bir tehlike halinde, bu tehlikeden etkilenecek bölgedeki halkın radyasyon tehlikesinin gerektireceği asgari süre içerisinde boşaltılacağı bir kontrol bölgesi ile tehlikenin artması halinde limanın azami süratle boşaltılmasına ilişkin yeni bir kontrol bölgesi yapımı, boşaltma planları ve gerekli görülebilecek diğer hususlar belirtilir.

Madde 30- Önlem ve Tehlikeli Dumm Planlarının uygulanmasından ve gelişen şartlara uyacak biçimde zamanla geliştirilip değiştirilmesinden ziyaretin yapılacağı limanın bulunduğu ilin valisi sorumludur.

Madde 31- Nükleer gemi, Türk içsularında veya limanlarında bulunduğu veya buralara yaklaştığı sırada, gemide çevreye zarar vermesi olası bir kaza veya böyle bir kazaya yol açabilecek tehlikeli bir durumun meydana gelmesi halinde geminin komutanı en seri haberleşme vasıtasıyla en yakın Liman Başkanı, yerel Türk Deniz/Bölge/Saha komutanı veya yerel garnizon komutanını alınabilecek ilk önlemlere yardımcı olmak üzere gerekli bilgilerle birlikte, durumdan haberdar eder.

Raporu alan makam durumu mahallin en büyük mülki amiri kanalıyla Genelkurmay Başkanlığına, Dışışleri Bakanlığın, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığın, Ulaştırma Bakanlığın, Türkiye Atom Enerjisi Kurumu Başkanlığın, Sahil Güvenlik Deniz Komutanlığına, Bölge Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğüne bildirir. Bu makamlar, alınacak önlemleri kararlaştırırlar.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM Son Hükümler

Madde 32- Yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsulanna ve limanlarına gelişleri ve buradaki hareket ve faaliyetleri ile ilgili olarak, Türkiye'nin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmaların hükümleri saklıdır.

Madde 33- Bu yönetmelik hükümlerine uygun hareket etmeyen yabancı Silâhlı Kuvvetlere bağlı gemiler Türk Limanlarını, içsulannı ve karasularını terke davet edilir. Gemi bu davete uymakla yükümlüdür.

Madde 34- Bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesi ile, Bakanlar Kurulunun 27/12/1978 tarihli ve 7/1714 sayılı karar ile 20 Şubat 1979 tarihli ve 16556 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Yabancı Silâhlı Kuvvetlere Ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri, Türk İçsulanna ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik" yürürlükten kaldırılmıştır.

Madde 35- Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 36- Bu Yönetmelik hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

5. 24 TEMMUZ 1996 TARİHLİ İSTANBUL LİMAN TÜZÜĞÜ

BİRİNCİ BÖLÜM

Kapsam, Tanımlar ve İstanbul Liman Şuurları

Amaç ve kapsam

Madde 1- İstanbul Limanının sınırları, yanaşma ve demir yerleri, nhtım- lara yanaşma, ticaret eşyası ile patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntem, yer ve zamanlan, gemilerin Limanda kalabilecekleri süreler ile Limanda genel güvenliğin ve disiplinin sağlanmasına ilişkin öteki önlemler bu Tüzükte gösterilmiştir.

Tanımlar

Madde 2- Bu Tüzükte yer alan;

- a) İdare : Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Boğaz ; İstanbul Boğazı,
- c) Liman : İstanbul Limanı,
- d) Liman Başkanlığı: İstanbul Liman Başkanlığı anlamında kullanılmıştır.

Liman sınırları

Madde 3- İstanbul Limanı; Kuzeyde İstanbul Boğazı ağzında Anadolu ve Türkeli Fenerleri arasını birleştiren çizgi ile Güneyde Kefaldalyan Burnundan (Enlemi: 40°530.30 Kuzey, Boylamı: 028°430.37 Doğu) 3.8 mil Güney kerterizindeki (Enlemi: 40°54' .50 Kuzey, Boylamı 028°430.37 Doğu) mevki ile Enlemi: 40°520.30 Kuzey, Boylamı: 029° 130.80 Doğu ve Enlemi: 40°480.40 Kuzey, Boylamı: 029°090.00 Doğu mevkiini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.(Ekl)

İKİNCİ BÖLÜM

Gemilerin Bağlama, Yanaşma ve Demir Yerleri

Yanaşma yerleri

Madde 4- Salıpzarı, Saraybunu ve Karaköy rıhtımları yolcu gemilerine, Harem rıhtımları ile Haydarpaşa Limanı; yolcu, yük ve yolcu-yük gemilerinin indirme-bindirme ve yükleme-boşaltma yapmak üzere yanaşmalanna ayrılmıştır.

Haliç'e, bu bölgedeki tersane tesislerinde söküml dışında, onarım ya da havuzla ilgili işi bulunan gemilerin girmelerine izin verilir. Ayrıca, bu alanda faaliyetine izin verilen hizmet gemileri de bu bölgede serbestçe çalışabilirler.

Liman Başkanlığı zorunlu hallerde diğer gemilerin de Haliç'e girmesine izin verebilir. Keçilik, Büyükdere, Paşabahçe, Çubuklu, Tarabya, İstinye, Kanlıca, Göksu, Bebek, Amavutköy ve Kalamış koylarının sınırları ve kullanma amaçları İdarece çıkarılacak yönetmeliklerle belirlenir.

Demir yerleri

Madde 5 - Demir yerleri aşağıda belirtilmiştir:

a. Limanı ziyaret edecek yabancı harp ve yardımcı harp gemileriyle Limana gelecek Türk harp gemileri, gelişlerini Kuzey Deniz Saha Komutanlığına bildirerek, bu Komutanlıkça Liman Başkanlığı ile sağlanacak mutabakata göre, Kızkulesi Fenerinden geçen boylamın doğusu ile İnci Burnu ve Moda Burnu arasındaki alana demirleyebilirler. Zorunlu hallerde diğer demir yerlerine demirleme Kuzey Deniz Saha Komutanlığı ile Liman Başkanlığı tarafından ortak görüşle yapılır.

b. Limanı ziyaret edecek yolcu gemileri izin almak koşuluyla Dolmabah- çede (Ek 2) de belirlenen demir yerine demirleyebilirler, Şamandıraya bağlayabilirler. Bunlardan 10.000 GRT'dan büyük yolcu gemileri bir hafta önceden Liman Başkanlığına bildirimde bulunmak zorundadır.

c. Liman Güney Girişi Demir Yerleri (Ek 3) dedir. Bu demir yerlerinin sahilten itibaren 2,5 gominası içinde demirlemek yasaaktır.

L Limana yanaşacak gemilerin serbest demir yeri

41°00'.40 N,028°59'.15 E 40°59'.39 N, 028°58'.60 E 40°58'.15 N, 028°56'.50 E 41°00'. 15 N, 028°56'.50 E

Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

2. Limandan kalkan ve uzun süreli kalacak gemilerin serbest demir yeri 41°00'.15 N, 028°56'.50 E 40°58'. 15 N, 028°56'.50 E 40°56'.82 N, 028°53'.50 E 40°58'.92 N, 028°53'.50 E

3. Tehlikeli yük taşıyan gemilerin serbest demir yeri 40°58'.92 N, 028°53'.50 E

40°56'.82 N, 028°53'.50 E 40°56'.12 N, 028°51'.95 E 40°55'.83 N, 028°50'.00 E 40°57'.48 N, 028°50'.00 E
4. Karantina demir yeri 40°57'.54 N, 028°48'.70 E 40°56'. 10 N, 028°48'.70 E 40°56'.40 N, 028°47'.40 E
40°58'.23 N, 028°47'.40 E

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Limanda Seyir Güvenliği

Uyulacak kurallar

Madde 6 - Limanda seyreden ve yatan bütün gemiler ve deniz araçları, uluslararası kurallarla birlikte, Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ile bu Tüzükte yer alan kurallara ve idarece seyir, can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata dayanılarak, belirlenmiş ya da belirlenecek her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır.

Ancak, teknik zaruretler de dikkate alınarak rıhtımlara yanaşma, yükleme ve boşaltma, kılavuzluk, römorkaj ve benzeri her türlü faaliyeti düzenlemeye İdare yetkilidir.

Boğaz köprüleri

Madde 7 - Deniz araçları, kopili ayaklarına 50 metreden fazla yanaşamazlar. İstanbul Boğaziçi Köprüsü ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün çeşitli bölümlerindeki yükseklikler ve köprüler üzerindeki deniz trafiği ile ilgili işaretler (Ek 4) de belirtilmiştir.

Kılavuzluk hizmetleri ve römorkör alma zorunluluğu

Madde 8 - Limanda kılavuzluk ve römorkör hizmetleri Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğün 43 üncü maddesi ile aşağıdaki hükümlere uygun olarak yapılacaktır.

a) Limandaki iskele, rıhtım, tesis ve işyerlerine yanaşacak, şamandıralara bağlayacak, yada buralardan ayrılacak Paşabahçe ve Dolmabahçe demir yerlerine demirleyecek yada demirden kalkacak 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar.

b) Liman Başkanlığınca, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve bu uygulamalar denizcilere ve ilgililere duyurulur.

c) Limandaki iskele, rıhtım, tesis ve iş yerlerine yanaşan, şamandıralara bağlayan ya da buralardan ayrılan 2000-5000 GRT'daki gemiler 16 ton çekme kuvvetinde bir römorkör, 5000-15000 GRT arasındaki gemiler 18 ton çekme kuvvetinde iki römorkör, 15000-30000 GRT arasındaki gemiler 27 ton çekme kuvvetinde iki yada 18 ton çekme kuvvetinde üç römorkör, 30000 GRT'dan büyük gemiler 30 ton çekme kuvvetindeki iki ya da 20 ton çekme kuvvetinde üç römorkör almak zorundadır.

d) Liman Başkanlığınca zorunlu hallerde yanaşma yeri, gemi ve yükün özelliklerine göre kılavuz ve römorkör alma sınırlarında değişiklik yapılabilir.

e) Liman Başkanlığınca yanaşma-kalkmalarda manevra kabiliyeti yüksek baş pervaneli gemilere özelliklerine göre römorkör alma şartlarında indirim yapılabilir.

Kılavuz kaptan ve römorkör alma zorunluluğunun istisnaları

Madde 9 - Harp ve yardımcı harp gemileri, şehir hatlarında çalışan yolcu gemileri ile liman hizmetlerinde kullanılan deniz araçlarına 8 inci madde hükümleri, uygulanmaz.

Limn hizmetlerinde kullanılan deniz araçları, bu amaç için kullanıldıkları, Liman Başkanlığından belgelemek zorundadırlar.

Yolcu gemilerinin yükümlülüğü

Madde 10 - Liman içinde yolcu taşıyan gemiler, giriş yerlerinde, açıklıkla görülecek şekilde alabilecekleri en çok yolcu sayısı ile üzerlerinde bulunan cankurtarana araç ve gereçlerinin sayı ve cinslerini belirtir bir levha taşıyacaklardır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Karaköy ve Atatürk Köprülerinden Çıkış ve Giriş İşlemleri

Köprülerin açılması ve kapatılması

Madde 11 - Karaköy ve Atatürk Köprüleri İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Köprüler Müdürlüğüne Salı ve Perşembe sabahları açılır ve kapatılır.

İzin belgesi

Madde 12 - Köprülerden çıkacak ya da girecek gemiler, en geç köprülerin açılmasından 15 saat önce Liman Başkanlığına başvurarak izin belgesi alırlar.

Köprülerden çıkış ve girişte öncelik

Madde 13 - Köprülerden, önce çıkış yapılır. Çıkış tamamlandıktan sonra giriş başlar. Çıkış giriş sıraları; trafik kontrol istasyonunca duyuru yapılarak belirlenir.

Köprülere çıkış ve girişte kılavuz kaptan ve römorkör alma zorunluluğu

Madde 14 - Köprülerden çıkış ve girişte;

a. Yabancı gemiler ve 1000 GRT ve daha büyük Türk gemileri ve 1000 deplasman ton ve daha büyük harp gemileri ve yardımcı harp gemileri kılavuz kaptan almak zorundadırlar.

b. 1000-2000 GRT arasındaki gemiler en az 12 ton çekme kuvvetinde bir, 2000 GRT ve daha büyük gemiler en az 12 ton çekme kuvvetinde iki römorkör alacaklardır.

c. 2000 deplasman ton ve daha büyük harp ve yardımcı harp gemileri en az 16 ton çekme kuvvetinde bir römorkör alacaklardır.

d. Makina ve dümen anzası olan gemiler en az 12 ton çekme kuvvetinde iki römorkör alacaklardır.

Köprülerden çıkış giriş işaretleri

Madde 15 - Büyükşehir Belediye Başkanlığı Köprüler Müdürlüğünce çıkış ve girişin başladığını belirtmek üzere köprülerden aşağıdaki işaretler verilir:

a. Çıkış süresince, Haliç tarafına yeşil, diğer tarafa kırmızı, giriş süresince, Haliç tarafına kırmızı, diğer tarafa yeşil çakar gösterilir.

b. Köprüler açık bulunduğu sırada, Sirkeci ile Karaköy Rıhtımları ve iki köprü arasındaki alanda, deniz araçları karşıdan karşıya geçemezler.

Köprülerin açılmaması

Madde 16 - Elverişsiz hava, teknik arızalar ya da başka zorunlu nedenlerle köprülerin açılmaması halinde, durum Liman Başkanlığınca ya da trafik kontrol istasyonları aracılığıyla limandaki gemilere duyurulur.

Köprülerin açılış ve kapanış saatleri

Madde 17 - Köprülerin açılış ve kapanış saatleri memleket saat ayan olarak aylara göre aşağıda gösterilmiştir.

Aylar	Açılma	Kapanma
Ocak	05.00	06.00
Şubat	04.45	05.45
Mart	04.30	05.30
Nisan	04.15	05.15
Mayıs	04.00	05.00
Haziran	03.45	04.45
Temmuz	03.45	04.45
Ağustos	04.00	05.00
Eylül	04.15	05.15
Ekim	04.30	05.30
Kasım	04.45	05.45
Aralık	05.00	06.00

Köprülerden çıkış ve giriş süreleri

Madde 18 - Gemiler, hareket hazırlıklarını tamamlamış olarak ve verilmiş sıraya göre, vaktinde, çıkış ve giriş yerlerinde bulunmak zorundadırlar.

Çıkış ve giriş için ayrılan bir saatlik sürenin ilk 28 dakikası çıkışa, sonraki 4 dakikası çıkış ve giriş aralığına, son 28 dakikası ise girişe ayrılmıştır. Çıkacak gemiler çıkış, girecek gemiler giriş saatini geciktiremezler. Liman Başkanlığı bu süreleri, çıkacak ve girecek gemi sayısına göre, değiştirmeye yetkilidir.

Köprü gözlemlerinden geçiş

Madde 19 - Köprüler kapalı iken köprü gözlemlerinden geçecek gemiler, gece, üstünde yeşil ışık yanan,

gündüz, üstünde yeşil renkli plaka bulunan köprü gözünden geçerler.

Belirli saatler dışında köprülerin açılması

Madde 20 - Liman Başkanlığı, can, mal ve çevre güvenliği ile zorunlu görülen hallerde, 11 ve 17'nci maddelerde belirtilen zamanlar dışında da köprüleri açtırabilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM Tehlikeli Maddeler

Uyulacak kurallar

Madde 21 - Tehlikeli maddelerin Liman içerisinde yükletilip-boşaltılma- sı, taşınması, ambalajlanması, etiketlenmesi aşağıda belirtilen, tüzük, yönetmelik, karar ve Ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler çerçevesinde liman işletmeleri tarafından gerekli güvenlik önlemleri alınmak koşuluyla özel tekne, özel ambalaj ve konteynerlerle yapılır.

a. Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri ile Taşınması Hakkındaki Tüzük,

b. Parlayıcı, Patlayıcı, Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Çalışılan işyerlerinde Alınacak Tedbirler Hakkında Tüzük,

c. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük,

d. Karada Çıkabilecek Yangınlarla, Deniz, Liman veya Kıyıda Çıkıp Karaya Ulaşabilecek ve Yayılacak veya Karada Çıkıp Kıyı, Liman ve Denize Ulaşabilecek Yangınlara karşı Alınabilecek Önleme, Söndürme ve Kurtarma Tedbirleri Hakkında Yönetmelik.

e. Zararlı Kimyasal Madde ve Ürünlerinin Kontrolü Yönetmeliği,

f. SOLAS Sözleşmesi eki VI ve VII nci ayırım ile MARPOL Sözleşmesi ve Ekleri.

Liman Başkanlığına bildirme zorunluluğu

Madde 22 - Tehlikeli maddeleri taşıyan geminin donatını, işleticisi, kaptanı veya acentesi vasıtasıyla, geminin limana varışından en geç 24 saat önce yükün miktarını, istif durumunu, ambalaj şekillerini, yanıcı ise yanma derecesini, diğer limanlara boşaltılacakların miktarını, tehlikeli maddelerin İMO (İ.M.D.G. Kodu) kurallarına göre sınıfını içeren bir liste ile Liman Başkanlığına başvurarak yanaşma ordinosu alacaktır.

Yükleme limanından hareketi ile boşaltma limanına varışı arasındaki süre 24 saatten az olan gemiler için bu bildirim, boşaltma limanına yanaşmadan önce yapılır.

Tehlikeli maddelerin yükletilmesi, boşaltılması, depolanması

Madde 23 - Tehlikeli maddeler sınıflarına göre aşağıdaki şekilde yükletilir, boşaltılır ve depolanırlar:

a. Sınıf (1) Patlayıcılar: Patlayıcı ve içinde 500 gr dan fazla patlayıcı karışımı içeren maddeleri taşıyan gemiler iskele ve rıhtımlara yanaşamazlar.

Ancak Limanda belirlenmiş sahalarda gemiden gemiye veya deniz araçları ile limbo yapılırlar. Gemi veya deniz araçları ile limbo edilen patlayıcı ve içinde patlayıcı karışımı içeren maddeler şehir dışında bu gibi yüklere tahsis edilmiş nhtım veya iskelelerden yükletilip-boşaltılırlar. Tahsis edilmiş iskele ve rıhtımlardan yüklenip boşaltılan patlayıcı ve patlayıcı karışımının miktarı beş tonu geçemez, aynı anda ve üst üste yükleme boşaltma yapılamaz, iskele ve rıhtımlarda bekletilemez ve depolanamaz. Bu maddeler, özel tekne ve kaplar içinde olmak koşuluyla, Limanın güneyinde Avrupa ve Anadolu yakalarında Liman Başkanlığı, Liman İşletmeleri İl Trafik Komisyonu ve İstanbul Büyük- şehir Belediye Başkanlığınca birlikte saptanarak güvenlik önlemleri alınmış depolara taşınabilir, yükleme ve boşaltma yapılabilir.

b. Sınıf (2) Gazlar: Gazlar, geçici olarak, ayrılmış liman sahalarında özel tanklarda veya özel taşıma kapları içerisinde depolanabilirler. Soğutulmak suretiyle sıvılaştırılmış gazların tanklardan tanklara veya kapdan kaba nakli Liman Başkanlığının özel izni ile yapılır. Gemi ambar veya tanklarında aynı sınıf gazlar taşınacaktır. Gazların yükletilip-boşaltılması sabit boru ve eksiz hortumlarla yapılacak, nhtım sahasında vinç, kreyn ve diğer kıvılcım ve sürtünme yaratıcı araçlar bulundurulmayacaktır. Tren vagonlarına veya tankerlere bu cins mallar özel önlem alınarak yükletilip-boşaltılacaktır. Gazlar için ayrılmış liman terminallerindeki aynı rıhtım üzerinde birden fazla gemiden yükleme-boşaltma yapılmayacaktır. Rıhtım, iskele ve liman depo sahalan, etkin bir yangını tesbit, önleme ve söndürme araçları ile donatılacaktır.

c. Sınıf (3) Yanıcı Sıvılar: 60 °C da veya daha aşağı derecede yanıcı buhar neşreden sıvılar, sıvı karışımları veya içinde çözülmüş veya süspansiyon halinde katı yanıcı maddeler bulunan sıvılar, özel liman alanlarında geçici ve ambalajlı olarak depolanabilirler, kara ve deniz araçlarına, gemilere yükletilip-boşaltılabilirler. Bu malların yükletilip-boşaltılmasında ve istif sahasında kuru yangın söndürücüler ve

benzerleri kullanılacaktır.

d. Sınıf (4) Yanıcı Katılar ve Maddeler: Yanıcı, kendi kendine yanabilen, su ile temas halinde yanıcı gaz neşreden maddeler, ayrılmış liman sahalarında geçici olarak depolanabilirler, gemilere ve kara araçlarına yükletilip, boşaltılabilirler, liman sahası içinde nakledilebilirler. Selülo- id maddesi içeren ve yapısı itibarı ile içinde 500 gr.dan fazla ani parlama yapabilecek madde içeren katı yanıcılar liman sahası içinde depolanamaz- lar. Yanıcı katı maddelerin liman sahasında ambarlanmasında istif ve saha bakımından yanmayı önleyici tedbirler alınır. Ambalajlan hasarlanmış yanıcı maddeler Liman sahasından uzaklaştırılır. Balık unu ve küspe gibi maddeler bu şartlara tabi tutulmaz.

* Sınıf (5) Oksitleyici Maddeler: Diğer maddelerle tehlikeli reaksiyonlara girebilen, kendi başlarına yanıcı olmadıkları halde oksijen neşrederek diğer maddelerin yanmasına sebep ve yardımcı olan bu maddeler, Liman sahasında özel önlemler alınarak açık ve kapalı sahalarda geçici olarak depolanabilirler, doğrudan gemiye ve araçlara yükletilip-boşaltılabilirler. Ancak organik peroksitler için Limanda depolama, yükletilip boşaltma miktardan 30 tonu geçemez. Daha fazla yapılacak yükleme ve boşaltmalar Liman dışında limboişlemi ile yapılır.

f. Sınıf (6) Zehirleyici ve Bulaşıcı Maddeler: Yutulduğunda, teneffüs edildiğinde veya temas halinde ölüme, ciddi rahatsızlığa veya bulaşıcı hastalığa neden olan mikro organizmaları içeren bu maddeler, özel önlemler alınarak ve sızdırmaz ambalajlar içinde Liman sahasında depolanabilirler ve gemilere yükletilip-boşaltılabilirler. Bu maddelerden parlama derecesi 60 °C nin altında bulunanlara yanıcı sıvılar gibi işlem yapılır.

g. Sınıf (7) Radyoaktif Maddeler: Birim kütle aktiviteleri 70 Bq/Kg dan daha büyük olan radyoaktif maddeleri ya da bu radyoaktif maddeleri ihtiva eden bileşim veya karışımları taşıyan gemiler, radyoaktif maddelerin çevreye zarar vermeyecek şekilde ambalajlandığını Limana girmeden önce belgelemek şartıyla yükleme boşaltma yapabilirler Radyo-aktif maddeler Liman içerisinde depolanamaz, en kısa zamanda Limandan uzaklaştırılır.

h. Sınıf (8) Aşındırıcı (Korozif) Maddeler: Katı veya sıvı halde olduklarında özelliği itibarı ile deriyi tahrip eden bu maddeler özel ambalaj içinde olmak şartıyla, açık sahada, özel depolarda veya normal ambarlarda depolanabilirler., doğrudan gemiye yükletilip boşaltılabilirler. Ambalajlan hasarlı maddeler Liman sahasından uzaklaştırılırlar. Bu maddelerin tren vagonlan- na, kara ve deniz tankerlerine yükletilip boşaltılması özel izne tabidir.

i. Sınıf (9) Muhtelif Tehlikeli Maddeler: Tecrübe ile tehlikeli olduğu görülen veya sonradan anlaşılan, yukarıda sayılan tehlikeli maddeler sınıfı içinde bulunmayan veya nisbeten az tehlikeli olan maddeler, cinslerine göre alınacak tedbirler ile Liman sahasında depolanabilir ve gemilere yükletilip boşaltılabilirler.

Liman işletmelerince alınacak tedbirler

Madde 24 - Liman sınırları içerisinde bulunan liman işletmeleri, tehlikeli maddeler için ayrılmış rıhtım, iskele, depo ve antrepoları belirlemiş olacaklardır. Ayrıca, liman işletmeleri bu maddelerin gemiler ile depolanma saha- lan arasında, taşıyıcılarda bekletilme süresine, liman alanına alınabilecek tehlikeli maddelerin azami miktarına karar verecek, gerekli yangın, çevre ve işletme güvenlik tedbirlerini almış olacaktır.

Liman işletmeleri bu hususları, önceden hazırlayacakları ve Liman Başkanlığınca onaylanmış bir talimatla ilgililere duyuracaktır.

Liman işletmeleri tehlikeli maddelerin Liman sahasında depolanmasını temin edemiyorsa, yükün alıcısı, bu maddenin en kısa zamanda Liman dışına naklini sağlayacaktır.

Tehlikeli madde taşıyan gemiler için ayrı bir demir yeri belirlenmiş olacak, demir yeri diğer gemilerden neta edilmiş olacaktır.

Parlama ve patlama noktası 60 °C nin altında bulunan tehlikeli maddeler, kendilerine ayrılmış liman sahalarında, gündüz süresinde yüklenip-boşaltılabilirler.

Konteynerler, içerisinde limanlarda yükletilip-boşaltılan tehlikeli maddeler için liman işletmeleri tarafından ayrılmış konteyner istif sahası temin edilecektir. Bu istif sahasına tehlikeli madde dışında diğer konteynerler istiflenmeyecek, istif sahasında gerekli emniyet tedbirleri (yangın, çevre emniyeti vb) alınmış olacaktır.

Yanıcı maddeler kıvılcım yaratıcı kaynaklardan uzak tutulacak ve Limanda belirlenecek tehlikeli alan içinde kıvılcım yaratıcı araç, alet çalıştırılmayacaktır.

Tehlikeli maddeler yeterli şekilde ambalajlanmış olacak ve ambalaj üzerinde tehlikeli maddeyi tanımlayan bilgiler ile risk ve güvenlik tedbirlerine ilişkin bilgiler bulunacaktır.

Tehlikeli madde ile ilgili olan liman işletme ve gemiadamları elleçleme ve depolama esnasında koruyucu elbise giyeceklerdir.

Tehlikeli madde sahasında yangınla mücadele edecek kişiler itfaiyeci teçhizatı ile donatılacak ve bu teçhizat her an kullanıma hazır halde bulundurulacaktır.

Tehlikeü maddelerin Anadolu ve Avrupa yakalan arasında nakli

Madde 25 - Tehlikeli maddeler, Limanda, Anadolu ve Avrupa yakalan arasında, özel kaplar ve ambalajlar içinde, vagonlara, kamyonlara yüklenmiş olarak, taşıyan ve taşıtan tarafından gerekli güvenlik önlemleri alınarak, bu işe ayrılmış yolcusuz araba vapuru veya tren vapuru ile taşınabilirler.

Bu taşıma 00.30 ile 06.00 saatleri arasında yapılabilir.

ALTINCI BÖLÜM Limanda Disiplin

Yanışma ve bağlamalarda uyulacak esaslar

Madde 26 - Gemilerin ve muhtelif deniz araçlarının Liman içindeki iskele, nhtım, tesis ve işyerlerine yanaşmaları, şamandıralara bağlamaları ya da buralardan ayrılmaları Liman Başkanlığının iznine bağlıdır. Kendilerine ayrılan iskele ve rıhtımlara yanaşan şehir hatları gemileri, araba ve tren vapuru ile deniz otobüsleri bu hüküm dışındadır.

500 GRT dan küçük, Liman içinde çalışacak Türk Bayraklı yük gemilerinin Liman Başkanlığından önceden izin almak ve deniz trafiğine engel olmamak koşuluyla, Haliç’de bulunan tersanelere ve Limanda bulunan iş yerlerindeki rıhtım ve iskelelere yanaşıp yükleme-boşaltma yapmaları serbesttir.

İskele ve rıhtımlarda işlerini bitiren gemiler, bulundukları yeri derhal terkederek demir yerlerine gideceklerdir.

Yirmi dört saat içinde yeniden sefer almayacak yolcu gemileri, yolcularını çıkardıktan sonra demir yerlerine gidecekler ya da yolcu alacaklarsa, kendilerine ayrılan rıhtım ya da şamandıralara bağlayacaklardır. Rıhtımlarda yirmi dört saatten fazla kalacak programlı yolcu gemileri için Liman Başkanlığından önceden izin alınması zorunludur.

Haliç’e girecek gemiler, iş yerlerine yanaşmak ve işlerinin bitiminden sonra hemen Haliç’i terkederek demir yerlerine çıkmak zorundadırlar.

Onarım ve bakımlarını Haliç’deki fabrika ve havuzlarda yaptıracak gemiler, ilgili kuruluşlara ait yanaşma yerlerine, deniz trafiğine engel olmayacak biçimde bağlarlar.

Gemiler Haliç’de demirde yalamazlar, havuzlanmak amacıyla Haliç’e giren ya da havuzlandıktan sonra çıkış için köprülerin açılmasını bekleyen gemiler bu hükmün dışındadırlar.

Kıyılara bağlanacak yüzer araçlara ilişkin sınırlama

Madde 27 - Liman içerisinde kamuya ait kıyılara gazino, lokanta, kulüp, demek, satış yeri, eğlence yeri olarak ya da benzeri amaçlarda kullanılmak üzere gemi, duba, şat, sal gibi yüzer araçlar, "Yüzer Otel, Yüzer Lokanta Benzeri Tesislerin İşletmesi Hakkında 12.10.1984 tarih ve 84/8737 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı” hükümleri uyanınca izin almak suretiyle bağlanabilir.

Yapılması yasak olan işler

Madde 28 - Limanda, aşağıda sayılan işlerin yapılması yasaktır:

a. Rıhtım ve iskelelere yanaşan ve kalkan, gemiler manevra sırasında yanaşma yerine 10 metre uzaklık içinde baş iterlerini ve pervanelerini, ileri ya da geri çalıştırmamak için gayret gösterecektir. Yanaşmış durumda iken baş iter ve pervane çalıştırmak yasaktır.

b. Trafik Ayrım Düzeni içinde ve Haliç’de yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak, sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları Liman Başkanının iznine tabidir.

c. Yatlar, kotralar ve amatör denizci tekneleri, Trafik Ayrım Şeritlerine ve Haliç’e spor ve gezinti amacıyla giremezler, bu bölgelerden geçişlerinde 10 knotun üstünde hız yapamazlar, Limanın diğer kesimlerinde ve sandalların civarında tehlike yaratacak durumda hızla seyredemezler.

d. Limanda alma tesisleri dışında denize moloz, safra, çöp, sintine balastı, evsel ve endüstriyel nitelikte atıklar ile ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını bozacak maddeler, atık yağ ve benzeri kirletici

maddeler basılamaz. limanda bulunan gemiler hava kirliliği yaratmayacaklar ve bunun için gerekli önlemleri alacaklardır.

e. Limandaki gemilerde, telsiz telefon gibi (MF ve HF) kısa mesafede konuşmak amacıyla yapılmış cihazlar dışında telsiz kullanılamaz.

f. Gemiler, Liman içinde (tersane ve onarım yerleri hariç) sessizliği bozucu işler yapamazlar, zorunluluk olmadıkça düdük çalamazlar. Liman içinde seyreden motorlu araçların, susturucu ile donatılmış bulunmaları zorunludur

g. Demirli, rıhtıma aborda olmuş ya da şamandıraya bağlanmış gemilerin bordalarına yanyana ikiden çok araç yanaşamaz. Gemiler Liman içinde seyir ve hareketlerine engel olacak onarım ya da bakım işleri yapamazlar.

Limn Başkanlığının iznine bağlı işler

Madde 29 - Liman içinde Liman Başkanlığından izin alınmadıkça düzenli ya da düzensiz yük ve yolcu taşımacılığı yapılamaz.

Limanda limbo yapılması Liman Başkanlığının iznine bağlıdır. Şamandıra atılması, kablo döşenmesi ve kaldırılması, dalış yapılması ve benzeri işler Liman Başkanlığının izniyle yapılır. Balıkadamlar Trafik Ayrım Şeritlerinde, demir yerlerinde ve Haliç'de dalış yapamazlar.

Demir yerinin bildirilmesi ve demirleme düzeni

Madde 30 - Kaptan, donatan ya da acentalar, gemilerini demirledikleri yeri ve saati en kısa zamanda Trafik Kontrol İstasyonuna ve Liman Başkanlığına bildirirler.

Gemiler, demir yerlerine, o alandaki rıhtım ve iskelelere yanaşıp kalkacak gemilerin manevralarına engel olmayacak biçimde demirlerler.

Gemiler, şamandıraların yakınlarına ve şamandıra çizgileri arasına demirleyemezler. Zorunlu hallerde demirlediği takdirde, şamandıra ve zincirlerinde bir hasar meydana gelirse, gemi kaptanı, durumu Liman Başkanlığına bir raporla bildirmek zorundadır.

Usulsüz demirleme durumu

Madde 31 - Gerekli izni almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, Liman Başkanlığınca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırırlr ve bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni ya da acentasından alınır.

Liman Başkanlığının izni ile yukarıda belirtilen yerlerde bulunan gemiler, Liman Başkanlığınca gerek görüldüğü zaman verilen emir gereğince yerlerini değiştirecek ve terkedeceklerdir. Bu emri yerine getirmeyen gemiler için de yukarıdaki fıkra hükümleri uygulanır.

Hareket zorunluluğu

Madde 32 - Limanda demirleyen gemiler, gerektiğinde Liman Başkanlığınca yapılacak bildirimi aldıktan sonra en geç dört saat içinde hareket edebilecek durumda bulunurlar.

Limanda gemilere yakıt ikmali

Madde 33 - Liman'da bulunan gemilere yakıt ikmali sadece İdarece uygun görülen iskele, rıhtım ve demiryerlerinde yapılabilir.

Yakıt ikmali esnasında gemilerde, iskele ve rıhtımlarda yangına müdahale personeli hazır bulundurulacaktır.

Acente ile buluşma yerleri

Madde 34 - Gemiler, acente ile on beş dakikayı aşmayan temaslarını Ku- zey'de Hamsi Limanı ile Fil Burnu fenerlerini birleştiren çizginin kuzeyinde trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan yapabilirler. Bir saati aşmayan temaslarını ise Güney'de Kumkapı Bannak Fenerinden geçen boylamın batısında ve kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında yapacaklardır.

Bir saati geçen acente temasları demiryerlerinde yapılacaktır.

Hizmet araçlarının civarında seyreden gemiler

Madde 35 - Şamandıra atan, kablo döşeyen, toplayan, dalgıçlık ve benzeri işlerle uğraşan araçların ve çalışmakta olan yüzer vinçlerin dolayından geçen gemiler, bu araçların işlerine engel olmayacak biçimde ve zarar vermeyecek hızda seyretmek zorundadırlar.

Şamandıra civarından geçiş

Madde 36 - Şamandıraya bağlamak üzere gelen ya da şamandıradan ayrılan gemiler ile Liman

hizmetlerinde kullanılan deniz araçları dışındaki gemiler, şamandıralar ve şamandıra hatları arasında geçiş yapamazlar.

Hastalık yaralanma ve ölüm olaylarının bildirimi

Madde 37 - Liman sınırları içinde demirli veya seyir halinde bulunan gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösterecek her türlü hastalığı, derhal sahil sağlık kuruluşuna, ölüm ve yaralanma gibi olayları da ayrıca Liman Başkanlığı ve emniyet makamlarına bildirmek zorundadırlar.

Gümrüklü yolcu ve gemiadamları

Madde 38 - Yabancı limanlara gidecek ya da yabancı limanlardan gelecek gemiler (rıhtımlarda veya demir yerinde bulunsun) içindeki yolcu ve gemiadamları, gümrük kapısından giriş ve çıkış yapmak zorundadırlar.

Gümrük denetimine tabi gemiler ile gümrük hizmet noktaları arasında taşıma

Madde 39 - Gümrük hizmet noktaları ile gümrük denetimine tabi gemiler arasında hizmet verecek deniz araçları, Liman Başkanlığı ile Gümrük İdaresi tarafından belirlenen yerlerden gemilere hareket ederler.

Gümrük denetimine tabi gemilerden gümrük hizmet noktalarına ya da buralardan gemilere, yolcu, yolcu eşyası, gemiadamları ve gemiyle ilgileri olanlar, Liman Başkanlığınca izin verilmiş araçlar ile taşınabilirler.

Liman, Sahil Sağlık, Emniyet ve Gümrük Kuruluşu görevlileri gümrük denetimine tabi gemilere, dairelerine ait araçlarla gidip gelebilecekleri gibi, bu araçlardan biri ile de topluca gidip gelebilirler.

Yolcularla görüşme

Madde 40 - Uğurlayanlar, gümrük ve emniyet denetiminden sonra, karşılayanlar ise, bu denetimden önce yolcularla temasa geçemezler.

Denizde kaza geçiren gemiler

Madde 41 - Limana gelen gemilerin kaptanları, donatanları ve acenteleri, seyir sırasında ve Limanda meydana gelen deniz kazalarını, önemli makine amalarını, genel seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları ve gemide işlenen suçları, gereken işlem için ilgili makamlara da duyurulmak üzere, Liman Başkanlığına mümkün olduğu takdirde önce telsizle, Limana varıştan itibaren en geç altı saat içerisinde bir ön raporla ve yirmi dört saat içinde de düşüncelerini kapsayan açıklamalı bir raporla bildirmekle, suç kanıtlarını ve suçların muhafaza önlemlerini almakla yükümlüdürler. Kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve gemiadamları, bu hususlarda yapılması gereken soruşturmaya esas olmak üzere, liman makamlarıyla yapılacak çağrıya uymak ve sorulacak sorulara cevaplandırmak zorundadırlar.

Deniz kazasına uğrayan ya da neden olan bir geminin kaptanı; Limana gelişinden itibaren geminin sefer belgelerini en geç 4 saat içinde Liman Başkanlığına teslim edecektir.

Geçiş sırasında kaza, anza

Madde 42 - Boğazdan geçerken kaza, anza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle doğrudan geçişleri kesintiye uğrayan gemiler, en yakın trafik kontrol istasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. Liman

Başkanlığınca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kurtarma ve yardım talep etmiş olsa dahi kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kılavuz kaptanların yükümlülüğü

Madde 43 - Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerin seyir teçhizatında gördükleri eksiklik ve aksaklıkları, deniz kazalarını ve yollar üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları diğer sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol Merkezine bildirirler ve Liman Başkanlığına yazılı bir rapor verirler.

Liman içinde yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar ve trafik kontrol istasyonları görevlileri, bu gibi gemileri Liman Başkanlığına bildirecek ve daha sonra da 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir. Liman Başkanlığı duruma derhal elkoyarak bu gemiler ve kaptanları hakkında yasal işlemlerin yapılmasını sağlayacaktır.

Bildirim yükümlülüğü

Madde 44 - Kabotaj hattında çalışan 150 GRT ve daha küçük Türk gemileri dışında, Limana gelecek ya da Limandan hareket edecek gemilerle transit gemilerin donatan, işletici, kaptan ya da acenteleri, gemilerin gelişlerinden 24 saat önce bildirimlerini Liman, Sahil Sağlık, Emniyet, Gümrük kuruluşlarına ve Liman İşletmeleri Müdürlüğü ile Kıyı Emniyet İşletmesi Müdürlüğüne verirler.

Gemilerin geliş gün ve saatlerindeki değişiklikler, derhal Liman Başkanlığına bildirilir.

Limana gelen gemilerin yanaşma yeri Limana varış sırasına göre Liman Başkanlığınca saptanır.

Limana gelmekte olan gemiler, Trafik Kontrol Merkezi aracılığıyla Liman Başkanlığına gelişlerini bildirirler ve alacakları talimata göre hareket ederler.

Tankerlerin onanma alınma koşulu

Madde 45 - Tankerler yetkili kuruluşlarca verilmiş gaz temizliği (gazfri) yapıldığını ve çıkan atık maddelerin belirli bir alma tesisine boşaltıldığını belirten belgeleri Liman Başkanlığına vermedikçe onanma alınmazlar.

Gazfri işlemi Liman Başkanlığının belirleyeceği bölgede veya bölgelerde, Liman Başkanlığının izni alınmak sureti ile yapılır.

Fare yok edilmesi

Madde 46 - Gemilerde fare yok edilmesi, Liman Başkanlığı ile Sahil Sağlık kuruluşunun birlikte belirtecekleri yerlerde yapılır.

Yanaşma alanlarının güvenliği

Madde 47 - Yolcu ve yük gemileri rıhtım ve iskelelere yanaşırken görevli olmayanlar, seyirci ve karşılayıcılar yanaşma alanlarını işgal edemezler, yanaşan gemilerin yolcuları tamamen çıkmadan gemilere giremezler. İlgililer, bu hususta gerekli güvenlik önlemlerini almakla yükümlüdürler.

Eksik belgeli gemiler

Madde 48 - Yasa, tüzük ve Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası Sözleşmeler hükümlerinin gerektirdiği belgeleri bulunmayan ya da durumları ile donatımları belgelerine uymayan gemilerin Limandan hareketine izin verilmez.

Vardiya zorunluluğu

Madde 49 - Limanda ve demir yerinde bulunan gemilerde, güverte ve makine personelinden en az birer vardiyanın bulunması zorunludur.

Bu zorunluluğun yerine getirilmesinden gemilerin kaptan ve donatanları sorumludur.

Bayrak çekme zorunluluğu

Madde 50 - Limanda bulunan yabancı gemilerle 5 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri, saat 08.00'den güneşin batışına kadar ulusal bayraklarını çekmek zorundadırlar.

YEDİNCİ BÖLÜM Denetimler

Denetim

Madde 51 - Hudut ve Sahiller Sağlık, Emniyet, Gümrük ve Liman kuruluşlarınca Limanda bulunan gemilerde, gereğinde ve günün her saatinde denetim yapılabilir.

Denetleme sırasında durumları mevzuat hükümlerine uygun olmadığı, belgeleri bulunmadığı anlaşılan gemiler seferden alıkonur. Kaptan ve donatanları hakkında yasal işlem yapılır.

Türk ve yabancı harp ve yardımcı harp gemilerine bu madde hükmü uygulanmaz.

Tarımsal karantina ve hayvan sağlığı

Madde 52 - Tarımsal karantina ve hayvan sağlığı bakımından yapılacak denetimler özel mevzuata tabidir.

Emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 53 - Boğazda Trafik Ayrım Şeritleri içerisinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılmaz.

Gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, kılavuz kaptan alma yerlerinde gemiye çıkacak görevliler tarafından geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri

Madde 54 - Boğazda sağlık denetimleri, kılavuz kaptan alma yerinden hemen önce ve seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır.

Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşları ile

Liman Başkanının belirleyecekleri yerlerde yapılır.

Tüzük hükümlerine aykırı davranış

Madde 55 - Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan geminin donatanı, kaptan ve gemide görevli gemiadamları hakkında ilgili mevzuat uyarınca işlem yapılır.

SEKİZİNCİ BÖLÜM Çeşitli Hükümler

Yürürlükten kaldırılan hükümler

Madde 56 - 09.04.1982 tarih ve 8/4538 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan İstanbul Liman Tüzüğü yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 57-618 sayılı Limanlar Kanununun 2'nci maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştayca incelenen bu Tüzük Resmi Gazete'de yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 58 - Bu Tüzük hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

6. 1998 TARİHLİ TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

Karar Tarihi : 08/10/1998

Karar Sayısı: 98/11860

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi - No : 06/1 1/1998 - :23515 Mükerrer

BİRİNCİ BÖLÜM AMAÇ, KAPSAM VE TANIMLAR

Amaç ve Kapsam

Madde 1 - Bu Tüzük, Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Tanımlar ve Kısaltmalar

Madde 2 - Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyrelme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazlarından bir liman, yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan yada uğraksız geçişini bozan gemi,
- g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,
- h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,
- i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,
- j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,
- k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,
- l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçısı arasındaki, yada iten römorkörün kıçısı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,
- m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,
- n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İncibumu/ Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,
- o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,

- p) Çanakkale Boğazı Güney sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,
- r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,
- s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,
- t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk

Boğazları Rapor sistemi,
anlamında kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM GENEL HÜKÜMLER

Trafik Ayırım Düzeni ve Sınırları

Madde 3 - Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Ek l'de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir.

Türk Boğazları'nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

410 16'N	0280	55'E
410 21'N	0280	55'E
410 21'N	0290	16'E
410 14'N	0290	16'E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

400 05'N	0260	11'E
400 02'N	0250	55'E
390 50'N	0250	53'E
390 44'N	0250	55'E
390 44'N	0260	09'E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları

Madde 4 - İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

Türk Boğazlarından Geçecek Gemilerin Teknik Durumları ve Bildirimleri

Madde 5 - İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na girecek bütün gemiler,

a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.
b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı H'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.

1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.

2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.

3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.

4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.

5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.

6) Köprüüstü ile baş, kık, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.

7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.

8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde, gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.

9) İrgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır.

10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savlanan bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.

12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.

13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının ko- lavca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi Tübrap

Madde 6- a) Seyir Planı-I: Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazına girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I'ı vereceklerdir.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I'ı kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-II)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5 inci maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı-Ü'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Boğazlara girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıtabilecek bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazından geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdarece belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir

Güvenli Seyir Yapma Yeteneğini Kaybeden Gemiler

Madde 7-Türk Boğazlarına girmeden önce, seyir cihazı arızalan da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir

Trafik Kontrol Merkezi: birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sörvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sörvey ve onarım işleri ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini yada güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak

suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir

Kılavuz Kaptan İşareti

Madde 8- Türk Boğazlan'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir

Uğraksız Geçiş İşareti

Madde 9- Türk Boğazlan'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir

Uğraksız geçişini bozan yada uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir

Uğraksız Geçen Gemilerin Demirleme şartlan

Madde 10- Türk Boğazlan'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pıatika almaksızın 168 saat kalabilirler. İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acenta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk hallerine ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

Demirleme yerlerinde, birinci fıkrada belirtilen süreden fazla kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demirleme yerlerine demirleyip serbest pı atika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemiler hakkında sağlık, emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOğAZLARINDAN GEçİş

Geçiş İçin Alınacak nlemler

Madde 11- Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçinceye kadar kprst, harita kamerası ve kırlanęıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen Tutma Feneri

Madde 12- Kprstleri pruva gnderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü stleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun olmayan vasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalmzca kprstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

Madde 13- Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazlan'ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde; Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmaya zen göstererek bu hız açılabilir.

Yetişen Gemi

Madde 14- İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi gemeyeceklerdir.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini gözönüne olarak bu mesafeyi arttırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında nden giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir

gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı'n- da Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

Geçiş Sırasında Kaza ve Anza

Madde 15- İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda Altında Olmayan Gemi

Madde 16- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne" nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme

Madde 17- Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları'ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.

b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.

c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulunacaktır.

d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Kalkan Gemiler

Madde 18- İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik Ayırım Düzeninden Ayrılma

Madde 19- Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin Geçici Olarak Durdurulması

Madde 20- Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği,

a) Mücbir sebeplerle,

b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,

c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmalarını gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,

d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, İdare geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonları

gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemine göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafik Ayırım Şeritleri İçinde Seyretme

Madde 21- Türk Boğazları'nda seyreden: a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler için İdare güvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

Derin Su Çekimli Gemiler

Madde 22- Türk Boğazları'ndan geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindirik biçiminde bir işaret göstereceklerdir.

Türk Boğazlarında seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazlarında seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme Yerleri

Madde 23- Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

- İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek 2)'dedir.
- İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 3)'dedir.
- Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek 4)'dedir.
- Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek 5)'dedir.
- Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'dadır.

İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.

a, b, e ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı Hükümler

Madde 24- Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK BOĞAZLARI İÇİN ORTAK HÜKÜMLER

Trafik Ayırım Şeridinde Seyretme Güçlüğü Olan Gemiler

Madde 25 - a) Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre arasında olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP-1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı yada işleticisi tarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazlarından güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir; bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP-1

Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazına Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Bumu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlardan içeri alınmaz.

Nükleer Güçle Yürütülen, Nükleer Yük veya Atık Taşıyan,
Tehlikeli ve/veya Zararlı Yük veya Atık Taşıyan Gemiler
Madde 26 - Türk Boğazları ndan Geçiş Yapmak İsteyen

a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyanınca İdareye taşındıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekekler, gece de ufkun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz Kaptan Alma

Madde 27 - Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz Bağlama ve Demirleme

Madde 28- Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığınca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Çevre Kirlenme Yasağı

Madde 29- Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

Yelkenle ve Kürekle Seyir Yasağı

Madde 30- Türk Boğazlarında trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

Bildirim Yükümlülüğü ve Rapor

Madde 31- a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve varolan gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını

ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İSTANBUL BOĞAZI DENİZ TRAFİK AYIRIM DÜZENİNE İLİŞKİN KURALLAR

Sınırlar

Madde 32- İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları:

Kuzeyde;

(1)	410 16'N	0280	55'E
(2)	41021'N	0280	55'E
(3)	41021'N	0290	16'E
(4)	41014'N	0290	16'E noktalan.

Güneyde:

Büyükçekmece Bababumu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Hava Çekimi

Madde 33- İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, ro-

1

talannı korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

Yerel Deniz Trafiği

Madde 34- Kuzeyde Türkel Feneri'nden, Anadolu Feneri ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnci burnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çalışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 35 - a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/rö- morkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazında üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazına girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur

Görüş Uzaklığı

Madde 36- İdarece, İstanbul Boğazında görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim

verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir

b) İstanbul Boğazının herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazına girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyir elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TUB- RAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur

Kılavuzluk Hizmetleri

Madde 37- İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler;

1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N-29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14', 48N-29 09', 52E mevkiidir Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 55', 28N-28 58', 75E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 56', 52N-28 54', 70E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Fenerinden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışında gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

4) Yukandaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyumlun

Türk Limanlarına Uğramış ya da Uğrayacak Gemilerin Emniyet ve Gümrük Denetimleri

Madde 38- İstanbul Boğazında, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık Denetimleri

Madde 39-İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acente üe Buluşma Yerleri

Madde 40- İstanbul Boğazında seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

- a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Fenerinden geçen boylamın batısında,
- b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

ALTINCI BÖLÜM

ÇANAKKALE BOĞAZI DENİZ TRAFİK AYIRIM DÜZENİNE İLİŞKİN KURALLAR

Sınırlar

Madde 41 - Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırlan;

Kuzeyde:

- (1) 400 37'N 0270 11'E
- (2) 400 27'N 0270 09'E,

Güneyde:

- (1) 400 05'N
- (2) 400 02'N
- (3) 390 50'N
- (4) 390 44'N
- (5) 390 44'N

0260 11'E 0250 55'E 0250 53'E 0250 55'E 0260 09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Yerel Deniz Trafiği

Madde 42- Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpamaz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 43- a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/ römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/ saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur

Görüş Uzaklığı

Madde 44— İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili dummlar, gemilere ve ilgililere duyurulur

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan

gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazına girmeyecektir.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyir elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk Hizmetleri

Madde 45- Çanakkale Boğazında kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır, a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 00' 45N-26 08', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01', 55N-26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 40 25', 70N-26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25', 05N-26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına Uğramış ya da Uğrayacak Gemilerin Emniyet ve Gümrük Denetimleri

Madde 46- Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık Denetimleri

Madde 47 - Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

Acente ile Buluşma Yerleri

Madde 48 - Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapılabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER

Tüzük Hükümlerinin Bir Kısımından Ayrık Tutulan Gemiler

Madde 49- Savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12, 15, 21, 25, 26, 27, 31,38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin

(a) bendi uygulanmaz.

Özgür Geçiş Hakkı ve Masum Geçiş Hakkı

Madde 50- (Mülga madde: 22/03/1999 Tüzük 99/12660 - 1 md.)

Tüzük Hükümlerine Aykırı Davranış

Madde 51-Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

Yürürlükten Kaldırılan Hükümler

Madde 52-23/11/1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 53-T.C. Anayasasının 115 inci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer

Yürütme

Madde 54— Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK - 1

TRAFİK AYRIM DÜZENLERİ İstanbul Boğazı Kuzey Yaklaşması İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı Güney Yaklaşması ve Marmara Denizi

Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı Güney - Batı Yaklaşması

EK - 1.1

İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 1811 (INT3758), 1993 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı Kuzey - Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(1) 410 20'.50N, 290 09'.90E

(2) 410 20'.00N, 290 12'.50E

(3) 410 13'.60N, 290 07'.98E

(b) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Kuzeydoğu yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(4) 410 15'.80N, 290 16'.90E

(5) 410 14'.10N, 290 10'.00E

(6) 410 13'.36N, 290 08'.55E

(c) Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(7) 410 19'.40N, 290 02'.00E

(8) 410 1 4770N, 290 07'.20E

(9) 410 13'.80N, 290 07'.50E EK - 1.1 (Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK-1.2

İSTANBUL BOĞAZI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2921 (INT3756), 1993 basımlı; 2921A, 1992 basımlı; 2921 B, 1992 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. İstanbul Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak maksadıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. İstanbul Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Trafik şeritleri Kuzeyde Anadolu feneri - Rumeli fenerini birleştiren hat ile Güneyde Ahırkapı feneri - Kadıköy İnci burnu mendirek fenerini birleştiren hat ve aşağıda koordinatları verilen trafik şeritleri dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. İstanbul Boğazı trafik şeritleri:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat trafik şeritleri orta hattıdır.

3. 410 13'.6QN, 290 07'.98E 10. 410 12M8N, 290 06'.83E

11.410 10'.88N, 290 05'.08E 12. 410 09'.38N, 290 03'.53E

13. 410 08'.92N, 290 03'.53E 14. 410 07'.38N, 290 05'.00E 15. 410 07'.21N, 290 05'.00E 16. 410 06'.38N, 290 03'.81E 17. 410 0ö'.00N, 290 03'.67E 18. 410 04'.98N, 290 03'.65E 19. 410 04'.53N, 290 03M7E 20. 410 03'.10N, 290 02'.60E 21. 410 0T.55N, 280 59'.91E 22. 410 0L.40N, 280 59'.80E

23. 410 00'.15N, 280 59'.75E

(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı

24. 410 00'.00N, 290 00'.00E 25. 410 01'.10N, 290 00'.07E 26. 410 0T.50N, 290 00'.20E 27. 410 03'.10N, 290 02'.96E 28. 410 04'.50N, 290 03'.33E 29. 410 04'.97N, 290 03'.92E 30. 410 06'.05N, 290 03'.85E 31. 410 06'.35N, 290 04'.00E 32. 410 07'.20N, 290 05'.40E 33. 410 07'.40N, 290 05'.35E 34. 410 08'.85N, 290 03'.89E 35. 410 09'.48N, 290 03'.84E 36. 410 10'.80N, 290 05'.20E 37. 410 11'.67N, 290 06'.78E 38. 410 12'.30N, 290 07'.20E 6. 410 13'.36N, 290 08'.55E

(c) İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı

9. 410 13'.80N, 290 07'.50E 39. 410 12'.30N, 290 06'.63E 40. 410 12'.00N, 290 0ö'.00E 41. 410 10'.SIN, 290 04'.50E 42. 410 09'.52N, 290 03'.29E 43. 410 09'.03N, 290 03'.27E 44. 410 07'.48N, 290 04'.62E 45. 410 06'.25N, 290 03'.50E 46. 410 05M3N, 290 03'.53E 47. 410 04'.92N, 290 03'.40E 48. 410 04'.57N, 290 02'.94E 49. 410 04M3N, 290 02'.85E 50. 410 02'.97N, 290 02'.07E 51. 410 0E.73N, 280 59'.73E 52. 410 01'.29N, 280 59'.45E 53. 410 00'.30N, 280 59'.42E EK- 1.2 (Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 1.3

İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2923 (INT3754), 1991 basımlı; 293, 1990 basımlı; 295 (INT3752), 1988 basımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Boğazı trafik şeridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 410 00'.15N, 280 59'.75E

(54) 400 59'.53N, 280 59'.73E

(55) 400 58'.80N, 280 59'.44E

(b) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 400 58'.80N, 280 59'.44E

(56) 400 57'.53N, 280 58'.63E

(57) 400 57'.78N, 280 58'.11E

(c) (58) 400 56'.10N, 280 57'.00E merkez olmak üzere 1,5 gmina yarı-çaplı daire şeklinde bir sakınılacak bölge ile aşağıdaki noktaları birleştiren hatların sınırladığı, dikkatli bulunacak bölge tesis edilmiştir.

(71) 400 58'.21N, 280 57'.22E

(57) 400 57'.78N, 280 58'.11E

(56) 400 57'.53N, 280 58'.63E

(81 A) 400 56'.83N, 290 00'.00E

(81) 400 55'.00N, 290 00'.00E

(67) 400 54'.70N, 280 58'.55E

(68) 400 53'.78N, 280 57'.15E (76) 400 42'.20N, 270 38'.09E
(59) 400 54'.30N, 280 55'.40E (65) 400 55'.58N, 280 54'.82E (71A) 400 56'.83N, 280 54'.23E

(d) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 400 54'.30N, 280 55'.40E

(60) 400 52'.40N, 280 52'.10E

(61) 400 44'.20N, 270 38'.09E

(62) 400 26'.00N, 260 45'.25E

(63) 400 45'.42N, 270 38'.09E

(64) 400 53'.90N, 280 52'.10E

(65) 400 55'.58N, 280 54'.82E

(e) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(66) 400 51'.50N, 290 00'.31E

(67) 400 54'.70N, 280 58'.55E

(68) 400 53'.78N, 280 57'.15E

(69) 400 51'.95N, 280 58'.00E

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizinde, Çanakkale Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(53) 410 00'.30N, 280 59'.42E

(70) 400 59'.50N, 280 59'.39E

(71) 400 58'.21N, 280 57'.22E

(72) 400 55'.89N, 280 52'.09E

(73) 400 47'.40N, 270 38'.09E

(74) 400 26'.50N, 260 45'.25E

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi nde, İstanbul Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(75) 400 25'.SON, 260 45'.25E

(76) 400 42'.20N, 270 38'.09E

(77) 400 50'.39N, 280 52'.07E

(78) 400 52'.90N, 280 55'.92E

(h) İstanbul Boğazını geçip İzmit Körfezi'ne seyredecek tekneler yukarıdaki (e) paragrafında tanımlanan trafik şeridi ve yukarıdaki (c), (e) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri ile yukarıdaki (d) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ve aşağıdaki mevkiilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

(78) 400 52'.90N, 280 55'.92E

(79) 400 51'.SON, 280 56'.57E

(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezi'nden gelerek İstanbul Bo- ğazı'na seyredecek tekneler için (e) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(80) 400 52'.00N, 290 01'.73E

(81) 400 55'.00N, 290 00'.06E

EK 1.3(Harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 1.4

ÇANAKKALE BOĞAZI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 212 (INT3750), 1991 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. Çanakkale Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak maksadıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. Çanakkale Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Çanakkale Boğazı trafik şeritleri Güneybatıda Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Burnu Fenerine birleştiren hat ile Kuzeydoğuda Gelibolu Fenerini Çardak Fenerine birleştiren hat arasında ve aşağıda koordinatları verilen Çanakkale Boğazı trafik şeridi dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. Çanakkale Boğazı trafik şeritleri:

(I) Çanakkale Boğazı orta hattı ve Güney çıkıştaki hattın devamı olan trafik ayırım şeridi

(a) Çanakkale Boğazı Orta Hattı:

(62) 400 26'.00N, 260 45'.25E (82) 400 24'.05N, 260 41'.65E (83) 400 22'.83N, 260 40'.21E (84) 400 20'.90N, 260 38'.55E (85) 400 18'.62N, 260 35'.88E (86) 400 13'.40N, 260 27'.80E (87) 400 12'.11N, 260 23'.50E (88) 400 11'.63N, 260 22'.95E (89) 400 09'.00N, 260 23'.40E (90) 400 08'.55N, 260 23'.31E (91) 400 08'.15N, 260 23'.09E (92) 400 04'.25N, 260 18'.54E (93) 400 02'.59N, 260 15'.45E

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(93) 400 02'.59N, 260 15'.45E

(120) 400 01'.52N, 260 11M8E

(125) 400 01'.28N, 260 1 U.41E

(126) 400 01'.90N, 260 14'.32E

(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(94) 400 00'.99N, 260 11'.70E (95) 400 01'.10N, 260 15'.01E

(96) 400 01'.90N, 260 17'.22E (97) 400 07'.70N, 260 23'.48E (98) 400 08'.90N, 260 23'.70E (99) 400 09'.50N, 260 23'.95E (100) 400 11'.84N, 260 23'.62E (101) 400 13M0N, 260 28'.90E

(102) 400 16'.90N, 260 34'35E (103) 400 18M0N, 260 36'.30E

(104) 400 20'.50N, 260 39M8E (105) 400 23'.65N, 260 42'.04E

(75) 400 25'.50N, 260 45'.25E

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(74) 400 26'.50N, 260 45'.25E (106) 400 24'.45N, 260 4U.20E (107) 400 23'.20N, 260 39'.25E (108) 400 2U.30N, 260 37'.82E (109) 400 19'.10N, 260 35'.45E (110) 400 14'.50N, 260 27'.88E (111) 400 13'.12N, 260 25'.55E (112) 400 12'.46N, 260 23'.31E (113) 400 12'.02N, 260 22'.50E (114) 400 1U.39N, 260 22M9E (115) 400 08V73N, 260 23'.10E (116) 400 08'.42N, 260 22'.91E (117) 400 05'.60N, 260 18'.95E (118) 400 02'.67N, 260 13'.24E (119) 400 02'.00N, 260 11'.03E

EK-1.4 (Harita)

EK - 1.5

ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2134, 1992 basımlı; 213, 1993 ba- sımlı

Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin Tanımlanması:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(120) 400 0L.52N, 260 11'.18E

(121) 400 00'.20N, 250 59'.70E

(122) 400 58'.80N, 250 5T.70E

(123) 400 57'.20N, 250 57770E

(124) 400 59'.70N, 260 00'.40E

(125) 400 0L.28N, 260 1L.41E

(b) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(119) 400 02'.00N, 260 11'.03E

(127) 400 0T.55N, 250 57'.70E

(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(94) 400 00'.99N, 260 11 L.70E

(128) 390 58'.29N, 260 0L.60E

(129) 390 55'.00N, 250 57'.70E

EK - 2

İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri A- Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirleme yerleri

1. 410 15'.40N, 280 57'.45E
2. 410 17'.50N, 280 57'.45E
3. 410 17'.50N, 290 00'.00E
4. 410 14'.90N, 290 00'.00E

B- Yolcu kuru yük gemileri demirleme yerleri

- 1.410 14'.90N, 290 00'.00E 2. 410 17'.50N, 290 00'.00E
3. 410 17'.50N, 290 02'.37E
- 4.410 15'.90N, 290 05'.00E
- 5.410 15'.00N, 290 05'.00E

EK - 2 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 3 İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

Bu demir yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içine demirlemek yasaktır.

Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

A- Limana Yanaşacak Gemiler Demir Yeri

1. 410 00'.40N, 280 59'.15E
2. 400 59'.39N, 280 58'.60E
3. 400 58'.50N, 280 56'.50E
4. 410 00'.50N, 280 56'.50E

B- Limandan Kalkan ve Uzun Süreli Kalacak Gemiler Demir Yeri

1. 410 00'.50N, 280 56'.50E
2. 400 58'.50N, 280 56'.50E
3. 400 56'.82N, 280 53'.50E
4. 400 58'.92N, 280 53'.50E

C- Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Demir Yeri

- 1.400 58'.92N, 280 53'.50E 2. 400 56'.82N, 280 53'.50E
- 3.400 56'.95N, 280 51'.95E
4. 400 55'.88N, 280 50'.00E
5. 400 57'.48N, 280 50'.00E

D- Karantina Demir Yeri

1. 400 57'.54N, 280 48'.70E
2. 400 56'.10N, 280 48'.70E
3. 400 56'.40N, 280 47'.40E
4. 400 58'.23N, 280 47'.40E

EK - 3 (harita)

EK - 4

Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri A- Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Demirleme Yeri

1. 400 37'.55N, 270 00'.00E
2. 400 36'.45N, 270 00'.00E
3. 400 32'.65N, 270 00'.00E
4. 400 33'.42N, 260 59'.80E

B- Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 400 33'.42N, 260 59'.80E
2. 400 32'.65N, 270 00'.00E
3. 400 30'.00N, 260 53'.00E
4. 400 31'.30N, 260 52'.40E

EK - 4 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 5

Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

1. 400 00'.90N, 260 15'.10E
2. 400 01'.70N, 260 17'.40E
3. 400 03'.07N, 260 18'.95E
4. 400 02'.55N, 260 19'.80E
5. 400 01'.40N, 260 18'.75E
6. 400 00'.30N, 260 15'.20E

EK - 5 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

EK - 6

Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri A- Tehlikeli Yük taşıyan gemilerin Demir Yerleri

1. 390 49M7N, 260 00'.00E
2. 390 46'.00N, 250 57'.40E
3. 390 46'.90N, 250 55'.30E
4. 390 50'.45N, 250 53'.40E
5. 390 54'.15N, 250 57'.80E
6. 390 52'.75N, 260 00'.00E
7. 390 50'.40N, 250 57'.90E

B- Yolcu ve Kur'u Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 390 48'.10N, 260 04'.97E
2. 390 44'.00N, 260 01'.90E
3. 390 46'.00N, 250 57'.40E
4. 390 49M7N, 260 00'.00E

EK - 6 (harita)

Harita için ilgili Resmi Gazeteye bakınız.

7. 31 EKİM 2012 TARİHLİ LİMANLAR YÖNETMELİĞİ

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 - (1) Bu Yönetmeliğin amacı; liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 - (1) Bu Yönetmelik; iç sularda bulunan liman başkanlıkları haric olmak üzere liman başkanlıklarının görev, yetki ve sorumlulukları ile tüm denizcilik faaliyetlerine ilişkin olarak gemi, deniz aracı ve kıyı tesisi ilgililerinin liman başkanlığına karşı sorumluluklarını kapsar.

(2) Bu Yönetmelik hükümleri, aksi belirtilmedikçe devlet gemileri, askeri gemiler ve askeri kıyı tesisleri ile kolluk birimlerine ait gemi ve kıyı tesisleri dışında, liman idari sahasında faaliyette bulunan tüm gemi ve deniz araçları ile kıyı tesislerini kapsar.

Dayanak

MADDE 3 - (Değişik:RG-24/9/2019-30898)

(1) Bu Yönetmelik, 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 10/7/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 474 üncü, 479 uncu, 480 inci, 481 inci ve 482 nci maddeleri ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 28 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 - (1) Bu Yönetmelikte geçen;

- a) (Değişik: RG-24/9/2019-30898) Bakan: Ulaştırma ve Altyapı Bakanını,
- b) Barınma merkezi: Gemi ve deniz araçlarının, liman başkanlığınca belirlenen toplu halde bağlandıkları ve barındıkları tesisleri,
- c) Deniz aracı; Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç veya yapıyı,
- ç) Deniz uçağı: Su üstünde hareket ve manevra yapmak üzere inşa edilmiş her türlü hava aracını,
- d) Gemi: Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun denizde kürekten başka aletle seyredebilen her tekneyi,
- e) Gemi veya deniz aracı ilgilileri: Donatan, işleten, kiracı, kaptan veya acenteleri ile gemiyi veya deniz aracını temsile yetkilendirilmiş gerçek veya tüzel kişileri,
- f) Gemi işletmecisi: Geminin maliki olsun veya olmasın, geminin zilyetliğine sahip olan, teknik ve ticari bakımdan gemiyi kendi hesabına işleten, geminin işletimi ve yönetimi sorumluluğunu alan ve bu Yönetmeliğin ve ilgili diğer mevzuatın yüklediği tüm görev ve sorumlulukları devralmayı kabul eden, deniz emniyeti ve deniz kirlenmesinin önlenmesi konularında sorumluluk ve görevler taşıyan gerçek veya tüzel kişiyi,
- g) Gemi rotalama sistemi: Kaza riskini azaltmak ve deniz trafiğini düzenlemek amacıyla oluşturulmuş bir veya daha fazla rota ile trafik ayırım düzenini, trafik ayırım şemalarını, çift yönlü rotaları, tavsiye edilen rotaları, kaçınılacak, girişe yasak veya demirlemeye yasak alanları, kıyıya yakın trafik bölgelerini, dönüşleri, tedbir alınacak alanları içeren sistemi,
- ğ) Gemi sahibi veya donatanı: Gemi sicilinde geminin adlarına kayıtlı olduğu gerçek veya tüzel kişileri; gemi, sicilde kayıtlı değilse geminin mülkiyetine sahip olan gerçek veya tüzel kişileri; gemi, bir devletin mülkiyetinde olup da bu devlette donatan veya gemi işletme müteahhidi olarak müseccel bulunan bir şirket tarafından işletilmekte ise bu şirketi,
- h) Gros ton (GT): Geminin, 21/9/1978 tarihli ve 2169 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme 1969 Uluslararası Sözleşmesi ile 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğine uygun olarak düzenlenmiş belgesinde gösterilen gros tonilatosunu,
- ı) (Değişik:RG-24/9/2019-30898) İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünü,
- i) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,
- j) IMDG Kod: Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodunu,
- k) Kıyı tesisi: 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında kıyılarda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde yapılabilen liman, kruvaziyer liman, yat limanı, yolcu terminali, nhtım, iskele, yanaşma yeri, akaryakıt veya sıvılaştırılmış gaz boru hattı şamandırası veya platfor-
mu, (Ek ibare:RG-8/4/2017-30032) şartlandırılabilir tesisler, balıkçı barınakları, gemi geri dönüşüm tesisi, tersane, tekne imal ve çekek yeri gibi tesisler ile bunlara bitişik diğer daimi tesisleri, deniz ulaşımına yönelik diğer alt veya üst yapı tesisleri ile duba, fener, mahmuz, kıyı perdeleri deşarj hattı, deniz altı kabloları ile açık deniz platformları ve benzeri yapılan,
- l) Kivi tesisleri hizmetlerinde kullanılan gemi ve deniz araçları: Kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatına veya kıyı tesislerine ait gemi ve deniz araçları ile kivi tesisi inşaatına, batık çıkarma, tarama, denizde ve kıyıda aynı projeye hizmet eden, liman başkanlığınca faaliyetine izin verilmiş gemi ve deniz araçlarını,
- m) Kıyı tesisi ilgilileri: Kıyı tesislerini İdareden izin almak suretiyle işleten gerçek kişiler veya tüzel kişiler ile kıyı tesislerinin yöneticilerini ve sorumlularını,
- n) Kulüp: Bir geminin donatanı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafi- yetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvenceyi veren kuruluşu,
- o) İkmal yapan gemi: Yakıt, yağ veya su alan gemiyi,
- ö) Liman başkanlığı: Ülkemizde mevzuat ile kurulmuş her bir liman başkanlığını,

- p) Liman çıkış belgesi: Liman idari sınırlarını aşarak sefer yapacak gemilere, 4922 sayılı Kanun kapsamında liman başkanlığınca düzenlenen belgeyi,
- r) Liman idari sahası: Liman başkanlığının görev, yetki ve sorumluluk sahasını,
- s) Liman sahası: Her türlü limancılık iş ve işlemleri ile faaliyetlerinin yapıldığı, gümrük ve acentecilik ve benzeri hizmetlerin sunulduğu tüm kıyı tesislerini ve demirleme sahalarını kapsayan deniz ve kıyı alanlarını,
- ş) Liman tesisi: Sınırları idare tarafından belirlenen, gemilerin güvence içinde yük ve yolcu alıp verebilecekleri veya yatabilecekleri, barınabilecekleri, rıhtım, iskele, şamandıra demir yerleri ve yaklaşma alanları ile kapalı ve açık depolama alanlarını, atık alım tesislerini, idari ve hizmet amacıyla kullanılan bina ve yapılan veya bunların bazı kısımları ve bu bölümlerin hepsine girişin kontrollü olduğu yerleri, diğer tüm yapılan, kullanımlı veya boş sahaları içine alan bölümleri içeren doğal ya da yapay deniz yerlerini,
- t) LRJT: Gemilerin uzak mesafelerden tammlanması ve izlenmesi sistemini,
- u) Ordino: Gemilerin ve deniz araçlarının, kıyı tesisleri ile demirleme sa- halanna kabulü amacıyla liman başkanlığınca düzenlenen yanaşma veya demirleme sahasını belirten izin belgesini,
- ü) OTS: Otomatik Tanımlama Sistemini,
- v) Sefer bölgesi: Gemi ve su araçlarının teknik durumları ve çeşitli donanımlarına göre idare tarafından belirlenen çalışabilecekleri deniz alanlarını,
- y) Tahmini varış zamanı: Bir geminin liman idari sahasına varacağı tahmini zamanı,
- z) VHF: Çok yüksek frekans üzerinden yapılan telsiz haberleşmesini,
- aa) (Mülga:RG-27/2/2013-28572)
- bb) (Mülga:RG-27/2/2013-28572)
- cc) (Ek:RG-27/2/2013-28572) (Değişik:RG-24/9/2019-30898) Bitişik liman: Geminin bulunduğu yerdeki liman başkanlığına karadan ve/veya denizden komşu olan diğer liman başkanlıklarının idari sınırlarını kapsayan deniz alanını,
- çç) (Ek:RG-27/2/2013-28572) Boy: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan tam boyu,
- dd) (Ek:RG-27/2/2013-28572) Denize elverişlilik belgesi: 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun uyarınca düzenlenen belgeyi,
- ee) (Ek:RG-27/2/2013-28572) Küçük deniz aracı: Yolcu gemileri hariç, tam boyu 24 metreden küçük olan her türlü ticaret gemisini,
- ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Limn Sınırlan, Demirleme Sahalan ve Haritalar

Limn idari sahalarının sınırlan

MADDE 5 - (1) Limn başkanlıklarının limn idari sahaları, ek-Tde yer alan kıyı ve deniz alanlarıdır.

Demirleme sahalan

MADDE 6 - (1) Limn sahalan içinde gemi ve deniz araçlarının demirleyecekleri demirleme sahalan, ek-Tde yer almaktadır.

(2) Zorunlu hallerde, geminin tip, cins ve tonajlarına göre ek-l'de koordinatları gösterilen demirleme sahalanın dışında gemilerin demirlemesi limn başkanlığının iznine tabidir.

(3) Geçici demirleme sahası belirlemeye limn başkanlığı yetkilidir.

Haritalar

Madde 7 - Limn idari sahasını, demirleme sahalanı ve kılavuz kaptan alma-bırakma yerlerini gösteren haritalar ek-2'de yer almaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Limanda Seyir Emniyeti

Genel esaslar

MADDE 8 - (i) Limn idari sahasında seyreden, kıyı tesisinde bulunan veya demirde bekleyen gemi ve deniz aracı ile kıyı tesisi ilgilileri ve diğer ilgililer; bu Yönetmelik ile ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri çerçevesinde seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetine yönelik olarak limn başkanlığınca verilen talimatlara uymakla yükümlüdürler.

(2) Bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmasının yanı sıra, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve

emniyeti açısından gerekli olabilecek her türlü tedbiri almaya ve aldırmaya liman başkanlığı yetkilidir.

(3) Kıyı tesisi işleticisi liman başkanlığının direktifleri doğrultusunda ve bu Yönetmelik ile ilgili diğer mevzuat hükümleri kapsamında hizmet verir.

(4) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) Aksi belirtilmedikçe bu Yönetmelik ve eklerinde geçen coğrafi koordinatlar, trafik ayınım hattı sınırlarını belirten koordinatlar hariç VVGS 84 Datumuna göre olup kara noktası olarak verilen koordinatların, kıyı kenar çizgisi üzerinde olduğu kabul edilir. Trafik ayınım hatları için belirtilen coğrafi koordinatlar ise Avrupa Datumu 1950 (ED 50)'ye göredir.

(5) Seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile ilgili aciliyet arz eden ve risk oluşturan durumlarda, kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatları liman başkanlığının talimatlarını uygular.

(6) Liman idari sahasındaki gemi ve deniz araçları, 12/12/1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne ve Uluslararası İşaretler Kodu'na uygun ışıklar gösteren fenerleri, gündüz şekilleri, flamları gösterir ve ses işaretlerini verir.

(7) Liman idari sahasında seyir yapan gemi ve deniz araçları ilgili mevzuatta belirtilen sayı ve yeterlilikte personel ile donatılarak sevk ve idare edilirler.

(8) (Ek:RG-8/4/2017-30032) İdarece ihtiyaç duyulması halinde veya seyir emniyetine ilişkin şartların ortadan kalkmış olması durumunda, kılavuz alma ve bırakma noktaları veya kılavuzluk hizmeti uygulamaları, demir yerleri, yaklaşım rotaları, trafik ayırımı düzeni gibi seyir emniyetine yönelik düzenlemeler Bakanlık tarafından belirlenir.

(9) (Ek:RG-8/4/2017-30032) Liman başkanlıkların idari sahasındaki sığılma, batık, yan batık ve kayalıkların tespit edilmesi ve markalanmasını sağlamak, liman başkanlığının görevidir.

Liman sahasına gelen gemilerin bildirim yükümlülüğü

MADDE 9 - (1) Liman sahasına gelen Türk ve yabancı bayraklı gemiler ile deniz araçları, bildirim yükümlülüğü bakımından aşağıdaki esaslara uyarlar.

a) Uluslararası sefer yapan Türk ve yabancı bayraklı tüm gemi ve deniz aracı ilgilileri ile 150 GT ve üzeri kabotaj seferi yapan gemi ve deniz aracı ilgilileri, İdarece belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde liman sahasına girmeden en az yirmi dört saat önce, liman sahasına girmesine kadarki seyir süresi yirmi dört saatten az olan gemi ve deniz aracı ilgilileri ise kıyı tesisinden kalkışından hemen sonra, bildirim yapmak zorundadır.

b) Liman sahasına giriş için bildirilen tahmini varış zamanını (Değişik ibare:RG-24/9/2019-30898) yirmi dört saatten fazla geciktirecek olan gemi ve deniz aracı ilgilileri, bu durumu liman başkanlığına yazılı olarak bildirmek zorundadır.

c) Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya yapılan bildirimlerin doğru bilgiler içermemesi durumunda, bildirim veren hakkında idari işlem yapılır ve varsa yavaşlama, kalkma, geçiş sırasını kaybeder.

ç) 300 GT altındaki turizm faaliyetlerinde gezi, spor ve eğlence amaçlı kullanılan gemi ve deniz araçları ile kabotaj seferi yapan ve kendine tahsisli kıyı tesislerine yanaşan balıkçı tekneleri bu madde hükümlerinden muaftır.

Gemi yavaşlama ve demirleme kuralları

MADDE 10 - (1) Liman sahasına gelen Türk ve yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları aşağıdaki esaslara uymak zorundadır.

a) Geliş bildirimi yapmakla yükümlü gemi ve deniz araçları, ordino almadan yavaşlama, bağlama veya demirleme işlemi yapamaz. Genel beyannamede belirtilen tahmini varış zamanına yirmi dört saatten fazla olan gemi ve deniz araçları için bu süre zarfında ordino düzenlenmez. (Ek cümle:RG-24/9/2019-30898) İdarece uygun görülen limanlarda bu süre 48 saate çıkarılabilir.

b) Kabotajda hat izinli çalışan gemi ve deniz araçları ile liman idari sahasında çalışan yolcu gemileri, yolcu motorları, kum istihsalı yapan gemiler, arabalı vapurlar, günübirlik gezi yapan gezinti (tenezzüh) tekneleri, yüzergezer restoranlar, kıyı tesisleri hizmetinde kullanılan gemi ve deniz araçları, servis ve acente motorları ile 1000 GT'dan küçük yatlar, balıkçı tekneleri, deniz taksileri, tonajlarına bakılmaksızın kamuya ait tekneler yavaşlama ordinosu almadan kendilerine tahsisli kıyı tesislerine yanaşır.

c) Kıyı tesislerinde uygun yer bulunması halinde, eğitim ve bilimsel araştırma gemi ve deniz araçları ile askeri gemiler, liman başkanlığınca belirlenen yere yanaştırılır.

ç) Yavaşlama yerlerinin dolu olması halinde gemi ve deniz araçları, sıra beklemek üzere kendilerine

ayrılmış demirleme sahasında kalırlar ve liman başkanlığının izni olmadıkça demirleme sahalarını değiştiremez ve deniz trafiğini engelleyecek şekilde liman idari sahasında demirleme yapamazlar.

d) Gemi ve deniz aracı ilgilileri, demirledikleri sahayı ve saati ile demirleme sahasından ayrıldıkları saati derhal liman başkanlığına ve/veya kılavuzluk istasyonuna bildirir. Bu fıkranın uygulanması ile ilgili düzenleme, "gemi trafik hizmetleri merkezi" bulunan yerlerde de ilgili liman başkanlığınca yapılır.

e) Olağanüstü hal, seferberlik, kamu güvenliği, yangın, deniz kirliliği, kriz yönetimi, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından acil müdahale gerektiren durumlarda; gemi ve deniz araçlarının ordino ile belirlenmiş yerlerini değiştirmeye, daha önce tanzim edilmiş ordinolar iptal etmeye, yükleme ve lahkiye işlemlerini durdurmaya, gemileri ve diğer deniz araçlarını bulundukları yerden kaldırmaya, öncelik verilmesi gerekenleri yanaştırmaya ve geminin, deniz aracının ve kivi tesisinin mevcut imkânlarını kullanmaya liman başkanlığı yetkilidir.

f) Kıyı tesislerine yanaşmış bulunan gemi ve deniz araçları, olumsuz hava ve deniz koşulları nedeniyle bulundukları yerde duramayacak vaziyette ise yerinden ayrılabilir, daha emniyetli olan demirleme sahalarına demirleyebilir, daha emniyetli bir yere sığınabilir ya da seyir yapabilir. Bunların ilgilileri gerekçeleriyle birlikte en kısa sürede liman başkanlığına yazılı bildirimde bulunur ve yeniden yanaşma ordinosu düzenlenmesine gerek olmaksızın gemi ilgililerinin talebi ve liman başkanlığının izni ile daha önce bulundukları yere, kılavuzluk ve römorkörcülük hükümleri göz önüne alınarak dönebilir.

g) Gemi ve deniz araçları, liman başkanlığınca izin verilmedikçe şamandıraların yakınlara ve şamandıralar arasına, mendirekler içinde, kıyı tesislerindeki yanaşma ve bağlama yerlerine giriş ve çıkışı engelleyecek şekilde demirleyemez.

ğ) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) Hurdaya ayrılmış olanlar dışında, iş bulamayan ya da adli veya idari bir sürecin sonucu beklendiği için ticari faaliyette bulunamayan servis dışı gemiler, bakım onarım yapmamaları şartıyla İdare'nin belirlediği usul ve esaslar dâhilinde kıyı tesisinde veya demirleme sahalarında bekleme yapabilir. Liman başkanı gerekli tedbirleri aldırarak kaydıyla personeli olmayan servis dışı gemileri, güvenli yerlere naklettirebilir veya bunun için ilgili mahkemeye talepte bulunabilir.

h) Liman başkanlığınca terk edilmiş gemilerde seyir emniyetini sağlayacak tedbirler alınır ve bu kapsamda yapılan harcamalar meri mevzuat kapsamında tahsil edilir.

i) (Mülga:RG-20/10/2015-29508)

ı) (Ek:RG-27/2/2013-28572) Atık alım gemilerinin liman sahası içinde çalışmasına ilişkin usul ve esaslar liman başkanlığınca belirlenir.

Liman çıkış belgesi

MADDE 11 - (Değişik:RG-27/2/2013-28572)

(1) (Değişik:RG-24/9/2019-30898) Liman idari sahasını aşarak sefer yapacak ticaret gemisinin ve deniz araçlarının kıyı tesisinden çıkışı, liman başkanlığınca düzenlenen ve şekli İdare tarafından belirlenen Liman Çıkış Belgesi ile yapılır. Liman Çıkış Belgesi almış olanlar, diğer ilgili kurum ve kuruluşlar ile olan işlemlerini tamamlayarak derhal kıyı tesisinden ayrılırlar. Yolcu gemileri hariç deniz turizmi araçlarına verilecek olan kıyı tesisi çıkış izni, 29/6/2009 tarihli ve 2009/15212 sayılı Bakanlar Kumlu Kararı ile yürürlüğe konulan Deniz Turizmi Yönetmeliği hükümleri kapsamında seyir izin belgesi ile verilir. Bu durumda seyir izin belgesi liman çıkış belgesi yerine geçer.

(2) Liman Çıkış Belgesi, talep üzerine denize elverişli gemilerin;

- a) Gemi adamları ile donatımı,
- b) Yolcu sayısı ve yükün cinsi,
- c) Yükleme durumu,

hususları açısından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu zorunlu belgelerinin mevcut olduğunun tespit edilmesi hâlinde düzenlenir.

(Ekçümle:RG-24/9/2019-30898) Ancak liman başkanı, yetkili gemi acentesi veya gemi kaptanının Liman Yönetimi Bilgi Sistemi üzerinde veya yazılı olarak yaptığı beyanı yerinde denetim olarak kabul edebilir.

(3) Geminin denize elverişli olmadığına herhangi bir şekilde anlaşılmaması veya limandan ayrılmasının engelleyecek başkaca bir bilginin liman başkanlığına ulaşması hâlinde liman çıkış izni verilmez veya verilen liman çıkış belgesi iptal edilir.

- (4) Geçerli denize elverişlilik belgesine sahip olan gemilerden;
- a) Türk Boğazları bölgesinde hat iznine sahip gemiler ile İzmir Körfezinde Karaburun ile Foça arasında çekilen hattın doğusunda kalan bölgelerde sefer yapan gemilere,
- b) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün asli görevlerinin yerine getirilmesinde kullanılan gemi ve deniz araçlarına,
- c) Küçük deniz araçlarına,
- ç) Bitişik limanlarda yapılan seferlerde,
- d) Türk karasularında kalkış limanından 25 mil (dahil) uzaklıklara kadar sefer yapan yolcu gemilerine, hizmet gemilerine ve tarifeli sefer yapan hat iznine sahip diğer gemilere,
- e) Balıkçı gemilerine,
- f) Deniz sondaj platformları gibi kıyıdan uzak deniz alanlarında bulunan tesislere en uygun liman sahaları kullanılarak hizmet maksadıyla servis yapan gemilere sadece bu faaliyetle sınırlı olmak üzere,
- g) Marmara denizinde yağ, vakit ve su tankerleri ile kumanya taşıyan ikmal gemilerine,
- ğ) (Ek:RG-20/10/2015-29508) Kabotaj sefer bölgesi içinde seyir yapan eğitim/öğrenci stajı maksatlı okul gemilerine,
- 60 gün süreli Liman Çıkış Belgesi düzenlenir
- (5) Denize elverişlilik belgesinin bitiş tarihinin, 60 günlük liman çıkış belgesinin bitiş tarihini kesmesi halinde, denize elverişlilik belgesinin geçerlilik tarihine kadar Liman Çıkış Belgesi düzenlenir.
- (6) Denize elverişlilik belgesindeki sefer bölgelerine bakılmaksızın can kurtarma, denizde yangın veya deniz kirliliğine müdahale gibi acil durumlarda, liman başkanlığının talimatı ya da kaptanın denizde can kurtarma ödevinden doğan sorumluluğu gereği, gemilerin yapacağı seferlerde Liman Çıkış Belgesi düzenlenmeyebilir.
- (7) Üçüncü fıkradaki gemi ve deniz araçları hariç olmak üzere, Liman Çıkış Belgesi aldıktan sonra herhangi bir sebeple liman sahasını terk etmeyen ve/veya edemeyen gemiler Liman Çıkış Belgesini iptal ettirmek zorundadır.
- (8) 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği kapsamında Yazılı İzin Belgesi ile yapılabilecek seferlerde Liman Çıkış Belgesi aranmaz.
- (9) (Ek:RG-24/9/2019-30898) Kabotaj ve liman seferi yapan ve Liman Çıkış Belgesi düzenlenmiş olan her geminin belgeye esas gemi adamı duru- mu/şartlarının değişmesi halinde gemi kaptanı tarafından liman başkanlığına bilgi verilmesi zorunludur.
- Gemi rotalama sistemlerine göre seyir
- MADDE 12 - (1) İdare, gerekli gördüğü hallerde; IMO'nun ilgili kuralları ve tavsiyeleri çerçevesinde liman idari sahasında seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini arttırmak ve kaza riskini azaltmak amacıyla deniz trafiğinin düzenlenmesine yönelik olarak gemi rotalama sistemleri oluşturabilir.
- (2) Gemi rotalama sistemi bulunan yerlerdeki kıyı tesislerine yanaşacak ya da bu tesislerden ayrılacak olan, demirlemek üzere liman sahasına gelecek ya da kıyı tesislerinden demirleme sahalarına hareket edecek olan tüm gemi ve deniz araçlarının;
- a) Trafik ayırım düzenine girmeleri veya ayrılmaları,
- b) Trafik ayırım düzenine girmeden seyir haline devam etmeleri,
- c) Trafik ayırım düzenini kesecek şekilde karşıdan karşıya geçmeleri,
- gemi rotalama sistemine ve bu çerçevede belirlenen geçiş kurallarına göre yapılır.
- (3) Liman idari sahasında deniz trafiğinin düzenlenmesi amacıyla İdarece bir deniz trafik rehberi yayımlanabilir.
- (4) İzmit Körfezi, Çandarlı Körfezi, Nemrut Koyu, İzmir Körfezi ve İskenderun Körfezinde uygulanacak olan trafik ayırım düzeni koordinatları ek-3’te, haritaları ise ek-4’te yer almaktadır. (Değişik cümle:RG-13/6/2018-30450) Liman idari sahasında çalışan yerel trafik kapsamındaki gemiler ile liman başkanlığınca uygun görülen diğer gemi ve deniz araçları haricindeki tüm gemi ve deniz araçları trafik ayırım düzenine uyarak seyir yapar.
- (5) (Ek:RG-13/6/2018-30450) Teknik nedenlerle seyir emniyeti açısından trafik ayırım düzenini terk etmek zorunda olan gemiler, ilgili Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine veya liman başkanlığına bilgi vermek kaydıyla trafik ayırım düzeninden çıkabilir.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri

MADDE 13 - (1) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Kıyı tesislerine ve balık çiftliklerine yanaşacak veya bu tesislerden ayrılacak 500 GT ve daha büyük tanker ve her türlü tehlikeli madde taşıyan gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve daha büyük Türk Bayraklı gemi ve deniz araçları, 500 GT ve daha büyük yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları ile 1000 GT ve üzerindeki yabancı bayraklı ticari ve özel yatlar kılavuz kaptan almak zorundadır. Yabancı bayraklı tüm askeri gemiler, askeri olmayan kıyı tesislerine giriş ve bu tesislerden çıkışlarında kılavuz kaptan almak zorundadır. Yakıt ikmali amacıyla demirde veya kıyı tesisinde bulunan gemilere aborda olmak için yanaşıp ayrılan veya yapılacak yakıt ikmali için yükünü almak üzere kıyı tesisine yanaşıp ayrılan 1000 GT ve daha küçük yakıt ikmal gemileri kılavuz etap seyri olan liman sahalarındaki etap seyirleri de dâhil olmak üzere, kılavuz kaptan almak zorunda değildir.

(2) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) Yolcu gemileri dışındaki gemi ve deniz araçlarının, gros tonilatosa göre, almak zorunda oldukları asgari römorkör sayısı ve bu römorkörlerin asgari çekme güçleri ek-5'te yer almaktadır.

(3) (Değişik:RG-24/9/2019-30898) Ek-5'te belirtilen şartların sağlanamadığı durumlarda; gemi ve deniz araçları kıyı tesislerine yanaştırılmaz, ya- naştırılması halinde kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatı ilgililerine gerekli

idari yaptırım uygulanır. İdare, yıl içerisinde kılavuzluk ve/veya römorkör- cülük hizmetinin çok az verildiği, yıllık hizmet dağılımının dengeli olmadığı hizmet sahalarında; verilen hizmetler karşılığı elde edilen gelirler ile yatırım yapma maliyetleri, gelen gemilerin teknik yapısı ve özellikleri, komşu tesislerle etkileşim, kıyı tesisinde elleçlenen yük cinsi ile oşinografik ve meteorolojik şartlar göz önünde bulundurmak suretiyle, ilgili kıyı tesisine yönelik istisnai teknik düzenlemeler yapabilir.

(4) Gemi söküm bölgesine gelen gemi ve deniz araçlarına verilmekte olan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri aşağıdaki esaslara göre yürütülür.

a) Gemi söküm bölgesine baştankara yanaşan tüm gemi ve deniz araçları tonajına bakılmaksızın kılavuz kaptan almak zorundadır.

b) Gemi söküm bölgesine makinesi çalışır vaziyette gelerek baştankara olan tüm gemi ve deniz araçları römorkörden muafıdır. Ancak, kendinden hareket kabiliyeti olmayan gemi ve deniz araçları ek-5'te verilen tablodaki şartlara tabi olmakla birlikte, 2000 GT altındakiler de en az bir römorkör almak zorundadır.

c) Tesislerin durumu, geminin tonajı, hava şartları ya da buna benzer nedenlerle ihtiyaç olması halinde römorkör alma şartları açısından liman başkanlığınca ilave tedbirler alınabilir.

(5) (Ek:RG-26/7/2014-29072) Tersane bölgesine gelen, kendinden hareket ve/veya manevra kabiliyeti olmayan;

a) 2000 GT altındaki (Ek ibare:RG-24/9/2019-30898) kılavuzluğa tabi gemi ve deniz araçları, her biri en az 16 ton çekme kuvvetinde iki römorkör,

b) 2000-5000 GT arası gemi ve deniz araçları, Ek-5'te belirtilen asgari römorkör miktarına ilave olarak en az 16 ton çekme kuvvetinde bir römorkör daha alırlar.

(6) (Ek:RG-24/9/2019-30898) Askeri tesislere yanaşan sivil veya askeri gemilerin ihtiyari olarak kılavuz kaptan veya römorkör kullanması durumunda, ilgili kılavuzluk/römorkörcülük teşkilatı tarafından verilen hizmete yönelik kamu payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılır.

Kılavuz kaptan ve römorkör alınmasına ilişkin esaslar

(Değişik başlık:RG-20/10/2015-29508)

MADDE 14 - (1) Yetkili kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatı olmayan ve/veya yakınında teşkilat bulunmayan deniz alanlarında, İdare; gemi ve deniz aracının teknik yapısı ve özellikleri, kullanım amacı, taşıdığı yük ve cinsi, manevraya elverişliliği ve kıyı tesislerinin altyapı durumu ile liman sahasında yer alan tesislerin risk durumlarını göz önüne alarak, kılavuz kaptan ve/veya römorkör şartları hususunda, römorkörsüz yanaşması dâhil olmak ve tüm sorumluluk gemi ve kıyı tesisi ilgililerine ait olmak üzere geçici olarak muafiyet verebilir veya başka liman sahalarından hizmet alınmasını isteyebilir. Ancak başka liman sahalarından alınacak hizmette hava muhalefeti, römorkör anzası gibi beklenmeyen haller dolayısıyla aksamalar olması halinde tüm sorumluluk gemi ve kıyı tesisi ilgililerine ait olmak üzere bu

gemi ve deniz araçları, beklenmeyen hal ortadan kalkıncaya kadar bir kereye mahsus liman başkanlığının izni ile römorkörsüz yanaşabilir.

(2) Gemilerin teknik yapısı ve özellikleri, kullanım amacı, taşıdığı yük cinsi, kıyı tesisine gelen gemilerin tonaj ve adedi, kıyı tesislerinin altyapı durumu ve manevraya elverişliliği, yanaşma ve ayrılma manevrasının süresi ile bu kıyı tesisinde yer alan manevra riskleri göz önüne alınarak, İdare, (Ek ibare: RG-8/4/2017-30032) veya liman başkanı ek-5'te ve beşinci fıkra da verilen römorkör adedi ve çekme kuvvetinde geçici olarak değişiklik ve düzenleme yapmaya yetkilidir.

(3) İdare, mevcut, yeni yapılan veya büyüme-genişleme yapmak isteyen kıyı tesisleri için; gemilerin tip, boyut ve teknik özellikleri ile manevra alanları, oşinografik ve meteorolojik şartlar, komşu tesislerle etkileşim ve trafik yaklaşma yoğunluğu gibi çevresel faktörler ve gerekli görülmesi halinde hazırlanacak olan Modelleme Raporunu göz önüne alarak, ek-5'te verilen römorkör adedi ve çekme kuvvetinde artırma yapabilir.

(4) (Değişik:RG-20/10/2015-29508) Tehlikeli yük taşıyan tankerler ile tam boyu 200 metrenin üzerindeki gemi ve deniz araçları hariç olmak üzere; baş ve kış itici pervane veya sisteme sahip gemiler, liman sahasına gelişlerinde, gemi ilgililerinin itici pervane veya sistemlerine ilişkin belgeleri ibrazı ve bunların tam kapasite ile çalıştığını liman başkanlığına yazılı olarak beyan etmesi üzerine, Ek-5'te verilen römorkör sayılarından toplam çekme gücünü %40'tan, sadece baş itici pervane veya sistemi olan gemiler ise toplam çekme gücünü %30'dan fazla azaltmamak ve her iki halde de en az bir römorkör kullanılması kaydıyla, bir eksik römorkör ile yanaşıp ayrılabilirler.

(5) (Değişik:RG-3/8/2016-29790) Yolcu gemilerinin alması gereken römorkörler ile bu römorkörlerin çekme kuvveti ve sayıları aşağıdaki tabloda belirtilmiştir. Gemi ilgililerince baş ve kış itici pervanelerine veya sistemine ilişkin belgeler ile bu sistemlerin tam kapasite çalıştığına dair beyanın yazılı olarak liman başkanlığına ibraz edilmesi halinde römorkör alma zorunluluğu uygulanmaz. Böyle bir beyanda bulunulmaması halinde ise aşağıdaki tabloda belirtilen değerlerde çekme kuvvetine sahip römorkörler hizmet etmek üzere tahsis edilir. Gemi boyu itibarıyla römorköre tabi olan, ancak gros ton değeri itibarı ile kılavuz kaptan kullanma zorunluluğu bulunmayan gemilere römorkör alma zorunluluğu uygulanmaz.

Gemi boyu	Toplam çekme gücü (asgari)	Açıklama
55-125 metre arası	En az 30 ton	1 adet 30 ton veya her biri 16 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör
126-200 metre arası	En az 45 ton	1 adet 45 ton veya her biri 30 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör
201-300 metre arası	En az 60 ton	1 adet 60 ton veya biri 30 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör
301 metre üzeri	En az 90 ton	1 adet 90 ton veya biri 30 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör

(6) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) Dördüncü fıkradaki muafiyetlerden yararlanacak gemilerin itici pervanelerinin asgari gücü aşağıda gösterilmiştir. Ancak, itici pervanelerin etkisini arttıran özellikli bir dümen sistemi ile donatıldığı, yetkilendirilmiş klas kuruluşunca tespit edilen gemi ve deniz araçlarında söz konusu dümen sisteminin sağladığı ilave güç, itici pervanelerin toplam gücüne eklenir ve ortaya çıkan değer esas alınır. Ayrıca tersanelerde havuza girecek ya da çıkacak gemi ve deniz araçları da dördüncü fıkradaki muafiyetlerden faydalanamaz.

Gemi GT tonajı	İtici pervanelerin veya sistemlerinin toplam gücü
5001 - 10000	375 KW
10001 - 15000	750 KW
15001 - 30000	1000 KW
30001 - 45000	1250 KW
45001 - 60000	1500 KW
60001 üstü	1750 KW

(7) (Değişik:RG-6/8/2013-28730) Çanakkale Liman Başkanlığı liman idari sahasındaki (1) nolu demirleme sahasına ve Kocaeli Liman Başkanlığı idari sahasındaki tüm demirleme sahalarına demirleyecek veya ayrılacak 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemi ve deniz araçları ile 500 GT ve üzerindeki yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları kılavuz kaptan almak zorundadır. Anılan liman idari sahaslarındaki diğer demirleme sahalarına demirleyecek ya da ayrılacak gemi ve deniz araçları bu hükümden muaftır.

(8) Kabotaj ve liman idari sahasında hat izni verilmiş 2000 GT'den büyük, yüksek manevra kabiliyetine sahip bağımsız en az iki ana makine ve iki sevk sistemine sahip, baş iteri olan, köprü üstünden manevra kabiliyetine sahip, İdarece yetkilendirilmiş klas kuruluşlarından biri tarafından klaslandırılmış, uzakyol kaptanı ile donatılmış münhasıran kılavuzluk ve/veya römorkör muafiyeti tanınmış yolcu, ro-ro yolcu ve ro-ro kargo gemilerine hat izni aldığı kıyı tesislerinde kılavuz kaptan ve römorkör alma zorunluluğu uygulanmaz.

(9) Kabotaj ve liman idari sahasında hat izinli olarak sefer yapan 2000 GT'den küçük yolcu, ro-ro yolcu ve ro-ro kargo gemilerine hat izni aldığı kıyı tesislerinde, kılavuz alma zorunluluğu uygulanmaz.

(10) Liman tesisine yanaşmak üzere gelen LNG gemilerine, ilgili tesise 2 mil mesafeden itibaren ek-5'te belirtilen römorkör adedine ek olarak en az 30 ton çeki gücüne sahip bir römorkör ile refakat edilir. Aynı şekilde liman tesisinden kalkışta da 2 mil mesafeye kadar refakate ilişkin hususlar aynen geçerlidir.

(11) (Ek:RG-27/2/2013-28572) Çanakkale veya İstanbul Boğazından girip Marmara limanlarından birine gidecek, Marmara limanlarından ayrılıp Çanakkale veya İstanbul Boğazından çıkacak uğraklı geçiş yapan her tonajdaki yabancı bayraklı ticaret gemileri, Çanakkale Boğazı Ege girişi ile Marmara limanları ve İstanbul Boğazı Karadeniz girişi ile Marmara limanları arasındaki güzergâhın deniz trafiği ve kıyı güvenliği yönünden ilgili liman başkanlıklarınca zorunlu görülen kesimlerinde seyir süresince kılavuz kaptan almak zorundadırlar. (Ek ciimle:RG-28/4/2013-28631) İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri; (Değişik iba- re:RG-24/9/2019-30898) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilir.

(12) (Ek:RG-20/10/2015-29508) Çift ana makine ve en az bir baş itere sahip, tüm ana ve yardımcı makineleri ile ilgili manevra ve seyir cihazlarının çalışır durumda olduğu beyan edilen özel/ticari yatlarla, 5 bofor ve altındaki hava şartlarında römorkör alma zorunluluğu uygulanmaz.

(13) (Ek:RG-20/10/2015-29508) Boylarında, azami %10 oranında bir indirim uygulanması neticesinde gemi boyu 200 metreyi aşmayan ve baş itici pervanelerinin gücü 2000 KW ve üstünde olan, çift ana makineyi haiz Türk Bayraklı ro-ro yük gemilerine yanaşma ve ayrılma manevralarında en az 30 ton çeki gücünde bir römorkör kullanılması kaydıyla, römorkör indirimi uygulanabilir.

Kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri

MADDE 15 - (1) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Liman sahalarına giriş ve bu sahadan çıkış yapan gemi ve deniz araçları için kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri; Ek-1'de yer alan koordinatlar olup, gemiler bu koordinatları merkez kabul eden 5 gomia yarıçaplı daire dâhilinde kılavuz kaptan alabilir ya da bırakabilir. Ek-1'de kılavuz kaptan alma ve bırakma

yeri belirlenmeyen kıyı tesislerinin ve balık çiftliklerinin kılavuz kaptan alma ve bırakma koordinatları, her tesis için 1 deniz mili yarıçaplı daire üzerindeki seyir emniyetine en uygun nokta olarak kabul edilir. Gerekğinde İdarenin onayı ile liman başkanlığınca kılavuz kaptan alma ve bırakma yerlerinde geçici olarak değişiklik yapılabilir veya yeni yerler oluşturulabilir. Yapılan değişiklik denizcilere ve ilgililere duyurulur.

Yolcu gemilerinin ve liman sahasında yolcu taşıyan teknelerin yükümlülüğü

MADDE 16 - (1) Kabotaj veya alt sefer bölgelerinde yolcu taşıyan gemi ve deniz araçları, azami yolcu sayısını sahip oldukları can kurtarma araç ve gereçlerinin sayılarını, cinslerini ve bulundukları yeri belirten levhayı yolcu salonlarında açıkça görülebilecek şekilde Türkçe ve İngilizce olarak bulundururlar. Standartlara uygun can kurtarma araç ve gereçleri, yolcu ve mürettebatın kolaylıkla ulaşabileceği yerlerde ve her an kullanıma hazır vaziyette bulundurulur.

(2) Kabotaj veya alt sefer bölgelerinde çalışan yolcu gemilerinde; gemiye giriş ve çıkışlarda geminin uygun bölümlerinde ve yolcu mahallerinde, dikkat edilmesi gereken kurallar, acil durumlarda can kurtarma teçhizatının kullanımı ve gemiyi terk konuları hakkında sesli ve görsel bilgilendirme Türkçe ve İngilizce olarak yapılır.

(3) (Değişik:RG-6/8/2013-28730) Uygun kıyı tesisi olmaması ya da kıyı tesisinin yanaşmaya müsait olmaması nedeniyle demirde bekleyen gemi ve deniz araçlarının yolcu ve personeli, sınır giriş ve çıkış işlemleri yaptırılması, ilgili diğer mevzuat hükümlerinin yerine getirilmesi, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetine ilişkin tedbirlerin alınması ve tüm sorumluluğun gemi kaptanına ait olması kaydıyla; Türk Bayraklı yolcu motoru veya gezinti (tenezzüh) gemisi ile İdarenin izni ve liman başkanlığının bilgisi dâhilinde kıyı tesislerine çıkabilir ve aynı şartlar gözetilerek gemiye geri dönüşleri sağlanabilir. Ancak ilgili liman başkanlığı idari sahası içerisinde yolcu tahmil/ tahliyesinde kullanılabilecek, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti yönünden yeterli nitelik ve sayıda deniz aracının bulunmaması halinde; tahmil/tahliye esnasında yolcuların güvenliğine ilişkin her türlü sorumluluğun gemi kaptanına ait olduğuna ilişkin İdareye yazılı taahhütte bulunulması, geminin sigortasının bu tahmil ve tahliyeyi kapsadığına ilişkin belgenin İdareye sunulması ve gemi ilgililerince tüm önlemlerin alınması kaydıyla, ilgili liman başkanlığının denetiminde, yolcuların ve gemi personelinin tahmil/ tahliyesinin, geminin botlan ile yapılmasına İdarece izin verilebilir. (Ek cümle:RG-24/9/2019-30898) Bu gemi ve deniz aracı ilgilileri, gemi ve deniz aracının herhangi bir kıyı tesisine kılavuz kaptan ve/veya römorkör kullanarak yanaştığında tabi olacağı kılavuzluk/römorkörcülük ücretinin ilgili mevzuatta belirlenmiş orandaki kamu payına denk tutarı, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırmak zorundadır.

(4) (Ek:RG-6/8/2013-28730) Yolcu gemileri hariç deniz turizmi araçları üçüncü fıkra hükmünden muaftır.

Deniz uçaklarına ilişkin hükümler

MADDE 17 - (1) Deniz uçakları ve benzeri araçların bağlaması, demirlemesi veya denizde seyir koşullarında, gemilerin tabi olduğu mevzuat hükümleri uygulanır. İniş ve kalkış amacı ile deniz sahasının kullanılması, 2/10/2011 tarihli ve 28072 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Uçakları ile Hava Taşıma İşletmeciliği Yönetmeliği (SHY-DENİZ) hükümleri saklı kalmak kay- dıyla liman başkanlığının iznine bağlıdır. İniş ve kalkışlarda kullanacakları deniz alanları İdarenin belirlediği kriterler göz önünde bulundurularak liman başkanlığınca belirlenir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM Tehlikeli Yüklerle İlgili Hususlar

Tehlikeli yüklerle ilgili bildirim yükümlülüğü

MADDE 18 - (1) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) Uluslararası sefer yapan ve tehlikeli yük taşıyan Türk veya yabancı bayraklı tüm gemiler, liman idari sahasına girmeden en az yirmi dört saat önce, liman sahasına girmesine kadarki seyir süresi yirmi dört saatten az olan gemi ve deniz araçları ise kıyı tesisinden kalkışından hemen sonra, yüklerine ilişkin detaylı bilgilerin yer aldığı formu ilgilileri vasıtasıyla yazılı olarak liman başkanlığına bildirir.

(2) Petrol ve türevleri ile diğer zararlı ve tehlikeli maddeleri taşıyan gemiler, 3/3/2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve

Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve 21/10/2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği kapsamında gerekli bildirimleri liman başkanlığına yapmak ve Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde Öngörülen mali sorumluluk yükümlülüklerine sahip olmak zorundadır. Aksi takdirde bu gemilere, anılan Kanunda öngörülen müeyyideler uygulanır.

(3) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Liman idari sahasında ve bitişik limanlar arasında tehlikeli yükler; özel kaplar ve ambalajlar içerisinde, vagonlara ve kamyonlara yüklenmiş olarak ve taşıyan ile taşıtan tarafından gerekli emniyet tedbirleri alınmak kaydıyla; bu işlere tahsisli ve tehlikeli yük kara taşıtlarının sürücülerini hariç olmak üzere üzerinde yolcu bulunmayan gemi ve deniz araçları ile taşınır. Bu taşıma, liman başkanlığınca belirlenen usul ve esaslara göre ve liman başkanlığınca uygun görülen saatlerde yapılır.

Kıyı tesislerince uyulacak kurallar ve alınacak tedbirler

MADDE 19 - (Mülga:RG-20/10/2015-29508)

BEŞİNCİ BÖLÜM Disiplin ve Düzen

Genel kurallar

MADDE 20 - (1) Gemi, deniz aracı ve kıyı tesisi ilgilileri aşağıdaki esaslara uyar.

a) Kıyı tesislerine yanaştırılmış veya bağlanmış gemi ve deniz araçları, faaliyetlerini bitirmelerini müteakip, kıyı tesisinin talebi doğrultusunda, liman başkanlığınca yapılacak bildirimde belirtilen süre içerisinde tesisten ayrılır.

b) Yükleme ve boşaltma işlemini tamamlayan gemi ve deniz araçlarına herhangi bir nedenle liman çıkış belgesi düzenlenememesi halinde, gemi ve deniz aracı ilgililerinin veya kıyı tesisi işleticisinin talebi halinde demirleme ordinosu verilerek liman başkanlığının izni ile demirleme sahasına çıkarılır.

c) Liman sahasında şamandıra atan, kablo döşeyen veya toplayan, dalgıçlık ve benzeri faaliyetlerde bulunanların, çalışmakta olan yüzer vinçlerin ve rıhtım, platform, dolfın ve şamandıralarda yükleme veya boşaltma yapan gemi ve deniz araçları ile demirlemiş gemi ve deniz araçlarının yakınından geçenler, bu gemi ve deniz araçlarının faaliyetlerine engel olmayacak ve zarar vermeyecek hızda seyretmek zorundadır. Liman başkanlığı uygun hız sınırları ve güvenli geçiş mesafelerini belirler.

ç) Tersane, tekne imal, çekek yeri ve yüzer havuzlardan indirilecek gemi ve deniz araçları, liman başkanlığının belirleyeceği yerlere yanaşma, bağlama ve demirleme yapar. Bu tesislerden indirilecek veya tesislere alınacak gemi ve deniz araçları, diğer tesislere engel teşkil etmemek kaydıyla, tesislerin önlerine veya rıhtımlarına yanaşabilir ya da kıçtankara bağlanabilirler.

d) Aynı iskele veya rıhtım üzerinde yer değiştiren gemiler hariç olmak üzere rıhtımlar ve iskeleler arasında yapılan tüm yer değiştirme işlemleri ordino ile yapılır.

e) Mücbir sebepler dışında, liman idari sahasındaki koy ve körfezlerde, gemi ve deniz araçlarının, gezinti ve spor amacı dışında demirlemeleri yasaktır.

f) Gemi ve deniz araçlarının koy ve körfezlerde gezi ve spor amacıyla demirleme süresine; bölgenin çevresel hassasiyeti, teknenin pis su depolama kapasitesi, bölgedeki atık alım tesislerinin durumu, başka teknelerin koyları veya körfezleri demirleme maksatlı olarak kullanma talepleri ve kıyı tesisi ya da bitişik liman sınırları içindeki yat limanı işletmelerinin mevcudiyeti dikkate alınarak liman başkanlığı tarafından karar verilir. Ayrıca, koy ve körfezlerde demirleme faaliyetlerini liman başkanlığı düzenler.

g) Yat limanları ve balıkçı bannakları hariç kıyı tesislerinde aynı rıhtım veya iskele üzerinde art arda yanaşmış olan iki gemi ya da deniz aracı arasında uygun emniyet mesafesi bırakılır. Bu mesafe, gemilerin en yakın noktaları arasındaki uzaklık dikkate alınarak, on metreden az olamaz. Liman başkanlığı gerek gördüğünde yanaşma düzeni ve mesafelerinde değişiklik yapabilir.

ğ) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) (Değişik cümle:

RG-24/9/2019-

30898) Kıyı tesisine yükleme/boşaltma amacıyla yanaşacak gemi ve deniz araçlarının yanaşacağı rıhtım veya iskele boyu; gemi boyundan büyük olmak zorundadır. Bu tesislerdeki su derinliği, yanaşacak gemilerin yüklü su çekiminden en az 0,5 metre fazla olmak zorundadır. Tesislere bunun dışında yanaşmak isteyen ve boy koşullarını sağlamayan gemiler liman başkanlığının yazılı onayına istinaden yanaşabilirler. Bu tesislere yanaşacak gemilerin, deniz trafiğine ve manevraya engel teşkil etmeme, emniyetli bağlama ve

giriş ve çıkışların emniyetli bir şekilde yapılması gibi liman başkanlığınca belirlenecek ilave tedbirlere uymaları zorunludur.

h) (Mülga:RG-8/4/2017-30032)

ı) Kıyı tesisine yanaşmış gemi ve deniz araçlarının ve operasyon sahalarının her türlü can, mal, seyir ve çevre emniyeti ve güvenliği tedbirlerinin alınmasından ve yeterli şekilde aydınlatılmasından gemi ve kıyı tesisi ilgilileri sorumludur.

i) Yakıt, su, kumanya ve benzer diğer ihtiyaçlar ikmalı yapan gemi ve deniz araçları demirleme ordinosu almak şartıyla demirleme sahasında demirleme yapabilir. Ancak 8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğüne belirtilen uğraksız demirleme sahalarına demirleyen gemi ve deniz araçları bu hükümden muaftır.

j) (Değişik:RG-13/6/2018-30450) Uğraksız geçiş niteliğinde olup, sefer talimatı bekleme, anza sonucu yedek parça ve/veya teknisyen temini, kötü hava koşullarından dolayı sığınma, personel değişimi ve liman başkanlığınca kabul edilen mazeretli hallerde; gemi ve deniz araçları önceden liman başkanlığına veya Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine veya kılavuzluk teşkilatına telsizle bilgi vererek demirleme ordinosu almadan liman idari sahasında liman başkanlığınca belirlenen sahalara demirleyebilirler. Bu bildirimin

Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve/veya kılavuzluk teşkilatına yapılması halinde bildirim alan, derhal liman başkanlığına bilgi verir. Bu şekilde demirleyen gemi ve deniz araçları, demirleme süresinin 168 saati aşması halinde demirleme ordinosu alırlar.

k) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, trafik ayırım düzeni olan yerlerde, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetinin sağlanması amacıyla trafik ayırım düzeni dış sınırına en az 400 metre mesafe dâhilinde kıyı tesisi yapılamaz ya da mevcut tesisler büyütülemez.

l) (Ek:RG-27/2/2013-28572) Gemi veya deniz aracı ilgilileri gemi ve personele ait belge ve sertifika asıllarını devamlı surette gemide bulundurmak ve talep edildiğinde ibraz etmekle yükümlüdür.

Yasak faaliyetler

MADDE 21 - (1) Kıyı tesislerinin yaklaşım kanallarında, mendirek ağzlarında, yanaşma ve bağlama yerlerinde ve demirleme sahalarında; her türlü su ürünleri avcılığı yapmak, yelkenle seyretmek, kürek çekmek veya diğer su sporları faaliyetlerinde bulunmak ve yüzmek yasaktır.

(2) Spor, gezi ve eğlence amaçlı tekneler, liman sahasındaki, mendireklerle sınırlı alan içerisinde ve koylarda diğer gemilerin ve deniz araçlarının faaliyetlerine engel olmayacak biçimde ve zarar vermeyecek hızda seyretmek zorundadır. Liman başkanlığı gerekli gördüğü yer ve hallerde uygun hız sınırını belirler.

(3) Şamandıraya bağlanmak üzere gelen ya da şamandıradan ayrılan gemi ve deniz araçları ile kıyı tesisleri hizmetlerinde kullanılanlar dışındaki gemi ve deniz araçları, şamandıralar ve şamandıra hatları arasından geçiş yapamaz.

(4) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) Su ürünleri tesisleri ve balık kafesleri hizmetinde kullanılanlar dışındaki gemi ve deniz araçları, su ürünleri tesisleri ve balık kafeslerine iki yüz metreden fazla yaklaşamaz. Bu tesislerde liman idari sınırında denizde seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini bozacak şekilde hareket edemezler.

(5) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) İdareden gerekli izinleri almamış kıyı tesislerine gemi ve deniz araçları bağlanamaz ve yanaştırılmaz. Ancak İdare acil durumlarda veya kamu yararının gerektirdiği hallerde uygun gördüğü tesisler için geçici düzenlemeler yapabilir.

(6) Aşırı derece trime ya da tehlikeli bir meyile sahip olanlar ile herhangi bir hasardan dolayı çevre kirliliği riski bulunan gemi ve deniz araçları, yedek çeken ve tehlikeli yük taşımakla ilgili belgelere sahip olmayan ancak tehlikeli yük taşıyan gemi ve deniz araçları kıyı tesislerine liman başkanlığı izni olmadan yanaşamaz veya ayrılamaz.

Liman başkanlığının iznine tabi diğer hususlar

MADDE 22 - (1) İlgili kurum/kuruluşlardan gerekli izin ve onaylar alındıktan sonra yapılacak olan kıyı yapıları inşaatı ve su ürünleri istihsal alanları kumlaması öncesinde ilgilileri, faaliyete başlamak için liman başkanlığından izin alır.

(2) Şamandıralama, dalış, deniz dibi ve sualtı çalışmaları, deniz dibi tarama ve benzeri faaliyetler öncesinde liman başkanlığından izin alınması zorunludur. Bu gibi faaliyetlerde kullanılan gemi ve deniz

araçları mevzuata uygun fener ile gündüz işaretlerini gösterir ve ses işaretlerini verir.

(3) Bir liman idari sahasından başlayıp başka bir liman idari sahasında bitecek olan yarışlar için en az 15 gün önce, diğer yarışma ve faaliyetler içinse en az 7 gün önce liman başkanlığına izin için talepte bulunulması zorunludur.

(4) Liman başkanlığından izin alınmadıkça liman idari sahasında yarış ve benzeri faaliyetler veya organizasyonlar düzenlenemez.

(5) Liman idari sahasında yapılacak su sporları 23/2/2011 tarihli ve 27855 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği ve ilgili diğer mevzuat hükümleri kapsamında yapılır. Turizm amaçlı su sporları ile ilgili can, mal, seyir ve çevre güvenliği ve emniyetinin sağlanmasına yönelik liman başkanlığının yetkileri saklıdır. Liman başkanlığı bu faaliyetlerde, can, mal, seyir ve çevre güvenliği ve emniyetini göz önünde bulundurarak her türlü kısıtlama yapmaya ve bu faaliyetleri durdurmaya yetkilidir.

(6) Liman başkanlığından izin alınmadıkça, demirde veya kıyı tesislerinde bulunan gemi ve deniz araçlarının bordalarına, başka gemi ve deniz araçları aborda olamaz. Acente ve kumanya motorları, kamu gemileri, yakıt ikmal gemileri, su tankerleri ve kıyı tesisleri hizmet gemilerinin aborda olmaları bu fıkra kapsamı dışında olup bu tip gemiler hizmetlerini, liman başkanının bilgisi dâhilinde, kıyı tesisleri işletmeleri ile koordineli şekilde yürütür.

(7) Yakıt, yağ ve su ikmal yapacak olan gemi kaptanı veya acentesi ikmal operasyonundan önce ilgili liman başkanlığına bildirimde bulunur.

(8) Balıkçı tekneleri ve yatlar; kıyı tesislerinde birbirlerinin bordalarına aborda olabilirler, çift sıra bağlama yapamazlar.

(9) Liman başkanlığından izin alınmadıkça liman sahalarında bulunan gemi ve deniz araçları; onarım, raspa ve boya, kaynak ve diğer sıcak çalışma denize filika ve/veya bot indirme işlemi ya da diğer bakım işlerini yapamaz. Bu işleri yaptıracak gemi ve deniz araçları kıyı tesisinde iseler kıyı tesisi işletmesi ile koordine sağlamak zorundadır.

(10) Liman idari sahasında bulunan kıyı tesisleri, coğrafi konumlarının ilgili deniz haritalarına işlenmesi için Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'na bildirim yaparlar.

(11) Gemi ve deniz araçları, liman başkanlığından izinsiz demirleme sahalarını değiştiremez. Ancak, olumsuz hava ve deniz koşulları nedeniyle bulundukları yerde kalamayacak durumda olanlar, yerlerinden ayrılabilir ve daha emniyetli olan demirleme sahalarına demirleyebilir. Bunların ilgilileri en kısa sürede liman başkanlığına bildirimde bulunur. Bu fıkranın uygulanması ile ilgili düzenleme, gemi trafik hizmetleri merkezi bulunan yerlerde ilgili liman başkanlığınca yapılır.

(12) Kıyı tesislerinde herhangi bir faaliyette bulunmayacak ancak hava muhalefeti ve seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini tehlikeye düşürecek durumlar gibi mücbir sebepler nedeniyle sığınmak üzere demirleme sahalarına demirleyen gemi ve deniz araçları vakit geçirmeksizin ilgili liman başkanlığına ve/veya kılavuzluk teşkilatına gerekli bildirimini yapar. Bu fıkranın uygulanması ile ilgili düzenleme, Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi bulunan yerlerde ilgili liman başkanlığınca yapılır.

(13) Kışkankara yanaşan gemi ve deniz araçlarının baş tarafına gemi ve deniz aracı yanaşamaz.

(14) Liman sınırları içerisinde plaj bölgelerinde ve kıyı otel, motel, tatil köyleri, site önlerinde, kıyıdan itibaren 200 metreye kadar olan deniz alanlarında, yüzme alanı sınırlarını belirlemek maksadıyla kullanılacak olan yüzer donanımlar, ilgililerce tespit edilerek her yıl 1 nisan-15 kasım tarihleri arasında eksiksiz olarak hazırlanır ve muhafazası sağlanır. Belirlenen yüzme alanlarına gemiler ve deniz araçları giremez. Seyir, can, mal, çevre güvenliğine ve emniyetine binaen yüzme alanı sınırlarında değişiklik yapmaya liman başkanlığı yetkilidir.

(15) Liman idari sahasında limbo faaliyeti yapmak, liman başkanlığının iznine tabidir.

(16) Yedekleme işlemi, İdarece belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde liman başkanlığının izni ile yapılır.

(17) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Korunaklı deniz alanlarında toplu tonoz sistemli bağlama düzenekleri veya demirleme ihtiyaçları gibi geçici düzenlemeler, liman başkanlığınca İdareye bildirilir;

İdare bu sistemlerin uygunluğu ve işletme usul ve esaslarını belirler.

(18) Kıyı tesislerine yanaşma izni olmayan gemi ve deniz araçları ile liman çıkış belgesi ya da demirleme ordinosu olmayan gemi ve deniz araçlarına kılavuzluk hizmeti verilmesi liman başkanının iznine tabidir.

(19) Günübirlik gezi yapan gezinti (tenezzüh) teknelerinin; bağlama, barınma ve seyir güzergâhlarının belirlenmesine ilişkin hususlar, atık alım ve diğer hizmetler göz önünde bulundurularak liman başkanlığınca belirlenir

ve İdare tarafından onaylanır. Liman başkanı, bağlama ve barınma yerlerinin kapasitesinin aşılması durumunda, kapasite, giriş-çıkış ve kullanımına kısıtlamalar getirebilir.

(20) (Ek:RG-8/4/2017-30032) Demirleme alanları ve izinli tesisler dışındaki deniz alanlarında, koylarda, korunaklı alanlarda ve balık çiftliklerinde her türlü gemi ve deniz araçlarının aynı bölgedeki kalış süresi en fazla 15 gündür. Liman başkanının iznine tabi olmak koşulu ile bu süre en fazla 15 gün daha uzatılabilir. Balık çiftliklerinde uzun süreli kalmak isteyen yüzer araçlar, liman başkanlığından izin almak ve ilave olarak belirlenecek seyir ve çevre emniyetine yönelik tedbirlere uymak zorundadır. Yukarıda tanımlanan süre sonunda yüzer araçları kaldırma sorumluluğu, liman başkanıdır.

Çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesinde uyulacak kurallar

MADDE 23 - (1) Gemi ve deniz araçlarının katı ve sıvı atıkları ile ilgili bildirim ve diğer işlemler, 26/12/2004 tarihli ve 25682 sayılı Resmî Gazetecle yayımlanan Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ve söz konusu Yönetmelik kapsamında yayımlanan diğer mevzuat çerçevesinde yerine getirilir.

(2) Kıyı tesisi işleticileri, yük elleçlenmesi sırasında ve sonrasında her türlü atık ve artık malzemelerin denizde ve rıhtımda birikmemesi, elleçleme sırasında ve sonrasında yapılacak temizlik esnasında denize dökülmemesi ve rıhtım üzerinden yağmur suları ile denize akmaması için gerekli tedbirleri alır ve sahayı temiz ve düzenli bulundurur. Bu yükümlülüğü yerine getirmeyen kıyı tesisi işletmelerine, 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili diğer mevzuat gereği idari yaptırım uygulanması amacıyla, ilgili mülki idare amirliğine liman başkanlığınca derhal yazılı bildirimde bulunulur.

(3) Yüzer havuz kullanılırken can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti açısından perdeleme sisteminin kullanılması ile yüzer havuz, kum havuz ve yarı ıslak kızağa gemi alınmadan veya gemiler denize bırakılmadan önce her türlü yüzey temizliğinin sağlanması ve diğer emniyet tedbirlerinin alınması ilgili tesisin sorumluluğundadır.

Deniz olaylarının bildirim yükümlülüğü

MADDE 24 - (1) (Değişik:RG-24/9/2019-30898) Liman sahasına gelen gemi ve deniz araçları ile kıyı tesislerinin ilgilileri; seyir sırasında, demirleme sahasında veya kıyı tesisinde meydana gelen deniz kazalarını, deniz kirliliklerini, önemli makine anızlarını, genel seyir emniyeti bakımından saptadıkları sakıncalı hususları ve gemide işlenen suçları, önce VHF veya diğer uygun iletişim araçları ile derhal ve kanaatlerini içeren yazılı bir raporu da en geç yirmi dört saat içinde liman başkanlığına bildirmekle yükümlüdür.

(2) Kılavuz kaptanların yükümlülüğü aşağıda belirtilmiştir:

a) Kılavuz kaptanlar, kılavuzluk hizmeti vermekte oldukları gemi ve deniz araçlarının seyir teçhizatında görebildikleri eksiklik ve aksaklıkları, deniz kazalarını ve seyir güzergâhları üzerindeki seyir güvenliğinin tehlikeye düşürülmesi ve çevre kirliliği ile ilgili tespit ettikleri hususları derhal liman başkanlığına bildirir ve bu bildirimi izleyen yirmi dört saat içinde de yazılı bir rapor verir.

b) Kılavuz kaptanlar, emniyetli olarak kılavuzluk hizmeti verilemeyecek gemilere kılavuzluk hizmeti veremez. Bu gemiler liman başkanlığına bildirilir ve emniyet tedbirleri alınır. Bu gemilere izinsiz olarak kılavuzluk hizmetinin verildiğinin tespiti halinde, ilgili kılavuz kaptan hakkında liman başkanlığınca idari işlem yapılır.

(3) Gemi trafik hizmetleri operatörlerinin yükümlülükleri aşağıda belirtilmiştir;

a) Liman idari sahasında meydana gelen her türlü kaza ile seyir, can, mal, çevre güvenliğine ve emniyetine ilişkin tüm olayları ivedilikle liman başkanlığına bildirmekle yükümlüdürler.

b) Yerel trafikte çalışan gemi ve deniz araçlarıncı yapılan mevzuat ihlalleri hakkında inceleme veya

idari işlem yapılmak üzere delilleri ile belgelendirerek ivedilikle liman başkanlığına bildirirler.

c) Liman başkanlığınca limandaki gemi ve deniz araçlarına yönelik yapılması istenilen duyumları yaparlar.

(4) Özellikle dümen, çapa, zincir ya da çelik halat gibi donanımların denize düşürülmesi halinde, gemi personeli donanımların düştüğü yeri derhal işaretler ve liman başkanlığına bildirir. Liman başkanlığının gerek görmesi halinde düşen donanım gemi ve deniz araçları ilgililerince çıkartılır.

Usulsüz demirleme, yanaşma ve bağlama

MADDE 25 - (1) Gerekli izin alınmaksızın kıyı tesislerine yanaşan, şamandıralara bağlayan, demirleme sahalarına demirleyen gemi ve deniz aracı ilgilileri liman başkanlığınca uyarılır ve gerekli görüldüğünde uygun olan demirleme sahası veya yanaşma yeri belirtilerek yer değiştirmesi talimatı verilir.

(2) Kıyı tesisleri dışında kıyı alanlarına gemi ve deniz araçlarının bağlanması ve yanaşması ile demirleme sahaları dışında demirlenmesi yasaktır. Bu alanlara izinsiz bağlanmış veya terk edilmiş gemilerin ve deniz araçlarının bulunduğu yerden kalkmamaları halinde kaldırılma işlemi; ilgili mülki idare amirliği koordinesinde kolluk kuvvetleri ve belediye bünyesindeki birimlerce yapılır. Kaldırılan gemiler ve deniz araçlarının aynı alanlara yeniden bağlanmalarının önlenebilmesi için emniyet müdürlüğü ve belediyesi zabıta ekiplerince denetim yapılır.

(3) Bu madde hükümlerine aykırı hareket eden gemi ve deniz araçları bulundukları yerden kaldırılır. Kaldırma işlemi için yapılan masrallar gemi ilgililerince ödenir ve gemi, deniz aracı veya kıyı tesisi ilgilileri hakkında idari işlem yapılır.

Tahmil ve tahliye hizmetleri

MADDE 26 - (1) Kıyı tesislerine bağlanmış veya yanaşmış olanlar ile demirleme sahalanndaki gemi ve deniz araçlarının tahmil ve tahliye hizmetleri, bu Yönetmelik ve ilgili mevzuat hükümlerine aykırı olmamak kaydı ile ilgili kıyı tesisi işletmesi koordinesinde yerine getirilir. (Ek cümle:RG-24/9/2019-30898) Ancak söz konusu tahmil ve tahliye hizmetleri, gereken durumlarda ülke menfaati ve kamu yararı gözetilmek suretiyle, uygun görülen sahalarda da yapılabilir. Bu gemi ve deniz aracı ilgilileri, gemi ve deniz aracının herhangi bir kıyı tesisine kılavuz kaptan ve/veya römorkör kullanarak yanaştığında tabi olacağı kılavuzluk/römorkörcülük ücretinin ilgili mevzuatta belirlenmiş orandaki kamu payına denk tutarı. Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırmak zorundadır.

Yanaşma alanlarının güvenliği ve koordinasyon

MADDE 27 - (1) Gemi kaptanları; rıhtıma ya da şamandıraya bağladıkları gemi ve deniz araçlarının uygun biçimde bağlandığından emin olurlar ve sürekli kontroller ile gemi ve deniz araçlarının konumunu muhafaza etmesini sağlarlar.

(2) Gemi ve deniz araçları kıyı tesislerine yanaşırken görevli olmayan seyirci, karşılayıcı ve uğurlayıcılar yanaşma alanlarını işgal edemezler. Bunlar manevra sahasından uzak tutulur.

(3) Gemi ve deniz aracı, kıyı tesisi işletmecileri ile kılavuzluk teşkilatı arasında gerekli koordinasyon sağlanmadan yanaşma veya ayrılma manevralarına başlanmaz.

(4) Kıyı tesisi ilgilileri, gemi ve deniz araçlarının emniyetli ve güvenli bir şekilde kıyı tesislerine yanaşabilmesi veya bağlanabilmesi için aydınlatma, usturma, yangın önleme, söndürme, derinlik, ışıklı veya ışısız şamandıra atılması, yönlendirme işaretleri, sesli ve görsel emniyet uyarılan ve benzeri hususlarda, liman başkanlığınca alınması istenen önlemleri derhal yerine getirir ve bunların sürekliliğini sağlar. Kıyı tesisi işletmecisi kuruluşlar, tesislerindeki gemi hareketlerini İdarenin belirleyeceği biçimde ve elektronik ortamda düzenli olarak liman başkanlığına bildirir.

(5) Kıyı tesisi ilgilileri, bu Yönetmelik kapsamında, liman başkanlığı ile gerekli koordinasyonu sağlamakla yükümlüdür. Bu yükümlülüğü yerine getirmeyen kıyı tesislerine, gemi ve deniz araçlarının yanaşma ve bağlama izni verilmez ve gerektiğinde ilgilileri hakkında idari işlem yapılır.

(6) Kıyı tesisi işletmecisi her kuruluş, manevralarda kılavuz kaptana yardımcı olmak amacıyla, kılavuz kaptanın koordineli olarak çalışabileceği, haberleşme imkân ve kabiliyetine sahip bir irtibat personeli görevlendirir.

(7) Kıyı tesisleri, her türlü olumsuzluk ve değişikliği derhal liman başkanlığına bildirir.

Gümrük denetimine tabi gemiler ile gümrük hizmet noktalan arasında taşıma

MADDE 28 - (1) Gümrük denetimine tabi olan gemi ve deniz araçlarından gümrük hizmeti verilen yerlere ya da bu yerlerden onlara; yolcu, yolcu eşyası, gemi personeli, malzeme, kumanya ve gemi ile ilgili olan kişiler ancak izin verilmiş hizmet tekneleri ile taşınabilir. (Değişik cümle:RG-13/6/2018-30450) Bu teknelere liman başkanlığınca düzenlenen ve şekli İdare tarafından belirlenen Gümrük Denetimine Tabi Gemilere Hizmet Verecek Deniz Araçlarına Mahsus İzin Belgesi verilir.

(2) Gümrük denetimine tabi gemi ve deniz araçları ile gümrük hizmeti verilen yerler arasında hizmet verecek gemi ve deniz araçları, liman başkanlığı ile gümrük idaresi tarafından belirlenen yerlerden hareket eder ve tekrar aynı yere yavaşır. Bunlara dair yavaşma, bağlama ve benzer diğer hususlar izin belgelerinde belirtilir.

(3) Gümrük denetimine tabi olmayan gemi ve deniz araçlarına da yazılı izni olan belgeli hizmet tekneleriyle servis yapılır. Ancak bu tekneler gümrük hizmeti verilen yerleri kullanmayabilir.

(4) Denetim yetkisine sahip kamu görevlileri, gümrük denetimine tabi olan veya olmayan gemi ve deniz araçlarına, kamuya ait teknelerle gidip gelebilecekleri gibi, liman başkanlığınca izin verilmiş tekneler ile de toplu veya ayrı ayrı gidip gelebilir.

(5) (DeğişikRG-13/6/2018-30450) Liman başkanlığından bu madde hükümlerine göre izin belgesi almayan hizmet tekneleri, liman idari sahasında faaliyette bulunamaz.

Vardiya zorunluluğu

MADDE 29 - (1) Demirli ya da kıyı tesisine yavaşmış veya bağlanmış bulunan 150 GT ve üzerindeki gemi ve deniz aracında, gerektiğinde gemi ve deniz aracını bulunduğu yerden kaldırabilecek sayı ve yeterlikte personel bulundurulur. Bu düzenlemenin yerine getirilmesinden gemi ve deniz aracı ilgilileri sorumludur.

(2) Barınma merkezlerinde, gemi ve deniz araçlarını kaldırabilecek yeterliliğe sahip bir kaptan, bir başmühendis/makinist, bir makine personeli ve bir güverte personelinden oluşan bir vardiya ekibi bulundurması halinde bu madde hükümlerinden muaftır.

(3) Barınma merkezinde borda bordaya bağlanacak gemi ve deniz aracı sayısı, en fazla dört adet olmak üzere liman başkanlığınca belirlenir.

(4) Barınma merkezinin çevre güvenliği ile can ve mal emniyetine yönelik tedbirlerin alınmasından gemi ve deniz aracı ilgilileri ile barınma merkezi ilgilileri sorumludur.

(5) Merkezi yönetim kapsamındaki kamu idareleri ile mahalli idarelerden oluşan genel yönetim kapsamındaki kamu idareleri, özel bütçeli idareler barınma merkezlerini barınma amacıyla kullanabilirler. Barınma merkezlerindeki aynı işletene ait birden fazla iskele tek barınma merkezi olarak kabul edilir.

Bayrak çekme zorunluluğu

MADDE 30 - (1) Liman sahasında bulunan yabancı bayraklı gemi ve deniz aracı güneşin doğuşundan batışına kadar ulusal bayrağı ile Türk Bayrağını, Türk bayraklılar ise sadece Türk Bayrağı çeker. Seyir halinde bulunan gemiler ise güneşin batışından doğuşuna kadarki zaman diliminde bayraklarını çekili bırakabilir.

(2) Türk Bayrağı, gemi ve deniz aracının boyutları ile orantılı ebatlarda, görülebilen, uygun yükseldikte ve 22/9/1983 tarihli ve 2893 sayılı Türk Bayrağı Kanunu hükümlerine uygun olur.

Gemilerde bulunması gereken emniyet ve haberleşme cihazlarının kullanımı

MADDE 31 - (Başlığı ile birlikte değişik:RG-22/İ0/2013-28799)

(1) (Değişik:RG-20/10/2015-29508) Liman idari sahasında bulunan gemi ve deniz araçlarında mevzuat gereği bulundurulması gereken emniyet ve haberleşme cihazlarının açık ve çalışır durumda olması ve devamlı surette dinleme yapılması zorunludur. Anılan cihazların arıza yapması durumunda gemi/deniz aracı kaptan/donatanlar, durumu ivedilikle en yakın liman başkanlığına bildirir. Ancak, senenin belirli dönemlerinde sefere çıkmayacak olan gemi ve deniz araçları, liman başkanlığına başvuruları ve uygun görülmesi kaydıyla sadece bağlama yerlerinde bu cihazlarını kapatabilir.

(2) Emniyet ve haberleşme teçhizatından ilgili mevzuata göre özel tescil ve kaydı gerekenler İdareye ve ilgili makamlara kayıt ettirilir. Kayıt ettirilen bilgiler güncel halde bulundurulur.

(3) Gemi trafik hizmetleri sistemleri olan ya da trafik ayırımı düzeni tesis edilmiş deniz alanlarında seyir halinde bulunan gemi ve deniz araçları, ilgili sektör kanallarını sürekli dinler ve verilen talimatlara

uyar.

Deniz yangınları ile mücadele

MADDE 32 - (1) Liman idari sahasında oluşabilecek deniz yangınlarına 6/8/1975 tarihli ve 7/10357 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Karada Çıkabilecek Yangınlarla, Deniz, Liman veya Kıyıda Çıkıp Karaya Ulaşabilecek ve Yayılabilir veya Karada Çıkıp Kıyı, Liman ve Denize Ulaşabilecek Yangınlara Karşı Alınabilecek Önleme, Söndürme ve Kurtarma Tedbirleri Hakkında Yönetmelik hükümleri gereği resmî ve özel tüm kuruluşlarca müdahale edilir. Kivi tesislerinde sabit ve taşınabilir yangın söndürücülerini ile ilk yardım üniteleri ve teçhizatları tam, hazır ve çalışır durumda bulundurulur.

(2) Kıyı tesislerinde çıkabilecek yangınları söndürme faaliyetleri, ilgili mevzuat gereği oluşturulan gerekli araç ve gereçlerle donatılmış yangın söndürme ekipleri ile yapılır. Römorkörcülük faaliyetlerinde bulunan kuruluşlar da liman başkanlığının talimatı doğrultusunda söndürme faaliyetlerine katılır.

Tankerler ile yakıt tanklarında sıcak/soğuk işlem yapılacak gemi ve deniz araçlarının bakım ve onanımı

MADDE 33 - (1) Sıcak ve soğuk işlemler bakım veya onarım yapılması amacıyla gazdan arındırma işlemleri yapacak olan gemi ve deniz araçları, 21/12/2004 tarihli ve 25677 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği hükümlerine uyarlar.

(2) (Ek:RG-20/10/2015-29508) Liman idari sahalarında gazdan arındırma işlemi için demirleme sahası belirlenmemiş ise, bu işlem tehlikeli madde taşıyan gemiler için belirlenmiş olan demirleme sahalarında yapılır.

Gemilere yağ, yakıt ve su ikmali

MADDE 34 - (1) Liman sahasında bulunan gemi ve deniz araçlarına su, yağ ve yakıt ikmali, liman başkanlığınca uygun görülen iskele, rıhtım ve demirleme sahalarında yapılır. Liman başkanlığınca belirlenen alanların dışında su, yağ ve yakıt ikmali yapılamaz. Su, yağ ve yakıt ikmal hizmetleri günün her saatinde yapılabilir. Hava ve deniz şartları dikkate alınarak liman başkanlığınca su, yağ ve yakıt ikmal işlemleri kısıtlanabilir.

(2) Petrol ve diğer zararlı maddeleri dökme olarak elleçleyen tesislerde gemiden gemiye su, yağ ve yakıt ikmal faaliyeti, tesiste yavaşık halde bulunan geminin yük operasyonunun devam ettiği sırada yapılamaz. Ancak, ikmal faaliyetine ilgili liman tesisinin uygun görmesi halinde, yük operasyonu öncesinde, sonrasında veya yük operasyonları durdurularak ve yük operasyonlarında kullanılan gemi ile tesis arasındaki yük bağlantıları tamamen sökülme ve emniyet altına alınmak şartı ile liman başkanlığınca izin verilebilir.

(3) Yakıt veren gemi tonaj ayrımı olmaksızın deniz kirliliğine karşı yeterli miktarda mali sorumluluk sigortası ve belgelerine sahip olmak zorundadır.

(4) (Değişik:RG-27/2/2013-28572) (Değişik ibare: RG-24/9/2019-30898) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından kabul gören ve ilan edilmiş olan kulüp ve sigortacıların mali sorumluluk poliçeleri dışındaki belgeler kabul edilmez. Ancak, (Değişik ibare:RG-24/9/2019-30898) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından kabul gören ve ilan edilmiş olan kulüp ve sigortacıların dışında Türkiye'de yerleşik herhangi bir yerel kulüp veya sigortacı tarafından düzenlenmiş olan ve yakıt veren gemide taşınan ve elleçlenen petrol ve türevlerinden kaynaklanacak her türlü zarar risklerine ve geminin bir olay sonrası çıkarılmasına karşı en az 150 milyon Türk Lirası değerinde sigorta yapabilecek kulüp ve sigortacıların poliçeleri İdare tarafından kabul edilebilir. Mali sorumluluk poliçesi olmayan veya yukarıda anılanlar dışında malı sorumluluk belgesine sahip olan geminin ve işleticisinin yakıt vermesine izin verilmez.

(5) Yağ/Yakıt ikmali esnasında alan ve veren gemilerde, deniz araçlarında ve kıyı tesisinde yangına ve deniz kirliliğine müdahale personeli ve ekipmanı hazır bulundurulur. Yangın ve yakıt taşınması veya dökülmesi nedeniyle oluşabilecek deniz kirliliğini önlemeye yönelik her türlü tedbir; gemi, deniz aracı, kıyı tesisi ve yakıt ikmalcisi ilgililerince alınır. Yakıt ikmal operasyonunda bulunan yakıt veren ve yakıt alan gemiler için uyulması zorunlu emniyetli operasyon gerekleri İdare tarafından belirlenerek yayınlanır. Belirlenen kurallara uygun hareket edilmemesi durumunda ilgili liman başkanlığınca yakıt ikmal

operasyonuna izin verilmez.

(6) Yakıt ikmal operasyonu sırasında muhtemel deniz kirliliğine karşı hazırlıklı olma hizmeti kıyı tesisi tarafından verilir veya verilir.

(7) Bir olay sonrası yağ veya yakıt sızıntısı veya döküntüsü olması durumunda ilgililer kendi acil müdahale planlarında belirlenen yerlere ve ilgili liman başkanlığına ivedilikle haber vermek ve tüm imkân ve kabiliyetleri ile ilk müdahaleyi yapmak zorundadır.

(8) Yağ veya yakıt sızıntısı veya döküntüsü olması halinde deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesi durumunda müdahale ve zararların tazminine ilişkin mevzuat hükümleri uygulanır.

Yakıt ikmal tankerlerinin ve seferden men edilmiş gemilerin kıyı tesislerinde barınması

MADDE 35 - (1) Yakıt ikmal tankerlerinin kıyı tesisine yanaşmasına seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından gerekli tedbirlerin alınması ve kıyı tesisi ilgilileri ile koordine sağlanması kaydıyla, liman başkanlığınca izin verilebilir.

(2) Üzerinde haciz, ihtiyati haciz ve seferden men karan olan gemi ve deniz araçlarının, ticari faaliyette bulunmaması kaydıyla seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti göz önünde bulundurularak aynı liman sahası içinde bulunan kıyı tesislerinden yararlanmalarına, kıyı tesislerinin ilgilileri ile koordineli olarak liman başkanlığınca izin verilebilir.

Yabancı askeri gemilerin limana giriş ve çıkışları

MADDE 36 - (1) Yabancı askeri gemilerin, Türk karasuları ve kıyı tesislerine girişleri, çıkışları ile buralardaki hareket ve faaliyetleri, ilgili mevzuat hükümlerine tabidir.

(2) Yabancı nükleer askeri gemilerin, kıyı tesislerini ziyaretlerine ilişkin olarak mevzuatında belirtilen hükümler çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından gerekli tedbirler alınır.

Denizle bağlantılı akarsularla ilgili düzenleme

MADDE 37 - (1) Gemi ve deniz aracı trafiği olan denizle bağlantılı akarsularda;

- Teknelerin bağlama ve çekek yeri planlaması,
 - Tekne sayılarının sınırlanması,
 - Seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetine yönelik tedbir alınması,
- ve gerekli diğer hususlarda liman başkanlığınca düzenleme yapılabilir.

ALTINCI BÖLÜM Denetim ve Yaptırımlar

Denetim

MADDE 38 - (1) Liman idari sahasında faaliyet gösteren gemi ve deniz araçları, 4922 sayılı Kanun, 618 sayılı Kanun, 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ve ilgili diğer ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri gereğince, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetinin sağlanması amacıyla bayrak ve liman devleti kontrol prosedürü kapsamında, liman başkanlığınca hal ve icaba göre denetlenir.

İdari yaptırımlar

MADDE 39 - (1) Liman idari sahasında bulunan gemi, deniz araçları, kıyı tesisleri ve diğer tüm ilgililer bu Yönetmelik ve seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini temin etmeye yönelik diğer mevzuatın gereklerini yerine getirir. Bu Yönetmelik kapsamında uymakla yükümlü olduğu kuralları ihlal edenlere, ya da seyir, can, mal, çevre güvenliğini ve emniyetini temin ile ilgili diğer mevzuat hükümlerine aykırı hareket edenlere, 655 sayılı Kanun

Hükmünde Kararname, 618 sayılı Kanun ve 4922 sayılı Kanun uyarınca idari yaptırım uygulanır.

(2) Liman sahasında oluşabilecek çevre kirliliğine, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili diğer mevzuat hükümlerine göre işlem yapılır.

(3) Bu Yönetmelik hükümlerine ya da seyir, can, mal, çevre güvenliğini ve emniyetini temin ile ilgili diğer mevzuat hükümlerine aykırı hareket edenler; liman başkanlığı ya da liman başkanlığı tarafından yetkilendirilmiş olan denetim personelinin düzenleyeceği tespit tutanağı neticesinde, yirmi dört saat içinde liman başkanlığına davet edilir ve alman idari yaptırım kararı ilgiliye tebliğ edilir.

(4) Tespit tutanağı, idari yaptırım kararı ve tebligat usulleri 30/3/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu hükümlerine göre tanzim edilir.

(5) Denetleme sonunda durumu mevzuat hükümlerine uygun olmayan gemi ve deniz araçlarına,

eksikliklerini giderinceye kadar seferine müsaade edilmez.

(6) Liman başkanlığı tarafından 655 sayılı KHK'nin 28 inci maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendinde belirlenen yetkiye dayanarak 34 üncü maddenin;

- a) Üçüncü, dördüncü ve beşinci fıkrasına aykırı hareket edenlere 20.000 TL,
 - b) Yedinci fıkrasına aykırı hareket edenlere 30.000 TL,
- idari para cezası verilir,

(7) Liman başkanlığı tarafından 655 sayılı KHK'nin 28 inci maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendinde belirlenen yetkiye dayanarak 22 nci maddenin yedinci fıkrasında belirlenen usul ve esaslara aykırı hareket edenlere 10.000 TL idari para cezası verilir.

(8) İdare tarafından belirlenecek kurallara aykırı hareket ettiği tespit edilen ikmal gemilerinin, yakıt ikmali yapan gemilerin ve kıyı tesislerinin faaliyetleri uygunsuzluk giderilene kadar durdurulur.

(9) (Ek: RG-22/10/2013-28799) 31 inci maddenin birinci fıkrasına aykırı hareket eden gemiler ve deniz araçlarının ilgisine 1000 TL idari para cezası verilir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına aykırı hareket eden Türk Bayraklı gemilerin limandan kalkışına izin verilmez. Ayrıca bu gemilerin ilgililerine 500 TL idari para cezası verilir ve gemi detaylı denetime tabi tutulur.

(10) (Ek: RG-22/10/2013-28799) 12 nci maddeye aykırı hareket eden Türk veya yabancı bayraklı gemi ilgililerine 1000 TL'den 5000 TL'ye kadar idari para cezası verilir. Türk Bayraklı gemilerin yurt dışında yaptığı benzer kural ihlallerinin İdareye rapor edildiği durumlarda gemi ilgisine aynı ceza uygulanır.

(11) (Ek: RG-22/10/2013-28799) İlgili mevzuatta belirtilen can kurtarma, emniyet, güvenlik veya acil durum yardım isteme işaret, sinyal veya yayınlarını yanıltıcı şekilde kullandığı ve bu yanlışlığı uygun şekilde düzeltmediği belirlenen Türk veya yabancı bayraklı gemilere ve liman ilgililerine 5.000 TL'den 50.000 TL'ye; denizde çatışmaya sebep olacak şekilde seyir veya manevra yaptığı veya işaret veya teçhizatı eksik veya uyumsuz olduğu tespit edilen gemilerin ilgililerine 5000 TL'den 50.000 TL'ye kadar idari para cezası verilir. Aykırılık eğer bir teçhizat eksikliği veya hatasından kaynaklanıyor ise durum düzeltilene kadar gemi seferden men edilir. Ayrıca, yanlış alarm sebebiyle oluşan kamu masrafları, sorumlusundan tahsil edilir. Uğraksız geçiş yapan gemiler için bayrak devletine bildirim yapılır.

(12) (Ek:RG-8/4/20i7-30032) Türk karasuları ve içsularında seyreden veya faaliyet gösteren her türlü gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan ve 5312 sayılı Kanunun 3 üncü maddesinde tanımlanan olay veya kirlenme durumunda liman başkanı tarafından ilgili gemi veya deniz aracına 5.000.000 TL' ve kadar idari para cezası verilir.

(I 3) (Ek: RG-22/10/2013-28799) Bu Yönetmelik kurallarının ihlali durumunda İdarî ve cezaî müeyyide uygulanması, ulusal mevzuat ile uluslararası sözleşmelerde öngörülen diğer ceza ve tedbirlerin uygulanmasına engel değildir.

Deniz kaza ve olaylarının idari yönden incelenmesi

MADDE 40 - (1) Liman idari sahasında meydana gelen deniz kazaları ve olayları, liman başkanlığınca idari yönden incelenir ve bu inceleme sonucunda hazırlanan dosya İdareye gönderilir. İdari tahkikat tamamlanıncaya kadar geminin seferine izin verilmez. Gemi, deniz aracı ve kıyı tesisi ilgilileri ile gemi personeli liman başkanlığı incelemesinde, gerekli kolaylık ve işbirliğini sağlamakla mükelleftir. Ayrıca liman sahasına gelen gemi ve deniz araçlarının ilgilileri ve personeli, olaya ilişkin delilleri muhafaza etmek, yapılacak çağrılara uymak ve sorulacak somlara cevap vermekle yükümlüdür.

(2) 655 sayılı KHK'nin 29 uncu maddesinin birinci fıkrası uyarınca oluşturulan Kaza Araştırma ve İnceleme Kumluna ilişkin hükümler saklı olup, birinci fıkrada belirtilen yükümlülükler bu Kumla karşı da geçerlidir.

YEDİNCİ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler

İstanbul Liman Başkanlığına özel hükümler

MADDE 41 - (1) İstanbul Liman Başkanlığı liman idari sahasını ziyaret edecek yabancı ve Türk askerî gemiler, gelişlerini Kuzey Deniz Saha Komutanlığına bildirerek, bu Komutanlıkça liman başkanlığı ile sağlanacak muta

bakata göre, Kızkulesi Fenerinden geçen boylamın doğusu ile İnci Burnu ve Moda Burnu arasındaki alana demirleyebilir. Zorunlu hallerde diğer demirleme sahalarına demirleme Kuzey Deniz Saha Komutanlığı ile

liman başkanlığı tarafından ortak bir görüşle yapılır.

(2) Yolcu gemileri izin almak koşuluyla Dolmabahçe'de demirleyebilir.

(3) Aşağıda koordinatları verilen deniz alanlarında balık avlama sezonunda balıkçılık faaliyeti yapılır. Bu faaliyet, gerek görülmesi halinde liman başkanlığı tarafından geçici olarak durdurulur. Belirtilen coğrafi koordinatlar Avrupa Datumu 1950 (ED 50)'ye göre dir.

a) 1 nolu balık avlama sahası koordinatları aşağıdaki gibidir:

- 1) 41° 13' 21,6" K - 029° 08' 33" D
- 2) 41° 13' 54" K - 029° 10' 15" D
- 3) 41° 15' 20" K - 029° 17' 28" D
- 4) 41° 15' 48" K - 029° 16' 54" D
- 5) 41° 14' 06" K - 029° 10' 00" D

b) 2 nolu balık avlama sahası koordinatları aşağıdaki gibidir:

- 1) 41° 13' 48" K - 029° 07' 30" D
- 2) 41° 14' 42" K - 029° 07' 12" D
- 3) 41° 15' 37" K - 029° 06' 11" D
- 4) 41° 15' 40" K - 029° 05' 53" D
- 5) 41° 14' 45" K - 029° 07' 00" D

(4) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Patlayıcı, parlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddeler, Anadolu ve Avrupa yakalan arasında, özel kaplar ve ambalajlar içinde, vagonlara ve kamyonlara yüklenmiş olarak, taşıyan ve taşıtan tarafından gerekli güvenlik önlemleri alınarak, bu işe ayrılmış ve tehlikeli yük kara taşıtlarının sürücülerini hariç olmak üzere üzerinde yolcu bulunmayan araba vapuru, araba ferisi veya tren vapuru ile taşınabilir. Bu taşıma, liman başkanlığınca belirlenen usul ve esaslara göre ve liman başkanlığınca uygun görülen saatlerde yapılır.

(5) (Değişik:RG-20/10/2015-29508) İstanbul Boğazından, hava çekimi elli sekiz metre ve daha fazla olan gemi ve deniz araçlarının geçiş yapması yasaktır. Hava çekimi elli dört metre ile elli sekiz metre arasında olan gemi ve deniz araçları idarece belirlenecek şartlan sağlamalan halinde boğaz geçişi yapabilir.

(6) İstanbul Boğazında trafik ayınm şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği kıyı tesisine kadar yolda, kıyı tesisinde veya kendilerine ayrılmış demirleme sahalarında yapılır.

(7) Görüş mesafesi, İstanbul Boğazı ve Haliç için 200 metreye Marmara Denizinde 500 metreye düştüğünde liman başkanlığı adına Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi tarafından yerel deniz trafiği durdurulur.

Kocaeli Liman Başkanlığına özel hükümler (Değişik madde başlığı :RG-6/8/2013-28730)

MADDE 42 - (1) (Değişik:RG-20/10/2015-29508) Körfez Geçiş Köprüsü altından hava çekimi altmış metre ve daha fazla olan gemi ve deniz araçlarının geçiş yapması yasaktır. Hava çekimi elli altı metre ile altmış metre arasında olan gemi ve deniz araçları idarece belirlenecek şartlan sağlamaları halinde Körfez Geçiş Köprüsü altından geçiş yapabilir.

(2) Görüş mesafesi, İzmit Körfezinde 500 metreye düştüğünde liman başkanlığı adına Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi tarafından yerel deniz trafiği durdurulur.

Çanakkale Liman Başkanlığına özel hükümler

MADDE 42/A - (Ek:RG-24/9/2019-30898)

(1) 1915 Çanakkale Köprüsü altından hava çekimi yetmiş metre ve daha fazla olan gemi ve deniz araçlarının geçiş yapması yasaktır. Hava çekimi altmış altı metre ile yetmiş metre arasında olan gemi ve deniz araçları idarece belirlenecek şartları sağlamaları halinde 1915 Çanakkale Köprüsü altından geçiş yapabilir.

İstisnai hükümler

MADDE 42/B - (Ek:RG-24/9/2019-30898)

(1) İdare bitişik limanlar arasında liman çıkış ve sörvey işlemleri için alt düzenlemeler yapabilir.

Denizcilik eğitimi deniz alanları

MADDE 43 - (1) İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi önünde bulunan ve aşağıda koordinatların oluşturduğu hattın içinde kalan deniz alanları denizcilik eğitim alanlarıdır. Bu alanlara izinsiz girilmez, demirleme yapılmaz ve eğitim yapan gemi ve deniz araçlarının seyrine mani olunmaz.

- 1) 40° 48' 57" K - 029° 17' 42" D
- 2) 40° 48' 48" K - 029° 17' 52" D
- 3) 40° 48' 42" K - 029° 17' 49" D

(2) Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi önünde bulunan ve aşağıda koordinatların oluşturduğu hattın içinde kalan deniz alanları denizcilik eğitim alanlarıdır. Bu alanlara izinsiz girilmez, demirleme yapılmaz ve eğitim yapan gemi ve deniz araçlarının seyrine mani olunmaz.

- 1) 40° 55' 20" K - 40° 12' 17" D
- 2) 40° 55' 24" K - 40° 12' 17" D
- 3) 40° 55' 29" K - 40° 12' 30" D
- 4) 40° 55' 25" K - 40° 12' 37" D

Deniz trafiği kısıtlamaları

MADDE 44 - (1) Fırtına ve kısıtlı görüş gibi olumsuz hava ve deniz koşullarının seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturacağı kanaati hâsıl olduğunda, kurtarma ya da çevre kirliliği temizlik operasyonu sırasında, liman sahası içinde gemi ve deniz aracı trafiğine geçici veya kısmi kısıtlama getirilmesine liman başkanlığı yetkilidir.

(2) Seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından gerektiğinde liman idari sahasındaki gemi ve deniz araçlarının faaliyetleri, liman başkanlığınca kısıtlanır veya durdurulur.

Tarama ve iskandil

MADDE 45 - (1) Kıyı tesislerindeki yanaşma ve bağlama sahaları ile diğer manevra alanlarının taranması gerektiğinde ilgili kıyı tesisi işleticisi kuruluş; faaliyetin ayrıntılarını, tarama faaliyetinde kullanacağı gemi ve deniz araçlarını, faaliyetin süresini, faaliyet sırasında denizde, manevra alanlarında seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından alacağı önlemleri, yazılı olarak liman başkanlığına bildirir.

(2) Kıyı tesisi işleticiler, kendi kıyı tesisleri ile ilgili yanaşma ve bağlama yerleri ile manevra sahalarının deniz derinliği iskandil değerlerini güncel haritalardaki derinliklerden az olmama koşulunu sağlamakla yükümlüdür. Anılan işleticiler, yaptıkları ölçüm değerlerini liman başkanlığına ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığına iletir.

Tehlike oluşturan gemi ve deniz araçları

MADDE 46 - (1) Liman idari sahasında, cinsi, tonajı ve bayrağına bakılmaksızın adli mercilerce verilmiş haciz, ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir veya seferden men kararları gibi hukuki işleme konu olan veya teknik eksikliği nedeniyle bir idari karar ile seferden alıkonulan ya da herhangi bir sebeple kıyı tesislerinde veya demirleme sahasında bekleyen, tehlike oluşturan, kumanda edilemeyen ve benzeri nedenlerle denize elverişli olmayan gemi ve deniz

araçlarını, denize elverişli hale getirmek, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini tehlikeye atmayacak tedbirleri derhal almak ve aldırarak, liman başkanlığının izni dâhilinde, gemi ilgilileri yükümlüdür.

(2) Liman idari sahasında batık, yarı batık veya terk edilmiş vaziyette bulunan gemi ve deniz araçlarının en kısa zamanda çıkarılması, çekilmesi veya zararsız hale getirilmesinden, liman başkanlığının izni dâhilinde, gemi ilgilileri sorumludur.

(3) (Değişik:RG-24/9/2019-30898) Sürüklenme, karaya oturma, yangın, çatışma, batma tehlikesi gibi durumların; seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği açısından tehlike oluşturması halinde liman başkanlığınca resen kurtarma işlemi başlatılır. Bunun dışındaki hallerde gemi ve deniz aracı ilgilileri 72 saat içinde kurtarma talebi yapmaz ise liman başkanlığınca resen kurtarma işlemi başlatılır.

(4) (Ek:RG-8/4/2017-30032) Liman idari sahasında sahipsiz, terkedilmiş veya atıl halde bulunan ya da hacizli gemiler hakkında aşağıdaki hükümler uygulanır:

a) Liman başkanı tarafından, liman idari sahasında sahipsiz veya terkedilmiş veya atıl halde bulunan ya da hacizli gemi veya deniz aracı üzerinde incelemede bulunularak seyir, can, mal ve çevre emniyeti veya

güvenlik bakımından risk teşkil edip etmediğine dair tutanak ile tespit yapılır.

b) Liman başkanının, (a) bendinde belirtilen incelemesine istinaden risk tespit edilmesi durumunda, riskin derecesine göre tüm masrafları gemi veya deniz aracı ilgililerine ait olmak üzere, geminin bir başka yere nakli veya yakıtının tahliye edilmesi de dâhil olmak üzere her türlü tedbiri almakla veya aldirmekle liman başkanı yetkili ve görevlidir.

c) Liman başkanı, (a) bendinde belirtilen inceleme neticesinde önemli risk teşkil ettiği tespit edilen gemi veya deniz aracı hakkında ihtiyati veya kesin haciz kararı bulunması durumunda, 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1386 ncı maddesinin ikinci fıkrası hükümleri kapsamında 7 gün içinde geminin satışı için ilgili icra Hâkimliğine başvurur.

ç) Üzerinde ihtiyati veya kesin haciz kararı olan ve personelsiz olarak bir yıldan uzun süre, personeli ile birlikte iki yıldan uzun süre liman idari sahasında bekleyen gemi veya deniz aracının seyir, can, mal ve çevre emniyeti veya güvenlik bakımından önemli risk teşkil ettiği kabul edilir.

Geçiş hükmü

GEÇİCİ MADDE 1 - (1) Bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren üç ay içinde, sonrasında ise beş yılda bir, İdareden onaylı ve liman başkanlığı gözetiminde römorkörlere çekti testi ilgili kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatı laıafmdan yaptırılır ve sonuçları İdareye sunulur.

(2) Römorkör şartlarına uygunluk sağlayamayan kılavuzluk ve römorkör- cülük teşkilatları bu Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden itibaren bir sene içerisinde bu şartları yerine getirmek zorundadır.

Yürürlükten kaldırılan yönetmelikler

MADDE 47 - (1) Aşağıdaki yönetmelikler yürürlükten kaldırılmıştır:

- a) 16/1/1978 tarihli ve 16171 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Aliağa Liman Yönetmeliği,
- b) 26/5/2011 tarihli ve 27945 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ambarlı Liman Yönetmeliği,
- c) 23/8/2011 tarihli ve 28034 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Anamur Liman Yönetmeliği,
- ç) 14/3/1980 tarihli ve 16929 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ayvalık Liman Yönetmeliği,
- d) 21/7/1980 tarihli ve 17054 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Bandırma Liman Yönetmeliği,
- e) 21/8/2007 tarihli ve 26620 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Bodrum Liman Yönetmeliği,
- f) 25/8/2011 tarihli ve 28036 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ceyhan Liman Yönetmeliği,
- g) 11/9/1982 tarihli ve 17809 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Çanakkale Liman Yönetmeliği,
- ğ) 22/12/1981 tarihli ve 17552 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Dikili Liman Yönetmeliği,
- h) 26/5/2011 tarihli ve 27945 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Enez Liman Yönetmeliği,
- ı) 2/9/1980 tarihli ve 17093 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Fethiye Liman Yönetmeliği,
- i) 9/12/1979 tarihli ve 16834 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gelibolu Liman Yönetmeliği,
- j) 27/8/2006 tarihli ve 26272 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Güllük Liman Yönetmeliği,
- k) 16/1/1981 tarihli ve 17222 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hopa Liman Yönetmeliği,
- l) 23/8/2011 tarihli ve 28034 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan İskenderun Liman Yönetmeliği,
- m) 10/9/2011 tarihli ve 28050 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan İstanbul Liman Yönetmeliği,
- n) 10/2/2011 tarihli ve 27842 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karadeniz Ereğli Liman

Yönetmeliği,

- o) 22/3/2011 tarihli ve 27882 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karasu Liman Yönetmeliği,
- ö) 23/8/2011 tarihli ve 28034 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karataş Liman Yönetmeliği,
- p) 13/9/2011 tarihli ve 28053 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Kefken Liman Yönetmeliği,
- r) 10/2/2011 tarihli ve 27842 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan İzmit Liman Yönetmeliği,
- s) 23/8/2011 tarihli ve 28034 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Mersin Liman Yönetmeliği,
- ş) 4/12/1980 tarihli ve 17180 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Rize Liman Yönetmeliği,
- t) 4/3/2011 tarihli ve 27864 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Silivri Liman Yönetmeliği,
- u) 22/3/2011 tarihli ve 27882 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Şile Liman Yönetmeliği,
- ü) 23/8/2011 tarihli ve 28034 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Taşucu Liman Yönetmeliği,
- v) 5/3/2011 tarihli ve 27865 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Tekirdağ Liman Yönetmeliği,
- v) 22/3/2011 tarihli ve 27882 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Tuzla Liman Yönetmeliği.

z) (Ek:RG-27/2/2013-28572) 22/4/1979 tarihli ve 16617 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Nemrut Koyu Liman Yönetmeliği,

aa) (Ek:RG-27/2/2013-28572) 24/2/2011 tarihli ve 27856 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Yalova Liman Yönetmeliği.

Yürürlük

MADDE 48 - (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 49 - (1) Bu Yönetmelik hükümlerini (Değişik ibare: RG- 24/9/2019-30898) Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

EK. 8

DENİZ ALANLARI

DENİZ ALANLARI

EK. 9

DOĞU AKDENİZ MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE SINIRLANDIRMASI HARİTASI

$$[j] V^{\wedge}$$

I jo «

O 7 Ocak 2022

[illegible]

c-mail: kütüphane^ ticaret.edu.tr

Knüıfı

CdPPTiluh/ppçrrpjçj

msm

'r ■ .

THG

y^^O⁹⁵³⁵⁸

i a; MJ5KÎS0D

Istanbul Ticaret Üniversitesi Kütüphanesi

9 786052 425718

www.betayayincilik.com

Istanbul Ticaret Üniversitesi Kütüphanesi