

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
KAMU HUKUKU BİLİM DALI

DENİZDE İŞLENEN SUÇLAR

Doktora Tezi

HAKAN SELİM CANCA

İstanbul, 2011

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
KAMU HUKUKU BİLİM DALI

DENİZDE İŞLENEN SUÇLAR

Doktora Tezi

HAKAN SELİM CANCA

Danışman : PROF.DR. SELAMİ KURAN

İstanbul, 2011

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

HUKUK Anabilim Dalı KAMU HUKUKU Bilim Dalı Doktora öğrencisi
HAKAN SELİM CANCA nın tez çalışması ,Enstitümüz Yönetim Kurulunun 15.06.2011
tarih ve 2011-11/15 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile
Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 13.12.2011

1) Tez Danışmanı : PROF. DR. SELAMİ KURAN

2) Jüri Üyesi : PROF. DR. TURAN YILDIRIM

3) Jüri Üyesi : PROF. DR. AYŞE NUHOĞLU

4) Jüri Üyesi : YRD.DOÇ.DR.ÖZLEM YÜCEL

5) Jüri Üyesi : YRD.DOÇ.DR.NAİM DEMİREL



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZLERDE YETKİ DÜZENİ

I. DENİZ HUKUKUNUN KODİFİKASYON SÜRECİ VE DENİZLERDE YETKİ PAYLAŞIMI	6
II. DEVLETLERİN GEMİLER ÜZERİNDEKİ YETKİLERİ	13
A. ULUSLARARASI HUKUKTA GEMİ KAVRAMI	13
1. Devlete Ait Olan Gemiler	14
a. Savaş gemileri	14
b. Münhasıran, Ticari Olmayan Bir Kamu Hizmetinde Kullanılan Gemiler	16
c. Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri	16
2. Özel Kişilere Ait Olan Gemiler	18
B. BAYRAK DEVLETİ YETKİSİ	19
1. Bayrak Devleti Kuralı	19
2. Gemilerin uyrukluğ u	21
a. Uyruksuz Gemiler	23
b. Sahte Uyrukluk	25
3. Bayrak Devletlerinin Sorumlulukları	27
4. Kolay Bayrak Uygulaması ve Kolay Bayrak Devletlerinin Deniz Güvenliğine Olumsuz Etkileri	28
5. Bayrak Devletlerinin Münhasır Yetkisi	29
6. Bayrak Devletlerinin Münhasır Yetkisinin İstisnaları	30
a. Açık Denizde Meşru Müdafaa Hakkı	31
b. Sıcak Takip Hakkı	31
(1) Sıcak Takip Hakkının Tanımı ve Kodifikasyonu	31
(2) Sıcak Takip Hakkının Kapsamı	34
(3) Sıcak Takibin Uygulanabilmesi İçin Oluşması Gereken Koşullar	34
(4) Sıcak Takip Başlatmaya Yetkisi Olan Gemi veya Uçaklar	35
(5) Sıcak Takip Hakkının Uygulama Yeri	37
(6) Sıcak Takip Hakkının Zamanı	38

(7) Bir Yabancı Geminin Kıyı Devletinin Kanunlarına Aykırı Hareket Ettiğine İnanılması İçin Gereken Yeterli Kanı	38
(8) Şüpheli Geminin Mevkiinin Tespit Edilmesi.....	39
(9) Durdurmak İçin Görünür ya da Duyulur İşaret Verilmesi	39
(10) Takip Usulü (Yakın, Devamlı ve Kesintisiz Olması)	41
c. Ziyaret Hakkı	42
C. KIYI DEVLETİ YETKİSİ.....	42
D. LİMAN DEVLETİ YETKİSİ	44
III. DENİZ ALANLARINDA DEVLETLERİN YETKİLERİ	46
A. İÇ SULAR VE LİMANLARDA YETKİ DÜZENİ.....	47
1. Kıyı Devletlerinin Gemiler Üzerine Uygulayacağı Yargı Yetkisi.....	48
a. İngiliz Uygulaması	49
b. Amerikan Uygulaması.....	49
c. Fransız Uygulaması	51
2. Ticaret Gemileri Yönünden İç Sular ve Limanlarda Devletlerin Yetkileri	52
3. Savaş Gemileri Yönünden İç Sular ve Limanlarda Devletlerin Yetkileri	55
a. Savaş Gemilerinin Yabancı Limanlara Girişleri ve Bu Limanlarda Gemilerin ve Gemi Mürettebatının Hukuki Rejimi	57
b. Türk Hukuku Yönünden Yabancı Harp Gemilerinin İç Sularımızda ve Limanlarımızda Bulundukları Esnada Tabi Olacakları Hukuki Rejim	58
4. Gayri Ticari Amaçla Kullanılan Gemiler Yönünden İç Sular ve Limanlarda Devletlerin Yetkileri	62
B. KARASULARINDA YETKİ DÜZENİ.....	63
1. Karasularının Tanımı ve Kapsamı	63
2. Zararsız Geçiş	64
3. Yabancı Karasularında Bulunan Gemilere İlişkin Yargı Yetkisi	67
a. Savaş Gemilerinin Karasularında Bulunmaları ya da Karasularından Zararsız Geçiş Yapmaları Esnasında Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi	69
b. Ticaret Gemilerinin ve Ticari Amaçla İşletilen Devlet Gemilerinin Karasularından Geçiş Esnasında Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi	70
4. Yabancı Karasularında Bulunan Gemilere İlişkin Örnek Mahkeme Kararları.	74
C. BİTİŞİK BÖLGEDE YETKİ DÜZENİ	78
1. Genel Olarak Bitişik Bölge.....	78
2. İzin Verilebilir Bölge Tipleri	79
D. KITA SAHANLIĞINDA YETKİ DÜZENİ	80
E. MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGEDE YETKİ DÜZENİ	82
F. AÇIK DENİZDE YETKİ DÜZENİ.....	85
1. Açık Denizin Tanımı ve Bu Alanda Devletlere Tanınan Yetkiler.....	85

2. Mavi Marmara Olayı	90
a. Olay Öncesinde Gazze Şeridine Deniz Yolu İle Ulaşımaya Uygulanan Kısıtlamalar	96
b. İlgili Mevzuat	99
c. Deniz Savaş Hukuku ve Ablukası Meselesi	99
d. Uygulanan Abluka.....	100
e. Gemilere Yapılan Müdahale.....	102
f. Uluslararası İnsan Hakları Hukuku Açısından İnceleme	105
G. BOĞAZLARDA YETKİ DÜZENİ	107
1. Genel Olarak Boğazlarda Yetki Düzeni	107
2. Türk Boğazlarındaki Yetki Düzeni.....	108
H. DERİN DENİZ YATAĞINDA YETKİ DÜZENİ.....	110
I. YAPAY ADALARIN AÇIKLARINDA YETKİ DÜZENİ.....	112

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZDE İŞLENEN SUÇLARIN KAPSAMI VE NİTELİKLERİ

<i>I. DENİZDE İŞLENEN SUÇLARIN TARİHİ SÜREÇTE DEĞERLENDİRİLMESİ.....</i>	<i>113</i>
<i>II. DENİZDE İŞLENEN TERÖR EYLEMLERİ.....</i>	<i>115</i>
A. GENEL DEĞERLENDİRME	115
B. ÖRNEK OLAYLAR	116
<i>III. DENİZDE İŞLENEN HAYDUTLUK VE SİLAHLI SOYGUN EYLEMLERİ</i>	<i>120</i>
A. TARİHİ SÜREÇTE DEĞERLENDİRME.....	120
B. ULUSLARARASI TOPLUMUN TEPKİLERİ.....	123
1. Somali’de Meydana Gelen Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemleri.....	125
2. Deniz Harekâtı	129
3. Uluslararası Denizcilik Bürosu	131
C. DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN HUKUKİ DÜZENLEMELER.....	131
1. Uluslararası Hukukun Deniz Haydutluğu Suçuna Yaklaşımı.....	131
2. BMDHS’nde Yer Alan Düzenleme Alanları	133
a. Şiddet, alıkoyma ya da yağma.....	136
b. Açık denizler	137
c. Kişisel amaçlar	138
d. İki Gemi Şartı	140
e. Saldırı girişimleri.....	141

f. Yetkiler ve Sorumluluklar.....	141
g. Evrensel Yargılama	142
h. Sıcak Takip.....	144
ı. Uluslararası İşbirliği.....	144
k. Harekat Planları.....	148
l. Ceza Yargılaması	150
3. Diğer Düzenleme Alanları	152
D. ELE GEÇİRİLEN DENİZ HAYDUTLARINA İNSANCIL HUKUK KURALLARININ UYGULANMASI	153
1. Cenevre Sözleşmelerinin Deniz Haydutluğuna Uygulanması.....	155
2. Deniz Haydutlarına Uygulanan Savaş Esiri Kategorileri	157
a. Silahlı Kuvvetlerin Üyeleri.....	158
b. Silahlı Kuvvetlerin Parçası Olmayan Milis Güçlerinin Üyeleri.....	158
c. Ele Geçiren Güç Tarafından Tanınmayan Bir Hükümet ya da Otoriteye Bağlılık Gösteren Silahlı Kuvvetlerin Üyeleri.....	160
d. İşgal Edilmek Üzere Olan ve İşgalci Güçlere Karşı Direniş Göstermek Üzere Silahlanan Ancak Düzenli Silahlı Kuvvetler Oluşturmak İçin Yeterli Zamanı Olmayan, İşgal Edilmemiş Bir Ülkenin Sakinleri	161
3. Birleşmiş Milletler İşkenceyi Önleme Sözleşmesinin Uygulanması.....	162
4. Temel İnsan Hakları ve Ahlak Kurallarının Deniz Haydutlarına Uygulanması	164
IV. DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLLETİLMESİ	164
A. GENEL OLARAK DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLLETİLMESİ SUÇU	164
B. DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA YÖNELİK ULUSLARARASI DÜZENLEMELER	166
1. Uluslararası Düzenlemeler.....	166
a. 1954 Tarihli OILPOL Sözleşmesi	168
b. Açık Deniz Sözleşmesi.....	170
c. 1972 Tarihli BM İnsan Çevresi Konferansı	171
d. MARPOL 73/78	171
e. BMDHS’nde Deniz Çevresinin Kirlenmesinin Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler	175
2. Deniz Çevresinin Korunmasına Yönelik Türk Mevzuatı	180
a. 2872 Sayılı Çevre Kanunu.....	181
b. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun	183
C. GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARININ TAZMİNİ	186
V. KAÇAK YOLCULAR	188

VI. İNSAN KAÇAKÇILIĞI.....	191
VII. KÖLE TAŞIMACILIĞI	193
VIII. UYUŞTURUCU MADDE KAÇAKÇILIĞI.....	194
IX. İZİNSİZ YAYIN.....	197
X. REHİN ALMA.....	197
XI. KÜLTÜREL VARLIKLAR İLE CANLI VE CANSIZ DENİZ	
KAYNAKLARINA YÖNELİK SUÇLAR	202
A. SUALTI KÜLTÜREL MİRASININ KORUNMASI.....	202
B. CANLI DENİZ KAYNAKLARININ KORUNMASI.....	203
C. CANSIZ DENİZ KAYNAKLARININ KORUNMASI	204
D. DENİZ KORUMA ALANLARI	205
XII. DENİZ KAZALARI	205
XIII. DOLANDIRICILIK VE BARATARYA.....	208

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZLERDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK DÜZENLEMELER

I. ULUSLARARASI DENİZCİLİK TEŞKİLATININ DENİZDE SUÇ	
İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK DÜZENLEMELERİ.....	211
A. IMO’NUN KURULUŞU VE KURUMSAL YAPISI	212
1. IMO’nun Kuruluşu	212
2. IMO’nun Kurumsal Yapısı	213
B. IMO’NUN DENİZDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK	
DÜZENLEMELERİ.....	215
1. İlgili Kararlar	216
2. 2010 Tarihli Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının	
Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi	220
3. IMO Raporları.....	223
II. DENİZDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK	
ULUSLARARASI DÜZENLEMELER.....	224
A. SOLAS SÖZLEŞMESİ.....	226
B. DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN	
ÖNLENMESİNE DAİR SÖZLEŞME (SUA SÖZLEŞMESİ).....	228
1. SUA Sözleşmesinin Kapsamı	229
a. Suçlar Bakımından Sözleşmenin Kapsamı.....	230
b. Saha Bakımından Sözleşmenin Kapsamı	232

c. Gemiler Bakımından Sözleşmenin Kapsamı.....	232
2. Yetki ve Yükümlülükler	233
3. Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokolü)	237
4. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün Revizyonu.....	238
5. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde Yapılan Temel Düzeltmeler.....	240
C. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSLERİ GÜVENLİK KODU (ISPS KODU)	244
1. ISPS Kodunun Kapsamı ve İçeriği	244
2. ISPS Kodunun Hedefleri ve Gereklikleri	246
3. ISPS Kodunda Belirlenen Güvenlik Seviyeleri	248
4. ISPS Kodunun Uygulandığı Bir Limana Girme Niyetiyle Hareket Eden Ancak ISPS Kodunun Uygulanmadığı Bir Limana Giren Gemilerin Durumu ..	249
5. Bir Gemi ya da Limanın ISPS Koduna Uygunluğunun Anlaşılması.....	249
6. ISPS Kodunun Uygulanması	250
7. ISPS Kodunun Uygulanmasında Sorumluluk.....	251
9. Gemi Güvenlik Zabiti (SSO) Tefrik Edilmesi	251
C. STCW SÖZLEŞMESİ.....	252
E. GEMİLERE EL KOYULMASINA İLİŞKİN SÖZLEŞME	253
F. DİĞER DÜZENLEMELER.....	255

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZDE İŞLENEN SUÇLARDA UYGULANAN ULUSLARARASI HUKUK PRENSİPLERİ

I. GENEL AÇIKLAMA	257
II. DEVLETLERİN KENDİ UYRUĞUNDAKİ KİŞİLERİN İŞLEDİĞİ SUÇLAR.....	261
III. YABANCILAR TARAFINDAN İŞLENEN SUÇLAR.....	262
A. ÜLKESELLİK TEORİSİ.....	262
B. OBJEKTİF ÜLKESELLİK PRENSİBİ	265
C. MAĞDURA GÖRE ŞAHSİLİK TEORİSİ.....	265
D. KORUYUCU TEORİ (THE PROTECTİVE THEORY)	265
E. FAİLE GÖRE ŞAHSİLİK (UYRUKLUK) PRENSİBİ.....	266
F. MÜNHASİR VE EŞZAMANLI YARGILAMA	269
G. EVRENSELLİK PRENSİBİ.....	270
1. Jus Cogens Doktrini Kapsamında, Tüm Devletlerin Evrensel Yargılama Uygulama Yetkisi	272

2. Evrensel Yargılamaya Tabi Suçlar.....	272
3. Münhasıran Uluslararası Anlaşmaların Konusu Olarak Evrensel Yargılamaya Tabi Suçlar	274
4. Evrensel Yargılamanın Uygulanmasını Sınırlayan Konular	275
S O N U Ç	277
EKLER	282
KAYNAKÇA.....	288

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği.
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri.
ADS	: Açık Denizler Sözleşmesi.
BKK	: Bakanlar Kurulu Kararı.
Bkz.	: Bakınız.
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982).
Bs.	: Bası, Basım, Baskı.
BSIS	: Karadeniz Bilgi Sistemi (Black Sea Information System).
BYIL	: İngiliz Uluslararası Hukuk Yıllığı (British Yearbook of International Law).
C.	: Cilt.
CARICOM	: Karayipler Topluluğu (Caribbean Community).
CDEM	: Yapım - Tasarım - Teçhizat - Mürettebat (Construction - Design - Equipment - Manning).
Cf.	: Karşılaştırınız.
CMIC	: Karayipler Denizcilik Bilgi Merkezi (Caribbean Maritime Information Centre).
CLC	: Petrol Kirliliğinden Oluşan Zararın Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (Convention on Civil Liability of Oil Pollution Damage 1969).
COMSAR	: Radyo Haberleşmeleri ve Arama Kurtarma (Radio-communications and Search and Rescue).
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi (The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea).

Çev.	: Çeviren.
d.n.	: Dipnot.
DWT	: Dead Weight.
Ed.	: Editör.
FAL	: Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic).
GESAMP	: Birleşmiş Milletler Deniz Kirliliğinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution).
GT	: Gross Ton.
Ibid.	: Önceki atıf ile aynı yerde.
ICJ	: Milletlerarası Adalet Divanı (International Court of Justice).
ILM	: Uluslararası Hukuk Materyalleri (International Legal Materials).
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization).
IMCO	: Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultating Organization).
IMO	: Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (International Maritime Organization).
Infra.	: Aşağıda.
INTERVENTION	: Açık Denizlerdeki Petrol Kirliliği Olaylarında Müdahale Hakkında Sözleşme (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties).
ISM Kodu	: Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (International Safety Management Code).
ISPS Kodu	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Port Facility Security Code).

KBBS	: Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone).
LDK	: Liman Devleti Kontrolü.
LNTS	: Milletler Cemiyeti Anlaşmalar Serisi (League of Nations Treaty Series).
Load Lines	: Yükleme Hatları Milletlerarası Sözleşmesi (International Convention on Load Lines).
loc.cit.	: Yukarıda belirtilen yer.
MARPOL	: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).
m.	: Madde.
MEPC	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi (The Marine Environment Protection Committee).
MSC	: Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee).
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization - OTAN).
No.	: Numara (Number).
OILPOL	: Petrolün Sebep Olduğu Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil).
op.cit.	: Yukarıda değinilen çalışma.
P&I	: Koruma ve Kimlik (Protect and Identity).
PSI	: Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi (Proliferation Security Initiative).
RECAAP	: Asya'da Gemilere Karşı Haydutluk ve Silahlı Soygunla Mücadele Bölgesel İşbirliği Anlaşması (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia).

R.G.	: Resmi Gazete.
s.	: Sayfa.
S.	: Sayı.
SALVAGE	: Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi (International Convention on Salvage).
SMS	: Emniyetli Yönetim Sistemi (Safety Management System).
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (The International Convention for the Safety of Life at Sea).
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).
SUA	: Deniz Seyir Emniyetine Aykırı Yasadışı Hareketlerin Zaptedilmesi İçin Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation).
Supra	: Yukarıda.
TONNAGE	: Gemilerin Tonaj Ölçümleri Üzerine Uluslararası Sözleşme (International Convention on Tonnage Measurement of Ships).
TTK	: Türk Ticaret Kanunu.
TÜDAV	: Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı.
UN	: Birleşmiş Milletler (United Nations).
UNCLOS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea).
UNEP	: Birleşmiş Milletler Çevre Programı (United Nations Environment Programme).
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization).

UNTS	: Birleşmiş Milletler Anlaşmalar Serisi (United Nations Treaty Series).
vb.	: ve benzeri.
vd.	: ve devamı.
Vol.	: Sayı (Volume).
VTs	: Taşıt Trafik Servisleri (Vessel Traffic Services).
Y.	: Yıl.
Y.Y.	: Yüz Yıl.

GİRİŞ¹

Üçte ikisi suyla kaplı dünyamızda, on binlerce gemide, milyonlarca insan, mürettebat, yolcu ve asker olarak seyrüsefer yapmaktadır. Açık denizlerde tüm devletlere tanınan özgürlükler yanında her bir gemi, bulunduğu deniz alanının hukuki rejimi çerçevesinde, bayrak, kıyı ve liman devletlerinin yetkisine tabi olmaktadır. Devletlerin kıyılarına yaklaştıkça özgürlükler kısıtlanmakta, gemilere müdahale yetkileri artmaktadır.

Denizcilik, en eski küresel endüstridir ve kargo taşımacılığında rakipsiz bir rol üstlenmeye devam etmektedir. Deniz ticareti, kaynak, ürün ve yolcu transferi bağlamında dünya ekonomisinin can damarı durumundadır. Günümüzde küresel ticaretin yüzde 90'ından fazlasının deniz yoluyla taşındığı kabul edilmektedir. Son yüzyıl içerisinde, denizcilik endüstrisi, toplam ticaret hacminde sürekli bir yükselme eğilimi göstermiştir. Milli ekonomilerin endüstrileşme ve liberalleşmede gösterdiği ilerlemeler, serbest ticaretin artmasına neden olmuştur. Teknolojideki gelişmeler de denizciliğin etkili ve hızlı bir taşıma metodu olmasına katkı sağlamıştır. Günümüzde yüz Gross Ton (GT)'un üzerindeki gemilerden oluşan dünya deniz ticaret filosu yaklaşık yüz bin gemiden oluşmaktadır ve ortalama yaşı yirmi iki olan bu gemilerin toplam tonajı yaklaşık sekiz yüz elli milyon GT'dur. Bu gemiler yaklaşık yüz elli devlete tescilli olup bir milyona yakın mürettebatı bulunmaktadır.

Deniz askeri gücü de, küresel güç olmanın en temel gereksinimini teşkil etmektedir. Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa, “Denizlere hakim olan cihana hakim olur” sözü ile, denizleri kontrol edebilmenin, denizler üzerinde yetki sahibi olmanın küresel güç olma konusunda ne kadar önemli olduğunu ifade etmiştir. Günümüzde de küresel güç olma iddiasındaki devletlerin temel dayanaklarının deniz askeri gücü olduğunu görmekteyiz.

Denizcilik sektörü, dünya üzerindeki en fazla düzenlemeye sahip endüstrilerden biridir. Gemicilik faaliyetlerinin her aşaması, katı kurallarla düzenlenmiştir. Bu kurallar zaman içerisinde geliştirilmekte ve risk yönetimi konsepti çerçevesinde ele alınmaktadır.

1 Bu tezde yer alan görüş ve düşünceler yazara ait olup, Türk Silahlı Kuvvetlerinin görüş ve düşüncelerini yansıtmamaktadır.

Yüzyılımızın savaşlarından önceki periyotta, sadece en güçlü devletler denizlerin serbest kullanımından yararlanmışlardır. Söz konusu dönemin deniz güçleri, zamanla sadece kıyılarına yakın belirli deniz alanlarında tam bir kontrol sağlayabileceklerini idrak etmişlerdir. Dünya savaşları sonrasında, büyük deniz gücü olarak tanımlanmayan birçok devlet, denizlerin serbestisi haklarını kullanmaya başlamışlardır. Bağımsız devletlerin sayısında büyük bir artış meydana gelmiş; yeni kurulan devletler, denizlerdeki ve kıyılarındaki egemenliklerini koruma konusunda oldukça hassas davranmış ve diğer devletlerin denizlerdeki keyfi davranışlarının suç teşkil etmesine yönelik uluslararası düzenlemeler hayata geçirilmiştir.

Deniz hukuku, denizlerin kullanımında devletler arasında barış, güvenlik, işbirliği ve dostane ilişkilerin tesisi ve güçlendirilmesini amaçlamaktadır. Deniz hukukunun temelinde suçla mücadele etmek değil, suçla mücadele için yetkisel çerçevenin tesisi çabası yatmaktadır. Denizlerde suç işlenmesinin önlenmesine yönelik uluslararası girişimler, XIX. Yüz Yıl (Y.Y.)'ın ikinci yarısında kendisini göstermeye başlamıştır. XX. Y.Y. boyunca, barış ve silahların kontrolü, suç teşkil eden faaliyetler, balıkçılık faaliyetlerinin yönetimi, kaynakların korunması, kirliliğin önlenmesi, deniz taşımacılığının yönetimi gibi konulara ilişkin kuralların düzenlenmesine yönelik uluslararası kodifikasyon çalışmaları kapsamında düzenlenen konferanslar neticesinde, 1982 yılında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşme ile deniz hukukunun düzenlenmesi konusunun temel çatısı teşkil edilmiştir. Ceza hukuku açısından BMDHS'nin önemi, tahsis ettiği yeni suç türleri ya da öngördüğü yeni cezalardan çok, devletlere yetkilerini daha kapsamlı bir çerçevede uygulama olanağı tanınması olmuştur.

Birleşmiş Milletler bünyesinde deniz hukukunun düzenlenmesine ilişkin olarak IMO ve ILO görev yapmaktadır. Deniz emniyeti, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi konularla IMO, denizde çalışma ve yaşam şartları ile ILO ilgilenmektedir. Uluslararası düzenlemelerin çerçevesi IMO ve ILO tarafından oluşturulurken, bu örgütlere üye her devlet de, taraf oldukları sözleşmelerin, kendi bayrağını taşıyan gemilerde uygulanması yükümlülüğünü taşımaktadır. 2001 yılında Dünya Ticaret Merkezine düzenlenen terör saldırıları sonrasında,

IMO, uluslararası gemiciliğin güvenliğini sağlanması konusunda önemli faaliyetler gerçekleştirmiştir.

Denizlerin barışçıl kullanımı ve milli güvenlik kaygıları nedeniyle, denizlerde işlenen suçların önlenmesi ve cezalandırılması günümüzde evrensel bir talebin konusunu teşkil etmektedir. Uluslararası suçlular, devletler arasındaki sınırları dikkate almamakta ve milletlerin egemenliklerine tehdit oluşturmaktadırlar. Bu nedenle, devletler, suç organizasyonları ile mücadele amacıyla, gittikçe artan oranda, uluslararası ve bölgesel kolluk işbirliği tesis etmeye yönelmektedirler. Suçlular, hukuki ve kollukla ilgili düzenlemelerdeki zayıflıklardan istifade ile gerçekleştirdikleri kanunsuz faaliyetleri kolluk güçlerine karşı yapılan bir savaş olarak görmektedirler. Denizlerdeki suçlular, geçmişte korsan, hırsız ya da kaçak olarak nitelendirilirken, günümüzde bu kişiler gelişen uluslararası hukukun insan hakları düzenlemeleri çerçevesinde suç işlemiş ancak hakları korunan vatandaşlar olarak değerlendirilmektedirler.

Suçlar, kanun dışı eylemlerdir ve toplumların güvenliğini ve düzenini tehdit ederler. Standart dışı balık ağı kullanan bir balıkçının eylemi, yağ fıçısını gemiden denize atan bir gemici ya da çatışmaya neden olan bir gemi kaptanının eylemleri, suç teşkil eder. Yürürlükte bulunan bir hukuk kuralı ile suç olarak tanımlanmayan bir eylemin suç olduğundan bahsetmek mümkün değildir. En kötü suç olarak nitelendirilebilecek olan insan öldürme suçu, devletlerin hukuk sistemlerinde bir ceza yöntemi olarak kullanılabilmekte, savaş durumunda legal bir savaşma aracı olarak tüm insanlık tarafından kabul edilmekte, meşru müdafaa durumunda ise makul görülebilmektedir. İnsanın doğasında olan en temel şeyler de (yemek, içmek, nefes almak gibi) belirli koşullarda suç haline gelebilmektedir. Soyu tükenmekte olan canlı türlerinin yenmesi, yasaklanmış içeceklerin içilmesi, sadece şnorkelle balık avlamaya izin verilen bir yerde tüplü dalış yaparak balık avlanması suç teşkil eder.

Suçun oluşabilmesi için bir hukuk kuralının ihlal edilmesi gereklidir. Kölelik, haydutluk, uyuşturucu trafiği gibi suçlara ilişkin olarak uluslararası toplum tarafından kabul edilmiş kurallar olmakla birlikte, denizlerde işlenen suçların tümünü kapsayacak ve evrensel olarak

kabul edilmiş bir “Uluslararası Deniz Kanunu” mevcut değildir. Bunun yerine, bayrak, kıyı ve liman devletlerinin yetkileri kapsamında farklı deniz alanlarına ve farklı suç tiplerine ilişkin düzenlemeler yürürlükte.

Denizlerde meydana gelen suçlarda failer genellikle birçok devletin vatandaşları olmaktadır. Devletlerin belirli bir suça yaklaşımı konusunda ulusal düzenlemelerinde farklılıklar bulunmaktadır.

Uluslararası hukuk kurallarının düzenlenmesi, ulusal yasama faaliyetlerinde olduğu gibi egemen bir yasama fonksiyonunun mevcut olmayışı sebebiyle oldukça çaba gerektiren bir faaliyettir. Denizlerde işlenen suçlara yönelik evrensel olarak kabul edilmiş pek az çözüme rastlamaktayız. Genelde devletler, güvenliklerini tehdit eden suçlarla ilgilenirler. Uluslararası Adalet Divanı ve Deniz Hukuku Mahkemesi gibi kurumlar ise, bireyleri yargılamamakta, sadece mahkeme yetkisini tanıyan devletler arasındaki anlaşmazlıkları çözecek bir rol üstlenmektedirler. Barışa karşı suçlar, savaş suçları ve insanlığa karşı suçlar, 1945’te Nurenberg Mahkemesinin kuruluşunda tanımlanmış olmakla birlikte; son yıllarda etkinliği artan BM mekanizmasının mevcudiyetine rağmen, dünya üzerinde etkin bir kolluk birimi ya da dünyanın genelinde asayiş sağlayacak nitelikte bir düzenlemeler seti mevcut değildir.

Tezimizde, denizde işlenen suçlar, uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde incelenecek; bu suçlara uluslararası toplumun yaklaşımı, devletlerin denizlerdeki yetki düzeni, bayrak, kıyı ve liman devleti yetkileri ve suçlara ilişkin düzenlemeler kapsamında ele alınacak; mevcut hukuksal ve yönetsel çerçevenin denizde suç işlenmesinin önlenmesi bağlamındaki yeterliliği tartışılacaktır.

Tezimizde amaç, denizlerde işlenen suçların kapsamı, denizlerdeki yetki düzeni, suçların önlenmesine yönelik düzenlemeler ve mevcut hukuksal çerçevenin yeterliliğinin değerlendirilmesidir.

Söz konusu amaç ve konu çerçevesinde yapılacak incelemede izlenecek yöntem; uluslararası hukukun asli ve yardımcı kaynakları kapsamında inceleme ve değerlendirme yapılması olacaktır.

Tezimizin ilk bölümünde, denizlerde işlenen suçlara ilişkin olarak devletlerin müdahale ve düzenleme yetenekleri ile ilgili hususları ortaya koymak maksadıyla; deniz hukukunun gelişim süreci çerçevesinde denizlerde yetki paylaşımına ilişkin hukuki düzenlemeler ile devletlerin gemiler üzerindeki yetkilerine ilişkin hususlar incelenecektir. Bu kapsamda, Mavi Marmara olayı ve Gürcistan'ın Karadeniz'de Türk gemilerine el koyması konusu, devletlerin gemilere müdahale yetkileri bağlamında ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Denizlerde işlenen suçların tarihi süreçte değerlendirilerek bu suçların kapsam ve niteliklerinin inceleneceği ikinci bölümde, özellikle 2001 yılında Dünya Ticaret Merkezine düzenlenen saldırılardan sonra tüm dünyada önemli bir sorun olarak gündeme yerleşen terör suçu, denizlerde işlenen şekliyle ele alınacak; denizde işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemleri birçok boyutu ile incelenecektir.

Deniz ticaretini ve savaş gemilerinin faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyen suç unsurlarının engellenmesine yönelik düzenlemeler özellikle yüzyılımızın ikinci yarısında önemli gelişme göstermiştir. Tezimizin üçüncü bölümünde, söz konusu düzenlemelerin kapsamı, amaçları ve gereklilikleri incelenecektir.

Tezimizin son bölümünde, denizlerde işlenen suçlara ilişkin yasal düzenlemeler ile uluslararası hukuk prensipleri incelenecektir. Bu kapsamda, Türk mevzuatı ile mukayeseli hukuk çerçevesinde örneklendirme metodu ile Anglo-Amerikan uygulamaları ele alınacaktır.

Denizlerde işlenen suçların kapsamı ve bu suçlara ilişkin düzenlemelerin karmaşık yapısı, zaman zaman devletler ile uluslararası kuruluşlar, diğer devletler, şirketler ve kişiler arasında problemler oluşmasına neden olmaktadır. Tezimizin, denizlerde işlenen suçların kapsamı ve niteliği, bu suçlara ilişkin hukuksal çerçeve, yetki dengeleri, uluslararası işbirliğinin önemi ve denizlerdeki özgürlükler ile kısıtlamalar arasında tesis edilmesi gereken dengenin öneminin ortaya koyulması kapsamında yarar sağlaması temenni edilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZLERDEKİ YETKİ DÜZENİ

I. DENİZ HUKUKUNUN KODİFİKASYON SÜRECİ VE DENİZLERDE YETKİ PAYLAŞIMI

Uluslararası hukukun oluşumunun, yabancı kültürlerin, halklarının karşılıklı etkileşimini yönlendirecek olan ortak prensipleri belirleme konusundaki mücadeleleri neticesinde meydana geldiği herkes tarafından bilinen bir gerçektir. Akdeniz’de deniz hukukuna ilişkin ilk düzenlemelerin, M.Ö.3000 yıllarında, Eski Mısır Krallığının kurulduğu dönemde tesis edildiği düşünülmektedir. Erken Mısır deniz kanunlarının yazılı belgeleri tespit edilememiş olmakla birlikte, deniz aşırı ticaretin nehirler ve denizlerde seyrüseferi düzenleyen kurallar olmaksızın gelişemeyeceğini kabul etmek mantıklı bir yaklaşım olacaktır. Akdeniz’de ticaretin filizlendiği süreçte, M.Ö. III. Y.Y.’da ve II. Y.Y.’ın erken dönemlerinde Sümerler tarafından deniz hukukunun kodifikasyonuna ilişkin en eski düzenlemeler yapılmıştır.²

XVI. Y.Y.’da gerçekleşen denizaşırı keşifler sonucunda, dünyanın coğrafi resmi değişmekle beraber, uluslararası deniz hukukunun temellerinde de değişiklikler meydana gelmiştir. Bu dönemde deniz hukukuna ilişkin iki konu problem teşkil etmiştir. Bunlardan birincisi, kapalı ya da coğrafi açıdan kısıtlı deniz alanlarındaki hâkimiyet çabaları, ikincisi

2 Erken bronz çağında gelişen ticaret, otoriteleri kıyıdaki topraklarını aşan firavunları, denizaşırı ticaret amacıyla tersaneler ve limanlar yapmak konusunda teşvik etmiştir. III. Y.Y.’ın ilk yarısının sonlarında, Mısır gemileri, Akdeniz ve Ege Adalarındaki limanlara sık sık seyir yapmaya başlamışlardır. Finike ve Suriye’den sedir sandıklar ve el yapımı malzemeler taşınırken, Girit ve Kıbrıs’tan çeşitli mineraller ihraç edilmiştir. Birkaç yüzyıl sonra tüccarlar, Yakın ve Uzak Doğu’dan Akdeniz bölgesine değerli taşlar, fildişi ve nadir bulunan ağaç malzemesi gibi hammaddeler ve işlenmiş malzemeler taşımaya başlamıştır. Filizlenmeye başlayan bu ticarete bir tepki olarak tersanelerde daha gelişmiş ve uzun mesafeli seyir yapabilen gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Sümerler tarafından deniz hukukuna ilişkin olarak tesis edilen kurallar, Hammurabi tarafından ünlü kanunlarına aktarılmıştır. Tarihin en eski yazılı kanunu olarak kabul edilen Hammurabi Kanunları, 282 bölümden oluşmaktaydı ve bunlardan 10 tanesi tersane işçilerinin, gemi sahiplerinin ve gemi adamlarının hakları ve sorumlulukları, ücretlendirmeleri, kaptanın sorumlulukları ve deniz kazalarına ilişkin kapsamlı hükümler içermektedir. Hassan S. Khalilieh, **Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca.800-1050)** (The Kitab Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos), Brill, Leiden-Boston, 2006, ss.xi-2.

ise, dünyanın limitsiz okyanuslarındaki, açık denizlerdeki hâkimiyet ve bağışıklık tartışmalarıdır.³

Grotius tarafından 1605 yılında yazılan “Mare liberum” adlı eser,⁴ direkt olarak İspanya ve Portekiz arasında söz konusu olan denizlerdeki hâkimiyet iddialarını konu almıştır. Eserde, Moluccan boğazında bir Portekiz gemisinin bir Alman amiralince ele geçirilmesi neticesinde gelişen hukuksal olaylar da örneklendirme maksadıyla kullanılmıştır.⁵ Kitabın özellikle beşinci, altıncı ve yedinci bölümlerinde, denizlerin serbestliği katı bir şekilde savunulmuştur.⁶

Grotius’un Mare Liberum adlı eserinin ortaya çıkmasının hemen ardından İngiliz Kralı I. James tarafından John Selden adlı yazardan bu kitaba tezat başka bir eser yazması istenmiştir. Selden’in eseri “Mare clausum”,⁷ 1635 yılında ortaya çıkmıştır. Mare Clausum, iki kitaptan oluşmaktadır. İlk kitapta Grotius’un denizlerin serbestliğine ilişkin görüşleri

3 Wilhelm G. Grewe, **The Epochs of International Law** (Epochen der Völkerrechtsgeschichte), Walter de Gruyter, Berlin-New York, 2000, s.257.

4 Grotius’un kitabının tam adı, “Mare Liberum Sive de Iure Quod Batavis Competit ad Indicana Commercium, Dissertatio”dur.

5 Grewe, op.cit., s.265.

6 “Hindistan’a gidiş yolu ve oraya seyahat hakkı, bir işgal nedeniyle Portekiz’e ait değildir” (The route to India and the right to travel there does not belong to the Portuguese by virtue of an occupation) başlığını taşımakta olan Beşinci bölümde denizin tüm insanlığın ortak malı (Common good of all mankind; commune est omnium Maris Elementum) olduğu belirtilmiştir. Altıncı bölümde, Papanın yeni dünyayı İspanya ve Portekiz arasında paylaşmasına istinaden; denizlerin bir kişi tarafından sahiplenilmesinin tabiat kanununa aykırı olacağı ve Papanın tabiat kanunlarına aykırı hiçbir eylemde bulunma yetkisinin olmadığı belirterek, Papa eleştirilmiştir. Yedinci bölümde ise, sonsuz hukuka (Eternal Law) göre denizlerin herkesin kullanımına açık olduğu ifade edilmiştir. Grewe, op.cit., s.266-267.

7 Selden’in kitabının tam adı, “Mare Clausum Seu de Dominio Maris Libri Duo”dur.

çürütülmeye çalışılmış,⁸ ikinci kitapta ise, İngiliz adalarının etrafındaki denizlerin⁹ İngiliz krallığına ait olduğunu açıklamıştır.¹⁰

Son elli yılda deniz hukukuna ilişkin olarak öne çıkan temel konular; barış ve silahların kontrolü (peace and arms control), suç teşkil eden faaliyetler (criminal activities), balıkçılık faaliyetlerinin yönetimi (fisheries management), kaynakların korunması (resource conservation), küresel prosedürler (global procedures), bölgesel deniz programları (regional seas programs), kirliliğin önlenmesi (pollution prevention), zararlı atıkların ve çöplerin kontrolü (anti-dumping and hazardous wastes) ve uluslararası deniz taşımacılığının yönetimi (the regulation of international shipping) olmuştur.¹¹

Barış zamanı için deniz hukukunun kurallarının belirlenmesi maksadıyla geçtiğimiz yüzyılda dört resmi girişimde bulunulmuştur:

a. Bunlardan ilki, 1897 ve 1901 Lahey Konferansları sonrasında Milletler Cemiyeti (League of Nations) tarafından teşvik edilmiş ve 1930 yılında Hague’de düzenlenen konferans ile sonuçlanan süreçtir. Konferansta karasularının temel nitelikleri ve bu sulara ilişkin haklara ilişkin bir taslak metin oluşturulsa da, karasularının genişliği konusunda bir mutabakata varılamamıştır.

b. Bu taslak metinden, 1950’li yıllarda deniz hukukunun genel durumu hakkında rapor hazırlama çalışmaları yapan BM Uluslararası Hukuk Komisyonunca yoğun bir şekilde

8 Kitapta, görüşlerini şu formülle açıklamıştır: “Tabiat ve milletler kanununa göre kanıtlanmıştır ki, denizler herkes için ortak değildir fakat karada olduğu gibi, bireylerin hakimiyetine ve yargı yetkisine tabi olabilir”.

9 Yazar İngiliz adaları etrafındaki denizleri, “Oceanus Britannicus” olarak adlandırmıştır.

10 Selden (1584-1654), kitabının oluşumuna ilişkin olarak 1652 yılında bir kitapçık yayınlamıştır (Vindiciae Maris Clausi). Yazar, 1629 yılında Krala karşı gelen Mecliste önemli bir rol oynamıştır. Bu sebeple tutuklanmış ve bir süre gözetim altında tutulmuştur. Vindiciae adlı eserinde, Alman yazar Grasswinckel tarafından yöneltilen suçlamalara karşı kendisini, kitabı hapisten kurtulmak için yazdığını belirterek savunmuştur. Grotius ve Selden’in kitaplarındaki tartışma konusu, kitapların savaşı (Battle of Books) olarak adlandırılmıştır. Ancak yazarların siyasi ve milli yaklaşımları nedeniyle, kitapların soyut bir teori üzerindeki akademik bir tartışma olarak nitelendirilmemesi yerinde bir yaklaşım olacaktır. Grewe, op.cit., s.266-268.

11 Christopher C. Joyner, “The International Ocean Regime At The New Millenium: A Survey of The Contemporary Legal Order”, **Ocean & Coastal Management**, Vol.43, 2000, s.165.

istifade edilmiştir. Bu çalışmalar neticesinde, deniz alanlarında devletlere tanınan hakların kodifikasyonu maksadıyla düzenlenen I.Deniz Hukuku Konferansı, 24 Şubat 1958 - 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre’de düzenlenmiştir. Bu konferansta da temel problem konusu, 1930 Hague Konferansında olduğu gibi, karasularının genişliği olmuştur. Konferans sonunda dört andlaşma ile bir ihtiyari protokol imzalanmıştır. Söz konusu andlaşmalar; “Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi” (KBBS), “Açık Denizler Sözleşmesi” (ADS), “Kıta Sahanlığı Sözleşmesi” (KSS) ile “Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına İlişkin Sözleşme”dir.¹² Konferans sonunda bir de “Uyuşmazlıkların Zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol” imzalanmıştır.

c. Karasularının genişliği ve açık deniz balıkçılık limitleri konularının görüşülmesi amacıyla İkinci Cenevre Konferansı BM tarafından 1960 yılında toplanmıştır. Deniz hukukunun kodifikasyonu maksadıyla teşkil edilen bu üçüncü resmi girişim, her iki konuda da herhangi bir mutabakata varılamadan altı hafta sonunda sona ermiştir.¹³

d. 1970’li yılların başında, derin deniz yatağının araştırılması, kıta sahanlığı alanları, açık deniz balık kaynakları, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlardan transit geçiş, takımda geçişi gibi konuların hukuki statülerine ilişkin kaygılar, BM’i üçüncü bir deniz hukuku konferansı toplanması konusunda teşvik etmiştir. BM tarafından düzenlenen III.Deniz Hukuku Konferansı (UNCLOS III), 03 Aralık 1973’te New York’ta başlamıştır.¹⁴ New York’ta gerçekleştirilen usule ilişkin ilk toplantının ardından öze ilişkin çalışmalara 20 Haziran 1974’te Karakas’ta başlanmıştır. Çalışmalar sonunda, 10 Aralık 1982’de

12 Türkiye, bu andlaşmaların hiçbirine taraf olmamıştır. Sözleşmelerin yürürlüğe giriş tarihleri şu şekildedir: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 10 Eylül 1964; Açık Denizler Sözleşmesi, 30 Eylül 1962; Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, 10 Haziran 1964; Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına İlişkin Sözleşme, 20 Mart 1966. Söz konusu sözleşmelerden sadece Açık Denizler Sözleşmesi, yerleşik uluslararası hukuk prensiplerini genel olarak beyan edici niteliktedir. Karasuları ve Kıta Sahanlığı Sözleşmeleri ise, konu alanları kapsamındaki genel olarak kabul edilmiş kuralları gösterir mahiyettedir. Ian Brownlie, **Principles of Public International Law**, Seventh Edition, Oxford University Press, New York, 2008, s.174.

13 Joyner, op.cit., s.166.

14 BM Genel Kurulunca, deniz hukukuna ilişkin kapsamlı bir uluslararası anlaşma metninin -mümkün olduğu takdirde konsensus ile- oluşturulmasıyla görevlendirilen 150 devlet temsilcisi konferansa katılmıştır.

“Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” (BMDHS) imzalanmıştır.¹⁵ Sözleşme ile, “Uluslararası Deniz Yatağı”, “Uluslararası Deniz Yatağı Örgütü”, “Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi”, “Münhasır Ekonomik Bölge”, “Arkeolojik Bitişik Bölge”, “Takımada Devleti” gibi kavramlar kabul edilmiştir.¹⁶

UNCLOS III, yerinde bir yaklaşımla, modern çağın teknik olarak en karmaşık ve en kapsamlı süregelen müzakere süreci olarak tanımlanmıştır. Son metne çekince konulmasına izin verilmemiştir. BMDHS’nin birçok düzenlemesi teamüli uluslararası hukuk kuralı olarak kabul edilmiştir. Yürürlüğe girebilmesi için en az 60 devletin onaylamasından sonra bir yıl geçmesi şartı getirilen BMDHS, 16 Kasım 1994’te yürürlüğe girmiştir.

UNCLOS III müzakereleri sırasında, Malta’nın BM nezdindeki temsilcisi Arvid Pardo tarafından 1967’de beyan edilen metinde olduğu gibi, gelişmekte olan devletler tarafından, devletlerin yetki alanlarının ötesindeki deniz alanlarının insanlığın ortak mirası olduğu görüşü öne sürülmüştür.¹⁷

1960 ve 1970’li yıllarda meydana gelen büyük deniz kazaları, UNCLOS III müzakerelerinin çok değişik bir atmosferde ilerlemesine neden olmuştur. 1967 Torrey Canyon ve 1978 Amoco Cadiz kazaları, okyanus çevresinde çok büyük tahribatlara yol açmış, denize verilen insan kaynaklı zararlara gösterilen uluslararası ilgi artmıştır. Okyanusların ve canlı kaynaklarının korunmasına ilişkin olarak BMDHS’nde kapsamlı düzenlemeler olmakla beraber (BMDHS m.192-237), bu düzenlemelerin tam bir koruma tesis ettiği söylenemez. Sözleşmedeki düzenlemeler, genel prensiplerin söylemine

15 Onbir oturumun ardından, yaklaşık dokuz yıl sonra, 10 Aralık 1982 tarihinde, Montego Bay (Jamaika)’de, 200 sayfa, 17 bölüm, 320 madde ve 9 ekten oluşan andlaşma, imzaya açılmıştır. Konferansa katılan ülkelerden 130’u olumlu, 17’si çekimser ve Türkiye’nin de aralarında bulunduğu 4 ülke (Türkiye’nin yanı sıra, A.B.D., İsrail ve Venezuela) karşı oy kullanmıştır. Aynı gün 117 devlet andlaşmayı imzalamıştır. 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşmeyi, 21 Temmuz 2011 tarihi itibarıyla 157 devlet imzalamış, 162 devlet onaylamıştır. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Erişim Tarihi: 06 Ağustos 2011.

16 Hüseyin Pazarıcı, **Uluslararası Hukuk**, Ankara, 2009, Turhan Kitabevi, s.252.

17 Christopher C. Joyner ve Elizabeth A. Martell, “Looking Back to See Ahead: UNCLOS III and Lessons for Global Commons Law”, **International Law Classic and Contemporary Readings**, Lynne Rienner Publishers Inc., Colorado, 1998, s.447.

dayanmaktadır.¹⁸ Sözleşme, devletleri denizlerin kara ve deniz kaynaklı kirlilikten korunmasına yönelik milli kanunlar tesis etmeye yöneltmekle birlikte (Örneğin BMDHS m.207-212), deniz çevresinin korunması maksadıyla IMO gibi bölgesel ve küresel organizasyonlar teşkil etmeye ve bu organizasyonlara katılmaya teşvik etmektedir (Örneğin BMDHS m.197, 200,202, 207-212).¹⁹

Deniz gücünde önde gelen devletler, uluslararası deniz yatağının işletilmesine ilişkin düzenlemelerin yer aldığı BMDHS'nin XI. Bölümüne karşı çıkmışlardır. 1994 yılında söz konusu bölüm, "BMDHS'nin XI. Kısımının Uygulanması Hakkında New York Anlaşması"²⁰ ile yeniden düzenlenmiştir. BMDHS'nin dünya balık stoklarının düzenlenmesi ve idamesine ilişkin hükümlerinin yetersiz kalması üzerine, 1995 yılında "BMDHS'nin Geçici ve Göçmen Balık Stoklarının İdaresine ve Muhafazasına İlişkin Hükümlerinin Uygulanması Hakkında Anlaşma" imzalanmıştır.²¹

Türkiye, KBBS ve BMDHS'ne taraf olmamıştır. Bu sözleşmelerde belirlenen kural ve düzenlemelere ilişkin olarak Türkiye'nin herhangi bir ahdi yükümlülüğü mevcut olmamakla birlikte, sözleşmelerde yer alıp teamül kurallarını yansıtan hükümler ve sözleşmelerde yer alıp bilahare teamül kuralı haline gelmiş kurallar, başlangıçtan beri bu kuralların uygulanmasına açıkça ve ısrarlı bir şekilde karşı çıkmış olmadıkça, Türkiye açısından da bağlayıcı olacaktır.²² Milletlerarası teamül kurallarının Türk Kanunları ve

18 Örnek olarak Bkz. BMDHS m.194(1). Maddede, devletlerce alınacak önlemlerin neler olduğu belirtilmemiştir.

19 Joyner ve Martell, op.cit., s.450.

20 "Agreement Relating to the Implementation of Part XI of UNCLOS", 28 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 21 Temmuz 2011 tarihi itibarıyla 79 devlet tarafından imzalanmış, 141 devlet tarafından onaylanmıştır. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Erişim Tarihi: 06 Ağustos 2011.

21 "Agreement for the Implementation of the Provisions of UNCLOS Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks" (UN Fish Stocks Agreement). Anlaşma, 11 Aralık 2001 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 21 Temmuz 2011 tarihi itibarıyla 59 devlet tarafından imzalanmış, 78 devlet tarafından onaylanmıştır. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Erişim Tarihi: 06 Ağustos 2011.

22 Ferit Hakan Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, Alfa, İstanbul, 1998, s.180.

Anayasası karşısındaki değeri konusunda, Anayasa’da açık bir hüküm mevcut değildir. Anayasa’nın 90. maddesinde,²³ uluslararası andlaşmaların değeri konusunda açıklık getirilmektedir. Bir uluslararası andlaşmada yer alan bir düzenlemenin Anayasa’ya aykırı olması halinde, Anayasa’nın 90. maddesi hükmü gereğince, Anayasa Mahkemesine aykırılık iddiası ile başvurulamayacaktır. Anayasaya açıkça aykırı ya da kamu düzenine ilişkin iç hukuk kurallarına aykırılık teşkil eden bir uluslararası teamül kuralı mahkemelerce uygulanmamalıdır. Bir andlaşma hükmü ile kanun hükmünün çatışması halinde, kanun koyucunun açık iradesinin bu andlaşmayı ortadan kaldırmak ve uygulamamak olduğunun açıkça anlaşılması halinde de andlaşma hükmü mahkemece uygulanmamalıdır. Örneğin, Türk uygulamasında ülke dışında işlenen fiiller açısından Türk Kanunları yetkili kılındığından; KBBS’nin 19.maddesinin 5.fıkrasının²⁴ Türkiye için bağlayıcı olmadığını söylemek mümkündür. Türk karasularından geçmekte olan bir ticaret gemisinde bulunan kişinin bu gemi Türk karasularına girmeden önce işlemiş olduğu bir suç sebebiyle tutuklanması ve bu duruma ilişkin olarak yabancı gemide araştırma yapılması mümkün olacaktır. Bununla birlikte; geminin zararsız geçişi engellenmemeli ya da gemi yolundan alıkonulmamalıdır. Bu kapsamda gemiye verilecek herhangi bir zararın da tazmini gerekecektir.²⁵

23 Anayasa m.90: “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.”

24 KBBS m.19(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.”

25 Baykal, op.cit., s.183.

II. DEVLETLERİN GEMİLER ÜZERİNDEKİ YETKİLERİ

A. ULUSLARARASI HUKUKTA GEMİ KAVRAMI

Romalı kanun koyucu Ulpianus gemi terimini, “denizde, nehirlerde ya da göllerde seyrüsefer yapmak amacıyla kullanılan taşıtlar ve salları” olarak tanımlamıştır.²⁶

1874 tarihli İngiliz Ticari Gemicilik Kanununda (Merchant Shipping Act), denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her türlü araç; adı, tonajı, ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi olarak tanımlanmıştır. Tüm devletlerin hukuk mevzuatında ortak olarak kullanılan bir gemi tanımı bulunmamaktadır. Bu konuda KBBS ve BMDHS’nde de açık bir tanım yapılmamıştır. Kimi devletler, gemi tanımını geniş olarak algılayarak yüzer havuzları ve lash’leri gemi olarak kıymetlendirmektedir.²⁷

Türk Hukukunda, Türk Ticaret Kanununda (TTK) ve Deniz İş Kanununda farklı gemi tanımlarına yer verilmiştir. 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı TTK’da; tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her aracın, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılacağı ifade edilmiştir (m.931(1)).²⁸ 20 Nisan 1967 tarihli ve 854 sayılı Deniz İş Kanununda ise, “Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır” (m.1) denilmekle daha geniş bir gemi tanımına yer verilerek daha fazla kişinin Kanunun avantajlarından yararlanması amaçlanmıştır.

Genel olarak gemileri devlete ait olanlar ve özel kişilere ait olanlar olmak üzere iki gruba ayırmak mümkündür. Devlete ait olan gemilere, savaş gemileri, ticari amaçla

²⁶ Khalilieh, op.cit., s.27.

²⁷ Yargıtay İkinci Hukuk Dairesi, 20.11.1975 gün ve E.75/9925, K.75/6580 sayılı kararında yüzer havuzun TTK.’nın 816’ncı maddesi anlamında gemi sayılamayacağı gerekçesiyle, boğazdan geçiş ücretinin reddi hakkındaki Yerel Mahkeme kararını onamıştır. Ancak, 3’üncü Asliye Ticaret Mahkemesi, 10.7.1981 gün ve E.81/329, K.81/329 sayılı kararında yüzer havuzun gemi olduğu sonucuna varmıştır, Baykal, op.cit., s.136.

²⁸ Mülga TTK’nda gemi; “Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne” olarak tanımlanmıştır (m.816(1)).

kullanılan devlet gemileri ve münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş (gayri ticari amaçla kullanılan) olan devlet gemileri dâhildir.

1. Devlete Ait Olan Gemiler

a. Savaş gemileri

Savaş gemisi, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup da, kendi tabiiyetindeki gemileri başkalarından ayıran harici işaretler taşıyan, bu devletin hükümetince usulüne uygun şekilde görevlendirilmiş ve ismi gerekli görev listesinde veya buna eşdeğer bir listede bulunan bir subayın emrinde olan ve düzenli silahlı kuvvetler disiplini altındaki mürettebat ihtiva eden gemilerdir (BMDHS m.29).²⁹ Savaş gemileri, açık denizlerde; bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağışıklığına sahiptirler (BMDHS m.95). Deniz hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmelerde, savaş gemilerinin dokunulmazlığına ilişkin teamül kuralı, açık olarak yerleşmiş bulunmaktadır. Ancak, “savaş gemilerinin dokunulmazlığı” ile “savaş gemilerinin bayrak devletinin yargı bağışıklığı” kavramları arasındaki fark, doktrinde tartışılan bir konudur.³⁰ Genel olarak;

29 ADS’nde ise savaş gemisi şu şekilde tanımlanmıştır: “Bu maddelerin uygulanması bakımından “savaş gemisi”, bir devletin deniz kuvvetlerine ait olan ve onun tabiiyetindeki harp gemilerini başkalarından ayıran harici işaretler taşıyan, hükümet tarafından gereğince yetkilendirilen ve ismi deniz kuvvetleri listesinde görülen bir subayın komutasında olan ve düzenli şekilde deniz kuvvetlerinin disiplini altında olan bir mürettebatla donatılan bir gemi demektir” (m.8/2). ADS’nde bir geminin savaş gemisi sayılabilmesi için geminin bir devletin deniz kuvvetlerine bağlı olması koşulu getirilmiş iken, BMDHS’ne göre geminin bir devletin silahlı kuvvetlerine bağlı olması gerekmektedir. Böylece BMDHS’nde daha geniş bir tanıma yer verilmiştir.

30 Aslan Gündüz, **Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk**, İstanbul, 1984, s.20 ve 211 vd.; Yalçın Çakalır, “Harp Gemilerinin Hukuki Durumu”, **IV.Ticaret ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara, 1987, s.38; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, İstanbul 2001, 6.Bası, s.83 vd.; Rayigan Kender, “Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalarda Yetki”, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını**, Ankara, 1988, s.141; Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, 3.Bası, İstanbul, 1984, s.320; Engin 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; Ian Brownlie, **Principles of Public International Law**, Fourth Edition, Oxford 1990, s.326-327; Ingo Von Münch, **Völkerrecht**, Zweite Auflage, Berlin, 1992, s.393; Baykal, op.cit., s.145-149; Selami Kuran, “Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı”, <http://selamikuran.com/node/53>; Erişim Tarihi: 12.06.2011.

savaş gemisinin dokunulmazlığı kavramının geminin bayrak devletinin yargı bağımsızlığına yol açtığı kabul edilmektedir. Ancak, söz konusu bağımsızlık, bayrak devletinin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.³¹

“Yabancı Silahlı Kuvvetler Bağlı Gemilerin Türk iç sularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik”te³² “Savaş Gemileri”, şu şekilde tanımlanmıştır: “Bir devletin silahlı kuvvetlerine bağlı olup, bu devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun şekilde atanmış ve ismi belirli hizmet listelerinde veya eşiti belgelerde kayıtlı ve emrinde silahlı kuvvetler disiplini altında yönettiği personeli olan bir subayın komutasındaki gemidir.” (Yönetmelik, m.3/1/a). Yönetmelikte, “Silahlı kuvvetlere bağlı diğer gemiler” ise şu şekilde tanımlanmıştır: “Bir devletin silahlı kuvvetlerine bağlı veya adına çalışan, muvazzaf kadro statüsünde olsun veya olmasın, silahlı kuvvetler disiplinine uygun personeli bulunsun veya bulunmasın, resmi bir görevi olan ve ticari eşya veya ücretli yolcu taşımayan herhangi bir gemidir.” (Yönetmelik, m.3/1/b).

Savaş gemilerinde gemi personeli dışındaki kişiler tarafından işlenen suçlarda kıyı devletlerinin gemi üzerinde suçlu kişinin teslim edilmesi konusunda zor kullanma yetkisi bulunmamaktadır. Bu konuda diplomatik ilişkiler çerçevesinde çözüm arayışına gidilmesi gerekmektedir. Bir savaş gemisinin başka bir devletin iç suları ya da limanlarında bulunduğu esnada, gemi personeli dışında ve bayrak devleti vatandaşı olmayan bir kişi tarafından (gemi personeline karşı ya da gemi personeli haricinde ve kıyı devleti vatandaşı olmayan bir kişiye karşı) gemide suç işlenmesi durumunda, gemi komutanı tarafından söz konusu kişi, kıyı devleti yetkililerine teslim edilebilir. Gemi komutanı tarafından bu kişinin kıyı devleti yetkililerine teslim edilmemesi halinde ise, kıyı devletinin yetkililerinin gemi komutanını kişinin teslim edilmesine zorlama hakları bulunmamaktadır. Söz konusu savaş gemisinde, kıyı devletinin bir vatandaşı tarafından (gemi personeli ya da personel haricinde bir kişiye karşı) suç işlenmesi durumunda ise, gemi komutanının bu kişiyi, yargılanmak üzere kıyı devleti yetkililerine teslim etmesi görevi vardır. Gemi komutanı tarafından bu

³¹ Kuran, loc.cit.

³² R.G.:24 Kasım 1983, Sayı:18252, Düstur:V.Tertip, C.23.

kişinin kıyı devleti yetkililerine teslim edilmemesi halinde, kıyı devletinin, savaş gemisinin bayrak devleti ile diplomatik ilişkiler çerçevesinde çözüm araması en uygun yöntem olacaktır. Ancak çözüm sağlanamaması halinde, savaş gemisinin komutanının suçluyu teslim etmesine kadar, gemi abluka altına alınabilir. Bu yaptırım da kıyı devleti ile geminin bayrak devleti arasındaki uluslararası ilişkiler çerçevesinde ele alınmalıdır.³³

b. Münhasıran, Ticari Olmayan Bir Kamu Hizmetinde Kullanılan Gemiler

Gayri ticari amaçla kullanılan devlet gemileri, münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileridir (Sahil güvenlik, polis, hastane, eğitim, araştırma gemileri, vb.). Bu gemiler, uluslararası hukukta birçok açıdan savaş gemileri ile aynı hukuki rejime tabi kılınmıştır. Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıran ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler, açık denizde bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler (BMDHS m.96).

c. Ticari Amaçla Kullanılan Devlet Gemileri

Ticari amaçla kullanılan devlet gemileri; özel kişilerce sahip olunan ve işletilen ticaret gemileri ile aynı hukuki rejime tabidir. Günümüzde, devletler tarafından sahip olunan ya da işletilen ticaret gemilerinin tabi olacakları hukuki rejimin özel kişiler tarafından işletilen ya da sahip olunan ticaret gemilerinin tabi oldukları rejimle aynı olduğu, uluslararası örf ve adet kuralı halinde gelmiş durumdadır.

1920’li yılların başlarına gelene kadar, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin yargı bağımsızlığı konusunda tüm devletler tarafından uygulanan müşterek bir uygulama söz konusu değildi. İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Kanada ve Almanya gibi devletler tarafından, bu gemiler, gayri ticari amaçla kullanılan devlet gemileri ile aynı statüde değerlendirilerek, yargı bağımsızlığından yararlanmaları sağlanmıştır. Belçika, Mısır, Fransa ve İtalya gibi devletler tarafından ise, bu gemiler, özel kişilerce işletilen ticaret gemileri ile aynı statüde değerlendirilerek, yargı bağımsızlığından yararlanılmamışlardır. 1923 yılında Gothenburg’da gerçekleştirilen Uluslararası

³³ Baykal, op.cit., s.152.

Denizcilik Komitesi Konferansında, devletlerin, ticari amaçla işletilen gemiler açısından aynen özel gemi sahipleri gibi sorumluluk yüklenmeleri yönünde kararlar alınmıştır. 1926 yılında bu konuda Brüksel’de düzenlenen diplomatik konferansta ise, devlet gemilerinin bağımsızlığı konusunda taslak bir konvansiyon üzerinde mutabakat sağlanmıştır. Konferansta, ticari amaçla işletilen devlete ait ya da devlet tarafından işletilmekte olan gemilerin ve yüklerin, genel denizcilik hukukuna tabi olması kararlaştırılmıştır. Böylece, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin, yargı bağımsızlığı kapsamının dışında olduğu kabul edilmiştir. Savaş gemileri, devlete ait yatlar ve devlet tarafından sahip olunan ya da işletilen gayri ticari amaçlı bazı gemiler yargı muafiyeti kapsamında tutulmuştur. Söz konusu gemilerin, münhasıran bayrak devletinin yetkisine tabi oldukları kabul edilmiştir.³⁴

Türkiye, 1926 tarihli Brüksel Konvansiyonuna 1955 yılında taraf olmakla,³⁵ bu tarihten itibaren akit devletlerin ticaret gemilerine bağımsızlık tanımamaktadır. Türkiye uygulamasında, yabancı devletlere ait ticaret gemileri üzerinde yargı yetkisi kullanılmaktadır. 1982 yılında yürürlüğe giren 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 33. maddesi³⁶ gereğince, sınırlı bağımsızlık sistemi kabul edilmiştir. Böylece ticari amaçla kullanılan yabancı devlet gemileri yönünden yargı bağımsızlığı söz konusu olmamaktadır. Bu gemilerin bayrak devletinin yetkili temsilcisine tebligat yapabilme ve yargılama imkânı söz konusudur.³⁷

34 Baykal, op.cit., s.156-157.

35 Türkiye, 10 Nisan 1926 tarihinde Brüksel’de imzalanan “Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”; “Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” ve “Devlet Gemilerinin Muafılığına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi İçin İmzalanan Milletlerarası Anlaşmaya ek olarak Brüksel’de 24 Mayıs 1934 tarihinde imzalanmış Protokol’e 22 Şubat 1955 tarihinde taraf olmuştur (22.02.1955 tarihli ve 8937 sayılı R.G.) Konvansiyona, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Hollanda, İsveç, Romanya, Brezilya, Şili’nin aralarında bulunduğu 27 Devlet taraftır. Kuran, op.cit., s.6.

36 Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (R.G. Tarih: 22.05.1982, Sayı:17701), m.33: “Yabancı devlete, özel hukuk ilişkisinden doğan hukuki uyumsuzluklarda yargı muafiyeti tanınmaz. Bu gibi uyumsuzluklarda yabancı devletin diplomatik temsilciliklerine tebligat yapılabilir.”

37 Baykal, op.cit., s.158.

BMDHS’nde Alt Bölüm-B’de, “Ticaret gemilerine ve ticari amaçlarla kullanılan devlet gemilerine uygulanabilecek kurallar” düzenlenmiştir. Bölüm başlığında ticaret gemileri ile ticari amaçla kullanılan devlet gemileri aynı kapsamda ele alınmıştır. Bu şekilde, her iki tür geminin aynı statüde oldukları kabul edilmiştir.³⁸

ADS’nde, bir devletin sahip olduğu veya işlettiği ve sadece gayri ticari devlet hizmetleri maksadıyla kullanılan gemilerin, açık denizde bayrak devleti dışındaki devletlerin yargı yetkisinden bağışık oldukları belirtilmiştir (ADS m.9). Ancak, ticari amaçla kullanılan devlet gemileri madde metni kapsamında ele alınmadığından, Sözleşme uyarınca, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin söz konusu yargı bağışıklığından yararlanamayacakları kabul edilmiştir.

SSCB’ne ait Karpinskaya isimli bir konteynırın Denizcilik Bankasına ait Harbiye Vapuruna çarpması sonucunda açılan bir davada gemi adına herhangi bir bağışıklık talebinde bulunulmamıştır.³⁹ SSCB’ne ait Krivbass isimli bir tanker 28 Nisan 1980 tarihinde karaya oturarak Deniz Kuvvetleri K.lığına ait bir sistemin zarara uğramasına neden olmuştur. Söz konusu zararın tazmini için açılan davada ve gemi adına yapılan takibatta, gemi için herhangi bir bağışıklık talebinde bulunulmamıştır.⁴⁰

2. Özel Kişilere Ait Olan Gemiler

Özel kişilere ait olan gemileri, ticari amaçla kullanılan gemiler (Tanker, kuru yük, Ro-Ro, balıkçı gemileri, vb.) ile ticari amaç dışında kullanılan gemiler (yatlar, özel araştırma ve eğlence gemileri, dernek gemileri, spor amaçlı gemiler) olmak üzere iki şekilde sınıflamak mümkündür.

38 ADS’nde, bir devletin sahip olduğu veya işlettiği ve sadece gayri ticari devlet hizmetleri maksadıyla kullanılan gemilerin, açık denizde bayrak devleti dışındaki devletlerin yargı yetkisinden bağışık oldukları belirtilmiştir (m.9). Ancak, ticari amaçla kullanılan devlet gemileri madde metni kapsamında ele alınmadığından, Sözleşme uyarınca, ticari amaçla kullanılan devlet gemilerinin söz konusu yargı bağışıklığından yararlanamayacakları kabul edilmiştir.

39 İstanbul 5.Asliye Ticaret Mahkemesinin 1982/52 sayılı ihtiyati haciz kararı; İstanbul 2.Asliye Ticaret Mahkemesinin 1981/543 sayılı dosyası; Çanakkale Asliye Hukuk Mahkemesinin 1981/275 sayılı dosyası. Aslan Gündüz, **Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk**, İstanbul, 1984, s.302.

40 loc.cit.

Türk Ticaret Kanununa 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” sayılacaktır (TTK, m.931(2)).⁴¹

B. BAYRAK DEVLETİ YETKİSİ

1. Bayrak Devleti Kuralı

Bayrak Devleti Kuralı (Flag law), her devletin kendi ulusal yetkisi altında bulunan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olması kuralına verilen addır. Bu kurala göre, açık denizde seyreden bir gemi üzerinde ilke olarak yalnızca uyruğunda bulunduğu devletin münhasır egemen yetkileri geçerli olmaktadır (BMDHS m.92/1 ve 94; ADS m.6/1).

Devletler, gemilere tabiiyetini verme, gemilerin kendi ülkesinde tescili ve kendi bayrağını çekme hakkına sahip olmaları için gerekli şartları tespit edeceklerdir. Gemiler bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin tabiiyetine sahip olacaklardır. BMDHS’nde, devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunması gerektiği ve her devletin, bayrak çekme hakkını verdiği gemilere bununla ilgili belgeleri vereceği belirtilmiştir (BMDHS m.91; ADS m.5).

BMDHS’nin 92. maddesi uyarınca hiçbir devlet bir anlaşmaya dayanmadıkça, açık denizde yabancı bir gemi üzerinde ceza yargılaması gerçekleştiremez.⁴² Sözleşmenin 27. maddesinde devletlerin karasularında yargılama yetkilerine kısıtlamalar getirilmiştir.⁴³

41 Mülga TTK’na göre; “Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından veya kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.” Mülga TTK, m.816(2).

42 BMDHS m.92(1): “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...”

43 BMDHS m.27(1): “Karasularından geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunulması amacıyla sahildevlet devlet aşağıdaki durumlar dışında cezai yargı yetkisini kullanmamalıdır: a. Eğer suçun sonuçları sahildevlet devlete uzanıyorsa; b. Eğer suç ülkenin barışın veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise; c. Eğer yerel makamların yardımı gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir

Ancak BMDHS, Bayrak Devleti Kuralına getirilen tarihi istisnayı tanımakta ve bir geminin haydutluğa karıştığını tespit edilen her devlete yargılama yetkisini vermektedir.⁴⁴

İlgili sözleşmelerde, açık denizde yetki boşluğunun engellenmesi maksadıyla devletlere ulusal yetkileri altındaki gemiler üzerinde yetkiler tahsis edilmiştir. Gemiler tek bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası andlaşmalarda ve BMDHS’nde açıkça belirtilen istisnalar dışında, açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır. BMDHS, mülkiyetin gerçekten nakli veya sicilde değişiklik durumları haricinde bir geminin yolculuk sırasında veya bir limanda bayrağını değiştirmesini yasaklamaktadır (BMDHS m.92/1; ADS m.6/1). Sözleşmede ayrıca, iki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir geminin, bu tabiiyetlerden hiç birini diğer devletlere karşı ileri süremeyeceği ve tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem göreceği ifade edilmiştir (BMDHS m.92/2; ADS m.6/1).

BMDHS’nde, her devletin, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacağı (m.94/1); özellikle kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabıtları ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacağı belirtilmiştir (m.94/2).

Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devletin, olayları bayrak devletine rapor etme imkânı bulunmaktadır. Böyle bir rapor alan bayrak devletinin, konuyu soruşturarak gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü bulunmaktadır (BMDHS m.94/6).

Her devletin, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına mal olan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan

diplomasi ajanı, veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise; veya d. Eğer bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise...”

44 Guy Manchuk, “The Law of the Flag and Maritime Criminal Jurisdiction: A New Role To Replace an Outdated, Inconvenient Doctrine”, **Tulane Maritime Law Journal** (32 Tul.Mar.L.J.221), 2007, s.1.

veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda yürütülecek bir soruşturma açılmasını emretme yükümlülüğü vardır (BMDHS m.94/7).

Türk Ceza Muhakemesi Kanununda deniz, hava ve demiryolu taşıtlarında veya bu taşıtlarla işlenen suçlarda yetki konusu düzenlenmiştir (m.15). Düzenlemede; a. Suçun, Türk bayrağını taşıma yetkisine sahip olan bir gemide veya böyle bir taşıt Türkiye dışında iken işlenmiş olması halinde, geminin ilk uğradığı Türk limanında veya bağlama limanında bulunan mahkemenin yetkili olacağı; b. Türk bayrağını taşıma hakkına sahip olan hava taşıtları ile demiryolu taşıtları hakkında da bu hükmün uygulanacağı; c. Ülke içerisinde deniz, hava veya demiryolu taşıtlarında ya da bu taşıtlarla işlenen suçlarda, bunların ilk ulaştığı yer mahkemesinin de yetkili olacağı; d. Çevreyi kirletme suçunun, yabancı bayrağı taşıyan bir gemi tarafından Türk kara suları dışında işlendiği takdirde, suçun işlendiği yere en yakın veya geminin Türkiye'de ilk uğradığı limanın bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olacağı ifade edilmiştir.⁴⁵

2. Gemilerin uyrukluğu

Denize kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemileri açık denizde seyrüsefer ettirme haklarının bulunduğu kabul edilmektedir (BMDHS m.90; ADS m.4).

ADS'nde, her devletin, gemilere uyrukluğ verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşıma hakkına ilişkin gerekli şartları tespit edeceği belirtilmiştir (BMDHS m.91/1; ADS m.5/1). Maddede ayrıca, gemi ile devlet arasında "gerçek bağ"

⁴⁵ Her biri değişik mahkemelerin yetkisi içinde bulunan bağlantılı ceza davaları, yetkili mahkemelerden herhangi birisinde birleştirilerek görülebilecektir. Bağlantılı ceza davalarının değişik mahkemelerde bakılmasına başlanmış olursa, Cumhuriyet savcılarının istemlerine uygun olmak koşuluyla, mahkemeler arasında oluşacak uyuşma üzerine, bu davaların hepsi veya bir kısmı bu mahkemelerin birinde birleştirilebilecek; uyuşmazsa, Cumhuriyet savcısı veya sanığın istemi üzerine ortak yüksek görevli mahkeme, birleştirmeye gerek olup olmadığına ve gerek varsa hangi mahkemede birleştirileceğine karar verecek; birleştirilmiş olan davaların ayrılması da bu suretle olacaktır (CMK m.16).

bulunması ve devletin idari, teknik ve sosyal konularda bayrağını taşıyan gemi üzerinde etkin şekilde yetki ve kontrol uygulaması gerektiği ifade edilmektedir.

6102 sayılı TTK’nda hangi gemilerin Türk Bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüğü düzenlenmiştir. Kanunun 940. maddesine göre;

“a. Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker.

b. Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir.

c. Birden fazla kişiye ait olan gemiler; i. Paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, ii. Elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

d. Türk kanunları uyarınca kurulup da; i. Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması, ii. Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

e. Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.”

Türk Bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğünün istisnaları, TTK’nun 941. maddesinde düzenlenmiştir. Bu kapsamda;

“a. Bir Türk gemisi, kendilerine ait olduğu takdirde Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedeceği kişilere, en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmış olursa, malikin istemi üzerine Denizcilik Müsteşarlığı, bırakma süresince, o ülke kanunları buna imkân sağlıyorsa geminin yabancı bayrak çekmesine izin verebilir. Bu izin sona ermedikçe veya kanuni sebeplerle geri alınmadıkça gemi Türk Bayrağı çekemez.

b. Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Denizcilik Müsteşarlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür.”

TTK’nun yukarıda belirtilen 940. maddesi ve 941. maddesinin ikinci fıkrasında yazılı şartlardan birinin ortadan kalkmasıyla gemi, Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedecektir.⁴⁶

a. Uyruksuz Gemiler

Bir gemi tarafından taşınan bayrak, geminin tabiiyetinde olduğu devlete bağlılığının ve o devletin korumasının bir göstergesidir. Gemide belirli bir devletin vatandaşı olan mürettebatın mevcut ya da mevcut olmayışı, geminin tabiiyetinde belirleyici değildir.⁴⁷

Sadece bayrağın gösterilmesi ve tabiiyet iddiasında bulunulması, bir geminin belirli bir devlete tescilli olduğunun kanıtı olarak kabul edilemeyecektir.⁴⁸ Gemilerinin tabiiyetlerinin belirlenmesi için gerekli delillerin, bayrak devleti tarafından tanzim edilmesi gereken ve gemide taşınan dokümanlarda bulunması gerektiği uluslararası hukukun kabul görmüş bir kuralıdır. Her devletin, tabiiyetini taşıma hakkı olan gemilere hangi şartlarda gerekli dokümanların verilebileceğini belirleme hakkı bulunmaktadır.⁴⁹

46 Söz konusu durum gecikmeksizin Denizcilik Müsteşarlığına bildirilecektir. Müsteşarlık en çok altı ay için daha geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilecektir. TTK, m.942.

47 L’Institut de Droit International, Declarations on the Legal Status of Merchant Vessels, m.4, 1896; Laura L. Roos, “Stateless Vessels And The High Seas Narcotics Trade: United States Courts Deviate From International Principles Of Jurisdiction”, **Maritime Lawyer** (9 Maritime Lawyer 273), Vol.9, 1984, s.279.

48 M.McDougal & W.Burke, **The Public Order of the Oceans**, s.1121, 1962; ibid, s.279.

49 ADS m.5: “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, idarî, teknik ve sosyal meselelerde

Geminin tabiiyetini belirleyen dokümanların bayrak devleti dışındaki devletlerce teyit edilmesi, ancak uluslararası hukuk tarafından tanınan yanaşma hakkı kapsamında gerçekleştirilebilir. Açık denizde yabancı bir ticaret gemisine rastlayan bir harp gemisi, yabancı bir bayrak taşıdığı, veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde, geminin gerçekte harp gemisi ile aynı tabiiyette olduğundan şüpheyi gerektirecek makul bir sebep olması halinde bu gemiye yanaşmakla haklı kabul edilecektir.⁵⁰

Tabiiyet konusu, bir geminin belli bir devletin bayrağını gösterdiği, ancak hiçbir doküman tedarik etmediği, gösterdiği bayraktan farklı bir devletin dokümanlarını taşıdığı ya da dokümanlarının gününün geçtiği durumlarda çok daha karmaşık bir hale gelmektedir. Böyle durumlarda, geminin, taşıdığı bayrağın tabiiyetinde olduğu varsayılacak ve bu devlet ile irtibata geçilerek, söz konusu geminin tabiiyeti konusunda bilgi alınabilecektir.⁵¹ Dokümanların gününün geçmiş olması birçok devlet tarafından tabiiyetin reddini gerektirmemektedir. ABD'nin de dahil olduğu birçok devlet, dokümanlarının gününün geçmiş olduğu gemileri kendi tabiiyetinde kabul etmeye devam etmektedir. Bayrak devleti tarafından, geminin tabiiyetinin teyidi kabul edilmemesi halinde, geminin tabiiyetsiz olduğu kabul edilecektir.⁵²

bayrağını taşıyan gemi üzerinde etkin şekilde yetki ve kontrol icra etmelidir. 2. Her bir Devlet, bayrağını çekme hakkı bahsettiği gemilere o amaçla belgeler verecektir.”

50 ADS m.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 girdiğinden; veya c. Yabancı bir bayrak taşıdığı, veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde, geminin gerçekte harp gemisi ile aynı tabiiyette olduğundan şüpheyi gerektirecek makul 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 yanaşılan geminin bu şüpheleri haklı çıkaracak herhangi bir hareketi yapmamış olması şartıyla gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp veya zarar tazmin edilecektir.”

51 C. Anderson, “Jurisdiction Over Stateless Vessels on the High Seas: an Appraisal Under Domestic and International Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 13 J. Mar. L. & Com.,1982, s.340; Roos, op.cit., s.280.

52 Panama bayraklı bir geminin personeli tarafından geminin Panama tabiiyetinde olduğu öne sürülmüş, ancak gemi gerçekte Panama’ya kayıtlı olmadığından, tabiiyetsiz olduğu kabul edilmiştir, Anderson, s.340; Roos, op.cit., s.280.

Bir geminin tabiiyetsiz olması için iki farklı durum daha mevcuttur. İlki, açık denizlerde bir geminin tabiiyetini değiştirmesi,⁵³ uluslararası hukuk tarafından yasaklanmıştır ve bu durumda gemi tabiiyetsiz olarak kabul edilecektir.⁵⁴ BMDHS (m.92/2) ve ADS (m.6/2) uyarınca, iki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden gemiler, söz konusu uyruklukları herhangi bir devlete karşı ileri süremeyecek ve uyruksuz gemi ile aynı muameleye tabi tutulabileceklerdir. İkinci durum, bir geminin bayrak taşıyamaması, tek başına tabiiyetsiz olarak kabul edilmesi için yeterli değildir. Tabiiyete ya da ana limanına ilişkin olarak herhangi bir işaret taşımayan bir geminin tabiiyetsiz olarak kabul edilmesi için, herhangi bir tabiiyet öne sürülmemesi ya da tabiiyetinde olduğu öne sürülen devletle irtibata geçilmesi ve bu devletin söz konusu geminin tabiiyetini inkar etmesi gerekmektedir.⁵⁵

b. Sahte Uyrukluk

Muscat Dhows davasında Sürekli Hakem Mahkemesince, her bağımsız devletin, özel bir teknenin kendi uyrukluğuna geçmesi için gereken şartları belirleyebileceği belirtilmiştir. Bu şekilde devlet, uyrukluğuna tabi olacak olan tekne üzerinde otorite ve sorumluluk sahibi olacaktır. Gemilerin tabiiyeti, denizlerde kamusal düzenin temini için oldukça önemlidir. Bu kapsamda denizde tabiiyetini hileli bir şekilde değiştiren ya da tabiiyetsiz dolaşan gemilere karşı cezai tedbirler uygulanabilmektedir. 1894 tarihli İngiliz Ticari Gemiciliği Kanununun 69. Bölümünde, İngiliz bayrağını kanunsuz şekilde kullanan gemilerin hükümdar tarafından haczedilebileceği belirtilmiştir. Naim-Molvan v. Attorney General For

53 ADS m.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 tescil 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 gemi ile aynı muameleye tabi tutulabilir.

54 United States v. Dominguez, 604 F.2d 304,308 (4th Circ.1979) (Sea Crust adlı gemi, açık denizde tabiiyetini değiştirmeye teşebbüs ettiğinden, tabiiyetsiz gemi olarak kabul edilmiştir.); Roos, op.cit., s.280.

55 Roos, op.cit., s.280.

Paletsine davasında, İngiliz Özel Meclisince, birbiri ardına değişik devletlerin bayraklarını taşıyan ve tabiiyetini kanıtlayacak bir dokümana sahip olmayan bir geminin, uluslararası hukuk ihlal edilmeksizin müsadere edilebileceği ifade edilmiştir.⁵⁶

TTK'nun beşinci kitabı kapsamında deniz ticaretine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Geminin kimliğine ilişkin hükümler söz konusu kitabın ikinci bölümünde belirlenmiştir. Geminin kimliğine ilişkin ceza hükümleri 947-952. maddelerde tespit edilmiştir. Düzenleme kapsamında, kanuna aykırı şekilde bayrak çekme, tasdikname veya şahadetname almadan ve gemide bulundurmadan bayrak çekme, harp gemileri ile istihkâmlar önünde ve limanda bayrak çekmemek ve geminin adının ve bağlama limanının yazılmaması, suç oluşturan fiiller olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda öngörülen cezalar şunlardır (TTK, m.947-951):

a. “Türk Bayrağı çekme hakkı olmamasına rağmen Türk Bayrağı çeken veya Türk Bayrağı çekmesi gerekirken başka bir devletin bayrağını çeken geminin kaptanı altı aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılır.”

b. “945 inci maddede yazılı gemiler hariç, gemi tasdiknamesini veya onun onaylı suretini yahut bayrak şahadetnamesini almaksızın Türk Bayrağı çeken geminin kaptanı, dört aya kadar hapis veya ikiyüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılır. Gemi tasdiknamesi veya onun onaylı sureti veya bayrak şahadetnamesini gemide bulundurmayan kaptan iki aya kadar hapis veya yüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılır.”

c. “Harp gemileri ile sahil istihkâmları önünde ve Türk limanlarına girerken veya çıkarken ticaret gemisine bayrak çekmeyen kaptan üç aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılır.”

d. “Sicile kayıtlı bir geminin bordasının iki yanına adının, kıçına da adı ile bağlama limanının usulüne uygun olarak yazılması yükümlülüğüne uymayan kaptan üç aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılır.”

56 Peter D. Clark, “Criminal Jurisdiction Over Merchant Vessels Engaged In International Trade”, **Journal of Maritime Law & Commerce** (11 J. Mar. L. & Com. 219), 1979-1980, s.224.

Ancak, Kanuna göre, tanımlanan suçlar dolayısıyla cezaya hükmolunabilmesi için, fiilin kasten işlenmesi gerekecektir (TTK, m.951). Yukarıda (a) ve (b) maddelerinde öngörülen fiiller, yabancı bir ülkede veya açık denizde bir Türk veya yabancı tarafından işlenmiş olsa bile cezalandırılacaktır (TTK, m.952).

3. Bayrak Devletlerinin Sorumlulukları

ADS'nde, her devlete denizde güvenliği sağlamak üzere kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili belirli tedbirleri alma sorumluluğu getirilmiştir (ADS m.10/1). Bayrak devletlerinin özellikle, sinyallerin kullanımı, haberleşmenin idamesi ve çatmaların önlenmesi, geçerli milletlerarası belgeleri dikkate alarak gemilerin mürettebat donatımı, mürettebatın çalışma şartları, gemilerin inşası, teçhizatı ve denize elverişliliği ile ilgili konularda gerekli tedbirleri alması gerekmektedir.⁵⁷

Her devletin, kendi bayrağını taşıyan gemilerin açık deniz altındaki sualtı kablo ve boru hatlarına zarar vermesini önlemek maksadıyla gereken tedbirleri almakla yükümlü bulunmaktadır. ADS'nde; her devletin, bayrağını taşıyan bir geminin veya yargı yetkisine tabi bir kişinin; a. Kasten veya ihmalen açık deniz altındaki bir sualtı kablosunu, telgraf veya telefon haberleşmesini kesecek veya engelleyecek tarzda koparması veya zarar vermesinin, b. Benzer şekilde bir sualtı kablosunun veya yüksek voltaj kablosunun koparılması veya zarar görmesinin cezalandırılabilir bir suç olacağını sağlayacak gerekli teşrii tedbirleri alacağı belirtilmiştir (ADS m.27). Ancak maddenin devamında, söz konusu hükmün, 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 uygulanmayacağı ifade edilmiştir.⁵⁸

BMDHS (m.115) ve ADS (m.29) uyarınca; her devlete, sualtı kablosuna veya boru hattına zarar vermemek maksadıyla bir demir veya ağ ya da diğer herhangi bir balıkçılık

⁵⁷ Her devlet denizde güvenliği sağlamak maksadıyla belirtilen tedbirleri alırken, genel kabul görmüş uluslararası kurallara riayet etmesi ve bunlara riayet edilmesi için gerekli tedbirleri alması gerekmektedir, ADS m.10/2.

⁵⁸ Ayrıca bkz. BMDHS m.113.

edevatını feda ettiğini ispat edebilen gemi sahiplerinin kaybını, bütün makul tedbirleri önceden almış olmaları şartıyla, kablo veya boru hattı sahipleri tarafından tazmin edilmelerini sağlayacak gerekli kanuni tedbirleri alma yükümlülüğü getirilmiştir.

4. Kolay Bayrak Uygulaması ve Kolay Bayrak Devletlerinin Deniz Güvenliğine Olumsuz Etkileri

İkinci Dünya Savaşına kadar ticari gemilerin tamamına yakını, kendi devletlerinin bayraklarını taşımaktaydı. Ancak, ABD'deki gemi sahipleri başta olmak üzere gemi sahipleri, gemilerini gevşek düzenlemeler ve vergi avantajları sağlayan devletlere tescil ettirmeye başlamışlardır. En büyük beş tescil devletine (Panama, Liberya, Bahamalar, Yunanistan ve Marşal Adaları) tescilli gemilerin toplam tonajı, dünya filosunun yüzde 49,3'ünü teşkil etmektedir.⁵⁹ Bu durum, dünya deniz ticaret filosunun yarısının kolay bayrak devletlerine tescil edilmiş olduklarını göstermektedir.

Günümüzde en büyük on deniz ticaret filosundan altısının deniz kuvvetleri oldukça zayıf seviyededir.⁶⁰ Ticaret gemileri, uyuşandaki gemilere ilgili kanunları uygulama konusunda isteksiz ya da yeteneksiz devletlerin bayrağı altında seyretmektedirler. Kolay bayrak

59 Panama'ya tescilli gemilerin toplam tonajı 252,6 milyon dwt (Dünya toplam tonajının yüzde 22,6'sı), Liberya'ya tescilli gemilerin toplam tonajı ise 117 milyon dwt (Dünya toplam tonajının yüzde 10,5'i)'dur.

60 2008 yılı verilerine göre, en büyük on deniz ticaret filosuna sahip devletler şunlardır. Panama, Liberya, Çin, Malta, Singapur, Bahamalar, Antigua ve Barbuda, Hong Kong, Rusya, Marşal Adalarıdır. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html>; son ziyaret tarihi: 18 Şubat 2010. Panama Deniz Kuvvetleri, sadece sahil güvenlik gemilerinden müteşekkildir (**Jane's Fighting Ships, 2007-2008**, s.568-570); Liberya'nın donanması hakkında Jane's Fighting Ships'te herhangi bir bilgiye yer verilmemiştir. Malta, sahip olduğu küçük devriye aracı filosunu öncelikle sahil güvenlik olarak kullanmaktadır (**Jane's Fighting Ships, 2007-2008**, s.483-484); Bahama donanması sahil devriye gemilerinden oluşmaktadır (**Jane's Fighting Ships, 2007-2008**, s.39-40); Antigua ve Barbuda donanması, sahil güvenlik olarak faaliyet göstermekte olup, sekiz gemi ve toplam üç subaydan müteşekkildir, (**Jane's Fighting Ships, 2007-2008**, s.9-10). Halen, kendi devletinin bayrağını taşıyan gemilerden oluşan en büyük deniz filoları ise; Japonya (6.447 gemi), ABD (6.419 gemi), Endonezya (4.477 gemi), Çin Halk Cumhuriyeti (3.816 gemi) ve Rusya Federasyonu (3.461 gemi)'na aittir.

devletleri, yumuşak kolluk tedbirleri ile, gemi sahiplerini tescil konusunda cezptirmektedirler.⁶¹

Kolay bayrak devletlerinin, gemilerinde işlenen suçlarla mücadelede isteksiz davranmaları önemli sorunlara yol açmaktadır. Gevşek kolluk uygulamaları, gemi sahiplerinin mürettebatı daha fazla gereksiz risk almaya zorlamalarına yol açmaktadır. Böyle bir ortamda gemi sahipleri mürettebatını her an vazgeçilebilir kişiler olarak görmektedirler. 2001 yılında Malta bayrağı taşıyan M/V Kristal gemisinin kaptanı, gemi sahibinin zaman baskısı nedeniyle, ağır fırtına şartlarında son süratle seyretmiş ve gemi ortadan ikiye bölünmüştür. Olayda mürettebatın üçte biri hayatını kaybetmiştir. Sigorta şirketleri, kazazedelerin aileleri ile dava açmama garantisi karşılığında peşin para vermek suretiyle anlaşmışlardır. Malta'nın olaya ilişkin soruşturma açmaması, bu zayıf kolluk uygulamasına iyi bir örnektir.⁶²

Bayrak Devleti Kuralı, denizcileri terörizm olgusundan koruma konusunda da yetersiz kalmaktadır. Kolay bayrak devletleri, tehlikeli kargonun taşınmasını önleyecek yeterli sorumluluğu taşıyamamaktadır. Sorumlu devletler tarafından deniz ceza yargılamasının yeterince sağlıklı bir şekilde uygulanması halinde, denizcilerin daha iyi korunması mümkün olabilecektir.

5. Bayrak Devletlerinin Münhasır Yetkisi

Bayrak devletinin açık denizlerdeki münhasır yetkisi, bir uluslararası teamül hukuku kuralı olarak kabul edilmektedir. Açık denizlerde seyreden gemiler, ilke olarak bayrağını taşıdığı devletin münhasır yetkisine tabi bulunmaktadır. Söz konusu yetki, geminin uyrukluğu dolayısıyla devletin kişisel yetkisine dayanmaktadır. Hukuk, ceza ve idare bakımından gemi, bayrak devletinin yargısına tabi bulunmaktadır. Bu yasa gereğince

61 Manchuk, op.cit., s.2.

62 loc.cit.

gemide bayrak devletinin yasaları uygulanacak, kaptan açık denizde bayrak devleti adına bazı yetkiler kullanacak ve diğer devletler bu gemilere müdahale edemeyecektir.⁶³

ADS'ne göre (m.6/1), gemiler sadece bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası antlaşmalarda ve söz konusu maddede açıkça öngörülen istisnai durumlar dışında, açık denizde münhasıran kendi yargı yetkisine tabi olacaklardır. Sözleşmede ayrıca, bir geminin gerçek bir mülkiyet devri veya tescil yeri değişikliği hali dışında bir yolculuk esnasında veya bir uğrak limanda bayrağını değiştiremeyeceği ifade edilmiştir (ADS m.6/2).

1952 tarihli Çatmalarda Cezai Yargı Yetkisine İlişkin Brüksel Sözleşmesi ile bayrak devletinin münhasır yetkisi kabul edilmiştir. ADS ve BMDHS ile mağdur geminin devletine yargı yetkisi tanınmamıştır. Söz konusu sözleşmelerde, bayrak devleti ile suçlunun uyuğunda bulunduğu devletin yargı yetkisi benimsenmiştir.

BMDHS'nde, kaptanın veya geminin hizmetinde bulunan diğer herhangi bir kimsenin cezai veya disiplin sorumluluğunu gerektiren açık denizdeki bir çatma veya gemiyle ilgili diğer herhangi bir seyrüsefer olayında, bu gibi kişilere karşı bayrak devletinin ya da vatandaşı oldukları devletin kazai veya idari mercilerinden başka herhangi bir merci önünde hiçbir ceza veya disiplin takibatı yapılamayacağı belirtilmiştir (BMDHS m.97/1; ADS m.11/1).

BMDHS (m.97/3) ve ADS (m.11/3) gereğince, bayrak devletinin mercileri dışında hiçbir merci soruşturma tedbiri olarak dahi, hiçbir gemiye el koyulmasını ya da yakalanmasını emredemeyecektir.

6. Bayrak Devletlerinin Münhasır Yetkisinin İstisnaları

Gemilerin bayrak devletlerinin taraf oldukları sözleşmeler, bazı durumlarda açık denizlerde bu devletlerin münhasır yetkilerine istisna getirmektedirler. 1969 tarihli Açık Denizde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara İlişkin Müdahale Sözleşmesi, 1988 tarihli Narkotik Uyuşturucuların ve Psikotropik Maddelerin Yasadışı Trafikine Karşı Birleşmiş

63 Sur, op.cit., s.345.

Milletler Sözleşmesi gibi sözleşmeler, açık denizde belli durumlarda bayrak devletlerinin münhasır yetkilerine istisna getirmektedir. BMDHS, teamül hukuku kuralı olarak kabul edilen istisnalara, açık denizden izinsiz yayın yapılması ve açık denizde meydana gelen kirlilik olaylarına müdahale hakkını da dahil etmiştir.⁶⁴

a. Açık Denizde Meşru Müdafaa Hakkı

Devletlerin açık denizde bulunan yabancı gemilere karşı meşru müdafaa hakkına dayanarak müdahalede bulunabilecekleri kabul edilmektedir. ADS ve BMDHS’nde meşru müdafaa hakkı düzenlenmemiştir. Ancak, söz konusu hakkın teamül hukukundan kaynaklanan bir hak olarak açık denizde de geçerli olduğu ve bayrak devletinin münhasır yetkisinin bir istisnasını teşkil ettiği kabul edilmektedir.⁶⁵

b. Sıcak Takip Hakkı

(1) Sıcak Takip Hakkının Tanımı ve Kodifikasyonu

Sıcak takip (Hot Pursuit), bir yetki alanı içerisinde kolluk hareketinden kaçtığından şüphelenen yabancı gemilere karşı, yetkinin olumlu yönde genişlemesini temin eden uluslararası hukuk doktrini⁶⁶ Sıcak takip birkaç yüzyıl boyunca devletlerin uygulamalarında görülmüş ve örf adet hukukunda gelişme göstermiştir. Bu doktrin ilk olarak ADS’nin 23. maddesinde⁶⁷ kodifiye edilmiştir. ADS’nde belirlenen hususlar,

64 Derya Aydın Okur, “Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi”, **Doktora Tezi**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul, 2008, s.35-36.

65 1969 tarihli Açık Denizde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Milletlerarası Sözleşme, m.1.

66 Robert C. Reuland, “The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Convention”, **VA Journal of International Law**, 33 VA.J.INT’L L. 557, 1993, s.557; Vasilios Tasikas, “Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations”, **Tulane Maritime Law Journal** (29 Tul. Mar. L. J. 59), Vol.29, s.68.

67 ADS, m.23(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 takip yabancı gemi veya botlarından birisi takib eden Devletin iç sularında veya kara sularında veya bitişik bölgesi içinde olduğu zaman

BMDHS'nin 111. maddesinde, özellikle münhasır ekonomik bölge gibi yetki alanlarına ilişkin olmak üzere, küçük değişikliklerle yer almıştır.

BMDHS'nin 111. maddesinde tanımlandığı gibi, sıcak takip, münhasır bayrak devleti yetkisinin çok dar bir istisnasını teşkil etmektedir.⁶⁸ Bu yerleşik kural, uluslararası hukuka göre seyrüsefer serbestisinden yararlanan bir geminin, sadece münhasır bayrak devleti yetkisine tabi olduğunu belirtmektedir.⁶⁹ Sıcak takibin bu normdan ayrıştığı husus, askeri ve hükümete bağlı kolluk birimlerine, kıyı devletinin deniz yetki alanında deniz kanunlarını ihlal ettiğinden şüphelenilen yabancı gemileri izleme ve tutuklama izni vermesidir.

Devletlerin açık denizde herhangi bir uyrukluğunu gözetmeksizin denetleme ve kimi durumlarda kovuşturarak cezalandırma yetkilerini kullanabilecekleri konular, şu uluslararası suçlara ilişkin olabilmektedir: a. Deniz haydutluğu, b. Köle ticareti, c. Uyuşturucu madde kaçakçılığı, d. Açık denizden ses ya da görüntü aracılığıyla yapılan izinsiz yayınlar.

Söz konusu durumlara ilişkin olarak bir geminin suç işlemesi olasılığı ciddi bir şekilde mevcut ise, geminin uyruğu dikkate alınmaksızın herhangi bir devletin devlet gemisinin denetimde bulunma hakkı mevcut olacaktır. Bu yetkiler iki şekilde kullanılabilir: a. Yetkili üçüncü devlet gemisi tarafından geminin kimliğinin incelenmesi (Right of approach); bu durumda geminin bulundurulması gereken belgeleri incelenir; b. Gerekliğinde

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 ihlâl edilmiş olması şartıyla ancak takibe gidilebilir.”

68 Craig H. Allen, “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices”, **Ocean Development and International Law**, 20 Ocean Dev.&Int'l Law, 1989, s.309; Tasikas, op.cit., s.71.

69 Münhasır bayrak devleti yetkisi, ADS'nin 6. maddesinde ve BMDHS'nin 92(1).maddesinde düzenlenmiştir. Ayrıca bkz. Ian Brownlie, **Principles of Public International Law**, Clarendon Press, 4.Baskı, 1990, s.238; D.P.O'Connell, **International Law**, Stevens & Sons, 2.Baskı, 1970, s.645-647; Tasikas, op.cit., s.71.

ise, yetkili üçüncü devlet gemisi görevlilerince, yabancı ticaret gemisinin her yeri, taşıdığı mallar da denetlenebilir (Ziyaret hakkı; right of search).

I'M ALONE (Kanada-ABD) davasına konu olan olayda, Kanada'da kayıtlı bir İngiliz yelkenli gemisi olan I'M ALONE'a, Louisiana sahilinin 10 mil kadar açığında seyrederken, ABD'de içki yasağının uygulandığı bir dönemde içki kaçakçılığı şüphesi sonucu ABD'ye ait WOLCOTT isimli bir sahil güvenlik gemisi tarafından durması emredilmiştir. I'M ALONE uyarıyı dinlemeyip yoluna devam edince, önce WOLCOTT ardından da DEXTER adlı sahil güvenlik gemilerince takip edilmiştir. Sahil güvenlik gemileri, I'M ALONE'u ABD sahilinin 200 milden daha fazla bir mesafe açıklarında yakalamışlardır. Ancak I'M ALONE'un durmamakta ısrar etmesi neticesinde, DEXTER adlı gemi tarafından ateş edilerek batırılmıştır. Ateş sonucu, geminin kargosu denize dökülmüş ve bir mürettebat da hayatını kaybetmiştir. ABD olayın, daha önce ABD ile İngiltere arasında imzalanan ve ABD yetkilileri tarafından karasuları dışında ve İngiliz bayrağı taşıyan gemilerin durdurulabilmesine izin veren 1924 Konvansiyonu uyarınca mümkün olduğunu belirtmiştir. Davaya ilişkin kararda, ABD tarafından Kanada hükümeti ile kaptan ve mürettebatına tazminat ödenmesine hükmedilmiştir.⁷⁰

70 Komisyon üyelerinin ortak nihai raporu: "Komisyon üyeleri verdikleri ara raporda geminin batırılışının Konvansiyon'a göre haklı gösterilemeyeceği sonucuna vardılar. Komisyon şimdi bunun uluslararası hukukun herhangi bir prensibine göre de haklı kılınamayacağını ilave etmek istemektedir. Bizim bulgumuz, Eylül 1928'den batırıldığı tarihe kadar geçen süre içinde I'm Alone'un Kanada siciline kayıtlı bir İngiliz gemisi olmakla beraber, de facto olarak tamamını ya da neredeyse tamamını Birleşik Devletler vatandaşlarının oluşturduğu ve birlikte hareket eden bir grup kişinin mülkiyetinde olduğu, onlar tarafından denetlendiği, tüm kritik zamanlarda idare olunduğu ve hareketlerinin yönlendirildiği ve kargosuna vaziyet edildiği görülmektedir. Gruptan bazı kişilerin Birleşik Devletler vatandaşı olmaması ihtimali bu şartlar altında kanaatimizce pek de önemli değildir. Bu gerçekler ışığında, Komisyon üyelerine göre geminin, ya da kargonun kaybı karşısında hiçbir tazminat ödenmesi gerekmez. Ne var ki Birleşik Devletler Sahil Muhafaza yetkilileri tarafından geminin batırılması eylemi, daha önce de belirttiğimiz üzere, kanunsuz bir harekettir ve Komisyon üyelerine göre A.B.D. bunun kanunsuzluğunu resmen kabul etmeli ve Kanada Hükümetinden özür dilemeli ve ayrıca Kanada Hükümetine maddi zarar tazmini olarak 25 bin \$ ödemelidir. Komisyon üyeleri, hiçbir içki kaçakçılığı gibi yasadışı bir işe bulaşmamış olan kaptan ve gemi mürettebatının yararına Birleşik Devletler tarafından Kanada Hükümetine ödenmesi gereken tazminat konusunda mutabıktırlar. Komisyon üyeleri 25 bin \$ tutarında bir ek tazminatın ödenmesini tavsiye eder.;" Gündüz, op.cit. s.548-550.

(2) Sıcak Takip Hakkının Kapsamı

Kıyı devletinin yetkili mercilerinin, yabancı bir geminin kendi milli mevzuatını ihlal ettiğine inanması için haklı sebepleri olması durumunda, bu devlet yabancı gemiyi sıcak takip hakkına sahip olacaktır (BMDHS m.111; ADS m.23).

Sıcak takibe konu olan gemiler bakımından, sözleşmelerde gemi için ship ya da boat yerine “craft” terimi kullanılmıştır. Craft kelimesi, diğerlerine nazaran daha genel bir anlam taşımakta olup, gemilerin yanı sıra hava araçlarını ifade etmek amacıyla da kullanılmaktadır. Bu terimin tercih edilme sebebinin, bir ana gemi ile birlikte olan diğer gemilerin de kural olarak sıcak takibe konu olurken, ana geminin beraberindeki uçakların sıcak takibin dışında kalmasını önleme düşüncesi olduğunu değerlendirmekteyiz.⁷¹

Kıyı devletlerinin bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yetkileri, yabancı bayrak taşıyan, birden fazla bayrak taşıyan veya bayraksız gemiler üzerindeki yetkilerinden daha kapsamlı olduğundan; kıyı devletlerinin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde sıcak takip uygulamasının anlamı olmayacaktır. Birden fazla bayrak taşıyıp, bu bayraklardan biri kıyı devletine ait olan bir gemi, kıyı devletine karşı yabancı devlet bayrağını öne süremeyeceğinden, söz konusu gemi hakkında da sıcak takibin işletilmesi anlamsız olarak değerlendirilebilir.⁷²

BMDHS, izlemenin haklı gösterilemediği şartlarda, karasuları dışında durdurulmuş veya tutuklanmış bir geminin bu yüzden maruz kalması muhtemel her türlü kayıp veya zararın tazmin edilmesi yükümlülüğü getirmektedir (BMDHS 111/8).

(3) Sıcak Takibin Uygulanabilmesi İçin Oluşması Gereken Koşullar

BMDHS’nin 111. maddesinin açık metnine göre, bir devlet tarafından yabancı bir gemiye sıcak takibin uygulanabilmesi için şu koşulların oluşması gerekmektedir: a. İzleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine

⁷¹ Baykal, s.387; Selami Kuran, **Uluslararası Deniz Hukuku**, 3.Bası, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2009, s.250.

⁷² Bununla birlikte, iki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir gemi, bu tabiiyetlerden hiç birini diğer devletlere karşı ileri süremez ve tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem görecektir.

tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir (BMDHS m.111(5)). b. Sahildar devletin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilirler (BMDHS m.111(1)). c. İzleyen gemi ya da uçak, izlenen geminin veya bunun araçlarından birinin veya ekip halinde çalışıp izlenen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların, karasuları içerisinde veya duruma göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığı üzerinde bulunduğu elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirmelidir. d. İzleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilir; bu işaret, yabancı gemiye görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilir (BMDHS m.111(4)). e. Gemi ya da uçak tarafından yapılacak olan takibin, yakın, sürekli ve kesintisiz olması gerekmektedir (BMDHS m.111).

(4) Sıcak Takip Başlatmaya Yetkisi Olan Gemi veya Uçaklar

Bir kıyı devletinin sıcak takip uygulayabileceği birimler, kıyı devletinin hükümetinin otoritesini belirgin bir şekilde üzerinde taşıyan belli gemi ve uçaklarla sınırlandırılmıştır.⁷³ BMDHS'nin 111(5). maddesinde; "İzleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir" ifadesi yer almaktadır.

BMDHS uyarınca sıcak takip uygulayabilecek birimler arasındaki ilk kategori, savaş gemileri ve askeri uçaklardır.⁷⁴ BMDHS'nde savaş uçağının tanımı yapılmamıştır. Ancak savaş uçağının, savaş gemisinin tanımına uyarlanması mümkün olabilecektir. Örneğin, bir

73 Robert C. Reuland, "The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Convention", *VA Journal of International Law*, 33 VA.J.INT'L L. 557, 1993, s.561; Tasikas, op.cit., s.72.

74 BMDHS'nin 29. maddesinde savaş gemisi şu şekilde tanımlanmaktadır: "İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca "savaş gemisi"nden, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi anlaşılır." Atanmış bir subay tarafından kumanda edilen bir donanma gemisi bu tanıma uygunluk göstermektedir.

uçağın savaş uçağı olarak kabul edilebilmesi için, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olması, bu durumunu gösteren işaretler taşıması ve düzenli silahlı kuvvetler disiplini dahilinde silahlı kuvvetlerin bir personelinin kumandası altında olması gibi şartların mevcut olması gerekecektir.⁷⁵ Sözleşmeye göre uçakta rütbeli bir personel bulunması şartı getirilmediğinden, insansız hava araçları da savaş uçağı olarak kabul edilebilecektir.

ABD’de, Kongre tarafından, Birleşik Devletler yetkisi uyarınca açık denizlerde tüm gemilere kanunların uygulanması görevi Sahil Güvenlik gemi ve uçaklarına verilmiştir.⁷⁶ Kongre, Sahil Güvenliğin kolluk görevini 14 U.S.C. § 2 sayılı Kanunda şu şekilde tanımlamıştır: “Sahil Güvenlik, Birleşik Devletler yetki alanında bulunan açık denizler ve sularda, altında ya da üzerinde, uygulanabilir tüm federal kanunların uygulanmasını sağlar ya da uygulanmasına yardım eder.”⁷⁷

İzleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilecektir (BMDHS m.111/5; ADS m.23/4).

BMDHS’ne göre; geminin uçak tarafından izlendiği durumda, dur emrini veren uçak, gemiyi kendisi tutuklamak imkânına sahip olmadıkça, sahildar devlete ait ve ilk uçak tarafından haberdar edilen bir uçak veya gemi izlemeyi devam ettirmek üzere gelene kadar, izlemeyi fiilen sürdürmek zorundadır. Uçak dur emrini verip izlemediği veya diğer uçak ve gemiler izlemeyi kesintisiz sürdürmedikleri takdirde, geminin uçak tarafından suçlu veya şüpheli olarak gözlemlendiği şeklinde bir açıklama, gemiye karasuları dışında el koyulmasını haklı göstermeye yetmeyecektir (BMDHS 111/6).

75 Robert C. Reuland, The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Convention, **VA Journal of International Law**, 33 VA.J.INT’L L. 557, 1993, s.561; Tasikas, op.cit., s.73.

76 14 U.S.C. § 2(2000), loc.cit.

77 14 U.S.C. 89(a) maddesinde ise, bu yetkilerin kapsamı açıklanmıştır, loc.cit.

(5) Sıcak Takip Hakkının Uygulama Yeri

ADS'ne göre, sıcak takip, yabancı gemi veya botlarından birisinin, takip eden devletin iç sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde olduğu zaman başlatılabilecektir (ADS m.23/1). BMDHS'nde ise, söz konusu deniz alanlarına takımda suları da ilave edilmiştir (BMDHS 111/1; ADS m.23/1). Kesintiye uğramadığı sürece takibe karasuları veya bitişik bölge dışında da devam edilebilecektir.

Karasularında veya bitişik bölgede seyreden bir yabancı gemiye dur emrini veren geminin (ya da uçağın (BMDHS 111/6(a))), yabancı geminin dur emrini aldığı zaman bulunduğu sular içerisinde bulunması zorunlu değildir. Yabancı gemi bir bitişik bölgede⁷⁸ bulunuyorsa, izlemeye ancak, bu bitişik bölgenin tesisini gerektiren korunma amaçlarının ihlali halinde girişilebilecektir (BMDHS 111/1; ADS m.23/1).

BMDHS'nde; denizde ortaya çıkarılan arkeolojik veya tarihi nitelikteki eşyaların ticaretini kontrol etmek maksadıyla, sahildevletinin, Sözleşmenin 33. maddesini uygulayarak, bunların, 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 edebileceği belirtilmiştir (BMDHS m.303). Dolayısıyla, bitişik bölgede meydana gelebilecek arkeolojik ve tarihi eser kaçakçılığı olaylarında, kıyı devletlerinin takip yetkisi bitişik bölgede başlayacaktır.⁷⁹

BMDHS'nde; kesintisiz izleme hakkının, kıta sahanlığı üzerindeki tesisleri çevreleyen güvenlik bölgeleri de dahil olmak üzere, münhasır ekonomik bölgede veya kıta sahanlığında, sahildevletinin Sözleşme uyarınca uygulanabilir kanun ve kurallara

78 Bitişik bölge, BMDHS'nin 33.maddesinde düzenlenmiştir. Bu kapsamda, bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildevletinin şu amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir: a. Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek; b. Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak.

79 Kuran, op.cit., s.248.

aykırılık halinde, aykırılığın sayılan alanlarda meydana gelmiş olması şartı ile, *mutatis mutandis* uygulanacağı ifade edilmiştir (BMDHS 111/2; ADS m.23/2).

Bir devletin yetkisine dahil bir yerde tutuklanmış ve yetkili makamlarca soruşturma açılmak üzere o devletin bir limanına götürülmekte olan bir geminin ve refakat gemisinin yolculuk sırasında şartların gerektirmesi sebebiyle açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmından geçmiş olmaları halinde, sırf münhasır ekonomik bölgenin veya açık denizin bir kısmından geçiş yüzünden, geminin serbest bırakılması istenemeyecektir (BMDHS 111/7).

(6) Sıcak Takip Hakkının Zamanı

Sözleşmelerde, izleme hakkının, izlenen geminin kendi devletinin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona ereceği kabul edilmiştir (BMDHS 111/3; ADS m.23/2).

İzleme ancak, izleyen gemi (veya uçağın (BMDHS 111/6(a))), izlenen geminin veya bunun araçlarından birinin veya ekip halinde çalışıp izlenen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların, karasuları içerisinde veya duruma göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıta sahanlığı üzerinde bulunduğu elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirdiği takdirde, başlamış kabul edilecektir. İzleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilecektir ve bu işaretin, yabancı gemiye, görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilmesi gerekmektedir (BMDHS 111/4; ADS m.23/3).

(7) Bir Yabancı Geminin Kıyı Devletinin Kanunlarına Aykırı Hareket Ettiğine İnanılması İçin Gereken Yeterli Kanı

BMDHS'nin 111(5). maddesine göre, sahildevletinin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilirler. BMDHS'nde, sıcak takibin uygulanabileceği suçların neler olduğunu belirtilmemiştir. Ancak, sıcak takibin, kıyı

devletinin adi suçlarını ve düzenlemelerini kapsamadığı şeklinde genel bir kanı bulunmaktadır.⁸⁰ Bu kanının oluşmasındaki en büyük neden ise, açık denizlerin özgürlüğüdür. Kıyı devletlerinin, adi suçlara ve düzenlemelere ilişkin olarak sıcak takip uygulamasını gerçekleştirmesinin, açık denizlerin özgürlüğü ilkesine tezat teşkil edeceği düşünülmektedir.⁸¹

BMDHS uyarınca, “izlenen geminin veya bunun araçlarından birinin veya ekip halinde çalışıp izlenen gemiyi ana gemi olarak kullanan diğer araçların, karasuları içerisinde veya duruma göre, bitişik bölgede veya münhasır ekonomik bölgede veya kıta sahanlığı üzerinde bulunduğu elindeki kullanılabilir vasıtalarla kanaat getirmelidir.” (BMDHS m.111(4)). Sözleşmenin 111(2). maddesinde bu alanlara münhasır ekonomik bölgede, kıta sahanlığında ya da kıta sahanlığında bulunan tesisleri çevreleyen güvenlik bölgeleri de dahil edilmiştir. Bir devlet tarafından sıcak takip sadece belirtilen bu alanlardan başlatılabilecektir.

(8) Şüpheli Geminin Mevkiinin Tespit Edilmesi

Sıcak takibin başlatılmasından önce kıyı devletinin kolluk vasıtaları tarafından, ihlalde bulunduğu belirlenen geminin mevkiinin, kıyı devletinin kolluk yetkisi dâhilinde olduğunun makul bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir (BMDHS m.111(4)). BMDHS’nin 111(4). maddesi, şüpheli geminin mevkiinin belirlenmesi için belirli bir metot getirmemekte; kıyı devletinin elindeki kullanılabilir vasıtalarla bu belirlemenin yapılması gerektiğini belirtmektedir. Düzenlemede belirgin bir metodun saptanmamasının sebebi, şüpheli geminin mevkiinin tespiti ve belirlenmesi için tüm teknik ve geleneksel metotların kullanılabilmesinin sağlanmasıdır.

(9) Durdurmak İçin Görünür ya da Duyulur İşaret Verilmesi

BMDHS’nin 111(4). maddesine göre, izleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilir; bu işaret, yabancı gemiye

80 Nicholas M.Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, 1969, s.39; Tasikas, op.cit., s.74.

81 Tasikas, op.cit., s.74.

görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilir. Sıcak takibin, ancak verilecek işaretin şüpheli gemiye açık bir şekilde verilmesi ile başlayacağından, verilecek işaret önem teşkil edecektir. Bu gereklilik, kanun ve düzenlemeleri ihlal eden geminin kıyı devletinin kolluk güçleri tarafından görülmekte olduğunu ve durması için emir verildiğini anlamasını sağlamayı amaçlamaktadır.⁸²

Durdurma işareti, şüpheli yabancı geminin kıyı devletinin yetki alanındaki sularda bulunduğu sırada verilmelidir.⁸³ Düzenleme uyarınca işaret, görülebilir veya duyulabilir olmalı ve şüpheli geminin görebileceği ya da duyabileceği bir mesafeden verilmelidir. “The Newton Bay” davasında⁸⁴ ABD İkinci Bölge Temyiz Mahkemesi, durma işareti gerekliliğinin, şüpheli geminin durma emrini algıladığının açık bir şekilde ortaya çıkması durumunda sağlanacağını belirtmiştir. Ayrıca verilecek durdurma işaretinin sonrasında radyo kanallarının kullanılması da işaretin algılanmasının sağlanması açısından yarar sağlayabilecektir.⁸⁵

Uluslararası hukuk tarafından, radyo iletişimi, sıcak takibin başlatılması için gerçekleştirilmesi gereken durdurma işareti şartını karşıladığı kabul edilmemektedir. Durdurma için radyo sinyallerinin yeterliliği konusu, 1930 Haye Kodifikasyon Konferansı ve ADS kapsamında ele alınmıştır. Radyo iletişiminin, sıcak takibin uygun mesafe sınırlamasını sağlamadığı ve taşıt tanımlamalarında hatalara neden olabileceği düşüncelerine dayanılarak, radyo yoluyla verilen durma emirlerinin sıcak takibin başlatılması için uygun temel sağlamadığı konusunda uluslararası bir konsensüs oluşmuştur. BMDHS, ADS’ne benzer bir şekilde, görünür ya da duyulur işaret gerekliliği getirmiştir (BMDHS m.111(4)). Bununla birlikte, bazı akademisyenler, şüpheli gemi

82 Craig H. Allen, “Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices”, **Ocean Development and International Law**, 20 Ocean Dev.&Int’l Law, 1989, s.319.

83 Nicholas M.Poulantzas, **The Right of Hot Pursuit in International Law**, 1969, s.204; Tasikas, op.cit., s.76.

84 36 F.2d 729 (2d Cir.1929); Tasikas, op.cit., s.76.

85 Tasikas, op.cit., s.76.

tarafından alınan ve anlaşılan bir radyo iletişiminin, sıcak takibin başlatılması için yeterli bir temel sağladığını savunmuşlardır.⁸⁶

(10) Takip Usulü (Yakın, Devamlı ve Kesintisiz Olması)

Açık denizlere doğru bir kovalama yapılacak olması durumunda, takibin sıcak ve devamlı olması gereklidir. “Sıcak” kelimesi, takibin gerçekleşmesinin yakınlığını belirtmekte ve takibin yabancı gemi tarafından gerçekleştirilen ihlalin hemen sonrasında meydana getirilmesi gerektiğini göstermektedir. Sıcak takip doktrini, yabancı gemiler tarafından gerçekleştirilen ihlaller öncesinde yapılacak kovalamaları kapsamamaktadır. Böylece, takibin yakın olmaması (ihlalin hemen sonrasında gerçekleştirilmemesi) halinde, açık denizlerde gerçekleştirilecek devamı, hakkın ihlali olarak kabul edilecektir.⁸⁷

BMDHS’nin 111(1). maddesinde, takibin ancak, kesintiye uğramamış olması halinde devam ettirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Sözleşmenin 111(6). maddesinde de uçaklar için benzer bir gereklilik getirilmiştir. Bu kritik husus, sıcak takip için yetkili gemi ve uçakların, takibin tüm aşamasında şüpheli gemi ile gözlem altında olması gerektiğini dikte etmektedir. Bu gözlemin, sürekli göz ya da radar teması ile sağlanması gereklidir.⁸⁸ Sürekli temasın herhangi bir zamanda kesilmesi halinde, sıcak takip hakkı ortadan kalkacak ve tekrar elde edilemeyecektir. Örf adet hukuku, şüpheli gemi ile pozitif temasının olması halinde, bir gemi ya da uçak tarafından hukuka uygun olarak başlatılan sıcak takibin, ikinci bir gemi ya da uçak tarafından devralınmasına izin vermektedir.⁸⁹ Takibi devralacak gemi ya da uçağın, ayrıca bir durdurma işareti vermesi veya sıcak takibi başlatan uçak ya da geminin yerine getirmesi gereken şartları sağlaması gerekmeyecektir.⁹⁰ Bununla birlikte, sıcak takip hakkı, şüpheli geminin kendi devletinin ya da üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erecektir (BMDHS, m.111).

⁸⁶ Allen, op.cit., s.319.

⁸⁷ Nicholas M.Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, 1969, s.209; Tasikas, op.cit., s.78.

⁸⁸ Allen, op.cit., s.319.

⁸⁹ Reuland, op.cit., s.584.

⁹⁰ Churchill & Lowe, *The Law of The Sea*, 1983, s.152.

c. Ziyaret Hakkı

ADS uyarınca, açık denizde yabancı bir ticaret gemisi ile karşılaşan bir savaş gemisinin, bu geminin haydutluk yaptığından, esir ticaretine girdiğinden, geminin yabancı bir bayrak taşıdığı veya bayrağını göstermeyi reddettiği halde geminin gerçekte savaş gemisi ile aynı tabiyette olduğundan şüphe etmek için makul sebepler olması halinde, gemiye yanaşma hakkı olduğu kabul edilmektedir (ADS m.22/1). Söz konusu durumlara BMDHS ile izinsiz yayın yapan gemiler ile uyruksuz gemiler de ilave edilmiştir (BMDHS m.110/1).⁹¹

Belirtilen durumlarda savaş gemisi, söz konusu geminin kendi bayrağını çekme hakkını tetkik etme amacıyla gemiye subay komutasında bir tekne gönderebilecektir. Belgeler kontrol edildikten sonra şüphelerin giderilememesi halinde, gemide daha ileri incelemeye gidilebilecektir. Şüphelerin doğru çıkmaması durumunda ve yanaşılan geminin bu şüpheleri haklı kılacak herhangi bir hareketi yapmamış olması şartıyla, gemiye verilmiş olabilecek herhangi bir kayıp ve zararın tazmin edilmesi gerekecektir (BMDHS m.110/2-3; ADS m.22/2-3).⁹²

Uyruksuz gemiler üzerinde devletlerin sahip olduğu yetki bağlamında ADS’nde herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. BMDHS’nde ise, devletlerin ziyaret hakkını kullanma yetkisine sahip olduğu durumlara, uyruksuz gemiler de eklenmiştir (BMDHS m.110/1-d).

C. KIYI DEVLETİ YETKİSİ

Devletlerin egemenlikleri, kara ülkesi dâhil olmak üzere iç sularını ve karasularını da kapsamaktadır. Bir devletin, iç sularında ve bu suların bir ögesi olan limanlarında tam

91 İzinsiz yayın yapan gemilere ilişkin olarak savaş gemisinin bayrak devletinin, Sözleşmenin 109.maddesine göre yargı yetkisine sahip bir devlet olması koşulu aranmaktadır.

92 BMDHS’nde, söz konusu hükümlerin mutas mutandis askeri uçaklara da uygulanabileceği ayrıca devlet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilen ve usulüne uygun şekilde yetkilendirilen diğer herhangi bir gemiye ve uçağa da uygulanacağı belirtilmiştir (m.110/4-5).

yetkili olduğu uluslararası hukuk tarafından kabul edilmektedir. Kıyı devletinin bu yetkisine zararsız geçiş hakkı dahil herhangi bir sınırlama getirilmemiştir.⁹³

Kendi iç sularına ve limanlarına giriş şartlarını belirlemek veya giriş hakkı tanımak, kıyı devletin yetkisine tabidir. İç suları ve limanları kıyı devletinin ülkesinin bir parçası olarak gören uluslararası örf ve âdet hukuku, yabancı gemilere bu sulara ve limanlara “giriş hakkı” diye bir hak tanımamaktadır. Uluslararası Adalet Divanı, “Nikaragua Davası”na ilişkin kararında “*Kıyı devleti, egemenlik hakkına dayanarak kendi limanlarına girişleri serbestçe düzenleyebilir*” ifadesi ile iç sulara ve limanlara girişleri düzenlemek yetkisinin kıyı devletinin egemenlik hakkının bir parçası olduğunu açıkça kabul etmiştir.⁹⁴

Kıyı devletinin cezai yargı yetkisine ilişkin olarak doktrinde iki farklı görüş ileri sürülmektedir. İngiliz-Amerikan uygulaması, limanda bulunan yabancı geminin her konuda kıyı devletinin egemenliği altında olduğu yönünde iken, Fransız doktrini, geminin tamamen iç düzeni ya da gemi adamlarını ilgilendiren konularda kıyı devletinin herhangi bir cezai yargı yetkisinin olmadığı görüşünü savunmaktadır.

Kıyı devleti kendi egemenliği altında olan bu sularda seyrüsefer, kirliliğin önlenmesi, gemilerin çizim, inşa veya donanım ve denize elverişliliği gibi gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği ile doğrudan ilişkisi olabilecek konularda istediği şekilde düzenleme yapmak ve söz konusu düzenlemeleri uygulamak yetkisine sahiptir. Kıyı devleti, gemilerin çizim, inşa veya donanım ve denize elverişlilik konusunda öngördüğü düzenlemelere uymayan yabancı geminin iç sularına ve limanlarına giriş yapmasına izin vermeyebilir. KBBS de, kıyı devletinin bu sulardaki yabancı gemilerle ilgili yetkilerine her hangi bir sınırlama getirmemiştir.

93 Ancak; BMDHS’nin 8/2. maddesinde “Yedinci maddeye uygun şekilde bir düz esas hattın tesis edilmesinin, daha önce iç sular olarak telakki edilmeyen alanları iç sular haline getirme sonucunu doğurduğu durumlarda, bu Sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sularda da uygulanacaktır” ifadesi yer almaktadır.

94 Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States), ICJ Reports, 27 Haziran 1986. <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=66&case=70&code=nus&p3=4&PHPSESSID=666923b8b34f43240318445cce75b0f>. Erişim Tarihi: 06 Ağustos 2011.

Kıyı devletinin iç suları ve limanlarına ilişkin yetkileri sınırsız olmayıp, uluslararası hukuktan kaynaklanan zorunlu bazı sınırlamalara tabidir. Bu sınırlamalar genel olarak dört başlık altında toplanabilir: a. Kıyı devleti, iç suları ve limanlarındaki yetkilerini, egemen bağımsızlık nedeniyle limanlarında bulunan yabancı bir devletin savaş gemileri ve diğer devlet gemileri üzerinde kullanamayacaktır, b. Kıyı devleti, kendisini etkilemediği sürece yabancı gemide işlenen bir suçla ilgili herhangi bir yetkiye sahip olmayacaktır, c. İç sulara ve limanlara mücbir nedenler gibi kendi isteği dışında gelişen nedenlerle giren gemiler kıyı devletinin yetkisine tabi değildir, d. Kıyı devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşme gereği kendi iradesiyle yetkilerini sınırlandırmış olması.

D. LİMAN DEVLETİ YETKİSİ

Uluslararası hukukta limanlar, iç sular rejimi içerisinde mütalaa edilmektedir. Limanların ayrılmaz parçasını teşkil eden liman tesislerinin, kıyının bir parçasını oluşturduğu kabul edilmektedir (BMDHS m.11; KBBS m.8). KBBS'ne göre, normal olarak gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlemesi maksadıyla kullanılan ve aksi halde kısmen veya tamamen karasularının dış sınırının ötesinde kalacak olan demir yerleri karasularına dâhil olarak değerlendirilmektedir.⁹⁵

Kıyı devletlerinin, yabancı gemilere limanlarına giriş hakkı tanımak zorunda olup olmadığı ve limanda bulunan yabancı gemilerle ilgili yargı yetkisinin kapsamı konularında tartışma söz konusu olmaktadır.

Devletler tarafından yabancı gemilere kendi limanlarına giriş hakkı, ticari ve seyrüsefere ilişkin iki taraflı çeşitli sözleşmelerle tanınmıştır. Bu konuda 09 Aralık 1923 tarihinde, “Deniz Limanlarının Milletlerarası Rejimine İlişkin Cenevre Sözleşmesi”⁹⁶ imzalanmıştır. Sözleşmede, ticaret gemilerinin limanlara giriş çıkış serbestisinin asgari bir hak olduğu ifade edilmiştir (m.2). Ancak sözleşmede, bazı durumlarda ve devletin güvenliği ile ülkesi

⁹⁵ Aynı hüküm için bkz. BMDHS m.11.

⁹⁶ 1923 Geneva Statute on the International Regime of Maritime Ports. Bkz. League of Nations, Treaty Series , vol.58, p.285 (58 LNTS 285). <http://treaties.un.org/Pages/LONViewDetails.aspx?SRC=LONONLINE&id=558&lang=en>. Erişim Tarihi: 06 Ağustos 2011.

için çok önemli olan menfaatlerini etkileyen acil durumlar için tedbir alma yükümlülüğü olan hallerde bu maddeden sapıldığı görülmektedir.

Limanlara giriş hakkına ilişkin olarak, 1958 tarihli Cenevre deniz hukuku sözleşmelerinde herhangi bir hüküm yer almamıştır. Sadece ADS’nde denize kıyısı olmayan devletlerin gemilerinin limanlara giriş hakkından söz edilmiştir (m.3).

Uluslararası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler temelinde, bayrak devletleri, standart dışı gemiler için ilk savunma mekanizmasını teşkil etmektedir. Bu devletleri liman devleti kontrolü denetimleri⁹⁷ yapan liman devletleri izlemektedir. Liman devleti kontrolü (LDK), 1978 yılında Brittany kıyılarında meydana gelen Amoco Cadiz kazasının sonrasında, uluslararası denizcilik müktesebatının uygulanmasının sağlanması maksadıyla teşkil edilmiştir.⁹⁸ Bu tarihten sonra LDK, denizde emniyetin geliştirilmesi⁹⁹ ve kirliliğin önlenmesi¹⁰⁰ için önemli bir enstrüman olmuştur. LDK’nın en iyi tanımının, bir devletin limanına gelen bir gemiyi denetleme hakkı olduğu söylenebilir. LDK, IMO Sözleşmeleri (SOLAS, MARPOL, STCW, Load Lines, vb.) uyarınca zorunlu olmamakla beraber, bu hakkı kullanmak isteyen bir devlet, standart dışı gemilerin tespiti ve bu gemilere yapılacak muamelelere ilişkin temel prensiplerin yer aldığı IMO kararlarını¹⁰¹ uygulayacaktır.

97 Port State Control (PSC).

98 J. Hare, “Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry”, **Georgia Journal of International and Comparative Law** 26(3), 1997, s.571-594; http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26834/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfiguresfinal26October2009_.pdf, s.20; Erişim Tarihi: 23.02.2010.

99 G.C. Kasoulides, “Port State Control and Jurisdiction: Evolution of The Port State Regimes”, **Kluwer Academic Publishers**, Dordrecht, Hollanda, 1993, loc.cit.

100 M. Cuttler, “Incentives For Reducing Oil Pollution From Ships: The Case For Enhanced Port State Control”, **Georgetown International Environment Law Review** 8(1), 1995, s.175-204, loc.cit.

101 IMO kararları: A.787(19), A.682(17) ve A.822(21).

1980'li yıllar ve sonrasında, LDK'ne ilişkin olarak devletler tarafından bölgesel MoU'lar oluşturulmuştur. Halen dünyada kıyı devletlerinin çoğunu kapsayan 10 MoU bulunmaktadır.¹⁰²

BMDHS ile liman devletlerine deniz çevresinin korunması konusunda yetkiler verilmiştir. Liman devletleri, limanlarında veya açık-kıyı terminalinde bulunan bir gemiden yapılan ve uluslararası kural ve standartları ihlal eden boşaltma dolayısıyla soruşturma yapabilecek ve deliller haklı kıldığı takdirde dava açabilecektir. Diğer bir devletin iç sularında, karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde gerçekleştirilen boşaltma ihlali ile ilgili olarak liman devleti tarafından dava açılmayacaktır. Ancak, a. Diğer bir devletin, bayrak devletinin veya ihlal sonucu zarar gören devletin talep etmesi durumunda ya da b. İhlalin, liman devletinin iç suları, karasuları veya münhasır ekonomik bölgesinde bir kirlenmeye sebep olması ya da kirlenmeye sebep olma ihtimalinin olması halinde dava açılabilir (BMDHS m.218/1 ve 2).

III. DENİZ ALANLARINDA DEVLETLERİN YETKİLERİ

Günümüzde deniz hukuku iki temel prensip üzerinde teşkil edilmiştir: a. Karasuları; ya da egemenliğin devamı olarak bir kıyı devletinin belirli genişlikte bir deniz alanını kontrol etme hakkı, b. Denizlerin serbestliği; karasularının ötesindeki açık denizlerde seyrüsefer ve balıkçılık serbestîleri. Bu prensipler halen geçerliliğini sürdürmektedir.¹⁰³

102 Dünyada bulunan MoU'lar: 1. Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU) 1982'de imzalanmıştır, 2. Asya ve Pasifik (Tokyo MoU) 1993'te imzalanmıştır, 3. Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar) 1992'de imzalanmıştır, 4. Karayipler (Caribbean MoU) 1996'da imzalanmıştır, 5. Batı ve Merkez AFRİKA (Abuja MoU) 1999'da imzalanmıştır, 6. Karadeniz (Black Sea MoU) 2000'de imzalanmıştır, 7. Akdeniz (Mediterranean MoU) 1997'de imzalanmıştır, 8. Hint Okyanusu (Indian Ocean MoU) 1998'de imzalanmıştır, 9. Körfez Arap Devletleri (Riyadh MoU) 2004'te imzalanmıştır, 10. Birleşik Devletler Sahil Güvenlik (USSC), http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id %3D26834 / InternationalShippingandWorldTrade – factsandfiguresfinal26October2009_.pdf; Erişim Tarihi: 23.02.2010, s.20.

103 Joyner, op.cit., s.163-164.

Açık deniz ve karasuyu kavramları, ortaçağda özellikle Batı Avrupa’da yerleşmeye başlamış bir olgudur. Devletlerin karasularının ötesinde bir takım yetkiler elde etmeye başlaması, “Bitişik Bölge” kavramı aracılığıyla gerçekleşmeye başlamıştır. Bu kavramın ilk ortaya çıkması, İngiltere’nin XVIII. Y.Y.’da ilan ettiği Howering Acts ile gerçekleşmiştir. Bitişik Bölge kavramı, XX. Y.Y.’da yapılageliş kuralı niteliği kazanmıştır. ABD Başkanı Truman’ın 28 Eylül 1945’te yayınladığı bildiride “Kıta Sahanelığı” kavramı ortaya atılmıştır. Bu kavram ile karasularının ötesinde deniz yatağı ve toprak altında kıyı devletlerine bir takım haklar sağlanmıştır. Kıta Sahanelığı kavramı, 1950’li yıllarda yerleşik bir kural halini almıştır.¹⁰⁴

A. İÇ SULAR VE LİMANLARDA YETKİ DÜZENİ

İç sular (Internal Waters), karasularının başladığı esas çizginin (Baseline) berisinde kalan sulardır (BMDHS m.8/1; KBBS m.5/1). Bu alan, karasularının başlangıç hattı ile devletin kara ülkesi arasında yer alır. Devletlerin iç suları kapsamına, körfezler,¹⁰⁵ limanlar ve demir yerleri,¹⁰⁶ akarsu ağızları¹⁰⁷ ve düz esas çizgi içerisinde kalan deniz alanları¹⁰⁸ girmektedir.

¹⁰⁴ Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, 2009, s.251.

¹⁰⁵ BMDHS’ne göre, körfezin ağız açıklığı 24 deniz milini aşmamalı, girintinin yüzölçümü, çapı girintinin ağız açıklığı kadar olan bir yarım daire alanından az olmamalıdır. Körfezin ağız açıklığı 24 milden fazla olduğu takdirde, körfez içinde iki kıyıyı birleştiren 24 millik hattın içerisinde kalan kısım iç sulardan sayılacaktır. Uzun süreden beri kıyı devletin tam yetkisi altında kabul edilen ve böylelikle iç sular rejimine tabi olduğu benimsenen körfezlere ise tarihsel körfez denilmektedir. Finlandiya Körfezi, Tunus Körfezi tarihsel körfezler olarak kabul edilmektedir.

¹⁰⁶ BMDHS’ne uygun olarak, 2674 sayılı Karasuları Kanununun 4. maddesine göre, daimi liman tesisleri kıyının parçası kabul edilmektedir. Bu tesislerin en açıkta olanlarının kara tarafında bulunan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir.

¹⁰⁷ BMDHS’nin 9. maddesine göre, nehir kenarlarının en düşük cezir hattı üzerindeki noktalar arasında nehir ağızına çizilen düz hattın içinde kalan kısım, iç sulardır.

¹⁰⁸ Çok girintili çıkıntılı kıyılarda düz esas çizgiler çizmek suretiyle sınırlama yapma olanağı bulunmaktadır. Bu yöntemde, kıyıların ileri burun noktaları ve sahilin hemen yakınındaki adaların açığa bakan yanındaki ileri burunları arasında düz hatlar çizilerek, bu hatların berisinde kalan sular iç sulara dahil edilebilecektir, BMDHS, m.7.

Esas çizgi kapsamında uygulamada “Normal Esas Çizgi (Normal Baseline)” ve “Düz Esas Çizgi (Straight Baseline)” olmak üzere iki kavram kullanılmaktadır. Her iki yöntemde de esas çizgi ile kara ülkesi arasında kalan sular iç suları teşkil eder.¹⁰⁹

Kara ülkesinde devletlerin yargı yetkilerine getirilen kısıtlamalar, iç sular yönünden de geçerlidir. Kıyı devletinin egemenliğine tabi olan karasuları ile iç suların tek farkı, karasularında denize kıyısı olsun ya da olmasın yabancı devlet gemileri lehinde tanınmış olan zararsız geçiş hakkıdır. KBBS ve BMDHS’nde iç sular yönünden bu konuda bir istisna getirilmiştir. Söz konusu Konvansiyonlara göre, düz esas hatlar yönteminin uygulanması nedeniyle daha önce karasuları rejimine tabi iken iç sular rejimine tabi hale gelen deniz alanlarında diğer devlet gemileri lehine zararsız geçiş hakkı saklı tutulmuştur (BMDHS m.8/2; KBBS m.5/2).

Limanlara giriş-çıkış konusunda uygulamada genellikle ticaret gemilerine ve askeri gemilere serbestlik uygulandığı görülmektedir. Genelde üç durumda kıyı devletlerinin limanlarını bu gemilere kapatmaktadır: a. Askeri limanlar, b. Yaygın hastalıklar, c. Kamu düzenine ve güvenliğine aykırı davranışlar ya da tehditler.

1. Kıyı Devletlerinin Gemiler Üzerine Uygulayacağı Yargı Yetkisi

Cezai konularda kıyı devletinin gemi üzerinde uygulayacağı yargı yetkisi konusunda uluslararası hukukta bazı çelişkili durumlar ortaya çıkabilmektedir. Anglo-Amerikan ve Fransız uygulamaları, bu konuda en tanınmış yaklaşımlardır.¹¹⁰

109 Normal Esas çizgi, suların en alçak olduğu zaman coğrafi kıyı çizgisine verilen addır. Düz esas çizgi ise, coğrafi kıyı şeridinin üzerinde saptanan birkaç uç noktanın bir düz çizgi ile birleştirilmesinden oluşur. KBBS (m.4, 7-9 ve 11-13) ve BMDHS’ne (m.6-13) göre, şu coğrafi öğelerin mevcut olduğu durumlarda, bazı koşullara bağlı olarak düze esas çizgi yöntemine başvurulabilir: a. Mercan adaları ya da serpiştirilmiş kayalıklara sahip adalar, b. Akarsu ağızları, c. Körfezler, d. Limanlar, e. Sular çekildiği zaman ortaya çıkan yükseltiler, f. Çok girintili ve çıkıntılı kıyılar, g. Kıyıya çok yakın takımadalar, h. Doğal özellikler nedeniyle kıyı çizgisinin çok değişken olduğu yerler.

110 Kıyı devletinin gemi üzerinde uygulayacağı yargı yetkisi konusuna ilişkin olarak, Ceza Muhakemesi Kanununun 15. maddesinde; deniz, hava ve demiryolu taşıtlarında veya bu taşıtlarla işlenen suçlarda yetki konusu düzenlenmiştir. Düzenleme uyarınca; a. Suçun, Türk bayrağını taşıma yetkisine sahip olan bir gemide veya böyle bir taşıt Türkiye dışında

a. İngiliz Uygulaması

İngiliz uygulamasına göre, herhangi bir anlaşmanın söz konusu olmaması halinde, her devletin, kendi limanlarında ceza kanunlarını uygulama hakkı bulunmaktadır. İngiliz mahkemeleri, kendi limanlarında bulunan yabancı gemiler üzerinde birçok ceza yargılaması gerçekleştirmiştir.¹¹¹

Yabancı limanlarda bulunan İngiliz gemilerinde işlenen suçlarda, kıyı devletlerinin yargı yetkilerini kullanmaması durumunda İngiliz mahkemeleri yargılama yapmaktadır. Regina v.Anderson davasına konu olan olayda, Amerikalı bir denizci, Fransız karasularında bulunan bir İngiliz gemisinde adam öldürmekle suçlanmıştır. İngiliz mahkemesi, Fransa tarafından yargılama yapılmaması neticesinde yargı yetkisini kullanmıştır. Mahkeme, davanın vatandaşlık bağlamında Amerikan yargılamasına da tabi olduğunu belirtmiştir.¹¹²

b. Amerikan Uygulaması

Birleşik Devletler, konu hakkında bir anlaşma olmaması durumunda, limanında bulunan gemiler üzerinde mutlak yargı yetkisinin kullanımına ilişkin İngiliz doktrinini uygulamaktadır. Birleşik Devletlerin bu konudaki uygulaması, 1887 tarihli Wildenhuss davasında Birleşik Devletler Yüksek Mahkemesinin belirtmiş olduğu görüşle açık bir şekilde ifade edilmiştir. Davaya ilişkin olayda, bir Amerikan limanında demirli halde bulunan Belçika gemisinde, Belçikalı bir mürettebat, bir başka Belçikalı mürettebatı ağır bir şekilde yaralayarak ölümüne neden olmuştur. Birleşik Devletler ile Belçika arasında,

iken işlenmiş olması halinde, geminin ilk uğradığı Türk limanında veya bağlama limanında bulunan mahkemenin yetkili olacağı; b. Türk bayrağını taşıma hakkına sahip olan hava taşıtları ile demiryolu taşıtları hakkında da bu hükmün uygulanacağı; c. Ülke içerisinde deniz, hava veya demiryolu taşıtlarında ya da bu taşıtlarla işlenen suçlarda, bunların ilk ulaştığı yer mahkemesinin de yetkili olacağı; d. Çevreyi kirletme suçunun, yabancı bayrağı taşıyan bir gemi tarafından Türk kara suları dışında işlendiği takdirde, suçun işlendiği yere en yakın veya geminin Türkiye'de ilk uğradığı limanın bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olacağı ifade edilmiştir.

111 Regina v.Cunningham davasında, İngiliz kıyısında demirli bulunan bir Amerikan gemisinde bulunan üç kişi, İngiliz Mahkemesi tarafından adam öldürme suçundan mahkum edilmiştir, Clark, op.cit., s.231.

112 loc.cit.

Belçika gemileri üzerinde Belçika konsolosluğuna tam yetki tanıyan bir anlaşma olmasına rağmen, Yargıç Waite tarafından şu ifadelerde bulunulmuştur: “Gelişmiş toplumlarda yerleşmiş iyi niyet kuralları çerçevesinde, bayrak devletlerinin kanunları gerektirdiği ya da ticari gerekleri uyarınca, sadece gemiyi ya da gemiye ait şeyleri etkileyen ve devletin barış ve haysiyeti ya da limanın sükûneti ile ilgili olmayan veya disipline ilişkin tüm olaylar ve gemide yapılan tüm faaliyetler, geminin ait olduğu devletin otoriteleri tarafından ilgilenilmek üzere söz konusu devletin hükûmetine bırakılmalıdır. Ancak, gemide işlenen suçlar, geminin getirildiği devletin barış ve sükûnetini etkileyecek karakterde ise ve yerel otoriteler bu konuda otoritelerini tatbik etmeyi uygun görmeleri halinde, suçlular, yerel kanunlara göre cezalandırılmaları konusunda iyi niyet kuralları ya da uygulamalar çerçevesinde herhangi bir istisnaya tabi olamayacaklardır.”¹¹³

United States v.Rodgers davasında öne sürülen, yabancı sularda Amerikan gemilerinde Amerikan vatandaşları tarafından işlenen suçların ABD tarafından tanımlanabileceği ve cezalandırılabilmesi doktrini, United States v.Reagan davasında da tanımlanmıştır. Söz konusu davada, bir Alman limanında bulunan Amerikan gemisinde Amerikalı bir denizci öldürülmüştür. Başlangıçta olaya ilişkin yargı süreci başlatan Alman hükûmeti daha sonra bu süreci devam ettirmemiştir. Amerikan temyiz mahkemesi, ilk dava sürecinin, bayrak

113 United States v.Flores davasında, karara esas teşkil eden olaylar, Wildenhus davasına konu olan olayla tam bir tezat teşkil etmektedir. Burada, yabancı bir limanda bulunan Amerikan gemisinde işlenen suçlarda Birleşik Devletler’in yargı yetkisini kullandığı görülmektedir. Belçika Kongo’suna ait Matadi limanında bulunan bir Amerikan gemisinde bir ABD vatandaşı, başka bir ABD vatandaşını öldürmüştür. Belçika otoriteleri tarafından herhangi bir tutuklama ya da yargı süreci başlatılmaması üzerine, ABD otoriteleri yargılama talebinde bulunmuştur. Yüksek Mahkeme, liman devletinin, limanın barışına zarar veren suçlarda eş zamanlı yargı yetkisi kullanabileceğini de kabul etmiştir. Mahkemede Yargıç Stone şu ifadelerde bulunmuştur: “Uluslararası hukukta yazarlar ya da devletler arasında, her iki tarafın da yargı yetkisi kullanması halinde hangi devletin diğerinin yargısını kabul edeceği konusunda tam bir anlaşma mevcut değildir. Bu konuda Birleşik Devletlerin pozisyonu uyarınca, en azından limanın barış ve sükunetini etkileyen temel suçlarda, liman devletinin yetkisinin geminin tabi olduğu devletin yetkisine üstün gelmesi gerekmektedir. Bu konuda yapılmış bir anlaşmanın ve liman devletinin yetki kullanımının mevcut olmaması durumunda, kendi bayrağını taşıyan gemilerde işlenen suçlarda uluslararası hukuk prensipleri çerçevesinde kendi kanunlarını uygulamak görevi, Birleşik Devletler mahkemelerine ait olacaktır.” Clark, op.cit., s.232-233.

devletinin yargı yetkisini ortadan kaldıracak nitelikte bir yargı süreci olmadığına karar vermiştir.¹¹⁴

c. Fransız Uygulaması

Anglo-Amerikan yaklaşımlarına tezat olarak, Fransız uygulamasına göre, bir devletin kendi limanında bulunan yabancı gemiler üzerinde işlenen suç eylemlerinde sadece sınırlı kontrolü söz konusudur. Fransız sistemi, limanlarında bulunan yabancı gemilerde işlenen suçlar üzerinde liman devletlerinin tam bir yargı yetkisi bulunduğunu inkar etmemekte, sadece belirtilen bazı suçlarda yargılama yapılmaması gerektiğini belirtmektedir.

Fransız uygulamasının temeli, Fransız limanlarında bulunan iki Amerikan gemisine ilişkin olarak Fransız Meclisinin görüşleri temeline dayanmaktadır. SALLY adlı geminin ikinci kaptanı, uygulanan bir disiplin tedbiri sırasında bir mürettebatı yaralamıştır. NEWTON gemisinde bulunan bir mürettebat ise, geminin can sallarından birinde bulunan başka bir mürettebata müessir fiilde bulunmuştur. Amerikan hükümeti, 1788 tarihinde Fransa ile yapılan anlaşmaya dayanarak münhasır yargı yetkisi talebinde bulunmuştur. Mahkeme tarafından, söz konusu olayların, sadece gemilerin iç disiplinlerine ilişkin olduğu ve yerel otoritelerin müdahalede bulunmaması gerektiği belirtilmiştir. Bununla birlikte, limanın barışının zarar görmediği ve yerel otoritelerden yardım talebinde bulunulmadığı da ifade edilmiştir.¹¹⁵ Söz konusu davada belirtilen görüşte, hangi olayların limanın barış ve sükûnetini bozacağı açıklığa kavuşturulmamıştır. Ayrıca hangi olayların sadece geminin iç disiplinine ait olacağı da belirtilmemiştir.

1859 tarihli Tempest davasında, Le Havre limanında bulunan Amerikan gemisi TEMPEST'in ikinci kaptanı, gemide meydana gelen bir kavgada, bir kişiyi öldürmüş, bir kişiyi de yaralamıştır. Olaylar sahilde de devam etmiş ve ikinci kaptan, tepkili kalabalıktan

¹¹⁴ Ibid, s.234.

¹¹⁵ Clark, op.cit., s.233.

korunmak için yerel polise sığınmıştır. Yerel mahkeme, limanın düzeninin bozulduğu gerekçesi ile yargı yetkisini kullanma yoluna gitmiştir.¹¹⁶

2. Ticaret Gemileri Yönünden İç Sular ve Limanlarda Devletlerin Yetkileri

Bir ticaret gemisi yabancı bir devletin iç sularına girdiğinde, geminin limanda kaldığı süre içerisinde, hem kıyı devletinin hem de bayrak devletinin gemi üzerinde yargısal kontrolü söz konusu olmaktadır. Söz konusu durum, uluslararası hukukun iki temel yerleşmiş prensibinden kaynaklanmaktadır: a. Kıyı devletinin münhasır ülkesel yargılama yetkisi ile kıyı devletinin meşru müdafaa ve meşru koruma hakları, b. Bayrak devletinin kendi gemisi ve mürettebatı üzerindeki ülkesel-benzeri yargılama yetkisi. Her iki hak ve yetkiler, çok iyi dengelenmelidir. Bazı kıyı devletlerinin, geminin iç işlerine ilişkin olup hiçbir şekilde kıyı devletini ilgilendirmeyen cezai durumlarda yargı yetkilerini kullanmadıkları görülmektedir. Söz konusu durumlarda gemi personelinin talep etmesi ve keyfiyeti yerel makamlara iletmesi halinde kıyı devletleri, yargı yetkilerini kullanabilmektedirler.¹¹⁷

¹¹⁶ loc.cit.

¹¹⁷ 1806 tarihinde Fransız Danıştayının vermiş olduğu “The Sally ve The Newton” davasına konu olan olayda, her ikisi de ABD gemisi olan The Sally ve The Newton isimli gemilerde bulunan kişilerden biri diğer gemide bulunan bir kişiyi yaralamıştır. Fransız Mahkemesince yapılan yargılamada, “Sadece gemiyi ve mürettebatını ilgilendiren suçlarda ya da geminin iç disiplinine ait meselelerde, mahalli yetkililerin, işlenen suçlar limanın düzenini bozmadığı veya liman yetkililerinden yardım istenmediği sürece, bu suçla ilgili olarak gemiye ya da gemide bulunan kişilere müdahalede bulunmamaları gerektiği” ifade edilmiştir. Milletlerarası Hukuk Enstitüsü’nün, 1957 yılında Amsterdam’da yapılan toplantısında, “Bir kıyı devletlerinin iç sularında bulunan yabancı bir gemide işlenen suçlardan dolayı yetkilerini kullanabileceği, hukuki meselelerde ise, mahalli kanunlara ve devletin taraf olduğu uluslararası anlaşmalara uygun olarak geminin alıkonulabileceği” şeklinde bir karar alınmıştır. Ayrıca, sadece geminin iç işlerine ilişkin hukuki meselelerde ya da gemide işlenen ve kamu düzenini bozmayan türdeki suçlarla ilgili olarak, kıyı devletinin cezai yetkisini kullanmaması yönünde yerleşmiş bir uygulama olduğu ifade edilmiştir. Institute of International Law, Resolution No.IV in Annuaire, Vol.47, 1957, s.487-188; Aktaran: Baykal, op.cit., s.158.

Türk hukukunda, yabancı ticaret gemilerinin iç sulara girişlerinde serbestlik uygulanmaktadır ve herhangi bir izin koşulu öngörülmemiştir.¹¹⁸

Ticaret gemileri, limanda kaldıkları süre boyunca, kıyı devletinin yasama ve yönetsel yetkilerine (özellikle ulaşım trafiği, sağlık denetimi, gümrük, vb.) uymak zorundadırlar. Kıyı devletinin ticaret gemileri üzerindeki yargı yetkisi konusunda şu durumlar söz konusudur: a. Limanda bulundukları sürece gemi mürettebatı arasındaki özel hukuk sorunlarına, geminin bayrak devleti yasaları uygulanır. b. Gemi kaptanı yada mürettebatı ile mürettebattan olmayan kişiler arasındaki özel hukuk sorunlarına, uluslararası özel hukukun yasalar çatışması kuralları uygulanır. c. Mürettebat arasında işlenen suçlar ve geminin iç disiplinini ilgilendiren suçlar kapsamındaki ceza hukuku sorunlarında kıyı devleti cezai yargı yetkisi kullanılmamaktadır. d. Gemide, mürettebattan olmayan kişilerin mürettebata ve yolculara karşı işleyeceği suçlar ile, mürettebatı ilgilendirse de, kıyı devletine kaptan ya da ilgili devletin diploması temsilcileri veya konsolosluk görevlileri tarafından yapılan taleplere konu oluşturan suçlarda, genellikle kıyı devleti cezai yargı yetkisi uygulanmaktadır.¹¹⁹

Ticaret gemileri, yabancı bir devlet limanında kaldığı sürece; a. Kıyı devletinin liman kurallarına ve tüm düzenlemelerine uymak zorundadır.¹²⁰ b. Geminin mürettebatı arasındaki özel hukuka ilişkin itilaflar, bayrak devletinin yasalarına tabidir. c. Gemi kaptanı

118 Konu hakkında bkz.: 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu, Liman Tüzükleri ve Yönetmelikleri, 1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile ilgili Tüzük ve Yönetmelikler, 1981 tarihli ve 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu ile ilgili Yönetmelik, 1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 1981 tarihli ve 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu, 2004 tarihli Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği.

119 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, 2009, s.257-258.

120 Yabancı bir devletin iç suları ya da limanında kaldıkları süre boyunca ticaret gemilerine hukuki veya cezai sorumluluğu gerektiren eylem ya da işlemlerinden ötürü el konulabilir, üzerlerinde ihtiyati tedbir ya da haciz işlemi yapılabilir. 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar kanununda göre, Türkiye Limanlarına girip çıkan tüm gemilerin, limanın genel güvenliğine ve düzenine uymak zorunda olduğu belirtilmiştir. İç sularda ve limanlarda bulunan ticaret gemileri üzerinde ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz gibi işlemler tesis edilebilecektir. Gemide bulunan kişiler veya gemi ile ilgili hukuki ve cezai meselelerde, yargı yetkisi kullanılabilecek olup, bu konuda öncelikle Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalara riayet edilecektir.

ya da diğer mürettebat ile diğer yolcular arasındaki hukuki meseleler, kıyı devletinin kanunlar ihtilafı kurallarına göre çözümlenir.

Gemi mürettebatı arasındaki hukuki ihtilafların kıyı devletinin yargı makamlarına intikal etmesi halinde, bu makamlar yargı yetkilerini kullanmak durumundadırlar.¹²¹ Kıyı devletinin yargı yetkisini kullanmaması halinde, bu devlet hakkında hakkın inkârı sebebiyle, uluslararası sorumluluk yönünden girişimde bulunulabilir.¹²²

Gemide işlenen bir suçun sonuçlarının kıyı devletine sirayet etmesi halinde, kıyı devletinin yargı yetkisi mutlaktır.

Bir devletin limanına giren yabancı bir ticaret gemisinde, bu devlet tarafından herhangi bir suçtan dolayı aranmakta olan bir kişi bulunması durumunda, kıyı devletinin bu kişiyi tutuklama yetkisi söz konusu olacaktır. Bu şekilde bir tutuklama öncesinde, geminin bayrak devletinin konsolosluga bilgi verilmesi, uluslararası teamüllere uygun bir yaklaşım olacaktır. Bir devletin limanında bulunan yabancı bir ticaret gemisinin mürettebatı arasında meydana gelebilecek bir kaçma ya da kaptanın izni olmaksızın kıyıya çıkma olayı meydana gelmesi durumunda, kıyı devleti ile geminin bayrak devleti arasında bu konuyu düzenleyen herhangi bir andlaşma olmaması halinde, kıyı devletinin söz konusu kişiyi yakalayarak gemiye teslim etme yükümlülüğü söz konusu olmayacaktır. Bu konudaki taleplerin geminin bayrak devleti konsolosluğu tarafından kıyı devleti yerel yetkililerine iletilmelidir. Söz konusu kişinin yakalanması amacıyla gerçekleştirilecek harcamaların geminin bayrak devletinin konsolosluğu tarafından karşılanması gerekecektir.¹²³

121 Aynı şekilde; gemi personelinin olmayan kişilerin, gemi içinde, gemi personeline ya da birbirlerine karşı işledikleri suçlar yönünden, bu suçların neticeleri kıyı devletine sirayet etmese de, geminin bayrak devleti diplomasi temsilcilerinin, konsolosluk görevlilerinin ya da kaptanın yerel makamlara çağrıda bulunması halinde, kıyı devleti yargı yetkisini kullanmak durumunda olacaktır. Baykal, op.cit., s.159.

122 Aynı kapsamda, 1982 Anayasasının 36. maddesinde; herkesin meşru bütün yollardan yararlanmak suretiyle yargı mercileri önünde davacı ve davalı olarak iddia ve müdafaa hakkına sahip olduğu ve hiçbir mahkemenin görev ve yetkisi içindeki bir davaya bakmaktan kaçınamayacağı ifade edilmiştir. AİHS'nin 6. maddesinde; akit devletlerin yargı alanındaki herkesin tarafsız bir mahkeme önünde davacı veya davalı olmak hakkında sahip olduğu belirtilmiştir.

123 Baykal, op.cit., s.161-162.

İç sularda bulunan ticaret gemilerinde meydana gelen çatma olaylarında, gerek hukuki gerekse cezai meselelerde, kıyı devletinin yargı yetkisi geçerli olacaktır. Çatmaya karışan gemilerin bayrak devletleri arasında çatmaya ilişkin olarak düzenlenmiş bir andlaşma mevcut olması durumunda bu andlaşmaya göre hareket edilecektir.¹²⁴ Ticaret gemilerinin konu olduğu çatma olaylarında, hukuki açıdan, Türk Ticaret Kanununun konuya ilişkin hükümleri ile 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun hükümleri uygulanacaktır. Meydana gelen çatma olayında gemilerden birinin Türk gemisi olması durumunda, Türk Hukuku uygulanacaktır. Çatma olayına karışan her iki geminin de bayrak devletinin aynı olması durumunda, bu ülkenin hukuku uygulanabilecektir.¹²⁵

3. Savaş Gemileri Yönünden İç Sular ve Limanlarda Devletlerin Yetkileri

Uluslararası hukukta, harp gemilerinin bayrak devleti dışında diğer devletlerin yargı yetkisine tabi kılınması kabul görmemiştir. Harp gemilerinin tüm deniz alanlarında mutlak dokunulmazlıkları vardır ve münhasıran bayrak devletinin yetkisine tabidirler.

Yabancı harp gemilerinin her türlü eylem ve işlemleri, doğrudan devlet fonksiyonlarının yerine getirilmesi amacı taşıması nedeniyle bu gemilerin, karasularında veya iç sularda ya da limanlarda meydana gelen eylem ve işlemlerinde yargı bağıışıklıklarının tam olduğu kabul edilmektedir.¹²⁶ Söz konusu gemi ve personeli üzerinde, gemi komutanının münhasır yetkisi söz konusu olmaktadır. Gemi içerisinde kişiler arasında meydana gelen olaylarda,

124 Kıyı devleti, yargı yetkisini kullanırken, gemi kaptanı ya da mürettebatını kusurlu görmesi halinde, kusurlu personeli tutuklayabilecektir. Kıyı devletinin gemiye el koyması da söz konusu olabilecektir.

125 2675 sayılı Kanunun 25. maddesinde, haksız fiilden doğan borçların, haksız fiilin işlendiği yer hukukuna tabi olduğu; haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı devletlerde olması halinde zararın meydana geldiği yer hukukunun uygulanacağı; haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir devlet ile daha yakın irtibatlı olması halinde bu devlet hukukunun uygulanacağı belirtilmiştir.

126 Yabancı harp gemisine yargı bağıışıklığı tanınması, bu geminin verdiği zararın mahkemece tespitine engel teşkil etmemektedir. Devletlerin uluslararası sorumluluğunun tespiti açısından, Mahkemelerde delil tespiti yapılması zaruri bir husustur. Böylece delillerin kaybolması önlenmiş olmaktadır. Ancak delil tespitinde bulunulması, yargı yetkisinin kullanılması anlamında değerlendirilmemelidir. Böyle bir tespitin sonuçlarına tarafların her zaman itiraz hakkı bulunmaktadır ve tespitin, taraflar için kesin olarak bağlayıcılığı da söz konusu değildir. Baykal, op.cit., s.149-150.

olaya karışan kişiler gemi personeli haricinde de olsa, olayın neticesi kıyı devletine sirayet etmediği ve gemiye münhasır kaldığı takdirde, kıyı devletinin müdahale hakkı bulunmamaktadır. Harp gemisinde işlenen bir suçun neticesinin kıyı devletine sirayet etmesi ya da limanının düzenini bozması durumunda, kıyı devleti, harp gemisinin limanı ya da iç suları terk etmesini isteyebilir. Harp gemisince bu talebe uyulmaması halinde, kıyı devleti yetkililerince geminin limandan ya da iç sulardan çıkarılması için makul oranda zor kullanılabilir. Zor kullanım, geminin limanın düzenini bozucu eylemlerinin önlenmesi ölçüsünde olmalıdır. Harp gemisi komutanının direnmesi, kıyı devletinin yetkililerini tehdit etmesi ya da silah kullanmaya kalkışması halinde, kıyı devleti bu davranışla orantılı olacak şekilde kuvvete başvurma hakkına sahip olacaktır. Ancak kuvvet kullanımı, meşru müdafaa sınırları dâhilinde gerçekleştirilmelidir.¹²⁷

Savaş gemilerinin, bir devletin iç sularında ya da limanlarında bulundukları sürece, o devletin kamu düzeni, ulaşım düzeni, sağlık kuralları gibi düzenlemelerine uymak zorunda oldukları kabul edilmektedir. Savaş gemilerinin dokunulmazlığı söz konusu olduğundan; bu gemilerde ortaya çıkacak özel hukuk ya da ceza hukuku sorunlarında kıyı devleti herhangi bir yargı yetkisine sahip değildir. Ancak, kıyıya çıkan gemi personeli kıyı devletinin yetkilerine uymak durumundadır. Bu personelin işleyeceği özellikle görev dışı suçlarla ilgili olarak kıyı devletinin cezai yetkisi tamdır.¹²⁸

KBBS’nde (m.23); herhangi bir harp gemisinin kıyı devletinin karasularından geçişle ilgili düzenlemelerine riayet etmemesi ve riayet etmesi için kendisine yapılan herhangi bir talebi umursamaması durumunda, kıyı devletinin harp gemisinin karasularını terk etmesini isteyebileceği belirtilmiştir. Bu hüküm, BMDHS’nde (m.30) de tekrarlanmıştır. 1982 Konvansiyonunda metne “derhal” kelimesi dahil edilerek, söz konusu durumda kıyı devletinin bu geminin “derhal” karasularını terk etmesini isteyebileceği düzenlenmiştir.

BMDHS’nde (m.31) bir savaş gemisinin veya ticari amaçlar dışında kullanılan diğer devlet gemilerinin fiillerinden dolayı bayrak devletinin sorumluluğu düzenlenmiştir.

¹²⁷ Baykal, op.cit., s.152.

¹²⁸ Pazarcı, op.cit., s.258.

Sözleşmeye göre; bayrak devleti, bir savaş gemisinin veya ticari amaçlar dışında kullanılan diğer herhangi bir devlet gemisinin, sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanun ve kurallarına veya sözleşmenin hükümlerine veya diğer uluslararası hukuk kurallarına uymaması sonucu sahildar devletin maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarardan dolayı uluslararası sorumluluğu yükleneceği belirtilmiştir. Sözleşmenin 32’nci maddesinde, 30 ve 31’inci maddelerde öngörülen istisnalar saklı kalmak şartıyla, Sözleşmenin hiçbir hükmünün harp gemilerinin ve ticari amaçlar dışında kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıklarını etkilemeyeceği ifade edilmiştir.

KBBS’nde, geçiş, “Ya içsulara girmeden karasularını katetmek, ya da iç sulara geçmek veya iç sulardan açık denize geçmek amacıyla karasularından seyrüsefer etmek” olarak tanımlanmıştır (KBBS m.14-2). BMDHS’nde ise geçiş, “Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın katetmek veya iç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terketmek” olarak tanımlanmıştır (BMDHS m.18-1(a,b)). Böylece, Konvansiyonlarda karasularından geçişe ilişkin olarak harp gemileri için getirilen kurallar, iç sular ve limanlar için de geçerli olacaktır.

a. Savaş Gemilerinin Yabancı Limanlara Girişleri ve Bu Limanlarda Gemilerin ve Gemi Mürettebatının Hukuki Rejimi

Devletler, milli menfaatleri ve politikaları doğrultusunda, limanlarını ya da limanlarından bazılarını harp gemilerinin yada diğer gemilerin girişine yasaklayabilir. Söz konusu yasaklama, tüm yabancı harp gemilerini kapsayabileceği gibi, sadece belirli devletlere ait harp gemileri için geçerli olabilir. Ancak, kıyı devleti tarafından açık şekilde getirilmiş bir giriş yasağı olmaması durumunda, devletlerin limanlarının barış zamanında dost devletlerin harp gemilerinin girişine açık olduğu kabul edilmektedir.¹²⁹ Bazı hallerde, harp gemilerinin limanlara girişlerine izin verilmesi, karşılıklılık esasına dayandırılabilir.

129 Milletlerarası Hukuk Enstitüsünün 1898 tarihli La Haye oturumunda benimsenen 10’uncu kurala ve 1928 tarihli Stokholm Kurallarının 12’nci maddesine göre; “Andlaşma, Kanun yada düzenlemenin mevcut olmaması durumunda veya

Bir devlet tarafından yabancı bir harp gemisinin herhangi bir limanına kabul edilmesi ile bu devletin, limanına kabul ettiği harp gemisi üzerindeki yargı yetkisinden vazgeçtiği kabul edilmektedir.¹³⁰

b. Türk Hukuku Yönünden Yabancı Harp Gemilerinin İç Sularımızda ve Limanlarımızda Bulundukları Esnada Tabi Olacakları Hukuki Rejim

2675 Sayılı Kanunun 33. maddesine göre, yabancı devlete, özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki uyuşmazlıklarda yargı muafiyeti tanınmaz; yabancı devletin diplomatik temsilcilerine tebligat yapılabilir. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi, Meltem Davasında¹³¹ verdiği

özel yasaklamaların sözkonusu olmaması durumunda, limanlar yabancı harp gemilerine bu gemilerin limana giriş ve burada kalmaya ilişkin kurallara ve şartlara sıkı bir şekilde uymak şartıyla açıktır.” Baykal, op.cit., s.139.

130 1812 yılında A.B.D. Yüksek Mahkemesi tarafından verilen “The Schooner Exchange vs. McFaddon” davasında; harp gemilerinin yabancı limanlarda kıyı devletin yargısından bağımsızlığı prensibi uygulanmıştır. Davaya konu olan olaylar şu şekilde gerçekleşmiştir: Sahibi A.B.D. vatandaşı olan bir ticaret gemisi, Napolyon Savaşları sırasında, Baltimor’dan St.Sebastian’a giderken, Fransız yetkililerince ele geçirilmiştir. Gemi, Bayone’a götürülerek harp gemisine dönüştürülmüştür. Gemiye “La Balaou” adı verilmiştir. A.B.D.’nin Fledelfia limanına getirilen geminin A.B.D.’li önceki sahipleri, yerel denizcilik mahkemesinde geminin kendilerine iadesi için dava açmışlardır. Yüksek Mahkemesinin önüne gelen söz konusu davada, hakim Marshall davayı davacılar aleyhine sonuçlandırmıştır. Karar gerekçesinde, yabancı dost devletlere ait harp gemilerinin dost bir ülkenin limanına kabul edildiklerinde bu ülkenin yetkisinden bağımsız olduklarının kamu hukukunun bir kuralı olduğu belirtilmiştir. İngiliz Denizcilik Mahkemesince, 1879 yılında verilen “The Constitution” davasında verilen kararda da harp gemilerinin yargı bağımsızlığı hususu gerekçe gösterilmiştir. Söz konusu davaya konu olan olayda, A.B.D.’ne ait harp gemisi “The Constitution” (Fırkateyn), Paris Fuarından A.B.D.’ye çeşitli makine aksamı ve makine taşıırken, Bournemouth açıklarında karaya oturmuş, bir İngiliz kurtarma gemisinin yardımı ile kurtarılmıştır. Kurtarma gemisinin sahipleri, verilen kurtarma ve yardım ücretini yetersiz bularak, geminin ihtilaf çözülmeden önce limandan ayrılmasını engellemek üzere mahkemeye başvurmuşlardır. Ancak mahkeme, harp gemisinin yargı bağımsızlığını gerekçe göstererek söz konusu talebi reddetmiştir. Ibid, s.141.

131 Meltem isimli bir Türk hücumbotu ile Hasan isimli SSCB’ne ait bir harp gemisi arasında, 24 Eylül 1985 tarihinde Kınalıada (İstanbul) açıklarında çatma meydana gelmiştir. Çatma sonucu, beş Türk denizcisi kaybolmuştur. Kaybolan kişilerin yakınları tarafından her iki devlet aleyhine dava ikame edilmiştir. İstanbul 7. Asliye Ticaret Mahkemesince 2675 sayılı Kanunun 33/2. maddesine istinaden SSCB’nin diplomatik temsilcisine tebligatta bulunulmuştur. Ancak SSCB buna itiraz ederek, itirazına, hükümler bir devletin diğer bir devletin yargı organları önünde muhakeme edilemeyeceğini gerekçe olarak göstermiştir. İstanbul 7. Asliye Ticaret Mahkemesinin 25 Mart 1986 tarihli kararı, davacılar tarafından temyiz edilmiştir. Yargıtay 2. Hukuk Dairesince yapılan inceleme sonucunda, davanın ticari bir dava olmadığına karar

kararda, savaş gemilerinin, bayrağını taşıdıkları devletlerin egemenliğini temsil etmeleri sebebiyle yargı bağısıklığından yararlandıkları belirtilerek; 2675 sayılı Kanunun 33/1. maddesinde yer alan “Yabancı devlete özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki uyuşmazlıklarda yargı muafiyeti tanınmayacağı” şeklindeki hükme ilişkin olarak; madde gerekçesinde, yalnız yabancı bir devletin egemenlik hakkına dayanarak yaptığı tasarruflar dışında kalan, özel bir kişi gibi özel hukuk faaliyetinde bulunulması, ticari ilişkilere girilmesi neticesinde doğan ihtilaflarda yargı muafiyetinin tanınmayacağının öngörülmekte olduğu belirtilmiştir.¹³²

Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Uluslararası Sözleşmeye (10 Nisan 1926 tarihli Brüksel Konvansiyonu) Türkiye, 1955 yılında taraf olmuştur. Sözleşmenin ilk iki maddesinde belirtilen ve devletlerin gemilerine ilişkin mesuliyet ve mükellefiyetlere ilişkin olarak 3. maddede; “İlk iki maddenin hükümleri, harp gemilerine, devlete ait yatlara, gözcü gemilerine, hastane gemilerine, yardımcı gemilere, iaşe gemileriyle bir devlete ait bulunan veya kendisi tarafından işletilen sair gemilere ve bir alacak vücut bulduğu sırada ticari olmayan ve münhasıran bir hükümet hizmetine tahsis edilmiş bulunan gemilere kabili tatbik değildir” ifadesi yer almaktadır. Maddede, bu gemilerin, herhangi bir adli tedbir gereğince veya herhangi bir adli usul ile haciz ve tevkif edilemeyeceği gibi, bunlara el konulamayacağı belirtilmiştir.¹³³

“Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik”te,¹³⁴ yabancı savaş gemilerinin Türk iç sularında ve limanlarında bulundukları sürece Türk mevzuatına, uluslararası hukuk

verilmiş¹³¹ ve olay haksız fiilden doğan tazminat davası olarak değerlendirilerek dosya 4. Hukuk Dairesine gönderilmiştir. Yargıtay 4. Hukuk Dairesince yapılan incelemede, T.C. Milli Savunma Bakanlığı hakkındaki davayı görev yönünden; SSCB’ne karşı açılan davanın da bu ülkenin savaş gemisi olması sebebiyle Türk Adli Makamları önünde dava edilemeyeceğinden reddine hükmetmiştir. Yargıtay 4. H.D.nin 27 Ocak 1987 gün ve E.73/13, K.86/524 sayılı kararı, Ibid, s.145.

¹³² loc.cit.

¹³³ Baykal, op.cit., s.149.

¹³⁴ R.G.:24.11.1983, Sayı: 18252.

ilkelerine ve andlaşmalara aykırı hareket edemeyecekleri belirtilmiştir (m.4). Bu gemiler, Yönetmeliğin 18'inci maddesine göre ise, 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. Yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmaların hükümleri saklı tutulmuştur (m.32).¹³⁵

Yönetmeliğe göre; barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsularına ve limanlarına gelebilmeleri ve bu sularda kalabilmeleri için bu gemilerin ait olduğu devletin Yönetmelikte belirtilen yöntemlere uygun olarak "Ziyaret İstem Formu" ile birlikte asgari 30 gün olmak üzere mümkün olduğu kadar önceden Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti yetkili makamlarına başvurarak izin almaları gerekmektedir (m.13).

Yönetmeliğin 6'nci maddesinde; yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin davranış ve faaliyetlerinin Türkiye'nin güvenliğine aykırı olamayacağına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.¹³⁶ Ayrıca Yönetmelikte, bu gemilere uçak veya helikopter refakat etmesi veya doğrudan doğruya kuvvetin bünyesinde bu tür vasıtalar bulunması durumunda, söz konusu hava araçlarının Türk hava sahasına giremeyecekleri, gemilerin, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin izni olmadan bünyelerindeki uçak ve helikopterleri Türk Hava Sahası içerisinde uçuramayacakları belirtilmiştir (m.9).

Yönetmelikte, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk iç sularında ve limanlarında yapacağı iletişim ve emisyonlara ilişkin sınırlamalar belirtilmiştir (m.8). Söz konusu gemiler, ziyaret istem formunda belirtilen haberleşme frekanslarından başkasını kullanamazlar, özel anlaşmalarla kabul edilmiş manevra, tatbikat ve eğitimler haricinde,

135 Kuzey Atlantik Andlaşmasına (NATO) Taraf Devletler Arasında Kuvvetlerin Statüsüne Dair Sözleşme (10.03.1954 gün ve 6375 sayılı Kanun; R.G.:20.03.1954) örnek olarak gösterilebilir.

136 Maddeye göre, "Yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit eder nitelikte herhangi bir davranışta bulunamazlar. Türkiye'nin güvenliği veya savunması zararına olacak şekilde araştırma, gözetleme ve bilgi toplama amacına yönelmiş herhangi bir eyleme girişemezler veya Türkiye'nin savunmasını ve güvenliğini etkilemek amacına yönelmiş herhangi bir propaganda faaliyetinde bulunamazlar."

önceden Türk Hükümetinin iznini almadıkça aktif ve pasif sualtı dinleme, tespit, izleme ve teşhis cihazlarını kullanamazlar.

Yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin, Türk iç sularında ve limanlarında bulundukları süre içerisinde, sebep oldukları zararlar, yetkili Türk Mahkemelerince tespit edilecektir. Geminin bayrağını taşıdığı Devlet, uluslararası hukuk ilkeleri ve anlaşmalar çerçevesinde, bu zararı tazminle mükellef olacaktır (Yönetmelik m.7). Gerçekleştirilecek tespit işlemi, sonraki zamanlarda ihtilafın tarafı devletler arasındaki hukuki uyuşmazlıkların uluslararası alanda çözümüne katkıda bulunacaktır. Böyle bir tespit işlemi, harp gemilerinin bağımsızlığını ihlal eder bir nitelik taşımamaktadır. Ancak tespit esnasında geminin bağımsızlığının ihlal edilmemesi maksadıyla, harp gemisine herhangi bir fiziki müdahalede bulunulmaması gerekir. Gemiye zorla girerek tespitte bulunulması mümkün olmayıp; gemi dahilinde tespit yapılabilmesi için gemi komutanının izninin alınması gereklidir. Gemi komutanının gemi dahilinde tespit yapılmasına izin vermemesi durumunda, gemi etrafında incelemelerde bulunulabilir. Yabancı devlete ait harp gemilerinin sebep olduğu bir zararla ilgili delil tespiti yapılması durumunda, geminin bayrak devleti yetkililerinin de derhal haberdar edilmesi ve bu yetkililerin zarar tespitine katılımlarının sağlanması uygun bir yaklaşım olacaktır. Bu şekilde, uluslararası sorumluluk kapsamında, zararın ödettilmesi konusunda sorun yaşanması ihtimali azalacak, itirazla karşılaşılması ihtimali en aza indirilebilir.¹³⁷

Yönetmelikte, yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk içsuları ve 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 ise 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 bu gemilere gerekli kurtarma ve onarım yardımı yapılabileceği ifade edilmiştir. Maddede

137 Baykal, op.cit., s.144.

ayrıca; meydana gelen kazanın yarattığı tehlikenin makul bir süre içerisinde giderilememesi halinde, Türk makamlarınca, duruma müdahale edilerek, masrafları geminin ait olduğu devlet tarafından ödenmek üzere gerekli emniyet tedbirlerinin alınabileceği belirtilmiştir (m.12).

Yönetmeliğin 33. maddesine göre, Yönetmelik hükümlerine uygun hareket etmeyen yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler, Türk limanlarını, iç sularını ve karasularını terke davet edilecek olup, söz konusu gemiler davete uymakla yükümlüdür.

4. Gayri Ticari Amaçla Kullanılan Gemiler Yönünden İç Sular ve Limanlarda Devletlerin Yetkileri

Bir geminin gayri ticari amaçla kullanıldığı değerlendirmesi konusunda, bayrak devletlerinin kararlarının geçerliliği, yerleşmiş bir uygulamadır. Devletler bu konu hakkında birbirlerine itibar etmektedirler. Gayri ticari amaçla kullanılan devlet gemileri iç sulara, limanlarda ya da karasularında bulundukları esnada, harp gemileri ile aynı statüde ele alınmakta olup, kıyı devletlerinin yetkisinden muafiyetleri söz konusu olmaktadır.¹³⁸

1926 Brüksel Konvansiyonuna göre, harp gemileri yanında, devlete ait yatlar, gözcü gemileri, hastane gemileri, yardımcı gemiler, 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 gemiler, adli tedbir icabı olarak veya herhangi bir adli usul ile haciz ve tevkif edilemeyecekleri gibi bunlara el de konulamayacaktır (m.3).

138 “The Parlement Belge” adlı davaya konu olan olayda, Dover ile Ostend arasında çalışmakta olan Belçika Devletine ait olan Parlement Belge isimli gemi, Dover Limanında bir römorkör ile çarpışmış, römorkör sahiplerince İngiliz Mahkemeleri nezdinde hukuki yollara başvurulmuş ve geminin alıkonması istenmiştir. Temyiz mahkemesi tarafından 1878 yılında, “Geminin Belçika Devletine ait olduğu, bu devletin kamu hizmetlerinde kullanılan bir gemi olmakla Mahkemenin bu gemi ile ilgili olarak yetkisinin kullanılmasının söz konusu olmadığı” gerekçesiyle, dava reddedilmiştir. İngiliz Denizcilik Mahkemesi tarafından 1906 yılında verilen bir kararda, Romanya’ya ait ve Romanya Devlet Demiryolları ile bağlantılı olarak posta ve yük taşıyan Jassy adlı gemiye ilişkin olarak da egemen bağımsızlık prensibine atıfta bulunularak, yargısal girişimlerinde bulunulmasına izin verilmemiştir. Baykal, op.cit., s.150.

Bir kamu gemisinin sonradan özel kişilere devredilmesi halinde, bu gemiye, devlet hizmetinde iken söz konusu olan zararlar nedeniyle el konulamaz ya da gemi herhangi bir yargısal işleme maruz bırakılamaz. Ancak gemi önceden devlet hizmetinde kiralama yöntemiyle kullanılmış ise, bu borç devlet hizmetinde iken oluşmuş olsa bile, bu gemiye özgü verilen bir hizmetten ötürü oluşan borçlar için, gemiye el konulabilir.¹³⁹

B. KARASULARINDA YETKİ DÜZENİ

1. Karasularının Tanımı ve Kapsamı

Karasuları, iç suların dış sınırını teşkil eden esas hatlardan itibaren milletlerarası hukukun bugün için tanıdığı azami 12 deniz mili mesafeye kadar uzanabilen kıyıya bitişik bir deniz kuşağıdır. Kıyı devletinin karasularına ilişkin herhangi bir beyanda bulunmamış olması durumunda karasularının genişliği asgari 3 deniz mili olarak kabul edilmektedir.¹⁴⁰

Devletler, karasularının genişliği konusunda ilk kez, BMDHS’nde mutabakata varmışlardır. Sözleşmede her devletin karasularının genişliğini, sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgiden başlayarak, 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar belirlemek hakkına sahip olduğu ifade edilmiştir (BMDHS m.3). Böylece kıyı devletine, karasularının genişliğini belirleme konusunda bir takdir hakkı verilmiştir.¹⁴¹ Ancak, bu takdir hakkı

¹³⁹ Baykal, op.cit., s.151.

¹⁴⁰ Ibid, s.133.

¹⁴¹ Devletlerin önemli bir çoğunluğu tarafından 12 mil limiti kabul edilmiş ve yerel kanunlar ile tespit edilmiştir. Birleşik Krallık tarafından 1987 tarihli, ABD tarafından 1988 tarihli Karasuları Kanunu çıkarılmıştır. Karasuları ve diğer deniz alanlarına ilişkin beyanlar ile ilgili bilgilere “UN Office of Legal Affairs, Law of the Sea Bulletin”den (http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm; Erişim Tarihi: 19 Ağustos 2011) ulaşmak mümkündür. 2008 yılı itibarıyla, 3 Devlet (Ürdün, Palau ve Singapur) 3 mil; 1 Devlet (Norveç) 4 mil; 2 Devlet (Dominik Cumhuriyeti ve Yunanistan) 6 mil; 140 Devlet 12 mil limiti beyan etmiştir. Dokuz Devlet (Benin, Kongo, Ekvador, El Salvador, Liberya, Panama, Peru, Sierra Leone ve Somali) 200 mil beyan etmiştir. Brownlie, **Principles of Public International Law**, Seventh Edition, s.181. Türk karasularının genişliği, 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu uyarınca ilke olarak 6 mil olarak belirlenmiştir. Kanunun birinci maddesinde (Son fıkra) ayrıca; Bakanlar Kurulunun, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üzerinde karasuları genişliği tespit etmeye yetkili olduğu belirtilmiştir. Bakanlar

sözleşmede bazı sınırlamalara tabi tutulmuştur. Sözleşmenin 15'inci maddesinde, karasularının sınırlandırılması konusundaki kurallara yer verilmiştir. Buna göre, özel koşullar dışında, bir kıyı devleti, kıyılar arasındaki eşit uzaklık çizgisinden öteye gitme hakkına sahip değildir. Kıyı devleti, karasularının genişliğinin belirlenmesi konusunda Sözleşmenin 300'üncü maddesinde belirlenen iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkelerine aykırı davranamaz. Örneğin, kıyı devleti, karasularını 12 mile çıkararak, öteki kıyıdaş devletlere ait deniz alanını ele geçirmesi, Sözleşmenin 300'üncü maddesine aykırı olacaktır.¹⁴²

BMDHS'ne göre (m.2/1); karasuları, kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturmaktadır. Dolayısıyla karasuları, kıyı devletinin egemenliği altındadır. Karasularının üstünde yer alan hava sahası ve altında yer alan deniz yatağı ile toprak altı da kıyı devletinin egemenliğindedir (BMDHS m.2/2; KBBS m.2).

Uygulamada uluslararası deniz ulaşımının yararına olmak üzere, kıyı devletinin karasuları üzerindeki ülkesel egemenliğine iki konuda kısıtlama getirilmektedir; a. Yabancı devletlerin gemilerine bazı şartlarla karasularından geçiş hakkı tanınması, b. Kıyı devletinin bu şekildeki geçişlere ilişkin yargı yetkileri.

2. Zararsız Geçiş

BMDHS'ne göre, sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar (m.17). Sözleşmede geçiş teriminin anlamı şu şekilde tanımlanmıştır (m.18):

“1. Geçiş,

a) Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın katetmek;

Kurulu, bu hükme dayanarak, 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı bir kararla, 2674 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz'de ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesine karar vererek, bu denizlerdeki karasularının 12 mil olarak uygulanmaya devam edeceğini ilan etmiştir. Günümüzde Türk karasularının genişliği, Ege Denizi'nde 6 deniz mil, Akdeniz ve Karadeniz'de ise 12 deniz mili olarak uygulanmaktadır.

142 Pazarcı, op.cit., s.260.

b) İç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terketmek.

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

BMDHS uyarınca, geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır (m.19/1). İlk kez BMDHS’nde, zararsız geçişi zararlı kılan faaliyetler sıralanmıştır (m.19/2):

“Yabancı bir geminin geçişi eğer bir gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır:

a. Sahildar devletin egemenliğine; toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete baş vurulması veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b. Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

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

d. Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeği amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

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

f. Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g. Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkarılması;

h. İşbu, Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i. Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j. Araştırma, veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

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

1. Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.”

Karasularından zararsız geçiş rejimine ilişkin olarak ticaret gemileri ve ticari maksatla kullanılan devlet gemileri açısından herhangi bir anlaşmazlık söz konusu değilken; savaş gemilerinin karasularından geçişlerine ilişkin kurallar konusunda devletler arasında tam bir mutabakattan söz edilememektedir. Savaş gemilerinin karasularından zararsız geçişi henüz evrensel bir yapılageliş kuralı özelliği kazanmamıştır.¹⁴³

BMDHS'nin 20. maddesinde ise, karasularında, denizatılar ve diğer sualtı araçlarının su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorunda oldukları ifade edilmiştir.

Karasularından zararsız geçiş yapan yabancı devlet gemileri üzerinde kıyı devletinin zararsız geçiş hakkı dışında kalan tüm konularda egemenlik haklarını kullanma yetkisine sahip olduğu kabul edilmektedir. BMDHS'ne göre, kıyı devleti şu konularda yetkilerini kullanabilir: a. Ulaştırma güvenliği, b. Deniz ulaşım araç gereçlerinin kullanılması, c. Denizaltı kablo ve boruları, d. Canlı kaynakların korunması, e. Balıkçılık, f. Çevrenin korunması, g. Bilimsel araştırmalar, h. Gümrük, maliye, sağlık ve göç. Ayrıca, karasularından zararsız geçiş yapan yabancı devlet gemileri üzerinde kıyı devletinin gemilerin çizimi, inşaat ve donanımına ilişkin herhangi bir yetkisinin bulunmadığı belirtilmiştir (m.21).

Kıyı devletinin karasularından zararsız geçiş yapan yabancı devlet gemileri üzerinde kullanabileceği yetkiler BMDHS'nde sıralanmış olmakla birlikte, kıyı devletinin sayılan bu yetkiler haricinde herhangi bir yetkisinin bulunmadığı anlamında yorumlanmaması gerekir. Devletlerin, egemenlik yetkisini kısıtlayan andlaşma hükümlerinin dar yorumlanması gerektiği uluslararası hukukta genellikle kabul edilmektedir.¹⁴⁴

İlgili sözleşmelerde, kıyı devletinin yetkilerini yabancı gemilerin zararsız geçişini önlemeyecek şekilde kullanması gerektiği ifade edilmiştir (BMDHS m.24/1; KBBS m.15/1). Sözleşmeler uyarınca, kıyı devleti yabancı gemiler arasında ayırım yapmaksızın ve uygun bir biçimde ilan edilmek kaydıyla zararsız geçişi güvenliği gerekçesiyle erteleyebilir (BMDHS m.25/3; KBBS m.16/3).

¹⁴³ Pazarcı, op.cit., s.261-262.

¹⁴⁴ Pazarcı, op.cit., s.262.

Zararsız geçişin zararlı faaliyetler içermesi durumunda, ticaret gemileri ve ticaret amaçlı devlet gemileri açısından, kıyı devletleri yasaların öngördüğü önlemleri alabilir ve uygun cezaları uygulayabilir. Ancak savaş gemilerinin ya da kamu yetkisi kullanan devlet gemilerinin zararlı faaliyetlerde bulunması ya da geçiş kurallarına uymaması halinde, kıyı devleti, uygun uyarıları yaptıktan sonra en çok bu gemilerin karasularını terk etmesini isteyebilir (BMDHS m.30 ve 32; KBBS m.22/2 ve 23). Devlet gemilerine ilişkin olarak, kıyı devletinin geminin bayrak devletinin uluslararası sorumluluğunu ileri sürme ve uygun zarar giderim isteme hakkı vardır (BMDHS m.31).

3. Yabancı Karasularında Bulunan Gemilere İlişkin Yargı Yetkisi

BMDHS'nin karasularında bulunan yabancı gemilere ilişkin 27. maddede getirilen düzenleme öncesinde devletler kendi karasularındaki yabancı gemiler üzerinde cezai yargılama yetkilerinin olup olmadığını belirlemek üzere iki İngiliz ve Fransız kurallarına başvurmuşlardır.¹⁴⁵

Ticaret gemilerinin karasularından zararsız geçişi sırasında gemide işlenen suçlarla ilgili olarak, kıyı devletinin yalnızca şu durumlarda cezai yargı yetkisini kullanabileceği kabul edilmektedir: a. Suçun sonuçları kıyı devletine uzanıyorsa, b. Suç kıyı devletinin barışını ve düzenini bozuyorsa, c. Gemi kaptanı ya da geminin bayrak devletinin diplomasi temsilciliği ya da konsolosluğu kıyı devleti yetkililerinden yardım istemişse, d. Uyuşturucu kaçakçılığı

¹⁴⁵ İngiliz kuralı, genel olarak devletlere karasularında bulunan yabancı gemiler üzerinde yargılama yetkisi tanımaktadır. Örneğin, "People v. Wong Cheng" davasında, Filipin Yüksek Mahkemesi, İngiliz kuralını uygulamıştır. Filipinli otoriteler, sanık hakkında Filipin sahillerinden 2,5 mil açıktaki bulunan bir İngiliz gemisinde afyon içmekten dava açmıştır. Mahkeme, suç Filipin karasularında meydana geldiğinden yargılama yetkisinin olduğunu mütalaa etmiştir. Ayrıca mahkeme tarafından, sanık sadece afyon bulundurmuş olsaydı yargılama yapılmayacağını, çünkü afyona sadece sahip olmanın Filipin'e zarar vermeyeceğini de belirtilmiştir. Fransız kuralına göre, bir devletin karasularında bulunan yabancı bir gemide işlenen suçlarda yargılama yapabilmesi için, suçun limanın barışına ve düzenine zarar vermiş olması gerekmektedir. Fransız karasularında meydana gelen ve mürettebattan biri tarafından diğerine saldırılması ve ikinci kaptan tarafından bir mürettebata ağır yaralanmayla sonuçlanan bir ceza verilmesi olaylarında ABD konsolosluğundan yargılama talebinde bulunulmuş ve sonrasında ise Fransız Konseyi tarafından, gemilerin mürettebatı arasında meydana gelen ve geminin iç disiplinini ilgilendiren olayların limanın düzenine zarar vermeyeceğinden Fransız mahkemelerinin yargılama yetkisinin olmadığını belirtmiştir. Manchuk, op.cit., s.5.

söz konusu ise. Ancak kıyı devletinin iç sularından gelerek karasularından geçen bir gemide işlenmiş bir suç söz konusu ise, kıyı devletinin yargı yetkisi bu sınırlamalarla bağlı değildir (BMDHS m.27/2; KBBS m.27/2). USAD'nın 07 Eylül 1927 tarihli Bozkurt v.Lotus Davasında¹⁴⁶ verdiği kararın aksine, günümüzde uygulanan uluslararası hukuka göre, yabancı bir geminin açık denizde, münhasır ekonomik bölgede, ya da yabancı bir devlet sularında bulunduğu sırada işlenen suçlar sebebiyle, kıyı devletinin söz konusu geminin karasularından geçişi esnasında, gemi üzerinde yargı yetkisinin bulunmadığı kabul edilmektedir (BMDHS m.27/5; KBBS m.19/5). Bir gemi üzerinde yargı yetkisini kullanan kıyı devleti, gemi kaptanının istemesi halinde, durumdan bayrak devletinin konsolosluk yetkililerini haberdar etmek zorundadır (BMDHS m.27/3; KBBS m.19/3). Yargı yetkisini kullanırken tutuklama yapmaya gerek duyan bir kıyı devleti, ulaştırma gereklerini göz önünde tutmak zorundadır (BMDHS m.27/4; KBBS m.19/4).

Yabancı bir geminin diğer bir devletin karasularında seyrettiği sırada Bayrak Devleti Yetkisinin gücü azalmaktadır. KBBS'nin 19. ve 20. maddeleri ile BMDHS'nin 27. ve 28. maddelerinde, karasularında zararsız geçiş maksadıyla bulunan gemiler üzerinde kıyı devletlerinin yargılama yetkileri düzenlenmiştir. Söz konusu Konvansiyonlarda, zararsız

146 Uluslararası Sürekli Adalet Mahkemesi, 7-6 oy çokluğu ile, bir devletin yabancı bir gemideki bir zabıt hakkında adam öldürme suçu nedeniyle kovuşturma yapabileceğine hükmetmiştir. Karşıt görüşteki yargıçlar, Bayrak Devleti Kuralına istisna getirilmesi konusunda isteksiz davranmışlardır. Yargıç Nyholm, çoğunluğun görüşünü anladığını ancak, etkili devletlerin henüz Bayrak Devleti Kuralına istisna getirilmesi konusunda görüş birliğinde olmadığını ifade etmiştir. Yargıç Altamira, Bayrak Devleti Kuralına sadece, genel bir tehlikenin mevcudiyeti halinde, insanlığın genel gereksinimleri amacıyla ve mutlak gereklilik halinde istisna getirilebileceği görüşünde olduğunu; aksi takdirde uluslararası toplum tarafından yargılama konusunda sürekli bir tartışma ortamının mevcut olacağını belirtmiştir. Davaya konu olayda LOTUS adlı Fransız gemisi, 6 mil açıktaki BOZKURT adlı Türk gemisi ile çatışmıştır. Olayda 8 Türk denizci hayatını kaybetmiştir. Yapılan incelemede, her iki gemideki güverte zabıtlarının ihmal olduğu belirlenmiştir. Türk mahkemesi, Fransız zabiti kasıtsız adam öldürme suçundan mahkûm etmiştir. Yapılan özel bir anlaşma ile, Fransa ve Türkiye, Sürekli Mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme, Türkiye'nin söz konusu olayda yargılama yapabileceği, bunu engelleyecek bir uluslararası kural bulunmadığına karar vermiştir. Mahkeme gerekçe olarak, yabancı bir gemide işlenen suçun bir devletin egemenlik alanında sonuçlar doğurması durumunda suçtan etkilenen devletin yargılama yapabileceğini belirtmiştir. Ayrıca Mahkeme, mutabakat içerisinde gerçekleştirilecek bir yargılamanın, adaletin gelişimine yardımcı olacağını ve her iki devletin çıkarının korunmasını sağlayacağını belirtmiştir.

geçiş hakkı kapsamındaki düzenlemeler, şu durumlarda devletlerin yargı yetkilerini düzenlemektedir: 1. Zararsız geçiş hakkı kapsamında, olağan ulaşımın doğal bir gereği olarak karasularında yatmakta olan gemiler ve bu gemilerde bulunan kişiler, 2. İç suları terk etmeyi müteakip karasularından geçiş yapmakta olan gemiler, 3. İç sulara girmeksizin sadece karasularından geçiş yapmakta olan gemiler. Söz konusu üç durum haricinde, zararsız geçiş durumu söz konusu olmayacağından, zararsız geçiş kapsamında devletlerin hukuki ve cezai yargılama yetkisine herhangi bir sınırlama getirilmemiştir.

Karasularından zararsız geçiş yapan gemilere ilişkin hukuk davaları ile ilgili olarak, gemide bulunan kişilerle ilgili hukuk davalarında kıyı devletinin, gemiyi durdurmamak ya da yolundan çevirmemek yükümlülüğü vardır (BMDHS m.28/1; KBBS m.20/1). Hukuk davaları gemilerle doğrudan ilgili ise, iki değişik durum söz konusu olmaktadır: a. Yabancı ticaret gemisi, herhangi bir nedenle karasularında duruyorsa ya da kıyı devletinin iç sularından çıkarak karasularından geçiyorsa, kıyı devletinin bu gemi üzerinde adli yargı yetkisini kullanması, gerekli ise her türlü icra ve ihtiyati tedbir (geçici önlemler) işlemlerine başvurma hakkı bulunmaktadır (BMDHS m.28/3; KBBS m.20/3). b. Açık deniz veya başka devletlerin karasularından gelen yabancı ticaret gemilerine ilişkin olarak, kıyı devleti yalnızca, geminin karasularından geçişi sırasında ya da geçiş amacıyla yüklenmiş olduğu yükümlülükler ve sorumluluklar için adli yargı yetkisini kullanabilir (BMDHS m.28/2; KBBS m.20/3). Bu duruma örnek olarak, kılavuzluk ücreti, kurtarma ve yardım ücreti, çatma nedeniyle ödenmesi gereken zarar-giderim gibi ücret ve borçlar sebebiyle kıyı devletinin adli yargı yetkisini kullanması gösterilebilir.

a. Savaş Gemilerinin Karasularında Bulunmaları ya da Karasularından Zararsız Geçiş Yapmaları Esnasında Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi

Savaş gemileri ve münhasıran kamu hizmetinde kullanılan devlet gemilerine uluslararası hukuk tarafından tanınan dokunulmazlığın bir sonucu olarak; bu gemilerin zararsız geçiş kapsamından çıkmaları ya da kıyı devletine veya üçüncü kişilere ya da devletlere zarar vermeleri durumunda, kıyı devletlerinin yargı yetkilerini kullanmaları söz konusu olamayacaktır.

Türk hukukunda, devletin yargı bağıışıklığı hakkında sınırlı bağıışıklık ilkesi benimsenmiştir.¹⁴⁷ 2675 sayılı Kanunda, yabancı devlete, özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki uyuşmazlıklarda yargı muafiyeti tanınmayacağı; bu tür uyuşmazlıklarda yabancı devletin diplomatik temsilcilerine tebligat yapılabileceğı ifade edilmiştir. Kanunun gerekçesinde, madde metninin kapsamında, egemenlik tasarrufları dışında kalan, devletin sadece bir özel kişi gibi ilişkiye girdiğı faaliyetler yargı bağıışıklığı dışında tutulmuştur. Bu faaliyetler dışında kalan her türlü egemenlik tasarrufları ise, yargı bağıımsızlığı kapsamı içerisinde değerlendirilmiştir. Harp gemilerinin bir özel kişi gibi faaliyete girişmesi söz konusu edilemeyeceğinden ve bu gemilerin devletlerin egemenliğini temsil etmeleri nedeniyle, Türk Hukukuna göre, yabancı harp gemilerinin üçüncü kişilere verdikleri zararlar sebebiyle, bu kişilerce, Türk Mahkemelerinde bu gemilerin bayrak devletleri aleyhinde hukuk davası açılmaz.¹⁴⁸

b. Ticaret Gemilerinin ve Ticari Amaçla İşletilen Devlet Gemilerinin Karasularından Geçiş Esnasında Kıyı Devletin Yargı Yetkisi

KBBS'nin Zararsız Geçiş Hakkı isimli 3.Bölümünde yer alan ve "Ticaret gemilerine Uygulanacak Kurallar" isimli alt bölümünde (Alt Kesim-B), karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan ticaret gemilerine uygulanacak kurallar belirlenmiştir. Sözleşmenin 19. maddesinde, 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 cezai yargı yetkisinin aşağıda belirtilen durumlar dışında kullanılamayacağı belirtilmiştir: a. Suçun sonuçları kıyı devletine sirayet ediyorsa, b. Suç ülkenin barışını veya karasularının düzenini bozacak türde ise,¹⁴⁹ c. Mahalli mercilerin yardımı geminin kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosu tarafından

147 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunu, m.33.

148 Baykal, op.cit., s.170.

149 Burada belirtilen hususa ilişkin değerlendirmenin (Suçun devletin barışını veya karasularının düzenini bozacak türden olup olmadığı), kıyı devletin yetkili makamları tarafından yapılmasının en uygun yöntem olacağını düşünmekteyiz. Kıyı devletin, bu yetkisini kötüye kullanması, uluslararası hukuka aykırılık teşkil edecektir.

istenmişse, d. Uyuşturucu maddenin kanun dışı trafiğini önlemek için gerekliyse.¹⁵⁰ Maddenin 2. fıkrasında; belirtilen hükümlerin, kıyı devletinin, iç sularını terk ettikten sonra karasularından geçen yabancı bir gemide bir tutuklama yapma veya bir soruşturma yapma amacıyla kanunların müsaade ettiği herhangi bir tedbiri alma hakkını etkilemeyeceği ifade edilmiştir.¹⁵¹ Maddenin 3. fıkrasında; söz konusu maddenin ilk iki fıkrasında öngörülen durumlarda, kıyı devletinin, kaptanın istemesi halinde, herhangi bir tedbiri almadan önce bayrak devletinin konsolosluk yetkilisini haberdar edeceği ve bu yetkili ile gemi mürettebatı arasındaki temasları kolaylaştıracağı belirtilmiştir. Acil hallerde ise, bu tedbirlerin alınması esnasında durumun karşı tarafa bildirileceği ifade edilmiştir.¹⁵² Ayrıca, tutuklama esnasında seyrüsefer gereklerini de göz önünde bulundurarak, tutuklamanın yapılıp yapılmayacağı veya nasıl yapılacağı düşünülürken, mahalli merciler tarafından seyrüseferin menfaatlerinin “gereği veçhile” dikkate alınacağı belirtilmiştir.¹⁵³

Yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeden sadece karasularından geçen yabancı bir gemide, karasularına girmeden önce işlenen herhangi bir suçla ilgili olarak herhangi bir

150 Söz konusu düzenlemeye ilişkin olarak, BMDHS'nin 27.maddesindeki düzenleme şu şekildedir: “1. Karasularından geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunulması amacıyla sahildevlet devlet aşağıdaki durumlar dışında cezai yargı yetkisini kullanmamalıdır: a) Eğer suçun sonuçları sahildevlet devlete uzanıyorsa; b) Eğer suç ülkenin barışın veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise; c) Eğer yerel makamların yardımı gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanı, veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise; veya d) Eğer bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise.”

151 BMDHS'nin 27.maddesinin 2.fıkrası: “1. paragraf hükümleri, sahildevlet devlet, iç sularından gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri almak hakkına hâlel getirmez.”

152 BMDHS'nin 27.maddesinin 3.fıkrası: “1. ve 2. paragraflarda öngörülen hallerde sahildevlet devlet, kaptan talep ettiği takdirde, herhangi bir tedbir almadan önce geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanını veya bir konsolosluk memurunu bundan haberdar edecek ve bu ajan veya memur ile gemi mürettebatı arasındaki teması kolaylaştıracaktır. Bununla beraber, acil durumlarda bu haber verme, tedbirler uygulanırken yapılabilir.”

153 BMDHS'nin 27.maddesinin 4.fıkrası: “Yerel makamlar tutuklamanın uygun olup olmadığını veya nasıl yapılacağını inceleyen, seyrüsefer gereklerini de gerektiği şekilde gözönünde bulundurlar.”

kimsenin tutuklanması veya herhangi bir soruşturmanın yapılması için herhangi bir tedbir alınamayacaktır.¹⁵⁴

Türkiye 1927 yılından bu yana açık ve ısrarlı bir şekilde söz konusu durumda bayrak devletinin yetkili olması kuralına karşı çıkmış ve çıkmaya devam etmekte olduğundan, KBBS'nin 19/5 ile BMDHS'nin 27/5 maddesi hükümleri, Türkiye'ye karşı uygulanamaz. TCK'na göre, yabancı bir geminin Türk karasularına girmeden önce işlenmiş bir suç nedeniyle Türk karasularında soruşturma amacıyla durdurulabilmesi veya gemide bulunan bir kişinin tutuklanabilmesi imkânı mevcuttur. 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun 12. maddesine göre;

Bir yabancı, 13 üncü maddede yazılı suçlar (İşkence, çevrenin kasten kirletilmesi, uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti, parada sahtecilik, fuhuş, rüşvet, deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması ile ikinci kitap kapsamına giren suçlardan bazıları) dışında, Türk kanunlarına göre aşağı sınırı en az bir yıl hapis cezasını gerektiren bir suçu yabancı ülkede Türkiye'nin zararına işlediği ve kendisi Türkiye'de bulunduğu takdirde,¹⁵⁵ Türk kanunlarına göre cezalandırılır. Yargılama yapılması Adalet Bakanının istemine bağlıdır.

BMDHS'nin 27. maddesinin 5. fıkrasında, kıyı devleti lehine istisna getirilmiştir. Söz konusu maddede, karasularından geçen yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeksizin sadece karasularından geçmekte ise, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla sahildevletinin tutuklama ve soruşturma yapmak için hiçbir tedbir alamayacağı belirtilirken, sözleşmenin XII. Kısımın uygulanması

154 KBBS m.19-5; BMDHS'nin 27.maddesinin 5.fıkrasındaki düzenleme şu şekildedir: "XII. Kısımın uygulanması veya V. Kısımına uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç olmak üzere; sahildevlet, karasularından geçen yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeksizin sadece karasularından geçmekte ise, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla tutuklama veya soruşturma yapmak için hiçbir tedbir alamaz."

155 2674 sayılı Karasuları Kanununun 1. maddesinde Türk Karasularının Türkiye ülkesine dahil olduğu belirtilmiştir.

veya V. Kısma uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç tutulmuştur.¹⁵⁶

Karasularından zararsız geçiş yapmakta olan bir yabancı geminin çatma olayına karışması halinde, öncelikle bu konuda kıyı devletinin herhangi bir uluslararası andlaşmaya taraf olup olmadığına bakılmalıdır. Böyle bir andlaşmaya taraf ise, bu andlaşmanın ilgili hükümleri uygulanarak kıyı devleti cezai ve hukuki yargı yetkisini kullanacaktır. Andlaşma olmadığı takdirde, KBBS (m.19/1 ve 20/2) ve BMDHS'nin (m.27/1 ve 28/2) ilgili hükümleri örf ve adet hukuku kuralları olarak tatbik edilecektir. KBBS'nin 19. maddesinin 1. fıkrası ile BMDHS'nin 27. maddesinin 1. fıkrası, çatma olaylarında kıyı devletlerinin cezai yargı yetkisinin kullanımına imkân vermektedir. KBBS'nin 20. maddesinin 2. fıkrası ile BMDHS'nin 28. maddesinin 2. fıkrasına istinaden, hukuk davaları açısından kıyı devleti yargı yetkisini kullanabilecektir.

Karasularından zararsız geçiş yapmakta olan bir gemiler ve gemilerde bulunan kişiler ile ilgili olarak kıyı devletlerinin hukuki yargı yetkilerinin sınırları; KBBS'nin 20. maddesinde ve BMDHS'nin 28. maddesinde düzenlenmiştir. BMDHS'nin 28. maddesine göre; sahildevlet, karasularından geçen bir yabancı gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukuki yargı yetkisini kullanmak üzere durdurmamalı ya da yolundan çevirmemelidir (should not stop or divert) (BMDHS m.28/1; KBBS m.20/1). Maddenin İngilizce metninde, “should not” ifadesi kullanılmıştır. Bu şekilde, inisiyatifin kıyı devletine bırakıldığı zayıf bir ifade kullanılmıştır. Kıyı devletleri, maddede söz konusu olan yetkiyi kullanmak istediği takdirde, bu yetkisini, zararsız geçişe zarar vermeden yani geçişi aksatmadan yapmak durumunda olacaktır.

KBBS ve BMDHS'ne göre kıyı devletleri, karasularından geçen yabancı gemiler hakkında özel hukuk alanında icrai ve ihtiyati tedbirleri, bu tedbirler ancak bizzat geminin sahildevletinin sularından geçişi sırasında veya geçiş sebebiyle yüklendiği

156 XII. Kısımda, yer alan kurallar, kıyı devletine kendi kıta sahanlığında ya da münhasır ekonomik bölgesinde yapılan faaliyetler nedeniyle deniz kirlenmesine sebebiyet verilmesi ile ilgili kanun ve kurallar koyma yetkisi vermektedir.

yükümlülükler veya tabi olduğu sorumluluklara ilişkin ise alabileceklerdir (BMDHS m.28/2; KBBS m.20/2).

4. Yabancı Karasularında Bulunan Gemilere İlişkin Örnek Mahkeme Kararları

“United States v. Davis” davasında, yargıç Story’nin görüşü ile yargılama konusunda yabancı devletlerin egemenliğine duyulan saygı vurgulanmıştır. Güney Pasifik’te bulunan ve yerel bir kralın egemenliğindeki bir adada limanda bulunan Amerikan gemisi DAVIS’te, ikinci kaptan tarafından mürettebata uygulanan cezalandırma yöntemi nedeniyle önemli bir karışıklık çıkmış ve bu sırada gemi kaptanı mürettebattan bir kişiyi silahla ateş ederek öldürmüştür. Olaya ilişkin davada beraat kararı veren Yargıç Story’nin kararı, kasıtsız adam öldürmeye ilişkin kanunlara dayandırılmakla birlikte; kararda, dost devletlerin egemenliğine saygı gösterilmesi gerektiği ve kendi egemenlik alanında meydana gelen olaylarda her devletin yargılama yapabileceği belirtilmiştir.¹⁵⁷

“Queen v. Anderson” davasında, yabancı bir hâkimiyet alanında, bir İngiliz gemisinde işlenen suça ilişkin olarak İngiliz mahkemelerince yargılama yapılabileceği belirtilmiştir. Bir Fransız nehri üzerinde seyretmekte olan İngiliz gemisi ANDERSON üzerinde, sanık, mürettebattan bir kişiyi öldürmüştür.¹⁵⁸ Sanık, olayın Fransa’da meydana gelmesi ve kendisinin de ABD vatandaşı olması nedenleriyle İngiliz mahkemesinin yargılama yetkisinin olmadığını iddia etmiştir. Ancak mahkeme, Fransız ve ABD yargılama yetkilerinin yanında İngiltere’nin de yargı yetkisinin bulunduğunu belirtmiştir. Mahkeme, İngiliz egemenliğinin nerede olursa olsun İngiliz gemilerini de kapsadığını; İngiliz

¹⁵⁷ Manchuk, op.cit., s.4.

¹⁵⁸ ABD vatandaşı olan davalı, Merkezi Ceza Mahkemesi tarafından, İngiliz ticaret gemisinde adam öldürmekten suçlu bulunmuştur. Suç, GEM, Bordeaux’a seyrederken Fransa’daki Garonne Nehrinde kıyıda 300 yada (yaklaşık 270 metre) kadar uzaklıkta işlenmiştir. Davalı, söz konusu mahkemenin yargılama yetkisinin bulunmadığı gerekçesiyle temyize müracaat etmiştir.

mahkemelerinin ceza kanunlarını kendi gemilerinde işlenen suçlara uygulayabileceğini, çünkü bu gemilerin İngiliz bayrağının korumasından yararlandığını ifade etmiştir.¹⁵⁹

Amerikan Yüksek Mahkemesi, “United States v. Flores” davasında aynı gerekçeyi öne sürmüştür. Davada sanık, Belçika Kongo’sunun iç sularında demirli bulunan bir Amerikan gemisinde adam öldürmekten suçlanmıştır. Sanık, Amerikan deniz ceza yargılamasının başka bir devletin egemenlik alanında geçerli olamayacağını iddia etmiştir. Mahkeme bu iddiayı reddederek, Birleşik Devletler’in, başka bir devletin karasularında bulunan gemilerinde işlenen suçları cezalandırabileceğini belirtmiştir. Mahkeme gerekçe olarak, başka bir devletin egemenlik alanına giren gemilerin tabiiyetlerini kaybetmediklerini ifade etmiştir. Ayrıca, herhangi bir devlet tarafından, liman düzeni gerekçesi ile bir Amerikan gemisinde yargılama iddiasında bulunmasının, Federal Mahkemenin yargılamasının önünü tıkayacağını belirtmiştir.¹⁶⁰

159 Yargıç Bovill’in davaya ilişkin ifadeleri: “Şüphe yok ki suçun işlendiği yer Fransa toprakları içindeydi ve -eğer böyle düşünülürse- mahkum, Fransız yetkililerin isterlerse uygulayabilecekleri Fransa kanunlarına tabiydi. Fakat aynı zamanda hukuksal açıdan suçun İngiliz topraklarında işlendiği de kabul edilmektedir. Çünkü mahkum o sırada mürettebatı ve kaptanı açısından İngiliz koruması altında olan ve dolayısıyla İngiliz hukukunun hükümlerine tabi olan ticaret gemisinde bulunan bir denizciydi. Mahkumun bir Amerikan vatandaşı olduğu doğrudur, fakat kendi rızasıyla mürettebattan birisi olarak bir İngiliz gemisine binmiştir. Mahkum bir Amerikan vatandaşı olarak Amerikan hukukuna ve Fransa’nın toprakları içinde suç işlemiş birisi olarak ise Fransa hukukuna tabi olmasına rağmen, yine de bir başka devlete ait limanlarda olsa da İngiliz gemilerini koruma kapsamına alan İngiliz hukukuna tabi olduğu da düşünülmelidir. Ortolan’ın kitabındaki bir pasaja göre; Fransa topraklarındaki yabancı gemilerde işlenen suçlar hususunda, geminin kaptanı tarafından başvurulmadıkça, ya da suç limanın barışını (huzurunu) bozmaya neden olmadığı sürece, Fransa kendi hukukunu uygulamaya kalkmayacaktır. Suçun işlendiği yer, nehrin ulaşım elverişli bir kısmında köprü altında ve med cezirin meydana geldiği, büyük gemilerin bulunduğu bir yerdi. Böyle bir yerde işlenen bir suç, yetkililere göre, İngiliz Denizcilik Mahkemesinin yargılama alanı içindedir ve suçun açık denizlerde işlenmesi ile aynı kapsamdadır. İşe bir bütün olarak baktığımızda, sanığın İngiliz hukukuna tabi olduğu ve mahkumiyetin doğru olduğu sonucuna varmış bulunuyorum.” Yargıç Byles da aynı düşüncede olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, bir İngiliz gemisinin yüzen bir ada gibi olduğunu, bir İngiliz gemisinde suç işlendiğinde, bu suçun Denizcilik Mahkemesinin dolayısıyla da Merkezi Ceza Mahkemesinin yargılama yetkisi kapsamında olduğunu ifade etmiştir.;11 Cox’s Criminal Cases 198, Court of Criminal Appeal, 1869, Gündüz, op.cit. s.547-548.

160 Manchuk, op.cit., s.5.

Wildenhus davasında Yüksek Mahkeme tarafından hem İngiliz hem de Fransız kuralı uygulanmıştır. Otoriteler, ABD limanında¹⁶¹ bulunan Belçika gemisinde, Wildenhus adlı Belçikalıyı diğer bir Belçikalıyı öldürmekten suçlu bulmuştur. Belçika Konseyi, sanığın yargılanmak üzere Belçika'ya gönderilmesi talebinde bulunmuştur. ABD Mahkemesi, olaya İngiliz kuralının uygulanmasını önermiş, ancak daha sonra, Belçika ile ABD arasında Fransız kuralının uygulanmasını gerektiren bir andlaşmanın mevcut olduğu belirtmiştir. Mahkeme, Fransız kuralını tam olarak uygulamamış ve suçun ciddiyetinin yargılama yetkisinin kullanılmasını zorunlu hale getirdiğini belirtmiştir.¹⁶² Ayrıca mahkeme

161 New York'un Jersey Limanı.

162 Yargıç Waite'nin ifadeleri: "Bir devletin bir ticaret gemisi bir başka devletin limanlarına ticaret amacıyla girdiğinde, bu iki devlet antlaşmayla ya da başka bir şekilde bir anlayışı benimsemedikçe veya aralarında başka türlü anlaşmaya varmadıkça, bu geminin gittiği yerin hukukuna tabi olduğu, medeni devletlerin hukukunun bir parçasıdır. Geminin sahibi gemisini özel amaçları için kendi hükümetinden başka bir hükümetin hakimiyeti altındaki bir yere gönüllü olarak götürdüğü ve kalışı boyunca o hükümetten himaye edilmeyi istediği için, ona sağlanan bu himaye karşılığı bu hükümete bağlılık borcu altındadır. Bununla birlikte, eğer mahalli hükümet geminin iç disiplinine ve memurlar ile mürettebatın gemiye karşı veya birbirlerine karşı hak ve görevlerinin düzenleniş şekline müdahale etmekten çekinirse, bunun ticaret için yararlı olacağı uzun zaman önce tecrübeyle belirlenmiştir. Dolayısıyla, sadece gemiyi, ya da ona ait olanları etkileyen ve ülkenin barışını veya itibarını, ya da limanın sükunetini etkilemeyen disiplin meselelerinin hepsinin ve gemi güvertesinde yapılan her şeyin, geminin ait olduğu devletin kanunlarının veya ticari menfaatlerinin gerektirdiği şekilde gereğini yapmak üzere milli hükümete terk edilmesi gerektiği karşılıklı nezaket ile medeni ülkeler tarafından kabul edilmiştir. Fakat eğer gemide işlenen suçlar geminin getirildiği ülkenin barışını ve huzurunu bozacak karakterde ise, mahalli mahkemeler kendi yetkilerini kullanmayı uygun gördükleri takdirde, suçlular karşılıklı nezaket veya teamüle göre, kendilerini cezalandıracak ceza kanunlarının uygulanmasından hiçbir zaman muaf olmaya hak kazanmamışlardır. Bu konudaki genel kamu hukuku böyle olduğundan, birbirleriyle ticari ilişkileri olan devletler arasında yapılan anlaşmalar ve sözleşmeler ile bu gibi konularda akit tarafların birbirlerine karşı olan hak ve görevlerini tanımlamak ve böylece birbirleriyle çatışan yetkileri uygulama teşebbüslerinden doğabilecek güçlükler önlenmek istenmiştir. Şu anda mahkeme önünde olan Antlaşma, Birşelik Devletlerin yüce hukukunun bir parçasıdır ve New Jersey'de de diğer eyaletlerde sahip olduğu aynı güce ve etkiye sahiptir. Eğer bu Antlaşma Belçika Konsolosuna New Jersey toprakları içinde işlendiği iddia edilen suç üzerinde münhasır (exclusive) yetki veriyorsa, Konsolosun Antlaşma ile belirlenen haklarını habeas corpus müzekkeresi ile (by Writ of habeas corpus) Birleşik Devletlerin herhangi bir yetkili mahkemesinde icra etmemesi için bir neden görmüyoruz. Durum bu olunca, karara bağlamamız için geriye kalan tek önemli mesele, söz konusu gemide yapılan şeyin –meydana gelen karışıklık- kamu barışını, ya da –bazı yazarların ifade ettikleri gibi- New Jersey eyaletini kendilerini himaye eden olarak gören halkın “kamu huzurunu” bozacak bir karakterde olup olmadığıdır. Gemide yapılan şey –Antlaşmada karışıklık olarak adlandırılmaktadır- öğrenildiği zaman sahildekileri ya da limandakileri etkileyecek bir

tarafından, ciddi suçların kamuoyunun dikkatini çekerek limanı rahatsız ettiği gerekçe olarak gösterilmiş; yerel otoriteler tarafından uygun işlemlerin yapılması durumunda bayrak devletinin müdahale gerekçesinin mevcut olamayacağı da ifade edilmiştir.

“Chung Chi Cheung v. The King” davasında, İngiliz sanık ve kaptanı, bir Çin savaş gemisinde görev yapmaktadır. Geminin Hong Kong sularında seyri sırasında sanık, kaptanını öldürmüştür. Hong Kong otoriteleri sanığı suçlu bulmuştur. Sanık tarafından, olayın bir Çin savaş gemisinde meydana gelmesi ve savaş gemilerinin ticaret gemilerinden daha fazla bağımsızlığa sahip olması gerekçesiyle itirazda bulunulmuştur. İngiliz mahkemelerince, Çin’in Hong Kong tarafından yapılacak yargılamaya rıza göstereceği gerekçesi ile yargılamadan vazgeçilmiş ve Bayrak Devleti Kuralı eleştirilmiştir. Bayrak Devleti Kuralının gemideki hayati gerçeklerle örtüşmediği belirtilmiştir.

“The Queen v. Stark” davasında karşı görüş sunan mahkeme üyelerince, Bayrak Devleti Kuralı ile ceza kanunu arasında net bir çatışmanın mevcut olduğu savunulmuştur. Davaya konu olan olayda, Alman sanık, kumanda ettiği Alman ticaret gemisinde dikkatsizliği nedeniyle bir İngiliz gemisiyle çatışmaya sebep olmaktan yargılanmıştır. Batan İngiliz gemisinde bulunan yolculardan biri boğulmuştur. Olay, İngiliz sahillerinin 2 milden az bir mesafe açıklarında meydana gelmiştir. Bir İngiliz mahkemesi, sanığı kasıtsız adam öldürmeden suçlu bulunmuştur. Sanık, mahkemenin yargı yetkisinin olmadığı gerekçesiyle temyiz mahkemesine başvurmuştur. Ceza Temyiz Mahkemesi tarafından 7-6 oy çokluğu ile, mahkumiyetin iptali yönünde karar verilmiştir. Çoğunluk görüşüne göre, yabancı

karakterde ise, bunun gerçekleşmesinin sadece gemidekiler tarafından görülmesi olayı önemli değildir. Gemide olmayanlar, denizcilerin gemideyken yaptığı önemsiz tartışmalara veya kavgalara, bunların güverte altında ya da üstünde meydana gelip gelmemelerine özel bir dikkat göstermezler...Bütün meseleyi yöneten prensip şudur: Sadece geminin ve gemidekilerin huzurunu bozan karışıklıklar, münhasıran geminin egemenliğinde olduğu Devlet tarafından ele alınacaktır. Fakat kamu huzurunu bozan davranışlar, mahalli yetkiyi uygulayan otoriteler tarafından bastırılabilir ve eğer gerek duyulursa suçlular da bu otoriteler tarafından cezalandırılabilir. ”; 120 US 1, US Supreme Court, 1887; Gündüz, op.cit., s.548-550.

gemilerde işlenen suçlarda İngiliz mahkemelerinin yargılama yetkisinin olmadığı görüşü ifade edilmiştir.¹⁶³

C. BİTİŞİK BÖLGEDE YETKİ DÜZENİ

1. Genel Olarak Bitişik Bölge

İngiltere tarafından, XVIII. Y.Y.’da 5-12 mil açıklarında dolaşan şüpheli gemiler üzerinde gümrük ve maliye konularında denetim yapmak amacıyla “hovering acts” adı verilen yasalar çıkarılmıştır. ABD tarafından da içki yasağı döneminde, çeşitli devletlerle yapılan ve “liquor treaties” adı verilen anlaşmalara istinaden kıyıda itibaren bir saatte ulaşılabilen yere kadar yakalanan şüpheli gemiler üzerinde denetim ve tedbir yetkileri kullanılmıştır.¹⁶⁴

Bitişik bölge (Contiguous Zone), karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin bazı denetleme yetkilerini kullandığı deniz alanıdır. Bitişik bölgenin genişliği, karasularının ölçülmeye başladığı esas çizgiden itibaren saptanır ve karasularının bitiş çizgisinden itibaren, saptanan mesafeye kadar olan deniz şeridi olarak kabul edilir. Bitişik bölgenin genişliği KBBS’nde 12 deniz mili, BMDHS’nde ise 24 deniz mili olarak belirlenmiştir.

Bir kıyı devletince bitişik bölgeye sahip olması, ancak bu bölge üzerinde yetki kullanımına karar vermesi ve ilan etmesi ile olanaklı olacaktır.¹⁶⁵

KBBS’nde bitişik bölgeye ilişkin tek madde olan 24. maddede bu deniz alanına ilişkin aşağıdaki düzenlemelere yer verilmiştir:

“1. Açık denizin karasularına bitişik bir bölgesinde kıyı Devleti: a. Gümrük, maliye, muhacerat (göç etme) 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 hattan itibaren oniki mili geçemez.

¹⁶³ Manchuk, op.cit., s.6.

¹⁶⁴ Sur, op.cit., s.33.

¹⁶⁵ Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, 2009, s.275-276.

3. İki Devletin kıyılarının karşıkışıya 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.”

BMDHS’nde bitişik bölgenin KBBS’nde belirtilen aynı amaç ve temelde saptanabileceği belirtilmiştir. Ancak KBBS’nden farklı olarak; bitişik bölge, açık denizlerin bir bölgesi olarak tanımlanmamış ve azami limit, 24 mil olarak belirlenmiştir.¹⁶⁶ BMDHS’nde bitişik bölgenin açık denizlerin bir bölgesi olarak tanımlanmamış olması, Sözleşmenin 58. maddesinde açık deniz özgürlüklerinin korunmasına ilişkin hükümlerin mevcudiyeti göz önüne alındığında, dikkate değer bir değişiklik teşkil etmemektedir.¹⁶⁷

BMDHS’nde kıyı devletlerine tarihsel ve arkeolojik zenginlikler konusunda bitişik bölge ilan etme hakkı tanınmaktadır (Arkeolojik Bitişik Bölge).¹⁶⁸

2. İzin Verilebilir Bölge Tipleri

Gümrük bölgeleri, çok sık rastlanan ve uluslararası örf ve adet hukukuna uygunluğu konusunda herhangi bir şüphe bulunmayan yetki alanlarıdır. Dar bir yetki alanının uygulanması halinde modern gemiler için kaçakçılığın kolayca yapılabileceği düşünüldüğünden, 6 ve 12 millik gümrük bölgeleri yaygın olarak uygulanmaktadır. Açık deniz alanlarında ulusal yetki uygulaması, makul gerekçelere dayandırılmalıdır ve devlet gelirlerine ilişkin yetki kullanımı, yabancı gemilerin ticari faaliyetler dışında bırakılmasına

166 BMDHS, m.33: 1. Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildevlet aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir: a. Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek; b. Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak. 2. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçemez.

167 Brownlie, **Principles of Public International Law**, Seventh Edition, s.197.

168 BMDHS, m.303: 1. Devletlerin denizde ortaya çıkarılan arkeolojik veya tarihi nitelikteki eşyaları koruma yükümlülüğü vardır ve bu amaçla işbirliğinde bulunacaklardır. 2. Bu eşyaların ticaretini kontrol etmek için, sahildevlet, 33. maddeyi uygulayarak, bunların, 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.

neden olmamalıdır. İhlal olasılıklarının azaltılmasına yönelik olarak, bölgelerin ve yetki düzenlerinin karşılıklı tanınması maksadıyla anlaşma rejimleri göz önünde bulundurulabilir.¹⁶⁹

Gümrük bölgeleri ile aynı temelde, muhacerat (göç etme) bölgeleri tesis edilebilir. KBBS ve BMDHS’nde bu bölgelerin bitişik bölge tesis gerekçesi olarak tanımlanması, bu bölgelere özel bir önem verildiğini göstermektedir.

Sağlık amaçlı bölgenin tesisi de KBBS ve BMDHS’nde bitişik bölge tesisi gerekçeleri kapsamına alınmıştır. İlgili taslak maddeye ilişkin olarak Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından yapılan yorumda şu ifadeye yer verilmiştir:

“Bitişik bölgede sağlık düzenlemelerinin uygulanmasına yönelik yetki kullanma hakkı öne süren devlet sayısı oldukça az olmasına rağmen; Komisyon, gümrük ve sağlık düzenlemelerinin bağlantısı göz önüne alındığında, bu hakların sağlık düzenlemeleri için de tanınması gerektiğini değerlendirmektedir.”¹⁷⁰

D. KITA SAHANLIĞINDA YETKİ DÜZENİ

Kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında devam eden doğal uzantısına verilen isimdir. Kara ülkesi ile okyanus tabanı arasında yer alan jeolojik öğeler (jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıta yamacı, kıta yükselimi ya da eşiği) kıta kenarı olarak tanımlanmaktadır. Kıta kenarının bitiminde ise, okyanus tabanı başlamaktadır.

Kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin sahip olduğu haklar, yalnızca doğal kaynaklardan yararlanılması amacına yöneliktir. Bu doğal kaynaklar şunlardır: a. Madenler ve öteki cansız kaynaklar, b. Deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli fiziksel temas halinde bulunan canlılar.

¹⁶⁹ Brownlie, op.cit., s.193-194.

¹⁷⁰ Uluslararası Hukuk Komisyonu, bitişik bölge kapsamında güvenlik bölgelerinin tesis edilmesi konusunda şu yorumu beyan etmiştir: “Komisyon, bitişik bölgede güvenliğe yönelik özel hakların uygulanmasını kabul etmemektedir. Güvenlik teriminin çok geniş kapsamı, suistimallere yol açabileceğolup, bu hakların tanınması gerekli değildir. Çoğu durumda devletin güvenliği için gümrük ve sağlık düzenlemelerinin uygulanması yeterli olacaktır. Bir devletin güvenliğine yönelik ani ve doğrudan tehdit oluşması durumunda ise, Komisyon, uluslararası hukukun genel prensiplerinin ve BM Anlaşmasının uygulanabileceğini değerlendirmektedir.” Ibid, s.194.

KSS (m.2) ve BMDHS'nde (m.77), kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin egemen haklara sahip olacağı belirtilmektedir. Kıyı devletlerinin kıta sahanlığı üzerinde egemen haklara sahip olabilmesi için herhangi bir eyleme girişmesi ya da bu haklarını ilan etmesi gereği bulunmamaktadır. Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, münhasıran bu kıyı devletine aittir.¹⁷¹ Kıta sahanlığı üzerinde tanınan egemen hakların kullanımı, kıta sahanlığı üzerindeki su alanının ve onun üzerindeki hava sahasının rejimini hiçbir şekilde değiştirmemektedir (BMDHS m.87-1; KSS m.3).

Kıta sahanlığı kavramı ilk olarak ABD Başkanı Truman'ın bir bildirisi ile gerçekleşmiştir. Bu bildiriye ilişkin olarak ABD hükümetince yapılan basın bildirisinde ise, kıta sahanlığının deniz yatağının 200 metre (100 kulaç) derinliğine kadar olan bölgeyi kapsayacağı belirtilmiştir. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansının neticesinde imzalanan Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde, adaların da kıta sahanlığına sahip olduğu ve kıyı devletlerinin kıta sahanlıklarının dış sınırının farklı iki ölçüte göre belirlenebileceği (a. 200 metre derinlik, b. 200 metre derinlikten sonraki bölgenin imkan dahilinde ise işletilebileceği) ifade edilmiştir (KSS m.1). UAD'nın 20 Şubat 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları (Hollanda ve Danimarka ile Almanya arasındaki uyuşmazlıklar) kararında; kıta sahanlığı kavramının temel ilkesinin kıyı devletinin ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısı olduğu belirtilmiştir.¹⁷² Divan kararında, kıyı devletlerinin kıta sahanlığı üzerindeki haklarının *ipso facto* (fiilen) ve *ab initio* (başlangıçtan beri) var olduğu teyid edilmiştir.

BMDHS'nde kıta sahanlığının bir devletin ülkesinin doğal uzantısı olduğu ve ilke olarak kıta kenarının uç noktasına kadar devam edeceği kabul edilmektedir.¹⁷³ Böylece, kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yükseliminin tamamını kapsamaktadır. Kıta sahanlığının iç sınırı, karasularının bitiş çizgisinin deniz yatağı üzerindeki izdüşümüdür. Kıta sahanlığının

¹⁷¹ Pazarcı, **op.cit.**, s.279.

¹⁷² Pazarcı, **op.cit.**, s.278.

¹⁷³ BMDHS m.76. Aynı maddede, kıta kenarının uç noktasının karasularının ölçülmesinde esas alınan hattın itibaren ölçüldüğünde 200 milin berisinde kalması halinde, kıyı devletinin kıta sahanlığının ilke olarak 200 mile kadar uzanacağı belirtilmiştir.

dış ön sınırı ve yan sınırının tespiti, kıyıdaş devletlerce anlaşma yoluyla, uluslararası hukuka uygun olarak ve hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla gerçekleştirilecektir (BMDHS m.83).

E. MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGEDE YETKİ DÜZENİ

Münhasır ekonomik bölge (MEB) (Exclusive Economic Zone), bir kıyı devletinin karasularının ölçülmeye başladığı esas çizgiden başlayarak 200 mile kadar varan ve karasuları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında bu kıyı devletine münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanınan deniz alanıdır. Bu deniz alanı, 1945 sonrası bazı Latin Amerika devletlerince uygulanan 200 millik miras denizi (Patrimonial sea) kavramı ile 1960'lı yılların başlarında uygulanan balıkçılık bölgesi kavramı neticesinde yerleşmeye başlamış, nihayetinde de BMDHS'nde (m.55-75) düzenlenmiş bir kavramdır.¹⁷⁴

MEB'de sahildevlete, deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile; aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar tanınmıştır (BMDHS m.56/1-a).

MEB konsepti, kıta sahanlığında olduğu gibi, değişen derecelerde ekonomik kaynakların kontrolüne odaklanmıştır. MEB ve kıta sahanlığı arasında bazı farklılıklar mevcuttur:¹⁷⁵ a. MEB, tercihe tabidir. Bazı Akdeniz devletlerince MEB ilan edilmemiştir. b. Arjantin ve Avustralya'da olduğu gibi, kıta sahanlığı sınırları, 200 mili aşabilmektedir. c. MEB kapsamındaki canlı kaynakların diğer devletlerle paylaşılmasına ilişkin hükümler mevcuttur (BMDHS m.62,68,69,70 ve 71). d. MEB rejimi, kıyı devletlerine gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi konusunda yetki vermekte ve deniz bilimsel araştırması konusunda önemli kontrol hakkı tanımaktadır (BMDHS m.56 ve 246).

¹⁷⁴ Pazarcı, op.cit., s.282.

¹⁷⁵ Bu konuda Bkz. Brownlie, *Principles of Public International Law*, Seventh Edition, s.214.

Kıyı devletleri bu alan üzerinde özellikle şu üç ana konuda idari ve yargısal yetkilere sahiptir: a. Her türlü tesis, araç ve gerecin bu alana yerleştirilmesi ve kullanılması, b. Bilimsel araştırma, c. Çevre korunması ve düzenlenmesi (BMDHS m.56/1-b).

BMDHS'ne göre, münhasır ekonomik bölgenin komşu devletler arasında sınırlandırılması konusunda, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin olarak belirlenen ilke geçerli olacaktır.¹⁷⁶

Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihinde, Bakanlar Kurulu kararı ile Karadeniz'de 200 millik münhasır ekonomik bölge ilan etmiş bulunmaktadır.¹⁷⁷ Türkiye'nin 23 Aralık 1986 tarihli ve SSCB'nin 6 Şubat 1987 tarihli mektuplarının değişimi yoluyla, 1978 tarihli kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin andlaşma ile öngörülen sınırın münhasır ekonomik bölgeye de uzatılması kararlaştırılmıştır.¹⁷⁸ Uluslararası hukuka uygun olarak; söz konusu sınır günümüzde SSCB'den ayrılan Karadeniz'e kıyıdaş devletler (Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan) bakımından da geçerlidir. Bulgaristan, 1987 yılında münhasır ekonomik bölge ilan etmiş olup, bu ülke ile Türkiye arasında münhasır ekonomik bölge yan sınırı, 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanan bir anlaşma ile belirlenmiştir.¹⁷⁹

BMDHS uyarınca kıyı devletleri, münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, Sözleşmeye uygun olarak kabul ettikleri kanunlara ve kurallara riayeti

176 BMDHS, m.74: "1. Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. Maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır. 2. Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde ilgili devletler XV. Kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır. 3.1. paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti, göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya halel getirmeyecektir. 4. İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir."

177 R.G.:17.12.1986, Sayı:19314.

178 R.G.:28.2.1987, Sayı:19386.

179 R.G.:21.7.1998, Sayı:23409.

sağlamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, gemiye el konulması ve hakkında dava açılması da dahil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri alabileceklerdir (BMDHS m.73(1)). Yabancı bir gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması halinde ise, sahildevlet, gecikmeksizin bayrak devletini, uygun vasıtalarla, alınan tedbirlerden ve daha sonra verilen cezalardan haberdar edecektir (BMDHS m.73(4)). Bir teminat veya diğer yeterli bir garanti gösterilmesi halinde, el konulan gemi ve tutuklanan mürettebatı, gecikmeksizin serbest bırakılacaktır (BMDHS m.73(2)).

Bahse konu bölgede balıkçılık konusundaki kanunlara ve kurallara riayetsizlikler hakkında sahildevletinin öngördüğü müeyyideler, ilgili devletler başka türlü kararlaştırmadıkça, hapis cezasını veya diğer bir bedeni cezayı içermeyecektir (BMDHS m.73(3)).

1997 yılında Gine tarafından, “St Vincent and the Grenadines”e ait “Saiga” adlı gemi, Gine’nin münhasır ekonomik bölgesinde diğer balıkçı gemilerine yakıt verdiği ve gümrük ödemelerine riayet etmediği gerekçesiyle tutuklanmıştır. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, “The M/V Saiga (No.2)” davasında, olayın geçtiği deniz alanında kıyı devletinin yalnızca “sun’i adalar, tesisler ve yapılar üzerinde gümrük, maliye, sağlık, güvenlik ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallardan doğanlar dahil olmak üzere, münhasır yetkiye sahip olacağını” belirtmiştir (BMDHS m.60(2)). Mahkeme, Sözleşme uyarınca münhasır ekonomik bölgenin diğer bölgelerinde kıyı devletinin gümrük kurallarının uygulanamayacağı görüşüne istinaden Gine’nin Sözleşmeyi ihlal ettiği değerlendirmesinde bulunmuştur. Mahkeme ayrıca Gine’nin Saiga’yı durdururken ve tutuklarken kuvvet kullanımını da aşırı (excessive) olarak değerlendirmiştir.¹⁸⁰

180 Mahkemeye göre; “Sözleşme, gemilere el koyulmasında kuvvet kullanımına ilişkin açık düzenlemeler getirmese de, Sözleşmenin 293. maddesine istinaden uygulanabilecek olan uluslararası hukuk gereğince, kuvvet kullanımından mümkün olabildiğince kaçınılmalı ve kuvvet kullanımı kaçınılmaz ise, durumun gerektirdiği makul ölçüyü aşmamalıdır. Uluslararası hukukun diğer alanlarında olduğu gibi, insani kaygılar deniz hukukunda da göz önünde tutulmalıdır. Bir gemiyi durdurmanın normal usulü, uluslararası işaretler kullanarak gemiye görünür ve sesli işaretler verilmesidir. Bunda başarılı olunamazsa, geminin yakınlarına ateş edilmesini de kapsayan değişik faaliyetler denenmelidir. Sadece tüm uygun yöntemler denendikten sonra kuvvet kullanımına gidilebilir. Bu durumda dahi, gemiye uygun uyarılar yapılmalı ve insan

F. AÇIK DENİZDE YETKİ DÜZENİ

1. Açık Denizin Tanımı ve Bu Alanda Devletlere Tanınan Yetkiler

Açık deniz, iç sular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan deniz alanını kapsamaktadır¹⁸¹. Uluslararası deniz yatağı rejimi ayrı düzenlemelere tabi olduğundan¹⁸², açık deniz alanından yalnızca su alanının anlaşılması gerekmektedir. Açık deniz, hiçbir devletin egemenliğine tabi kılınmamaktadır (BMDHS m.89; ADS m.2/1). Açık denizlerin herhangi bir kısmının kendi egemenliğine tabi tutulması, hiçbir devlet tarafından yasal olarak ileri sürülemez (BMDHS m.89).

Açık deniz alanında temel ilke, serbestlik ilkesidir. BMDHS'ne göre, açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açık olup; açık denizlerin serbestliği, Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılacaktır. Sözleşmede, söz konusu serbestinin, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, *inter alia*, şu hususları kapsadığı ifade edilmiştir (BMDHS m.87/1): a. Seyrüsefer serbestisi,¹⁸³ b. Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi, c. VI. Kısım (Kıta Sahaneliği) saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi,¹⁸⁴ d. VI. Kısım (Kıta Sahaneliği) saklı kalmak şartıyla, sun'i adalar ve uluslararası hukukun izin

hayatının tehlikeye girmemesini teminen tüm imkanlar kullanılmalıdır.” Antonio Cassese, **International Law**, Oxford University Press, New York, 2005, s.88.

181 ADS'nin 1. maddesinde yapılan açık deniz tanımı kapsamında, bir devletin karasularına ve içsularına ait olmayan bütün deniz alanları yer almıştır. BMDHS'nin 86. maddesinde ise; “Açık Deniz” başlıklı VII. Kısımın hükümlerinin, bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dahil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanacağı; 86. maddenin, 58. madde uyarınca münhasır ekonomik bölgede bütün devletlerin yararlandıkları serbestileri, hiçbir şekilde kısıtlamayacağı belirtilmiştir.

182 Uluslararası Deniz Yatağı, BMDHS'nin 133 ila 154. maddelerinde -ayrıca- düzenlenmiştir.

183 ADS'nin 4. maddesinde ve BMDHS'nin 90. maddesinde, sahili bulunsun veya bulunmasın her devletin, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir.

184 BMDHS'nin 112/1. maddesi uyarınca, bütün devletler, kıta sahanlığının ötesinde, açık deniz yataklarında, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme hakkına sahiptirler.

verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi, e. 2. Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlama serbestisi,¹⁸⁵ f. VI. Kısım (Kıta Sahaneliği) ve XIII. Kısım (Deniz Bilimsel Araştırması) saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisi.¹⁸⁶ Söz konusu serbestiler, bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olarak Sözleşme ile tanınmış olan haklar gerektiği şekilde göz önünde bulundurularak kullanılacaktır (BMDHS m.87/2).

BMDHS'nin 88. maddesinde, açık denizin barışçıl amaçlarla kullanılacağı belirtilmiştir. Sözleşmede “barışçıl amaçlar” deyiminin kapsamı tespit edilmemiştir. Kanaatimizce; sözleşmede söz konusu deyimden, askeri faaliyetler dışındaki tüm faaliyetlerin anlaşılması halinde, her türlü askeri faaliyetin açık denizde yasaklanması durumu ortaya çıkacaktır. Ancak savunma amaçlı askeri faaliyetler, günümüzde açık denizlerde yaygın olarak icra edilmektedir. Dolayısıyla özellikle savunma amaçlı bazı askeri faaliyetlerin “barışçıl amaçlar” kapsamında ele alınabildiği görülmektedir. Ancak BMDHS'nin deniz çevresi ve deniz kaynaklarının korunmasına ilişkin ayrıntılı hükümleri ve açık denizlerin, insanlığın ortak mirası olma özelliği dikkate alındığında, söz konusu askeri faaliyetlerin de deniz çevresi ve kaynaklarına zarar verici nitelikte olmaması gerektiğini değerlendirmekteyiz.¹⁸⁷

BMDHS, taraf devletlere, sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken, herhangi bir devletin ülke bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı ya da BM Şartında yer alan ilkelerle bağdaşmayacak diğer herhangi bir şekilde, herhangi bir

185 BMDHS'nin 116. maddesinde; bütün devletlerin, Sözleşmeden doğan yükümlülükleri, sahili bulunan devletlerin, diğerleri arasında, 63. maddenin 2. paragrafında ve 64. ila 67. maddelerde öngörülen hak ve yükümlülükleri ile çıkarları ve 2. bölüm hükümleri saklı kalmak şartıyla, vatandaşlarının açık denizde balık avlamaları hususunda hakları bulunduğu ifade edilmiştir. Söz konusu serbesti, 1958 Açık Denizde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesinin 1. maddesinde de yer almaktadır.

186 Sözleşmenin XIII. Kısımında yer alan 238. maddesinde, coğrafi durumuna bakılmaksızın bütün devletler ve yetkili uluslararası teşkilatların, diğer devletlerin Sözleşmede öngörülen hak ve görevlerine tabi bir şekilde, deniz bilimsel araştırması yapma hakkına sahip oldukları belirtilmiştir.

187 Bu konudaki değerlendirme için ayrıca Bkz. Kuran, op.cit., s.239-240.

kuvvet kullanımından veya kuvvet kullanımı tehdidinden kaçınılması yükümlülüğü getirmektedir (BMDHS m.301).

Açık denizlerde, gemide bulunan kişiler arasında meydana gelen ceza hukukuna ilişkin konularda yetki, bayrak devletindedir. Kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu ortaya çıkaran bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde bulundukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir (BMDHS m.97/1). Dolayısıyla, mülklik prensibinin yanında faile göre şahsılık prensibi de kabul edilmiştir.¹⁸⁸ 1958 tarihli Cenevre Konferansı'nda bu maddenin oylanması sırasında Türkiye, Adalet Divanı'nın Lotus-Bozkurt Davası'ndaki kararına aykırı olduğunu ileri sürerek olumsuz oy kullanmıştır. BMDHS uyarınca, bayrak devleti yetkilileri dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa, gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması emredilmeyecektir (BMDHS m.97/3).

Savaş gemileri, açık denizlerde; bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler (BMDHS m.95). Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıran ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler de, açık denizde bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler (BMDHS m.96).

Açık denizlerde her devletin kendi gemileri üzerinde münhasır yargılama yetkisi bulunmaktadır. Teamüli uluslararası hukukta, BMDHS'nin 110. maddesinde düzenlendiği şekilde, açık denizde, BMDHS'nin 95.¹⁸⁹ ve 96.¹⁹⁰ maddelerinde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan savaş

¹⁸⁸ Kuran, op.cit., s.242.

¹⁸⁹ BMDHS m.95: "Savaş gemileri, açık denizlerde, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler."

¹⁹⁰ BMDHS m.96: "Bir devlete ait olan veya onun tarafından işletilen ve münhasıran ticari olmayan bir kamu hizmetinde kullanılan gemiler, açık denizde bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler."

gemileri, şu konularda ciddi nedenler olduğunda, gemiyi durdurup denetleme hakkına sahiptir:¹⁹¹ a. Geminin deniz haydutluğu yaptığı, b. Geminin köle ticaretine karıştığı, c. Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde¹⁹² uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği, d. Geminin tabiiyetsiz olduğu, e. Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu. Bu durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir.¹⁹³ Ancak şüphelerin gerçekleşmemesi durumunda ise, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartıyla, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir (BMDHS m.110(3)). Sözleşmenin bu hükümleri, gerekli değişikliklerle askeri uçaklar ile açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemilere veya uçaklara da uygulanabilecektir (BMDHS m.110(4) ve (5)).

Açık denizlerin hukuksal rejiminin önemini gösteren bir olay, Kanadalı yetkililerce bir İspanyol teknesinin durdurulmasına ilişkin anlaşmazlıktır.¹⁹⁴ 5 Mart 1995 tarihinde uluslararası sularda¹⁹⁵ Kanada hükümetine ait gemilerce İspanyol gemisi “ESTAI”, durdurularak gemiye çıkılmıştır. “Kanada Kıyı Balıkçılığının Korunması”na ilişkin düzenlemesi ve ilgili mevzuatının ihlal edilmesi gerekçesi ile tekne zapt edilerek kaptanı tutuklanmıştır. Aynı zamanda İspanyol mürettebat, Grönland pisi balığının kanunsuz

191 Sözleşmede, bu düzenlemeye ilişkin olarak, “müdahalenin bir anlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu” istisna olarak belirtilmiştir; BMDHS m.110(1).

192 BMDHS m.109: “(1) Bütün devletler, açık denizden izinsiz bir şekilde yapılan yayınlara son vermek üzere işbirliği yapacaklardır. (2) İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca “izinsiz yayın”dan açık denizlerde, uluslararası kurallara aykırı olarak, kamu kitlesine hitaben radyo ve televizyon yayınlarının bir gemi veya tesisten yaymak anlaşılır. Ancak buna, yardım çağrılarının yayını dahil değildir...”

193 BMDHS m.110(2). Aynı maddenin devamında, savaş gemisinin bu amaçla şüpheli gemiye bir subayın kumandasında bir araç gönderebileceği, belgelerin incelenmesi sonucunda şüphelerin devam etmesi halinde, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebileceği ifade edilmiştir.

194 Olay ve sonrası süreç için Bkz. Cassese, op.cit., s.91-92.

195 Kanada’nın yaklaşık 245 deniz mili açıklarında.

avlanmasından da suçlanmıştır. Teknede bulunan balıkların bir kısmına el koyulmuş, kefalet ödenmesine müteakip de kaptan ve tekne serbest bırakılmıştır.¹⁹⁶ Teknenin aborda olduğu gün İspanya, uluslararası hukukun ağır bir şekilde ihlal edilmesini protesto amacıyla, Kanadaya iki adet sözlü nota göndermiştir.¹⁹⁷ 10 Mart tarihinde İspanya, başka bir sözlü nota ile Kanada'nın evrensel kabul görmüş ve BMDHS'nin 92.¹⁹⁸ ve benzer düzenlemelerinde belirtilen teamüli uluslararası hukuk normlarını ihlal ettiğini öne sürmüştür.¹⁹⁹ Aynı gün Avrupa Birliği (AB) tarafından da Kanada'ya nota gönderilerek, uluslararası sulara bayrak devleti dışında bir devlet tarafından gemilere el koyulmasının, diğer düzenlemelerin yanında Kuzeybatı Atlantik Balıkçılık Organizasyonu Sözleşmesine²⁰⁰ de aykırılık teşkil edeceği ve hiçbir yolla haklı gösterilemeyeceği belirtilmiştir. Birlik ayrıca Kanada'yı uluslararası hukuku ağır bir şekilde ihlal etmenin yanı sıra sorumlu bir devletin normal davranışı dışında hareket etmekle de itham ederek, tutuklamanın AB üyesi bir devletin egemenliğine karşı bir hareket olduğunu, Kanada gemilerinin davranışlarının İspanyol gemisinin mürettebatının hayatlarını da tehlikeye attığını belirtmiştir. Kanada'dan bu tür kanunsuz uygulamalara gerekçe olarak gösterilen hukuki düzenlemelerini de yürürlükten kaldırması talep edilmiştir.²⁰¹ Kanada, ESTAI'ye el koyulmasının Grönland pisi balıklarının aşırı avlanmasının önüne geçilmesi için gerekli olduğunu belirtmiştir. Nisan ayında Kanada başsavcısının emri ile İspanyol gemisi ve kaptanı hakkında açılan davalar iptal edilmiş, alınan tazminatlar faizi ile iade edilmiş, el koyulan miktar kadar balık geri verilmiştir. Ancak İspanya tarafından olay uluslararası adalet divanı önüne getirilmiştir. İspanya, Kanada'nın ileride benzer ihlaller yapmasını önlemesini sağlamaya yetecek bir tazminat ödemesini talep etmiştir. Mahkeme, Kanada'nın

196 Cassese, op.cit., s.91.

197 ICJ Reports 1998, s.443.

198 BMDHS m.92: "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."

199 Cassese, op.cit., s.91.

200 NAFO (Northwest Atlantic Fisheries Organization) Convention. <http://www.nafo.int/about/frames/about.html>; Erişim Tarihi: 19 Ağustos 2011.

201 Cassese, op.cit., s.94.

1994 yılında Mahkemenin yargı yetkisine ilişkin çekincesini gerekçe göstererek olaya ilişkin yargılama yetkisinin olmadığını belirtmiştir.²⁰²

2. Mavi Marmara Olayı

Gazze’ye insani yardım götürmek amacıyla oluşturulan “Rotamız Filistin Yükümüz İnsani Yardım” adlı filo,²⁰³ Gazze’deki durum ve ablukanın etkileriyle ilgili olarak uluslararası kamuoyunun dikkatini çekmek, ablukayı kırmak ve insani yardım malzeme ve desteğini Gazze’ye ulaştırmak amaçlarıyla 30 Mayıs 2010 saat 22.30’da Gazze’ye gitmek için yola çıkmıştır.²⁰⁴ Uluslararası sulara seyreden gemiler, 31 Mayıs 2010 saat 04.30’da İsrail donanmasının müdahalesine maruz kalmıştır.

Free Gaza Movement, bu filo öncesinde 2008 yılından itibaren Gazze’ye insani ve tıbbi yardım malzemesi taşımak üzere küçük teknelerden oluşan sekiz seyir düzenlemiştir. İsrail

202 ICJ, Fisheries Jurisdiction Case, Spain v. Canada, 89; Cassese, op.cit., s.96.

203 “Rotamız Filistin Yükümüz İnsani Yardım Filosu”, altı uluslararası kuruluşun (İHH İnsani Yardım Vakfı, The European Campaign to End The Siege On Gaza (ECESG), The Greek Ship to Gaza Campaign, The Swedish Ship to Gaza, The Free Gaza Movement ve The International Committee to End the Siege on Gaza) katılımıyla organize edilmiş bir insani yardım filosudur (Rotamız Filistin Yükümüz İnsani Yardım Filosu Özet Raporu, İHH İnsani Yardım Vakfı, s.5). Kıbrıs’ta kayıtlı bir vakıf olan Free Gaza Movement bir insan hakları örgütüdür ve bu organizasyon Ağustos-Aralık 2008 döneminde bir veya iki küçük tekneyle giriştiği Gazze’ye denizden ulaşma teşebbüslerinde beş defa başarılı olmuştur. Bu seferlerin amacının Gazze ablukasını kırmak olduğu belirtilmiştir. Organizatörler her ne kadar İsrail yetkililerinden bazı tehdit mesajları almışlarsa da İsrail yetkilileri o zaman bu teknelere müdahale etmemiştir. Free Gaza Movement’ın Aralık 2008’de giriştiği altıncı seferde İsrail donanmasına ait bir gemi, tekneye kasten çarpıp bindirerek ağır hasar vermiş ve tekne rotasını Lübnan’a çevirmeye zorlanmıştır. Ocak 2009’da yapılması planlanan yedinci sefer, İsrail donanmasının yine tekneye çarpacağı endişesiyle durdurulmuştur. İsrail donanması Free Gaza Movement’ın sahibi olduğu ve Gazze’ye insani yardım taşıyan Spirit of Humanity adlı gemiyi, 29 Haziran 2009 günü içindeki 21 yolcuyla beraber Gazze’nin takriben 20 mil açıklarında durdurmuştur. İsraillilerin geri dönülmesi yolundaki talepleri reddedilince askerler gemiye çıkmış ve Spirit of Humanity Aşdod Limanı’na çekilerek yolcular alıkonulmuş ve tutuklanmışlardır. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.76.

204 Gemiler 28 Mayıs 2010’da Akdeniz açıklarında (Kıbrısın Güneyi, 3405 N-3305 E) belirlenen buluşma noktasına gelmeye başlamışlardır. Buluşma noktasına gelen gemiler, 30 Mayıs 2010’da Gazze’ye gitmek için yola çıkmıştır. İsrail donanması filoyu 30 Mayıs saat 22.30 sularında taciz etmeye başlamıştır. Gemilere müdahale, İsrail’in Netya şehrinin 73 deniz mili açıklarında (3242N-3330E) saat 04.30’da başlamıştır. Rotamız Filistin Yükümüz İnsani Yardım Filosu Özet Raporu, s.18.

bu seferlere müsamaha göstermiş, önce teknelerin gelmesine karşı çıkmış ve daha sonra Aşdod (Ashdod) limanına eskortlayarak yardım malzemesini Gazze'deki BM yetkililerine kendisi transfer etmiştir. Ancak FGM'nin Gazze'ye tekne göndermekte ısrar etmesi ve gittikçe artan oranda uluslararası destek kazanması karşısında İsrail tolerans göstermemeye başlamıştır. Nihayet Netanyahu, 10.000 ton yardım malzemesi taşıyacak olan "Rotamız Filistin Yükümüz İnsani Yardım" filosunu önlemeye karar vermiştir.²⁰⁵

Mavi Marmara feribotunun liderlik ettiği yardım filosu,²⁰⁶ Kıbrıs açıklarından Gazze limanına doğru ilerlemeye başladığı anda İsrail donanması da gemileri durdurmak için beşe yakın zodyak, bir donanma gemisi ve deniz komandolarını taşıyan helikopterlerle hareket

205 Filonun önlenmesi çabaları kapsamında, ABD ve İsrail, Türkiye ve Mısır ile diplomatik temasa geçmiş, Türkiye'den filonun durdurulması talep edilmiş, Mısır'dan ise filodaki gemilerin al-Arish limanına kabul edilerek yardım malzemelerinin Refah sınır kapısı üzerinden kara yoluyla iletilmesi istenmiştir. Mısır gerektiğinde yardım etmeye hazır olduğunu belirtmiş, Türkiye Hükümeti ise İsrail'in kuşatmasına şiddetle karşı çıkarak, gemilere İsrail tarafından hiçbir müdahalede bulunma hakkının olamayacağını belirtmiştir. Michele K. Esposito, "The Palestinian-Israeli Conflict", Quarterly Update on Conflict and Diplomacy, 16 May-15 August 2010, **Journal of Paletsine Studies**, Vol.40, No.1 (Autumn 2010), University of California Pres, s.129.

206 Filo başlangıçta 8 gemi ve 748 kişiden oluşmaktaydı: (1) Mavi Marmara - Komor Adaları (Gemi, 2010 başında İHH (İnsan Hak ve Hürriyetleri İnsani Yardım Vakfı (İHH – The Foundation For Human Rights And Freedoms And Humanitarian Relief), BM bünyesindeki Ekonomik ve Sosyal Konsey nezdinde danışman statüsü bulunan bir Türk insani yardım kuruluşudur) tarafından gönüllülerin bağışlarıyla satın alınmış ve Gazze'ye doğru yola çıkmasından birkaç gün önce Komor Adaları'na tescil edilmiştir.) devletine kayıtlı ve İHH mülkiyetinde bir yolcu gemisidir. (2) Defne Y - Kiribati devletine kayıtlı ve İHH mülkiyetinde bir yük gemisidir. (3) Gazze I - Türkiye devletine kayıtlı ve İHH mülkiyetinde bir yük gemisidir. (4) Sfendoni veya Sfendoh - Togo devletine kayıtlı bir yolcu gemisidir. Geminin sahibi, kayıtlı adresi Marshall Adaları'nda olan Sfendoh S.A. firmasıdır. Gemiye, filoya katılmasının hemen öncesinde Boat 8000 adı verilmiş ve İsrail resmî kayıtlarında bu isim kullanılmıştır. (5) Eleftheri Mesogios veya Sofia - Yunanistan devletine kayıtlı bir yük gemisidir. Geminin sahibi, kayıtlı adresi Atina'da olan Eleftheri Meso-gios Denizcilik Şirketi'dir. Adı Yunancada "Özgür Akdeniz" anlamına gelmekte olan geminin bir diğer adı Sofia olup bazı kayıtlarda bu isim kullanılmıştır. (6) Challenger I - ABD'ye kayıtlı ve Free Gaza Movement'ın mülkiyetinde bir gezi teknesidir. (7) Challenger II - ABD'ye kayıtlı ve Free Gaza Movement'ın mülkiyetinde bir gezi teknesidir. (Challenger II, makinelerinde birtakım problemler baş gösterince filodan çekilmiş ve buradaki yolcular uluslararası sularda Challenger I ve Mavi Marmara gemilerine aktarılmıştır). (8) M.V. Rachel Corrie - Kamboçya devletine kayıtlı ve Free Gaza Movement'ın mülkiyetinde bir yük gemisidir. (Rachel Corrie gemisinin İrlanda'dan hareketi gecikmiş ve dolayısıyla bu gemi 31 Mayıs'ta filoya katılamamıştır. İsrail donanmasının bu gemiyi de 6 Haziran günü uluslararası sularda durdurmasıyla içindeki yolcular aynı alıkonulma ve sınır dışı muamelelerine tabi tutulmuştur).

etmiştir. Saatler 02:30'u gösterdiğinde yardım konvoyuyla İsrail askerleri arasında ilk telsiz teması sağlanmıştır.²⁰⁷ Geminin ilerleyişini sürdürmesi üzerine, 69 mil açığa gelindiğinde zodyaklar gemiyi çevrelemiş, geminin güvertesinin üzerine de helikopterler yanaşmıştır. Saatler 04:32'yi gösterdiği an helikopterlerden askerler gemiye iplerle inmeye başlamış, makineli tüfekler taşıyan gece görüş dürbününe sahip askerler, güverteye iner inmez tepkiyle karşılaşmıştır. İsrailli askerler, kalabalığın üzerine ateş etmişlerdir.²⁰⁸ Çatışmalarda 9 Türk eylemci (biri ABD vatandaşı) hayatını kaybetmiş, 53 eylemci yaralanmış (23'ü ağır yaralı) ve 7 İsrailli komando yaralanmıştır (biri ağır yaralı).²⁰⁹ Eşzamanlı olarak diğer gemilere yapılan operasyonlarda da Yunan gemisi hariç tüm gemiler İsrail askerlerinin kontrolüne geçmiş, askerlere direnen Yunan kaptan ise ağır yaralı olarak teslim alınmıştır. Operasyonun noktalanmasının ardından askerler, gemileri Aşdod limanına yönlendirerek gemideki tüm yardım gönüllülerini plastik kelepçe ile kelepçeleterek teslim almışlardır.²¹⁰ 31 Mayıs akşamı tüm gemiler (6 gemi) Aşdod limanına eskortlanmış, 150 eylemci Beersheba'daki tutuklama yerine götürülmüş, 30 eylemci ise Ben-Gurion havaalanına transfer edilmiştir. Tüm eylemciler 01 Haziran akşamı serbest bırakılarak memleketlerine gönderilmiştir. 30 Haziran'da İsrail filonun yardım malzemelerinin bir bölümünü Gazze'deki BM ofisine teslim etmiştir.²¹¹

207 İsrail askerleri karaya 77 mil açıktayken, yani uluslararası sularda seyredirken beyaz bayrak çekilmiş haldeki geminin kaptanına, "Rotanız ne?" sorusunu yöneltmiş, gemiden, "İnsanlığın vicdanına yol alıyoruz" yanıtı gelmiştir. Birkaç dakika sonra bu kez bir İsrail askeri telsizden gemiye İngilizce olarak şu mesajı okumuştur: "Mavi Marmara... Şu anda çatışma bölgesine yaklaşıyorsunuz. Gazze bölgesi İsrail donanmasının ablukası altındadır. Rotanızı değiştirip Aşdod limanına doğru ilerleyin. Orada yardımlar boşaltılıp Gazze'ye gönderilecek; sizler de ülkelerinize döneceksiniz. Yardımların Gazze'ye iletilmesini de göreceksiniz." Gemiden gelen yanıt ise ilerleyişin süreceği şeklinde olmuştur: "Bize saldırmayın. Biz silahsız sivilleriz. Burada yaralı ve hasta insanlar var".

208 İsrail yetkilileri operasyon sonrasında yaptıkları açıklamada askerlerin güvertede, "çok iyi planlanmış bir linçle" karşı karşıya kaldığını, bir askerin bıçaklandığını, diğerlerinin de gemiden gelen ateş altında kaldıklarını iddia etmiştir. <http://www.hurriyetport.com/news/117/ARTICLE/20850/2010-06-01.html>

209 Esposito, op.cit., s.130.

210 <http://www.hurriyetport.com/news/117/ARTICLE/20850/2010-06-01.html>.

211 Esposito, op.cit., s.130.

İsrail Savunma Güçleri (Israel Defence Forces-IDF), komandolarının yolcuların saldırısına maruz kaldığını ve meşru müdafaa kapsamında hareket ettiklerini, yolcuların komandalardan ele geçirdiği silahlarla ateş ettikleri, çelik sopalar, bıçaklar, ve biber gazı ile saldırdıklarını belirtmiştir. Eylemciler ise, komandoların helikopterlerden inerken gemiye ateş açmaya başladıklarını ve meşru müdafaa kapsamında, askerlerden ele geçirdikleri silahlarla ve gemide mevcut malzemelerle kendilerini savunmaya çalıştıklarını, gemiye girerken arandıklarını ve önceden herhangi bir şiddet eylemi planlamadıklarını beyan etmişlerdir.²¹²

Filoya katılması planlanan ancak İrlanda'dan hareketi geciktiğinden filoya 31 Mayıs'ta katılamayan Rachel Corrie gemisi ise, Kıbrıs'tan 3 Haziran'da hareket etmiştir. İsrail'in gemideki yüklerin Aşdod limanında boşaltılması talebine İrlanda olumlu yanıt vermiştir. 5 Haziran'da komandolar gemiye inmiş, gemideki yardım malzemeleri Aşdod limanına boşaltılarak eylemciler süratle ülkelerine gönderilmiştir.²¹³

Olaydan bir hafta sonra, Uluslararası Kızılhaç Komitesi (ICRC), İsrail'de bazı eylemcileri ziyaret etmiş, 1 Haziran'da açıklama yaparak "Filonun Gazze'ye ulaşmasının önlenmesi için İsrail Savunma Güçlerinin metot ve yöntemleri ile ilgili ciddi soru işaretlerinin mevcut olduğu" belirtmiştir. BM Güvenlik Konseyi, 1 Haziran'da resmi bir açıklama (statement) ile, İsrail'i doğrudan kınamaksızın, Mavi Marmara'da meydana gelen ve 9 kişinin ölümüyle sonuçlanan olayı kınamış ve tarafsız bir soruşturma talep etmiştir. BM Genel Sekreteri Ban Ki-Moon, İsrail ve Türkiye'nin katılımıyla bir araştırma

212 Netanyahu, 2 Haziran'da yaptığı açıklamada IDF'nin olaydaki faaliyetlerini savunarak, uluslararası eleştirileri "hipokrazi", Gazze'yi ise "İran tarafından kurulmuş bir terör devleti" olarak tanımlamıştır. Ablukanın kırılması halinde, yüzlerce geminin gelebileceğini, her bir geminin ise İsrail'i vurmak için düzinelerce füze getirebileceğini, belirtmiştir. Ayrıca, deniz ablukasını ihlal etmeye teşebbüs edenlere karşı İsrail'in kendisini savunmaya hakkı olduğunu ifade etmiştir. Ancak Türkiye ise, ablukanın kendisinin hukuka aykırı olması nedeniyle, askeri eylemin, uluslararası hukukun açık bir ihlali olduğunu açıklamıştır. loc.cit.

213 Netanyahu, 5 Haziran'da yaptığı açıklamada, İsrail'in Türk terör taraftarlarının organize edilen bir nefret gemisine karşı muamelesi ile, fikirlerine karşı oldukları halde barış eylemcilerinin gemisine farklı düşünme haklarına saygılarından dolayı yaptıkları farklı muameleye dikkat çekmiştir. Esposito, op.cit., s.132.

komisyonunun kurulması için çalışmalara başlamıştır. Ancak İsrail, kendisine karşı önyargının mevcut olmasını gerekçe göstererek komisyon teklifini reddetmiştir (6 Haziran).

İnsan Hakları Konseyi tarafından, 2 Haziran 2010 günü alınan 14/1 sayılı kararla Gazze'ye "insani yardım götüren gemilerden oluşan filoya düzenlenen İsrail saldırılarından kaynaklanan uluslararası hukuk ihlallerini, uluslararası insancıl hukuk ve insan hakları hukuku gibi açılardan incelemek üzere bağımsız bir uluslararası Vaka İnceleme Heyeti kurulması" kararlaştırılmıştır.²¹⁴ Cenevre'de kurulan Heyet'in çalışmalarına resmî olarak 9 Ağustos 2010'da başlaması kararlaştırılmıştır.

BM İnsan Hakları Konseyi tarafından 2 Haziran 2010 tarihinde A/HRC/RES/14/1 sayılı kararla, İsrail askerî kuvvetlerinin Gazze'ye gitmekte olan İnsani Yardım Filosu'na gerçekleştirdiği müdahaleyi, uluslararası hukuk ihlalleri açısından (insancıl hukuk ve insan hakları hukuku dahil olmak üzere) incelemek üzere kurulan Vaka İnceleme Heyeti²¹⁵ tarafından hazırlanan rapor,²¹⁶ 27 Eylül 2010 tarihinde yayınlanmıştır.²¹⁷

214 Karar 32'ye karşı 3 oyla kabul edilmiş, 9 üye çekimser kalmıştır.

215 Heyet başkanlığına, İnsan Hakları Konseyi Başkanı tarafından, Uluslararası Ceza Mahkemesi emekli hâkimlerinden ve Trinidad ve Tobago'nun eski hukuk müşaviri Sayın Hâkim Karl T. Hudson-Phillips, atanmıştır. Heyete atanan diğer üyeler; BM himayesindeki Sierra Leone Özel Mahkemesi'nin eski başsavcısı Birleşik Krallık'tan "Sir" ve Birleşik Krallık hukuk müşavirliği unvanına sahip Sayın Desmond da Silva ile Uluslararası Asya Pasifik Kadın Hakları Eylem Takip Platformu yönetim kurulu kurucu üyesi ve Kadınlara Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Komitesi eski üyesi Malezya'dan Mary Shanthi Dairiam'dır. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.5.

216 Report of the International Fact-Finding Mission to Investigate Violations of International Law, Including International Humanitarian And Human Rights Law, Resulting From The Israeli Attacks On The Filotilla of Ships Carrying Humanitarian Assistance. General Assambly, Human Rigths Council, Fifteenth Session, Agenda Item I, Organizational and Procedural Matters, A/HRC/15/21.

217 İsrail'in İnsani Yardım Taşımakta Olan Gemilerden Oluşan Filoya Düzenlediği Saldırıdaki Uluslararası Hukuk İhlallerini –Uluslararası İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları Hukuku Dahil Olmak Üzere- İnceleyen Uluslararası Vaka İnceleme Heyeti Raporu, BM İnsan Hakları Konseyi, A/HRC/15/21, 27 Eylül 2010, s.3. Rapor, müdahale öncesindeki duruma ait bilgilerin takdiminin ardından filodaki altı geminin her birine ve akabinde 6 Haziran 2010 günü yedinci gemiye yapılan müdahaleler, dokuz yolcunun ölümü ve pek çoğunun yaralanması ile yolcuların İsrail'de gözaltına alınması ve daha sonra sınır dışı edilmeleri konularında yapılan tahkikatı içermektedir. Vaka İnceleme Heyeti tarafından, Cenevre, Londra, İstanbul ve Amman'da 100'den fazla görgü tanığının ifadesine başvurulmuştur.

Vaka İnceleme Heyeti tarafından, filoya düzenlenen müdahale sırasında ve yolcuların sınır dışı edilmelerine kadar geçen gözaltı sürecinde İsrail silahlı kuvvetlerince uluslararası insancıl hukuk ve insan hakları hukuku da dâhil olmak üzere bir dizi uluslararası hukuk ihlallerinin işlendiği kanaatine ulaşılmıştır.²¹⁸ Heyet, filonun siyasi hedefleriyle insani hedefleri arasında bariz bir ayrışmanın söz konusu olduğunu, esas hedefin siyasi olduğunu belirtmiştir.²¹⁹

2 Ağustos 2010 tarihinde, BM Genel Sekreteri tarafından, filo hadisesiyle ilgili bir İnceleme Paneli (*Panel of Inquiry*)’nin kurulduğu duyurulmuştur. İnceleme Paneli, gelecekte olabilecek benzeri vakaları engellemek için tavsiyelerde bulunmak maksadıyla ulusal düzeydeki incelemelerin raporlarını teslim alma ve inceleme yetki ve sorumluluğu ile donatılmıştır. İnceleme Paneli’nin temel hedefi “Türkiye ve İsrail arasındaki ilişkileri ve Ortadoğu’daki genel durumu müspet yönde geliştirmek” olarak ifade edilmiştir.²²⁰

Olaya ilişkin olarak İsrail 15 Temmuz 2010 tarihinde, Türkiye ise 10 Ağustos 2010 tarihinde ulusal düzeyde soruşturma başlattıklarını duyurmuşlardır.²²¹ Türkiye, ulusal raporunu Eylül 2010 başında tamamlamış ve BM Komisyonu’na sunmuştur. Olayın soruşturulması amacıyla, İsrail Hükümeti tarafından 14 Haziran 2010 tarihinde Turkel Komisyonu kurulmuştur.²²²

218 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.3.

219 Gazze’de, filoda yer alan türde yük gemilerinin yanaşabileceği derinlikte bir liman olmaması ve Rachel Corrie gemisindeki yolcuların bu gemideki insani yardım malzemesinin Aşdod üzerinden Gazze’ye ulaştırılması şeklindeki - İrlanda hükümeti tarafından da desteklenen- teklifi reddetmeleri, heyeti bu kanaate sevk etmiştir. Ibid, s.26.

220 BM Genel Sekreterliği Sözcülüğü’nden yapılan 2 Ağustos 2010 tarihli günlük basın bildirisi. <http://www.un.org/News/briefings/docs/2010/db100802.doc.htm>. Ibid, s.6.

221 loc.cit.

222 Turkel Komisyonu, eski İsrail Yüksek Mahkemesi yargıcı Jacob Turkel başkanlığında, 2 İsrailli uluslararası hukuk uzmanı ve 2 yabancı gözlemciden (İrlandalı Nobel Barış Ödülü sahibi Lord David Trimble ve Kanada Silahlı Kuvvetlerinden emekli General Kenneth Watkin)’den oluşmuştur. Komisyon, ulusal raporunun ilk bölümünü 23 Ocak 2011 tarihinde kamuoyuna açıklamıştır. İsrail’in raporu, Türkiye’nin ulusal raporu ve BM İnsan Hakları Konseyi’nin 29 Eylül 2010’da kabul ettiği rapordan farklı bir temele dayandırılmıştır. Diğer raporlar Mavi Marmara saldırısının soruşturulması amacıyla uluslararası hukukun ilgili normlarının ihlal edilip edilmediği sorusu merkezinde

a. Olay Öncesinde Gazze Şeridine Deniz Yolu İle Ulaşım Uygulanan Kısıtlamalar

Oslo Barış Görüşmeleri²²³ uyarınca, Gazze kara sularının Filistin Yönetimi'nin hükümlerlik sahasına (yani toprak itibarıyla yetkisine) dâhil edileceği konusunda anlaşmaya varılmıştır. Fakat Gazze Şeridi'nin sınırlarının dışındaki güvenliğin sağlanması Filistin Yönetimi'nin hâkimiyet alanının dışında tutulmuş; nihai durumu tespit edecek anlaşmaya varılana dek bu sınırların dışında kalan bölgenin güvenliğini sağlanması İsrail'in sorumluluğuna bırakılmıştır.²²⁴

Gazze-Eriha Anlaşması'nın 8. maddesi uyarınca;

“İsrail havadan ve denizden gelebilecek dış tehditlere karşı bölgeyi savunmakla yükümlü olmaya devam edecektir ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli adımları atacak bütün kuvvetlere sahip olacaktır.”

Üzerinde anlaşmaya varılan güvenlik tedbirleri ve koordinasyon mekanizmaları ile üç deniz faaliyet bölgesi belirlenmiştir: a. Filistin-İsrail ortak kontrolündeki merkezî bölge, b. Kıydan 20 deniz mili açığa kadar uzanan balıkçılık bölgesi ve c. 3 mil açığa kadar uzanan gezinti bölgesi. Hem bu bölge hem de bu bölgeye Mısır ve İsrail karasuları ile hemhudut olduğu yerlerde eklenecek 1'er millik iki güvenlik şeridi, İsrail askerî kontrolünde, kapalı bir askerî bölge oluşturmaktaydı. Gazze'ye bir liman inşa edilmesi

şekillendirilmişken, İsrail'in raporunda saldırının meşrulaştırılması adına filonun organizatörlerinin siyasi ve ideolojik kimlikleri ön plana çıkarılmıştır. Komisyon üyelerinin gerek Gazze'ye uygulanan ablukanın yasal olduğu tezini temellendirirken, gerekse saldırının meşruluğunu savunurken her fırsatta İsrail'in ulusal güvenlik çekincelerine vurgu yapmışlardır. Bu konuda Bkz. Ceren Mutuş, Mavi Marmara Saldırısına İki Farklı Bakış: Türkiye ve İsrail Ulusal Raporları, <http://www.usakgundem.com/yazar/1945/mavi-marmara-saldirisina-iki-farkli-bakis-turkiye-ve-israil-ulusal-raporlari.html>; E.T.: 26.02.2011.

223 1993-1995 yılları arasında, değişik uluslararası teşviklerle, İsrail'in beş yıllık bir geçiş döneminin ardından Batı Şeria ve Gazze Şeridi'nden çekilmesi ve nihayetinde İsrail'e komşu bağımsız bir Filistin devletinin kurulmasıyla sağlanacak kalıcı barış hâlini öngören bir anlaşmaya ulaşılması için, İsrail devleti ile Filistin Kurtuluş Örgütü arasında bir dizi görüşme yürütülmüştür. Bu süreç genel olarak Oslo Barış Süreci olarak adlandırılmaktadır. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.9.

224 Gazze-Eriha Anlaşması, m.5. loc.cit.

konusunda anlaşmaya varılıncaya dek yabancı bandıralı gemilerin kıyıya 20 deniz milinden fazla yaklaşmasına, yani merkezî bölgeye girmesine izin verilmeyecekti. İkili barış görüşmelerinin 2002’de sonlanması ardından Batı Şeria ve Gazze Şeridi’nde İsraililer ve Filistinliler arasındaki güvenlik iş birliği bozulmuş olsa da Oslo Barış Görüşmelerinin - Gazze karasuları ile alakalı hükümler de dâhil olmak üzere- önemli bazı maddeleri hâlâ yürürlüktedir.²²⁵

Gazze yönetiminin Haziran 2007’den itibaren Hamas’ın eline geçmesiyle yaptırımlar daha da sertleştirilmiş ve İsrail bir abluka başlatmıştır. Eylül 2007’de, İsrail, Gazze Şeridi’ni “düşman bölge” ilan etmiş ve “İsrail devletinin devam eden teröre karşı yürüttüğü operasyonun bir parçası olarak” ve Hamas yönetimi üzerinde baskı oluşturmak amacıyla Gazze’ye mal ve eşya giriş çıkışının sınırlamalara tabi tutulacağını beyan etmiştir.²²⁶

İsrail hükümeti, “Free Gaza Movement”ın Gazze’ye deniz yoluyla girme teşebbüsleri üzerine, 2008 yılının ortalarından itibaren gemilerin bölgeye girişini engellemeye yönelik faaliyetler gerçekleştirmiştir. Denizcilere yönelik olarak yayınlanan duyurularda;²²⁷ Gazze deniz sahasının merkezî bölgesine girecek bütün gemilerin denetim ve incelemelere tabi tutulacağı ve Gazze sahilinden 20 mil açığına kadar uzanan bölgenin yasak bölge olduğu ilan edilmiştir. İsrail ve Filistin Özerk Yönetimi arasındaki anlaşmalara istinaden, yabancı gemilerin bu sahaya girişinin tamamen yasak olduğu bildirilmiştir.²²⁸

İsrail tarafından, 3 Ocak 2009’dan başlamak üzere, ikinci bir emre kadar Gazze Şeridi’nde deniz ablukası başlatılmış ve İsrail donanması ablukayı 6 Ocak’ta resmen duyurmuştur.²²⁹ Duyuruda, Gazze deniz sahasının deniz trafiğine tamamen kapatıldığı ve

225 Ibid, s.9-10.

226 Ibid, s.11.

227 Denizcilere yönelik duyuruların amacı, denizcilerin, deniz seferlerinin güvenliğini ilgilendiren güncel hidrografi bilgileri, kanal değişiklikleri, seyir desteği ve benzeri diğer hususlarla ilgili olarak bilgilendirilmesidir.

228 İsrail’den denizcilere yönelik duyuru, 6/2008. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.11.

229 İsrail Genelkurmay Başkanı Gabi Ashkenazi’nin 31 Mayıs 2010 tarihli Gemi Vaka İnceleme Kamu Komisyonu: Turkel Komitesi’ne verdiği ifade, 4. oturum, 11 Ağustos 2010, sayfa 18. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.12.

bir sonraki emre kadar İsrail donanması tarafından abluka altına alındığı belirtilmiştir.²³⁰ İsraili üst düzey yetkililer, ablukanın yasal dayanakları olarak; a. San Remo El Kitabı,²³¹ b. Londra Deklarasyonu, c. Örf adet hukuku ve d. Hamas ile İsrail arasında Dökme Kurşun Operasyonu'ndan sonra devam eden silahlı çatışma durumunun varlığını öne sürmüşlerdir.²³²

230 1/2009 sayılı Gazze Şeridi Ablukası belgesi. Bkz.: İsrail Ulaştırma ve Yol Güvenliği Bakanlığı internet sitesi: http://info.mot.gov.il/EN/index.php?option=com_content&view=article&id=124:no12009&catid=17:noticeofmariners&Itemid=12. Ibid, s.12.

231 San Remo Uluslararası Denizlerde Silahlı Çatışma Kanunları El Kitabı (San Remo El Kitabı), deniz savaş hukukunu yazılı hale getirmek için bağımsız uzmanların yaptığı bir girişimdir. (Louise Doswald-Beck ve diğerleri (editörler), **San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea** (Denizlerdeki Silahlı Çatışmalarda Uygulanmaya Elverişli Uluslararası Hukukla İlgili San Remo El Kitabı), Cambridge University Press, 1995; <http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/560?OpenDocument>.) Pek itibar edilmeyen bir belge olmakla birlikte, bu konunun yazıya geçirilmesi askerî yönetmeliklerin hazırlanmasında önemli bir etki yapmış ve İsrail açıkça bu belgeye dayandığını ifade etmiştir. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.16. San Remo El Kitabı (12 Haziran 1994), Uluslar arası İnsancıl Hukuk Enstitüsü tarafından toplanan hukuk ve donanma uzmanları tarafından 1988-1994 tarihleri arasında gerçekleştirilen toplantılar neticesinde tanzim edilmiştir. El kitabının amacı, denizdeki silahlı çatışmalara ilişkin güncel uluslararası hukuk kurallarının tasnif edilmesidir. El kitabında yeni oluşturulan birkaç kural olmakla beraber, kitaptaki kuralların çok büyük bir kısmı, mevcut hukuk kurallarının tekrarı niteliğindedir. Kitabın oluşturulmasına katılan uzmanlar tarafından söz konusu el kitabı, 1913 yılında Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından oluşturulan, Denizdeki Silahlı Çatışmalarda Savaşan Tarafların İlişkilerini Düzenleyen Oxford El Kitabının (Oxford Manual on the Laws of Naval War Governing the Relations Between Belligerents) çağdaş karşılığı olarak tanımlanmıştır. İlk hazırlık toplantısı, 1987 yılında San Remo'da, Uluslararası İnsancıl Hukuk Enstitüsü tarafından, Pisa Üniversitesi (İtalya) ve Syracuse Üniversitesi (ABD) ile işbirliği teşkil edilerek gerçekleştirilmiştir. Müteakiben Madrid (1988), Bochum (1989), Tulong (1990), Bergen (1991), Ottawa (1992), Cenevre (1993) ve son olarak Livorno (1994) toplantıları yapılmıştır. El kitabı, toplantılarda oluşturulan raporların bir araya getirilmesi suretiyle Haziran 1994'te Livorno'da tanzim edilmiştir. El Kitabı ve Kitaba ilişkin açıklama, Cambridge University Press tarafından yayınlanmıştır (ed. Louise Doswald-Beck); Grotius Publications, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (ISBN 0521 55188 9, hardback ve ISBN 0521 55864 6, paperback); International Committee of the Red Cross, <http://www.icrc.org/ihl.nsf/WebPrint/560-TRA?OpenDocument>, Erişim Tarihi: 07 Mart 2011.

232 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.12.

b. İlgili Mevzuat

Her devlet, kendisine bağıli yetkililerin davranışlarından sorumludur ve bu duruma resmî görevle ya da devletin otoritesi altında ve devletin kendilerine tahsis ettiğı imkânlarla hareket eden silahlı kuvvetler mensupları da dâhildir. Görevlilerin yetkilerini aşmış ya da kendilerine verilen emirlere karşı gelmiş olmaları halinde dahi, bu sorumluluk geçerli olacaktır.²³³

Devlet tarafından talimatlar verilirken ve bunlar uygulanırken, ister silahlı çatışma hukuku²³⁴ ister uluslararası insan hakları hukuku geçerli olsun, her zaman, mutlaka uyulması gereken asgari temel kural ve yükümlölükler vardır. Bu yükümlölüklerin içeriğı, devletin kişiler veya mal varlığı üzerinde güç kullanma iddiasının meşru olup olmamasından bağımsızdır.²³⁵

Devlet görevlilerinin şahsi cezai yükümlölüğü, kendisine verilen resmî yetki ile hareket ediyor olması nedeniyle ortadan kalkmaz. Aynı fiilden, aynı anda hem devletin sorumluluğı ve hem de bireyin şahsi cezai sorumluluğı doğabilir. Devlet uluslararası yükümlölükler taşıyor diye, bireylerin şahsi cezai mükellefiyetleri ortadan kalkmaz.²³⁶

c. Deniz Savaş Hukuku ve Ablukası Meselesi

İsrail'in uygulamakta olduğı deniz ablukası, deniz harp hukuku kapsamında ele alınmalıdır.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesine göre, açık denizler yalnız barışçıl maksatlarla kullanılabilir. Sözleşmede açık denizlerde savaş eylemlerinin fiilen men edildiğı belirtilmiştir. Sözleşme görüşmeleri sırasında bu hususta bir mutabakata varılamamış ve

233 Uluslararası Hukuk Komisyonu, Madde 7, International Law Commission Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (Uluslararası Hatalı Fiilleri Noktasında Devletlerin Sorumluluğı Konusunda Makaleler), 2001, Cilt II, s.2. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.16.

234 Law of Armed Conflict-LOAC.

235 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.15.

236 Ibid, s.16.

zamanın büyük donanma kuvvetleri tarafından bu görüş kabul görmemiştir. Pek çok devletin askerî yönetmeliklerinde hâlen deniz ablukası ve deniz savaşı hukuku ile ilgili hükümler mevcuttur.²³⁷ BM Genel Sekreterinin bir raporunda, BMDHS'nin söz konusu hükümlerinin, BM Anlaşmasının 51'inci maddesinde yer alan meşru müdafaa²³⁸ durumlarında herhangi bir etkisinin olmadığı veya bir silahlı çatışma başladıktan sonra silahlı çatışma hukuku tarafından meşru kabul edilen eylemlerden²³⁹ de etkilenmediği ifade edilmiştir.²⁴⁰

İsrail tarafından, filoya karşı gerçekleştirilen eylemler San Remo Belgesine dayanarak savunulmuştur.

d. Uygulanan Abluka

Silahlı çatışma hukukuna göre abluka, belirlenen bir düşman bölgesiyle bütün ticaretin yasaklanmasıdır. Yasal abluka uygulayan bir muharip taraf bu ablukayı açık denizde de sürdürme hakkına sahiptir.²⁴¹ Bir ablukanın birkaç yasal yükümlülüğü yerine getirmesi gerekmektedir. Bunlar: a. Bilgilendirme ve duyuru, b. Etkin ve tarafsız uygulama ve c. Orantılılıktır.²⁴² Sivil halk üzerindeki tahribat orantısız boyutlarda ise bir ablukanın uygulanması devam ettirilemez.

²³⁷ loc.cit.

²³⁸ *jus ad bellum* (kuvvete başvurma hakkı).

²³⁹ *jus in bello* (adil savaş hukuku).

²⁴⁰ BM Genel Sekreterinin Raporu, Study on the Naval Arms Race (Denizlerdeki Silahlanma Yarışı Hakkında Bir Etüd), A/40/535, 1985, para.188. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.16.

²⁴¹ San Remo El Kitabı, paragraf 10(b), BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.17. San Remo El Kitabı, paragraf 10(b): Bu dokümanda ya da başka kaynaklarda belirtilen denizdeki silahlı çatışmalara ilişkin hukuk kurallarına tabi olmak üzere, donanma güçlerince düşmanca hareketler, açık denizlerde ya da üzerinde icra edilebilir.

²⁴² San Remo El Kitabı, paragraf 93-95,100, BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.18. Bir abluka, tüm savaştan ve tarafsız devletlere deklere edilmeli ve bildirilmelidir. San Remo El Kitabı, paragraf 95: Abluka etkin olmalıdır. Bir ablukanın etkinliği sorusu, gerçek bir sualnamedir (A blockade must be effective. The question whether a blockade is effective is a question of fact). San Remo El Kitabı, paragraf 100: Abluka, ayırım gözetmeksizin tüm devletlerin gemilerine karşı uygulanmalıdır.

BM heyeti tarafından, Gazze'deki insani durumun ciddiyetinin ortada olduğu, ekonominin çöktüğü ve toparlanmasının engellendiği; ablukanın Gazze'de yaşayan sivil nüfusa orantısız derecede zarar verdiği ve bu bakımdan, yapılan müdahalenin hukuk çerçevesinde izahının mümkün olmadığı, bu nedenle de hukuk dışı olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.²⁴³

Bir abluka bilhassa şu şartları haiz ise kanun dışıdır: a. Sadece sivil nüfusu aç bırakmayı veya başka hayati ihtiyaçlarından mahrum bırakmayı hedefliyorsa ya da b. Sivil halka verilen zarar, söz konusu ablukadan elde edilen askerî menfaate kıyasla fazla ise veya fazla olması bekleniyorsa.²⁴⁴

243 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.18. Türkel Komisyonu'nun raporunda ise Gazze'ye 3 Ocak 2009 tarihinden itibaren uygulanan deniz ablukasının esas muhatabının Hamas olduğu belirtilmiş, askeri-güvenlik gerekçelerinin, bu bağlamda da örgüte temin edilebilecek ateşli silah, terörist ve mali kaynağın engellenmesi amacının, öncelikli olarak göz önünde bulundurulduğu belirtilmiştir. Komisyon, ablukanın İsrail tarafından, Hamas rejiminin meşrulaştırılmasını önlemek amacıyla uygulandığını ifade etmiştir. Tek amacı sivil halkı açlıktan öldürmek veya hayatta kalabilmesi için gerekli temel ihtiyaçlarından mahrum bırakmak amacı güden ablukaların uluslararası hukuk tarafından meşru kabul edilemeyeceğinin ifade edildiği 102(a) maddesini değerlendiren Komisyon üyeleri, İsrail Devleti'nin kesinlikle böyle bir amaç gütmeyeceğinin sonucuna varmışlar, hatta böylesine trajik bir sonucun gerçekleşmemesi adına bir plan dahilinde ablukanın yürütüldüğünü ifade etmişlerdir. Ablukanın uygulanmasında kimi zaman idari zaafiyetlerin yaşanabildiğini kabul eden Komisyon, söz konusu eksikliklerin zaman içerisinde giderilebileceğini belirtmiştir. Ablukanın yasallığı konusunda Türkiye İsrail'den tamamen farklı bir yaklaşım benimsemiştir. Türkiye'nin raporunda, bir ülkenin kendi hakimiyeti altında bulunan ve etkin bir kontrol uyguladığı toprağa yönelik abluka uygulama hakkına sahip olmadığı ifade edilmiştir. İsrail'in Gazze'deki işgalci konumunu sürdürdüğü uluslararası toplum nezdinde genel olarak kabul görmektedir. Her ne kadar İsrail Hükümeti tarafından 2005 yılında alınan "Geri Çekilme Kararı" çerçevesinde İsrail askeri kuvvetlerinin fiziksel varlığı Gazze Şeridi'nde görece azaltılmış olsa da, İsrail'in günümüzde halen nüfus kayıt sistemi, vergi sistemi ve sınır-geçiş sistemi gibi kilit sivil mekanizmaları kontrol ediyor oluşu etkin kontrolün ortadan kalkmadığını, fiili işgalin devam ettiğini kanıtlar niteliktedir. Ceren Mutuş, "Mavi Marmara Saldırısına İki Farklı Bakış: Türkiye ve İsrail Ulusal Raporları", <http://www.usakgundem.com/yazar/1945/mavi-marmara-saldirisina-iki-farkli-bakis-turkiye-ve-israil-ulusal-raporlari.html>; E.T.: 26.02.2011.

244 San Remo El Kitabı, paragraf 102, loc.cit.

Dördüncü Cenevre Sözleşmesi uyarınca, sivillerin işgal altında toplu cezalandırmaya maruz bırakılması yasaktır.²⁴⁵ BM Heyeti, İsrail'in eylem ve politikalarının uluslararası hukukta "toplu cezalandırma" olarak tanımlanan eyleme eş değer olduğu konusunda şüpheyi yer kalmadığını belirtmiştir.²⁴⁶

e. Gemilere Yapılan Müdahale

Gemilere İsrail askeri güçlerince yapılan müdahale, İsrail'in MEB'nde (İsrail'in yetmiş mil açıklarında) meydana gelmiştir. MEB, kıyı devletlerinin doğal kaynaklarla ilgili faaliyetler dışında yabancı gemilere müdahalesi konusunda açık denizlerle aynı statüdedir. İsrailli yetkililer de rapor ve beyanatlarında olayların MED'de meydana geldiği konusundan bahsedilmemiştir.²⁴⁷

Açık denizlerde seyreden bir gemi, herhangi istisnai bir durum olmadıkça, hangi ülke bayrağını taşıyorsa sadece o ülkenin yargılama yetkisine tabidir. Bu istisnalar; a. Geminin deniz haydutluğu yapması, b. Geminin köle ticaretine karışması, c. Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109'uncu Madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet etmesi, d. Geminin tabiiyetsiz olması veya e. Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen,

245 Dördüncü Cenevre Sözleşmesi m.33: "Hiçbir korunan kişi şahsen işlemediği bir suçtan ötürü cezalandırılamaz. Toplu cezalandırmalar ve bütün buna benzer korkutma ve terör yaptırımları yasaklanmıştır."

246 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.18. Ayrıca Bkz. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.72: "İsrail, abluka uygulamasını güvenlik gerekçesiyle meşrulaştırmak istemektedir. Her devlet gibi İsrail devletinin de barış ve güvenlik hakkı vardır. Gazze'den İsrail topraklarına roketler atılması ve ateş açılmasıyla uluslararası hukuk ve uluslararası insancıl hukuk ciddi olarak ihlal edilmektedir. Fakat bu ihlallere karşı Gazze'nin sivil halkının toptan cezalandırılması anlamına gelen eylemler, her halükârda kanunsuzdur." BM Güvenlik Konseyi, BM Acil İnsani Yardım Mekanizması OCHA, Dünya Gıda Programı, Uluslararası Kızılhaç Komitesi, Dünya Bankası, BM İnsan Hakları Yüksek Komiseri, BM Mülteciler Yüksek Komiserliği ve BM Kalkınma Programı Gazze'deki insani durumu korkunç, kabul edilemez ve sürdürülemez olarak nitelemiştir. Gazze Şeridi'nde ablukanın yol açtığı insancıl krize ilişkin olarak, BM Güvenlik Konseyi 1860 sayılı kararı almıştır.

247 Philip E. Steinberg, "The Deepwater Horizon, the Mavi Marmara, and the Dynamic Zonation of Ocean Space", **The Geographical Journal**, Vol.177, No.1, Mart 2011, s.12.

geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olmasıdır.²⁴⁸ Ayrıca, gemiye çıkarma yapma hakkının özel bir amaca yönelik olması ya da bir anlaşmayla (mesela uyuşturucu kaçaklarına yönelik düzenlemeler) verilmiş olması durumlarında ziyaret hakkı söz konusudur. Ayrıca, silahlı çatışma hukukunun meşru saydığı eylemler ile yakın ve ciddi tehditle karşı karşıya olan bir devletin BM Anlaşması'nın 51. maddesinde tanımlanan meşru müdafaa²⁴⁹ eylemleri de bu istisnalardandır.²⁵⁰

Silahlı çatışmaya taraf olan bir devlet, herhangi bir abluka ilanı söz konusu olmaksızın açık denizlerde seyreden tarafsız gemileri ziyaret etme, denetleme ve rotalarını kontrol

248 BMDHS m.110; ADS m.22: "1. Müdahalenin bir Andlaşma ile tanınan yetkilerden kaynaklanması durumu dışında, açık denizde 95'inci ve 96'ncı Maddelerde öngörülen tam dokunulmazlıklardan yararlanmalar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi aşağıda belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir : a. Geminin deniz haydutluğu yaptığı; b. Geminin köle ticaretine karıştığı; c. Savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109'uncu Madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği; d. Geminin tabiiyetsiz olduğu; veya e. Yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu. 2. Birinci paragrafta öngörülen durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir subayın kumandasında bir araç gönderebilir. Belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir. 3. Şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartıyla, maruz kaldığı her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir. 4. İşbu hükümler gerekli değişikliklerle askeri uçaklara da uygulanır. 5. İşbu hükümler, keza açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan, diğer gemilere veya uçaklara da uygulanabilir."

249 BM Antlaşması (Şartı) (Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 51 ülke tarafından 26 Haziran 1945'de imzalanarak, 24 Ekim 1945'de yürürlüğe girmiştir) m.51: "Bu Antlaşma'nın hiçbir hükmü, Birleşmiş Milletler üyelerinden birinin silahlı bir saldırıya hedef olması halinde, Güvenlik Konseyi uluslararası barış ve güvenliğin korunması için gerekli önlemleri alıncaya dek, bu üyenin do al olan bireysel ya da ortak meşru savunma hakkına hanel getirmez. Üyelerin bu meşru savunma hakkını kullanırken aldıkları önlemler hemen Güvenlik Konseyi'ne bildirilir ve Konsey'in işbu Antlaşma gereğince uluslararası barış ve güvenliğin korunması ya da yeniden kurulması için gerekli göreceği biçimde her an hareket etme yetki ve görevini hiçbir biçimde etkilemez." ABD Başkan Yardımcısı Joe BIDEN tarafından, İsrail'in gemileri denetleme hakkının olması, BMDHS'nin 110.maddesinde düzenlenen ziyaret hakkı ve BM Antlaşmasının 51.maddesinde düzenlenen meşru müdafaa hakkına dayandırılmıştır. Milliyet, "Biden'den İsrail'e Destek", 03.06.2010.

250 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.16.

etme yetkisine sahiptir.²⁵¹ Hukuki bir ablukanın olmaması durumunda, gemiye müdahale etmek için hukukten geçerli sebepler, gemi hakkında şu hususlardaki makul şüphelerdir: a.Eğer gemi düşman kuvvetlerinin savaş gücüne etkin bir katkı sağlıyorsa, mesela silah taşıyorsa ya da düşmanın savaş gücüyle başka şekillerde yakından ilintiliyse (savaşan tarafın esir alma hakkı)²⁵² ya da, b. Eğer gemi silahlı çatışmaya taraf olan devlet için yakın ve ciddi bir tehlike oluşturuyorsa ve bunu engellemek için güç kullanmaktan başka yol yoksa.²⁵³

BM heyeti, İsrail'in filoya müdahalesinin hukuki olarak kabul edilebilir olmadığını şu gerekçelerle kabul etmiştir:²⁵⁴ a. İsrail'in filoya müdahalesi ve filo öncesinde konuyla ilgili yapılan plan ve hazırlıklar, sadece bu gemilerin karşı tarafın savaş gücüne katkı yapacağı endişesinden kaynaklanmamıştır. b. İsraili yetkililer, savaş halinde olan bir devletin güvenlik tehdidi olarak gördüğü bir gemiye müdahale hakkından ya da filoya karşı bir meşru müdafaa hakkından bahsetmemiştir.²⁵⁵ c. Turkel Komitesi'nden elde edilen delillere göre, filonun askerî tehdit oluşturduğunu düşündürecek hiçbir makul şüphe oluşmamıştır. d. Dolayısıyla, savaşan devletlere ait hakların veya 51. maddedeki meşru müdafaa hakkının bir sonucu olarak gemilere müdahale edildiği iddia edilemez. e. Silahlı bir çatışma durumunda askerî güç yalnızca savaşçılara veya savaş faaliyetlerine etkin bir biçimde ve

251 Her ne kadar bu konuda ihtilaf mevcut olsa da San Remo El Kitabı ve bazı askerî yönetmelikler bu hakların ancak söz konusu geminin düşmanı destekleyen faaliyetler içinde olduğuna dair kuvvetli şüphe varsa kullanılabileceği görüşünü benimser. San Remo El Kitabı, Para.118 ve 67; Birleşik Krallık El Kitabı, Para.13-91. Ibid, s.17.

252 San Remo El Kitabı, paragraf 67 ve 146. loc.cit.

253 BM Anlaşması 51. maddedeki meşru müdafaa konusu.

254 Ayrıca Bkz. BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.72: "İsrail Savunma Kuvvetleri'nin Mavi Marmara'ya yapmış olduğu müdahalenin –şartları sebebiyle ve müdahale açık denizlerde yapıldığından- hukuksuz olduğu aşikârdır. Bu müdahale, BM Anlaşması'nın 51. maddesi muvacehesinde dahi meşrulaştırılmaz."

255 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.19-20.

doğrudan iştirak eden sivillere karşı kullanılabilir. Mavi Marmara'daki siviller için bunu söyleyebilmek mümkün değildir.²⁵⁶

İsrail'in uyguladığı ablukanın meşru olabilmesi için, Hamas'ın egemen Gazze devletinin meşru hükümeti olarak kabul edilmesi gerekir. Ancak, böyle bir varsayım İsrail görüşlerine tam bir tezatlık teşkil etmektedir. Ancak, XIX. Y.Y. ortalarında meydana gelen iç savaş sırasında Birleşik Devletler tarafından Konfederasyona uygulanan ablukada olduğu gibi, isyancı hareketlere karşı uygulanan ablukaların uluslararası hukukta kabul gördüğü örnekler de mevcuttur.²⁵⁷

Ablukanın belirli bir toplumu cezalandırmak amacıyla ilan edilmiş olması da meşruiyetini ortadan kaldırmaktadır.²⁵⁸

f. Uluslararası İnsan Hakları Hukuku Açısından İnceleme

İnsan hakları hukuku, anlaşmalarda izah edilen acil ve zaruri hâllerle ilgili istisna şartları hariç olmak üzere, silahlı çatışma hâllerinde de bütünü ile uygulanmaya devam etmektedir.²⁵⁹

Filo bünyesindeki gemiler, uluslararası sulardayken bayrağını taşıdıkları ülkelerin yargılama yetkisine tabi idiler. Olaya ilişkin tahkikatın gerçekleştiği anda bu ülkeler tarafından kabul edilmiş olan uluslararası insan hakları anlaşmalarının bu gemilerle ilgili davalarda uygulanması yerindedir.

256 BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.21. Filo yolcuları sivillerden oluştuğundan, bunların gemilere müdahale bağlamında “korunan kişiler” olarak görülmeleri gerekirdi. Dördüncü Cenevre Sözleşmesi, m.4: “Korunan kişiler; bir ihtilaf veya işgal hâlinde, her ne zaman ve her ne tarzda olursa olsun, ihtilafa dâhil bir tarafın veya işgal devletinin eline düşen ve onun tabiiyetinde olmayan şahıslardır.”

257 Steinberg, op.cit., s.13.

258 Bu konuda Bkz. BM İnsan Hakları Konseyi Goldstone Raporu (U.N. Human Rights Council's Goldstone Report).

259 BM İnsan Hakları Yüksek Komiserliği Raporu CCPR/ISR/CO/3, paragraf 5'te; “Silahlı bir çatışma hâlinde ya da bir işgal durumunda uluslararası insancıl hukuk rejiminin uygulanmaya elverişli olması Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşmesi'nin tatbikine herhangi bir engel oluşturmaz. Yalnız 4. maddede va'zedildiği üzere ülke çapında bir ‘olağanüstü hâl’ ilan edilen durumlarda yine bazı şartlara bağlı olarak kimi istisnai uygulamalar olabilir.” ifadesi yer almaktadır.

Heyet tarafından; hem İsrail²⁶⁰ silahlı kuvvetlerinin *Mavi Marmara* operasyonundaki tutumunun hem de operasyon sonrasında İsraili yetkililerin tutumunun sadece savaş hukuku çerçevesinde değerlendirilemeyeceği, bunların aynı zamanda insan hakları hukukunun da sahasına girmekte olduğu görüşü beyan edilmiştir.²⁶¹ Temel insan hakları sözleşmelerinden biri olan Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşmesi, “millet hayatını tehdit eden olağanüstü bir durumun ortaya çıktığı hâllerde” (madde 4) bile ihlal edilemeyecek bazı haklardan bahsetmektedir. Yaşama hakkı, işkenceye ve zalimane insanlık dışı ve onur kırıcı davranışlara ve cezalandırmalara maruz bırakılmama hakları, ihlal edilemeyecek olan bu haklardandır.

260 İsrail, “Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Uluslararası Sözleşmesi”, “Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Uluslararası Sözleşmesi”, “Kadınlara Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi”, “Her Türlü İrk Ayrımcılığının Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme”, “İşkenceye Karşı BM Sözleşmesi”, “Çocuk Haklarına Dair Sözleşme” ve “Çocuk Haklarına Dair Sözleşmeye Ek: Çocukların Silahlı Çatışmalara Dâhil Olmaları Konusundaki Seçmeli Protokol”e taraftır. İsrail, 3 Ekim 1991 tarihinde Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşme’nin 4(3) sayılı maddesi (olağanüstü hâl) çerçevesinde, özellikle 9. maddede ifade edilen kişi serbestliği ve kişi güvenliği haklarıyla ilgili bir beyanda bulunmuştur: “Kuruluşundan bu yana İsrail devletinin varlığı, ayrıca İsrail vatandaşlarının hayatları ve mal varlıkları mütemediyen saldırılara ve tehditlere maruz kalmıştır. Bunlar bazen savaş tehdidi, bazen fiili silahlı saldırılar, bazen de insanların katledilmesine veya yaralanmasına yol açan terör eylemleri şeklinde kendini göstermiştir. Bu sebeple Mayıs 1948’de ilan edilmiş olan olağanüstü hâl o zamandan bugüne kadar yürürlükte kalmıştır. Bu vaziyet, sözleşmenin 4(1) sayılı maddesindeki şartlar çerçevesinde bir acil durum oluşturmaktadır. “Dolayısıyla İsrail hükümeti, söz konusu 4. madde hükümleriyle uyumlu olmak üzere devleti savunmak ve vatandaşlarının hayat ve mülkiyet haklarını korumak amacıyla güç kullanarak tutuklama ve gözetim altına alma da dâhil olmak üzere gereken her türlü tedbiri alacaktır. Söz konusu tedbirlerin herhangi birinin sözleşmenin 9. maddesiyle çelişmesi durumunda, İsrail söz konusu hükmün getirdiği yükümlülükleri bundan böyle üstlenmediğini bildirir.” İnsan Hakları Komitesi, bu beyanla ilgili 29 sayılı genel mütalaasında, sözleşmenin 4(2) sayılı maddesiyle ilgili istisnası olmayan hükümleri genişletmiş ve şu yorumda bulunmuştur: “Sözleşmeye taraf olan devletler, sözleşmenin 4. maddesinde belirtilen şartları ve istisnaları, toplu cezalandırma yapmak, insanları rehin almak, özgürlükleri keyfi olarak kısıtlamak ya da –masumiyet karinesi de dâhil olmak üzere- adil yargılama prensiplerinden sapmak gibi insan hakları hukukunu veya uluslararası hukukun amir hükümlerini ihlal eden eylemlerini meşrulaştırmak için kullanamazlar.” (İnsan Hakları Komitesi, genel mütalaa, No. 29, paragraf 11 (HRI/GEN/Rev.9, Vol.I)); BM İnsan Hakları Konseyi Raporu, s.23.

261 insan hakları hukuku ile uluslararası insancıl hukuk birbirinden bağımsız değil, aksine bu iki hukuk alanı birbirini tamamlar nitelikte olup insanlar için en üst düzey korumayı sağlayacak şekilde birbirini desteklemektedir. loc.cit.

G. BOĞAZLARDA YETKİ DÜZENİ

1. Genel Olarak Boğazlarda Yetki Düzeni

Boğazlar, kara parçaları arasında iki deniz alanını birbirine bağlayan doğal deniz yollarıdır. Boğazlar, ulusal ve uluslararası olmak üzere iki ana grupta incelenmektedir. Tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ya da bir kapalı denize bağlanan dar deniz yolları ulusal boğazlar olarak nitelendirilmektedir. Bu boğazlara İngiltere'nin Menai ya da The Minch Boğazları örnek olarak gösterilebilir. Ulusal boğazlarda boğaz, kıyıdaş devletin ulusal egemenliği altındadır ve geçiş rejimi de kıyıdaş devletin ulusal hukukuna göre düzenlenir. Uluslararası boğazlar için, "Uluslararası Ulaşımında Kullanılan Boğazlar" terimi kullanılmaktadır (BMDHS Bölüm-3; KBBS m.16/4). Bir boğazın uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesinde, şu konular, belirleyici bir ölçüt teşkil etmemektedir: a. Bir deniz yolunun deniz ulaşımı açısından önemi ya da yoğunluğu, b. Bir deniz yolunun kullanılmasının ihtiyari ya da zorunlu olması. Uluslararası boğazlarda, geçiş rejimi gibi konular, uluslararası hukuka tabidir ve bu tür boğazlarda birçok alanda kıyı devletinin yetkisi devam etmektedir. Uluslararası boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallar yalnızca bu su yollarından geçiş düzenine ilişkin olup, kıyı devletlerinin ülkesel egemenlik haklarını ya da su yollarına ilişkin genel hukuksal düzeni etkilememektedir (BMDHS m.34). Aynı bir anlaşmanın konusunu oluşturan boğazların özel hukuksal düzeni, uluslararası boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallardan etkilenmeyeceklerdir (BMDHS m.35-c).

Bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır bölge arasında yer alan uluslararası boğazlara ilişkin temel kural olarak karasularında uygulanan "zararsız geçiş" düzeni öngörülmüştür (BMDHS m.45-1-b). KBBS ve BMDHS'ne göre, boğazlarda uygulanan zararsız geçiş hakkı, karasularında uygulanan zararsız geçiş düzeninden farklı olarak, askıya alınamaz (BMDHS m.45-2). BMDHS'de iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birleştiren uluslararası boğazlara ilişkin geçiş düzeni konusunda ise temel kural "transit geçiş" olarak belirlenmiştir (BMDHS m.38). Transit geçiş hakkının geçerli olduğu şartlarda söz konusu hak, tüm gemiler ve uçaklar için geçerli olacaktır (BMDHS m.38-1). Transit geçişte, geçişin kesintisiz ve hızlı yapılması gereklidir (BMDHS

m.38-2). Sözleşmede, transit geçiş hakkının askıya alınamayacağı ifade edilmiştir (BMDHS m.44). BMDHS’nde, gemilerin transit geçiş esnasında denizde araştırma yapmalarının yasak olduğu belirtilmiştir (BMDHS m.40).

Takımada devletlerinin sahip olduğu takımada sularında oluşan boğazlarda “takımada geçişi” hakkı geçerlidir. Genişliği karasuları genişliğinin iki katından daha fazla olan uluslararası boğazlarda yer alan münhasır ekonomik bölge ya da açık deniz alanlarında, ilke olarak, serbest geçiş hakkı kullanılmaktadır (BMDHS m.36). Özel andlaşmaların konusunu oluşturan uluslararası boğazlarda, “ad hoc” geçiş hakkı uygulanır. Bu hak, andlaşma hükümleri ile düzenlenen özel bir geçiş rejimine tabidir.²⁶²

Mevcut uluslararası düzenlemeler gereğince uluslararası boğazlarındaki geçiş düzenini düzenleyen kıyı devletleri, güvenlik ve çevre konuları başta olmak üzere, egemenlik yetkilerini kullanma hakkına sahiptirler. Kıyı devletleri boğazlar üzerindeki egemenlik yetkilerini belirlemek üzere, ulusal yasaları ve yönetmelikleri aracılığı ile düzenlemeler yapmaktadırlar. Uluslararası boğazların kıyı devletlerinin, boğazdaki ulaşım güvenliği ve deniz trafiğini düzenlemek maksadıyla, trafik ayırım şemaları oluşturma ve geçiş yollarını belirleme yetkileri vardır (BMDHS m.21-22, m.41-42, m.53-54; KBBS m.17).

2. Türk Boğazlarındaki Yetki Düzeni

Türk Boğazları terimi, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’ndan ortak geçiş rejimi amacıyla kullanılmaktadır.²⁶³ Geçiş rejimi tanımlamasında bir arada kullanılan söz konusu üç deniz alanının ayrı hukuksal varlıkları mevcuttur. Türk Boğazları geçiş rejimi, 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi²⁶⁴ ile düzenlenmiştir. Dolayısıyla da zararsız geçiş ve transit geçiş rejimlerinde farklı olarak özel bir andlaşma ile düzenlenen *ad hoc* bir geçiş rejimidir.

²⁶² Türk Boğazları, 1936 Montrö Sözleşmesi ile düzenlenmiş bulunan bir ad hoc geçiş rejimine tabidir.

²⁶³ Türk Boğazları terimi ilk defa 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinde yer almıştır. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesinde de kullanılmıştır.

²⁶⁴ R.G.:5.8.1936, Sayı:3374.

Montrö Sözleşmesi uyarınca Türk Boğazlarından geçiş rejiminde temel ilke serbestliktir (m.1). Sözleşme uyarınca boğazlardan bazı savaş gemilerinin geçişi yasaktır ve geçiş hakkına sahip savaş gemilerinin de belli bir süre önceden bildirimde bulunmamaları halinde geçiş hakları askıya alınabilmektedir. Türkiye, Sözleşmeye dayanarak kendisini savaş tehlikesi içerisinde hissettiği takdirde, geçişleri yasaklayabilecek veya koşullar koyabilecektir. Sözleşmede ticaret gemilerine ilişkin düzenlemeler incelendiğinde aşağıdaki temel hususlar belirlenmektedir: 1. Ticaret gemileri barış ya da savaş zamanında, Türkiye tarafsız ise, serbest geçiş hakkına sahiptir (m.2-4). Söz konusu geçiş, transit olarak, geminin bayrağı ve yükü ne olursa olsun, sağlık denetimi dışında herhangi bir formaliteye bağlı olmaksızın gerçekleştirilecektir. 2. Türkiye'nin kendisini yakın bir savaş tehdidinde değerlendirdiği zaman, ticaret gemileri barış zamanındaki koşullara uygun olarak yalnız gündüz geçebileceklerdir (m.6). 3. Savaş zamanında, Türkiye savaşan devlet ise, Türkiye ile savaşta olmayan devletlerin ticaret gemilerinin, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek şartıyla, gündüz geçme hakkına sahip olacaklarıdır (m.5).

Savaş gemileri için Sözleşmede getirilen düzenlemeler şunlardır: a. Barış zamanında, askeri tankerler kimi silah sınırlarını aşmadıkları takdirde, ön bildirimde gerek olmaksızın ve tonajlar hesaba katılmadan tek başlarına geçiş yapma hakkına sahiptirler (m.9). b. Bunlar dışındaki yardımcı gemiler, hafif suüstü gemileri ve küçük savaş gemileri, gündüz geçmek, gerekli ön bildirimde bulunmak, geçiş sırasında kuvvetinin kuruluşunu bildirmek ve boğazlardaki toplam yabancı savaş gemisi sayısı 9 gemiyi ya da 15.000 tonu aşmamak şartıyla, serbestçe transit olarak geçebileceklerdir (m.10-1). c. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin uçak gemilerinin, hattı harp gemilerinin ve denizaltılarının Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin 15.000 tonu aşan hattı harp gemileri, tek başına ve en çok iki torpido eşliğinde, ön bildirim ve geçişte kuvvet bildirim koşulları ile geçebileceklerdir (m.11). d. Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında, tarafsız devletlerin savaş gemilerine, Sözleşmede belirlenmiş bulunan barış zamanı koşulları uygulanacaktır (m.19-1). Ancak savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaktır (m.19-2). e. Türkiye'nin savaşan olduğu savaş zamanında, Türkiye, Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi konusunda istediği gibi davranabilecektir (m.20). Türkiye'nin

kendisini yakın bir savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda da aynı koşullar geçerli olacaktır (m.21).

Uluslararası boğazlarda kıyı devletlerine tanınan birtakım yetkilere dayanarak Türkiye tarafından, 23 Kasım 1993 ve 18 Mayıs 1994 yıllarında “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” yayınlanmıştır.²⁶⁵ 1994 Tüzüğüne, özellikle IMO tarafından yöneltilen bazı eleştiriler ve Örgüt tarafından alınan kararlar göz önüne alınarak, 8 Ekim 1998 tarihinde yeni bir tüzük²⁶⁶ çıkarılmıştır.

H. DERİN DENİZ YATAĞINDA YETKİ DÜZENİ

Günümüzde teknolojinin gelişmesine paralel olarak açık deniz yatağına ilişkin düzenlemelere giderek artan oranda gerek duyulmaktadır. BM bünyesinde teşkil edilen “Ulusal Yetki Alanları Dışındaki Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının Barışçıl Amaçlarla Kullanılması Komitesi” tarafından, uluslararası deniz yatağının kendine özgü bir rejime bağlanması amacıyla çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde, BM Genel Kurulunca, 1970 yılında yayımlanan 2749 (XXV) sayılı bir karar ile, uluslararası deniz yatağına ilişkin ilkeler bildirisi kabul edilmiştir. Bu bildiri ile ilk kez, uluslararası deniz yatağının insanlığın ortak malı olduğu kabul edilmiştir.

BMDHS’nin 11. Bölümü, uluslararası deniz yatağına ayrılmıştır. Ancak söz konusu bölümde yer alan uluslararası deniz yatağına ilişkin düzenlemeler, başta ABD olmak üzere, bu bölgeyi işletebilecek teknolojiye sahip gelişmiş ülkelerin yoğun eleştirilerine neden olmuştur. BM tarafından bu eleştiriler dikkate alınarak, bölüm üzerinde çalışmalar başlatılmıştır. 28 Temmuz 1994 tarihinde BM Genel Kurulunca, “BMDHS’nin 11. Bölümünün Uygulanmasına İlişkin Anlaşma” kabul edilmiştir.²⁶⁷

265 R.G.:11.1.1994, Sayı:21815 ve R.G.:21.6.1994, Sayı: 21967.

266 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, R.G.:6.11.1998, Sayı:23515 Mükerrer.

267 BMDHS’nin 11. Bölümünün Uygulanmasına İlişkin Anlaşma (Agreement Relating to the Implementation of Part XI of UNCLOS), 28 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 21 Temmuz 2011 tarihi itibarıyla 79 devlet tarafından

BMDHS’nde de uluslararası deniz yatağı, insanlığın ortak malı olduğu teyid edilmiştir (BMDHS m.136). Bu kapsamda, Sözleşmenin uluslararası deniz yatağına ilişkin düzenlemeleri genel olarak şunlardır: a. Hiçbir devlet bu deniz alanı üzerinde egemenlik hakları iddiasında bulunmayacaktır. Burada var olan kaynaklar da hiçbir devlet ya da kişinin malı değildir (BMDHS m.137/1). b. Bu alanın işletilmesi, tüm insanlık hesabına hareket eden “Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesi”nce düzenlenecektir (BMDHS m.137/2). c. Bu alanda yapılacak çalışmalar tüm insanlığın yararına olacak bir biçimde gerçekleştirilmek zorundadır (BMDHS m.140/1). d. Bu alandan yalnızca barışçıl amaçlarla yararlanılacaktır (BMDHS m.141). e. Bu alandan elde edilecek ürünlerin geliri, Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesince üye devletler arasında hakça bir biçimde paylaştırılacaktır (BMDHS m.140/2). f. Alanın çevresinin korunması görevi, Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesine aittir (BMDHS m.145).

Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesine, BMDHS’ne taraf olan tüm devletler doğrudan üye olarak kabul edilmektedir (BMDHS m.156). Otoritenin önemli organları, Genel Kurul, Konsey, Sekreteryası ve işletme (Enterprise)’dir (BMDHS m.158/1-2). 1994 değişiklik anlaşması uyarınca, Finans Komitesi kurulmuştur.²⁶⁸ BMDHS’ne göre, Deniz Yatağı Uluslararası Otoritesi Konseyinin izni alınmaksızın uluslararası deniz yatağının işletilmesi olanağı bulunmamaktadır. Sözleşme ile Otoriteye işletmeciler kuruluşların sözleşme hükümlerine uygun davranıp davranmadıklarını denetleme ve uygun önlemleri alma yetkisi verilmiştir (BMDHS m.153/4-6). Uluslararası deniz yatağının işletilmesine, iki şekilde olanak tanınmıştır (BMDHS m.153/2). Bunlar; a. Doğrudan İşletme (Enterprise) tarafından, b. Otoriteden izin almak suretiyle üye devletlerin kamu kuruluşları, üye devletlerin uyuğunda veya denetimi altında bulunan tüzel ya da gerçek kişiler tarafından.

BMDHS’nde, otoritenin bir organı olarak, Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesinin kurulması öngörülmüştür. Mahkemenin görevi sadece uluslararası deniz yatağı ile sınırlanmıştır (BMDHS m.287 ve Ek VI). Söz konusu mahkeme, diğer uluslararası yargı ya

imzalanmış, 141 devlet tarafından onaylanmıştır. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Erişim Tarihi: 06 Ağustos 2011.

268 1994 tarihli BMDHS’nin 11. Bölümünün Uygulanmasına İlişkin Anlaşma, 9. Kısım.

da hakemlik organlarının yanı sıra, tarafların uygun görmesi halinde, uluslararası deniz yatağına ilişkin uyuşmazlıklara bakabilecektir.

I. YAPAY ADALARIN AÇIKLARINDA YETKİ DÜZENİ

Yapay adalar için hiçbir deniz alanı öngörülmemektedir. Bu adaların varlıkları, deniz alanlarının sınırlandırılmasında da herhangi bir etkiye sahip değildir. Kıyı devletleri, uluslararası ulaşımı engelleyecek şekilde, herhangi bir su yolu üzerinde yapay ada oluşturamazlar.

Kıyı devletlerinin, bu adalar etrafında en çok 500 metre olmak üzere makul ölçülerde bir güvenlik bölgesi oluşturma hakkı bulunmaktadır. Kıyı devleti, yapay adalar ve bu adalar etrafında oluşturulan güvenlik bölgelerinde tek yetkili devlet olarak kabul edilmektedir.²⁶⁹

269 Pazarcı, op.cit., s.255.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZDE İŞLENEN SUÇLARIN KAPSAM VE NİTELİKLERİ

I. DENİZDE İŞLENEN SUÇLARIN TARİHİ SÜREÇTE DEĞERLENDİRİLMESİ

XX. Y.Y. boyunca, dünya kamuoyu ve hükümetlerinin dikkatleri, deniz ulaştırmasının güvenliği üzerine yoğunlaşmıştır. Güvenliğe ilişkin kaygılar şu kategorilerde değerlendirilebilir: a. Milli sularda hareket eden teknelere yönelik tehditler, b. Milli sularda hareket eden teknelerden gelen tehditler, c. Uluslararası sularda ya da yabancı devletlerin sularında hareket eden teknelere yönelik tehditler, ç. Deniz kargosu kaynaklı tehditler, d. Liman ve tesislere yönelik tekne kaynaklı olmayan tehditler.²⁷⁰

Her ne kadar 11 Eylül 2001 olayları denizde güvenlik konusunu ön plana çıkarmış olsa da, bu konu insanlığın gündemine yeni girmiş değildir. Deniz güvenliği, halen birçok yoldan tehdit edilmeye devam etmektedir. Bu tehditlerin başlıcaları; terörist eylemler ve terörizmin finansmanına yönelik faaliyetler, kitle imha silahlarının ve konvansiyonel silahların denizde taşınması, uyuşturucu madde ve göçmen kaçakçılığı, haydutluk ve silahlı soygun eylemleridir.

Denizde meydana gelen yasadışı eylemler incelendiğinde, eylem çeşitlerinin genelde şunlar olduğu görülmektedir: a. Bir gemiye getirilen patlayıcıların kullanılmasıyla liman ya da denizde gerçekleştirilen saldırılar, b. Navlunla bir gemiye getirilen patlayıcıların

270 11 Eylül 2001 sonrasındaki ilk 10 ay içerisinde ABD’de, liman ve deniz güvenliği, birçok Kongre açıklamasının, en büyük gazetelerde yer alan makalelerin, haftalık televizyon programlarının ana konusunun ve Kongreye sunulan birçok kanun tasarısının konusunu teşkil etmiştir; Forrest Booth & Larry Altenbrun, “Maritime and Port Security, Piracy, and Stowaways: Renewed Concerns Over Old Problems”, **U.S.F. Maritime Law Journal** (15 U.S.F. Mar. L. J. 2), 2002-2003, s.2-3.

kullanılmasıyla liman ya da denizde gerçekleştirilen saldırılar, c. Gemideki şahıslar tarafından ya da diğer gemilerin yardımıyla ticari gemilerin kaçırılması, d. İç sularda veya açıklarda seyreden gemilere ateş edilmesi, e. Uzaktan kumandalı veya intihar bombacıları tarafından kullanılan patlayıcı yüklü teknelerle saldırı düzenlenmesi, f. Silahlı dalgıçlar tarafından saldırı düzenlenmesi, g. Mayın kullanılarak saldırı düzenlenmesi.²⁷¹

Limanlarda ve seyir halinde bulunan ticaret gemilerine gerçekleştirilen ve gün geçtikçe etkilerini arttıran kaçırma, silahlı soygun, adam öldürme gibi saldırılar ile bunlara bağlı olarak ortaya çıkan çatışma riski ve çevreye verilebilecek büyük zararlar, dünyanın birçok bölgesinde düzenli deniz ticaretini tehdit etmektedir.²⁷²

271 Denizlerde gemilere karşı düzenlenen terör saldırılarında teröristlerin ve eylemlerinin ortak yanları şunlardır: a. Hedeflere ilişkin önceden detaylı istihbarat toplanmaktadır, b. Sabotaj amacıyla balıkçı teknesi, gezi teknesi, ya da liman içi hizmet tekneleri gibi araçlar kullanılmaktadır, c. Patlayıcı taşıyan teknelerle yapılan saldırılarda teknelerde genellikle tek bir şahıs bulunmaktadır ya da saldırı öncesinde tekne terk edilmektedir, d. Patlama, teknede bulunan şahıs veya uzaktan kumandalı cihaz kullanılarak gerçekleştirilmektedir, e. Patlayıcı taşıyan botlarla yapılan saldırılar, genellikle gece saatlerine planlanmaktadır, f. Aynı hedefe değişik yönlerden hücum edecek şekilde birden fazla tekne kullanılmaktadır, g. Patlayıcılar ve mekanizmaları, şüphe uyandırmayan görünüşteki nesnelerle kamufle edilmektedir, h. Canlı bomba eylemlerinde dikkat çekmemek için, masum görünüşlü ikiden fazla terörist görev almaktadır, i. Saldırlara, içinde eylemcilerin bulunduğu tekneden ateş açılarak başlanmaktadır ve mümkün olduğunca hedef gemiye yaklaşılmaya çalışılmaktadır, j. İçerisinde kullanıcı şahıslar bulunduğu halde patlayıcı yüklü botlarla gemilere intihar saldırıları düzenlenmektedir, k. Karakol yapan gemilerin dikkatini başka yöne çekmek suretiyle, yasak sahada seyir, dikkat çekici bir faaliyetin ya da değişik bir cihazın kullanılması gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir, l. En uygun mesafede patlamanın sağlanması için saldırılar karadan izlenerek koordine edilmektedir; Mustafa İpteş, “Son 43 Yılda Denizlerde 61 Terör Olayı Yaşandı”, **Deniz Ticareti, Turkish Shipping World**, Haziran 2004, s.61-62.

272 Bu saldırıların en yaygın olduğu bölgeler şunlardır: a. Güneydoğu Asya ve Uzak Doğu, b. Brezilya ve Ekvador Limanları, c. Hint Alt-Kıtasında ve Etrafında, d. Özellikle Nijerya olmak üzere Batı Afrika’nın bazı limanlarında, e. Doğu ve Kuzey Doğu Afrika, özellikle Somali açıklarında; Ashley Roach, “Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea”, **Marine Policy**, Vol.28, 2004, s.43.

II. DENİZDE İŞLENEN TERÖR EYLEMLERİ

A. GENEL DEĞERLENDİRME

Sıklıkla kullanılan “terörizm” teriminin evrensel olarak kabul edilmiş bir ortak tanımı mevcut değildir.²⁷³ Bir ad hoc komite olarak düzenlenen “Birleşmiş Milletler Uluslararası Terörizm Komitesi”nde, terörizmin tanımı, nedenleri ya da önlenmesi için kullanılabilecek yöntemler konularının hiçbirinde ortak bir anlayış geliştirilememiştir.²⁷⁴

Denizcilik endüstrisinde terörizm yeni bir kavram değildir. Son 40 yıl içerisinde deniz nakliye sistemi, gittikçe artan sayıda saldırıya maruz kalmıştır.

11 Haziran 1988 tarihinde, Yunanistan’da CITY OF POROS adlı yolcu gemisinde düzenlenen bir saldırıda, 9 kişi ölmüş, 98 kişi yaralanmıştır. Saldırganlar tarafından makineli tüfekler ve al bombaları kullanılmıştır. Saldırığı organize eden Abu Nidal adlı kişi, 10 yıl boyunca aranmış ve 1998 yılında yakalanmıştır.²⁷⁵ 24 Şubat 2000 tarihinde, Filipinlerde bir feribotta bulunan 2 otobüste meydana gelen bomba patlamasında, en az 45 yolcu hayatını kaybetmiş, birçok yolcu da yaralanmıştır.²⁷⁶ 12 Ekim 2000 tarihinde, Osama Bin Laden ile bağlantılı oldukları düşünülen teröristler, Yemen’de demirli vaziyette bulunan ABD savaş gemisi USS COLE’a patlayıcı yüklü küçük bir bot yanaştırmış, meydana gelen patlamada,

273 Bir devlet tarafından “terörist” olarak nitelendirilen bir kişi, başka bir devlet tarafından “özgürlük savaşçısı” olarak nitelendirilebilmektedir. Bu durum, ortak bir terörizm tanımının kabul edilmesi önünde engel teşkil etmektedir. Bir başka engel ise, devletlerin terörist olarak tanımlama konusunda geleceğe yönelik olarak kendilerini bağlamak istemelerinden kaynaklanmaktadır. Belirli bir dönem bir devlet tarafından terörist olarak kabul edilmeyen bir örgüt, zamanla terörist olarak nitelendirilebilmektedir.

274 Levitt, “The International Legal Response to Terrorism: A Reevaluation”, 50 COLO.L.REV.533, 537, 1989. Ayrıca Birleşmiş milletlerde terörizmin ortak tanımının yapılması için A.B.D.nin çabaları için bkz. Bennett, “United States Initiatives in the United Nations to Combat International Terrorism”, 7 Int’l LAW. 752, 1973; Dean C. Alexander, “Marine Terrorism and Legal Responses”, **Denver Journal of International Law and Policy** (19 Denv.J.Int’l L.&Pol’y), Vol.19, Fall 1990, s.529.

275 Robin Wright, “Egypt Reportedly Captures Terrorist Figure Abu Nidal”, **L.A.TIMES**, 25.08.1998.

276 “Afghan Guerrillas Training MILF Fighters?”, **Asianjournal.com**, 3-19 Mart 2000, <http://www.asianjournal.com/pages/011000/news/23milf.html>.

17 gemici hayatını kaybetmiş ve geminin bordasında 40 feet çapında bir delik oluşturmuştur.²⁷⁷ 30 Ekim 2001 tarihinde, Sri Lanka’da, dört intihar bombacısı tarafından patlayıcı madde yüklü küçük bir bot, dizel yakıt ve gaz taşıyan SILK PRIDE adlı tanker üzerine sürülmüştür. Meydana gelen patlamada, 3 mürettebat hayatını kaybetmiştir. Gemideki yangı söndürülerek gemi kıyıya çekilmiştir. Bu saldırıyı Tamil Kaplanları üstlenmiştir.²⁷⁸

Terörist faaliyet olmasa da, gemilerde meydana gelecek bir patlamanın ne gibi sonuçlara yol açabileceğinin değerlendirilmesi açısından şu örnek verilebilir: 17 Temmuz 1944 tarihinde, San Francisco Körfezinde bulunan Chicago Limanı Deniz Cephaneliğinde, S.S.QUINAULT VICTORY ve S.S.E.A.BRYAN adlı gemiler, ABD donanması için, bomba, derinlik şarjları ve cephane ile (Toplam 4.606 ton) yüklenmiştir. Meydana gelen bir patlamada her iki gemi imha olmuş, cephane yüklemede görevli 320 personel hayatını kaybetmiştir. BRYAN gemisinin patlamadan sonra tespit edilen en büyük parçası, bir bavul büyüklüğünde olmuştur. Gemileri imha eden patlama, geminin iskeleyi ve yakınlardaki tüm binaları da tahrip etmiştir. Patlama, San Francisco Körfezi boyunca 48 mil boyunca çeşitli hasarlara neden olmuş, patlamanın etkisi Nevada’da bulunan Boulder şehrinde de hissedilmiştir. Olayın meydana geldiği yerin uzakta, söz konusu zamanda fazla gelişmemiş olması durumunda, meydana gelen zayıt çok daha büyük boyutlarda olabilecekti.²⁷⁹

B. ÖRNEK OLAYLAR

7 Ekim 1985 tarihinde, Filistin Kurtuluş Örgütüne (FKÖ) ait bir grup olan Filistin Kurtuluş Cephesine (FKC) mensup silahlı dört kişi tarafından, Mısır açıklarında, İtalyan bandralı yolcu gemisi ACHILLE LAURO zaptedilmiştir. Gemi bu sırada Mısır’ın Port Sid ve İskenderiye şehirleri arasında yolculuk yapmaktaydı. Söz konusu FKÖ üyeleri, gemiye

277 Jim Morris, “Last of Slain Cole Sailors Arrive Home”, 20 Ekim 2000, <http://www.cnn.com/2000/US/10/20/uss.cole.01/>. Erişim Tarihi: 23 Mart 2011.

278 “Other Shores”, **Pacific Maritime Magazine**, Aralık 2001, s.52.

279 Naval Historical Center, Port Chicago Naval Magazine Explosion, 1944, Department of the Navy, <http://www.history.navy.mil/faqs/faq80-1.htm>; Aktaran: Booth & Altenbrun, op.cit., s.5-6.

yolcu olarak binmişler ve herhangi bir zorlukla karşılaşmamışlardır. Olay sırasında gemide 28 ABD vatandaşı, 350 gemi personeli ve yaklaşık 100 yolcu bulunmaktaydı.²⁸⁰

Port Said'in yaklaşık 30 mil açıklarında meydana gelen olay öncesinde, FKÖ üyelerinin asıl amacı, İsrail'in Ashod kentine bir saldırı düzenlemektir. Ancak içerisinde silahlarının da bulunduğu kamaralarına diğer yolcuların girmesi neticesinde FKÖ'lüler, geminin kontrolünü ele geçirmeye karar vermişlerdir.

Geminin kontrolünü ele geçiren Filistinliler, İsrail'in cezaevlerinde tutulan 50 Filistinli'nin serbest bırakılmaması halinde gemiyi havaya uçuracaklarını beyan etmişlerdir. İsrail'in isteklerine boyun eğmeyeceğini düşünen Filistinliler, tehditlerinin boyutunu arttırarak, yaşlı ve sakat bir Amerikalı olan Leon Klinghoffer'i öldürmüş, daha sonra da cesedini ve tekerlekli sandalyesini denize atmışlardır. Olayın çözüme kavuşturulabilmesi için, FKÖ lideri Arafat'ın danışmanı Ani el-Hassan, FKC'nden Abu Abbas, Mısırlı yetkililer ve teröristler arasında müzakereler yapılmıştır. İsrail'in müzakere etmeyeceğinin anlaşılması neticesinde, serbest bırakılma garantisi alan Filistinliler, Mısır'ın müsadresi ile, Abbas tarafından gemiden tahliye edilmiştir. Teröristler Mısırlı yetkililer tarafından gözaltına alınmış olsa da, tutuklanmamışlardır. Ertesi gün Mısır hükümeti, teröristlerin nerede oldukları konusunda bilgi sahibi olmadığını açıklamıştır. Bu açıklamaya rağmen çeşitli istihbarat kaynaklarınca teröristlerin bir Mısır uçağı ile Tunus'a gönderildiği bilgisi teyid edilmiştir. Bunun üzerinde Mısır tarafından, teröristlerin Tunus'ta FKÖ'nün Milli Konseyi tarafından Tunus'ta yargılanacağı açıklamasında bulunulmuştur. Ayrıca Hüsnü Mübarek tarafından, bu yargılamanın Yaser Arafat'ın terörizme karşıtlığını gösterebilmesi için bir fırsat olacağı belirtilmiştir. Mısır uçağı havada iken ABD başkanı Reagan tarafından yapılan baskı sonuç vermiş ve Tunus, uçağın inişine müsaade etmeyeceğini duyurmuştur. Aynı zamanda Mısır uçağı, ABD donanmasına bağlı F-14 uçaklarınca Sicilya'da bulunan Sigonella NATO üssüne iniş yapmaya zorlanmıştır. Sigonella'daki ABD donanması yetkilileri, teröristlerin yargılanmak üzere ABD'ye transferi konusunda girişimde bulunmuşlardır. Ancak olaya müdahil olan İtalyan yetkililer, teröristleri

280 Alexander, op.cit., s.540.

kendilerinin yargılayacağını beyan etmiş ve ABD'nin bu konudaki taleplerine olumsuz yanıt vermiştir. Teröristlerden bazılarının yargılanmak üzere Spolet'te beklediği sırada, İtalyan yetkililer Abbas'ın Yugoslavya üzerinden ülkelerini terk etmesine izin vermişlerdir. Abbas'ın ülkeden ayrılışına müteakip ise İtalyan savcılar tarafından Abbas'ın tutuklanması talebinde bulunulmuştur. Yargılama neticesinde, 13 Filistinliden üçü, ömür boyu, diğer üçü ise, 15, 24 ve 30 yıl hapse mahkûm edilmiştir.²⁸¹

Achille Lauro olayının uluslararası hukukta önemli etkileri olmuştur. Olay sonrasında, "Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme" (Rehine Sözleşmesi); "Deniz Seyir Emniyetine Aykırı Yasadışı Hareketlerin Zaptedilmesi İçin Sözleşme" (SUA) imzalanmış, deniz güvenliği konusunda IMO tarafından birçok rehber hazırlanmıştır.

28 Temmuz 1995 tarihinde, ABD Sahil Güvenliği, balıkçı teknesi NATALY'yi 12 ton kokain yükü ile ele geçirmiştir. Tekne, açık denizde, Peru'nun yaklaşık 780 mil açıklarında ve Galapagos Adalarının yakınlarında bulunmaktaydı. Geminin kaptanı ve dokuz mürettebatı, ABD Federal Mahkemesince, kokaine dağıtmak niyetiyle sahip olmak suçundan yargılanmış ve mahkûm edilmiştir.²⁸²

7 Şubat 2002 tarihinde, ABD Sahil Güvenliği tarafından, Ekvador bandralı balıkçı gemisi ESPERANZA, Manta (Ekvador)'nın 318 mil Batı-Kuzey-Batısında durdurulmuştur. Gemide, Guatemala ve Meksika üzerinden ABD'ye yasadışı yollarla sokulmaya çalışılan 141 yabancı bulunduğu tespit edilmiştir. Gemideki 16 perulu ve 106 Ekvador'lunun yanında 19 da Irak'lının bulunduğu belirlenmiştir. ABD Sahil Güvenliği tarafından gemi, Ekvador otoritelerince ileri tetkik yapılması amacıyla Manta 'ya yönlendirilmiştir.²⁸³

Mart 2002 ayında, ABD Sahil Güvenliği tarafından, Hilo (Hawaii)'nin 180 mil Güney - Güney - Doğusunda, Seyşel bandralı balıkçı gemisi FULL MEANS-2, durdurulmuştur. ABD Sahil Güvenliğince gemide yapılan aramada, Tayvan'lı gemi kaptanının kayıp olduğu

281 Alexander, op.cit., s.542.

282 United States v. Richard Klimavicius-Viloria, et al., 144 F.3d 1249 (9'uncu Cir. 1998). Roach, op.cit., s.42.

283 G.Registe, Foreigners Investigated for Drugs, Homicide in Fatal Carribean Boat Accident, Associated Pres Worldstream, 20 Mart 2001; Roach, op.cit., s.42.

ve Çinli İkinci kaptanın ise geminin derin dondurucusunda bulunduğu tespit edilmiştir. 32 Çinli mürettebattan birinin kişisel bir anlaşmazlık neticesinde kaptan ve ikinci kaptanı öldürdüğü ve diğer mürettebat tarafından katil zanlısının bir odaya kapatılarak gözlem altına alındığı anlaşılmıştır. FBI tarafından yapılan cinayet incelemesinin sonrasında gemi ve kalan mürettebat, Tayvan yetkililerine teslim edilmiştir. Katil zanlısı, Hawai’de bulunan ABD Federal Mahkemesinde yargılanmıştır.²⁸⁴

Temmuz 2002 ayında, Umman Körfezinde bulunan Kanada savaş gemisi HMCS ALGONQUIN ve Fransız savaş gemisi GUEPRATTE tarafından kaçarken tespit edilen bir sürat botunda bulunan iki El-Kaide üyesi, ABD güçlerine teslim edilmiştir.²⁸⁵

9 Aralık 2002 tarihinde bir İspanyol savaş gemisi, Hint okyanusunda SO SAN adlı bir ticaret gemisine bording yapmış ve gemide 15 Scud Füzesi bulunmuştur. 11 Aralıkta gemi serbest bırakılmış ve Yemen’e gitmiştir. Burada söz konusu güdümlü mermiler gemiden boşaltılmıştır.²⁸⁶

25 Aralık 2002 sabahı, Panama bandralı yük gemisi SABRAX, dört bıçaklı Kübalı mürettebat tarafından Porto Riko’ya giderek sığınma talep etmek üzere kaçırılmıştır. Ertesi gün, ABD Sahil Güvenlik güçlerince, Dominik Cumhuriyeti’nin 35 mil Doğu-Kuzey-Doğusunda bulunan uluslararası sularda tekneye bording yapılmış ve başarılı bir şekilde, geminin kontrolü ele geçirilmiştir. Sonunda, Kübalı mürettebat, ABD tarafından Küba’ya iade edilmiştir.²⁸⁷

12 Kasım 2008 tarihinde, Danimarka kargo gemisi MV POWERFUL’a yönelik deniz haydutluğu girişimine Birleşik Krallık hücumbotu HMS CUMBERLAND tarafından

284 Reyes BJ, U.S. to Prosecute Cook Accused of Killing Two Crewmates on the Highseas, Associated Pres, 11 Nisan 2002; Roach, op.cit., s.42.

285 “Ship seizes al-Qaeda suspects”, **The (Australian) Daily Telegraph**, 16 Temmuz 2002.

286 Roach, op.cit., s.41.

287 loc.cit..

müdahale edilmiştir. Yapılan harekâta iki Somalili deniz haydudu öldürülmüş, kalan kişiler teslim olmuştur.²⁸⁸

25 Aralık 2008 tarihinde, Mısır'a ait WABİ AL ARAB gemisine saldırı düzenlenmiştir. Alman Deniz Kuvvetlerinden KARLSRUHE hücumbotu tarafından yapılan helikopterli müdahale sonucu, geminin kaçırılması önlenmiş ve haydutlar eylemlerine son vermiştir. Operasyon sonrasında haydutların silahları ele geçirilerek imha edilmiştir.²⁸⁹

III. DENİZDE İŞLENEN HAYDUTLUK VE SİLAHLI SOYGUN EYLEMLERİ

A. TARİHİ SÜREÇTE DEĞERLENDİRME

75 (M.Ö.) yılında, genç Julius Ceasar haydutlar tarafından, fidye için rehin alınmıştır. 15 Kasım 2008 tarihinde, petrol tankeri M/V SIRIUS STAR, Kenya kıyılarının yaklaşık 450 deniz mili açıklarında kaçırılmış ve 8 Ocak 2009 tarihine kadar, geminin sahibi tarafından 3 milyon pound fidye ödenene kadar serbest bırakılmamıştır.²⁹⁰ Bu iki olayın gösterdiği gibi, haydutluk, yüzyıllar boyunca süregelen bir problem olarak, günümüzde de kendini göstermektedir. Haydutluk, insanoğlunun denizde seyretmeye başladığı tarihlerden beri süregelen bir sorun teşkil etmektedir.²⁹¹ Uluslararası hukukta, haydutluğun yasaklanmasına

288 Sadi Çaycı, “Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye’nin Konumu: Somali Örneği”, **Kamu Araştırmaları Vakfı**, Mart 2009, s.18.

289 loc.cit.

290 Mike Pflanz, “Sirius Star Oil Tanker Released After £2m Ransom Paid”, **Telegraph**, 09 Ocak 2009, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/4208438/Sirius-Star-oil-tanker-released-after-2m-ransom-paid.html>, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2009.

291 Joshua Michael Goodwin, “Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part”, **Vand. Journal of Transnational Law**, 39 VAND. J. TRANSNAT’L. L. 973, 978 (2006); Mike Madden, “Trading the Shield of Sovereignty for the Scales of Justice: A Proposal for Reform of International Sea Piracy Laws”, **U.S.F. Maritime Law Journal** (21 U.S.F. Mar. L. J. 139), Vol.21, No.2, 2008-2009, s.140.

yönelik düzenlemeler, egemenlik bağlamındaki yetkilere ilişkin prensipler ile eş zamanlı bir nitelik taşımaktadır.²⁹²

Hostis humani generis ve milletler hukuku kavramları Roma hukukunda şu sonuçları ortaya çıkarmıştır: a. Haydutluğu teşkil eden tüm suçlar, herhangi bir milletin kentsel yargılama yetkisinin dışında gerçekleşmek zorundadır, b. Haydutlar, herhangi bir milletin değil, tüm insanlığın düşmanıdır, c. Haydutlar yakalandıktan sonra, haklarında davalar yerel mahkemelerde açılmalıdır. Ancak kovuşturma yetkisi tüm milletlere aittir. *Hostis humani generis* olarak teröristler de benzer şekilde uluslararası suçlular olarak tanımlanmıştır ve terörizm suçunun devletlere vatandaşları haricinde dışarıdan yönelecek tehditlerle oluşacağı varsayılmıştır.²⁹³

Haydutluğun tüm insanlığa karşı bir suç ve haydutların da insanlığın düşmanı olarak tanınması, devletler ile haydutlar arasında yüzyıllarca süren çatışmalar sonucunda olagelmıştır.²⁹⁴ Haydutların tüm insanlığın düşmanı olarak tanımlanması iki bin yıl öncesine dayandırılabilir, ancak uluslararası hukukta bu konseptin genel olarak tanınması bu kadar süre gerektirmiştir. Söz konusu jeopolitik konsept, 1856 Paris Deklarasyonuna kadar bir tarafta suç ve barbarlık arasında gidip gelmiş, diğer tarafta ise devletlerin silahlı güçlerine ilave edilerek bir politik baskı aracı olarak kullanılmıştır. Haydutluğun evrensel bir suç olarak tanımlanması, devletlerce bu olgunun bir baskı aracı olarak kullanılamayacak kadar zarar verici olduğunun anlaşılması sonucunda gerçekleşmiştir. Böylece haydutluk uluslararası bir suç olarak günümüzdeki durumuna ulaşmıştır: “Tek bir devletin ya da tüm devletlerin değil, ama insanlığın kendisine karşı bir suç”. Aynı mantıkla da haydutların sponsor devletlerin korunmasına sığınma şansları da kalmamıştır; uluslararası suçlular statüsünde değerlendirildiklerinden, evrensel yargılamaya tabi tutulmuşlardır. Böylece,

292 Eugene Kontorovich, “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction’s Hollow Foundation”, **Harvard International Law Review**, 45 Harv.Int’l L.J.183, 190 (2004); Madden, op.cit., s.140.

293 Douglas R. Burgess, “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and A New International Law”, **University of Miami International and Comparative Law Review**, 2006, s.1.

294 Philip Buhler, “New Struggle with an Old Menace: Towards a Revised Definition of Maritime Piracy”, **International Trade Law Journal**, 61, 1999, s.63.

haydutluğun “insanlığın ortak düşmanı” sınıflandırması, uluslararası hukukta yeni bir legal kategori meydana getirmiştir: Haydutların medeniyetle savaş içerisinde olduğu kabul edilmektedir ve böylece devletlerin egemenliği ya da vatandaşlık kavramlarının korumasına tabi olmamaktadır. Haydutluk devletler arasında deniz ticaretinin başlangıcından beri var olagelmıştır. Olaylar ve metotların bölgeden bölgeye değişiklikler göstermesine rağmen, suçlular evrensel olarak benzerlikler göstermiştir. Açık denizlerde meydana gelen haydutluk suçu; işkence, adam öldürme, mallara el koyma ve mülkiyete zarar verme suçlarını içermektedir. Bu suçlardan herhangi birinin bağımsız olarak işlenmesi günümüzde de haydutluk olarak mütalaa edilmektedir.²⁹⁵

6 Şubat 1922 tarihinde Washington’da imzalanan “Savaşta Denizaltıların ve Zehirli Gazların Kullanımı Andlaşması”²⁹⁶ ile sınırlamalara uymaksızın denizaltı kullanımının haydutluk fiilini teşkil edeceği beyan edilmiştir. 1937 Nyon Anlaşmasında²⁹⁷ ise, tanımlanmamış tekneler ve uçaklarca ticaret gemilerine saldırılmasının haydutluk eylemini oluşturacağı ve bu suça evrensel yargılamanın uygulanacağı belirtilmiştir.²⁹⁸

Deniz haydutluğunu teşvik eden unsurların başında, haydutların yakalanması halinde, yargılanmaları konusunda ortaya çıkan belirsizlikler gelmektedir. Sorunlar şu hususlardan

295 Haydutların herhangi bir yerde ele geçirilerek, yakalayan her devlet tarafından kovuşturulabilmesi, terörizmle haydutluk arasında önemli bir ilişki teşkil etmektedir. Haydutluk kavramı “deniz soygunu” anlamından, günümüz “deniz terörizmi” anlamına değişiklik göstermiştir. Bu durum, İngiltere ve ABD yerel kanunlarına, XX. Y.Y. araştırmalarında ve hatta 1958 ADS ve BMDHS’ni oluşturan mekanizmalarda da etkisini göstermiştir. Haydutluğa ilişkin düzenlemeler yetersiz kaldıkça devletler tarafından suçun yeni formlarını kapsayacak yeni tanımlamalara gidilmektedir; Burgess, op.cit., s.9-10. 2000-2008 yılları arasında, BMDHS’nde yapılan tanım kapsamına giren haydutluk ve silahlı soygun eylemlerine ilişkin veriler için Bkz.EK-A.

296 Andlaşma, Fransa, İtalya, Japonya, İngiltere ve ABD tarafından imzalanmıştır. Bkz. 25 L.N.T.S. 202. Burgess, op.cit., s.10.

297 Anlaşma, İngiltere, Fransa, Belçika, Türkiye, Romanya, Yunanistan, Mısır ve SSCB tarafından imzalanmıştır. 14 Eylül 1937’de yürürlüğe girmiştir. Bkz. 181 L.N.T.S. 137. loc.cit.

298 loc.cit.

kaynaklanmaktadır.²⁹⁹ a. Deniz haydutu taşıdığı sanılan bir gemiye ateş açılıp açılmayacağı, b. Bir ticaret gemisinde görev yapan özel güvenlik görevlileri ile deniz haydutları arasında çıkabilecek olan silahlı çatışmalarda sorumluluğun yöneltileceği taraf, c. Hangi devletin yetkili olacağı.

Haydutluk, evrensel yargılamaya tabi olan belirli sayıdaki uluslararası suçlardan biridir.³⁰⁰ Haydutluk XVIII.Y.Y.'da, "Açık denizlerde işlenen, karada işlenmesi halinde ağır suç teşkil edecek olan, soygun ve yağma eylemleridir" olarak tanımlanmıştır.³⁰¹ Söz konusu eylem, BMDHS'nde uluslararası bir suç olarak tanımlanmıştır. Deniz haydutluğu, denizlerde yaşanan silahlı soygun eylemlerinden ayrılmaktadır. Başlıca silahlı soygun olayları, bir limanda demirli ya da demir yerinde bulunan bir gemiye saldırılması, açık deniz ya da karasularında bulunan gemilere yapılan saldırılar ve soygunlar ve hayalet gemi yöntemi (Kaçırılan bir geminin adının değiştirilerek boyanması suretiyle, başka bir gemi gibi satılması veya kullanılması) ile işlenen suçlardır. Deniz haydutluğu adi (Siyasi ya da askeri sayılmayan) suç türlerinden olarak kabul edilmektedir. Bu suç, küresel yargı yetkisine tabi bulunmakta olduğundan, suçluların geri verilmesi konusunda hukuksal bir problem teşkil etmemektedir. Dolayısıyla deniz haydutluğu suçu, terör suçlarından ayrılmaktadır.³⁰²

B. ULUSLARARASI TOPLUMUN TEPKİLERİ

Gemilere karşı haydutluk ve silahlı soygun eylemleri, IMO ve gemicilik sektörü açısından oldukça önemli bir gündem konusudur. Deniz haydutluğunun Dünya ekonomisine maliyetinin (ödenen fidyeler, sigorta primleri, soruşturmalar için limanda

299 Barnd Debusmann, "The Problem With Piracy:It's Just Too Easy", International Herald Tribune, 2 Aralık 2008, <http://www.iht.com>; Çaycı, op.cit., s.9.

300 Evrensel yargılamaya tabi suçların kapsamı konusunda tam bir konsensus olmamakla birlikte, haydutlukla birlikte savaş suçları, insanlığa karşı suçlar ve soykırım suçları, evrensel yargılama temelinde ele alınabilmektedir. Evrensel yargılama kapsamına giren suçların bir listesi için, Bkz. International Criminal Court, Rome Statute, m.6-8, U.N.Doc.A/CONF.183/9, 17 Temmuz 1998.

301 Booth & Altenbrun, op.cit., s.36.

302 Çaycı, op.cit., s.7.

geçirilen zaman, denizde koruma tedbirleri, vs.) yıllık olarak yaklaşık 25 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Ancak bu tahmine, rapor edilmeyen haydutluk olayları dâhil değildir.³⁰³ Bu eylemlerin önlenmesi ve bastırılması, Aralık 2002 yılında yürürlüğe konan ve gemilerdeki ve liman tesislerindeki güvenliği artırıcı önlemlerle yakından ilgilidir.³⁰⁴

Haydutluk ve silahlı soygunla mücadele edilen bir ortamda, haydutların ve silahlı soyguncuların etkisiz hale getirilmeleri gerekmektedir. Uluslararası hukuk ve çoğu ulusal hukuk düzenleri tarafından suçlu olarak kabul edilen bu kişilerin etkisiz hale getirilmesi görevi daha çok ilgili devletin güvenlik kuvvetlerine düşecektir. Hükümetler tarafından bu suçlularla müzakere etmekten kaçınılmalıdır. Aksi takdirde, bu kişilerle müzakere edilmesi, potansiyel suçluları teşvik edebilecektir.³⁰⁵

Birçok devlet tarafından, deniz haydutluğu ile ilgili mücadele çabaları sürdürülmektedir. 2007 yılında Güneydoğu Asya bölgesinde deniz haydutluğu eylemlerinde meydana gelen önemli azalma,³⁰⁶ müşterek Yunan-Malezya çabaları ile Malezya, Endonezya, Singapur ve Bangladeş'in müstakil çabaları neticesinde gerçekleşmiştir. Bu yıl içerisinde Endonezya, Malezya ve Singapur tarafından Malakka Boğazında çok başarılı bir devriye sistemi teşkil edilmiştir. ABD, mücadele çabalarını desteklemek amacıyla yüksek süratli devriye botları ve radar ekipmanları kullanmaya başlamıştır. ABD, Avustralya ve Irak güçleri,

303 Madden, op.cit., s.154.

304 http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id %3D26834 / InternationalShippingandWorldTrade-factsand figures final26October2009_.pdf; Erişim Tarihi: 23 Şubat 2010, s.22.

305 IMO CIRC.1333, s.1.

306 Malezya ve Endonezya arasında bulunan Malakka Boğazı ve Endonezya etrafındaki sularda meydana gelen deniz haydutluğu eylemleri, 2003 ve 2004 yıllarındaki en üst seviyeye göre, 2007 yılında belirgin bir düşüş sergilemiştir; Uluslararası Denizcilik Bürosu, Uluslararası Ticaret Odası, 2007 Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri Yıllık Raporu, s.5.

Kuveyt ve Irak açıklarında deniz haydutluğu ile mücadele amacıyla müşterek olarak faaliyet göstermiştir.³⁰⁷

Dar es Salem / Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti'nde, 14-18 Nisan 2008 tarihleri arasında gerçekleştirilen, Batı Hint Okyanusu, Aden Körfezi ve Kızıl Deniz Alanında meydana gelen gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemleri Alt-Bölge Toplantısında; gemilere karşı işlenen silahlı soygun tanımının modifiye edilmesi kararlaştırılmıştır. ReCAAP Anlaşmasına da uygun olarak, tanıma “özel amaçlar” güdüsü ilave edilmiştir. “İç sularda, takımda sularında ve karasularında” formülasyonu, “bir devletin yargı yetkisinde” formülü yerine getirilmiştir. Yeni formülasyon, karasularının ilerisinde işlenen eylemlerde, gemilere karşı işlenen silahlı soygun tanımının uygulanamayacağını belirten ve toplantıya katılan diğer devletlerce de desteklenen Fransa'nın görüşünü yansıtmaktadır. Yeni tanımlamaya göre; gemilere karşı silahlı soygun, haydutluk eylemi dışında, özel amaçlarla işlenen ve gemilere ya da gemideki kişi veya mallara karşı, bir devletin iç suları, karasuları ya da takımda sularında işlenen, herhangi bir kanunsuz şiddet, alıkoyma ya da yağma eylemi ya da tehditidir.³⁰⁸

1. Somali'de Meydana Gelen Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemleri

Somali deniz haydutlarının merkez üsleri, Puntland'da bulunan Eyl kasabasıdır. Somalili ulusal güçler, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerine karşı gerekli önlemleri alamamaktadır. 1991 yılından itibaren ülkede etkili bir merkezi hükümetin kurulamamış olması, sürmekte olan siyasi, askeri ve toplumsal kargaşa ortamı, bazı bölgelerde ortaya çıkan fiili oluşumlar (Galmuid Federe Devleti, Putland Federe Devleti, gibi) ve balıkçıların

307 Paul Raffaele, “The Pirate Hunters”, **Smithsonian**, Ağustos 2007, s.42-43; Michael H. Passman, “Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law”, **Tulane Maritime Law Journal** (33 Tul. Mar. L. J. 1), Vol.33, Winter 2008, No.1, s.9.

308 IMO CIRC.1333, s.1.

haklarının korunmasını sağlayabilecek bir otoritenin bulunmaması gibi sebepler, Somali güvenlik güçlerinin etkinlik sağlamasını engellemektedir.³⁰⁹

İsviçreli Achair Partners ve İtalyalı Progresso olmak üzere, bazı şirketler tarafından, 1990'lı yıllarda, Somali açıkları, zehirli atık boşaltma alanı olarak kullanılmıştır. Bu maksatla şirketler, Somalili bazı siyasetçiler ve milis liderleriyle işbirliği yapmıştır.³¹⁰ Somali açıkları, tuna balığı açısından zengin bir bölge olduğundan; 1990'lı yıllarda yabancı balıkçılar tarafından haksız olarak kullanılmaya başlanmıştır.³¹¹ Somalili balıkçılar 2006 yılında yabancı balıkçı filolarınca Somali açıklarının yağmalandığı iddiasıyla BM'e şikayette bulunmuşlardır. BM tarafından, yapılan başvurular konusunda herhangi bir önlem alınmamıştır. Bunun üzerine silahlanan balıkçılar, 2005 yılı sonlarına doğru lüks yatlarla ve tuna avcılığı yapan teknelere el koymaya başlamışlardır. Zamanla hükümet üyelerinin de destek vermeye başlaması üzerine, bu tür eylemlerde önemli bir artış meydana gelmiştir.³¹²

BM Güvenlik Konseyinin, 15 Mayıs 2008 tarihli ve S/RES/1814 sayılı kararı ile 2 Haziran 2008 tarihli ve S/RES/1816 sayılı kararında; Somali'de yaşanan deniz haydutluğu eylemlerinin uluslararası barış ve güvenliğe karşı meydana getirdiği tehdit ele alınmıştır. Bu kararlar ile AB ve diğer çevrelerce başlatılan çabalara destek verilmiştir.³¹³ S/RES/1816 sayılı kararda, Somali Geçici Federal Hükümeti ile işbirliği içerisinde bulunan devletlerin, denizde meydana gelen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi maksadıyla, altı ay süresince, Somali'nin karasularına girerek, uluslararası hukuka uygun tüm gerekli

309 Özellikle Doğu Afrika açıklarında ortaya çıkan deniz haydutluğu olaylarının, ABD ve İsrail'in çıkarlarına uygun olarak Kızıldeniz Bölgesinin uluslararasılaştırılması maksadıyla kullanıldığını iddia eden çevreler de bulunmaktadır; Çaycı, op.cit., s.6-8.

310 Matthew Hennessey, "Somali Pirates Scuttle Sea Laws", **Policy Innovations**, 18 Kasım 2008, http://www.policyinnovations.org/ideas/briefings/data/000090/pf_printable?.) Çaycı, op.cit., s.8.

311 James Carroll, "What The Pirates Say", **International Herald Tribune**, 24 Kasım 2008, <http://www.iht.com>.

312 Simon Assaf, "Global News:Somali Piracy", **Global Policy Forum- Black Star News**, 1 Aralık 2008, <http://www.globalpolicy.org/security/issues/somalia/2008/1201global.htm>.) Çaycı, op.cit., s.8.

313 Çaycı, op.cit., s.11.

önlemleri alabilecekleri belirtilmiştir.³¹⁴ TBMM de bu konuda Hükümete yetki vermiştir.³¹⁵

BM Güvenlik Konseyi tarafından 7 Ekim 2008 tarihinde alınan S/RES/1838 sayılı kararda, denizcilik faaliyetlerinde güvenliğe ilişkin önlemler alan devletlere, Somali açıklarında haydutlukla aktif olarak mücadele etmek amacıyla deniz kuvvetleri

314 Somali’de deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile mücadele kapsamında Bkz. BMGK Kararları: S/RES/1814 (15 Mayıs 2008); S/RES/1816 (2 Haziran 2008); S/RES/1838 (7 Ekim 2008); S/RES/1844 (20 Kasım 2008); S/RES/1846 (2 Aralık 2008); S/RES/1851 (16 Aralık 2008); S/RES/1916 (19 Mart 2010); S/RES/1950 (23 Kasım 2010); S/RES/1964 (22 Aralık 2010); Konsey Başkanlık Açıklamaları: S/PRST/2010/16 (25 Ağustos 2010); Genel Sekreter Raporları: S/2010/394 (26 Temmuz 2010); S/2010/556 (27 Ekim 2010); S/2010/675 (30 Aralık 2010); Konsey Basın Açıklamaları: SC/10097 (29 Kasım 2010); SC/10154 (14 Ocak 2011). http://www.securitycouncilreport.org/site/c.glKWLeMTIsG/b.6579271/k.AB80/March_2011brSomalia.htm. Erişim tarihi: 15 Mart 2011.

315 “Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının; Korsanlık/Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslar Arası Çabalara Destek Vermek Üzere, Gereği, Kapsamı, Zamanı ve Süresi Hükümetçe Belirlenecek Şekilde Aden Körfezi, Somali Karasuları ve Açıkları, Arap Denizi Ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi ve Bununla İlgili Gerekli Düzenlemelerin Hükümet Tarafından Belirlenecek Esaslara Göre Yapılması İçin Türkiye Büyük Millet Meclisinin 10/2/2009 Tarihli ve 934 Sayılı Kararı İle Hükümete Verilen İzin Süresinin Anayasanın 92 nci Maddesi Uyarınca 10/2/2010 Tarihinden İtibaren Bir Yıl Uzatılmasına Dair Karar”, Karar Tarihi: 2 Şubat 2010, Karar No: 956: “Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde vuku bulan korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri hakkında 2008 yılında kabul edilen Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararları ve Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin 10/2/2009 tarihli ve 934 sayılı Kararıyla bir yıl için verdiği izin çerçevesinde, Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının söz konusu bölgelerde konuşlandırılması suretiyle, bölgede seyreden Türk Bayraklı ve Türkiye bağlantılı ticarî gemilerin emniyetinin etkin şekilde muhafazası ve uluslararası toplumca yürütülen korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleriyle müşterek mücadele hareketına aktif katılımında bulunulması sağlanarak, bu alanda Birleşmiş Milletler sistemi içinde ve bölgesel ölçekte oynadığımız rolün ve görünürlüğümüzün pekiştirilmesi temin edilmiştir. Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının bölgede görev icra etmesine izin veren 934 sayılı TBMM Kararının süresi 10/2/2010 tarihinde sona erecektir. Diğer taraftan, anılan bölgelerde ve Hint Okyanusu’nda meydana gelmeye devam eden korsanlık/deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile uluslararası toplumca mücadele edilebilmesine cevaz veren Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin 1846 sayılı Kararı, 30/11/2009 tarihli ve 1897 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararıyla bir yıllık süre için yenilenmiştir. Belirtilen nedenlerle, Türk Silahlı Kuvvetleri deniz unsurlarının Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde görevlendirilmesi için 10/2/2009 tarihli ve 934 sayılı TBMM Kararıyla Hükümete verilen bir yıllık izin süresinin anılan Kararda belirlenen ilke ve esaslar dâhilinde Anayasanın 92 nci maddesi uyarınca 10/2/2010 tarihinden itibaren bir yıl uzatılmasına Genel Kurulun 2/2/2010 tarihli 55 inci Birleşiminde karar verilmiştir.” Yayınlandığı Resmi Gazete tarihi: 5 Şubat 2010, Sayı: 27484.

bünyesindeki gemileri ve askeri hava araçlarını kullanma yetkisi verilmiştir. Kararda; Somali açıklarında yaşanan deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin yaygınlaşması neticesinde Somali'ye yapılan insani yardım, uluslararası seyrüsefer, deniz ticari hatları ve uluslararası hukuka uygun olarak gerçekleştirilen balıkçılık faaliyetleri açısından ortaya çıkan tehdit değerlendirilmiş ve alınacak önlemler belirlenmiştir.³¹⁶

2 Aralık 2008 tarihli ve S/RES/1846 sayılı kararda, zararsız geçiş hakkının önemine vurgu yapılmıştır. BM Güvenlik Konseyince bu karar ile; karar tarihinden geçerli olmak üzere, 12 ay süre ile Somali açıklarında ve Somali Geçici Hükümeti ile birlikte Somali Karasularında deniz haydutluğu ve denizdeki silahlı soygunların önlenmesi maksadıyla, Somali karasularına girme, burada gerekli tüm imkanları kullanma yetkisi tanınmıştır.³¹⁷

16 Aralık 2008 tarihinde BM Güvenlik Konseyince alınan S/RES/1851 sayılı kararda ise BMDHS'nde, deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun eylemleri ile mücadele açısından yeterli hukuki çerçevenin mevcut olduğu; BMDHS'nin ilgili düzenlemelerinin tamamlayıcısı olarak, 1988 tarihli Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Bastırılması Sözleşmesi (SUA Sözleşmesi)'nin, taraf devletlere, ilgili eylemleri suç sayma, yargı yetkisi tesis etme, güç kullanma ya da başka eylemlerle bir gemiyi ele geçirmeye ya da denetimine el koyma eylemlerinden sorumlu kişilerin kendilerine teslim edilmesine gerekli yasal dayanağı sağladığı belirtilmiştir. Ayrıca; Somali Geçici Hükümetinin tek başına deniz haydutluğunu önleyecek ya da zanlıları kovuşturabilecek yeteneğe sahip olmadığı ve Somali sahillerinde devriye ve güvenlik hizmetlerini sağlayamadığı, bu

316 Kararda şu hususlar yer almıştır: a. BMDHS, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile mücadelenin başlıca hukuki çerçevesini oluşturmaktadır. b. Dünya Gıda Programı (WFP) faaliyetlerinin aksaması kabul edilemez. c. Belirtilen nedenlerle, deniz haydutluğu ile mücadele için, hükümetler, askeri gemi ve uçak göndermek ve Somali Geçici Federal Hükümeti ile işbirliği yapmak kaydıyla gerekli tüm önlemleri alma yetkisine sahiptir.

317 Kararda; BM kararlarına uygun olarak, ABD, Birleşik Krallık, Kanada, Danimarka, Fransa, Hindistan, Hollanda, Rusya Federasyonu, İspanya ve bölgesel ve uluslararası örgütlerin Somali açıklarında işlenen deniz haydutluğu eylemlerine karşı mücadeleye ilişkin girişimleri ile Kuzey Atlantik Andlaşması'nın ve AB'nin konuya ilişkin kararlarının memnuniyetle karşılandığı; Devletlerin, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemleri ile mücadeleye ve bu maksatla kullanılan botlara, gemilere, silahlara ve diğer suç eşyasına el konulması için gerekli yeteneğe sahip olmaya davet edildiği, ifade edilmiştir.

sebeplerle Somali Geçici Hükümetinin, uluslararası toplumdan yardım talebinde bulunmakta olduğu ve kendisi ile koordineli olarak bölgede yürütülen AB, NATO ve diğer devletlerin ulusal harekâtlarını takdirle karşıladığı ifade edilmiştir. Kararda ayrıca; 2 Aralık 2009 tarihine kadar geçerli olmak üzere, gereken yeteneğe sahip devletlere, bölgesel ve uluslararası örgütlere, Somali Geçici Hükümetinin onayını almak şartıyla, deniz haydutlarına karşı Somali topraklarında ve sıcak takip maksadıyla Somali karasularında deniz, hava ve karadan harekât yapabilme yetkisi tanınmıştır. Ancak söz konusu harekâtın uluslararası insancıl hukuka ve insan hakları hukukuna uygun olarak icra edilmesi, SUA Sözleşmesinin etkin bir şekilde uygulanmasını da olumsuz etkilememesi gerektiği de belirtilmiştir.

IMO Asamblesi, 24 Kasım 2005 tarihinde yayınladığı kararda; Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi maksadıyla ilgili devletlerden, bayraklarını taşıyan gemilere yönelik tüm deniz haydutluğu veya silahlı soygun eylemlerinin ya da teşebbüslerinin soruşturulması veya ilgili olabilecek bilgilerin IMO'ya aktarılmasını talep etmiştir.³¹⁸

2. Deniz Harekâtı

Deniz haydutluğunun önlenmesi maksadıyla sık sık denizden askeri harekât önlemleri gündeme gelmektedir. Bahreyn'de üslenen ABD 5. Filosunun 10 yıldan fazla bir süredir İran Körfezi ve Kızıldeniz'de gerçekleştirdiği devriye görevi, Cibuti açıklarında görevlendirilen Combined Task Force 150³¹⁹ bunlara verilebilecek örneklerdir. ABD 5. Filosu ve NATO deniz gücünden teşkil edilen CTF 150'de bulunan NATO deniz gücü, 15 Aralık 2008 tarihinde görevi AB deniz gücüne devretmiştir.³²⁰

318 "Somalia:IMO Assembly Calls For Action On Piracy Off Somalia", **Cargo Security International**, 24 Kasım 2005, <http://www.cargosecurityinternational.com/print.asp?id=5968>.) Çaycı, op.cit., s.16.

319 Eylül 2008 tarihinde Afganistan'dan bölgeye intikal eden görev gücünde, ABD, Danimarka, Almanya, Fransa, Hollanda, Birleşik Krallık, Kanada ve Pakistan'dan 3-15 gemi bulunmaktadır.

320 Adam Marrow-Khaled Moussa al-Ormani, "Somalia:Anti Piracy Filotillas Rattle Arab Security", **AllAfrica.com**, 28 Kasım 2008, <http://allafrica.com/stories/printable/200811280936.html>; Çaycı, op.cit., s.17.

Deniz haydutlarına karşı gerçekleştirilecek deniz harekâtları, uluslararası nitelikte kolluk harekâtı niteliğindedir. Kolluk harekâtının amaçları, suçun işlenmesinin önlenmesi kapsamında caydırıcılık, işlenmekte olan suçun önlenmesi ve bastırılması, işlenmiş olan suçun faillerinin tespit edilerek yargı önüne çıkarılmasıdır. Kolluk harekâtı öldürmek niyetiyle yapılamaz, ancak kanuni görevin icrası ya da meşru müdafaa kapsamında meydana gelebilecek bir güç kullanımı neticesinde, hareket ölümle sonuçlanabilir. Kolluk harekâtının aksine, muharebe ya da iç güvenlik harekâtlarında ise, öldürücü derecede güç kullanımı yetkisi de harekât kapsamında olabilmektedir. Özel harekât yöntemleri ile kolluk harekâtı ile muharebe harekâtı arasındaki belirsiz durumların karşılanması mümkündür.³²¹

Aralık 2008 sonlarında, Çin Halk Cumhuriyetince de Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı'nda iki destroyer ve bir lojistik gemiden oluşan deniz görev gücü, haydutlukla mücadele maksadıyla görevlendirilmiştir. Ticaret gemilerini korumakla görevlendirilen deniz gücünün sorumluluk sahası, Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı'nı içeren ve kuzeyden güneye 600 mil uzunluğunda, 3-6 mil genişliğinde bir deniz alanını kapsamıştır.³²²

Deniz haydutluğu ile mücadele maksadıyla, NATO tarafından "Allied Provider" harekâtı, AB deniz unsurlarınca da Atalanta Harekâtı düzenlenmiştir. Bu tür harekâtlarda yaşanan temel sorunlar; harekâtlar sonucu yakalanan şahıslara, suç eşyasına, el konulan gemilere ve yüklerine ne tür işlemler yapılması gerektiği, uygulanacak hukuksal düzenlemeler, yargı yetkisinin hangi devlete ait olduğudur.³²³

321 Ibid, s.1-19.

322 "China Warships Set Sail On Anti-Pirate Mission", CNN.com, 26 Aralık 2008, <http://edition.cnn.com/2008/WORLD/asiapcf/12/26/china.pirates/index.html>; Ibid, s.18.

323 NATO Savunma Bakanlarınca, Budapeşte'de 9 Ekim 2008 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda, Somali açıklarında harekât konusu ilk defa gündeme getirilmiştir. Harekâtın amacı, BM Güvenlik Konseyinin 1814, 1816 ve 1838 sayılı kararları ve 25 Eylül 2008 tarihinde BM Genel Sekreterinin talepte bulunmasına istinaden, Dünya Gıda Programına destek verilmesi ve bölgedeki deniz haydutluğuna karşı mücadelenin güçlendirilmesi olarak belirlenmiştir. Toplantıda, bölgeye yedi savaş gemisinin gönderilmesine karar verilmiştir. Akdeniz'de konuşlu olan 2 Nolu Hazır Deniz Grubundan bir görev kuvveti (Türkiye, İtalya, ABD, Almanya, Yunanistan ve Birleşik Krallık savaş gemilerinden müteşekkil) bölgede 24 Ekim - 12 Aralık 2008 tarihleri arasında görev yapmıştır. Bu görev kuvvetinin yerini daha sonra AB deniz

3. Uluslararası Denizcilik Bürosu

Denizde işlenen tüm suçlarla mücadele etmek amacıyla 1981 yılında ICC-CSS³²⁴ bünyesinde Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau) kurulmuştur. Haydutlukla mücadele kapsamında, ortak bir izleme, temas ve tepki mekanizmasının oluşturulması amacıyla Malezya'nın Kuala Lumpur şehrinde, 1992 yılında "24 Saat Deniz Haydutluğu Rapor Merkezi" (24 Hour IMB Piracy Reporting Centre) tesis edilmiştir. Bu merkez tarafından, dünya denizcilik hatları sürekli gözetlenmekte, deniz haydutluğu olayları kolluk güçlerine bildirilmektedir. Ayrıca deniz haydutluğu açısından hassas olan bölgeler hakkında uyarılar yapılmaktadır.³²⁵

C. DENİZ HAYDUTLUĞUNA İLİŞKİN HUKUKİ DÜZENLEMELER

1. Uluslararası Hukukun Deniz Haydutluğu Suçuna Yaklaşımı

Deniz haydutluğunun uluslararası hukukta farklı bir konumu bulunmaktadır. Deniz haydutları, devletlerin egemenlik alanlarının dışında açık denizlerde yakalanırlar ancak uluslararası bir mahkeme yerine herhangi bir devletin yerel mahkemelerinde

gücü devralmıştır. Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası (ESDP) kapsamında icra edilen Atalanta Harekatı, BM Güvenlik Konseyinin 1814, 1816, 1838, 1846 ve 1851 sayılı kararları ile AB Konseyinin bunlara dayalı kararlar ve işlemlerine dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. 8 Aralık 2008 tarihinde başlayan söz konusu harekatta deniz gücü, 13 Aralık 2008 tarihinde bölgedeki fiili görevine başlamıştır. Söz konusu görev gücünün görevleri şu şekilde belirlenmiştir: a. Somali'de yerlerinden edilmiş kişilere yiyecek götüren Dünya Gıda Programı (WFP) gemilerinin korunması, b. Somali kıyılarından geçmekte olan tehlikeye açık gemilerin korunması, deniz haydutluğu ve silahlı soygun eylemlerinin caydırılması, önlenmesi ve bastırılması. Ibid, s.5-20.

324 Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce) bünyesinde kurulan Ticari Suçlar Servisi (Commercial Crime Services; ICC-CCS); her türlü ticareti suçla ilgili olarak kurulmuştur. ICC-CCS'in servisleri şunlardır: International Maritime Bureau, IMB Piracy Reporting Center, Counterfeiting Intelligence Bureau, Financial Investigation Bureau, Fraudnet; <http://www.icc-ccs.org/>; Erişim Tarihi: 15 Mart 2011.

325 <http://www.icc-css.org/>; Erişim Tarihi: 15 Mart 2011.

yargılanırlar.³²⁶ Uluslararası hukuk deniz haydutluğunu tanımlar ve her devlete bu suçun engellenmesi çağrısında bulunur.³²⁷

Deniz haydutluğu suçundan söz edilebilmesi için, haydutların herhangi bir devletin amaçları için hareket etmemeleri, bu kişilerin tamamen özel yararları, kişisel menfaatleri için bu suçları işlemeye yönelmeleri gerekmektedir.³²⁸ Deniz haydutluğu suçunun belirleyici özellikleri şunlardır:³²⁹

a. Eylemin açık denizlerde ve hiçbir devletin yargı (egemenlik) alanına girmeyen uluslararası sularda yapılmış olması (BMDHS m.101/a; ADS m.15/1), (Eylemin herhangi bir devletin egemenlik alanı içinde işlenmiş olması halinde ilgili devlet bu suçu kovuşturmaya ve eylemleri yargılayarak cezalandırmaya münhasıran yetkilidir. Bu durum ceza hukukunda “mülkilik (ülkesellik) ilkesi” olarak nitelendirilmektedir. Mülkilik ilkesinde devlet, işlenen suçun faili veya suçun mağduru yabancı olsa bile suç kendi ülkesinde işlenmiş olduğundan, bu suçları kendi yasalarına göre kovuşturmakta, yargılamakta ve suçları kendi yasalarına göre cezalandırmakta yetkilidir. Eylemin açık denizlerde işlenmiş olması halinde her devletin bu suçu kovuşturmaya yetkili olduğu deniz haydutluğu suçunda ise “evrensellik ilkesi” söz konusu olacaktır. Evrensellik ilkesi, devletlerin ortak çıkarlarını ceza hukuku yoluyla korumak için yaptıkları anlaşmalarda ifadesini bulur ve bu ilkenin kabul edilme nedeni, hiçbir devletin egemenlik alanına (yargı yetkisine) girmeyen açık denizlerde işlenmiş olan uluslararası suçları cezasız bırakmamaktadır.³³⁰

b. Eylemin kişilere (öldürme, yaralama, rehin alma, esir alma, vb.) ya da mallara (yağmalama, el koyma, kırıp dökme, tahrip etme, vb.) yönelmiş yasadışı şiddet eylemi oluşturmaları (BMDHS m.101; ADS m.15/1).

326 Lawrence J.Khan, “Pirates, Rovers and Thieves: New Problems with an Old Enemy”, **Tulane Maritime Law Journal**, 20 Tulane Maritime Law Journal 293, 1996, s.306.

327 Passman, op.cit., s.10-11.

328 D. Greig, **International Law**, London, 1970, s.257.

329 Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, 2. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1990, s.166.

330 Nur Centel, **Türk Ceza Hukukuna Giriş**, Beta Yay., İstanbul, Kasım 2001, s.72 vd.

c. Bu tür eylemlere doğrudan katılmamakla birlikte eylemin gerçekleştirilmesinde kullanılan gemi ya da uçağın, yapılanlardan haberli olarak kullanılması ve bu suretle eylemcilere yardım ederek suça iştirak edilmesi (BMDHS m.101/b-c; ADS, m.15/1-2).

Deniz haydutluğunun bir uluslararası belgede suç olarak kabul edilerek cezalandırılmasının öngörülmesi, ilk olarak 1958 ADS ile gerçekleşmiştir.

1958 ADS m.15/1-2 ve BMDHS m.101/b-c hükümleri ile deniz haydutluğu suçunun gemilerin yanı sıra uçaklara yönelik olarak da işlenebileceği kabul edilmiştir. Gemilere düzenlenen haydutluk olayları daha çok ekonomik çıkarlar temin etmek amacıyla olmakla beraber, uçak kaçırma ve uçaklara saldırı olaylarının amacı genellikle siyasi amaçlı olarak gerçekleşmektedir.

Deniz haydutluğu eyleminin gerçekleşmesi için, söz konusu eylemin savaş gemileri ya da uçakları tarafından değil, özel gemi ya da uçaklar tarafından işlenmesi gerekmektedir. Başka bir gemi veya uçağa, bunlardaki kişilere veya eşyalara karşı işlenen şiddet eylemlerinin savaş gemi ya da uçakları tarafından gerçekleştirilmesi halinde, saldırı savaşı başlatılması söz konusu olacaktır. Eylemin kişisel amaçlarla yapılması ve eylemcilerin herhangi bir siyasi kaygı veya amaçla hareket etmemeleri, suçun ise siyasi nitelik taşımaması gereklidir. Siyasi amaçla yapılan bu tür eylemlerde üçüncü devletlerin müdahalede bulunabilmeleri için, kendi vatandaşlarının veya uçak ya da gemilerinin söz konusu fiillerden etkilenmiş olması gerekecektir.³³¹

2. BMDHS’nde Yer Alan Düzenleme Alanları

BMDHS’nin 100-111. maddeleri, deniz haydutluğu ile mücadelenin hukuksal temelini oluşturmaktadır. Sözleşmede, söz konusu suç tanımlanmakta, üye devletlerin sözleşme kapsamındaki hakları ve yükümlülükleri ayrıntılandırılmakta, suçlulara ilişkin sıcak takip, tutuklama ve dava usulleri belirlenmektedir.³³² Devletlerin karasularında ya da limanlarında meydana gelen haydutluk ve silahlı soygun olayları, devletlere karşı suçlar

331 Seha Meray, “Devletler Hukukunda Denizle İlgili Bazı Örnek Olaylar”, *AÜSBFD*, C.12, S.3, s.49-50.

332 Söz konusu suç, ADS’nin 17-21. maddeleri ile düzenlenmiştir.

olarak kabul edilmekte ve devletlerin ulusal kanunlarının kapsamında değerlendirilmektedir.³³³

BMDHS'ne göre, şu fiillerden herhangi biri deniz haydutluluğunu teşkil eder: a. Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından; (1) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı; (2) Hiç bir devletin yetkisine tabii olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili; b. Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili; c. Önceki fıkralarda tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil (BMDHS m.101). Belirtilen tanım, dört temel unsurdan oluşmaktadır: a. Şiddet, alıkoyma ya da yağma içeren bir kanunsuz bir eylem, b. Eylemin kişisel amaçlarla işlenmesi, c. Eylemin iki gemi ya da uçakla gerçekleştirilmesi, d. Eylemin açık denizlerde meydana gelmesi.

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen söz konusu fiillerinin, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulacaktır (BMDHS m.102). Sözleşmeye göre; fiilen kontrolü altında bulundukları kimseler tarafından söz konusu fiillerden birini işlemeye tahsis edilmiş gemiler veya uçaklar, deniz haydudu gemi veya uçak sayılacaktır. Ayrıca, bu gibi fiilleri işlemeye hizmet etmiş gemiler veya uçaklar da bu fiilleri işlemekle suçlu kişilerin kontrolü altında kaldıkları sürece deniz haydudu gemi veya uçak sayılacaklardır (BMDHS m.103).

Sözleşmede, bir gemi veya uçağın, deniz haydudu uçak veya gemi niteliğini almasına rağmen, tabiiyetini muhafaza edebileceği ve tabiiyetin muhafazası veya kaybının bu tabiiyeti vermiş olan devletin iç hukukuna tabii olduğu belirtilmiştir (BMDHS m.104).

³³³ Joyner, op.cit., s.168.

Sözleşme, her devlete, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi bir yerde; deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye el koyma ve bu gemide ve uçakta bulunan kişileri yakalama ve mallara el koyma yetkisi tanımaktadır. El koyan devletin mahkemeleri, verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla, gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilecektir. Ancak, deniz haydudu olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devlet, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacaktır (BMDHS m.105 ve 106).

Deniz haydutluğu sebebiyle el koyma işlemini ancak şu gemiler gerçekleştirebilecektir: a. Savaş gemileri veya askeri uçaklar, b. Açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılındıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar (BMDHS m.107).

BMDHS'nin ilk taslağı, 1930'lu yıllarda Harvard Araştırma Grubu tarafından oluşturulmuştur.³³⁴ Taslak metinlerde, haydutluğa ilişkin değişik yerel kanunlar ile teamül kuralları incelenmiştir. Söz konusu düzenlemeler, o tarihlerde denizde işlenen suçlara ilişkin ortak kuralları içermektedir. Düzenlemeler, 30 Eylül 1962 tarihinde yürürlüğe giren 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin haydutluğa ilişkin düzenlemelerinin temelini teşkil etmiştir. BMDHS'nin deniz haydutluğuna ilişkin düzenlemeleri çeşitli açılardan yetersiz kalmaktadır. Günümüz haydutluk eylemleri, 19. Y.Y.'ın ilk yıllarında yaşanan eylemlerden oldukça farklı unsurlar içermektedir. Modern haydutlar, gelişmiş teknolojiler kullanarak çok iyi organize olabilmektedirler. Ayrıca, Sözleşmede yer alan, karasularının genişletilmesi, münhasır ekonomik bölgenin tanımlanması ve dolayısı ile de açık denizler

334 M. Halberstam, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law*, 82 Am.J.Int'l L.88, 1988, s.277-278.

alanının daralmasına yol açan kurallar da haydutluğa ilişkin düzenlemelerin coğrafi kapsamının daralmasına neden olmuştur.³³⁵

Dolayısıyla, haydutluğa ilişkin çeşitli düzenlemeler, söz konusu suça ilişkin dar bir tanımlamayı teşkil etmektedir. Bu düzenleme alanları şunlardır:

a. Şiddet, Alıkoyma ya da Yağma

BMDHS, bir saldırının oluşması için, saldırı eyleminde şiddet, alıkoyma ya da yağma olaylarının bulunması şartını getirmektedir. Haydutlar tarafından ise, oldukça değişik metotlar kullanılmaktadır. Gemilerin şiddet kullanılmadan seyir halinde ya da demir yerinde gizlice soyulması, ya da şiddet veya şiddet tehdidi ile gemilerin kısa süreliğine kaçırılması söz konusu olabilmektedir. Gerçekleştirilen soygunların kapsamı, belirli miktardaki nakit paradan, mürettebatın maaşlarına, geminin kargosuna ve hatta geminin kendisine kadar değişmektedir. Söz konusu eylemler, BMDHS'nin haydutluk tanımında yer alan şiddet eylemi kapsamına girecektir. Bununla birlikte, şiddet kullanımı söz konusu olmamakla birlikte silahlı saldırganlar tarafından şiddet kullanımı tehdidinde bulunulması da sıkça görülen bir durumdur. Gemicilik şirketleri tarafından mürettebatın korunması maksadıyla sıklıkla saldırganlarla işbirliğine gidilmesi sebebiyle, bu tür eylemler, gerçek şiddet kullanma ya da öldürme fiillerinden daha yaygın olarak görülmektedir. Dolayısıyla, şiddet tehdidini içeren bu tür eylemlerin “şiddet, alıkoyma ve yağma” tanımlaması kapsamına girip girmediği değerlendirmesi önem arz etmektedir. BMDHS'nin 101.maddesi kapsamında, şiddet teriminin geniş yorumlanması durumunda, şiddet tehdidi, bu terim kapsamında değerlendirilebilecektir.³³⁶

335 Rosemary Collins & Daud Hassan, “Applications And Shortcomings Of The Law Of The Sea In Combating Piracy: A South East Asian Perspective”, **Jefferson Law Book Company Journal of Maritime Law & Commerce** (40 J. Mar. L. & Com. 89), Ocak 2009, s.4.

336 Yaygın olarak görülen bir saldırı türü de gemilerde gizlice gerçekleştirilen soygunlardır. Gemi mürettebatının haberi olmaksızın gerçekleştirilen bu tür eylemler genellikle gece demir yerlerinde ya da limanlarda gemilere sızma şeklinde meydana gelmektedir. Bu tür eylemlerin de gizli yağma olarak, 101.madde kapsamında değerlendirilmesi mümkün olacaktır; Collins & Hassan, op.cit., s.5.

b. Açık Deniz Unsuru

Gemilere karasularında haydutlar tarafından gerçekleştirilecek olan müdahaleler, kıyı devletlerinin yerel kanunlarına tabi olacaktır. Haydutluk tanımının ilk olarak ortaya çıktığı dönemlerde yürürlükte olan üç millik karasularında, yerel kanunlarını tatbik edebilecekleri varsayılmıştır. Dolayısıyla açık denizler dışında meydana gelebilecek olan haydutluk eylemleri, egemen kıyı devletlerin düzenlemelerine tabi olacağı düşüncesi ile uluslararası toplum tarafından üzerinde fazla durulmamış bir konu olmuştur.

BMDHS'nin haydutluk tanımı, bu suçu açık denizlerde meydana gelen olaylarla sınırlamaktadır. Sözleşmede açık deniz, devletlerin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgelerinin dışında kalan tüm deniz alanı olarak tanımlanmıştır (BMDHS m.86). Bu durum, haydutluk olarak değerlendirilebilecek eylemlerin coğrafi alanını kısıtlamaktadır.

XVIII. Y.Y.'da kuvvetli kıyı top bataryalarınca, karasuları içerisindeki haydutların etkisiz hale getirilebileceği düşüncesi, günümüzde geçerli olmamaktadır. Haydutların günümüzde kolayca tespit edilip kıyıdan etkisiz hale getirilmesi mümkün olmamaktadır. Haydutlar, hedef tekneleri ele geçirmek maksadıyla, zararsız görünümde (Römorkör, balıkçı gemileri, vs.) gemileri üs olarak kullanarak bu gemilerden hareket eden saldırı botlarından yararlanmaktadır. Donanma ve deniz polisi, kıyı sularında haydutlukla mücadelede en önemli kuvvetler haline gelmiştir. Bazı devletler, kendi karasularında meydana gelen haydutluk eylemleri ile mücadele etmek maksadıyla gereken imkân ve kabiliyetlere sahip değildir. Her devletin kendi karasularında meydana gelecek olan haydutluk eylemlerini engelleme ve bastırma konusunda yetenekli olabileceği görüşü geçerliliğini yitirdiğinden; bu eylemi sadece açık denizlerle sınırlamak günümüzde pek mantıklı görülmemektedir. Dolayısıyla, uluslararası topluluk tarafından, halen geçerli olan haydutluk tanımında yer alan "açık denizler" gerekliliği yeniden gözden geçirilmelidir.³³⁷

337 Madden, op.cit., s.146.

BMDHS'nin münhasır ekonomik bölgeye ilişkin V.Kısımında yer alan 58/2. maddesinde; 88 ila 115. maddeler ve ilgili diğer uluslararası hukuk kurallarının V. Kısıma aykırı olmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye de uygulanacağı belirtilmiştir. Bu kısımda devletlerin münhasır ekonomik bölgedeki hak ve yükümlülükleri düzenlenmiş olduğundan, genel olarak, 100-108. maddeler arasında yer alan deniz haydutluğu suçuna ilişkin düzenlemeler herhangi bir aykırılık teşkil etmemektedir. Dolayısıyla, bu düzenlemelerin münhasır ekonomik bölgede de uygulanabileceği kabul edilmektedir.

BMDHS'nde karasularının dış sınırlarının genişletilmesi sonucunda, haydutluk olaylarının meydana geldiği alanların büyük bir kısmı karasuları içerisinde yer almaya başlamıştır. 2009 yılında Asya deniz alanlarında meydana gelen gemilere saldırı türü olayların sadece üçte biri açık denizlerde meydana gelmiştir.³³⁸ BMDHS'nin, tüm devletlere açık denizlerde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere işbirliğinde bulunma yükümlülüğü getiren 100. maddesinde, devletlere kendi karasularında meydana gelen haydutluk olaylarını bastırma konusunda herhangi bir yükümlülük öngörülmemektedir.³³⁹ Dolayısıyla da, birçok devlet, açık denizlerde haydutluk yaptığı bilinen kişiler üzerinde, kendi karasularında sorumluluktan kaçmaktadırlar.³⁴⁰

c. Kişisel Amaçlar

Son zamanlarda gerçekleştirilen istatistikler,³⁴¹ Harvard Taslağı'nda belirlenen bazı önermelerin geçerliliğini yitirdiğini göstermektedir. Haydutluk günümüzde yayılmakta olan

338 International Maritime Organization, "Reports on Piracy and Armed Robbery Against Ships", http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D14519/85; Erişim Tarihi: 04 Şubat 2010.

339 J. Mo, "Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia", **Ocean Development&International Law**, 33(2002), s.347.

340 Collins & Hassan, op.cit., s.5.

341 ICC Int'l Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, 2008 Yıllık Raporu, s.5, Ocak 2009. Aden Körfezinde Somali kıyılarında meydana gelen fiili ve teşebbüsü haydut saldırılarında, 2008 yılında, 2007'ye oranla, yüzde 700'den fazla bir artış meydana gelmiştir.

bir sorundur. Ortaçağda açık denizlerde gerçekleştirilen haydutluk faaliyetlerine yönelik olarak taslakta yer verilen “özel amaçlarla” şartının geçerli olmadığı görülmektedir.³⁴²

BMDHS uyarınca bir eylemin deniz haydutluğu olarak nitelendirilebilmesi için, kişisel amaçlarla işlenmiş olması gerekmektedir (BMDHS m.101). Dolayısı ile söz konusu düzenleme, terörizm, ya da belli bir konuya dikkat çekme maksadıyla gerçekleştirilen kamusal eylemleri içermemektedir. 1985 yılında meydana gelen Achille Lauro olayında, teröristlerin saldırısı kamusal amaçla gerçekleştirildiğinden, BMDHS’nin haydutluk konusundaki düzenlemeleri kapsamında değerlendirilmemiştir. Bu olay, Sözleşmede haydutluk eyleminin oluşması için aranan “iki geminin mevcudiyeti” kuralı kapsamına da dâhil olmamıştır.

“Kişisel amaçlar” ve “iki gemi” gerekliliklerinin kaynağı, Harvard Taslağına dayanmaktadır. Taslakta devletlerinin bağımsızlığı için politik amaçlarla gerçekleştirilen eylemler düzenleme kapsamı dışında tutulmaya çalışılmıştır. Söz konusu düzenlemede, Harvard taslağının oluşturulduğu yıllarda bağımsızlık mücadelesi veren birçok toplumun sıkça bu yola başvurusu etkili olmuştur. Uluslararası teamül hukukunda, gemilere düzenlenen saldırılarda söz konusu olabilecek haydutluk suçlamalarında, bir devletin bağımsızlığına yönelik dikkat çekme gibi politik amaçlar, yasal bir savunma olarak kabul edilmektedir.³⁴³ Dolayısıyla, BMDHS uyarınca, denizdeki terör eylemleri,³⁴⁴ haydutluk tanımının kapsamı dışında değerlendirilmektedir.

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de düzenlenen terör saldırıları sonrasında terörizm ve haydutluk üzerindeki tartışmalarda artış gözlenmiştir. Terörizm ve haydutluğun birçok benzer yanları gündeme gelmiştir. Bu benzerlikler kapsamında, kullanılan taktikler ve eylemcilerin ortak özelliklerinden söz edilebilir. Bir gemiye düzenlenen saldırının ilk safhalarında olayın bir terör saldırısı mı yoksa haydutluk eylemi mi olduğunu belirlemek

³⁴² Madden, op.cit., s.145.

³⁴³ Halberstam, op.cit., s.277.

³⁴⁴ 2000 yılında USS Cole’a ve 2002 yılında Fransız süpertankeri Limberg’e düzenlenen saldırılar, son dönemlerde meydana gelen terör saldırılarına birer örnek teşkil etmektedir. Her iki olayda da, içerine patlayıcı yüklenmiş bir bot gemiye yaklaşarak infilak etmiş ve gemide hasar meydana getirmiştir.

oldukça zor olacaktır. Ayrıca, her iki grubun ortaya çıkmasına sebep olan faktörler de benzerlikler taşımaktadır. Yoksulluk, siyasi istikrarsızlık, yetersiz kolluk gücü bu faktörlerin başında gelmektedir.³⁴⁵

Haydutluk eylemleri ile terör eylemleri arasındaki önemli yöntem farklılıkları mevcuttur. Haydutlar, eylemlerinde gizliliği esas almakta, teröristler ise bunun tersine, eylemlerinin amacına dikkat çekmek maksadıyla saldırılarını açıkça gerçekleştirmektedirler. Aynı şekilde haydutluk ve terörle mücadele yöntemleri de oldukça büyük farklılıklar göstermektedir. Dolayısı ile Sözleşmede yer alan haydutluk tanımının terör suçlarını da kapsayacak şekilde genişletilmesi, yararlı bir yaklaşım olmayacaktır.³⁴⁶

d. İki Gemi Şartı

BMDHS'nin 101. maddesinde, haydutluk eyleminin teşkil edilmesi için, eylemin bir gemi ya da hava aracından başka bir gemi ya da hava aracına yönelik olması gerektiği belirtilmiştir. Tanımda mevcut "iki gemi" şartının ilk mantığı, bir gemide böyle bir eylemin meydana gelmesinin sadece o geminin bayrak gemisini ilgilendirecek olması ve uluslararası hukukun ilgi alanında olmayacağıdır. Harvard Taslağında da, bir mürettebatın diğerine karşı gerçekleştirdiği eylemler ya da kaptana karşı isyan olayların, geminin bayrak devletinin otoritesini kabul ettiği sürece, evrensel yargılama dışında tutulması niyetiyle hareket edilmiştir. Başka bir deyişle, bir yolcu gemisinde yolculardan biri tarafından gerçekleştirilen bir hırsızlık olayı, geminin bayrak devletinin kanunlarına tabi olacak şekilde çözümleneceğinden, uluslararası toplum tarafından herhangi bir müdahalenin söz konusu olmasına gerek olmayacaktır;³⁴⁷

Bir gemiye kaçak olarak girip daha sonra geminin kontrolünü ele geçiren kişilerin eylemi (Achille Lauro olayında olduğu gibi), BMDHS'nin haydutluk düzenlemesi

345 W.Stankiewicz, "International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilisation of the 21 st Century", (2005)48(6), s.686; Collins & Hassan, op.cit., s.6.

346 A. Young & M. Valencia, "Conflation of Piracy and Terrorism in South East Asia: Rectitude and Utility", (2003)25(2), s.278; Collins & Hassan, op.cit., s.6.

347 Madden, op.cit., s.147.

kapsamında ele alınamayacaktır. İki gemi gerekliliği, birçok siyasi eylemin Sözleşmenin haydutluk tanımı dışında bırakılabilmesi için ikinci bir koruyucu kalkan olarak değerlendirmek mümkündür. Bu tür eylemlerin büyük çoğunluğunda tek geminin varlığı söz konusu olmaktadır.³⁴⁸

e. Saldırı Girişimleri

BMDHS'nin 101. maddesinde düzenlenen haydutluk tanımı, saldırı girişimlerini açık olarak kapsamamaktadır. Saldırganların gemiye çıkmayı başarması ancak herhangi bir soygun ya da şiddet eylemi öncesinde mürettebat tarafından etkisiz hale getirilmeleri halinde, bu kişiler şiddet eyleminden dolayı suçlu olacaklardır. Ancak saldırganların gemiye çıkmayı başaramaması halinde ise, gemiye çıkma çabalarının şiddet, yağma ya da alıkoyma olarak nitelendirilmesi halinde suçlu duruma düşeceklerdir.

Sözleşmedeki düzenleme ayrıca, gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiilini de haydutluk olarak değerlendirmektedir. Böylece, bir saldırının gerçekleşmediği durumlarda da, haydut niteliği taşıdığını bilerek bir geminin ya da uçağın kullanımına katılan kişilerin de Sözleşme kapsamında cezalandırılması mümkün olabilecektir.

f. Yetkiler ve Sorumluluklar

BMDHS'nin haydutluğa ilişkin düzenlemeleri, haydut oldukları iddia edilen kişilerin yakalanması ve yargılanmasına ilişkin usulleri de kapsamaktadır. Sözleşmenin 105. maddesi uyarınca her devletin açık denizlerde haydutluk yapan gemilere ilişkin yargılama yetkisi vardır. Ayrıca, düzenlemeye istinaden, el koyan devletin mahkemeleri verilecek cezalar ile iyi niyet sahibi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak şartıyla gemi, uçak veya mallara ilişkin tedbirler konusunda karar verebilecektir.

³⁴⁸ Achille Lauro olayında olduğu gibi; Collins & Hassan, op.cit., s.7.

Haydutların tutuklanması ve kovuşturulması, evrensel yargılama kapsamında ele alınmaktadır. Sözleşmenin 107. maddesinde, deniz haydutluğu sebebiyle el koymanın, “ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kıldıkları belli olan diğer gemi veya uçaklar tarafından” yapılabileceği ifade edilmiştir. 106. maddede ise yanlışlıkla el koyma durumuna ilişkin düzenleme almaktadır. Söz konusu madde uyarınca, “deniz haydudu olduğundan şüphe edilen bir gemi veya uçağa, yeter sebep olmadan el konulduğu takdirde, el koyan devlet, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu devlete karşı el koymadan doğan her türlü zarar ve kayıp için sorumlu olacaktır.”

g. Evrensel Yargılama

Cassese tarafından, evrensel yargılamanın iki nosyonu olduğu öne sürülmüştür:³⁴⁹ a. Durumsal evrensel yargılama olarak adlandırılan dar nosyon,³⁵⁰ b. Mutlak evrensel yargılama olarak adlandırılan geniş nosyon.³⁵¹ Dar prensip uyarınca bir devlet sadece kendi ülkesinde bulunan bir suçluyu yargılayabilir. Geniş prensip uyarınca ise, bir devlet, dünyanın neresinde olursa olsun bir suçluyu yargılayabilir. Evrensel yargılamanın daha geniş bir nosyonu ise, yalnızca haydutluk suçlarına uygulanan evrensel yargılamadır.³⁵²

Haydutluk suçunun evrensel yargılamaya tabi tutulması, bu suçun insanlığa karşı bir suç³⁵³ olduğunu göstermektedir.³⁵⁴ Günümüzde bu suç, köle ticareti ve savaş suçları ile

349 Antonio Cassese, **International Criminal Law**, Oxford University Press, 2003, s.285-291.

350 Geçerli tanımına göre haydutluk suçu, sadece herhangi bir devletin yetki alanı dışında meydana gelen eylemleri kapsamaktadır. Ancak evrensel yargılamaya tabi olan diğer suçlar (savaş suçları, insanlığa karşı suçlar ve soykırım) için böyle bir kısıtlama bulunmamaktadır. Bu suçların dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelmesi halinde evrensel yargılamaya tabi olacaklardır.

351 Evrensel yargılamanın geniş nosyonu uyarınca, bu suça ilişkin suçlarda bir devletin kovuşturma yapması için suçun o devletin yetki alanı içerisinde işlenmiş olması şartı aranmaz. Mutlak evrensel yargılama, davayı açan devlete suçlunun iade edilmediği ya da suçlu gönüllü olarak bu devlete gelmediği sürece, suçun işlendiği devletin yetki alanında herhangi bir tesirde bulunmayacaktır.

352 Madden, op.cit., s.157.

353 *Hostes humanis generis*.

birlikte en ciddi suçlardan biri olarak tanımlanmaktadır. BMDHS, her devlete, bu suçu işlediğinden şüphe edilen gemilere, uçaklara ve gemideki / uçaktaki mallara el koyma, bu suçu işleyenleri yakalama yetkisi tanımaktadır (BMDHS m.105). Ancak suçlular, tutuklayan devletin yasalarınca yargılanmakta ve cezalandırılmaktadır. Bu suça uygulanacak olan kanunlar, devletten devlete farklılıklar göstermektedir. Dolayısıyla, tutuklanan haydutlara uygulanacak olan yargılama ve cezalandırma usulleri konusunda tüm devletlerce kabul edilmiş ortak bir yöntem mevcut değildir. Aynı zamanda el koyulan gemi, uçaklara ve mallara uygulanacak usuller konusunda da devletlerde bir yeknesaklık söz konusu değildir.

Burada oluşabilecek en kötü senaryo ise, eğer bir devlette haydutluğun cezalandırılmasına ilişkin yasal bir düzenlemenin söz konusu olmaması durumunda, bu kişilerin cezalandırılmadan serbest bırakılması da söz konusu olabilecektir. Örneğin Danimarka Deniz Kuvvetlerince, çeşitli zamanlarda, yakalanan deniz haydudu zanlıları, Danimarka Hükümetinin yargılama yetkisinin olmadığı kanaatine varıldığından, sahile bırakılmışlardır. Kenya ise, çeşitli olaylarda kendisine teslim edilen deniz haydutlarına ilişkin kovuşturma yapmıştır.³⁵⁵ Çin, BMDHS’ni imzalamış ve 1996 yılında onaylamıştır, ancak haydutluk suçuna ilişkin özel bir yasal düzenlemesi bulunmamaktadır. Çin’de haydutluk suçuna genel ceza kanunları uygulanmaktadır. 1998 yılında Güney Çin Denizinde seyreden Hong Kong gemisi CHEUNG SON’un tüm mürettebatını öldürerek gemiyi kaçıran 13 deniz haydudu, Çin tarafından idamla cezalandırılmıştır. Devletlerin yasal uygulamalarının ortak bir zeminde buluşturulması çabalarına rağmen, uygulamalar devletten devlete oldukça büyük farklılıklar göstermektedir. Dolayısıyla, haydutluk suçu için söz konusu olan evrensel yargılama, tüm devletlere tutuklama ve cezalandırma yetkisi tanımakla birlikte, devletlere bu suçlara ilişkin cezai usullerde geniş bir hareket serbestisi tanımaktadır.³⁵⁶

354 J. Kavanagh, “The Law of Contemporary Sea Piracy”, *Australian International Law*, 1999, s.135.

355 Çaycı, op.cit., s.15.

356 Collins & Hassan, op.cit., s.7-8.

h. Sıcak Takip

Sıcak takibe ilişkin sınırlamalar, açık denizlerde haydut gemilerine el koyulması önünde bir engel teşkil etmektedir. BMDHS'nin 111. maddesinde, kıyı devletlerine, kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip oldukları takdirde, yabancı gemileri izleme yetkisi verilmiştir. Sözleşme uyarınca, izleme hakkı, izlenen geminin kendi devletinin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erer (BMDHS m.111-3). Bu durum kıyıları birbirine yakın devletlerin bulunduğu alanlarda, haydutlar için önemli avantajlar sağlamaktadır.

Devletlerin savaş gemileri ve sahil güvenlik gemileri, izin veren diğer bir devletin karasularına girebilecektir. Ancak bazı durumlarda, kıyı devletlerince, haydutların takibi sırasında karasularına girmek isteyen başka bir devletin savaş gemilerine ve sahil güvenlik gemilerine izin verilmeyebilecektir. Burada, kıyı devletin karasuları üzerindeki egemenliği kuralına öncelik verilecektir. Dolayısıyla, haydutların takibi sırasında başka bir devletin karasularına girilmesi, o devletin inisiyatifine ve iznine tabi olacaktır. Deniz haydutları söz konusu olduğunda sıcak takibin diğer devletlerin karasularında da devam etmesine yönelik olarak getirilecek bir düzenlemenin, insanlığın ortak düşmanı olan haydutlukla mücadelede büyük önem taşıyacağını değerlendirmekteyiz.³⁵⁷

ı. Uluslararası İşbirliği

16 Ocak 2006 tarihinde, 10 Somali vatandaşı, Hint bandıralı bir tekne olan M/V SAFINA AL-BIRSARAT'ı kaçırmıştır.³⁵⁸ Deniz haydutları, bu tekneyi bölgede bulunan başka bir gemiye saldırmak amacıyla kullanmıştır. Olay, bir gemi tarafından, haydutluk raporlama ve kurtarma merkezi işleten Uluslararası Denizcilik Bürosuna bildirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Bürosu, bölgede bulunan ABD savaş gemisi (Destroyer) USS WINSTON S.CHURCHILL'i ikaz etmiştir. ABD savaş gemisi, SAFINA AL-

³⁵⁷ Collins & Hassan, op.cit., s.8.

³⁵⁸ John C.K. Daly, "UPI Intelligence Watch", **United Press International Law**, 18 Mart 2006, http://www.upi.com/Security_Terrorism/Analysis/2006/03/17/upi_intelligence_watch/8288; Passman, op.cit., s.2.

BIRSARAT'ın yerini belirleyerek haydutları yakalamıştır. Deniz haydutları, daha sonra Kenya'ya götürülmüş ve Kenya kanunları gereğince haydutluktan suçlanmış ve cezalandırılmıştır.³⁵⁹ SAFINA AL-BIRSARAT olayı, deniz haydutluğu ile mücadelede uluslararası işbirliği konusunda iyi bir örnek teşkil etmektedir. Bu olay, haydutluğun tanımı ve başka devletlerin unsurlarının müdahil olduğu haydutluk eylemlerinde devletlerin yargı yetkilerinin kapsamı konularında çeşitli hukuki konuları gündeme getirmiştir.

BMDHS'nin "Deniz haydutluğunun önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü" başlıklı 100. maddesi uyarınca; tüm devletlere, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan en büyük ölçüde işbirliğinde bulunma yükümlülüğü getirilmiştir. Ancak sözleşmede bu işbirliğinin seviyesi konusunda herhangi bir tanımlama yapılmamıştır. Dolayısıyla Sözleşmede, bu suçla mücadelede çok düşük seviyede işbirliğinde bulunabilecek devletlerin bu davranışlarını engellemeye yönelik bir usul ihdas edilmemiştir.

Düzenlemede "mümkün olan en büyük ölçüde" olarak belirtilen işbirliğinin derecesi, muğlak bir ifadedir. Objektif bir yaklaşımla, bu işbirliğinin, çok ileri seviyede devriye, tam bir bilgi paylaşımı, suçluların iadesi ve karasularına giriş izni verilmesi gibi hususları kapsaması gerektiği düşünülebilecektir.³⁶⁰ Ancak Türkiye ve Yunanistan'ın kıyıda bulunduğu Ege Denizi gibi münakaşalı deniz alanlarında, böyle bir işbirliğinden söz edilemeyecek, hatta son derece düşük seviyede kalabilecek işbirliği yaklaşımları, haydutlar için büyük avantajlar sağlayabilecektir.

Dolayısıyla, haydutlukla mücadele konusunda BMDHS ile getirilen işbirliği yükümlülüğünün seviyesi çok açık olarak tanımlanmalı; münakaşalı deniz alanlarının söz konusu olması durumunda dahi, bu suçla mücadelede devletlere uymaları gereken sıkı işbirliği düzenlemeleri getirilmelidir.

359 Jane Nyambune, "Kenya Convicts Somali Pirates for 7 Years", **Kenya Broadcasting Corporation**, 01 Kasım 2006, <http://www.kbc.co.ke/story.asp?ID=39235>; Passman, op.cit., s.3.

360 Collins & Hassan, op.cit., s.8.

BMDHS'nin haydutlukla mücadeleye ilişkin etkinliğini azaltan bir husus, Sözleşme ile herhangi bir haydutlukla mücadele organizasyonunun teşkil edilmemiş olmasıdır. BMDHS'nin getirdiği düzenlemeler IMO tarafından izlenmekle beraber, Örgüt, haydutlukla mücadele için gereken spesifik kurumsallaşmaya gidememektedir.³⁶¹ Bununla beraber bir başka önemli eksik de bu konuda uluslararası bir kolluk kurumunun mevcut olmamasıdır.³⁶² Uluslararası bir haydutlukla mücadele biriminin kurularak, uluslararası işbirliğinin koordine edilmesi ve uluslararası bir sahil güvenlik biriminin teşkili, bu suçla mücadelede önemli bir aşama teşkil edebilir.³⁶³

j. Gemilere Karşı Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemlerinde Gemilere Tanınan Meşru Müdafaa Hakkı

Gemiler, kendilerini haydutlar ve silahlı soygunculara karşı korumak maksadıyla tedbirler alabilir ve almalıdır. Bu kapsamda tavsiye edilen tedbirler, MSC.1/Circ.1334'te yer almaktadır. Güvenlik güçleri tarafından bu tedbirlere ilişkin sık sık önerilerde bulunulmasına ve bayrak devletleri tarafından gemi sahiplerinin ve kaptanlarının kendi sorumluluklarını kabul etmeleri yönünde gerekli tedbirleri almaları gerekmesine rağmen; sonuçta, haydutluk ve silahlı soygun tehdidinin bulunduğu bir deniz alanında seyrüsefer ederken gerekli tedbirlerin alınması, gemi sahipleri, şirketler, gemi işleticileri ve kaptanlarının sorumluluğundadır. Bayrak devletleri, haydutluk ya da silahlı soygun eylemlerinin meydana geldiği bir deniz alanında çalışan gemilerin sahiplerinin / şirketlerinin haydutluğa ilişkin BM Güvenlik Konseyi, IMO veya diğer herhangi bir BM kararından ve gemi sahipleri, işleticileri, kaptanları ya da mürettebatına ilişkin tavsiyelerinden haberdar olmalarını sağlamalıdır.³⁶⁴

361 J. Mo, "Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia", *Ocean Development & International Law*, 33(2002), s.348.

362 G.O.W. Mueller ve F. Adler, "Outlaws of the Ocean New York", *Hearst Marine Boks*, Worrall, 1985, s.48.

363 J. Worrall, "The Routine Activities of Maritime Piracy", *Security Journal*, (2000)13(4), s.48; Collins & Hassan, op.cit., s.9.

364 IMO CIRC.1333, s.2.

Gemilerde ateşli silahlar bulundurulması konusunda, bayrak devletleri tarafından, yabancı bir devletin karasularına ya da limanına giren bir ticaret gemisi ya da balıkçı gemisinin, o devletin hukuki düzenlemelerine tabi olacağını göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Ateşli silahların ithali, liman ve kıyı devletlerinin düzenlemelerine tabi olan bir konudur. Bir geminin yanıcı kargo ya da benzer türde tehlikeli maddeler taşıması halinde ateşli silahların gemide bulundurulması daha büyük tehlikelere neden olabilecektir.³⁶⁵

Hukuki ve emniyete ilişkin sebepler dolayısıyla, bayrak devletleri, gemicileri kişisel korunma ya da geminin korunması maksadıyla, ateşli silahların taşınması ve kullanımından caydırmalıdır. Gemiciler sivil kişilerdir ve ateşli silahların kullanımı özel bir eğitim ve yetenek gerektirmektedir. Ayrıca silahların gemide kullanımı büyük bir kaza riskine neden olmaktadır. Gemide silah bulunması, saldırganları ateşli silahlar ve daha tehlikeli silahlar kullanma konusunda cesaretlendirebilecektir. Bu da mevcut tehlikeyi daha da tırmandıracaktır. Gemide bulunan herhangi bir ateşli silahın kendisi, bir saldırgan için cazip bir hedef olacaktır. Silahsız güvenlik personeli kullanımı, gemi sahiplerinin, şirketlerin ve gemi işleticilerinin bireysel meselesi olarak kabul edilmektedir.³⁶⁶

Bazı şirketler, deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında, özel güvenlik hizmetlerinden faydalanmaktadırlar. Bu husus, özellikle Somali açıkları, Malaka Boğazı gibi deniz güvenliği açısından önem arz eden alanlarda değerlendirilmesi gereken bir tedbir olarak düşünülebilir. Söz konusu tedbir kapsamında, gemilerde bulundurulacak olan silahlı muhafızlar tarafından nöbet sistemi hayata geçirilecek, deniz haydutluğu ya da silahlı soygun eylemi yapabileceği değerlendirilen ve gemiye hızla yaklaşmakta olan tekneler tespit edilecek ve uyarı ateşi açılacaktır. Ancak uyarı ateşinden sonuç alınamaması ve bunun üzerine tekneye ateş edilerek batırılması halinde, gemi mürettebatı ve muhafızlarınca, batırılan teknenin personelinin suç işleme kastıyla gemiye yaklaşmakta olduğunu ispat etmek durumunda kalacaklardır. Ancak nazı mütalaalarda, yaklaşan tekne

³⁶⁵ loc.cit.

³⁶⁶ IMO CIRC.1333, s.2.

tarafından hedef gemiye çengeller atılmadan ve tırmanma başlamadan haydutluk suçundan söz edilmesinin mümkün olamayacağı belirtilmektedir.³⁶⁷

Gemilerde özel sözleşmeli silahlı güvenlik personelinin kullanılması, şiddetin tırmanmasına neden olabilir. Bu personelin ve silahların gemide bulundurulmasına hangi koşullarda izin verileceği, bayrak devletlerinin gemi sahipleri, işleticileri ve şirketleri ile müzakere ederek karar verecekleri ve bayrak devletlerinin hukuki düzenlemelerine ve politikalarına tabi bir konudur. Bayrak devletleri bu konuda karar verirken, ticaret gemilerinde silahlı personelin taşınmasının muhtemel şiddet tırmanmasına neden olabileceği hususunu göz önünde bulundurmalıdır.³⁶⁸

Bayrak devletinin hükümeti tarafından yetkilendirilen askeri ya da kolluk zabitlerinin geminin güvenliği için ateşli silah taşımaları, bayrak devletlerinin gemi sahipleri, şirketler ve işleticiler ile müzakere ederek karar verecekleri bir konudur. Bayrak devletleri, kendi bayraklarını taşıyacak gemilerde bu tür personel bulundurulması konusundaki politikalarını açıklığa kavuşturmalıdırlar.³⁶⁹

k. Harekat Planları

Kıyı / Liman devletleri, bir saldırının önlenmesi ve saldırı durumundaki hareket tarzları konusunda harekât planları geliştirmelidir. Kıyı devletlerinin bu konudaki zorunlulukları SOLAS XI-2/7 düzenlemesinde belirlenmiştir.³⁷⁰

Bir saldırı durumunda çatışma ya da karaya oturma ihtimali göz önünde bulundurularak; kıyı/liman devletleri, belirlenecek harekât planlarını, yürürlükte bulunan ve gemiler tarafından taşınan petrol ya da tehlikeli maddelerin sızmasının önlenmesine ilişkin planlarla

367 Çaycı, op.cit.,17.

368 IMO CIRC.1333, s.2.

369 Ibid, s.2.

370 Bu kapsamda, taraf devletler, bir saldırı riskinin tanımlanması halinde, ilgili gemilere ve idarelerine şu hususlarda tavsiyeler vermelidir: a. Mevcut güvenlik seviyesi, b. ISPS Kodunun A-Bölümüne uygun olarak, kendilerini saldırıdan korumak için gemiler tarafından uygulanması gereken güvenlik tedbirleri, c. Kıyı devletinin yürürlüğe koyduğu güvenlik tedbirleri. Ibid, s.3.

uyumlu hale getirmelidir. Bu konu, özellikle kısıtlı seyrüsefer şartlarında daha büyük bir önem kazanmaktadır. Kıyı/liman devletleri, egemenlikleri altında bulunan sularda emniyetin sağlanması için gerekli vasıtaları sağlamalıdır.³⁷¹

Bayrak devletleri, bir saldırı raporu alındığında gösterilecek tepkiler ve bir kaçırma durumunda gemi sahipleri, şirketleri, yöneticileri ve işleticilerine nasıl yardım edileceği konularının ayrıntılandırıldığı harekât planları geliştirmelidir.³⁷²

Bayrak, liman ve kıyı devletleri, gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin soruşturmasını kolaylaştırmak için iki ya da çok taraflı anlaşmalar imzalamaları konusunda teşvik edilmektedirler. Devletler, bayraklarını taşıyan gemilere karşı işlenen ya da teşebbüs edilen tüm haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin araştırılması için işbirliği yapmalıdırlar. Bayrak, liman ve kıyı devletleri, soruşturmaları sırasında elde ettikleri ve diğer devletlerin yarar sağlayabileceği tüm veriler hakkında diğer devlet ve organizasyonları bilgilendirmeleri konusunda teşvik edilmektedirler. Devletler tarafından, “Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulması İçin Uygulama Kuralları - A.922(22) sayılı IMO kararı”nı ya da sonraki kararlarını uygulamalıdırlar.³⁷³

Rapor edilen olayların soruşturulması ve yakalanan haydut ve silahlı soyguncuların kovuşturulmasında:³⁷⁴

a. Saldırı sonrasında soruşturmayı yürütecek hukuki otorite ve sorumlu devletler belirlenmelidir. Olayın meydana gelmesinden saatler sonrasında bu konularda oluşabilecek çelişkili durumlar, soruşturmaya ilişkin fırsatların kaçmasına ve delillerin kaybolmasına neden olabilecektir.

³⁷¹ loc.cit.

³⁷² Bayrak devletleri, bayraklarını taşıyan gemilerin, yüksek tehditli sularda seyrederken yardım ya da tavsiye talep edebilecekleri veya diğer gemilerin güvenlikleri, hareketleri ya da bölgedeki muhaberelele ilgili hususları rapor edebilecekleri bir temas noktası belirlemelidir. loc.cit.

³⁷³ Ibid, s.5.

³⁷⁴ Ibid, s.6.

b. Tayin edilen soruşturma birimi, standart soruşturma teknikleri konusunda eğitimli ve kendi devletlerindeki mahkemelerin hukuki gereksinimleri konusunda bilgili personele sahip olmalıdır.

c. Suçluların diğer türlü suçlara iştirak etmesi durumunda, haydutluk ve silahlı soygun eylemleri ayrı tutulmamalı ve mevcut soruşturma kayıtlarında gerekli bilgiler araştırmalıdır.

d. Yarar sağlama potansiyeli olan verilerin soruşturmacılar da dahil olmak üzere uygun birimlere dağıtılmasını sağlayacak sistemler uygulanmalıdır.

1. Ceza Yargılaması

Herhangi bir devletin egemenliğine tabi deniz alanının dışında, gemilere karşı haydutluk ya da silahlı soygun eylemi gerekçesi ile tutuklanan bir kişi, soruşturma yapan devletin kanunlarına dayanarak, “esas ilgili” diğer devletlerle yapılacak ikili anlaşmalara istinaden kovuşturulmalıdır. “Esas ilgili devletler”den şunlar anlaşılmalıdır:³⁷⁵ a. Soruşturmaya konu olan geminin bayrak devleti, b. Olayın karasularında meydana geldiği devlet, c. Olayın çevreye ciddi bir hasara veya ciddi bir hasar tehdidine yol açtığı yerin tabi olduğu devlet ya da uluslararası hukuka göre bu alanda yargılama yetkisi bulunan devlet, d. Olayın sonuçlarının ciddi bir hasara veya ciddi bir hasar tehdidine yol açtığı devlet ya da ciddi bir hasara ya da ciddi bir hasar tehdidine yol açtığı yapay adalar, tesisler ya da yapılar üzerinde yargılama yetkisi bulunan devlet, e. Bir olay sonucunda uyrukları hayatını kaybeden ya da ağır şekilde yaralanan devlet, f. Soruşturmaya ilişkin yararlı olabilecek verilerin, düzenlemesine tabi olduğu devlet, g. Farklı bir nedenle, soruşturmayı yürüten ana devlet tarafından önemli olduğu değerlendirilen bir alaka tesis eden devlet, h. Başka bir devlet tarafından, mürettebata, yolculara, gemilere ve kargolarına yönelik şiddetin bastırılması ya da delillerin toplanması konularında yardım istenen devlet, ı. BMDHS’nin 100. maddesi uyarınca müdahalede bulunan, BMDHS’nin 110. maddesi uyarınca ziyaret hakkını

375 loc.cit.

kullanan ya da BMDHS'nin 105. maddesi uyarınca bir haydut / silahlı soyguncunun, geminin ya da hava aracının ele geçirilmesine etkisi olan devlet.

Devletlere, denizde haydutluk ve silahlı soygun suçları konusunda, bu suçları işleyen kişilerin tutuklanması ve kovuşturulması için gerekli kanuni düzenlemeler yapması önerilmektedir. Bayrak devletleri tarafından, saldırıların meydana geldiği sularda faaliyet gösteren gemilerden, haydutluk ve silahlı soygun eylem ve teşebbüslerine karşı, emniyet yönetim sistemi ya da gemi güvenlik sistemi kapsamında önlem almaları istenmelidir. Bu tedbirler, aktif ve pasif tüm güvenlik tedbirlerini içermelidir. Gemi güvenli planları ile acil durum tepki planları, şu temel parametreleri hesaba katan bir tehdit değerlendirmesini esas almalıdır: a. Karşılaşılabilecek riskler, b. Geminin boyutu, fribordu, azami hızı ve taşınan kargonun türü, c. Mevcut mürettebatın sayısı, yetenekleri ve eğitimleri, d. Gemide güvenli alanlar oluşturabilme yeteneği, e. Gemide bulunan takip ve tespit cihazları.³⁷⁶

Deniz ulaşım araçlarının alıkonulması ya da kaçırılması suçu, TCK'nun 223. maddesinde düzenlenmiştir. Maddede; “Cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla kara ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen, bu aracı hareket hâlinde iken durduran veya gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişinin, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı; suçun konusunun deniz veya demiryolu ulaşım aracı olması hâlinde, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına hükmolunacağı” ifade edilmiştir. Ayrıca, söz konusu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla da ayrıca cezaya hükmolunacağı ve bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaştırılmış hâllerinin gerçekleşmesi durumunda da, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir (TCK m.223).

Haydutluk ve silahlı soygun tehdit alanları olarak nitelendirilebilecek deniz alanlarına ortak sınırları bulunan devletler, haydutluk ve silahlı soygunların önlenmesine yönelik

376 ISM Kodu ve ISPS Kodu kapsamında yer alamayan gemilerin de benzer önleyici tedbirleri almaları gerekmektedir; Ibid, s.7.

işbirliği anlaşmaları³⁷⁷ imzalamaları gerekmektedir. Bu anlaşmalar, söz konusu alanlardaki devriye faaliyetlerinin koordinasyonuna ilişkin hususları da kapsamalıdır. Bölgesel işbirliğinin geliştirilmesinde, ilgili devletler arasında, taktik ve operasyonel seviyede koordineli tepkiyi düzenleyecek bir bölgesel anlaşma düzenlenmelidir. Güvenlik güçleri ve hükümetler, bu kanunsuz eylemleri gerçekleştiren suçluların tutuklanması ve kovuşturulmasına ilişkin hususları düzenlemek maksadıyla komşu devletlerde bulunan meslektaşları ile yakın işbirliği içerisinde bulunmalıdır.³⁷⁸

3. Diğer Düzenleme Alanları

1992 tarihinde yürürlüğe giren 1988 SUA Konvansiyonu³⁷⁹ ise, 3. maddesinde deniz haydutluğunun geniş bir tanımını içermektedir. SUA Konvansiyonu, yetkilendirme konusunu, BMDHS'nde olduğu gibi sadece açık denizlerle sınırlandırmamaktadır. SUA Konvansiyonuna göre, devletler, yabancı bir devletin karasularında hatta kıyılarında bulunan bir haydut gemiyi zapt ederek yargılama yetkisine sahip olabilmektedirler. BMDHS ve SUA konvansiyonu, yetkilendirme konusundaki farklarının yanında deniz haydutluğunun tanımı konusunda da farklılaşma gösterir. Her iki konvansiyon da yürürlüktedir. Bu durumda yerel bir mahkemenin, deniz haydutluğuna ilişkin kanunlarını

377 Bu tür anlaşmalara şunlar örnek olarak verilebilir: a. Asyada Gemilere Karşı Haydutluk ve Silahlı Soygunla Mücadele Bölgesel İşbirliği Anlaşması (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - ReCAAP), anlaşmanın ayrıntıları için bkz. www.recaap.org; b. Batı ve Merkez Afrika'da Bölgesel Entegre Sahil Güvenlik Ağının Teşkil Edilmesine İlişkin Mutabakat Muhtırası (Memorandum of Understanding on the Establishment of a Regional Integrated Coast Guard Network in West and Central Africa); c. Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezinde Gemilere karşı Haydutluk ve Silahlı Soygunların Bastırılmasına İlişkin Davranış İlkeleri Rehberi (The Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (The Djibouti Code of Conduct)).

378 IMO CIRC.1333, s.8.

379 Denizde Seyrüsefer Emniyetine Yönelik Kanunsuz Eylemlerin Bastırılması Sözleşmesi (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988), Roma'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferans neticesinde, 10 Mart 1988 tarihinde imzalanmış, 01 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/SUAConvention/Pages/Default.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

uygularken, öncelikli olarak, bu sözleşmelerden hangisinin uluslararası hukuk çerçevesinde uygulanacağını belirlemesi gerekecektir.³⁸⁰

Aralık 2001’de, toplanan “Deniz Haydutluğu ve Denizde Şiddet Eylemlerine İlişkin Hukukun Ortak Hale Getirilmesi Müşterek Uluslararası Çalışma Grubu” tarafından, “Deniz Haydutluğu ve Denizde Şiddet Eylemlerine İlişkin Model Ulusal Hukuk” taslağı³⁸¹ oluşturulmuştur. Taslakta, “denizde şiddet” suçu tanımlanmıştır. Diğer faaliyetlerin yanında, denizde şiddet suçu, SUA Konvansiyonunda sayılan suçlardan birinin mevcut olması halinde meydana gelmiş olacaktır. Model Hukuk, yargı yetkisi konusunda kapsamlı bir içeriğe sahiptir. Yargı yetkisi, BMDHS’nde olduğu gibi, sadece açık denizlerde söz konusu olmaktadır. Bununla beraber Model Hukuk, nerede olduklarına bakılmaksızın, bir devletin gemisinde ya da gemisine karşı işlenen ya da yetkili devletin vatandaşı ya da yabancı yerleşimcileri tarafından işlenen suçlarda, bu kişiler ve gemiler üzerinde ilgili devlete yargı yetkisi tanımaktadır.³⁸²

D. ELE GEÇİRİLEN DENİZ HAYDUTLARINA İNSANCIL HUKUK KURALLARININ UYGULANMASI

Deniz haydutluğu, başlıca uluslararası problemlerden biri olup, terörizmle ilişkilendirilmiş bir suçtur. Deniz haydutluğu ile uluslararası mücadele konusunda gündeme gelen hukuki konulardan biri de ele geçirilen deniz haydutlarına yapılacak muameledir ve uluslararası hukuk kapsamında bu suçlulara uygulanacak koruma konuları bu kapsamda önem teşkil etmektedir. Deniz haydutları, savaşanlar gibi eylemler gerçekleştiren, devlet-dışı aktörler olduğundan, savaş hukuku ve uluslararası hukuk kapsamında hangi korumalardan yararlanabilecekleri hususu konusunda tam bir açıklık söz konusu değildir.

380 Booth & Altenbrun, op.cit., s.41-43.

381 Erastus C.Benedict, **Benedict On Admiralty**, Doc.No.13-13, s.12-104, 7.Bası, 2000.; Booth & Altenbrun, op.cit., s.43, Dipnot 272.

382 Booth & Altenbrun, op.cit., s.43.

Savaş hukuku, uluslararası hukuk ve temel insan hakları, ele geçirilen deniz haydutlarına sınırlı koruma sağlamaktadır.³⁸³

Ele geçirilen deniz haydutlarına koruma sağlayan üç temel insancıl hukuk sözleşmesi mevcuttur:³⁸⁴ 1. Savaş Esirlerine Muameleyi Düzenleyen Cenevre Sözleşmesi³⁸⁵ (Üçüncü Cenevre Sözleşmesi), 2. Savaş Zamanında Sivil Kişilerin Korunmasını Düzenleyen Cenevre Sözleşmesi³⁸⁶ (Dördüncü Cenevre Sözleşmesi) ve 3. Birleşmiş Milletler İşkence ve Diğer Zalimane, İnsanlık Dışı ve Küçük Düşürücü Muamele ve Cezaların Önlenmesi Sözleşmesi (UNCAT).³⁸⁷

Ele geçirilen deniz haydutlarının çok kısıtlı bir bölümü, Üçüncü Cenevre Sözleşmesi kapsamında savaş tutuklusu olarak kabul edilmektedir. Ancak deniz haydutlarının savaş tutuklusu olarak kabul edilmeleri, yetkili bir mahkemenin bu kişilerin statülerine ilişkin olarak şüphe duyması neticesinde farklı bir karar vermesi halinde geçerliliğini yitirecektir. Dördüncü Cenevre Sözleşmesi, ele geçirilen deniz haydutlarına herhangi bir koruma öngörmemektedir. UNCAT ise, ele geçirilen deniz haydutlarına bazı temel korumalar uygulamaktadır. Bunların yanında deniz haydutlarına, temel insancıl hukuk kapsamında da koruma uygulanmaktadır.

383 Passman, op.cit., s.4.

384 Passman, op.cit., s.4.

385 Savaş Esirlerine Muameleyi Düzenleyen Cenevre Sözleşmesi (The Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War); 12 Ağustos 1949 tarihinde Cenevre’de düzenlenen bir diplomatik konferans neticesinde imzalanmış, 21 Ekim 1950 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://www2.ohchr.org/english/law/prisonerwar.htm>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

386 Savaş Zamanında Sivil Kişilerin Korunmasını Düzenleyen Cenevre Sözleşmesi (The Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War); Cenevre’de düzenlenen diplomatik konferans neticesinde 12 August 1949 tarihinde imzalanmış, 21 Ekim 1950 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://www.unhcr.org/refworld/docid/3ae6b36d2.html>; Erişim Tarihi: 20 August 2011.

387 Birleşmiş Milletler İşkence ve Diğer Zalimane, İnsanlık Dışı ve Küçük Düşürücü Muamele ve Cezaların Önlenmesi Sözleşmesi (The United Nations Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment-UNCAT); 10 Aralık 1984 tarihinde BM Genel Kurulu’nun 39/46 sayılı kararı ile düzenlenmiş, 20 Devletin onaylamasına müteakip 26 Haziran 1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://untreaty.un.org/cod/avl/ha/catcidtp/catcidtp.html>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

1. Cenevre Sözleşmelerinin Deniz Haydutluğuna Uygulanması

Deniz haydutluğu, tarihsel olarak savaş hukuku kapsamı dışında yer almıştır. Deniz haydutları, *hostes humani generis* insanlığın ortak düşmanı olarak tanımlanmıştır. Ele geçirilen deniz haydutları savaş esiri değildirler ve yerel suçlulardan daha az haklara sahiptirler.³⁸⁸ Ayrıca sorgulanmalarına ilişkin herhangi bir sınır da söz konusu değildir. Cenevre Sözleşmelerini II. Dünya Savaşı'ndan hemen sonra düzenleyenler, deniz haydutluğunun savaş süresince bastırılmış olması sebebiyle, bu suça gereken önemi vermemiş olabilirler. Bu sebeple de Üçüncü ve Dördüncü Cenevre Sözleşmelerinden hiçbirisi deniz haydutluğu suçundan bahsetmemiştir.³⁸⁹

Deniz haydutluğu, modern savaş hukukunun üç temel özelliği ile çelişmektedir: 1. Savaşı devam ettirme yetkisi devletlerdedir, 2. Savaşçılar ile siviller kolayca ayırt edilebilir, 3. Devletler, karşılıklı münasebet çerçevesinde hareket ederler.³⁹⁰ Deniz haydutluğu, her üç durumu da karşılamamaktadır. İlk olarak, deniz haydutları, devlet dışı savaşçıların ilk örnekleridir. İkinci olarak, deniz haydutlarının sivillerden ayrılması son ana kadar mümkün olamamaktadır. Örneğin, SAFINA AL-BIRSARAT olayında, deniz haydutları sivil sürat botu³⁹¹ kullanarak diğer bir sivil gemiye saldırmışlardır. İlk ele geçirildiklerinde deniz haydudu olduklarını kabul etmemişlerdir. Üçüncü olarak ise, diğer devlet dışı aktörlerde olduğu gibi, karşılıklı hukuka uygunluk çerçevesinde hareket etmezler. 2004 yılında deniz

388 Ingrid Detter, "The Law of War and Illegal Combatants", **George Washington Law Review**, 75 GEO.WASH.L.REV.1049, 2007, s.1098.

389 Passman, op.cit., s.17.

390 Daphne Richmond, "Transnational Terrorist Organizations and the Use of Force", **Cath.U. Law Review**, 56 CATH.U.L.REV.1001, 2007, s.1012.

391 "Somali Pirates Face Death Penalty in Kenya", **Somaliland Times**, 26 Ekim 2006, <http://www.somalilandtimes.net/sl/2005/249/050.shtml>.

haydutları, Bangladeşli 14 balıkçıyı, gemilerinin buzdolabına kapatarak ölümlerine neden olmuşlardır.³⁹²

Üçüncü ve Dördüncü Cenevre Sözleşmeleri, bu sözleşmelerin ele geçirilen deniz haydutlarına uygulanmasını engelleyebilecek temel bazı problemler içermektedirler. Sözleşmelerin ortak ikinci maddesine göre; Sözleşmelerin, a. İki ya da daha fazla Yüksek Taraf Devlet arasında oluşabilecek savaş ya da herhangi bir silahlı çatışma durumunda, taraflardan biri tarafından savaş durumunun kabul edilmemesi durumu da dahil olmak üzere, b. Yüksek Anlaşma Taraflarından birinin, işgalin herhangi bir direnişle karşılaşmaması halinde dahi, kısmen ya da tamamen işgal edilmesi, c. Güçlerden birinin Sözleşmelere taraf olmaması durumunda oluşan çatışmalar durumlarında tatbik edilmesi öngörülmüştür. Ortak üçüncü maddeye göre ise; taraflar, Yüksek Taraf Devletlerden birinin sınırları içerisinde meydana gelen ve uluslararası nitelikte olmayan silahlı çatışma durumunda, esirlere, asgari belirli korumayı uygulayacaklardır. Dolayısıyla Üçüncü ve Dördüncü Cenevre Sözleşmelerinin ortak 2. ve 3. maddeleri uyarınca, bu Sözleşmeler, devletler arasındaki geleneksel savaşlarda ya da uluslararası olmayan sivil savaşlarda uygulanacaktır. Ortak 2.madde, iki devlet arasındaki uluslararası çatışmaları, ortak 3.madde ise, toprak için meydana gelen iç çatışmaları kapsamaktadır. Bir devlet ile bir devlet dışı organizasyon arasında meydana gelebilecek uluslararası bir çatışma ise, söz konusu ortak 2. ve 3.maddenin kapsamı dışında kalmaktadır.

Üçüncü Cenevre Sözleşmesi,³⁹³ iki sınırlı durumda, ele geçirilen deniz haydutlarına savaş esiri statüsü tanımaktadır: 1. Deniz haydutlarının bir devletin silahlı kuvvetlerinin üyesi olması ancak saldırılarını özel amaçları doğrultusunda gerçekleştirmesi, 2. Ele geçirilen deniz haydutlarının eylemlerinin, gerçekte haydut olma şartlarını karşılamamaları. Üçüncü Cenevre Sözleşmesi uyarınca, ele geçirilen bir kişinin statüsü konusunda şüphe olması halinde, yetkili bir mahkeme tarafından statüsü belirlenene kadar savaş esiri olarak

³⁹² Roland Buerk, "Pirates Kill Bangladesh Crew", **BBC News**, 28 Ekim 2004, http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/3961883.stm; Passman, op.cit., s.18.

³⁹³ Savaş Esirlerine Uygulanacak Muameleye İlişkin Cenevre Sözleşmesi, 12 Ağustos 1949, 6 U.S.T.3316, 75 U.N.T.S.135.

muamele edilmesi gerekmektedir. Bir deniz haydudunun savaş esiri statüsü, sadece tutuklayan gücün muamelesini etkileyecek, ancak tutuklayan gücün yerel kanunları kapsamında deniz haydutluğu suçundan yargılama yapmasını etkilemeyecektir.³⁹⁴ Diğer taraftan, Dördüncü Cenevre Sözleşmesi,³⁹⁵ ele geçirilen deniz haydutlarına herhangi bir koruma sağlamamaktadır.³⁹⁶

2. Deniz Haydutlarına Uygulanan Savaş Esiri Kategorileri

Üçüncü Cenevre Sözleşmesi, ele geçirilen savaş esirlerinin kategorilerini belirlemiştir. Ele geçirilen deniz haydutlarına uygulanabilecek kategoriler şunlardır: 1. Silahlı kuvvetlerin ya da silahlı kuvvetlerin bir kısmını teşkil eden milis güçlerinin üyeleri, 2. Silahlı kuvvetlerin bir kısmını teşkil etmeyen milis güçler, 3. Tutuklayan gücün tanımadığı bir hükümet ya da otoriteye bağlılık gösteren silahlı kuvvetlerin üyeleri, 4. İşgal edilmemiş bir toprağın, düzenli silahlı birimler teşkil edecek kadar zaman bulamamış ve işgal güçlerine direnen meskûnları.

³⁹⁴ Passman, op.cit., s.19.

³⁹⁵ Savaş Zamanında Sivil Kişilerin Korunmasına İlişkin Cenevre Sözleşmesi, 12 Ağustos 1949, 6 U.S.T.3516, 75 U.N.T.S.287.

³⁹⁶ Dördüncü Cenevre Sözleşmesi, savaş zamanında sivilleri korumaktadır ve iki tür koruma öngörmektedir: a. “Korunan kişiler” için garanti edilen özel korumalar, b. Çatışma halindeki ülkelerin halkları için garanti edilen daha genel korumalar. Ele geçirilen deniz haydutları, Dördüncü Cenevre Sözleşmesine göre korunan kişiler değildirler. Korunan kişiler, “belirli bir zaman ya da durumda, bir çatışma ya da işgal durumunda, vatandaşı olmadıkları işgal gücü ya da çatışmanın tarafının eline düşen kişilerdir.” Korunan kişilere ilişkin söz konusu tanımın deniz haydutlarına uygulanması konusunda üç sorun bulunmaktadır. İlk olarak, deniz haydutlarının eylemlerinin işgal ile ilgisi bulunmamaktadır. İkinci olarak, çatışmanın anlamı tam olarak açık değildir. Buradaki çatışma kelimesi ortak 2. maddedeki anlamda ise, deniz haydutlarının saldırıları, çatışma kavramının seviyesinde değerlendirilemeyecektir. Üçüncü olarak da, deniz haydutlarına vatandaşlık kuralının uygulanması konusunda belirsizlik bulunmaktadır. Genel teoriye göre, deniz haydutları için vatandaşlık söz konusu değildir ve tüm insanlığın düşmanındırlar. Bununla birlikte, çoğu zaman ele geçirilen deniz haydutlarının hangi devletin vatandaşı olduğunun belirlenmesi çok zor ya da imkânsız olmaktadır. Passman, op.cit., s.16.

a. Silahlı Kuvvetlerin Üyeleri

Bir devletin silahlı kuvvetlerinin üyesi olan ve ele geçirilen deniz haydutları, savaş esiri statüsündedirler. Somali’de ele geçirilen bazı deniz haydutları, Somali Sahil Güvenliğinin personeli olduklarını ifade etmişlerdir.³⁹⁷ Bir devletin silahlı kuvvetleri ya da sahil güvenliği üyelerinin özel bir gemi üzerinde, özel amaçları doğrultusunda deniz haydutluğu eylemini gerçekleştirmeleri durumunda, başka bir devletin savaş gemisi tarafından ele geçirilmeleri, yüksek taraf devletler arasında ya da bir yüksek taraf ile başka bir devlet arasında meydana gelen bir silahlı çatışma olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla, Üçüncü Cenevre Sözleşmesi uygulanabilir ve deniz haydutluğu yapan silahlı kuvvetler mensupları, savaş esiri statüsüne sahip olurlar.³⁹⁸

Devlete ait teknelerde isyan gerçekleştirip daha sonra deniz haydutluğu gerçekleştiren mürettebat, BMDHS’nin 102.maddesinde³⁹⁹ yer alan özel gemi kriterinin karşılanmamış olmasına rağmen deniz haydudu olarak kabul edilirler. Dolayısıyla, Üçüncü Cenevre Sözleşmesi, isyan eden daha sonra da deniz haydutluğu gerçekleştiren savaş gemisi personeline de uygulanacaktır. İsyancılar, bir devletin silahlı kuvvetlerine üye olduklarından, isyan eden mürettebat, ele geçirilmesi halinde, savaş esiri statüsüne haiz olacaktır.

b. Silahlı Kuvvetlerin Parçası Olmayan Milis Güçlerinin Üyeleri

Bir devletin silahlı kuvvetlerinin parçası olmayan, milis ya da organize direniş grubu üyesi olan ve ele geçirilen deniz haydutları, genellikle savaş esiri olarak kabul edilmemektedir. Özel amaçlarla eylem gerçekleştiren deniz haydutlarının, zaman zaman

397 Michael Bahar, “Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations”, **Vand. Journal of Transnational Law**, 40 Vand.J.Transnational Law 1, 2007, s.36-37.

398 Passman, op.cit., s.22.

399 BMDHS m.102: “Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur.”

kendilerinden daha büyük organizasyonlarla bağlantılı oldukları görülmektedir. Örneğin, Endonezya’da bulunan bazı deniz haydutları, ayrılıkçı grupların üyeleridirler.⁴⁰⁰

Bir devletin silahlı kuvvetlerinin parçası olmayan, milis ya da organize direniş grubu üyesi olan ve ele geçirilen deniz haydutları, Üçüncü Cenevre Sözleşmesinin 4(A)(2) maddesinde yer alan dört koşulu karşılaması halinde, savaş esiri olarak kabul edilirler. Savaş esiri olarak kabul edilmeleri için ele geçirilen ve silahlı kuvvetlerin parçası olmayan milis ya da organize direniş grubu üyeleri olduklarını öne süren deniz haydutlarının, a. Astlarından sorumlu bir kişi tarafından komuta edilmesi, b. Belirli bir mesafeden görülebilen sabit bir işaret bulundurması, c. Silahlarını açıkça taşıması, d. Eylemlerini, savaş kanunları ve örf adet kuralları çerçevesinde gerçekleştirmeleri gerekmektedir (Üçüncü Cenevre Sözleşmesi, m.4(A)(2)).

Kumanda sorumluluğunun deniz haydutları için söz konusu olduğunu söylemek güçtür. Bazı deniz haydutları, kendilerinden sorumlu bir kişi tarafından kumanda edilmelerine rağmen, çoğu deniz haydudu için bu durum söz konusu değildir. Ancak çoğunlukla deniz haydutlarının bir liderinin olup olmadığının ya da kimin lider olduğunun belirlenmesi mümkün olmamaktadır. Ayrıca, deniz haydutlarının liderinin kıyıda olması halinde, deniz haydutluğu konusundaki yetki, kıyıda bulunan deniz haydudu liderini kapsamayacaktır.⁴⁰¹ Bu kişinin cezalandırılması da mümkün olmayacaktır.⁴⁰²

Günümüzde bazı deniz haydutları üniforma giymektedir. Bununla birlikte eylemlerini sivil gemilerle gerçekleştiren deniz haydutlarının, üniforma giymiş olmaları, belirli bir mesafeden anlaşılabilecek belirgin bir işaret taşıdıkları anlamına gelmeyecektir. Bazı deniz haydutları, silahlarını açık olarak taşımaktadırlar. Ancak, deniz haydutları eylemlerini savaş kuralları ve örf adetlerine göre gerçekleştirmemektedirler. Çünkü deniz haydutluğunun

400 Passman, op.cit., s.23.

401 Kıyıda ya da bir devletin karasularında bulunan bir deniz haydudu kumandanı, açık denizlerde ya da devletlerin yetki alanlarının dışında olmayacağından, BMDHS kapsamında karasuları dışında deniz haydutlarına uygulanan yetki, bu kişileri kapsamayacaktır.

402 Passman, op.cit., s.23-24.

kendisi savaş kurallarının kapsamında değildir. Dolayısıyla, bir milis güç ya da örgütlü direniş hareketine mensup olup, bir devletin silahlı kuvvetlerini parçası olmayan kişiler, genel olarak savaş esiri sayılabilmeleri için gereken dört gerekliliğin hiçbirini sağlamamaktadır.

Ancak, deniz haydutluğu eyleminin kendisinden farklı bir eylemden dolayı ele geçirilen deniz haydutları, savaş esiri olarak kabul edilmeleri için gereken dört koşulu sağlamaları halinde, savaş esiri olarak kabul edileceklerdir. Savaşan güçlerle birlikte çalışan ve bir devletin silahlı kuvvetlerinin parçası olmayan organize deniz haydudu direniş hareketleri, geçmişte mevcut olmuştur. Örneğin, II. Dünya Savaşı sırasında Çinli deniz haydutları, Çin'in nehirleri ve kıyılarında eğitim ve harekât icra etmek maksadıyla, Sino-Amerikan İşbirliği Örgütü (SACO) kapsamında müşterek Çin-Amerikan deniz kuvvetleri ile işbirliği yapmıştır. Bu deniz haydutlarının aynı zamanda açık denizde de gerçekleştirdikleri eylemler, günümüz deniz haydutluğu kavramı kapsamında değerlendirilebilmektedir. Üçüncü Cenevre Sözleşmesi, II. Dünya Savaşı sonrasına kadar düzenlenmediğinden,⁴⁰³ mevcut Sözleşmede belirlenen savaş esiri tanımı, Çinli deniz haydutları için söz konusu olmamıştır. Çinli deniz haydutlarının, kendilerini esir alan Japonlar tarafından muhtemelen herhangi bir sınırlama olmaksızın muameleye tabi tutulmasına karşın; benzer durumların günümüzde oluşması halinde bu kişilerin, savaş esiri olarak kabul edilmeleri söz konusu olabilecektir.⁴⁰⁴

c. Ele Geçiren Güç Tarafından Tanınmayan Bir Hükümet ya da Otoriteye Bağlılık Gösteren Silahlı Kuvvetlerin Üyeleri

Ayrılıkçı hareketlerin silahlı kuvvetlerine üye olan ve ele geçirilen deniz haydutları savaş esiri değildirler. Ele geçiren güç tarafından tanınmayan bir hükümet ya da otoriteye bağlılık gösteren silahlı kuvvetlerin üyeleri ise savaş esiri olarak kabul edilirler (Üçüncü

403 27 Temmuz 1929 tarihli, Savaş Esirlerine Yapılacak Muameleye İlişkin Cenevre Sözleşmesi, Üçüncü Cenevre Sözleşmesinin düzenlenmesinden sonra yürürlükten kalkmıştır.

404 Passman, op.cit., s.27.

Cenevre Sözleşmesi, m.4(A)(3)). Bu kural, sadece savaşıyan taraf olarak kabul edilen bir devlet ile bağlantılı olarak savaşıyan silahlı kuvvetlere uygulanmalıdır.⁴⁰⁵ Cenevre Sözleşmesindeki bu düzenlemenin korumasından yararlanmak isteyen bir otoritenin, kendisini yüksek akit taraflardan biri olarak kabul etmesi ya da en azından Cenevre Sözleşmelerinin getirdiği zorunlulukları kabul ettiğini ve uygulamak konusunda çaba göstereceğini beyan etmesi gerekmektedir.⁴⁰⁶ Ayrılıkçı hareketlerin veya bölgesel savaş lordlarının üyesi olan deniz haydutları, bir devletle bağlantılı olarak savaşmamakta, bir yüksek akit tarafı temsil etmemekte ve Cenevre Sözleşmelerinin zorunluluklarını kabul etmemektedirler.

Ayrıca, savaşıyan taraf olarak kabul edilen bir devletle bağlantılı olarak savaşıyan kişiler, özel amaçları doğrultusunda hareket etmemektedirler ve BMDHS'ndeki tanıma göre deniz haydudu olarak kabul edilmezler. Bu durumdaki kişiler devletlerinin savaş politikaları doğrultusunda sivil gemilere saldırdıklarında savaş suçlusu olabilirler ancak deniz haydudu değildir.⁴⁰⁷

d. İşgal Edilmek Üzere Olan ve İşgalci Güçlere Karşı Direniş Göstermek Üzere Silahlanan Ancak Düzenli Silahlı Kuvvetler Oluşturmak İçin Yeterli Zamanı Olmayan, İşgal Edilmemiş Bir Ülkenin Sakinleri

İşgale karşı silahlanmakta olan kişilerin, deniz haydudu olarak ele geçirilmeleri senaryosunun gerçekleşme ihtimali hemen hemen yoktur. İşgalci güçlere direnmek üzere silahlanan ve düzenli silahlı birimler teşkil edecek kadar zaman bulamayan, işgal edilmemiş bir ülkenin sakinleri; a. Silahlarını açık olarak taşımaları ve b. Savaş kural ve örf adetlerine

405 Int'l Comm. Of the Red Cross, ICRC Commentary to Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War, 1960, <http://www.icrc.org/ihl.nsf/COM/375-590007?Open Document>, s.62; Passman, op.cit., s.27.

406 Int'l Comm. of the Red Cross, ICRC Commentary to Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War, 1960, <http://www.icrc.org/ihl.nsf/COM/375-590007?Open Document>, s.63; Ibid., s.28.

407 loc.cit.

saygı gösterdikleri durumlarda savaş esiri olarak kabul edileceklerdir (Üçüncü Cenevre Sözleşmesi, m.4(A)(6)).

Bazı Somalili deniz haydutları, devletlerinin deniz kaynaklarının ele geçirilmesini engellemek amacıyla eylemlerini gerçekleştirdiklerini öne sürmüşlerdir. Ancak ekonomik işgal gerçek bir işgal olarak kabul edilemez. Böyle bir durumda dahi, Somalili eylemciler, eylemlerini özel amaçları doğrultusunda gerçekleştirmediklerinden deniz haydudu olarak kabul edilemezler.⁴⁰⁸

3. Birleşmiş Milletler İşkenceyi Önleme Sözleşmesinin Uygulanması

Birleşmiş Milletler İşkencenin ve Diğer İnsanlık Dışı veya Küçültücü Muamelenin ya da Cezanın Önlenmesi Sözleşmesi⁴⁰⁹ (UNCAT), işkencenin önlenmesi konusunda, ele geçirilen deniz haydutlarına iki farklı koruma öngörmektedir. İlki, deniz haydutlarına işkence⁴¹⁰ ya da kötü muamele yapılamaz (UNCAT m.1(1)). İkincisi, deniz haydutlarının cezalandırılması konusunda başka bir devletle işbirliği yapılırken, deniz haydutlarını ele geçiren devlet, yargılamanın yapılması için işbirliği yapacağı diğer devlette bu kişilere işkence yapılacağı şüphesinin doğması durumunda, deniz haydutlarını bu devlete veremeyecektir.

⁴⁰⁸ Passman, op.cit., s.29.

⁴⁰⁹ Birleşmiş Milletler İşkencenin ve Diğer İnsanlık Dışı veya Küçültücü Muamelenin ya da Cezanın Önlenmesi Sözleşmesi, 10 Aralık 1984, S.Treaty Doc.No.100-20, 1465 U.N.T.S.85 (UNCAT). BM Genel Kurulunun 10 Aralık 1984 tarih ve 39/46 sayılı kararıyla kabul edilen ve 26 Haziran 1987 tarihinde yürürlüğe giren UNCAT, şu ana kadar 74 Devlet tarafından imzalanmıştır ve 145 tarafı bulunmaktadır. Sözleşme hükümleriyle, işkencenin tanımı yapılmış, unsurları ve özellikleri belirlenmeye çalışılmış, Taraf Devletlerin yükümlülüklerine ve bu bağlamda işkencenin önlenmesine yönelik düzenlemeler getirilmiştir. Sözleşmeye göre, BM bünyesinde, BM İşkencenin Önlenmesi Komitesi kurulmuş ve bir raportör tayin edilmiştir; Terörizmle Mücadeleye İlişkin Uluslararası Hukuk Metinleri, **Genelkurmay Basımevi**, Cilt-1, Ankara, 2008, s.855.

⁴¹⁰ Sözleşmenin 1.maddesinde, İşkence teriminin tanımı yapılmıştır. Maddeye göre işkence, bir şahsa veya bir üçüncü şahsa, bu şahsın veya üçüncü şahsın işlediği veya işlediğinden şüphe edilen bir fiil sebebiyle, cezalandırmak amacıyla bilgi veya itiraf elde etmek için veya ayırım gözetin herhangi bir sebep dolayısıyla bir kamu görevlisinin veya bu sıfatla hareket eden bir başka şahsın teşviki veya rızası veya muvafakatıyla uygulanan fiziki veya manevi ağır acı veya ızdırap veren bir fiil anlamına gelmektedir.

UNCAT, bir devlet tarafından işkence ya da kötü muamelenin uygulanmasını yasaklamaktadır. Sözleşmenin 2. maddesine göre; a. Sözleşmeye Taraf Devlet, yetkisi altındaki ülkelerde işkence olaylarını önlemek için etkili kanuni, idari, adli veya başka tedbirleri alacaktır. b. Hiçbir istisnai durum, ne harp hali ne de bir harp tehdidi, dahili siyasi istikrarsızlık veya herhangi başka bir olağanüstü hal, işkencenin uygulanması için gerekçe gösterilemez. c. Bir üst görevlinin veya bir kamu merciinin emri, işkencenin haklılığına gerekçe kabul edilemez.

Sözleşmenin 5. maddesine⁴¹¹ göre ise, her taraf devlet, yetkisi altındaki ülkelerde veya bu Devlete kayıtlı bir gemi veya uçakta işlenen suçlar üzerinde kendi yetkisini tesis etmek için gerekli olabilecek tedbirleri almakla yükümlüdürler. Dolayısıyla, UNCAT uyarınca ele geçirilen deniz haydutlarına işkence ya da kötü muamele yapılamayacaktır. Devletlerin, işkence ya da kötü muamele yapan kişileri yerel kanunları uyarınca cezalandırmaları gerekecektir.

UNCAT, taraf devletlerin, bir şahsı, işkenceye tabi tutulacağı tehlikesinde olduğuna ilişkin esaslı sebeplerin bulunduğu kanaatini uyandıran başka Devlete geri göndermesini, sınır dışı etmesini veya iade etmesini yasaklamaktadır.⁴¹² Söz konusu düzenleme, ele geçirilen deniz haydutlarının yargılabileceği devletleri sınırladığından, deniz haydutlarının yargılanması konusunda önemli kısıtlama getirmektedir.

411 UNCAT'ın 5. maddesine göre; "Her Taraf Devlet, şu hallerde, 4. maddede zikredilen suçlar üzerinde kendi yetkisini tesis etmek için gerekli olabilecek tedbirleri alacaktır: a. Suçlar yetkisi altındaki ülkelerde veya bu Devlete kayıtlı bir gemi veya uçakta işlenmişse, b. Suç işlediği iddia olunan kişi bu Devlet vatandaşı ise, c. İşkence suçunun mağduru vatandaşı olduğunda, o Devletin uygun görmesi halinde."

412 UNCAT m.3: "a. Hiçbir Taraf Devlet bir şahsı, işkenceye tabi tutulacağı tehlikesinde olduğuna ilişkin esaslı sebeplerin bulunduğu kanaatini uyandıran başka Devlete geri göndermeyecek, sınır dışı etmeyecek veya iade etmeyecektir. b. Bu gibi esaslı sebeplerin bulunup bulunmadığını tayin maksadıyla, yetkili merciler, söz konusu Devlette mümkün olduğu kadar sistemli biçimde yaygın, açık seçik ve toplu insan hakları ihlalleri bulunup bulunmadığı dahil tüm ilgili hususları göz önünde tutacaktır."

4. Temel İnsan Hakları ve Ahlak Kurallarının Deniz Haydutlarına Uygulanması

Cenevre Konvansiyonları ve İşkencenin Önlenmesine İlişkin Sözleşmenin getirdiği korumaların yanında, ele geçirilen deniz haydutlarına temel insan hakları ve ahlak kurallarının da getirdiği bazı korumalar bulunmaktadır. Ele geçirilen deniz haydutlarına uygulanacak olan korumalar, sadece savaş hukuku ve uluslararası hukuk düzenlemelerini içeren yazılı metinlerde mevcut değildir. Bunlar yanında, doğal hukuk kapsamında da bu kişilere uygulanacak olan korumalar bulunmaktadır.

Dünya ulusları, Birleşmiş Milletler Şartında ve Evrensel İnsan Hakları Beyannamesinde “insanlığın şerefi”ni teyit etmişlerdir. Ele geçirilen deniz haydutlarının eylemleri ne derece insanlık dışı olursa olsun, bu kişileri ele geçiren devletlerin, insanlık onuruna saygılı davranması ve temel insan hakları sözleşmeleri ile deniz haydutlarına çeşitli korumalar öngören uluslararası sözleşmelere riayet etmesi gerekmektedir.

IV. DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLLETİLMESİ

A. GENEL OLARAK DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLLETİLMESİ SUÇU

Çevreye verilen zararlar ve meydana getirilen tehlikeler nedeniyle, gelecek nesiller yanı sıra günümüz insanı da sağlıklı bir çevrede yaşama olanağını yitirmek üzeredir. Ceza hukuku başta olmak üzere, ilgili tüm hukuk dallarının çevrenin korunması mücadelesine katılması artık bir zorunluluk halini almıştır. Bununla birlikte, toplumun, bireylerin ve siyasal iktidarların ortak hareket etmeleri ve bu evrensel değerlerin herkesçe korunması zorunlu hale gelmiş durumdadır.⁴¹³

2007 yılında GESAMP tarafından yapılan bir çalışma ile, 1988-1997 yıllarında deniz kaynaklı faaliyetler neticesinde deniz ortamına karışan petrol miktarının yıllık ortalama 1

413 Ayşe Nuhoglu, Yener Ünver, **Federal Almanya Çevre Ceza Hukuku**, Beta, İstanbul, 1999, s.3.

milyon 250 bin ton civarında olduğu tespit edilmiştir.⁴¹⁴ Gemilerin sebep olduğu kirlenme ise yaklaşık 450 bin ton kadardır. Bu kirlenmenin %45'i, işletim kaynaklı deşarjlardan, %36'sı ise, gemi kazalarından kaynaklanmaktadır.⁴¹⁵

Deniz kirliliği konusunda en yaygın tanım, Birleşmiş Milletler Deniz Kirliliğinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu (GESAMP⁴¹⁶) tarafından yapılmış olan tanımdır. Söz konusu araştırma grubu deniz kirliliğini; *“Deniz kirliliği, canlı kaynaklara zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık dahil, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve güzelliklerini azaltma gibi zararlı etkileri olan bir madde veya enerjinin insanlar tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak, haliçler dahil deniz çevresine sokulmasıdır.”* şeklinde tanımlamıştır.⁴¹⁷

BMDHS'nde ise deniz çevresinin kirlenmesi şu şekilde tanımlanmıştır:⁴¹⁸ *“Deniz çevresinin kirlenmesi, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer meşru kullanımları da dahil olmak üzere*

414 Araştırmanın sonuçları Ek-B'de belirtilmiştir.

415 http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id %3D26834 / InternationalShippingandWorldTrade – factsandfiguresfinal26October2009_.pdf; Erişim Tarihi: 23.02.2010, s.25.

416 GESAMP (Joint Group Of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution), IMO/FAO/ UNESCO/WMO gibi bir çok örgüt tarafından himayeciliği yapılan ve bu örgütler tarafından atanmış uzman bilim adamlardan oluşan bir danışma organıdır. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. R. Michael M'GONIGLE & W. Mark ZACHER, Pollution, Politics and International Law-Tankers at Sea, University of California Press, Berkeley/Los Angeles/London 1979, s. 75-77.; 1993 yılında, bu örgütün ismi Birleşmiş Milletler Deniz Çevresinin Korunmasının Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) şekline dönüştürülse de, daha önce kullanılan kısaltma değiştirilmemiştir. Bu konuda bkz. R.R.CHURCHILL & A.V.LOWE, The Law of the Sea, Third Edition, Manchester University Press, Juris Publishing 1999, s. 330, dn. 2. , Cavit Abdullayev, “Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Yoluyla Taşımacılıktan Kaynaklanan Kirlilik”, **Doktora tezi**, Ankara, 2003, s.24, dn.4.

417 Okur, op.cit., s.76.

418 BMDHS, Mad.1/4. BMDHS'nde deniz kirliliği kavramının kapsamı açıkça tanımlanmamıştır. Sözleşmede, deniz çevresinin anlamı açıklanmamıştır. Sözleşme'nin 194/5. maddesinde: “İşbu Kısma uygun olarak alınan tedbirler, ender veya hassas olan ekosistemlerin korunması ve muhafazası için gerekli olanlar ile azalma halinde, tehdit altında veya yok olma yolunda olan deniz türlerinin ve diğer her çeşit deniz canlılarının doğal yaşamlarının korunmasını da kapsayacaktır.” denilmiştir.

denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun kullanılma kalitesini bozma ve güzelliğini azaltma gibi zararlı etkileri olan veya zararlı etkileri olması ihtimali bulunan maddelerin veya enerjinin, insanlar tarafından doğrudan veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere deniz çevresine sokulması demektir.”

Uluslararası örf ve âdet hukuku kuralları ve Cenevre Sözleşmeleri, açık denizde seyreden gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi için kurallar koyma ve bu kuralları uygulama yetkisini, münhasıran bayrak devletine vermiştir. Hem uluslararası örf ve âdet hukuku hem de 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri açık denizde seyreden gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesinde bayrak devleti dışındaki bir devlete (kıyı ve liman devletlerine) herhangi bir yetki tanımamıştır.⁴¹⁹

B. DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA YÖNELİK ULUSLARARASI DÜZENLEMELER⁴²⁰

1. Uluslararası Düzenlemeler

⁴¹⁹ Abdullayev, op.cit., s.107.

⁴²⁰ Deniz kirliliği ile ilgili temel sözleşmeler şunlardır: a. 1973 tarihli “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, 1978 Protokolü ile değiştirilmiştir (MARPOL 73/78); b. 1969 tarihli “Açık Denizde Petrol Kirliliğine Neden Olan Kazalara Müdahaleye İlişkin Milletlerarası Sözleşme” (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969); c. 1972 tarihli “Atıkların ve Diğer Maddelerin Suya Batırılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi” (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972); d. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea); e. 1990 tarihli “Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Milletlerarası Sözleşmesi” (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990); f. 2000 tarihli “Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol” (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000); g. 2001 tarihli “Gemilerde Zararlı Anti-Fouling Sistemlerin Kontrolü Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001); h. 2004 tarihli “Gemilerin Balast Suları ve Sedimentin Kontrolü ve Yönetimi Milletlerarası Sözleşmesi” (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004).

Atık maddeler, insanlığın en eski problemlerinden biridir. Eski Atina ve Roma'dan başlamak üzere, atık maddelerle çevrenin kirletilmesi fiilleri ceza hukuku yaptırımlarıyla da karşılanmaya başlanmıştır. Sümerler'in ve Babiller'in yüksek kültürlü yaşamları döneminde su ekonomisine ilişkin düzenlemelerinin bulunduğu bilinmektedir. Yunan ve Roma devletlerinde, atık madde hukukuna ilişkin hükümlerin icrasına büyük önem verilmiştir.⁴²¹

1950'li yıllarda petrolün artan önemi sonrasında deniz yoluyla transferinin büyük miktarlara ulaşması ve önemli deniz kazaları sonrasında, uluslararası toplum tarafından deniz çevresinin korunmasına ilişkin düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Günümüzde, uluslararası sözleşmelerin yanı sıra belirli bir bölgede deniz kirliliğinin tüm kaynaklarının ele alındığı bölgesel düzeyde birçok sözleşme imzalanmış bulunmaktadır.⁴²²

421 Nuhoğlu, Ünver. op.cit., s.11-12.

422 a. Akdeniz: 1976 tarihli "Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme", (Barcelona Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution, 16 Şubat 1976) (1976) 15 ILM 290. Sözleşmeye Türkiye de taraftır. Bkz. RG Tarih: 12 Haziran 1981, Sayı: 17368; b. Karadeniz: 1992 tarihli "Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi", (Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution, 21 Nisan 1992 Bükreş). (1993) 32 ILM 1110. Sözleşmeye Türkiye de taraftır. Bkz. RG Tarih: 6 Mart 1994, Sayı: 21869; c. Baltık denizi: 1974 tarihli "Baltık Deniz Alanı Çevresinin Korunmasına İlişkin Sözleşme", (Helsinki Convention for the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 22 Mart 1974) (1974)13 ILM 546. 1992 yılında yeni bir sözleşme daha yapılmış ve 2000 yılında yürürlüğe girmiştir; d. İran ve Umman Körfezi: 1978 tarihli "Deniz Çevresinin Kirlenmeden Korunmasında İşbirliği (Kuveyt) Sözleşmesi", (Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, Kuveyt, 24 Nisan 1978). (1978) 17 ILM 511; e. Batı Afrika: 1981 tarihli "Batı ve Orta Afrika Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesinde İşbirliğine İlişkin Sözleşme", (Abidjan Convention for Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region, 23 Mart 1981). (1981) 20 ILM 746; f. Güneydoğu Pasifik: 1981 tarihli "Güney Doğu Pasifik Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunmasına İlişkin Sözleşme", (Lima Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of South East Pacific, 12 Kasım 1981); g. Kızıl Deniz ve Aden Körfezi: 1982 tarihi "Kızıl Deniz ve Aden Körfezi Deniz Çevresinin Korunmasına İlişkin Cidde Bölgesel Sözleşmesi", (Jeddah Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment, 14 Şubat 1982); h. Karayipler: 1983 tarihli "Daha Geniş Karayipler Deniz Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesine İlişkin Sözleşme", (Cartagena Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean, 24 Mart 1983). (1983) 22 ILM 227; i. Doğu Afrika: 1985 tarihli "Doğu Afrika Bölgesi Deniz ve Kıyı Çevresinin Korunması, İdaresi ve Geliştirilmesine İlişkin Nairobi Sözleşmesi",

a. 1954 Tarihli OILPOL Sözleşmesi

Gemi kaynaklı kirlilik konusunda birçok kıyı devleti tarafından karasularında gemi kaynaklı kirleticilerin boşaltılmasını yasaklayan millî düzenlemeler yapılmasına rağmen, 1954 tarihli Petrolün Sebep Olduğu Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (OILPOL) Sözleşmesi'nden⁴²³ önce herhangi bir milletlerarası sözleşme imzalanmamıştır.

Sözleşme, kıyı devletlerinin kendi egemenliğine tabi deniz alanlarının kirliliğe karşı korunmasını amaçlamakta olup; gemilerin işletilmesinden kaynaklanan petrol ve türevlerinin boşaltılmasına belirli sınırlar getiren kurallar öngörmüştür. Sözleşmeye göre, kıyı devleti yapmış olduğu düzenlemeleri kendi egemenliğine tabi deniz alanlarında uygulama yetkisine sahiptir. Karasularının ötesindeki deniz alanlarında ise uygulama yetkisi bayrak devletininindir. Karasularının ötesinde meydana gelen ihlaller sonucu kıyı devletinin karasularının etkilenmesi durumunda bile sözleşmeye göre kıyı devletinin ihlale ilişkin olarak bayrak devletine bildirimde bulunma dışında bir imkanı yoktur. Bayrak devleti, gemi hangi deniz alanında olursa olsun, sözleşmedeki hükümete riayet edilmesinin sağlanması ve gemi kaynaklı petrol kirliliğinin önlenmesi amacıyla, ilgili hükümleri ihlal eden gemilere yaptırım uygulayacak her türlü düzenleme yapma yetkisine sahip olacaktır. Bayrak devletinin belirleyeceği cezaların kendi karasularındaki ihlaller için belirlediği cezalarla aynı sertlikte ve caydırıcılıkta olması gerekmektedir (OILPOL Sözleşmesi, m.VI/2). Sözleşmede ayrıca gemilerin sözleşme hükümlerini ihlal etmesi durumunda, devletlerin bayrak devletinden söz konusu ihlali araştırmasını isteme ve yeterli kanıt bulunması durumunda da, mümkün olan en kısa sürede geminin kaptanı veya donatanından

(Nairobi Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region, 21 Haziran 1985); j. Güney Pasifik: 1986 tarihli “Güney Pasifik Bölgesi Çevresi ve Doğal Kaynakların Korunmasına İlişkin Sözleşme”, (Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region, 25 Kasım 1986) 26 ILM 41 (1987).

423 International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil), Sözleşmenin imza tarihi: 12 Mayıs 1954; yürürlüğe giriş tarihi: 26 Temmuz 1958; Sözleşmenin metni için bkz.327UNTS3; <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html>. Erişim Tarihi: 20 Haziran 2008.

gerekli hukuki işlemleri yapmasını ve işlemlerin sonucundan kendisine haber verilmesini isteme hakkı olduğu belirtilmiştir (OILPOL Sözleşmesi, m.X). İhlalin gerçekleşip gerçekleşmediğini tayin etmede bayrak devletinin kendi kanunlarına başvurması öngörülmüştür (OILPOL Sözleşmesi, m.IV/1). Bayrak devletinin yeterli delil elde etmesi durumunda gemi hakkında kovuşturma yapması ve kovuşturmanın sonuçlarını IMO'ya ve ihlalle ilgili bildirimde bulunan devlete bildirmesi gerekecektir (OILPOL Sözleşmesi, m.X/2).

Sözleşme tüm petrol türlerini kapsamamaktadır. Dayanıklı olmayan petrol türleri sözleşmenin kapsamı dışında tutulmuştur. Sözleşmeye göre; petrol deyimi, ham petrol, akaryakıt (fuel-oil), ağır dizel yağı ve gres yağını ifade etmektedir (OILPOL Sözleşmesi, m.I/1). Sözleşmede 1962, 1969 ve 1971 yıllarında çeşitli değişiklikler yapılmıştır. 1954 OILPOL Sözleşmesine, 1967 tarihli Torrey Canyon kazası sonrasında milletlerarası toplumun kaygılarının arttığı bir dönemde 1969 değişiklikleri⁴²⁴ getirilmiştir. Açık deniz dahil olmak üzere tüm deniz alanlarında kural olarak gemilerden yapılacak tüm petrol ve türevlerinin boşaltılması yasaklanmıştır (OILPOL Sözleşmesi, m.III). 1971 değişiklikleri ile tankerlerin tank boyutlarına sınırlama getirilerek, herhangi bir kaza olasılığına karşı denize sızabilecek petrol miktarının azaltılması amaçlanmıştır.⁴²⁵

Sözleşme ile 500 gros tonun üzerindeki gemilerin çoğu için karadan 50 mil uzaklıktaki tüm deniz alanlarında (OILPOL Sözleşmesi, md. III, Ek-A). petrol boşaltımı yapılması yasaklanmaktadır. Bazı özel deniz alanlarında yasak kapsamı 50 milden daha geniş olarak belirlenmiştir. Yasak kapsamı, Pasifik Okyanusu'nun Avustralya kıyılarında 150 mil, Kuzey Denizi'nde, Adriyatik Denizi'nde Atlantik Okyanusu'nun kuzey doğusunda ise 100 mil olarak belirlenmiştir.⁴²⁶

Sözleşmenin ilk halinde boşaltma kurallarının yalnızca taraf devletlerden herhangi birinin ülkesinde tescil edilmiş gemilere uygulanacağı belirtilmiştir. Ayrıca 500 gros tonun

424 Bkz. 1140 UNTS 340, 9 ILM 1 (1970). Bu değişiklik 20 Ocak 1978'de yürürlüğe girmiştir.

425 11 ILM 267 (1972).

426 Okur, op.cit., s.102.

altındaki tüm gemiler, balina avcılığı yapan gemilerle, Kuzey Amerika'nın büyük göllerinde ulaşım yapan tüm gemiler sözleşmenin kapsamı dışında tutulmuştur (OILPOL Sözleşmesi, md.II). Sözleşmenin uygulama kapsamındaki gemilere, "Petrol Kayıt Defteri" tutmaları gerekliliği getirilmiştir (OILPOL Sözleşmesi, m.IX).

Sözleşmede, milyonda yüz kısımdan (100 ppm) fazla yağlı madde içeren petrol ve türevinin denize boşaltılması yasaklanmıştır (OILPOL Sözleşmesi, md. III/1). Tanker dışındaki gemilerin de söz konusu miktarın üzerindeki petrol ve türevlerini mümkün mertebe karadan uzakta boşaltması gerekmektedir. Tanker dışındaki gemilerin petrol ve türevlerinden birini içeren karışımlarını boşaltabileceği alım tesislerinin bulunmadığı bir limana doğru ilerlemesi halinde söz konusu yasak uygulanmayacaktır (OILPOL Sözleşmesi, md. III/2). Sözleşmeye göre bu tür bir hareket geminin bayrak devletinin kanunlarına göre cezalandırılacak bir suç teşkil etmektedir (OILPOL Sözleşmesi, md. VI/1).

Sözleşmede, a. Geminin güvenliği, gemiye veya yüke zarar verilmesinin önlenmesi, denizde can kurtarma için gerekli ise, yasaklama alanları içinde dahi boşaltma yapılabileceği; b. Kaçınılmaz sebeplerle petrol sızması ile yük veya yakıt tankerlerinin temizliğinden sonra arta kalan tortuların boşaltılabileceği (OILPOL Sözleşmesi, m.IV/1) hususları, öngörülen yasaklamaların istisnaları olarak belirlenmiştir. Ayrıca, sözleşmedeki hiçbir hükmün sözleşmenin ilgili olduğu konularda, taraf devletlerin kendi yetkileri altındaki sularda tedbir alma yetkisinin sınırlanması ya da genişletilmesi anlamına gelmeyeceği ifade edilmiştir (OILPOL Sözleşmesi, m.XI).

b. Açık Deniz Sözleşmesi

1958 tarihli I. Deniz Hukuku Konferansı sonunda imzalanan dört sözleşmede deniz çevresinin korunmasına ilişkin fazla bir hüküm yer almamıştır. ADS ile, her devlete, gemilerden veya borulardan petrol boşaltılması yoluyla ya da deniz yatağı ve toprak altının işletilmesi ve araştırılmasından kaynaklanan deniz kirliliğini önleyecek düzenlemeleri, konuyla ilgili antlaşma hükümlerini dikkate almak surtiyle hazırlama yükümlülüğü getirilmiştir (ADS, m.24). Sözleşme, her devletin yetkili milletlerarası örgütler tarafından

getirilen standartları veya düzenlemeleri dikkate alarak radyoaktif artıklarla denizin kirlenmesini önleyecek tedbirleri alması gerektiğini öngörmektedir (ADS, m.25). Maddede, tüm devletlerin denizin veya havanın radyoaktif veya diğer zararlı maddelerle kirlenmesini önleyecek tedbirleri alırken, yetkili milletlerarası örgütlerle işbirliği yapmaları da istenmektedir.

c. 1972 Tarihli BM İnsan Çevresi Konferansı

Deniz kirliliği ve diğer çevre sorunlarına ilişkin olarak 5-16 Haziran 1972 tarihinde Stockholm’de, milletlerarası toplumun çevre sorunlarını ele aldığı ilk önemli girişim olarak kabul edilen Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı toplanmıştır. Konferans sırasında çevre hukuku açısından büyük önem taşıyan “İnsan Çevresine Dair Bildirge” (Stockholm Bildirgesi) ve Eylem Planı kabul edilmiştir. Konferans, UNEP’in kurulmasının esası olan 1997 (XXVII) Sayılı Birleşmiş Milletler Genel Kurul Kararı’nın kabul edilmesinde büyük rol oynamıştır. Stockholm Bildirgesi’nde, insan sağlığı için tehlike oluşturabilecek, deniz canlılarına ve deniz çevresine zarar verebilecek maddelerle denizlerin kirlenmesinin önlenmesi amacıyla devletlerin gerekli tedbirleri almaları gerektiği belirtilmiştir (7. ilke). Söz konusu bildirgede, devletlerin kendi yetki ve kontrolleri altında meydana eylemlerin, diğer ülkelere ya da devletlerin millî yetki alanlarının ötesindeki çevreye zarar vermesini önlemeleri gerektiği ifade edilmiştir (21. ilke). Bu ilke, çeşitli Birleşmiş Milletler kararlarında, Birleşmiş Milletler Çevre Programı’nın (UNEP) ilkelerinde ve BMDHS gibi birçok milletlerarası sözleşmede de yer almıştır.⁴²⁷

d. MARPOL 73/78

1954 tarihli OILPOL Sözleşmesi bazı değişikliklerle geliştirilmiş, ancak bunların bir bölümü yürürlüğe girmemiş, yürürlüğe girmiş olanlar da yetersiz kalmıştır. 1973 yılında Londra’da toplanan Deniz Kirliliği Hakkında Milletlerarası Konferans⁴²⁸ sonucunda,

⁴²⁷ Okur, op.cit., s.88.

⁴²⁸ Konferans 8 Ekim-2 Kasım 1973 tarihleri arasında yapılmıştır.

“Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (MARPOL)” imzalanmıştır.⁴²⁹ MARPOL Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği andan itibaren taraf devletler açısından 1954 OILPOL Sözleşmesi’nin yerine geçmiştir (MARPOL Sözleşmesi m.IX/1). Her iki Sözleşmeye taraf olan devletler açısından MARPOL Sözleşmesi’nin hükümleri üstün olmakla birlikte, OILPOL Sözleşmesi’ne taraf olup da MARPOL Sözleşmesi’ne taraf olmayan devletler açısından OILPOL Sözleşmesi’nin bağlayıcılığı devam etmektedir.⁴³⁰

Deniz kirliliğine neden olan faktörlerin başında gelen iradi boşaltmalar konusunda detaylı düzenlemeler getiren ve 1978 yılında yapılan değişmelerle MARPOL 73/78 adını alan sözleşmesinin kapsamı yalnızca petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirlilik ile sınırlı değildir. Sözleşme eklerinde, petrol, zararlı kimyevi maddeler, ambalajlı zararlı maddeler, çöp ve kanalizasyon boşaltımı ile ilgili düzenlemelere yer verilmektedir.⁴³¹

MARPOL Sözleşmesinin altı Eki bulunmaktadır.⁴³² Sözleşme, savaş gemileri ve gayri ticari amaçlı devlet gemileri dışında, sözleşmeye taraf devletlerin bayrağını taşıyan ya da taraf devletin yetkisi altında faaliyette bulunan -deniz ortamında çalışan sabit ve yüzer platformlar da dahil- tüm gemilere uygulanmaktadır (MARPOL 73/78, md. 3/1).

429 “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships”; İmza tarihi: 2 Kasım 1973, 12 ILM 1319. Sözleşme hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş, daha sonra 1978 tarihli Protokole eklenen değişikliklerle yürürlüğe girmiştir. Bu sebeple sözleşme “MARPOL 73/78” olarak adlandırılmaktadır. (The Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 17 Şubat 1978), 17 ILM 546. Yürürlüğe giriş tarihi: 2 Ekim 1983. Türkiye sözleşmeye 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile taraf olmuştur. Ancak sözleşmenin III., IV. ve VI. Eklerine taraf değildir. Bkz. RG: Tarih: 24 Haziran 1990, Sayı: 20558.

430 Abdullayev, op.cit., s.55.

431 Zeynep Özkan, “Gemilerin Yol Açtığı Deniz Kirliliği”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, s.88.

432 Ek I- Petrol ve türevleri ile deniz kirliliğinin önlenmesi; Ek II- Dökme halindeki zehirli sıvı maddelerin kontrolü; Ek III- Paketli şekilde (ambalajlı, konteyner, tank veya vagonla) taşınan zararlı maddelerle deniz kirliliğinin önlenmesi; Ek IV- Gemilerden boşaltılan kanalizasyon atıkları yoluyla oluşan kirliliğin önlenmesi; Ek V- Gemilerden atılan çöpler dolayısıyla oluşan kirliliğin önlenmesi; Ek VI- Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi.

Sözleşmenin 1'inci Ekinde, petrol ile denizin kirletilmesinin önlenmesine yönelik kurallar yer almaktadır. Söz konusu kurallar ile, gemiler tarafından petrol ve petrollü karışımların denize boşaltılması bazı şartlara bağlanmıştır. Petrol tankerleri dışındaki gemiler, özel alanlar dışında ve kıyidan 12 mil açıkta seyredirken boşaltma yapabileceklerdir. Bu durumda, atılan sıvının içinde bulunan petrol miktarının bir milyonda 100 oranından az olması gerekmektedir ve geminin petrol boşaltma izleme ve kontrol sistemlerinin petrollü su ayırması yapan cihazların petrol filtresinin çalışıyor olması şartı getirilmiştir (MARPOL 73/78, EK 1, Kural 9). Petrol ve petrollü karışımların tankerler tarafından denize boşaltılabilmelerinin daha sıkı şartlara bağlandığı Sözleşmede, tankerlerin seyredirken özel alanların⁴³³ dışında ve karadan 50 milden daha uzak olduğu zamanlarda boşaltma yapabilecekleri öngörülmüştür. Sözleşmeye göre, boşaltılan karışımın içinde bulunan petrolün anlık boşaltım miktarı her deniz mili için 60 litreyi, toplam boşaltım miktarı ise, kalıntının ait olduğu toplam yük miktarının belli bir oranını geçmemektedir (MARPOL 73/78, EK 1, Kural 9).

Sözleşme, tanker ve diğer gemiler için, “kirlenmeyi önlemeye ilişkin donanımına sahip olma” yükümlülüğü getirmektedir. Ham petrol yıkama donanımı, ayrılmış safra tankları ve petrol ve türevleri ile karışık suyu ayırma ve süzme sistemleri ile ilgili düzenlemelere yer verilen sözleşme ile daha güvenli seyrüseferin temini amaçlanmaktadır (MARPOL 73/78, EK I, Kural 13).

Sözleşmede taraf devletlere, sözleşme hükümlerinin ihlal edilmesi halinde uygulanacak cezai yaptırımların kendi iç mevzuatlarında düzenlenmesi yükümlülüğü getirilmiştir (MARPOL 73/78, m.4). Ayrıca, ihlallerin tespitine ilişkin olarak gerekli tüm önlemlerin alınması, delillerin toplanması ve sözleşme hükümlerinin uygulanması konusunda taraflara işbirliği yapma yükümlülüğü getirilmiştir (MARPOL 73/78, m.6/1).

433 Özel alanlar; atıkların dağılmasının zor olacağı kapalı denizlerdir. Bunlar, Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz ve Körfezlerdir (MARPOL 73/78, EK 1, Kural 10). Akdeniz alanı, içinde yer alan körfezler ve denizler dahil olmak üzere Akdeniz'in tümü olarak tanımlandığından, Marmara Denizi ve Boğazlar, Sözleşmeye göre özel alan statüsündedir. Söz konusu alanlarda tüm tankerler ve 400 Gross tonun üzerindeki tüm gemilerin boşaltım yapmaları yasaklanmıştır. 400 Gross tonun altındaki gemilerin boşaltım yapmaları ise, sıkı şartlara bağlanmıştır.

Sözleşmede liman devletlerine önemli yetkiler tanınmış olmakla birlikte, bayrak devleti yetkisinin üstünlüğü muhafaza edilmiştir. Sözleşme ile kolay bayrak altında çalışmak, geçmişe göre daha az avantajlı hale getirilmiştir. Sözleşme uyarınca, bayrak devleti, ihlalin meydana geldiği yere bakılmaksızın kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili her türlü düzenleme yetkisine sahip olacaktır. Bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemilerin sözleşme hükümlerini ihlal ettiğinin bildirilmesi üzerine, kendisine sunulan delilleri yeterli bulması durumunda, ihlalin meydana geldiği yere bakılmaksızın bu gemilere karşı yasal yollara başvurmak zorundadır (MARPOL 73/78, m.6/4). Bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilerin ihlalleri için öngöreceği cezaların, ihlalin meydana geldiği yere bakılmaksızın eşit seviyede ve caydırıcılıkta olması gerekmektedir (MARPOL 73/78, m.4/4). Bayrak devletinin ihlalde bulunan gemiyle ilgili yaptığı işlemler ve aldığı tedbirler hakkında, kendisine bildirimde bulunan devlete ve IMO'ya bilgi vermesi gerekmektedir (MARPOL 73/78, m.4/3 ve m.6/4).

Gemilerden yapılan boşaltmaya ilişkin olarak, ihlalle ilgili bir delili olan devlet MARPOL Sözleşmesi'ne göre, kendisi işlem yapamamaktadır. Bu devletin, ihlali, gerekli işlemleri yapması için bayrak devletine bildirmesi gerekmektedir. Liman devleti bir geminin kendi limanı ya da açık kıyı terminallerinde boşaltma ihlalinde bulunup bulunmadığını tespit etmek amacıyla gemiyi denetleyebilecektir. Liman devleti boşaltma ihlali yapıldığını tespit ederse bu durumu, gerekli işlemleri yapması için bayrak devletine bildirecektir. Bayrak devletine başvurulması durumunda, eğer bayrak devleti ihlale ilişkin yeterli delil olduğuna karar verirse, o zaman bayrak devletinin araştırma yapma ve hukuki işlem başlatma konusunda yükümlülüğü olacaktır (MARPOL 73/78, m.6).

Bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan ya da kendi yetkisi altında faaliyet gösteren gemilere, geminin incelenmesinin ardından "Petrol Kirliliğinin Önlenmesi İçin Milletlerarası Belge (1973)" verecek ve gemilerin bu belgeye uygun olup olmadığını düzenli aralıklarla denetleyecektir (MARPOL 73/78, EK-I, 5.Kural). Sözleşmeye taraf bir devletin limanında bulunan ve "Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Belge"yi taşımak zorunda olan bir gemiyi, liman devleti görevlilerinin denetleme yetkisi bulunmaktadır. Liman devleti geminin fiziki denetimini yaptıktan sonra ihlal tespit etmesi üzerine geminin

limana girmesine ya da limandan ayrılmasına izin vermezse; bu durumu derhal geminin bayrak devletinin konsolosluğuna ya da diplomatik temsilcisine bildirmelidir. Liman devletinin yetkisi kural olarak gemide geçerli bir belge olup olmadığını denetlemekle sınırlıdır. Gemide geçerli bir belge bulunamazsa veya geminin ya da teçhizatının mevcut durumunun belge ile önemli ölçüde uyuşmadığına inanmak için açık gerekçeler varsa; yetkililer geminin fiziki denetimini yapabilirler. Eğer denetim sonucunda geminin deniz çevresi için makul olmayan bir zarar tehlikesi teşkil etmeden seyrüsefer edemeyeceğine dair olan şüphe artarsa; liman devleti geminin söz konusu eksiklikler giderilmeden yola çıkmamasını sağlamak zorundadır. Bununla birlikte gemiye en yakın tamir tersanesine gitmesi amacıyla yola çıkma izni verilebilir. Liman devletinin sözleşme hükümlerini uygularken, sözleşmeye taraf olmayan devletlerin gemilerine daha hoşgörölü muamelede bulunmaması gerekmektedir (MARPOL 73/78, m.5). Liman devleti yetkilerini kullanırken, gemilerin usulsüz şekilde geciktirilmesi ya da alıkonulmasından kaçınmak zorundadır. Uygulama tedbirleri gemilerin usulsüz şekilde geciktirilmesine ya da seferden alıkonulmasına sebep olmuşsa, söz konusu gemiler uğradıkları kayıp ve zararlar için tazminata hak kazanırlar (MARPOL 73/78, m.7).

e. BMDHS’nde Deniz Çevresinin Kirletilmesinin Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler

BMDHS, devletlerin deniz çevresini korumak ve muhafaza etmek yükümlölüğünü evrensel boyutta zikreden ilk çok taraflı milletlerarası sözleşme olmuştur.

Sözleşmede;

a. Deniz çevresinin kirlenmesi; “canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değıştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi” (BMDHS m.1/4),

b. Suya batırma⁴³⁴ ise; “a) Suya batırma: i. Atıkların veya diğer maddelerin, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması; ii. Gemilerin, uçakların, platformların ve diğer suni yapıların denizde bilerek batırılmasıdır. b) Suya batırma kavramı aşağıdakileri kapsamamaktadır: i. Gemilerin, uçakların, platformların ve denizlerdeki diğer yapıların ve bunların teçhizatının normal olarak işletilmesi sırasında doğrudan veya dolaylı olarak ortaya çıkan atık veya diğer maddelerin boşaltılması; bununla beraber, bu maddelerin yok edilmesi için kullanılan gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya denizlerdeki diğer yapılarda taşınan veya bunlara aktarılan atıklar veya diğer maddeler veya yukarıda zikredilen atık ve diğer maddelerin bu gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya yapılarda işleme tabi tutulmaları sonucu ortaya çıkan atık veya diğer maddeler bunun dışındadır; ii. İşbu Sözleşme’nin amaçlarına aykırı olmamak şartıyla, maddelerin salt yok edilme amacı dışında depo edilmesi.” (BMDHS m.1/5) şeklinde tanımlanmıştır.

Deniz çevresinin korunması konusundaki düzenlemeler Sözleşmenin 12. Kısımında yer almaktadır. Ancak zararsız geçiş, münhasır ekonomik bölge, kapalı denizler ve sahaya ilişkin bölümlerinde de bu konuda düzenlemelere rastlamaktayız. Bu kapsamda Sözleşmede; a. Kıyı devletinin, sözleşme hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve kıyı devletinin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azalması ve kontrol altına alınmasını kapsayan kanun ve kurallar kabul edebileceği (BMDHS m.21), b. Münhasır ekonomik bölgede kıyı devletinin, deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusunda yetkili olduğu (BMDHS m.56) ve c. Kapalı veya yarı kapalı bir denize sahil olan devletlere, deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin haklarının kullanılması ve

434 Evrensel düzeyde suya batırmayla ilgili temel milletlerarası sözleşme, Londra’da imzalanan 1972 tarihli “Atıkların ve Diğer Maddelerin Suya Batırılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi”dir (1972 London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter. İmza tarihi: 29 Aralık 1972; Yürürlüğe giriş tarihi: 3 Ağustos 1975. Sözleşme metni için bkz. 11 ILM 1291. Sözleşme için ayrıca bkz. http://www.imo.org/home.asp?topic_id=1488. Erişim Tarihi: 20 Haziran 2008).

yükümlülüklerinin yerine getirilmesini koordine etmek amacıyla aralarında işbirliğinde bulunmaları yükümlülüğü getirildiği (BMDHS m.123) ifade edilmiştir.

Sözleşmenin 12. Kısımında deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için Devletlerin; a. Gerekli olan ve Sözleşmeye uygun tüm tedbirleri alacakları ve bu konudaki politikalarını uyumlu hale getirmek için çaba sarfedecekleri (BMDHS m.194/1), b. Yetki ve kontrolleri altındaki faaliyetlerin kirlenme yoluyla diğer devletlere veya çevrelerine zarar vermeyecek şekilde yürütülmesini ve kontrolleri altındaki olay ve kazalardan ileri gelen kirlenmenin, Sözleşmeye uygun şekilde egemen haklar kullandıkları alanların ötesine yayılmasını sağlayacak önlemleri alacakları (BMDHS m.194/2), c. Sözleşme ile uyumlu uluslararası kuralları, standartları ve tavsiye edilmiş uygulama ve prosedürlerin formüle edilmesi ve geliştirilmesi aşamalarında, küresel seviyede ve uygun olduğu takdirde bölgesel seviyede işbirliği yapacakları (BMDHS m.197), d. Nehir, haliç, boru hatları ve boşaltma tesisleri de dahil olmak üzere, kara kaynaklı deniz çevresi kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için, uluslararası alanda kabul edilen kuralları, standartları ve tavsiye edilen uygulamaları ve prosedürleri dikkate alarak kanun ve düzenlemeler yapacakları (BMDHS m.207/1), e. Deniz çevresinin boşaltma (damping) yoluyla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için kanunlar ve düzenlemeler yapacağı (BMDHS m.210/1), f. Gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi için, uluslararası kuralları ve standartları tesis edecekleri, gereken yerlerde, kıyılar da dahil olmak üzere, deniz çevresini kirlitebilecek ve kıyı devletlerinin ilgili menfaatlerine kirlenme yolu ile zarar verecek kaza tehditlerini asgariye indirecek routing sistemlerinin benimsenmesini kolaylaştıracakları (BMDHS m.211/1), g. Kendi bayraklarını taşıyan ve kendi ülkesinde tescil edilmiş gemilerden, karasularında zararsız geçiş haklarını kullanan yabancı gemilerden kaynaklanan ve münhasır ekonomik bölgesinde deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için, kanun ve düzenlemeler yapabileceği (BMDHS m.211/2, 4 ve 5), h. 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 kanun ve düzenlemeler yapacağı (BMDHS m.212/1) belirtilmiştir.

Liman devletleri, limanlarında veya açık-kıyı terminalinde bulunan bir gemiden yapılan ve uluslararası kural ve standartları ihlal eden boşaltma dolayısıyla soruşturma yapabilecek ve deliller haklı kıldığı takdirde dava açabilecektir. Diğer bir devletin iç sularında, karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde gerçekleştirilen boşaltma ihlali ile ilgili olarak liman devleti tarafından dava açılmayacaktır. Ancak, a. Diğer bir devletin, bayrak devletinin veya ihlal sonucu zarar gören devletin talep etmesi durumunda ya da b. İhlalin, liman devletinin iç suları, karasuları veya münhasır ekonomik bölgesinde bir kirlenmeye sebep olması ya da kirlenmeye sebep olma ihtimalinin olması halinde dava açılabilir (BMDHS m.218/1 ve 2).

Kıyı devletleri, karasularında seyreden bir geminin geçiş esnasında gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine ilişkin kanun ve düzenlemelerini ihlal ettiğine inanmak için açık sebepler olması halinde, geminin fiziksel incelemesini yaptırabilecek ve kanıtların haklı kıldığı durumlarda, gemiye el koyulması da dahil olmak üzere hukuki işlemleri başlatabilecektir (BMDHS m.220/2).

Kıyı devletleri, münhasır ekonomik bölgelerinde deniz çevresinin korunmasına ilişkin ulusal veya uluslararası düzenlemeleri ihlal ettikten sonra iç sularına giren gemiler hakkında hukuki işlem yapabileceklerdir. 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 yönünde 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 (BMDHS m.220/3-5). Münhasır ekonomik bölgede ağır ve açık ihlal sonucu, kıyı bölgesindeki kaynaklara ciddi zararlar verildiği veya büyük bir zarar tehlikesinin yaratıldığı yolunda açık kanıtlar bulunması durumunda, gemi

hakkında geminin alıkonulması dahil, her türlü hukuki işlem yapılabilir (BMDHS m.220/6).

Yabancı gemilere karşı icra yetkisinin kullanılması, sadece resmi memurlar veya savaş gemileri, askeri uçaklar ya da hükümet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilen ve o maksatla görevlendirilmiş olan diğer gemiler veya uçaklar tarafından gerçekleştirilebilir (BMDHS m.224).

Bayrak devletin ilk soruşturmanın açıldığı tarihten itibaren altı ay içerisinde ilgili gemi hakkında ceza davasını açmış olması durumunda kıyı devleti ceza davasını askıya almakla yükümlüdür. Ancak düzenlemede, kıyı devletin ihlalden dolayı büyük bir zarara uğraması veya bayrak devletin aykırı hareket eden gemileri hakkında ilgili uluslararası kuralları ve standartları etkin biçimde uygulamak yükümlülüğüne ısrarla uymaması durumları hariç tutulmuştur (BMDHS m.228/1). Deniz çevresinin kirletilmesine ilişkin ihlalin meydana geldiği tarihten itibaren üç yılın geçmesinden sonra yabancı gemiler hakkında ceza davası açılmayacaktır (BMDHS m.228/2). BMDHS'nin 228. maddesinde yer alan düzenlemeler, deniz çevresinin kirletilmesi nedeniyle ortaya çıkan bir kayıp veya zarar talebi ile ilgili olarak hukuk davalarının açılmasını etkilemeyecektir (BMDHS m.229). Dolayısıyla, deniz çevresinin kirletilmesinden dolayı uğranılan zararın tazmini amacıyla açılacak tazminat davalarının kıyı devleti tarafından askıya alınması gerekmeyecektir.⁴³⁵

Sözleşmede yer alan hükümler, deniz çevresinin kirlenmesinden kaynaklanan herhangi bir kayıp ya da zarar talebi ile ilgili olarak hukuk davalarının açılmasını etkilemeyecektir (BMDHS m.229). Sözleşmede devletlerin icra tedbirlerini uygularken ortaya çıkabilecek hukuki sorumluluğu konusunda yapılan düzenlemede; alınan tedbirlerin hukuka aykırı olması durumunda veya tedbirlerin makul olma sınırını aşması halinde, devletlerin, alınan tedbirlerden doğan zarar ve kayıplardan hukuken sorumlu olacakları ifade edilmiştir. Devletler, bu gibi zarar veya kayıp sebebiyle kendi mahkemelerinde dava açma imkanını sağlayacaklardır (BMDHS m.232).

435 Kuran, op.cit., s.270.

BMDHS hükümlerine göre, deniz çevresinin kirlenmesine yol açan faaliyetlerde hukuki sorumluluk için eylemin maddi unsurunun yanı sıra ayrıca manevi unsur (kasıt⁴³⁶) aranmaktadır. Deniz kirlenmesine sebep olan eylem ve faaliyetlerden doğan zararların tazmin edilmesine ilişkin davalarda kastın ispat edilmesi gerekmektedir. Kastın mevcudiyetinin ispat edilmesi uygulamada oldukça zor olduğundan, sözleşmede yer alan düzenlemenin deniz çevresinin korunması amacına hizmet etmesi oldukça zordur. Kusursuz sorumluluk ilkesinin kabul edilerek sonuca bakılmak suretiyle kasıt olmasa dahi sorumluluğun tesis edilmesinin sözleşmenin amacına daha uygun olacağını değerlendirmekteyiz.⁴³⁷

Geminin serbest bırakılması, derhal teminat verilmesi veya diğer uygun mali güvenceler verilmesi durumunda mümkün olabilecektir (BMDHS m.226/1-b). İlgili mahkemeler, karasularının ötesindeki deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi nedeniyle, sadece para cezasına hükmedebileceklerdir (BMDHS m.230).

2. Deniz Çevresinin Korunmasına Yönelik Türk Mevzuatı

Çevrenin kirletilmesi suçuna ilişkin cezalar, TCK'nun 181. ve 182. maddelerinde düzenlenmiştir. Söz konusu Kanunun 181. maddesinde; “İlgili kanunlarla belirlenen teknik usullere aykırı olarak ve çevreye zarar verecek şekilde, atık veya artıkları toprağa, suya veya havaya kasten veren kişi, altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.” (TCK m.181.1) Kanunun 182. maddesinde ise, çevrenin taksirle kirletilmesi suçuna ilişkin ceza düzenlenmiştir. Madde hükmüne göre; “Çevreye zarar verecek şekilde, atık veya artıkların toprağa, suya veya havaya verilmesine taksirle neden olan kişi, adlî para cezası ile cezalandırılır. Bu atık veya artıkların, toprakta, suda veya havada kalıcı etki bırakması hâlinde, iki aydan bir yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.” Aynı maddenin 2. fıkrasında ise; insan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların ortaya çıkmasına, üreme yeteneğinin körelmesine, hayvanların veya bitkilerin doğal özelliklerini değiştirmeye neden

436 Bilerek ve isteyerek kirlenmeye sebep olmak.

437 Kuran, op.cit., s.266.

olabilecek niteliklere sahip olan atık veya artıkların toprağa, suya veya havaya taksirle verilmesine neden olan bir kişinin, bir yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı belirtilmiştir (TCK m.182.2).

Ülkemizde deniz kirliliğinin ve deniz kazalarının önlenmesine yönelik düzenlemeler; 2872 sayılı Çevre Kanunu, deniz kazalarının mali sorumluluğu konusunda Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin hükümleri ile 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanundur.⁴³⁸

a. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Çevre Kanununda,⁴³⁹ çevrenin korunması, “Çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünü” olarak tanımlanmıştır (Çevre Kanunu, m.2). Kanunda, başta idare, meslek odaları, birlikler ve sivil toplum kuruluşları olmak üzere herkesin, çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi ile görevli olup bu konuda alınacak tedbirlere ve belirlenen esaslara uymakla yükümlü bulundukları belirtilmiştir (Çevre Kanunu, m.3/a).

Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumlu olacaklardır.⁴⁴⁰

Çevre Kanununda, Türkiye sahillerinde, karasuları ile içsuları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezler, tabi ve suni göller ile akarsularda kirletme yasağına uymayan gemiler ve deniz vasıtalarına para cezası verilmesi öngörülmüştür. Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleriyle Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelikte de bu alanlara ilave

⁴³⁸ Kuran, op.cit., s.265.

⁴³⁹ 2872 sayılı Çevre Kanunu, 09.08.1983 tarihinde kabul edilerek, 11.08.1983 tarih ve 18132 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır.

⁴⁴⁰ Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır, Çevre Kanunu, m.28.

olarak kirletme ve boşaltma yasağı, serbest ve münhasır bölgeleri de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Kirletme yasağını ihlal eden gemilere uygulanacak olan para cezası miktarları, gemilerin tonajına göre belirlenmektedir (Çevre Kanunu m.22). Belirlenen para cezalarında, getirilen yasakların ihlal derecesi ve kirlilik oranı açılarından ayrıma gidilmemektedir. Denize atılan maddeler için sabit cezalar uygulanmaktadır. Uygulanacak olan para cezası miktarları, Çevre Bakanlığı tarafından düzenlenen Genelgelerde belirlenmektedir.

Kanunda, her türlü atık⁴⁴¹ ve artığın, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama⁴⁴² verilmesi, depolanması, taşınması, uzaklaştırılması ve benzeri faaliyetlerde bulunulması yasaklanmıştır (Çevre Kanunu, m.8). Kanunda, denizlerde yapılacak balık çiftliklerinin, hassas alan niteliğindeki kapalı koy ve körfezler ile doğal ve arkeolojik sit alanlarında kurulamayacağı ifade edilmiştir (Çevre Kanunu, m.9).

Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten⁴⁴³ veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanacaktır. Ayrıca, kirletenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilecektir (Çevre Kanunu, m.3(g)). Bu kapsamda, çevrenin kirlenmesine neden olan kişilerin sorumluluktan kurtulabilmesi, ancak kirlenmeyi önleme konusunda gerekli her türlü tedbiri almış olduklarını ispat etmeleri halinde mümkün olabilecektir.

441 Kanunda Atık; “Herhangi bir faaliyet sonucunda oluşan, çevreye atılan veya bırakılan her türlü madde” olarak tanımlanmıştır, Çevre Kanunu, m.2.

442 Kanunda Alıcı ortam; “Hava, su, toprak ortamları ile bu ortamlarla ilişkili ekosistemleri” olarak tanımlanmıştır, Çevre Kanunu, m.2.

443 Kanunda Kirleten; “Faaliyetleri sırasında veya sonrasında doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine, ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına neden olan gerçek ve tüzel kişiler” olarak tanımlanmıştır. Çevre Kanunu, m.2.

Çevre Kanunu ve bu Kanunun 24. maddesine dayanılarak çıkarılan “Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleriyle Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik” ile, deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. Çevre Kanunu ile, “Her türlü atık ve artığın çevreye zarar verecek şekilde ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı alıcı ortama verilmesi, depolanması, taşınması, uzaklaştırılması ve benzeri faaliyetlerde bulunulması yasaklanmıştır (Çevre Kanunu, m.8/1). Söz konusu Yönetmelikte ise, şu maddeler, kirletici madde olarak belirlenmiştir: a. Petrol, petrollü karışım ve yağ atıkları, b. Dökme olarak taşınan sıvı maddeler, c. Ambalajlı bir şekilde veya konteynerde, portatif tanklarda veya kara ve demiryolu tank vagonlarında deniz yoluyla taşınan zararlı maddeler, d. Gemi ve deniz vasıtalarından çıkan pis sular, e. Atılan çöpler, katı ve sıvı maddeler.

“Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği” ile de yağ ve petrol atıklarının, sintine ve balast sularının, çöp, evsel veya endüstriyel nitelikli atık suların denize boşaltılması yasaklanmıştır.

b. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

5312 sayılı Kanunun⁴⁴⁴ amacı; a. Acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme⁴⁴⁵ tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi

444 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun; 11.03.2005 tarihli ve 25752 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

445 Kanunda kirlenme; “Olay sonucunda, petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışması” olarak tanımlanmıştır (m.3).

azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale⁴⁴⁶ ve hazırlıklı olma esaslarını, b. Olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, c. Uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını, d. Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin Kanunda belirtilen ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarını belirlemektir (m.1).

Söz konusu Kanunda, Kanun kapsamındaki tüm gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının; olayın meydana gelmesinin önlenmesi, olayın meydana geldiği durumlarda ise zararın azaltılması, giderilmesi, sınırlandırılması amacıyla hazırlıklı olma ve koruyucu önlemler de dahil uluslararası hukukun öngördüğü ve seyir, can, mal ve çevre emniyetinin gerektirdiği yükümlülüklerle ilişkin tüm tedbirleri almakla yükümlü oldukları belirtilmiştir (m.5/1).

Kanunda petrol⁴⁴⁷ ve/veya diğer zararlı maddeleri⁴⁴⁸ taşıyan yabancı bayraklı gemilerin Türk iç suları ve karasularına girişleri konusunda bazı standartlar getirilmiştir. Bu kapsamda, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile ilgili olarak belirlenmiş standartlara uyduğunu, uluslararası kabul görmüş belgelerle ispat edemeyen veya standartlara uymadığı konusunda açık emareler bulunan petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan bu Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler dışında, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmeyeceği; girmiş olan gemilerin ise

446 Kanunda Müdahale; “Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkan kirliliğin neden olacağı zararı azaltmak, gidermek, sınırlandırmak amacıyla icra edilen faaliyetleri veya koruyucu önlemlerin uygulanması” olarak tanımlanmıştır (m.3).

447 Kanunda Petrol; “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) 1. Ekinin 1. Eklentisinde listelenen maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç, rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımı” olarak tanımlanmıştır (m.3).

448 Kanunda Diğer Zararlı Maddeler; “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) 2. Ekinin 2. ve 3. Eklentilerinde listelenmiş maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın deniz ortamına karıştığında kirlenme yaratan radyoaktif maddeler hariç her türlü madde” olarak tanımlanmıştır (m.3).

derhal buralardan çıkartılacağı veya standartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verileceği belirtilmiştir. Bu süre sonunda standartları sağlamadığı tespit edilen gemiler derhal karasuları dışına çıkartılacaktır (m.5/2).

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile ilgili olarak belirlenmiş standartlara uymayan bu Kanun kapsamındaki Türk bayraklı gemiler ise standartları sağlayıncaya kadar bağlanarak seferden yasaklanacaktır. Bu durumdaki gemilerin yükü, gemi veya yük sahibince standartlara uygun başka bir gemiye nakledilecek ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin uygun bir şekilde bertarafı sağlanacaktır (m.5/2).

Kanunda; Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; a. Temizleme masraflarını, b. Koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, c. Canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, d. Bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, e. Geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, f. Özel mallardaki zararları, g. Şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve h. Diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumlu oldukları ifade edilmiştir (m.6).

Gemilerin, 5312 sayılı Kanun kapsamında bir olaya veya kirliliğe neden olacağı veya böyle bir risk oluşturacağı yönünde ciddi şüphelerin bulunduğu durumlarda, Müsteşarlık kesin tespit için gemiyi denetime tâbi tutabilecektir.⁴⁴⁹ Ayrıca Müsteşarlık, bu yetkisini gerekli gördüğü hâllerde ilgili kurum ve kuruluşlara devredebilecektir (m.22).

5312 sayılı Kanunun 24. maddesi ile 2872 sayılı Çevre Kanununun 8,9,12,13,15,20 ve 28.maddelerine dayanılarak, 21.10.2006 tarihinde, Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı

⁴⁴⁹ Kanunun uygulanmasına ilişkin tüm asayiş ve kolluk görevleri Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yerine getirilir (m.22).

Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazminatı Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği⁴⁵⁰ yürürlüğe girmiştir.

C. GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARININ TAZMİNİ

1967 tarihli Torrey Canyon Kazasının ardından IMO'nun öncülüğünde toplanan 1969 tarihli Deniz Kirliliği Zararlarına İlişkin Milletlerarası Hukuk Konferansı sonucunda “1969 tarihli Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme” kabul edilmiştir.⁴⁵¹

Sözleşme, münhasıran taraf bir devletin karasuları dahil olmak üzere ülkesinde meydana gelen kirlilik zararları ile bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan koruma tedbirlerine uygulanacaktır (m.2). Kirlilik zararı, gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan petrol türevlerinin neden olduğu bozulmanın, petrol türevlerini taşıyan gemi

450 26326 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

451 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi; (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), imza tarihi: 29 Kasım 1969. Metin için bkz. (1970) 9 ILM 45. Yürürlüğe giriş tarihi: 19 Haziran 1975. Sözleşme 1976 tarihli ve 1984 tarihli ve 1992 tarihli protokollerle değişikliğe uğramıştır. Bkz. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=660&topic_id=256; Erişim Tarihi: 01 Şubat 2010. Sorumluluk ve tazminata ilişkin temel sözleşmeler şunlardır: a. 1969 tarihli “Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969); b. 1971 tarihli “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Milletlerarası Bir Fon Kurulmasına Dair Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971), c. 1971 tarihli “Nükleer Maddelerin Denizden Taşınmasında Hukuki Sorumlulukla İlgili Sözleşme” (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971); d. 1974 tarihli “Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi” (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974); e. 1976 tarihli “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme” (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976); f. 1996 tarihli “Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlgili Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazmin Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996); g. 2001 tarihli “Bunker Petrolü Kirliliği Zararları için Hukuki Sorumluluk Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001).

dışında meydana getirdiği bütün zarar veya ziyanı ifade etmekte olup; koruma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu zarar ve ziyanlar da buna dahildir (m.1/6).

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, geminin malikinin kusursuz sorumluluğuna dayanan bir sistem getirmiştir. Zarar görenlerin bu durumu kanıtlamaları durumunda geminin maliki sorumlu olacaktır. Bu durumun istisnası gemi malikinin, zararın sözleşmede açıkça belirtilen ve kendisini sorumluluktan kurtaran sebeplerden kaynaklandığını kanıtlamasıdır (m.III/2).

Sözleşmede, gemi malikini sorumluluktan kurtaran durumlar tahdidi olarak sayılmıştır. Buna göre, geminin maliki kirlilik zararının bu sayılan durumlardan kaynaklandığını ispat ederse sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu durumlar şunlardır; a. Kirlilik zararının savaş, iç savaş, düşmanlık veya ayaklanma hareketi ya da önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir doğa olayı sonucu olması veya; b. Münhasıran üçüncü bir şahsın, zarar verme kastıyla vuku bulan bir eylemi ya da ihmalinin sonucu olması veya; c. Münhasıran bir hükümetin ya da seyir yardımcılarında sorumlu bir merciin görevini yerine getirmedeki ihmali ya da başkaca kurallara aykırı bir fiilinin sonucu olmasıdır (m.III/2).

1969 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca, gemi malikinin, sorumluluğunu her olay için geminin tonuna göre sınırlama hakkı bulunmaktadır (m.V/1). Ayrıca ton başına hesaplanan bu miktarın da belirli bir üst sınırı geçemeyeceği belirtilmiştir. Ancak malik olaya şahsi kusuru ile sebep olmuşsa, sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanamamaktadır (m.V/2). Ayrıca gemi malikinin sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanabilmesi için, ülkesinde dava açılan taraf devletlerden herhangi birinin mahkemesinde ya da yetkili bir diğer merciinde tüm sorumluluğun miktarı kadar bir fon tesis etmesi gerekmektedir (m.V/3).

1971 yılında “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Milletlerarası Bir Fon Kurulmasına Dair Sözleşme” (Fon Sözleşmesi) yapılmış ve bu sözleşme ile “1971 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu” kurulmuştur. 1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi’nin ve 1971 tarihli Fon Sözleşmesi’nin çeşitli açılardan yetersiz kalması üzerine, bu sözleşmelere değişiklikler getiren 1992 tarihli Protokoller yapılmış ve 1996 yılında yürürlüğe

girmiştir.⁴⁵² 16 Mayıs 2003 tarihinde de, IMO'nun önderliğinde yapılan bir konferans sonrasında kabul edilen bir Protokolle, "Petrol Kirliliği Ek Tazminat Fonu" kurulmasına karar verilmiştir.⁴⁵³

V. KAÇAK YOLCULAR

Kaçak yolcular ile insan ve uyuşturucu kaçakçılığı konularında kurallar, limanlara gemilerin giriş ve çıkışlarını düzenlemekle görevli IMO Kolaylık Komitesi tarafından geliştirilmiştir. Kaçak yolcular konusunda Uluslararası Denizcilik Komitesi (Comité Maritime International - CMI) tarafından 1957 yılında Brüksel'de hazırlanan sözleşme, yeterli onay sağlanamadığından yürürlüğe girmiş değildir.

Kolaylık Komitesi tarafından geliştirilen ve IMO Asamblesi tarafından yürürlüğe konulan kurallar, kaçak yolcuların insancıl ve kabul edilebilir bir şekilde iadesi ve geri gönderilmesine ilişkin bir rehber teşkil etmektedir.⁴⁵⁴ Kuralların başlangıcında, limanda bulunan bir gemiye kaçak yolcu girişinin önlenmesi için kaptanlara, gemi sahiplerine, liman yetkililerine, ulusal idarelere ve güvenlik işleticileri de dahil olmak üzere diğer birimlere sorumluluk atfedilmektedir. Kaçak yolculara ilişkin kararlar, olayın meydana geldiği devletlerin yetkisinde olacak, bu kişilere uygulanacak koruma prensipleri ilgili uluslararası anlaşmalara istinaden belirlenecektir.⁴⁵⁵

Söz konusu kurallar, 01 Mayıs 2003 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Deniz Trafiğinin Düzenlenmesi Konvansiyonuna yapılan düzeltmeler ile zorunlu hale

452 Türkiye de 1992 tarihli değişikliklere taraf olmuştur. 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi için bkz. RG: Tarih: 24 Temmuz 2001, Sayı: 24472; 1992 Fon Sözleşmesi için bkz. RG: Tarih: 18 Temmuz 2001, Sayı: 24466.

453 Bu protokol 3 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=661#suppfund ; <http://www.iopcfund.org/>; Erişim Tarihi: 20 Haziran 2008.

454 IMO, Guidelines on the Allocation of Responsibilities To Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases, IMO Res.A.871(20), 27 Kasım 1997.

455 IMO, Guidelines on the Allocation of Responsibilities To Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases, IMO Res.A.871(20), 27 Kasım 1997, Annex-1.

getirilmiştir.⁴⁵⁶ Komite tarafından, IMO'ya üye devletlerin ve uluslararası örgütlerin, IMO'ya kaçak yolculara ilişkin istatistiki verileri ve kuralların uygulanmasına ilişkin hususları üç aylık periyotlar halinde göndermelerini gerektiren bir genelge⁴⁵⁷ yayınlanmıştır.

IMO Deniz Emniyeti Komitesi de, Aralık 1998 tarihli 70'inci oturumunda, kaçak göçmenlerin deniz yoluyla taşınması ile mücadele konulu bir genelge⁴⁵⁸ kabul etmiştir. Komite, üye hükümetleri, genelgenin güncelleştirilmesi için ilgili olayları ve tedbirleri rapor etmeye davet etmiştir. Kaçak göçmenler genellikle yolcu taşımaya elverişli olmayan teknelerle taşındığından, Komitenin asıl çabaları, deniz güvenliğinden ziyade deniz emniyetine ilişkin olmuştur.⁴⁵⁹

Kaçak yolcu, "Serbest giriş sağlamak amacıyla kendisini hareket halindeki bir gemide saklayan kişi" anlamına gelmektedir.⁴⁶⁰

Birçok kişi tarafından, kaçak yolcular, bir güvenlik meselesi olarak algılanmamaktadır. Ancak, devletlerin egemenlik sahalarına giren bir gemide bulunan kimliği belirsiz her bir yolcu, o devlet için potansiyel bir güvenlik riski meydana getirmektedir. Mayıs 2002'de, 25 aşırı dincinin, ABD'ye gemilerin konteynerlerinde saklanarak giriş yaptığı belirlenmiştir. Ekim 2001'de, El-Kaide üyesi olduğundan şüphelenilen bir kişi, İtalya'da bir gemide konteyner içerisinde yakalanmıştır.⁴⁶¹ Bu kişinin üzerinde, çeşitli ABD havaalanlarının planları, bir havacılık sertifikası ve güvenlik belgeleri olduğu tespit edilmiştir.⁴⁶²

456 Convention of Facilitation of International Maritime Traffic, 2002 Amendments, 10 Ocak 2002, 18 U.S.T.411, 591, U.N.T.S.265.

457 IMO FAL.2/Circ.50/Rev.1, 09 Kasım 1999.

458 IMO MSC/Circ.896/Rev.1, 12 Haziran 2001.

459 IMO MSC/Circ.896/Rev.1, Annex 4, 12 Haziran 2001.

460 United States ex rel. Candreva v. Smith, 27 F.2d 642, 644 (7. Cir.1928); Booth & Altenbrun, op.cit., s.36.

461 "When Trade and Security Clash", **Economist**, 6 Nisan 2002, s.1.

462 Booth & Altenbrun, op.cit., s.40.

Gemilerdeki kaçaklara ilişkin raporların gittikçe artması üzerine, IMO, 1997 yılında, Kaçak Durumlarının Başarılı Çözümüne Yönelik Sorumlulukların Belirlenmesi Temel İlkelerini yayınlamıştır. Günümüzde, bir gemiye gizlice giren ve geminin avara etmesinden sonra tespit edilen kişilere ilişkin herhangi bir sözleşme mevcut değildir. Bu sorun gemi sahipleri ve kaptanları için önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. IMO'nun yayınladığı bu temel ilkeler, bu konuda izlenmesi gereken yöntemlere ilişkin temel ilkeleri belirlemektedir.⁴⁶³

1957 tarihli Kaçaklara İlişkin Uluslararası Sözleşmeye⁴⁶⁴ göre, kaçağın uyrukluğunda araştırılacak ve uyrukluğunda olduğu devlete, başlangıç limanına ya da her iki durumun da mümkün olmaması halinde başka bir devlete gönderilecektir. Bu sözleşme kapsamında, tüm sorumluluk kaptandadır ve oluşabilecek tüm masraflar ise gemi tarafından karşılanacaktır. Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiştir ve ABD tarafından onaylanmamıştır.⁴⁶⁵

⁴⁶³ Joyner, op.cit., s.168.

⁴⁶⁴ 10 Ekim 1957 tarihinde Brüksel'de imzalanan Kaçaklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention Relating to Stowaways), henüz yürürlüğe girmemiştir. <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

⁴⁶⁵ ABD'de kaçak yolculara ilişkin hukuki düzenlemeler, öncelikle Göç ve Uyrukluğa Kabul Kanunu (Immigration and Naturalization Act - INA, 8 U.S.C. §§ 1101-1525 (1994)) kapsamında ele alınmıştır. Kanuna göre, kaçak, "kabul edilemez yabancılar" olarak tanımlanmıştır. Kaçaklar, Göç ve Uyrukluğa Kabul Servisinin hizmetlerinden muaftırlar ve ABD'den en kısa zamanda sınırdışı edilmek durumundadırlar. Kaçakların ülkeye girişlerine sadece sağlık nedenleriyle geçici olarak izin verilmektedir. ABD'ye gelen kaçak yolcuların azaltılması maksadıyla, Göç ve Uyrukluğa Kabul Servisi tarafından, kaçak yolcu taşıyan gemilere karşı para cezaları uygulanmaktadır. Bir gemiden kıyıya kaçan her bir kaçak yolcu için gemilere 3.000 dolar para cezası verilmektedir. Yetkisiz bir yabancı kişinin kıyıya çıkmasını rapor etmeyen kişilere de 3.000 dolara kadar para cezası verilmektedir. Ayrıca, bilerek bir kaçağa yardım eden kişilere de 10 yıla kadar hapis cezası verilmektedir. ABD kanunları, kaçak yolcu taşıyan gemilere, kaçak yolcuyla ilgili olarak ortaya çıkabilecek tüm masrafları karşılama yükümlülüğü getirmektedir. Göçle ilgili bir yetkilinin kaçakla yapacağı mülakatı tamamlamasına kadar geçecek olan süre içerisinde, kaçak yolcu taşıyan geminin, gözaltı süresince meydana gelecek tüm masrafları (Barınma, beslenme ve koruma) karşılamak durumunda olacaktır. Taşıyıcı gemi, tıbbi müdahale için tutulan bir kaçak yolcunun da tüm masraflarını ödemekle yükümlüdür. Kaçak yolcunun vatandaşı olduğu devlete gönderilmesi konusunda ortaya çıkacak masraflar da taşıyıcı gemiye ait olacaktır; Booth & Altenbrun, op.cit., s.45-46.

Önceleri gemilerde kaçak yolcular kargo gemilerinde çeşitli yapılarda saklanırken, günümüzde beraberindeki onlarca kişi ile birlikte konteynırlarda saklanabilmektedirler. Böylece, günümüzde kaçak yolcuların tespiti ve önlenmesi için gemiler tarafından alınabilecek önlemler çok daha kısıtlı hale gelmiştir.⁴⁶⁶

2000 yılında IMO Kolaylaştırma Komitesi'nin 28. Oturumunda (30 Ekim-03 Kasım 2000), Uluslararası Deniz Tırafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi⁴⁶⁷ (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – FAL Convention) kapsamında kaçak yolculara ilişkin düzenlemeler yapılması kararlaştırılmıştır. Ocak 2002'de gerçekleştirilen düzenlemeler, 01 Mayıs 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁶⁸

VI. İNSAN KAÇAKÇILIĞI

1990'lı yıllarda, denizlerde insan kaçakçılığı önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. 1997 yılında İtalya, denizlerde yasadışı göçün önlenmesine yönelik bir uluslararası sözleşmenin gerçekleştirilmesi çağrısında bulunmuştur. BMDHS de 99. maddesinde gemilerle köle transferini yasaklamaktadır.⁴⁶⁹

IMO Kolaylaştırma Komitesi, 6-10 Eylül 1999 tarihleri arasında icra edilen 27. oturumunda, Sekreterliğe, denizde meydana gelen insan kaçakçılığı olayları konusunda alınan raporlara ilişkin olarak, yıllık istatistiksel analizler hazırlama görevi vermiştir. 01 Ocak-31 Aralık 2008 tarihleri arasında, IMO'ya 494 olay rapor edilmiş, bu olaylarda 2.052 kaçak yer almıştır. Çoğu olayda, kaçak yolcular, gemilerin araç güvertesinde, dümen kamarasında, can botlarında, balast tanklarında, makine dairelerinde bulunmaktadır.

466 Teknolojik gelişmeler doğrultusunda, günümüzde kapalı konteynırların x-ışını ile aranması mümkün hale gelmiştir. Bu cihazlar, konteynırlarda bulunan insan, uyuşturucu ya da patlayıcıların tespit edilmesine olanak tanımaktadır.

467 Sözleşme 09 Nisan 1965 tarihinde imzalanmış, 05 Mart 1967 tarihinde yürürlüğe girmiştir. [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx); Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

468 <http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

469 Joyner, op.cit., s.168.

2008 yılı istatistiklerine göre, Akdeniz, Karadeniz ve Kuzey Denizi devletlerinden 276; Batı Afrika devletlerinden 239; Kuzey ve Güney Amerika ile Karayipler bölgesinden 8; Hint Okyanusu ve Doğu Afrika bölgesinden 42; Güney Batı Pasifikten 4 kaçak yolcu geçmiştir. IMO'ya rapor edilen 1.483 raporda, kaçak yolcunun gemiye bindiği yer belirtilmemiştir. 2008 yılında kaçak yolculardan 2'si ölmüş, 6'sı siyasi sığınma talep etmiş ve 3'ü gemiye liman işçisi kıyafeti ile binmiştir. 295 olayda, kaçak yolcular ülkelerine iade edilmiştir.⁴⁷⁰

Uluslararası düzeyde yasadışı göçün önlenmesi konusunda yapılan çalışmalar, BM çerçevesinde sürdürülmüş, uluslararası örgütlü suçların önlenmesi konusundaki sözleşmeye ek bir protokol olarak "Karadan, Denizden ve Havadan Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol" hazırlanmıştır.⁴⁷¹ Protokol ile; maddi menfaat karşılığı, bilerek ve isteyerek yapılan aşağıdaki eylemlerin suç sayılması öngörülmektedir. Bu kapsamda, şu hususların önlenmesi için taraf devletlerden her türlü önlemi almaları istenmektedir;⁴⁷² a. Göçmen kaçakçılığı, b. Göçmen kaçakçılığına yardımcı olmak için işlendiğinde; (1) Sahte seyahat veya kimlik belgesi oluşturulması, (2) Bu tür bir evrakın tedarik edilmesi, sağlanması veya bulundurulması, c. Yasal yollara başvurmaksızın, daimi yerleşik olmayan bir kişinin ülkede kalmasına imkân sağlanması, d. Bu suçlarda işbirlikçi olarak yer alınması, e. Bu suçların başkalarının işlenmesinin örgütlenmesi veya yönlendirilmesi.

Denizde göçmen kaçakçılığına konu olan gemilere karşı her türlü önlemin sadece, askeri deniz ve hava vasıtaları ile devlet hizmetinde, yetkilendirilmiş ve yetkilendirilmiş olduğuna dair üzerinde işaret bulunan veya tanımlanabilir hava ve deniz araçları tarafından icra edileceği öngörülmüştür. Bir taraf devlet tarafından, bir geminin göçmenlerin deniz yolu ile

470 IMO, Reports on Stowaway Incidents, Annual Statistics for the Year 2008, FAL.2/Circ.113, 30 Haziran 2009, <http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data-id>.

471 Sözleşme ve Protokol 15 Aralık 2000 tarihinde imzaya açılmış, Türkiye aynı gün imzalamasına rağmen henüz onay prosedürünü tamamlamamıştır; http://www.tsk.tr/4_ULUSLARARASI_ILISKILER/4_14_Denizden_Yapilan_Gocmen_Kacakciligi/konular/Karadan_Denizden_ve_Havadan_Gocmen_Kacakciligina_Karsi_Protokol.htm. Erişim Tarihi: 30 Ocak 2010.

472 <http://www.tsk.tr>. Erişim Tarihi: 30 Ocak 2010.

kaçırılmasına konu olmasından şüphelenilmesi halinde, söz konusu devlet tarafından, geminin bu amaçla kullanılmasını engellemek için diğer taraf devletlerden yardım istenebilecektir. Yardımı beklenen taraf devletler imkân ve kabiliyetleri ölçüsünde yardımda bulunacaklardır. Kıyı devleti veya liman devletince, başka bir ülke bayrağını taşıyan geminin deniz yoluyla göçmenlerin taşınmasından şüphelenmesi için geçerli sebeplere sahip olunması durumunda bayrak devletinden gerekli önlemleri almak için yetki istenebilecektir. Bu durumda bayrak devleti yetki isteyen devlete; gemiye çıkma, gemiyi arama ve geminin deniz yoluyla göçmen kaçakçılığına konu olduğuna dair kanıt bulunursa gerekli önlemleri alma yetkisi verebilecektir. Bu yetkileri kullanan devlet, yetkiyi veren bayrak devletini sonuçlar hakkında bilgilendirecektir. Deniz yoluyla göçmen kaçakçılığına karıştığından şüphe edilen ancak hiçbir devletin siciline kayıtlı olmadığı ve bayrağını taşımadığı tespit edilen gemilere karşı söz konusu önlemler, bayrak devleti izni alınmış gibi uygulanabilecektir.⁴⁷³

VII. KÖLE TAŞIMACILIĞI

İlgili sözleşmeler, tüm devletlere kendi bayrağını taşıyan gemilerde köle taşınmasını önleme ve cezalandırma maksadıyla gereken tüm tedbirleri alma yükümlülüğü getirilmiştir (BMDHS m.99; ADS m.13). Köle taşımacılığı suçu üzerindeki esas yetki, bayrak devletindedir. Bununla birlikte, tüm devletler, ziyaret hakkı kapsamında köle taşımacılığı yapan gemiler üzerinde yetki kullanabileceklerdir (BMDHS m.110; ADS m.22).

Köle ticareti, deniz haydutluğu gibi, geleneksel olarak evrensel yargılamaya tabi olan bir suçtur. Köle ticaretinin suç olarak kabul edilmesinin tarihi haydutluk kadar eski değildir. Gelişmiş toplumların tarihi dikkate alındığında, çok uzun olmayan bir süre öncesine kadar köle ticaretinin suç olarak kabul edilmediği görülmektedir. ABD Kongresi tarafından

⁴⁷³ loc.cit.

Anayasada 1865 yılında yapılan değişikliğe kadar ABD’de köle edinmek ve bulundurmak suç olarak kabul edilmemiştir.⁴⁷⁴

XIX. Y.Y. başlarında İngiltere tarafından Afrika köle ticaretinin önlenmesine ilişkin bazı anlaşmalar imzalanmaya başlamıştır. Bu anlaşmalar, donanma gemilerine köle ticareti yaptığından şüphelenilen ticaret gemilerine yanaşma ve inceleme yetkisi vermiş; bu gemilere el koyulması ve suçluların kovuşturulmasına ilişkin ayrıntılı hükümler içermiştir. Günümüzde köle ticareti, örf ve adet hukuku kuralı olarak yasaklanmıştır ve bu yasaklamayı destekleyen bazı andlaşmalar mevcuttur.⁴⁷⁵

VIII. UYUŞTURUCU MADDE KAÇAKÇILIĞI

Uyuşturucu kaçakçılığının üretici devletlerden tüketici devletlere transferi, çoğunlukla deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir ve yüksek miktarlardaki deniz taşımacılığı bu hususta fırsat teşkil etmektedir. Ticari gemicilik, uyuşturucu trafiğinde hassas bir durum sergilemektedir. Özellikle kargo gemileri söz konusu olduğunda, kolluk görevlileri tarafından gemilerde gerçekleştirilecek kontroller, gemilerin gecikmelerine neden olabilmektedir. Daha da önemlisi, profesyonel kaçakçılar uyuşturucu maddeleri kendileri taşımamakta ve kaçakçılık faaliyetlerini gemi personeli yoluyla gerçekleştirmektedirler. Bu uygulama, sadece içinde bulunduğu risklerin farkında olmayan gemicileri değil, geminin ve

474 Jon B. Jordan, Universal Jurisdiction in a Dangerous World: A Weapon For All Nations Against International Crime, Michigan University-DCL Journal of International Law (9 MSU-DCL J.Int’l L. 1), Spring 2000, s.4.

475 Köle ticaretine evrensel yargılamanın uygulanması, BMDHS ve diğer bazı sözleşmeler ile desteklenmektedir. Köle ticaretini yasaklayan diğer sözleşmeler için Bkz. Köleliğin ve Köle Ticaretinin Önlenmesi Konvansiyonu, 25 Eylül 1926, 46 Stat 2183, T.S.No.778, 60 L.N.T.S.253; Kölelik Konvansiyonuna İlişkin Protokol, 7 Aralık 1953, 1 U.S.T.479, T.I.A.S. No.3532, 18 U.N.T.S. 51; Köleliğin, Köle Ticaretinin ve Köleliğe Benzer Enstitü ve Uygulamaların Önlenmesine İlişkin Ek Konvansiyon, 7 Eylül 1956, 3 U.S.T. 3201, T.I.A.S. No.6418, 266 U.N.T.S. 3. Söz konusu Konvansiyonlar, köle ticaretine evrensel yargılamanın uygulanmasına ilişkin direkt hükümler içermemekle beraber, bu suça evrensel yargılamanın uygulanmasına ilişkin örf ve adet hukuku kuralını destekleyici bir nitelik tanımaktadırlar; Jordan, op.cit., s.4.

gemide bulunan herkesi de tehlikeye atmaktadır.⁴⁷⁶ Bu sebeplerle, IMO tarafından, uyuşturucu madde kaçakçılığının önlenmesine ilişkin çalışmalar yapılmıştır. Bu amaçla, IMO Asamblesi, uyuşturucu madde, psikotropik madde ve kimyasalların uluslararası deniz trafiğinde işletilen gemiler yoluyla kaçakçılığının önlenmesine ilişkin kurallar belirlemiştir.⁴⁷⁷ IMO tarafından geliştirilen detaylı kurallar, sorunu tüm açılarıyla ele almaktadır. Kurallar kapsamında, gümrük görevlilerinin yetkileri, kargonun limanda ve gemide bulunduğu durumlarda alınması gereken güvenlik tedbirleri, gemide gerçekleştirilecek aramalarda alınması gereken tedbirler gibi hususlar yer almaktadır.⁴⁷⁸

Denizde uyuşturucu maddeler; a. Gemi konteynırlarında, gemi konteynırlarında bulunan kargoların içerisinde, tekne kompartımanlarında, trol gemilerinin kargolarında ya da yatlarda gizlenerek, b. Denizde ana gemiden trol gemilerine aktararak, c. Tekneler tarafından yedeklenen ayrılabilir konteynırlarda taşınarak, d. Mürettebat ya da işbirlikçiler tarafından kıyıya çıkarılarak, e. Yerel trol tekneleri ya da yatlar tarafından, daha sonra toplanmak üzere denize dökülerek transfer edilmektedir.⁴⁷⁹

Uyuşturucu madde kaçakçıları, kolay tescil sağlayan devletlere tescilli tekneleri kullanmaktadırlar. Kaçakçılar çoğunlukla, ülkesel yetki alanının dışında, işbirlikçilerinin kıyı devletinin yetki alanından çıkmasını beklemektedirler. Daha sonra, uyuşturucu maddeler, kıyı devletinin yetki alanı dışında işbirlikçilerin gemisine transfer edilmektedir.⁴⁸⁰

Devletler, uyuşturucu madde ticaretinin önlenmesi maksadıyla imzaladıkları sözleşmelere istinaden bu ticareti gerçekleştiren yabancı gemiler üzerinde yetkilerini

476 Rosalie Balkin, “The International Maritime Organization And Maritime Security”, **Tulane Maritime Law Journal** (30 Tul. Mar. L. J. 1), Winter/Summer 2006, Vol.30, s.15-16.

477 IMO Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances, and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic, IMO Res.A.872(20), 27 Kasım 1997.

478 IMO Res.A.872(20), 27 Kasım 1997, Balkin, op.cit., s.16.

479 Doug Mackinnon, “Transnational Dimensions of Maritime Crime”, **Uluslararası Suç Konferansı Metinleri**, Canberra, 9-10 Mart 2000, s.6.

480 Mackinnon, op.cit., s.6.

kullanılmaktadırlar. BMDHS'nin 108. maddesi ve 1988 Narkotik İlaçların ve Psikoterapik Maddelerin Kanunsuz Trafiğine Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin⁴⁸¹ 17. maddesi, bu maddelerin denizlerde kanunsuz trafiğinin önlenmesine ilişkin uluslararası işbirliğinin hukuki çerçevesini tanımlamaktadır.⁴⁸²

1988 tarihli Narkotik Uyuşturucuların ve Psikotropik Maddelerin Trafiğine Karşı BM Sözleşmesi, önemli düzenlemeler içermektedir. Sözleşmeye taraf olan devletler arasında birçok “kolay bayrak” devleti de bulunmaktadır. Bu sözleşmede, devletlerin uyuşturucu maddelerin kaçakçılığının önlenmesi maksadıyla devletlerin uluslararası sularda uygulayabilecekleri kolluk tedbirleri belirlenmiştir. Söz konusu kaçakçılığın önlenmesinde, açık denizlerde bayrak devletleri ile koordineli bir şekilde gerçekleştirilecek olan kolluk faaliyetleri, büyük önem taşımaktadır.

Uyuşturucu madde ticaretine ilişkin olarak ADS'nde herhangi bir hüküm getirilmemiştir. BMDHS'nde, tüm devletlerden kendi bayrağını taşıyan gemiler tarafından açık denizde yapılan kanun dışı uyuşturucu madde ticaretini bastırma konusunda işbirliği yapmaları istenmektedir (BMDHS m.108/1).

BMDHS uyarınca, kendi bayrağını taşıyan gemilerin uyuşturucu madde ticaretine girdiğinden şüphelenmek için makul gerekçeleri olması halinde devletler, söz konusu ticareti bastırmak için diğer devletlerin işbirliğini isteyebileceklerdir (BMDHS m.108/2). Dolayısıyla açık denizde söz konusu suçla ilişkin olarak yapılacak müdahale yetkisi, bayrak devletinin işbirliği talebi ile ilişkilendirilmiştir.

BMDHS'nde uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi maksadıyla karasularında kıyı devletlerine cezai yargı yetkisi tanınmıştır. Sözleşmeye göre, kıyı devletleri, karasularından

481 1988 Narkotik İlaçların ve Psikoterapik Maddelerin Kanunsuz Trafiğine Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988); 20 Aralık 1988'de Viyana'da imzalanmış ve 11 Kasım 1990'da yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye 185 Devlet taraf olmuştur. http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=VI-19&chapter=6&lang=en; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

482 Joyner, op.cit., s.167.

geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunulması amacıyla, bu tedbirlerin uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli olması halinde, cezai yargı yetkisini kullanabilecektir (m.27).

IX. İZİNSİZ YAYIN

1958 ADS'nde, açık denizden yapılan izinsiz yayınlar nedeniyle devletlerin yabancı gemilere müdahale hakkına ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu hak, BMDHS'nde düzenlenmiştir. Sözleşmede belirtilen izinsiz yayın ifadesinin kapsamında, açık denizdeki bir gemi veya tesisten genel kamuoyunun etkilenmesi kastıyla uluslararası kurallara aykırı şekilde yapılan radyo ve televizyon yayınları bulunmaktadır. Bu tanıma, yardım çağrılarının yayını dahil edilmemiştir (BMDHS m.109/2).

BMDHS'nde, tüm devletlerden açık denizden izinsiz yayın yapılmasını bastırmak için işbirliği yapılması talep edilmektedir (m.109/1). İzinsiz yayın yapanlar hakkında ise; a. Geminin bayrak devletinin, b. Geminin tesisin tescil edildiği devletin, c. İlgili kişinin vatandaşı olduğu devletin, d. Yayınların alınabildiği herhangi bir devletin, e. Yayınların yasal radyo iletişimini karıştırdığı herhangi bir devletin yargı yetkisinin bulunduğu belirtilmiştir (m.109/3).

BMDHS'nde belirtilen durumlarda yargı yetkisine sahip olan devletlerin, açık denizde izinsiz yayın yapan herhangi bir gemi veya şahsı tutuklayabileceği veya gemiyi durdurabileceği ve yayın araç-gereçlerine el koyabileceği ifade edilmiştir (m.109/4).

X. REHİN ALMA

Achille Lauro olayı sonrasında, rehin almaların önlenmesine ilişkin olarak 1983 yılında Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme (Rehine Sözleşmesi) imzalanmıştır.⁴⁸³

483 International Convention Against the Taking of Hostages, 74 American Journal of International Law, 277(1980). 17 Aralık 1979 tarihinde New York'ta kabul edilen, 03 Haziran 1983 tarihinde yürürlüğe giren ve halen 168 tarafı bulunan Sözleşme, bir Devleti, uluslararası organizasyonu, kişi veya kişileri rehin alma eylemlerinden dolayı bir şey yapmaya ya da yapmamaya zorlama amacıyla kişilerin rehin alınması suçlarına uygulanmaktadır. Her taraf devlet, sayılan eylemlerin

Sözleşme ile rehin alma suçunun önlenmesi ve cezalandırılması amaçlanmıştır. Rehine Sözleşmesi öncesinde, mağdurun “Diplomasi Ajanları da Dahil Olmak Üzere Uluslararası Korunan Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılması Sözleşmesi”⁴⁸⁴ tarafından korunan kişilerden olması durumu dışında, rehin alma terör eylemleri problemi ile etkin bir şekilde mücadele edilmesini sağlamaya yönelik uluslararası bir çerçeve bulunmamaktaydı. Rehine sözleşmesi, terörizmle mücadele konusunda hukuki kolluk süreçlerinin kullanılması kapsamında “Uçakların Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme”, “Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme” ve “Diplomasi Ajanları da Dahil Olmak Üzere Uluslararası Korunan Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılması Sözleşmesi”nin yaklaşımını devam ettirmiştir.⁴⁸⁵

Sözleşmenin ilk maddesine göre, bir başka kişiyi (rehine); bir üçüncü tarafı, yani bir Devleti, uluslararası bir kuruluşu, bir hakiki veya hükmi şahsı veya bir kişi grubunu, rehinenin serbest bırakılmasının kesin veya dolaylı bir şartı olarak, herhangi bir şeyi yapmaya veya yapmamaya zorlamak için cebren tutan veya hapseden ve öldürmek, yaralamak veya hapsedmeye devam etmekle tehdit eden herhangi bir şahıs, rehin alma suçunu işlemiş kabul edilmektedir.⁴⁸⁶

cezalandırılması, buna yönelik düzenlemelerin yapılması ve faillerin yargılanmalarının sağlanması için gerekli düzenlemeleri yapmakla yükümlü kılınmıştır. Sözleşme, suçluların taraf devletlerce yakalanmasını, müteakiben de yargılama yetkisine sahip devlete iade edilmelerini veya iade edilmemeleri durumunda o devlet tarafından yargılanmalarını gerektirmektedir.

484 Diplomasi Ajanları da Dahil Olmak Üzere Uluslararası Korunan Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılması Sözleşmesi (Convention on The Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons, Including Diplomatic Agents-Protection of Diplomats Convention), 14 Aralık 1973’de New York’ta imzalanmış, 20 Şubat 1977’de yürürlüğe girmiştir. <http://www.unhcr.org/refworld/docid/3ae6b3afc.html>.

485 Larry A. McCullough, “International and Domestic Criminal Law Issues in the Achille Lauro Incident: A Functional Analysis”, **Naval Law Review** (36 Naval L. Review 53), Winter 1986, s.62.

486 Sözleşmenin 1. maddesinin 2. fıkrasında ise, rehine alma fiiline teşebbüs etmek ve rehine alma fiilini işleyen ya da buna teşebbüs eden bir kişiye suç ortaklığı yapmak da suç olarak kabul edilmiştir.

Rehine Sözleşmesinde, taraf devletlerden birinde rehine alma olayı meydana geldiği durumlarda, söz konusu devlet, rehinenin durumunu kolaylaştırmak, özellikle serbest bırakılmasını sağlamak ve serbest bırakılmasından sonra gerekiyorsa bu ülkeden ayrılmasını kolaylaştırmak için uygun göreceği tüm tedbirleri almakla yükümlü kılınmıştır.⁴⁸⁷ Rehin alma olaylarına ilişkin olarak birçok devletin yetki kullanabileceği konusunda herhangi bir şüphe söz konusu değildir.⁴⁸⁸ Örneğin, bir devletin vatandaşının, üçüncü bir devlette, diğer bir devlet vatandaşı tarafından rehin alınması durumunda, olayda her üç devletin de yargı yetkisi söz konusu olacaktır. Rehine sözleşmesinde, bir eksiklik olarak, hangi devletin yargılamada öncelikli yetkiye sahip olacağı belirtilmemiştir. Sözleşmenin taslağının oluşturulması sürecinde bu konu birçok devletin temsilcisi tarafından gündeme getirilmiştir. Ancak bir uzlaşuya varılamamış ve rehin alma olayının birden fazla devleti ilgilendirmesi halinde hangi devletin yargılamada öncelikli olacağı konusunda sözleşme sessiz kalmıştır.⁴⁸⁹

Sözleşme, suçun meydana geldiği devlete yargılama yapma yükümlülüğü getirmiştir (m.5). Bu düzenleme ile yerleşik ülkesellik prensibine atıfta bulunmaktadır.⁴⁹⁰ Yargılamaya ilişkin bu prensip, rehine olayının işlendiği gemi ya da uçağın tescil devletine yargılama yetkisi tanımaktadır. Bu yetki, “Gemilerde her deniz alanı değişiminde

487 Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme, m.3. Maddenin 2. fıkrasında, rehine alma suçunu işleyen tarafından bu fiil sırasında ele geçirilen herhangi bir eşyaya, taraf devletçe el konulduğu takdirde, bu devletin mümkün olduğu anda bu eşyayı rehineye veya olayın durumuna göre 1. maddede belirtilen üçüncü tarafa veya bunların munasip yetkili makamlarına iade edeceği belirtilmiştir.

488 Rehin Alma Sözleşmesinde yedi tür yetkiden söz etmek mümkündür: a. Ülkesel Devletin, b. Gemi ya da Uçağın Tescil Devletinin, c. Rehin Alan Kişinin Uyruğunda Olduğu Devletin, d. Vatansız Kişinin Mutat Olarak İkamet Ettiği Devletin, e. Zorlamaya Konu Olan Devletin, f. Rehinenin Vatandaşı Olduğu Devletin ve g. Rehin Alan Kişinin Bulunduğu Devletin Yargılama Yetkisi.

489 D. Shubber, “The International Convention Against the Taking of Hostages”, **British Year Book of International Law**, 1981, s.219-226; McCullough, op.cit., s.64.

490 ABD Rehine Kanununda (ABD Rehine Kanunu (18 U.S.C. § 1203 (Supp.III 1985); 85 Department of State Bulletin 51, 1985), Rehine Sözleşmesinin Birleşik Devletler için yürürlüğe girmiş olduğu gün olan 06 Ocak 1985’te yürürlüğe girmiştir) bahse konu yargılama prensibinin “ABD içerisinde” meydana gelen rehine olaylarında uygulanacağı ifade edilmiştir. Rehine alma suçlarında ABD uygulamaları için Bkz. McCullough, op.cit., s.84-88.

farklılaşmayacak olan bir yetkinin bulunması gerektiği ve geminin kendi devletinden daha iyi bir yargılama yerinin olamayacağı” faydacı (pragmatik) temele dayanmaktadır.⁴⁹¹

Sözleşme uyarınca, rehin alan kişinin uyuşunda olduğu devletin, bu kişiyi yargılama yetkisi bulunmaktadır (m.5, para.1(b)). Bu düzenleme ile, uluslararası hukukun yerleşik uyrukluk (nationality) prensibine atıfta bulunmaktadır. Uyrukluk prensibine göre, suç nerede işlenirse işlensin, devletlerin suçu işleyen vatandaşları üzerinde yargı yetkisi bulunmaktadır.⁴⁹²

Taraf devletler, Sözleşmede belirtilen suçlardan birinin ülkesinde daimi ikametgahı bulunan vatansız kişiler tarafından işlenmesi halinde, bu suç üzerinde kendi yargılama yetkisini tesis etmek için gerekli olabilecek tedbirleri alabilecektir (m.5, para.1(b)). Vatansız bir kişi, hiçbir tanınmış devlet tarafından vatandaş olarak kabul edilmeyen kişidir.⁴⁹³ Bu değerlendirme, uluslararası hukukta yargılama yetkisinin kullanılması için yeni bir temeli teşkil etmektedir. Uluslararası örf adet hukukunda vatansız kişiler üzerinde yargı yetkisinin tesisi, ülkesellik prensibi ve koruyucu prensip ya da evrensel yargılama gibi sınırlı diğer teoriler kapsamında söz konusu edilmektedir.⁴⁹⁴

Taraf devletler, Sözleşmede belirtilen suçlardan birinin o devleti herhangi bir şeyi yapmaya veya yapmamaya zorlamak için işlenmesi halinde, bu suç üzerinde kendi yargılama yetkisini tesis etmek için gerekli olabilecek tedbirleri alabilecektir (m.5, para.1(c)). Yargılama yetkisi tanıyan diğer düzenlemelerin işletilmesi nedeniyle; sadece bu

491 ABD Rehine Kanunu da bu prensibe yer vermiştir. Achille Lauro olayında gemi İtalyan bandralı olduğundan, ABD Rehine Kanunu olaya tatbik edilmemiştir, Ibid, s.85.

492 ABD Rehine Kanunu da ABD dışında işlenen rehine suçlarında yasanın uygulanması için sanık ya da mağdurun ABD vatandaşı olması koşulunu taşımaktadır. Achille Lauro olayında rehin alanlar ABD vatandaşı olmadığı için, yargı süreci başlatılmamıştır; McCullough, op.cit., s.86.

493 Bkz. Human Rights, A Compilation of International Instruments, U.N. Doc.ST/HR/1/Rev.1, 1978; McCullough, op.cit., s.86.

494 ABD Rehine Kanunu, vatansız kişilere ilişkin olarak herhangi bir hüküm getirmemiştir. Kanunda kısa ifadelerle, Göç ve Uyrukluk Kanununa atıfta bulunulmuştur. Bu kanunda Birleşik Devletler uyruklığında olan bir kişi, Birleşik Devletler vatandaşı” ya da “Birleşik Devletler vatandaşı olmayıp, Birleşik Devletlere bağlılığı bulunan (...owes allegiance to the United States) kişi” olarak tanımlanmıştır; Ibid, s.86-87.

düzenlemeye istinaden yargılama yetkisi kullanan bir devletin, rehine alma eyleminde bulunan kişilerin zorlamaları dışında, rehine alma suçu ile hiçbir bağlantısı olmayacaktır. Söz konusu düzenleme, devletlere güvenliğinin ve hayati çıkarlarının tehlikeye düşmesini önlemek üzere yargı yetkisi tanıyan koruyuculuk prensibinin bir uygulaması olarak ortaya çıkmaktadır.

Sözleşme kapsamında, rehinenin vatandaşı olduğu devlet, yargı yetkisi kullanabilecektir. Buradaki yargılamanın temelleri, mağdura göre şahsılık prensibine dayanmaktadır. Bu prensip Lotus davasında, Uluslararası Adalet Sürekli Mahkemesi önünde Türkiye tarafından ileri sürülmüştür. İtalya, Fransa ve birçok diğer devlet, kendi hukuk sistemlerinde bu prensibi tanımakta ve uygulamaktadır.⁴⁹⁵

Rehine Sözleşmesi kapsamında, rehine alan kişinin bulunduğu her taraf devletin suç ve suçlu üzerinde yargı yetkisi bulunmaktadır. Bir kişinin A-devletinde rehin alma suçunu işlemesi ve B-devletine kaçması halinde; her iki devlet (Sözleşmeye taraf olmaları halinde) yargı yetkisini kullanmaya yetkili olacaktır. A-devleti yargı yetkisini ülkesellik prensibi (Territorial principle), B-devleti ise rehin alan kişi üzerinde kişisel yargılamaya haiz olması temelinde yargılama yapabilecektir. Söz konusu düzenleme; Sözleşmeye taraf olan devletler için rehin alma üzerinde evrensel yargılama yetkisi tesis etmektedir. Sözleşmenin taraf olmayan devletler için de rehin alma suçu üzerinde evrensel yargılama tesis ettiği hususu açıklık kazanmamıştır. Ancak, çok taraflı sözleşmeler tarafından yargılama yetkisine haiz kılınan suçlar zamanla evrensel karakter kazanabileceklerdir.⁴⁹⁶

495 ABD Rehine Kanununun uygulamasında Kongre tarafından, dünyanın neresinde olursa olsun, Birleşik Devletler vatandaşlarını rehin alan kişiler üzerinde yargı yetkisinin uygulanmasını öngörmektedir. Kanun, alıkonulan kişinin Birleşik Devletler vatandaşı olması durumunda eylemi suç olarak kabul etmektedir; W.Bishop, *International Law, Cases and Materials*, 1970, s.554; McCullough, *op.cit.*, s.88.

496 Blakesley, "A Conceptual Framework for Extradition and Jurisdiction Over Extraterritorial Crimes", **Utah International Law Review**, 4 Utah International Review 1984, s.685, 719.

XI. KÜLTÜREL VARLIKLAR İLE CANLI VE CANSIZ DENİZ KAYNAKLARINA YÖNELİK SUÇLAR

A. SUALTI KÜLTÜREL MİRASININ KORUNMASI

Sualtı Kültürel Mirasının korunması konusunda UNESCO tarafından 2 Kasım 2001 tarihinde “Sualtı Kültürel Mirasının Korunması Sözleşmesi”⁴⁹⁷ kabul edilmiştir. Bu sözleşme 1970 yılında kabul edilen “Sahiplenilmesi Yasak Olan Tarihi Eserlerin İhracat, İthalat ve Transferinin Yasaklanması ve Önlenmesi İçin Alınacak Önlemlere İlişkin Sözleşme”nin devamı niteliğindedir.⁴⁹⁸

2001 sözleşmesinin 1970 sözleşmesinden farkı, sualtındaki tarih öncesi, tarihsel, kültürel ve arkeolojik objeler, sit alanları, yapılar, batıklar gibi somut kültür varlıklarının korunmasını hedeflemesidir. 2001 sözleşmesi, karasuları ile ilgili maddeleri nedeniyle aralarında Türkiye’nin de bulunduğu UNESCO’ya üye birçok devlet tarafından sakıncalı bulunmakta ve onaylanmamaktadır. Şubat 2007 itibarıyla bu sözleşmeye taraf ülke sayısı sadece 13’tür.⁴⁹⁹

Devletlerin deniz alanlarında bulunan kültürel varlıklar üzerindeki yargı yetkileri ve hakları ile milli yargı limitlerinin ötesinde yer alan açık denizlerde bulunan ve yargı bağımsızlığına sahip batık durumdaki savaş gemileri ve devlet gemileri üzerindeki yargı yetkisi konularında tartışmalı hususlar bulunmaktadır.⁵⁰⁰

497 Sualtı Kültürel Mirasının Korunması Sözleşmesi (Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage); 15 Ekim-03 Kasım 2001 tarihleri arasında Paris’te düzenlenen genel konferansta 02 Kasım 2001 tarihinde düzenlenmiştir. unesdoc.unesco.org/images/0012/001260/126065e.pdf; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

498 loc.cit.

499 Oğuz Öcal, “UNESCO, Kültür ve Türkiye”, http://www.fef.gazi.edu.tr/turkish/thb/sayfalar/01_.pdf, Erişim Tarihi: 24 Ocak 2010.

500 Joyner, “Compliance and Enforcement in New International Fisheries Law”, s.182.

B. CANLI DENİZ KAYNAKLARININ KORUNMASI

Açık deniz balıkçılığının temel sorunu, belirli balık kaynaklarının çok sayıda balıkçı tarafından avlanmaya çalışılmasıdır. Gelecekte balık kaynaklarının aşırı derecede azalmasının önlenmesi için dünya açık deniz balıkçılık kaynaklarının iyi yönetilmesi gereklidir.

Balıkçılık kanunlarına uyulmasının sağlanması için şu önlemlerin alınması yararlı olacaktır: a. Devletlerin, açık denizde bayraklarını taşıyan teknelerin balıkçılık faaliyetlerinde yargı yetkilerini genişletmek maksadıyla, bayrak devleti sorumluluklarının güçlendirilmesi, b. Bayrak devletleri dışındaki devletler tarafından, açık denizlerde balıkçı teknelerinin gözaltına alınması ve inceleme yapılması maksadıyla gerekli yöntemlerinin tesis edilmesi, c. Teknede araştırma yapılması ve limana girişlerin yasaklanması gibi liman devleti kontrollerinin uygulanması.⁵⁰¹

Balıkçılık yönetimi, bilimsel araştırma yöntemleri, açık denizlerdeki serbestlikler ve kıyı devletlerince gerçekleştirilen kaynak koruması bileşenlerinden etkilenmektedir. Açık deniz kuralları, kıyı devletlerine balık kaynaklarının korunması için önemli görevler tahsis etmektedir. BMHS'nde tanımlanan Münhasır Ekonomik Bölge içerisinde, kıyı devletlerine münhasır balıkçılık hakları tanınmakla beraber, canlı ve cansız tüm kaynakların yönetimi, kullanımı ve düzenlenmesi hakları da tanınmaktadır. Kıyılarından 200 deniz mili açılara kadar münhasır ekonomik bölgelerinde kıyı devletleri, deniz ekosisteminin korunması konusunda en önemli rolü üstlenmektedirler.⁵⁰²

BMDHS'nde, kıyı devletlerinin kendi ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların idamesi ve aşırı işletilmesinin önlenmesi sonucu tehlikeye düşmesinin önlenmesi amaçlarıyla, uygun muhafaza ve yönetim tedbirlerini alacağı belirtilmiştir (BMDHS, m.61/2). Sözleşme, diğer devletlerin balıkçı teknelerine, avlandıkları münhasır ekonomik

501 Ibid, s.271.

502 Ibid, s.170.

bölgenin kıyı devletinin kanun ve kuralları ile tespit edilen muhafaza tedbirlerine ve diğer usul ve şartlara riayet etme zorunluluğu getirilmektedir.⁵⁰³

C. CANSIZ DENİZ KAYNAKLARININ KORUNMASI

BMDHS, cansız deniz kaynaklarının geliştirilmesi ve yönetimi konusundaki çerçeveyi teşkil etmektedir. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı müzakerelerinde, derin deniz yatağının işletilmesi, kritik bir konu olarak gündeme gelmiştir. BMDHS'nin XI. Bölümünde, özel bir işletme rejimi getirilmiştir. Sözleşmede derin deniz yatağının, insanlığın ortak yararına işletileceği belirtilmiştir (BMDHS m.136).

Okyanus mineralleri, münhasır ekonomik bölgede yer alan petrol ve doğalgazın yanı sıra, derin deniz yatağında var olan polimetallik nodüller (nikel, bakır, kobalt ve magnezyum açısından zengin) ve diğer egzotik metal kaynaklarını (polimetallik sülfür, kobalt gibi) kapsamaktadır.⁵⁰⁴

503 BMDHS, m.62/4 uyarınca, kıyı devletlerince belirlenecek kanun ve kurallar, şu hususlara ilişkin olabilecektir: a. Rüsumların ödenmesi veya kalkınmakta olan sahildevletleri söz konusu olduğunda balıkçılık endüstrisinin mali yönden, araç-gereç yönünden ve teknik yönden geliştirilmesi için uygun katkıdan oluşacak diğer her türlü ödemeler de dahil olmak üzere, balıkçılara veya balıkçı teknelerine ve araç-gereçlerine lisans verilmesi; b. İster belirli sürü veya sürü grupları için veya gemi ile belirli bir zaman boyunca avlanma için olsun; ister bir devletin uyruklarına belirli bir süre boyunca avlanma için olsun, izin verilen türlerin belirtilmesi ve kotalarının tespiti; c. Av kampanyasının ve bölgelerinin araç-gereç tipinin, büyüklüğünün ve sayısının ve de kullanılacak balıkçı gemilerinin tiplerinin büyüklüklerinin ve sayılarının düzenlenmesi; d. Avlanabilecek balıkların ve diğer türlerin yaşının ve büyüklüklerinin tespiti; e. Av ve balık çekme gücüne ilişkin istatistikler ve teknelerin yerlerinin bildirilmesi de dahil olmak üzere, balıkçı teknelerinden talep olunan bilgiler; f. Avlanan ürünün örneklenmesi, örneklerin tasnifi, biriktirilmesi, gideceği yer ve bunlara ilişkin bilimsel verilerin iletilmesi de dahil olmak üzere, sahildevletinin izni ile ve onun kontrolü altında balıkçılık konusunda araştırma programları yapılması ve bunların yürütülmesinin düzenlenmesi yükümlülüğü; g. Sahildevletleri tarafından, bu gemilere gözlemciler veya stajyerler konulması; h. Avlanan ürünün bütününe veya bir kısmının bu gemilerden, sahildevletinin limanlarına boşaltılması; i. Çok uluslu ortak yatırımlara veya diğer işbirliği şekillerine ilişkin usul ve şartlar; j. Sahildevletinin balıkçılık konusundaki araştırma yeteneklerinin güçlendirilmesi de dahil olmak üzere, balıkçılık alanında kişilerin yetiştirilmesi ve balıkçılık teknolojisi için gerekli şartlar; k. Uygulamaya ilişkin tedbirler.

504 Joyner, op.cit., s.181.

D. DENİZ KORUMA ALANLARI

Devletler ve bölgesel örgütler tarafından, ekolojik ve biyolojik olarak önemli alanların, belirli deniz organizmalarının, önemli jeolojik oluşumların, güzel deniz manzaralarının ya da kültürel yerlerin korunması maksadıyla, belirli deniz koruma alanları ilan edilmektedir. Çeşitli küresel ve bölgesel anlaşmalar, devletleri deniz koruma alanları teşkil etmeye sevk etmiştir.⁵⁰⁵ Bu alanlara, deniz barınağı, deniz parkı, doğal yaşam barınağı gibi değişik isimler verilmektedir. Söz konusu deniz koruma alanları, genellikle hükümetler tarafından milli seviyede düzenlenmektedir.⁵⁰⁶

Belirli deniz alanlarını, denizcilik faaliyetlerinden korumak isteyen kıyı devletleri, bu hassas alanlar konusunda IMO'ya öneride bulunmalıdır.⁵⁰⁷ Bugüne kadar IMO tarafından, Avusturalya Büyük Bariyer Resifleri ve Küba'daki Sabana-Camaguey takımadaları alanları konusunda onay verilmiştir.⁵⁰⁸

XII. DENİZ KAZALARI

Açık denizlerde meydana gelebilecek kazaların neden olabileceği kirliliğin önlenmesi maksadıyla kıyı devletlerin kıyılarını ve menfaatlerini korumak maksadıyla müdahalede bulunabilecekleri hususu, devletlerin meşru müdafaa hakkı veya zaruret hali bağlamında, teamül hukuku kuralı olarak kabul edilmektedir. BMDHS'nde de, devletlerin kirlilikten

505 a. 1972 Dünya Kültürel ve Tabi Mirasının Korunması Sözleşmesi, b. 1971 Uluslararası Önemli Haiz (Özellikle Su Kuşları Yaşam Alanları) Su Alanlarının Korunması Sözleşmesi, c. 1979 Göçmen Yaban Hayvanların Korunması Sözleşmesi, ç. 1992 Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, d. BM Çevre ve Gelişme Konferansının 21 No.lu Ajandasının 17.Bölümü. Joyner, op.cit., s.181.

506 Ancak 1994 yılında Uluslararası Balina Avcılığı Komisyonu tarafından tesis edilen Hint Okyanusu ve Güney Okyanus Balina Barınakları, istisna teşkil etmektedir. loc.cit.

507 1991 IMO Özel Alanların Belirlenmesi ve Belirli Hassas Deniz Alanlarının Tanımlanması Rehber İlkeleri, IMO Asamblesi Kararı, A.720(17); ve 1988 IMO Gemi Rotaları Genel Koşulları Asamblesi Kararı, A.572(14).

508 Joyner, op.cit., s.182.

korunmak maksadıyla açık denizdeki gemilere müdahalede bulunma yetkisine sahip oldukları belirtilmiştir (BMDHS m.221).

1927 yılında Uluslararası Adalet Divanı'nın "Lotus-Bozkurt" davasında,⁵⁰⁹ Türkiye'nin öne sürdüğü "mağdura göre şahsılık" prensibi benimsenmiştir. Ancak daha sonraki uluslararası sözleşmelerde, söz konusu prensip yer almamıştır.⁵¹⁰ 10 Mayıs 1952 tarihinde Brüksel'de imzalanan "Çatmalarda Cezai Yargı Yetkisine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"nin birinci maddesi, ilk defa, Lotus kararına aykırı bir düzenleme getirmiştir. Düzenlemede; açık denizde kaptanın ya da gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza ya da disiplin sorumluluğuna yol açacak bir çatma veya diğer bir seyrüsefer olayında, ceza ya da disiplin kovuşturmasının, ancak geminin çatma veya diğer bir seyrüsefer olayı sırasında bayrağını taşımakta bulunduğu devletin adli veya idari makamlarının önünde açılabilceği ifade edilmiştir. Bu düzenlemeye göre, açık denizlerde meydana gelen çatmalarda, Bayrak Devleti Kuralı geçerli olacaktır.

1958 ADS'nin 11. maddesinde⁵¹¹ ve BMDHS'nin 97. maddesinde⁵¹² de benzer düzenlemeler mevcuttur.

509 2 Ağustos 1926 gecesi, Ege denizinde, Midilli adasının 5-6 deniz mili açıklarında, Bozkurt adlı kömür yüklü Türk bandıralı bir gemi ile, Fransız bandıralı Lotus adlı ticaret gemisinin çarpışması neticesinde, Bozkurt batmış ve 8 Türk gemici kaybolmuştur. Lotus gemisi, kurtarabildiği birkaç tayfa ve Bozkurt gemisinin kaptanı ile birlikte ertesi gün İstanbul'a gelmiştir. Ölenlerinin ailelerinin şikayeti üzerine, Bozkurt gemisinin kaptanı ile Lotus gemisinin kaza anındaki süvarisi, dikkatsizlik ve tedbirsizlikle 8 kişinin ölümüne sebebiyet vermek suçundan tutuklanmıştır. Yetkili mahkeme, Fransız kaptanını açık denizde işlenen söz konusu taksirli adam öldürme suçunun kovuşturulması hakkında kendisini yetkili görmüştür. 15 Eylül 1926 tarihinde verilen kararla, Lotus'un kazada görevli süvarisine 80 gün hapis ve 22 lira para cezası, Bozkurt'un kaptanına ise 4 ay hapis cezası verilmiştir. S.L. Meray, **Devletler Hukukuna Giriş**, Ankara, 1975, s.586.

510 Kuran, op.cit., s.242.

511 ADS'nin 11. maddesi: "Açık denizde kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir şahsın cezai veya inzibati mesuliyetini mucip olacak bir çatma veya gemiyi ilgilendiren herhangi bir seyrüsefer hadisesinde, bu şahıslar aleyhinde cezai veya inzibati takibat ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu şahısların tabiiyetinde bulundukları devletin kazai veya idari makamları nezdinde açılabilir."

512 BMDHS'nin 97. maddesi: "1. Açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu intaç ettiren bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler

Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarının geçmişi, 1862 yılına kadar uzanmakta olup, 1889 yılında Washington’da yapılan bir milletlerarası konferans ile milletlerarası nitelik kazanmışlardır. Söz konusu kurallar, 1910, 1953, 1965 yıllarında değişiklik geçirmiş ve son olarak 1972 tarihli “Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Kuralları Sözleşmesi”⁵¹³ (COLREG) imzalanmıştır. 1972 tarihli COLREG Sözleşmesi 1981, 1987, 1989, 1993 ve 2001 yıllarında değişikliğe uğramıştır. SOLAS Sözleşmesi’nin V. Bölümünde de seyir güvenliği konusunda kurallar bulunmakla birlikte, bu konudaki esas düzenleme 1972 COLREG Sözleşmesi ile yapılmıştır.⁵¹⁴

Sözleşmenin uygulanmasında temel yetki ve sorumluluk yine bayrak devletindedir. Sözleşmede güvenli hız, çatışma tehlikesi ve çatışmayı önleme hareketleri, dar kanallarda uyulması gereken kurallar, trafik ayırım düzenleri, kısıtlı görüş koşullarında yapılması gerekenler, çeşitli durumlarda verilmesi gereken işaretler gibi birçok teknik konu düzenlenmektedir.

1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin uygulanmasına ilişkin Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Bakanlar Kurulunca 12.12.1977 tarihinde onaylanmıştır.⁵¹⁵

hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde bulundukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir. 2. Disiplin konusunda, bir kaptan brövesi veya yeterlilik veya ehliyet belgesi vermiş olan devlet, belge sahibi, bu devletin vatandaşı olmasa dahi, yasal yollara riayet ederek, bu belgelerin geri alınmasına karar verme hususunda münhasır yetkili olacaktır. 3. Bayrak devleti yetkilileri dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa, gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması emredilmeyecektir.”

513 The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea). Bkz. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257 (Erişim Tarihi: 01 Şubat 2010). 20 Ekim 1972 yılında yapılan sözleşme 15 Temmuz 1977 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye de sözleşmeye taraf devletlerden biridir. Bakanlar Kurulu Kararı (BKK): 12.12.1977-7/14561, RG: Tarih: 29 Nisan 1978, Sayı: 16273. Sözleşmenin 1981 değişikliği için bkz. BKK: 20.9.1984, 84/8541, RG: Tarih: 18.11.1984, Sayı: 18579.

514 Okur, op.cit., s.125-126.

515 Dayandığı Kanunun Tarihi: 10.6.1946, No: 4922; Yayımlandığı R.G.nin Tarihi: 29.4.1978, No: 16273; Yayımlandığı Düsturun Tertibi : 5, Cildi: 17, s.105.

İki veya daha çok geminin çarpışması (çatma) sonucu gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararın tazminine ilişkin hususlar, TTK'nun 1286-1297. maddelerinde düzenlenmiştir.⁵¹⁶

TCK'nun 179. maddesinde; “Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşımının güven içinde akışını sağlamak için konulmuş her türlü işareti değiştirerek, kullanılamaz hâle getirerek, konuldukları yerden kaldırarak, yanlış işaretler vererek, geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koyarak ya da teknik işletim sistemine müdahale ederek, başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden olan kişiye bir yıldan altı yıla kadar hapis cezası verileceği” belirtilmiştir (TCK m.179.1). Aynı maddenin 2.fıkrasında; “Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişinin, iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı” ifade edilmiştir (TCK m.179.2). Trafik güvenliğinin taksirle tehlikeye sokulmasına ilişkin ceza ise, TCK'nun 180. maddesinde düzenlenmiştir. Maddeye göre; “Deniz, hava veya demiryolu ulaşımında, kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle neden olan kimseye üç aydan üç yıla kadar hapis cezası verilir.”

XIII. DOLANDIRICILIK VE BARATARYA

Denizde güvenlik ve emniyet konularında IMO tarafından gerçekleştirilen ilk düzenlemelerden biri, denizde dolandırıcılık ve barataryadır.⁵¹⁷ Bu konu Kasım 1979 tarihinde gerçekleştirilen 11. oturumda IMO Asamblesinin dikkatine sunulmuştur. Lübnan

⁵¹⁶ Geminin, bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi hâlinde de, çatma hakkındaki hükümler uygulanacaktır. TTK, m.1286(2).

⁵¹⁷ Baratarya, “kaptan veya mürettebat tarafından gemiye veya eşyaya kasten yapılan zarar veya kaza” olarak tanımlanmaktadır. William Tetley, *Glossary of Maritime Terms*, 2002, s.8; Balkin, op.cit., s.3.

temsilcisi tarafından, bu suçların devletin gemicilik endüstrisini olumsuz yönde etkilediği dile getirilerek IMO'dan bu konuda tedbirler almasını talep etmiştir.⁵¹⁸

IMO Asamblesi, Konsey'den, bu suçlara ilişkin öncelikli çalışmalar gerçekleştirmesi ve Kasım 1981 tarihinde yapılacak sonraki oturumda rapor etmesini istemiştir. Bunun sonucunda, 20 Kasım 1981 tarihli ve "Baratarya, Gemilerin ve Kargoların Kanunsuz Haczi ve Denizde Dolandırıcılığın Diğer Türleri" konulu IMO kararı⁵¹⁹ alınmıştır. Kararda hükümetler, denizde dolandırıcılık konusunda milli kanunlarını ve kolluk prosedürlerini gözden geçirmeye ve bu suça ilişkin cezaların uygun hale getirilmesine davet edilmiştir. Ayrıca, bu suçlarla mücadele amacıyla Uluslararası Denizcilik Bürosunu teşkil eden Uluslararası Ticaret Odası ile tam bir işbirliğine gidilmesi tavsiye edilmiştir.

IMO tarafından alınan tedbirler ve Uluslararası Denizcilik Bürosunun teşkil edilmesi, belirli bir zamanda denizde dolandırıcılık konusunda alınan tedbirlerin gözden geçirilmesini sağlamıştır. 1985'e kadar Büro tarafından, geniş çaplı doküman ve sigorta sahteciliği konuları rapor edilmiştir. Bu tarihten itibaren, konu IMO tarafından gözden geçirilmeye başlanmış, denizde dolandırıcılığın önlenmesi ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla kapsamlı önlemler alınmaya başlamıştır.⁵²⁰

Bu konudaki en önemli gelişmelerden biri, IMO Asamblesinin "IMO Gemi Tanımlama Numarası Düzenlemesi"ni teşkil eden kararı⁵²¹ olmuştur. Düzenleme ile, bir geminin orijinal kimliğinin, isminin değiştirilerek ve sahte dokümanlar hazırlanarak kolayca değiştirilmesinin önlenmesi amaçlanmıştır. Başlangıçta düzenleme gönüllülük esasına dayanmaktaydı.⁵²² Düzenleme kapsamında her gemiye sürekli bir numara verilmesi

518 Balkin, op.cit., s.3.

519 IMO'nun, "Barratry, Unlawful Seizure of Ships and Their Cargoes and Other Forms of Maritime Fraud" konulu ve IMO Res.A.504(XII) sayılı kararı.

520 Balkin, op.cit., s.4.

521 IMO Kararı, Res.A.600(15), 19 Kasım 1987, loc.cit.

522 IMO Circ.1886/Rev.2, 27 Haziran 2002; 1994 SOLAS Konferansında kabul edilen yeni SOLAS Bölüm XI ile, söz konusu düzenlemenin uygulanması tüm gemiler için 01 Ocak 1996 tarihi itibarıyla zorunlu hale getirilmiştir, loc.cit.

öngörölmüştür. Tanımlama amaçlı bu numara, geminin sertifikalarına işlenecek ve geminin ismi ya da bayrağı kaç kere değışirse değışsin aynı kalacaktır.⁵²³

523 IMO Circ.1886/Rev.2, 27 Haziran 2002, IMO Gemi Tanımlama Numaraları, tüm gemilere tahsis edilen yedi rakamlı Lloyd's Gemi Sicili numarasının başına IMO harflerinin verilmesi ile belirlenmektedir. Ayrıca Bkz. Preventing Phantom Ships, Draft Resolution Discussed, IMO News, 16 Ağustos 2001, s.18; loc.cit.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK DÜZENLEMELER

I. ULUSLARARASI DENİZCİLİK TEŞKİLATININ DENİZDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK DÜZENLEMELERİ

Deniz güvenliği, emniyeti ve deniz çevresinin korunması konularında gerçekleştirilen düzenlemelerde Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO),⁵²⁴ önde gelen kuruluş olarak faaliyet göstermektedir. IMO'nun en önemli amaçları; deniz güvenliğinin sağlanması, seyrüseferin etkin kılınması, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrol edilmesi gibi konularda en yüksek uygulanabilir standartların oluşturulmasını temin etme, denizcilikle ilgili teknik konularda, gerek düzenleme gerek uygulama açısından hükümetler arasında işbirliği sağlama olarak belirlenmiştir (IMO Sözleşmesi md.1/a). Bu konuda IMO'nun inisiyatiflerine bir örnek olarak, Malakka ve Singapur Boğazlarının kıyıdaş devletlerinin, boğazlardaki deniz emniyeti, güvenliği ve çevre korunmasının temini maksadıyla uluslararası denizcilik topluluğu ile birlikte çalışabileceği “Kooperatif Mekanizma”⁵²⁵ verilebilir.⁵²⁶

⁵²⁴ International Maritime Organisation (IMO).

⁵²⁵ Co-operative mechanism.

⁵²⁶ http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id %3D26834 / InternationalShippingandWorldTrade – factsandfiguresfinal 26October2009_.pdf. Erişim Tarihi.: 23 Şubat 2010, s.21.

A. IMO’NUN KURULUŞU VE KURUMSAL YAPISI

1. IMO’nun Kuruluşu

IMO’nun kuruluşunun temelleri, II. Dünya Savaşına dayanmaktadır. Savaş sırasında müttefik devletler tarafından Denizcilik Düzenleme Kurulu (Shipping Adjustment Board) adıyla kurulan birim, savaşın bitmesinden bir yıl önce (1944 yılında), Birleşik Denizcilik Otoritesi (United Marine Authority-UMA) adını almıştır. Savaş sonrasında ise, örgütün adı, Birleşik Denizcilik İstişari Konseyi (United Marine Consultative Council-UMCC) olarak değiştirilmiştir.⁵²⁷

IMO, Cenevre’de 19 Şubat 1948’de toplanan BM Denizcilik Konferansı sonucunda 6 Mart 1948’de imzalanan Sözleşme ile “Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Teşkilatı”⁵²⁸ adı altında, kurulmuştur.⁵²⁹ Sözleşme, 17 Mart 1958’de yürürlüğe girmiş ve IMCO, 6 Ocak 1959’da resmen çalışmalarına başlamıştır.

1967 yılında meydana gelen Torrey Canyon kazasının sonrasında, IMCO’nun önemi belirginleşmiştir. IMCO, bu kazadan sonra 1969 yılının Kasım ayında Brüksel’de bir diplomatik konferans toplamıştır. Bu Konferansta iki uluslararası sözleşme kabul edilmiştir.⁵³⁰

527 Nilüfer Oral, “IMO ve Türk Boğazları”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, s.42.

528 Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO).

529 Sözleşme’nin metni için bkz. 289 U.N.T.S. 3. Türkiye, 1956’dan itibaren Sözleşme’ye taraf olmuştur. Bkz. R.G. 17.7.1956.

530 Bu sözleşmeler şunlardır: Petrol Kirliliği Zararlarında Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (Convention on Civil Liability of Oil Pollution Damage 1969-CLC; 29 Kasım 1969 tarihinde düzenlenmiş, 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1992 Protokolü, 27 Kasım 1992 tarihinde düzenlenmiş, 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir; [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx); Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011) ve Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlerde Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention Relating to Intervention on High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969-INTERVENTION; 29 Kasım 1969 tarihinde düzenlenmiş, 6 Mayıs 1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-relating-to-intervention-on-the-high-seas-in-cases-of-oil-pollution-casualties.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011).

Örgütün adı, 1982’de Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) olarak değiştirilmiştir.⁵³¹

2. IMO’nun Kurumsal Yapısı

IMO’nun temel organları; genel kurul, konsey, deniz emniyeti komitesi, deniz çevresini koruma komitesi, hukuk komitesi, teknik işbirliği komitesi, kolaylaştırma komitesi ve sekreteryadır (IMO Sözleşmesi, md.11).

Genel kurul tüm üye devletlerin temsilcilerinden oluşmaktadır. Örgütün temel organı niteliğindedir. Her iki yılda bir toplanan genel kurul, konsey üyelerinin seçimi, örgütün çalışma programının ve bütçenin onaylanması, üye devletlere yönelik tavsiye kararlarının alınması, milletlerarası konferansların toplanmasına karar verilmesi gibi konularla ilgilenmektedir (IMO Sözleşmesi Bölüm V).

Konsey, genel kurul tarafından seçilen 40 üyeden oluşmaktadır (IMO Sözleşmesi, md.16). Örgütün yürütme organı olan konsey, komiteler ve alt komitelerde hazırlanan raporları, teklif ve tavsiyeleri, genel sekreter tarafından hazırlanan bütçe ve çalışma programı taslağını inceleyerek genel kurula sunmaktadır.

Deniz emniyeti komitesi, seyir yardımcıları, gemilerin yapım ve teçhizi, güvenlik noktasında gemi adamı donatımı, çatışmayı önleme kuralları, tehlikeli yüklerin elleçlenmesi, deniz emniyeti kuralları, hidrografik bilgiler, jurnaller ve seyir kayıtları, deniz kazaları araştırmaları, kurtarma ve yardım ile deniz emniyetini doğrudan etkileyen diğer tüm konularla ilgilenmektedir (IMO Sözleşmesi, md.28). Deniz emniyeti komitesinin ayrıca deniz güvenliği ile ilgili kararlar ve kılavuzlara ilişkin taslakları hazırlama görevi bulunmaktadır. Deniz Emniyet Komitesi ve yardımcı birimleri, Gemi Güvenlik Alarm Sistemleri (SSAs⁵³²), Gemilerin Uzun-Menzil Tanımlama ve İzlemesi (LRIT⁵³³), güvenlik

531 Introduction to IMO; <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

532 Ship Security Alert Systems.

533 Long-Range Identification and Tracking of Ships.

görevlilerinin yetiştirilmesi ve sertifikalandırılması gibi konularda zorunlu gerekliliklerin belirlenmesi konusunda çalışmalarına devam etmektedir.⁵³⁴

Hukuk komitesi, örgütün görev alanı kapsamındaki tüm hukuki konularla ilgilenmektedir. Komite ayrıca genel kurul tarafından kendisine verilen diğer görevleri de yerine getirmektedir. Özellikle örgüt tarafından yapılan sözleşmelerin ve protokollerin hazırlanmasında görev üstlenmektedir.

Genel kurul tarafından 1973 yılında kurulan Deniz Çevresini Koruma Komitesi,⁵³⁵ genel olarak deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrol edilmesi konularıyla ilgilenmektedir. Deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki milletlerarası sözleşmelerin kabulü, uygulanması, gerekli değişikliklerin yapılması gibi konularda görevler üstlenmektedir.

Teknik İşbirliği Komitesi, 1977 yılında, özellikle gelişmekte olan devletlere milletlerarası sözleşmeleri ve bu sözleşmelerle getirilen standartları uygulamada teknik yardımda bulunulmasına ilişkin çalışmalarda eşgüdümü sağlaması amacıyla kurulmuştur. Örgütün yönettiği ya da temsilcisi olduğu tüm teknik işbirliği projelerinin uygulanmasıyla ilgilenmektedir.

IMO Kolaylaştırma Komitesi,⁵³⁶ uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması açısından denizcilikteki bazı formalitelerin azaltılması amacını taşımaktadır. Komite, gemilerin limanlara giriş çıkışlarında gereken belgelerin ve formalitelerin basitleştirilmesiyle ilgilenmektedir.

Sekreteryaya,⁵³⁷ diğer hususların yanında, üye devletleri örgütteki gelişmelerden haberdar etme ve üye devletlerin ilgili kuralları onaylamasını ve uygulamasını gözetleme gibi görevler üstlenmektedir.

⁵³⁴ IMO ISPS-Q&A, s.8.

⁵³⁵ Marine Environment Protection Committee (MEPC).

⁵³⁶ Facilitation Committee.

⁵³⁷ IMO Sözleşmesi'nin XI. Bölümünde düzenlenmektedir.

B. IMO’NUN DENİZDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK DÜZENLEMELERİ

IMO Genel Sekreteri Efthimios Mitropoulos’un ifade ettiği gibi,⁵³⁸ IMO deniz güvenliğine ilişkin tüm faaliyetlerinde, sıkı güvenlik rejiminin uygulanması esnasında uluslararası denizcilik topluluğunun rahatsız edilmemesi arasındaki hassas dengeyi gözetmek durumunda kalmaktadır.⁵³⁹ IMO Genel Sekreteri, açık denizlerde seyrüsefer özgürlüğü hakkı ile stratejik deniz yollarının korunması gereği arasında da denge kurulması gerektiğinin altını çizmiştir. Bu bağlamda, dünya ticaretinin önemli bir kısmının taşındığı Malakka Boğazı’nın, fiziksel karakteristiği⁵⁴⁰ ve stratejik konumu⁵⁴¹ nedeniyle terörist saldırılara karşı ne kadar hassas olduğu örnek olarak belirtilmektedir. Büyük tankerler tarafından Güneydoğu ve Kuzeydoğu Asya’daki üretim merkezlerine hammadde taşınırken, dünyadaki tüketim merkezlerine mal taşıyan milyonlarca konteynır da boğazın diğer tarafına doğru seyretilmektedir. Her yıl Malakka Boğazı ve Singapur’dan, yaklaşık 50.000 gemi tarafından, dünya ticaretinin dörtte biri ve dünya petrolünün yarısı taşınmaktadır.⁵⁴²

Gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun probleminin çözümünde devletler arasında gerçekleştirilecek bölgesel işbirliği büyük önem taşımaktadır. Malakka ve Singapur Boğazlarında uygulanan bölgesel haydutlukla mücadele harekâtı ve “Asyada Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadelede Bölgesel

538 Efthimios Mitropoulos, IMO Genel Sekreteri, Dünya Denizcilik Günü 2004 mesajı, “IMO 2004! Focus on Maritime Security”, World Maritime Day(2004), <http://www.imo.org>, Balkin, op.cit., s.32.

539 loc.cit.

540 Malakka Boğazının uzunluğu, 520 deniz mili olup, bazı yerlerinde oldukça daralmaktadır.

541 Malakka Boğazı, Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi arasında geçiş sağlamaktadır.

542 Balkin, op.cit., s.33.

İşbirliği Anlaşması” (RECAAP⁵⁴³), IMO tarafından bu konuda güzel bir örnek olarak nitelendirilmektedir.⁵⁴⁴

Günümüzde savaşlardan etkilenen bölgelerde yer alan ve güvenlik durumu gittikçe kötüye giden Somali ve Aden Körfezi deniz alanları, IMO tarafından problemin merkezi olarak kabul edilmektedir.⁵⁴⁵

1. İlgili Kararlar

Gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun olayları ile IMO’nun Deniz Emniyeti Komitesi (MSC⁵⁴⁶) ve Kolaylaştırma Komitesi⁵⁴⁷ ilgilenmektedir.⁵⁴⁸ IMO tarafından haydutlukla mücadele, uzun vadeli bir proje olarak 1998 yılında başlatılmıştır. İlk aşamada haydutluk eylemlerinin meydana geldiği bölgelerin devletlerinden temsilcilerin katıldığı bölgesel seminerler ve çalışmalar gerçekleştirilmiştir. İkinci aşamada ise, çeşitli bölgelerde, değerlendirme çalışmaları yapılmıştır.⁵⁴⁹

1986 yılında, IMO’nun MSC/Circ.443 - “Gemilerde Yolculara ve Mürettebata Yönelik Kanunsuz Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler” düzenlemesinde, atılması gereken adımlar belirlenmiş, 24 saat veya daha fazla seyrüsefer uluslararası yapan yolcu gemileri ile bunlara servis yapan liman tesislerine özel atıfta bulunulmuştur.⁵⁵⁰

543 The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Kasım 2004 tarihinde 16 Asya devleti tarafından nihai hale getirilen Anlaşma, haydutlukla ilgili bilginin paylaşılmasını sağlayacak olan RECAAP Bilgi Paylaşım Merkezi’ne (ISC) ilişkin hususları da içermektedir.

544 IMO Piracy, s.1.

545 loc.cit.

546 Maritime Safety Committee.

547 Facilitation Committee.

548 IMO, Piracy, s.2.

549 IMO, Piracy and Armed Robbery Against Ships, s.1.

550 IMO, ISPS-Q&A, s.11.

1996’da MSC tarafından, MSC/Circ.754 - “Yolcu Feribotları Güvenliği” düzenlemesi kabul edilmiştir.⁵⁵¹

Ocak 2009’da Cibuti’de toplanan yüksek seviyeli bir IMO toplantısında, önemli bir bölgesel anlaşma düzenlenmiştir. “Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezinde Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygunların Bastırılmasına İlişkin Davranış Kuralları”nda, bölgede meydana gelen, gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin boyutları ortaya konmuştur. Anlaşmayı imzalayan devletler, bu olayların bastırılmasında uluslararası hukuka uygun olarak, mümkün olan en kapsamlı şekilde işbirliğinde bulunma niyetlerini beyan etmişlerdir.⁵⁵²

IMO’nun MSC/Circ.1073 sayılı kararında, gemilere karşı işlenen şiddet eylemlerinde Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (MRCCs⁵⁵³)’ne ilişkin direktiflere yer verilmiştir.⁵⁵⁴

IMO Deniz Emniyeti Komitesi, 86. Oturumunda (27 Mayıs - **05 Haziran 2009**), MSC/Circ.622/Rev.1’i (Gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygunların önlenmesi ve bastırılması için hükümetlere tavsiyeler)⁵⁵⁵ gözden geçirerek, yeniden düzenlenmiş tavsiyelerini MSC.1/Circ.1333 ile 26 Haziran 2009 tarihinde yayınlamıştır.⁵⁵⁶

⁵⁵¹ loc.cit.

⁵⁵² Anlaşma ile taraf devletler; a. İlgili bilgileri ulusal noktalar ve bilgi merkezleri vasıtasıyla paylaşacak ve rapor edecek, b. Gemilere karşı haydutluk ve silahlı soygun eylemlerine karışmasından şüphelenilen gemileri yasaklayacak, c. Bu suçları işleyenleri tutuklayacak ve yargı önüne çıkaracak, d. Bu suçlara maruz kalan ve özellikle de şiddete maruz kalan denizcileri, balıkçıları, diğer gemi personeli ve yolcuları, uygun bir muameleye tabi tutarak memleketlerine iade edeceklerdir; IMO, Piracy, s.1-2.

⁵⁵³ Maritime Rescue Co-ordination Centres.

⁵⁵⁴ Gemi güvenlik alarm sistemleri ve diğer güvenlik alarmlarına ilişkin ilave rehberler şunlardır: a. Gemi Güvenlik Alarm Sistemlerinin Tedariğine İlişkin Rehber (MSC/Circ.1072), b. Yanlış güvenlik alarmları ve tehlike / güvenlik çift alarmları (MSC/Circ.1109 / Rev.1), c. Mesaj öncelikleri ve gemi güvenlik alarm sistemlerinin testlerine ilişkin rehber (MSC/Circ.1155); IMO, Piracy, s.2.

⁵⁵⁵ Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

⁵⁵⁶ IMO, CIRC.1333, s.1.

BM Genel Kurulunun 63. oturumunda alınan A/RES/63/111 sayılı “Okyanuslar ve Deniz Hukuku”na ilişkin karar, tüm devletleri IMO ile koordineli bir şekilde, haydutluk ve denizde silahlı soygun ile aktif olarak mücadele edilmesi konusunda uyarmıştır. Bu kapsamda devletlerin çeşitli önlemler alması gerektiği belirtilmiştir. Bu önlemler arasında, denizcilerin, liman personelinin ve kolluk personelinin, olayların önlenmesi, rapor edilmesi ve incelenmesi konularında eğitilmesi konularında yardımlaşma bulunmaktadır. Burada, sanıkların uluslararası hukuka uygun olarak ve ulusal kanunlarla yargılanması amaçlanmaktadır.⁵⁵⁷

Kasım 1993’te IMO Merkezinde düzenlenen feribot güvenliği semineri sonrasında, Birleşik Devletler Hükümetinin teklifi ile IMO Deniz Emniyeti Komitesi, feribot güvenliği konusunu değerlendirmiş ve Mayıs 1996’da icra edilen 66. oturumunda, uluslararası rotalarda seyir yapan yolcu feribotları ve bu rotalara hizmet veren limanlar için güvenliği artırıcı bazı gönüllülük esasına dayalı tedbirler kabul etmiştir.⁵⁵⁸ Komite, uluslararası yolcu feribotları ve feribot limanlarının uygun güvenlik görevlerini yerine getirmek üzere eğitilmiş ve atanmış personel bulundurmasını ve tavsiye etmiştir. Alınan tedbirler ayrıca yolcuların ve yüklerinin aranması ve taranmasına, yasak bölgeler teşkil edilmesine izin vermiştir.⁵⁵⁹

Kasım 2001’de, IMO Asamblesi tarafından, “Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi”⁵⁶⁰ (resolution A.922(22)) ve “Sahte Gemilerin Tescil Edilmesinin Önlenmesine İlişkin Tedbirler”⁵⁶¹

557 http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id%3D27434 / 1025.pdf. Erişim Tarihi: 6 Mart 2010.

558 IMO MSC/Circ.754 (05 Temmuz 1996), Balkin, op.cit., s.12.

559 loc.cit.

560 Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships. 18 Ocak 2010 tarihli ve A.1025(26) sayılı kararda, “Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi” düzenlenmiştir. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27434/1025.pdf; Erişim Tarihi: 6 Mart 2010.

561 Measures to prevent the registration of phantom ships.

(resolution A.923(22)) düzenlemeleri hayata geçirilmiştir.⁵⁶² Asamblenin 25.oturumunda, A.1002(25) sayılı karar ile Deniz Emniyeti Komitesinden, acil olarak, söz konusu uygulama rehberinin yaşanan gelişmeler ve ihtiyaçların göz önünde bulundurularak güncellenmesi talep edilmiştir.⁵⁶³

AIS'in belirli deniz alanlarında çalıştırılması, AIS ile yayınlanan verilerin haydutlar ya da teröristler tarafından toplanabileceği ihtimalinden dolayı güvenlik sorunlarına neden olmaktadır. Bu nedenle, IMO Asamblesi tarafından, Kasım 2003'te A.956(23) sayılı karar ile A.917(22) sayılı karar ile belirlenen AIS'in gemide kullanımı rehberine düzeltmeler kabul etmiştir. Böylece, haydutların ya da teröristlerin saldırıları ihtimallerinin yüksek olduğu deniz alanlarında, gemi kaptanlarına AIS'i kapatma izni verilmiştir.⁵⁶⁴

IMO Deniz Güvenliği Komitesi tarafından kabul edilen MSC.1/Circ.1333⁵⁶⁵ ve MCS.1/Circ.1334⁵⁶⁶ sayılı kararlarda; gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi ve bastırılması konularında hükümetlere tavsiyelerde bulunulmuş ve gemi sahipleri ile işletenlerine, kaptanlarına ve mürettebatına bu konuda rehber ilkeler sunulmuştur.⁵⁶⁷

562 IMO, Piracy, s.2.

563 http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id%3D27434 / 1026.pdf. Erişim Tarihi: 6 Mart 2010.

564 IMO ISPS-Q&A, s.12.

565 Gemilere Yönelik Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesi ve Bastırılması İçin Hükümetlere Tavsiyeler (Recommendations to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery Against Ships).

566 Gemilere Yönelik Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemlerinin Önlenmesi ve Bastırılması Konusunda Gemi Sahipleri, Gemi İşleticileri, Kaptanları ve Mürettebatına Rehber (Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships).

567 IMO, Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi, s.1.

2. 2010 Tarihli Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi

IMO Asamblesinin 26. oturumunda alınan, 18 Ocak 2010 tarihli ve A.1025(26) sayılı kararda “Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi” belirlenmiştir. Kararın giriş kısmında, gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin neden olduğu, denizde hayatın emniyeti, deniz emniyeti, güvenlik ve deniz çevresinin korunması konularındaki ciddi tehlike karşısında derin endişe duyulduğu belirtilmiştir. Kararda, gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin sayısının dünya çapında artmaya devam ettiği hususuna dikkat çekilmiştir. Bazı ülkelerde bu olayların soruşturulması için efektif bir yargı yolunun olmayışının, söz konusu suçlarla mücadeleyi engellediği; tutuklamaların gerçekleştirilmesinden sonra bazı ülkelerde suçluların kovuşturularak cezalandırılmasına yönelik hukuksal çerçeve ile soruşturmaya ilişkin ilkelerin eksikliğinin ortaya çıktığı belirtilmiştir. Bu suçların bastırılması alanında teknik işbirliği ve kapasite geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.⁵⁶⁸

IMO Deniz Emniyeti Komitesi, tüm devletleri gemilere karşı işlenen tüm haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin kendi yargı yetkileri kapsamında soruşturulmasında Uygulama Rehberini kullanmaları konusunda uyarmıştır. Ayrıca Komite tarafından, gelecekte benzer durumlara maruz kalabilecek diğer kişiler için önleyici rehber teşkili maksadıyla gerekli olacak olan, gemi sahiplerinin, kaptanlarının ve mürettebatının yaşadığı tecrübelerin temininin sağlanması için devletlerin bu olaylara ilişkin soruşturma ve kovuşturma süreçleri ile ilgili tüm bilgileri IMO’ya iletmeleri istenmiştir. Ayrıca, hükümetler, gemilere karşı işlenen tüm haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin önlenmesi maksadıyla uygun ve etkili önlemler alınabilmesi amacıyla işbirliği tesis etmeye ve uygun anlaşmaları gerçekleştirmeye davet edilmiştir.⁵⁶⁹

⁵⁶⁸ IMO, 3D27434, s.2.

⁵⁶⁹ loc.cit.

Uygulama Rehberinde, “haydutluk”, BMDHS’nin 101. maddesinde tanımlanan bir eylem olarak ifade edilmiştir. “Gemilere karşı işlenen silahlı soygun”un ise şu eylemlerden herhangi biri anlamına geleceği ifade edilmiştir (m.2): a. Bir devletin iç sularında, takımda sularında ya da karasularında işlenen; özel amaçlarla bir gemiye, gemideki kişilere ya da mallara yönelik haydutluk eylemleri dışında olmak üzere; herhangi bir kanunsuz şiddet kullanımı veya alıkoyma ya da yağma, ya da bunlarla ilgili tehditte bulunmak, b. Bu fiillerden birinin işlenmesine azmettirmek ya da bilinçli olarak yardımda bulunmak.

Uygulama Rehberinin 3. Bölümünde, gemi kaptanlarının gemilere karşı işlenen tüm haydutluk ve silahlı soygun eylemlerini rapor etmeleri konusunda teşvik edilmeleri amacıyla; kıyı / liman devletlerinin, bu raporlardan ötürü kaptanların ve gemilerinin gereksiz gecikmelere ve ilave maliyetlere maruz kalmamalarını temin için her türlü gayreti göstermeleri gerektiği ifade edilmiştir (m.3.3).

Uygulama Rehberinde belirtilen önemli hususlar şunlardır:

a. Gemilere karşı işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin incelenmesiyle görevli kişilerin eğitiminin kapsamında şu hususların yer alması gerekmektedir (m.4.1): “i. Gemide bulunan kişilerin zorla alıkonduğu ya da rehin alındığı her durumda, kolluk harekâtlarının ya da incelemelerin öncelikli amacı, bu kişilerin emniyetli bir şekilde serbest bırakılması olmalıdır. Bu kişilerin kurtarılması ve emniyetine, tüm hususlar içerisinde öncelikli bir yer verilmelidir, ii. Suçluların tutuklanması, iii. Kanıtların -özellikle de uzmanların üzerinde çalışmaları gereken kanıtların- güvenliğinin sağlanması, iv. Başka suçların işlenmesinin önlenmesine yardımcı olabilecek bilgilerin yayılımının sağlanması, v. Çalınan malların tespiti, vi. Bir olayla ilgilenmekten sorumlu otorite ile işbirliği, vii. Mevcut tüm kaynaklardan ilgili bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi.”

b. Herhangi bir soruşturmanın yapılmasından sorumlu kişi ya da kurumun önceden belirlenmesi önemli bir husustur. Söz konusu suçların işlendiği ilk safhalarda meydana

gelebilecek bir gecikme ya da karışıklık, soruşturma imkânlarının ya da kanıtların kaybedilmesi ve hatta insan hayatına dahi mal olabilecek sonuçlar doğurabilecektir.⁵⁷⁰

c. Haydutluk durumunda geminin bayrak devleti öncelikli sorumluluğu üslenecektir. Silahlı soygun durumunda ise, saldırının karasularında gerçekleştiği devlet öncelikli sorumluluğu üslenecektir. Her durumda, başarılı bir soruşturma ve suçluların tutuklanması için ilgili devletler arasındaki işbirliği büyük önem arz edecektir.⁵⁷¹

d. Gemi sahibi ya da şirket, saldırı ve soruşturma planı konusunda bilgilendirilmelidir (m.5.8).

e. Bir geminin saldırıya uğradığı konusunda bir bilginin alınması durumunda, ilk müdahaleciler ve soruşturmacılar tarafından olaya derhal müdahale edilmelidir.⁵⁷²

f. Soruşturma süreci büyük oranda, suçun işlenişine bağlı olacaktır. İşlenen suç, hırsızlık ve rehin almadan insan hayatının kaybedilmesine kadar değişen boyutlara varabileceğinden, soruşturma makamları işlenen suçun ciddiyetini göz önüne almak isteyecektir. Hem haydutluk hem de silahlı soygun olaylarında göz önünde bulundurulması gereken hususlar şunlardır:⁵⁷³ i. İlgili tüm bilgilerin temini ve kayıt edilmesi, ii. Bireysel tanık ifadelerinin kayıt edilmesi, iii. Suç resimlerinin detaylı adli analizi, iv. İstihbarat veritabanlarının araştırılması, v. Uygun acentelere bilgilerin ve istihbaratın iletilmesi.

570 Her bir durumda belirlenmesi gereken ulusal hususların kapsamı Uygulama Rehberinde şu şekilde belirtilmiştir: i. Geminin bayrak devleti, ii. Saldırının hangi devletin karasularında meydana geldiği, iii. Suçluların kökeni olduğundan şüphelenilen devlet, iv. Gemideki kişilerin vatandaşı olduğu devlet, v. Kargonun sahibi olan devlet, vi. Suçun işlendiği devlet (m.5.7).

571 loc.cit.

572 Olaya ilk müdahale edecek olan kişilerin sorumlulukları şunlardır: a. İnsan yaşamının korunması, b. Suçluların kaçmalarının engellenmesi, c. Diğer gemilere uyarılar, d. Suç resminin korunması, e. Kanıtların güvenliğinin sağlanması. Gemilere Karşı İşlenen Haydutluk ve Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına İlişkin Uygulama Rehberi, s.7-8.

573 Ibid, s.9-11.

3. IMO Raporları

Deniz Emniyeti Komitesi tarafından Mayıs 1995'te yapılan 65. oturumda, sekreterliğe, 31 Temmuz 1995 tarihinden itibaren, gemilere karşı işlenen ve IMO'ya bildirilen tüm haydutluk ve silahlı soygun eylemlerini aylık raporlar haline getirmesi talimatı verilmiştir. Ayrıca sekreterlikten, çeyrek dönemler halinde, bölgesel analizler, olayların görülme sıklığına ilişkin tespitler ve tavsiyelerin yer aldığı karma raporlar hazırlaması istenmiştir.⁵⁷⁴ Haziran 1996'da yapılan 66. oturumda ise, Komite sekreterliği, her yılın Mart ayına müteakip, önceki yıl meydana gelerek IMO'ya rapor edilen ve gemilere yönelik haydutluk ve silahlı soygun eylemlerine ilişkin yıllık özet hazırlamakla görevlendirmiştir.

1984 yılından Aralık 2009 sonuna kadar, IMO'ya rapor edilen deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun eylemlerinin toplam sayısı, 5,227'ye yükselmiştir.⁵⁷⁵ 2008 yılında gerçekleştirilen ya da teşebbüs edilen gemilere yönelik haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinden IMO'ya bildirilenlerin sayısı 306 olup, bu sayı 2007 yılındaki olay sayısından 24 fazladır (%8.5).⁵⁷⁶ IMO'ya 2009 yılı içerisinde gerçekleştiği ya da teşebbüs

574 Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report-2008, MSC.4/Circ.133 (EK-C) , 19 Mart 2009, http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id %3D25550 / 132.pdf. Erişim Tarihi.: 23 Şubat 2010.

575 IMO MSC.4/Circ.152, s.2.

576 Söz konusu olaylardan 2008 yılında en çok etkilenen bölgeler Doğu Afrika ve Uzak Doğu'dur. Olaylar özellikle Güney Çin Denizi, Batı Afrika, Güney Amerika ve Karayipler ile Hint Okyanusunda meydana gelmiştir. 2007 yılı ile kıyaslandığında; Güney Çin Denizi'nde olayların sayısı 67'den 72'ye; Doğu Afrika'da 60'tan 134'e yükselmiştir. Batı Afrika'da olayların sayısı 60'tan 50'ye, Hint Okyanusu'nda 40'tan 26'ya, Malacca Boğazı'nda 12'den 2'ye, Güney Afrika'da 25'ten 19'a, Güney Amerika ve Karayipler'de 25'ten 19'a ve Arap Denizi'nde ise 7'den 1'e gerilemiştir. Meydana gelen veya teşebbüs edilen olayların çoğu, kıyı devletlerinin karasularında, gemiler limanda ya da demir yerinde iken gerçekleşmiştir. Rapor edilen olayların çoğunda gemi mürettebatı, beş – on kişilik silahlı ya da bıçaklı kişinin saldırısına maruz kalmıştır. 2008 yılında, 6 mürettebat öldürülmüş, 42 mürettebat ise, yaralanmış / saldırıya uğramıştır. Bunun yanında 51 gemi ve 774 mürettebat rehin alınmış / kaçırılmıştır⁵⁷⁶. 1984 yılından Aralık 2008'in sonuna kadar, gemilere karşı işlenen ya da teşebbüs edilen ve IMO'ya rapor edilen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerinin sayısı 4.821'e yükselmiştir. 2008 yılı içerisinde meydana gelen haydutluk ve silahlı soygun olaylarına ilişkin IMO yıllık raporunda (EK-D) yer alan genel hususlar şunlardır: a. Toplam 206 olayın 70'i uluslararası sularda, 75'i karasularında, 61'i liman sahasında meydana gelmiştir; b. Saldırıya uğrayan gemilerden 73'ü hareket halinde, 107'si demir yerinde

edildiği bildirilen deniz haydutluğu ve gemilere karşı silahlı soygun eylemlerinin sayısı 406 olmuştur. Bu sayı, 2008 yılına göre 106 (%24.6) fazladır.⁵⁷⁷

II. DENİZDE SUÇ İŞLENMESİNİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

Denizde emniyetin sağlanması amacıyla birçok sözleşme tanzim edilmiştir.⁵⁷⁸

bulunmaktadır; c. Olayların 55’inde 1-4 kişi, 48’inde 5-10 kişi, 12’sinde 10’dan fazla kişi yer almıştır; d. Olayların 45’inde gemi mürettebatına şiddet uygulanmış, 20’sinde mürettebata şiddet tehdidinde bulunulmuş, 1’inde gemi kaybolmuş, 51’inde gemi kaçırılmıştır; e. Saldırganlar tarafından olayların 30’unda tabanca / tüfek, 51’inde bıçak kullanılmıştır; f. Olayların 31’inde kaptan ve mürettebat yaşam mahallerine, 51’inde kargo bölümlerine, 85’inde makine dairelerine baskın düzenlenmiştir; g. Olaylarda 6 kişi hayatını kaybetmiş, 20 kişi yaralanmış, 38 kişi kaybolmuş, 774 mürettebat esir alınmış, 21 kişi saldırıya uğramıştır.

577 Söz konusu olaylardan 2009 yılında en çok etkilenen bölgeler, Doğu Afrika ve Uzak Doğu, özellikle Güney Çin Denizi, Batı Afrika, Güney Amerika ve Karayipler ve Hint Okyanusu olmuştur. Gözden geçirilen periyot içerisinde, Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Malakka Boğazında gerçekleştiği ya da teşebbüs edildiği rapor edilen olayların sayısı değişmemiştir (69 olay). Olay sayısı Doğu Afrika’da, 134’ten 222’ye, Güney Amerika ve Karayipler’de 19’dan 36’ya yükselmiş; Batı Afrika için rapor edilen olay sayısı ise 50’den 46’ya düşmüştür. 2008 yılında 1 olayın meydana geldiği Arap Denizinde, 2009 yılında 2 olay meydana gelirken, 2008 yılında hiç olay meydana gelmeyen Kuzey Pasifik ve Hazar Denizinde, 2009 yılında 1’er olay meydana gelmiştir. Dünya çapında meydana geldiği ya da teşebbüs edildiği bildirilen olayların çoğu uluslararası su yollarında meydana gelmiştir. Bunun en önemli sebebi ise, Somali açıklarında meydana gelen olaylardaki yüksek artıştır. Bununla birlikte, diğer bölgelerde, saldırılar, kıyı devletlerinin karasularında demirli ya da alargada bulunan gemilere yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Rapor edilen olayların çoğunda, mürettebatlar, bıçak ya da silah taşıyan 5-10 kişi tarafından saldırıya uğramıştır. Gözden geçirilen periyot süresince, 8 mürettebatın (2008’de 6) öldürüldüğü, 59 mürettebatın (2008’de 42) ise yaralandığı / saldırıya uğradığı rapor edilmiştir. Yaklaşık 746 mürettebatın (2008’de 774) rehin alındığı / kaçırıldığı ve 9 mürettebatın ise (2008’de 38) kayıp olduğu rapor edilmiştir. IMO, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report - 2009, MSC.4/Circ.152, 29 Mart 2010, <http://www.imo.org/CIRC/MS/04/152.doc>, MSC.4/Circ.152, s.2.

578 a. 1974 tarihli “Denizde Can Güvenliği Milletlerarası Sözleşmesi” (International Convention for the Safety of Life at Sea); b. 1966 tarihli “Yükleme Hatları Milletlerarası Sözleşmesi” (International Convention on Load Lines (LOAD LINES), 1966); c. 1971 tarihli “Özel Ticari Yolcu Gemileri Sözleşmesi” (Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971); d. 1972 tarihli “Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Kuralları Sözleşmesi” (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972); e. 1972 tarihli “Emniyetli Konteyner Milletlerarası Sözleşmesi” (International Convention for Safe Containers, 1972); f. 1976 tarihli “Milletlerarası Denizcilik Uyduları Örgütü Sözleşmesi” (Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976); g. 1977 tarihli “Balıkçı

ISPS Kodu öncesinde deniz güvenliğine ilişkin düzenlemeler, 1985 yılında meydana gelen Achille Lauro olayının⁵⁷⁹ sonrasında düzenlenen rehberlerden ibaretti.⁵⁸⁰ IMO Asamblesi 1985 yılında aldığı A.584(14) kararı ile “Gemilerin Emniyeti ile Yolcularının ve Mürettebatının Güvenliğini Tehdit Eden Kanunsuz Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Tedbirler”⁵⁸¹ düzenlemesini hayata geçirmiştir. Asamble, MSC’yi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının uçak ve havalimanlarının güvenliğine ilişkin düzenlemelerini göz önüne alarak, detaylı ve pratik teknik tedbirler geliştirmeye davet etmiştir. Aralık 1985’te, BM Genel Kurulu, IMO’yu, gemilerde ve gemilere karşı terörizm sorunu hakkında, uygun önlemlere yönelik tavsiyeler geliştirmesi için uyarmıştır.⁵⁸²

Okyanus-ötesi yolculukların artması neticesinde, yolcuların güvenliğine karşı işlenen kanunsuz faaliyetlere ilişkin kaygılar da artmaktadır. Ulusal yargılama sınırlarını aşan açık deniz alanlarında işlenen uluslararası suçlara ilişkin olarak bazı sözleşmeler⁵⁸³

Gemilerinin Güvenliği Torremolinos Milletlerarası Sözleşmesi” (The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977); h. 1978 tarihli “Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978); i. 1995 tarihli “Balıkçı Gemileri Personelinin Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995); j. 1979 tarihli “Denizde Arama ve Kurtarma Milletlerarası Sözleşmesi” (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979). <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

579 Supra d.n.296. Olayda Filistinli teröristler tarafından, bir İtalyan yolcu gemisi kaçırılmış, eylemlerini sona erdirmek öne sürdükleri şartlarda anlaşılması öncesinde bir yolcu öldürülmüştür.

580 IMO ISPS-Q&A, s.11.

581 Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew.

582 IMO ISPS-Q&A, s.11.

583 “1963 Uçaklarda İşlenen Saldırı ve Diğer Belli Faaliyetlere İlişkin Sözleşme”de (1963 Convention on Offenses and Certain other Acts Committed on Board Aircraft), uçuş halindeki bir uçağın emniyet ve güvenliğini tehlikeye atabilecek faaliyetlere ilişkindir. Sözleşme kapsamında, devletlerin egemenliğinin dışında kalan herhangi bir yerde ya da açık denizler üzerindeki faaliyetler yer almaktadır. Sözleşmenin 3. maddesinde, kendi egemenlik alanında ya da açık denizler üzerinde uçan bir uçakta işlenen suçlara ilişkin olarak uçağın tescil devletine, yargılama yapması zorunluluğu getirilmiştir. 1970 tarihli Haya Uçak Kaçırılmalarının Önlenmesi Sözleşmesinde (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 16 Aralık 1970’te imzalanan sözleşme, 14 Ekim 1971’de yürürlüğe girmiştir.) uçuş halindeki bir uçağın

imzalanmıştır. Bu sözleşmeler, BMDHS’nde de şart koşulan “Denizlerin barışçı amaçlarla kullanımı”nı teşvik etmek maksadı taşımakla birlikte, daha çok açık denizlerde kişilerin güvenliğine ilişkin belirli suçlara yönelik olarak hazırlanmıştır.⁵⁸⁴

A. SOLAS SÖZLEŞMESİ

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi⁵⁸⁵ (SOLAS), denizde emniyet konusunda en önemli uluslararası sözleşme olarak kabul edilmektedir. Sözleşmenin ilk şekli Titanik kazası sonrasında 1914’te verilmiştir. Daha sonra Sözleşme, 1929, 1948, 1960 ve 1974 yıllarında yeniden düzenlenmiştir. 1974 SOLAS Sözleşmesi, 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁵⁸⁶

2002 yılında SOLAS’ın V. Bölümünde (Seyrüsefer Emniyeti⁵⁸⁷) düzenlemeler yapılmıştır. Otomatik Bilgi Sistemlerinin (AIS⁵⁸⁸) uygulanması için zaman akışı belirlenmiştir. Yolcu gemileri ve tankerler dışındaki 300 GT ve üzerindeki, 50.000 GT’den küçük gemiler için 2004 yılı sonuna kadar AIS kullanımına başlama zorunluluğu getirilmiştir. Düzenleme neticesinde, AIS ile donatılan tüm gemilerin, “uluslararası

kaçırılması ya da kaçırılmasına teşebbüs edilmesi suçu tanımlanırken, ulusal yetki alanlarının dışında meydana gelen olaylar kapsamına açık deniz üzerinde gerçekleştirilen uçuşlar sırasında işlenen bu tür suçlar da alınmıştır. Sözleşmenin 4.maddesine göre, uçağın tescil devleti ve kaçırma suçunu işleyen suçlu ile birlikte iniş yaptığı devletin her ikisinin de suça ilişkin yargılama yapmasının beklendiği belirtilmiştir. Uçağın iniş yaptığı devlet, gözetim altına alınan suçluyu iade edecek ya da aleyhinde dava açacaktır. 1971 Sabotaj Sözleşmesinde, uçuş halindeki bir uçağın hasara uğratılması veya imha edilmesi suçlarının önlenmesine ilişkindir. Sözleşmede açık denizlerde işlenen bu tür suçlar konusunda, suçun işlendiği uçağın tescil devletine yargılama yetkisi verilmiştir; Joyner, “The International Ocean Regime At The New Millenium: A Survey of The Contemporary Legal Order”, s.168-169.

584 loc.cit.

585 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS); 01 Kasım 1974 tarihinde düzenlenmiş, 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea> (SOLAS), aspx; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

586 loc.cit.

587 Safety of Navigation.

588 Automatic Information Systems (AIS).

anlaşmalar, kurallar ya da standartlar tarafından seyrüsefer bilgilerinin korunmasına ilişkin düzenleme olması” durumu dışında bu cihazları çalışır durumda tutması gerekmektedir.⁵⁸⁹

SOLAS’ın mevcut XI. Bölümü (Deniz Emniyetinin Geliştirilmesi İçin Özel Tedbirler⁵⁹⁰), Bölüm XI-1 olarak yeniden adlandırılmıştır. XI-1/3 düzenlemesi ile, gemi kimlik numaralarının (ID⁵⁹¹) güverte üzerinde sürekli ve görünen, geminin güvertesinde ya da üst güvertesinde bir yere⁵⁹² işaretlenmesi zorunluluğu getirilmiştir. Yolcu gemileri ise, söz konusu işareti, havadan görülebilecek şekilde yatay bir demire yerleştireceklerdir. Gemiler ayrıca ID numaralarını geminin iç kısmında da bulunduracaklardır.⁵⁹³

Yeni XI-1/5 düzenlemesi ile gemilere Sürekli Özet Kaydı (CSR⁵⁹⁴)nın tutulması gerekliliği getirilmiştir.⁵⁹⁵

SOLAS Bölüm XI-1’den sonra, yeni Bölüm XI-2 (Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesi İçin Özel Tedbirler)⁵⁹⁶ oluşturulmuştur. Bu bölüm, 500 GT ve üstü yolcu gemileri ve kargo

589 IMO ISPS-Q&A, s.2

590 Special measures to enhance maritime safety.

591 Ships’ Identification Numbers.

592 “either on the ship’s hull or superstructure”.

593 IMO ISPS-Q&A, s.2

594 Continuous Synopsis Record. Bu sistem gemi üzerinde bulunarak geminin geçmişinin kayıt edilmesini sağlamaktadır. CSR’da yer alması gereken bazı bilgiler şunlardır: Geminin adı, bayrak devleti, geminin bayrak devleti adına tescil edildiği tarih, geminin kimlik numarası, geminin tescil edildiği liman, geminin tescil edilmiş sahipleri ve adresleri, vb. Söz konusu bilgiler, sürekli güncellenmeli ve sistemde güncelleme geçmişi de yer almalıdır.

595 IMO ISPS-Q&A, s.2.

596 Special measures to enhance maritime security. Yeni bölümde yer alan XI-2/2 düzenlemesi, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Kodu)na büyük önem vermektedir. Bu kodun A bölümü, zorunlu olup; B bölümü, söz konusu zorunlu gerekliliklere en iyi şekilde nasıl uyum sağlanabileceğine ilişkin yol gösterici bir özellik taşımaktadır. XI-2/3 düzenlemesi gereğince idareler, güvenlik seviyeleri belirleyerek kendi bayraklarını taşıyan gemilere bildirmek zorundadır. Taraf bir devletin egemenlik sahasında bulunan bir limanına girmeden önce ya da bir limanında bulunuyorken; gemiler bu limanda belirlenen güvenlik seviyesinin kendi idarelerinin belirlediği güvenlik seviyesinden daha yüksek olması halinde, söz konusu limanda belirlenen güvenlik seviyesine uyum sağlamak zorundadır. XI-2/8 düzenlemesi, geminin güvenliğinin muhafazası konusunda kaptanın uygulayacağı profesyonel kararlardaki rolünü teyid etmektedir. Bu bağlamda kaptanın şirketi, kiralayıcısı (charterer) ya da diğer herhangi bir kişi tarafından zorlamaya tabi

gemileri ile yüksek hızlı tekneler, mobil açık deniz sondaj üniteleri ve uluslararası yolculuk yapan gemilere servis yapan liman tesislerinde uygulanacaktır. Bu bölümde yer alan diğer düzenlemeler, IMO'ya bilgi verilmesi, limandaki gemilerin kontrolü (Gemilerin alıkoyulması, engellenmesi, liman içinde hareket etmesini de içeren bazı faaliyetlerin yasaklanması veya limandan bir geminin kovulması) ve şirketlerin sorumluluklarını kapsamaktadır.⁵⁹⁷

B. DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR SÖZLEŞME (SUA SÖZLEŞMESİ)

Kasım 1986'da, IMO Legal Komitesi tarafından, deniz emniyetine yönelik kanunsuz eylemlere ilişkin bir sözleşme hazırlığına başlanmıştır. Uluslararası terörizmin önlenmesi amacıyla yapılan çalışmalar çerçevesinde, denizde seyrüsefer güvenliğinin tehdit edilmesi, gemilere veya gemilerde bulunan kişilere karşı yasadışı eylemlerde bulunulmasının önlenmesi ve bu kapsamda gerekli tedbirlerin alınmasının sağlanması amacıyla IMO bünyesinde çeşitli kararlar alınmıştır. Bu kararlara istinaden Roma'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferans neticesinde, 10 Mart 1988 tarihinde, Denizde Seyrüsefer Emniyetine Yönelik Kanunsuz Eylemlerin Bastırılması Sözleşmesi⁵⁹⁸ (SUA Sözleşmesi) ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Emniyetine Yönelik

tutulmaması gerektiği ifade edilmektedir. XI-2/6 düzenlemesi, gemilere güvenlik alarm sistemleri kurma zorunluluğu getirmektedir. Söz konusu sistem aktive edildiğinde, gemiden idare tarafından belirlenen bağlı bir otoriteye gemi-sahil güvenlik alarmı gönderecektir. Alarmin içeriğinde gemi, mevki ve gemi güvenliğinin tehlike tehdidi altında ya da tehlikeye düştüğü bilgisi yer alacaktır. Sistem gemi üzerinde herhangi bir alarm oluşturmayacaktır. Gemi güvenlik alarminin gemi seyir güvertesinden ve en az bir diğer yerden aktifleştirilebilmesi gerekmektedir. XI-2/10 düzenlemesi, liman tesisleri için gereklilikler belirlenmekte; taraf devletlere, liman tesisler güvenlik değerlendirmelerinin gerçekleştirilmesi, liman tesisleri güvenlik planlarının geliştirilmesi, uygulanması ve gözden geçirilmesi zorunluluğu getirmektedir. Ibid, s.2-3.

⁵⁹⁷ loc.cit.

⁵⁹⁸ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation. Supra d.n.395.

Kanunsuz Eylemlerin Bastırılması Protokolü⁵⁹⁹ (SUA Protokolü) kabul edilmiştir.⁶⁰⁰ SUA Sözleşmesi, Achille Lauro olayının ardından, BMDHS’nde suç kapsamına girmeyen deniz saldırılarına ilişkin düzenleme oluşturmak maksadıyla oluşturulmuştur. Sözleşme 1994 yılında yürürlüğe girmiştir.

SUA Sözleşmesi ile bu sözleşmeye ait SUA Protokolünde, gemilerin emniyetli seyir yapmalarını tehlikeye atacak şekilde şiddet eylemleri gerçekleştiren şahısların yakalandıkları devletlerce yargılanabileceği ya da yargılanmak üzere başka bir devlete iade edilebileceği belirtilmiştir. Sözleşme ayrıca, deniz haydutluğundan ayrı olarak, açık denizlerde terör suçu işleyenlerin cezalandırılmasına ilişkin hukuki düzenlemeler getirmeyi de amaçlamaktadır. Söz konusu IMO Sözleşmesi, 19. yy korsanlık kanunları ve içtihatlarının yerini alan daha açık düzenlemeler getirmektedir.⁶⁰¹

1. SUA Sözleşmesinin Kapsamı

SUA Sözleşmesinin başlangıcında, denizde gerçekleştirilen yasadışı eylemlere ilişkin olarak, aşağıdaki hususlara dikkat çekilmiştir: “a. Masum insanların hayatlarını tehlikeye sokan veya hayatlarını kaybetmesine yol açan, temel özgürlükleri ihlal eden ve insan haysiyetini ciddi biçimde zedeleyen her şekliyle terörizm eylemlerinin dünya çapında tırmanışından derin endişe duyulmaktadır, b. Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemler, insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmekte, denizcilik hizmetlerinin yürütülmesini ciddi şekilde etkilemekte, insanların denizde seyir güvenliğine duydukları güveni zayıflatmaktadır, c. Bu tür eylemlerin meydana gelmesi tüm uluslararası topluluk için büyük bir endişe konusu teşkil etmektedir.”

599 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf.

600 SUA Sözleşmesi ve Protokolü Türkiye tarafından 27 Eylül 1990 tarihli ve 3662 sayılı Kanunla uygun bulunmuştur. Söz konusu sözleşme ve protokolü, “taraf devletler arasında sözleşmenin uygulanması ve yorumlanmasından kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin sözleşme maddesiyle Türkiye’nin bağlı olmadığı” şeklindeki çekince ile, 26 Ocak 1998 tarihli ve 23242 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

601 Joyner, op.cit., s.169.

Aşağıda Sözleşmenin kapsamı, suçlar, saha ve gemiler bakımından ele alınmıştır.

a. Suçlar Bakımından Sözleşmenin Kapsamı

Sözleşmenin 3. maddesine göre,⁶⁰² kişisel ya da kamusal amaçlarla aşağıdaki kanunsuz eylemlerin bir kişi tarafından bilerek işlenmesi durumunda suç teşkil edilmiş olacaktır: a. Kuvvet kullanımı ya da kuvvet tehdidiyle bir geminin kontrolünün ele geçirilmesi, b. Bir gemide bulunan bir şahsa karşı, geminin emniyetli seyrini tehlikeye sokabilecek bir şiddet eyleminde bulunulması, c. Bir geminin emniyetli seyrini tehlikeye sokabilecek şekilde gemiye hasar verilmesi (m.3(1)). Söz konusu kanunsuz eylemleri işlemeye teşebbüs edilmesi, başka birinin bu suçları işlemeye azmettirilmesi, suç ortağı olunması ve suçları işlemekle tehdit edilmesi de suç teşkil edecektir (m.3(2)).

SUA sözleşmesi, BMDHS'nin bazı tanım eksikliklerinin giderilmesini sağlamıştır. Sözleşmede, saldırganların amaçları arasında farklılaştırmaya gidilmemiştir. Böylece, haydutluk ve terörizm tanımlarının kesiştiği durumlarda suçluların tutuklanmaları mümkün olabilmektedir.⁶⁰³

602 SUA Sözleşmesi, m.3: "1. Herhangi bir şahıs, kanuna aykırı ve kasıtlı olarak aşağıdaki fiilleri işlerse suç işlemiş olur : a. Kuvvet kullanarak veya tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile bir gemiyi veya bunun kontrolünü ele geçirirse veya, b. Gemide bulunan bir şahsa karşı, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokması muhtemel bir şiddet hareketinde bulunursa veya, c. Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda gemiyi tahrip eder veya gemiye veya bunun navlununa zarar verirse veya, d. Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak veya sokması muhtemel bir şekilde, gemiye ve navlununa zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi, herhangi bir surette gemiye koyar veya koydurtursa veya, e. Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde seyrüseferi kolaylaştıran yapılan tahrip eder veya bunlara önemli bir zarar verirse veya bu yapıların işlemlerini ciddi bir şekilde aksatırsa veya, f. Yanlış olduğunu bildiği bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokarsa veya, g. (a)'dan (f)'ye kadar belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi, münasebetiyle bir kimseyi öldürür veya yaralarsa. 2. Keza bir şahıs; a. Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde 1 inci paragrafta belirtilen suçları işlemeye teşebbüs ederse veya, b. Bu nev'i suçlardan birini işleyen kimseyi azmettirir veya başka bir şekilde böyle bir suçu işleyen kimsenin suç ortağı olursa veya, c. Bir özel veya tüzel kişiyi bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla, milli kanunlarda öngörüldüğü şekilde, şartlı veya şartsız, 1 inci paragrafın (b), (c) ve (e) bentlerinde yer alan suçları işlemek tehdidinde bulunursa ve bu tehdit söz konusu geminin seyir güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ise."

603 Collins & Hassan, op.cit., s.9.

SUA sözleşmesinde, meydana gelebilecek birçok olaya ilişkin senaryo göz önünde bulundurulmamıştır. Bu senaryolara, bir limanın güvenlik sisteminin zayıflatılarak yüksek riskli bir geminin kaçırılması ya da bir geminin silah olarak kullanılması durumları örnek olarak verilebilir.⁶⁰⁴

SUA sözleşmesinin 3. maddesinde belirtilen suçlar, maddenin geniş yorumlanması durumunda dahi, en ciddi ancak daha az görülen gemi kaçırma olaylarını kapsayacak, ancak en çok görülen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerini kapsamayabilecektir.⁶⁰⁵ Örneğin seyir halindeki bir gemiye gerçekleştirilen bir bording eylemi girişimi, şiddet eylemi olarak nitelendirilmediği sürece, sözleşme kapsamında suç olarak değerlendirilmeyecektir. Bording girişimleri, bu girişimlerin geri çevrilmesi için gemi tarafından yapılan büyük çaplı manevralar dolayısıyla önemli seyir tehlikelerine yol açmaktadır. Bu durum, özellikle dar ya da yoğun trafiğe sahip bir kanalda meydana gelmesi halinde daha da büyük tehlikelere yol açabilecektir.⁶⁰⁶

SUA Sözleşmesinin 6. maddesi, uluslararası hukukta yargılamanın beş temelini sağlamaktadır. Bunlar: a. Uyruluk (nationality); yargılamanın, suçun uyrukluğuna referans yapılarak tanımlanması, b. Ülkesellik (territoriality); yargılamanın, suçun meydana geldiği yerin referans yapılarak tanımlanması, c. Koruma prensibi (protective principle); yargılamanın, suçtan zarar gören milli menfaatin referans yapılarak tanımlanması, d. Mağdura göre şahsılık (passive personality); yargılamanın, suçtan zarar gören kişinin uyrukluğunun referans yapılarak tanımlanması, e. Evrensellik prensibi (universality principle); yargılamanın, suçu işleyen kişinin sorumluluğunun referans yapılarak tanımlanması.⁶⁰⁷

604 J. Roach, "Enhancing Maritime Security in the Straits of Malacca and Singapore", **Journal of International Affairs**, (2005)59(1), s.105.

605 Young & Valencia, op.cit., s.277.

606 R. Beckman, "Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward", **Ocean Development and International Law**, (2002)33, s.320.

607 Alexander, op.cit., s.565-566.

b. Saha Bakımından Sözleşmenin Kapsamı

Sözleşmenin, gemilerin ülkelerin karasularının ötesinde seyretmesi ve seyretmesinin planlanması halinde uygulanması öngörülmüştür. Sözleşmenin uygulanamayacak olduğu durumlarda (söz konusu devletin sözleşmenin tarafı olmaması gibi hallerde) ise, sözleşme hükümleri, suçlu veya zanlının sözleşmenin tarafı olan bir başka devletin ülkesinde bulunması koşuluyla uygulanacaktır.⁶⁰⁸

SUA sözleşmesindeki coğrafi limitler, BMDHS'ne göre daha geniştir. Sözleşmeye göre, saldırının nerede gerçekleştiğine bakılmaksızın, saldırıya uğrayan bir geminin yolculuğu esnasında herhangi bir devletin karasularının dışına çıkmasının planlanmış olması, suçun gerçekleşmesi için yeterli görülmektedir (m.4). Bu nedenle, SUA sözleşmesine göre daha fazla olay suç kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak her ikisinin değişik coğrafi kapsamı öngörmesi nedeniyle, SUA ve BMDHS'nin aynı anda uygulanması çeşitli sorunlara neden olabilecektir.⁶⁰⁹ Sözleşmelerin coğrafi kapsamaları farklı olduğundan, sadece açık denizlerde meydana gelen çok ciddi saldırılar her iki sözleşmenin de kapsamına girecektir.⁶¹⁰

c. Gemiler Bakımından Sözleşmenin Kapsamı

Sözleşmenin 1. maddesinde, sözleşmenin amaçları bakımından gemi, “dinamik takviyeli, su altına dalabilir veya diğer yüzen her gemi dahil devamlı olarak deniz yatağına bağlı bulunmayan her türlü gemi” olarak tanımlanmıştır.

608 Sözleşmenin 4. maddesinde, bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi ve programına göre bu sulara, bu sulardan geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması durumunda sözleşmenin uygulanacağı ifade edilmiştir. Aynı maddede ayrıca, bu hükme göre sözleşmenin uygulanamayacağı hallerde suçlu veya zanlının bu devletten başka bir taraf devletin ülkesinde bulunması halinde sözleşmenin uygulanabileceği belirtilmiştir.

609 Z. Keyuan, “Seeking Effectiveness for the Crackdown of Piracy at Sea”, *Journal of International Affairs*, (2005)59(1), s.122.

610 Collins & Hassan, op.cit., s.9-10.

Harp gemileri, devlete ait veya devlet tarafından yardımcı gemi veya gümrük ya da polis hizmeti amacıyla işletilen gemiler ile seferden çekilen ve kızağa alınan gemiler, sözleşmenin kapsamı dışında tutulmuştur (m.2).

2. Yetki ve Yükümlülükler

SUA sözleşmesinde devletlere tanınan yetki ve yükümlülükler, BMDHS’ne oranla daha katıdır. BMDHS’ne göre kovuşturma ve cezalandırma yetkileri daha az kapsamlı olmakla beraber, devletlerin suçları bastırma konusunda işbirliği yapma yükümlülüklerine daha fazla önem verilmiştir. Bir devlet tarafından SUA kapsamında bir kişinin kovuşturulması için, bu kişi ile arasında bir bağ olması gerekmektedir. Bu bağ, ülkeye ait bir sınır, olayda devlete tescilli bir geminin ya da vatandaşın mevcudiyeti olabilecektir (m.6). Bu durum da suçlunun kovuşturulabileceği devletlerin sayısını sınırlandıracak ve kovuşturmanın hızında azalmaya neden olabilecektir. İlgili devletler arasında suçluların iadesine yönelik bir anlaşma olmaması durumunda ise, suçlular yargılanmaktan kurtulabileceklerdir.⁶¹¹

Sözleşme, suçluların kovuşturulması ve cezalandırılması konusunda sıkı düzenlemeler getirmektedir. Öngörülen “iade et ya da kovuştur” düzenlemesi⁶¹² gereğince, suçluyu kovuşturmayan devletlere, suçluyu kovuşturma yapacak başka bir devlete iade etme zorunluluğu getirilmiştir. Bu düzenleme, ilk bakışta kovuşturma oranlarını yükseltecek gibi görünse de, sözleşmede herhangi bir devlete kovuşturma yapma zorunluluğu getirilmemiştir. Suçla bağı bulunan devletlerin kovuşturma yapma konusunda siyasi bir isteksizlik göstermesi durumunda başka bir devlet tarafından olaya müdahale edilerek kovuşturma yapılmayacak ve suçluların cezalandırılması söz konusu olmayacaktır.⁶¹³

611 Collins & Hassan, op.cit., s.10.

612 Halberstam, op.cit., s.292.

613 Collins & Hassan, op.cit., s.10.

Sözleşme kapsamındaki suçların kovuşturulması ve cezalandırılması, devletlerin iç hukuk kurallarına bağlı olarak değişiklik gösterecektir. Suçluların yetkililere teslim edilmesi üzerine yoğunlaşılın sözleşmede, yargılama usullerine önem verilmemiştir.⁶¹⁴

SUA sözleşmesi, taraf devletlere, uluslararası işbirliği konusunda önemli yükümlölükler getirmektedir. Devletlere kendi egemenlik alanlarının dışında meydana gelmesi muhtemel suçları önleme ve diğer devletlerle bilgi paylaşımı konularında zorunluluklar öngörölmüştür (m.13(1)). Her devlet aynı zamanda, suçluları kovuşturan bir devlete azami seviyede destek sağlayacak, ilgili tüm delilleri paylaşacaktır (m.12).

Sözleşmede öngörölen kapsamlı düzenlemeler, deniz gücü fazla olan devletlerin diğer devletler üzerinde baskı kurmasına ve zayıf devletlerin egemenliklerine müdahalede bulunmasına yol açabilecektir.⁶¹⁵ Çünkü devletlere, egemenlik alanlarında meydana gelen herhangi bir suç hazırlığının önlenmesi konusunda işbirliği zorunluluğu getirildiğinden, zayıf devletler, yabancı devletlerin bu maksatla karasularına girmelerine izin verme durumunda kalabileceklerdir. Bu durum aynı zamanda, deniz alanlarının sınırlarının tartışmalı olduğu bölgelerde daha büyük sorunlara yol açabilecektir. Dolayısıyla sözleşmenin egemenlik sınırları tartışmasız olan ve deniz gücü yüksek devletlerin lehine işlediği söylenebilecektir.⁶¹⁶

Taraf devletler, sözleşme kapsamında sayılan suçları bu suçların ağırlığına göre uygun cezalarla cezalandırmakla yükümlüdürler (m.5). Suç, bir devletin bayrağını taşıyan gemisine karşı ya da bu gemide, devletin karasuları dahil ülkesinde işlenmesi, devletin vatandaşı tarafından işlenmesi durumlarında, söz konusu devlet, bunlar üzerinde kendi yargı yetkisini tesis etmek maksadıyla gerekli tedbirleri almakla yükümlü tutulmuştur (m.6/1).

614 W. Stankiewicz, "International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilisation of the 21 st Century", **Journal of International Affairs**, (2005)48(6), s.692.

615 Young & Valencia, op.cit., s.278.

616 Young & Valencia, op.cit., s.278.

Sözleşmeye göre, şu durumlarda da, taraf devlet, IMO genel sekreterine bildirimde bulunulmak şartıyla yargı yetkisini tesis edebilecektir (m.6/2): a. Suç, daimi ikametgahı o devlette bulunan vatansız kişiler tarafından işlenmişse, b. Suçun işlenmesi sırasında taraf devletin vatandaşının alıkonulması, tehdit edilmesi, yaralanması veya öldürülmesi söz konusu ise, c. Suç, taraf bir devleti bir şey yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla işlenmiş ise.

Zanlı / suçlunun taraf devletlerden birisinin ülkesinde bulunması ve bu devletin, zanlıyı yargılama yetkisini tesis etmiş bulunan devletlerden birine iade etmemesi durumunda, söz konusu devlet, sözleşmenin 3. maddesinde belirtilen suçlar hakkında yargılama yetkisini tesis etmek zorunda olacaktır (m.6/4).

Sözleşme uyarınca suçlu / zanlıların yakalanması halinde yapılacak işlemler şunlardır:

a. Suçlu / zanlının bir taraf devlette bulunması durumunda, söz konusu taraf devlet tarafından, kendi mevzuatına göre ilgili hakkında cezai takibat yapılacak ya da iade işlemleri başlayıncaya kadar gerekli süre için bu kişi gözaltına alınacak ve hemen hazırlık soruşturmasına başlanacaktır. Böyle bir durumda, söz konusu kişinin uyuşukta bulunduğu devletin, ya da bu kişinin vatansız olması halinde devamlı ikametgâhının bulunduğu devletin en yakın ve uygun temsilciliği ile haberleşmesi ve o devletin temsilcisi tarafından ziyaret edilmesi imkânlarının sağlanması gerekecektir (m.7/1-3).

b. Bir taraf devlet tarafından suçlu / zanlının gözaltına alınması durumunda, bu taraf devlet tarafından, yargılama yetkisini tesis etmiş olan veya uygun görmesi halinde ilgili devletlere, gözaltına almaya ilişkin olaylar derhal bildirilecektir. Taraf devlet, söz konusu devletlere, hazırlık soruşturması sırasında tespit edilen bulgu ve delilleri derhal ileterek, yargılama yetkisini kullanmak isteyip istemediğini belirtecektir (m.7/5).

c. Suçlu / zanlının ülkesinde bulunduğu taraf devlet tarafından, sözleşmeye istinaden yargılama yetkisinin tesis edildiği ülkeye suçlu / zanlının iade edilmemesi halinde; söz konusu taraf devlet, suç ister kendi ülkesinde işlensin, isterse başka bir ülkede işlensin, kendi mevzuatına uygun olarak takibata geçilmek üzere olayı yetkili makamlarına intikal ettirerek kendi mevzuatına göre vehamet arz eden herhangi bir diğer suç için öngörülen

usuller çerçevesinde yetkili makamlarının gerekli kararı vermesini sağlamakla yükümlü olacaktır (m.10/1).

Sözleşmeye göre, taraf bir devletin gemisinin kaptanı tarafından, sözleşme kapsamındaki suçları işlediğine dair haklı nedenleri bulunan bir kişi, kabul eden diğer herhangi bir taraf devletin yetkili makamlarına teslim edilebilecektir (m.8). Kabul eden devletin, sözleşmede öngörülen ve teslim olanağı sağlayan nedenlerin mevcut olmadığını ileri sürmekten başka bir sebeple teslim istemini reddetmesi mümkün olamayacaktır. Teslimin reddedilmesi durumunda, bunun sebepleri belirtilecektir (m.8/3).

Sözleşmenin 3. maddesinde sayılan suçlar, taraf devletler arasında suçluların iadesi konusunda mevcut herhangi bir anlaşmada iadeyi gerektiren suçlar arasında sayılmakta ve taraf devletler, aralarında yapacakları suçluların iadesine ilişkin anlaşmalarda, bu suçları iadeyi gerektiren suçlar arasında saymayı üstlenmektedirler. Taraf bir devletin, suçluların iadesini bir anlaşmanın varlığı şartına bağı tutması ve aralarında suçluların iadesi anlaşması bulunmayan bir diğer taraf devletten bir suçlunun iadesi konusunda talep alması durumunda, sözleşme kapsamındaki suçlar bakımından kendi ihtiyarına bağı olarak SUA Sözleşmesini iade için hukuki bir dayanak olarak kabul edebilecektir. Sözleşmenin 3. maddesinde belirtilen suçlar, taraf devletler arasında suçluların iadesi bakımından, sadece meydana geldiği devlette değı, aynı zamanda iade talebinde bulunan taraf devletin de yargı yetkisine giren yerde işlenmiş kabul edilecektir. Suçlu / zanlının yargılama yetkisi tesis etmeyen bir taraf devlette bulunması ve söz konusu devletin birden fazla devletten iade talebi alması durumunda, taraf devlet, suçlu / zanlıyı hangi devlete iade edeceğine karar verirken, suçun işlendiği tarihte taraf bayrak devletinin menfaat ve sorumluluklarını öncelikle dikkate alacaktır (m.11).

Taraf devletler arasında sözleşmenin yorumlanması veya uygulanmasıyla ilgili olarak ortaya çıkabilecek ve makul bir süre içerisinde müzakere yoluyla çözülemeyen anlaşmazlıkların, taraflardan birinin isteğı üzerine hakeme havale edilmesi mümkün olacaktır. Talepte bulunulmasından itibaren 6 ay içerisinde hakem heyetinin oluşturulması konusunda bir anlaşmaya varılamazsa, taraflardan birinin uyuşmazlığı Uluslararası Adalet

Divanına götürme hakkı bulunacaktır (m.16/1). Ancak Sözleşmede, devletlere sözleşmeyi imzalama, onaylama, kabul veya tasdik ya da sözleşmeye katılma esnasında, kendisini m.16/1 ile bağlı saymadığını beyan etme hakkı tanımıştır. Bu durumda, diğer taraf devletler, bu şekildeki ihtirazi kayıt koyan taraf devlete karşı m.16/1 ile bağlı olmayacaktır (m.16/2).

3. Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokolü)

SUA Protokolü, SUA Sözleşmesinin tamamlayıcısı niteliğindedir. Roma'da 10 Mart 1988 tarihinde tanzim edilen Protokolün önsözünde, SUA Sözleşmesinin hazırlanmasını gerektiren nedenlerin kıta sahanlığı üzerinde bulunan sabit platformlara karşı ya da sabit platformlar üzerinde gerçekleştirilen yasa dışı eylemler için de geçerli olduğu belirtilmiştir.

Protokolde, SUA Sözleşmesinin, suçların takibi, suçlu / zanlıların iade usuller, taraf devletlerin yargılama yetkileri ile faillerin yargılanması ve uyuşmazlıkların çözümlenmesine ilişkin 5. ve 7. maddeleri ile 10 ila 16. maddeleri hükümlerinin, kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı veya bu platformlar üzerinde işlenmesi halinde, Protokolün 2. maddesinde belirtilen suçlara uygulanacağı belirtilmiştir (m.1).

Protokolün 2. maddesinde belirtilen suçlar ile devletlerin yargı yetkisinin tesisine ilişkin hükümleri, SUA Sözleşmesinin düzenlemelerine paralellik göstermektedir. Protokole göre, kanuna aykırı ve kasıtlı olarak şu fiilleri işleyen herhangi bir şahsın suç işlemiş olacağı kabul edilmiştir (m.2/1):⁶¹⁷ a. Kuvvet kullanılarak veya tehditle ya da herhangi bir korkutma şekli ile bir sabit platforma el koyulması ya da kontrolünün ele geçirilmesi, b. Bir sabit platformda bulunan şahsa karşı, platformun güvenliğinin tehlikeye sokulması muhtemel bir şekilde şiddet hareketinde bulunulması, c. Bir sabit platformun tahrip

617 Protokole göre, 2. maddenin 1. paragrafında belirtilen suçları işlemeye teşebbüs edilmesi, söz konusu suçlardan birini işleyen bir kişinin azmettirilmesi, suç ortağı olunması ve bir şahsı veya tüzel kişiyi belirli bir hareketi yapmaya veya bundan alıkoymaya zorlamak amacıyla milli kanunlarda öngörülmediği şekilde şartlı veya şartsız olarak 1. paragrafın b ve c bentlerinde belirtilen suçları işlemek tehdidinde bulunulması (Bu tehdidin sabit platformun güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ise) durumunda suçun işlenmiş sayılacağı belirtilmiştir (m.2/2).

edilmesi ya da güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde zarar verilmesi, d. Bir sabit platformu tahrip edecek veya güvenliğini tehlikeye sokabilecek bir cihaz veya maddenin herhangi bir şekilde sabit platforma yerleştirilmesi ya da koydurulması, e. Belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi suretiyle bir kimsenin öldürülmesi ya da yaralanması.

SUA Protokolüne akit devletler, suçun kendi kıta sahanlığında bulunduğu sırada sabit bir platforma karşı ya da bunun üzerinde işlenmesi veya kendi vatandaşı tarafından işlenmesi halinde; Protokolün 2. maddesinde belirtilen suçlar üzerinde kendi yargı yetkisini tesis etmek için gerekli tedbirleri alacaktır (m.3/1). Akit bir devlet tarafından şu durumlarda işlenen suçlara ilişkin olarak da yargı yetkisi tesis edilebilecektir (m.3/2): a. Suçun, söz konusu devletin ülkesinde daimi ikametgâhı bulunan vatansız bir kişi tarafından işlenmesi, b. Suçun işlenmesi esnasında söz konusu devletin vatandaşının alıkonulması, tehdit edilmesi, yaralanması veya öldürülmesi, c. Suçun, söz konusu devlete bir işlemi yaptırmaya zorlamak ve yapacağı bir işlemi vazgeçirmek amacıyla işlenmesi.

TCK uyarınca; kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgede kurulmuş sabit bir platformu cebir veya tehdit kullanarak ya da hukuka aykırı başka bir davranışla ele geçiren, zapteden veya kontrolü altına alan kişi, beş yıldan onbeş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacaktır. Söz konusu suçların işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin tahdit edilmesi dolayısıyla da ayrıca cezaya hükmolunacak ve bu suçların işlenmesi sırasında kasten yaralama suçunun neticesi sebebiyle ağırlaşmış hâllerinin gerçekleşmesi durumunda da, ayrıca kasten yaralama suçuna ilişkin hükümler tatbik edilecektir (TCK m.224).

4. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün Revizyonu

SUA Sözleşmesi ve SUA Protokolünün revizyonuna ilişkin ilk taslak metin, Hukuk Komitesinin dikkatine, Ekim 2002’de icra edilen 85. oturumda sunulmuştur. Ayrıca, IMO tarafından, taslak metnin en kısa zamanda diplomatik konferansta değerlendirilip düzeltilmesi amacıyla, iki ad hoc çalışma gurubu teşkil edilmiştir.⁶¹⁸

⁶¹⁸ Balkin, op.cit., s.25.

Deniz güvenliği konusunda IMO'nun önemli bir inisiyatifi de SUA Sözleşmesinin 2005 Tadil Protokolüdür.⁶¹⁹ Bu uygulama, IMO Asamblesinin A.924(22) sayılı kararı gereğince IMO Hukuk Komitesi tarafından gerçekleştirilmiştir. Komite, taslak protokolü Nisan 2005 tarihinde 83. oturumunda tamamlamıştır.⁶²⁰

Protokol ile, şüpheli durumlarda ilgili tarafların işbirliği yapmalarına ilişkin kurallar belirlenerek, üzerinde suç işlendiği veya işleneceği düşünülen gemilere çıkılmasına ve suçluların geri verilmesine ilişkin yeni düzenlemeler getirilmiştir. Ana Sözleşmede düzenlenen suç kavramına eklemeler yapılmış, tüzel kişiler için idari, hukuki ve cezai sorumluluk öngörülmüş, kitle imha silahlarının deniz yoluyla naklinin ve deniz ticaretinin terörist faaliyetlerde kullanılmasının önlenmesine yönelik olarak taraflar arasında işbirliğini amaçlayan düzenlemeler Sözleşmeye ilave edilmiştir.

SUA Sözleşmesi ve Protokolü, revize edilmiş şekliyle, SOLAS Sözleşmesinin XI-2. Bölümü ve ISPS Kodunun tamamlayıcısı olarak kabul edilmelidir. SOLAS XI-2. Bölümü ve ISPS Kodu, gemi ve liman tesislerinin terörist saldırılara karşı korunmasına yönelik mümkün olan en yüksek derecedeki tedbirlerin alınmasına yönelik olmalarına rağmen, bu tür saldırıların oluşmaması garanti edilemeyecektir. Orijinal SUA Sözleşmesi ve Protokolü, gemilerde işlenen belirli şiddet eylemlerini gerçekleştirenlerin tutuklanması, gözaltında tutulması ve iadesine ilişkin kurallar içermekle, söz konusu eylemler doğrultusunda bu suçları işleyenleri uluslararası suçlu durumuna getirmekteydi. Gözden geçirme süreci sonrasında, kanunsuz eylem kategorilerin çok dar olduğu ve günümüz terör tehdidi doğrultusunda bu kategorilerin biyolojik, kimyasal ve nükleer silahlardan kaynaklanan tehditleri de kapsamı gerektiği kabul edilmiştir.⁶²¹

619 IMO tarafından 2001 yılında başlatılan gözden geçirme süreci neticesinde hazırlanan 2005 Tadil Protokolü, 14 Ekim 2005 tarihinde düzenlenmiş, 28 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>; Erişim Tarihi: 20 Ağustos 2011.

620 Balkin, op.cit., s.22.

621 Orijinal anlaşma metninin tartışılması sırasında terörist ve terörizm kelimelerinin evrensel olarak kabul edilmiş ortak tanımlarının mevcut olmayışı problem teşkil etmiştir. Bir kişinin “terörist”i, diğer bir kişinin “özgürlük savaşçısı” olarak kabul edilebildiğinden, Seyrüsefer Emniyetine Karşı Kanunsuz Eylemlerin Bastırılması Sözleşmesinin isminde de

“Kanunsuz eylemler” teriminin kullanımına karar verilmesinden sonra, taslak protokollerde “terörizm”in tanımına yer verilmemiştir. Bununla birlikte, teklif edilen bazı suçların terörist güdü ile gerçekleştirilebileceği gündeme gelmiştir. Eylemin amacının, bir toplumu sindirerek ya da bir hükümet ya da uluslararası örgütü zorlayarak, bir eylemi gerçekleştirmeye sevk etmek veya gerçekleştirmekten alıkoymak olması halinde, bu eylemin terörist güdü ile gerçekleştirildiği kabul edilmiştir.⁶²²

SUA Sözleşmesi ve Protokolü, kapsadıkları suçlara ilişkin olarak taraf devletler tarafından yargı yetkisinin kullanılması açısından yaygın olarak kullanılmamakla birlikte, sırasıyla 115 ve 104 devletin bunlara taraf olması önemli bir husus olarak dikkat çekmektedir. Bu devletlerden önemli bir kısmı, Sözleşme ve Protokolünü, 11 Eylül olaylarını takip eden aylarda imzalamışlardır. Hükümetlerin bu anlaşmalara olan ilgisi, IMO Genel Merkezinde gerçekleştirilen müzakerelere yolladıkları delegasyonların kapsamı ve büyüklüğünden de anlaşılmaktadır. Terörizmle mücadelede, bu anlaşmalar, hükümetler tarafından kullanılabilecek önemli araçlardır.⁶²³

5. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde Yapılan Temel Düzeltmeler

Ekim 2005 ayında Londra’da düzenlenen bir konferansta, SUA sözleşmesine bazı değişiklikler getirilmesi kabul edilmiştir. Bu değişikliklerle, seyir güvenliğine karşı üç yeni suç tanımlanmış, geminin tescil edildiği devletin iznine tabi yeni bir bording rejini belirlenmiştir. Bording rejiminin haydutlukla mücadelede bazı yararları olmuştur. Bu rejim, bording yapılan geminin mürettebatının emniyetine ilişkin birçok önlem getirmekle

bu terimlere yer verilmemiştir. Hukuk Komitesinin çalışmaları sırasında, SUA Sözleşmesi ve Protokolünün isimlerinin, “terörist eylemler” terimlerini de kapsayacak şekilde değiştirilmesi konusu da tartışılmıştır. Revizyonların, terörist faaliyetlerle mücadele amacıyla yapıldığı konusunda herhangi bir şüphe olmamasına rağmen, yapılacak değişikliklerin mevcut bir Sözleşme ve Protokol üzerinde yapılması nedeniyle karışık meydana gelmemesi için bu terimleri kapsayacak şekilde Sözleşme ve Protokolün isimlerinin değiştirilmesi kabul görmemiştir. Ayrıca böyle bir değişiklik, hangi eylemlerin terörist faaliyet, hangilerinin ise kanunsuz eylem olduğu konusunda da karışıklık yaratabilecekti. Balkin, op.cit., s.22-23.

622 SUA Sözleşmesi 2005 Taslak Protokolü, m.4, paragraf 5.

623 Balkin, op.cit., s.25.

beraber, kıyı devletlerine de şüpheli gemilerde incelemelerde bulunma konusunda birçok yetkiler ihdas etmiştir.⁶²⁴

SUA Sözleşmesinin taslak protokolü iki ana değişiklik seti içermektedir. Bunlardan ilki, Sözleşmenin amaçları doğrultusunda, hangi suçların kanunsuz eylem teşkil edeceğinin listesini⁶²⁵ içerecek şekilde 3. maddeye yapılacak değişikliktir. Diğer ise, açık denizlerde diğer bir devletin görevlileri tarafından, yabancı bayraklı bir ticaret gemisine bording yapma yetkisi verecek ve buna ilişkin prosedürleri belirleyecek şekilde yeni kurallar getirilmesini öngören değişikliktir (SUA Sözleşmesi, m.8, para.2).

Sözleşmenin 3. maddesine değişiklikler, 3bis,⁶²⁶ 3ter ve 3quater olmak üzere 3 grup halinde yapılmıştır. Bu değişikliklerden bazıları gemilerin seyir emniyetini tehlikeye atacak

624 Roach, op.cit., s.105.

625 Halen SUA Sözleşmesinin 3. maddesinde, yedi adet suç, kanunsuz eylem olarak kabul edilmiştir.

626 SUA Sözleşmesinin 2005 tarihli Protokolü m.4, para.5: “Aşağıdaki metin Sözleşmeye 3bis maddesi olarak eklenmiştir:

“Madde 3bis: 1. Herhangi bir şahıs, hukuka aykırı ve kasıtlı olarak aşağıdaki fiilleri işlerse bu Sözleşme anlamında suç işlemiş olur: a. Niteliği veya kapsamı itibarıyla, bir toplumu korkutmak ya da bir hükümeti veya uluslararası örgütü herhangi bir eylemi gerçekleştirmeye veya gerçekleştirmekten kaçınmaya zorlamak amacını gütmesi halinde: (i) Ölüme, ciddi yaralanma veya zarara sebep olacak veya muhtemelen bunları yaratacak şekilde, patlayıcıları, radyoaktif maddeleri veya BKN (Bakteriyolojik, Kimyasal, Nükleer)’yi bir gemiye karşı veya onun üzerinde kullanır veya gemiden çıkarırsa; veya (ii) Ölüme, ciddi yaralanma veya zarara sebep olacak veya muhtemelen bunları yaratacak miktar ve yoğunlukta olan ve a(i) alt paragrafı kapsamına girmeyen petrol, likit doğal gaz veya diğer tehlikeli veya zehirli maddeleri gemiden çıkarırsa; veya, (iii) Bir gemiyi, ölüme, ciddi yaralanma veya zarara sebep olacak şekilde kullanırsa; veya (iv) Milli hukukta öngörüldüğü şekilde şartlı veya şartsız olarak a(i), (ii) ve (iii) alt paragraflarında düzenlenen suçları işlemek tehdidinde bulunursa. b. Bir gemiye aşağıdakileri naklederse: (i) Milli hukukta öngörüldüğü şekilde şartlı veya şartsız olarak ölüme, ciddi yaralanma veya zarara sebep olacak şekilde bir toplumu korkutmak ya da bir uluslararası örgütü herhangi bir eylemi gerçekleştirmeye veya gerçekleştirmekten kaçınmaya zorlamak amacıyla kullanılacağı yönündeki niyeti bilerek herhangi bir patlayıcı veya radyoaktif maddeyi; veya (ii) 1’inci maddede tanımlanan BKN bir silah olduğunu bilerek herhangi bir BKN silahı; veya (iii) IAEA Kapsamlı Koruma Önlemleri Anlaşması gereğince korunma önlemleri kapsamında olmayan nükleer patlayıcı faaliyetinde veya diğer herhangi bir nükleer faaliyette kullanılma niyetini bilerek, herhangi bir kaynak madde, özel parçalanabilir madde veya ekipman veya özel parçalanabilir maddenin işlenmesi, kullanımı veya üretimi amacıyla hazırlanmış veya tasarlanmış bir maddeyi; veya (iv) Belirtilen amaçlarla

olan suçlara ilişkin olarak öngörülmüştür. 3bis değişiklikleri ile, Sözleşme anlamında suç teşkil eden filler belirtilmiştir. 3ter değişikliklerinde ise, bir başka şahsın, yasadışı olarak ve kasten, Sözleşmeye göre suç teşkil eden bir eylem gerçekleştirdiğini bilerek ve ceza soruşturmasından kurtulmasına yardım etmek niyetiyle gemide taşımasının, Sözleşme anlamında suç teşkil edeceği ifade edilmiştir.⁶²⁷ 3quater değişiklikleri ile de, herhangi bir şahsın maddede belirtilen fiilleri işlemesi halinde Sözleşme anlamında suç işlemiş olacağı belirtilmiştir.⁶²⁸

Protokole eklenen önemli değişikliklerden biri de 8bis maddesi olmuştur. Bu madde, çeşitli tartışmalara neden olmakla birlikte, münhasır ekonomik bölgede ya da açık denizde bulunan yabancı bayraklı bir geminin, bir terörist saldırıda kullanılması ya da saldırının hedefi olması konusunda makul şüphe olması halinde, bir taraf devletin kolluk ya da diğer

kullanılma niyetiyle bir BKN silahın tasarlanmasına, üretimine veya dağıtımına önemli derecede destek olan ekipman, madde veya bilgisayar yazılımı veya bağlantılı teknolojiyi.”

627 SUA Sözleşmesinin 2005 Tarihli Protokolü m.4, para.6: “Aşağıdaki metin Sözleşmeye 3ter maddesi olarak eklenmiştir:

“madde 3ter: Herhangi bir kişi, bir başka şahsı, yasa dışı olarak ve kasten, onun 3. maddede veya 3bis ya da 3quater maddelerinde veya Ek'te listelenen herhangi bir anlaşmada düzenlenen suçlardan birini oluşturan bir eylem gerçekleştirdiğini bilerek ve ceza soruşturmasından kurtulmasına yardım etmek niyetiyle gemide taşırsa, bu Sözleşme anlamında suç işlemiş olur.”

628 SUA Sözleşmesinin 2005 tarihli Protokolü m.4, para.5: “Aşağıdaki metin Sözleşmeye 3quater maddesi olarak eklenmiştir:

“Madde 3quater: Herhangi bir şahıs, aşağıdaki fiilleri işlerse, bu Sözleşme anlamında suç işlemiş olur: a. Yasa dışı olarak ve kasten, 3. maddenin 1. paragrafında veya 3bis veya 3ter maddelerinde belirtilen suçların işlenmesi münasebetiyle bir kimseyi öldürür veya yaralarsa; veya b. 3. maddenin 1. paragrafında veya 3bis maddesinin 1a(i), (ii) veya (iii) hükümlerinde veya bu maddenin a alt paragrafında belirtilen suçları işlemeye teşebbüs ederse; veya c. 3. maddede veya 3bis, 3ter veya maddenin a veya b alt paragraflarında yazılı suçlardan birini işleyen kimseyi azmettirir veya başka bir şekilde böyle bir suçu işleyen kimsenin suç ortağı olursa; veya d. 3. maddede veya 3bis, 3ter veya maddenin a veya b alt paragraflarında yazılı bir suçu işlemek üzere diğerlerini örgütleyen ya da yönlendiren; ya da e. 3. maddede veya 3bis, 3ter veya bu maddenin a veya b alt paragraflarında yazılı suçlardan bir veya daha fazlasını işlemek yönündeki genel amaçla bir araya gelmiş kişileri kasten veya aşağıda belirtildiği şekilde destekleyen; ya da (i) 3. maddede veya 3bis, 3ter maddelerinde belirtilen bir suçun işlenmesini gerektiren bir faaliyeti gerçekleştiren veya amaçlayan bir grubun, bu suç teşkil eden eylemini veya buna yönelik amacını teşvik etmek amacıyla; veya (ii) Grubun, 3. maddede veya 3bis, 3ter maddelerinde belirtilen bir suçu işleme niyetinde olduğunu bilerek.”

yetkili kişilerine bording yapma gücü tanıyan yeni bir uluslararası hukuk kuralı öngörmüştür. Bu güçler, sadece geminin ya da kargosunun aranması ve alıkoyulmasını değil, aynı zamanda kolluk görevlilerinin, gemide bulunan kişileri sorgulama, arama, şartların oluşması halinde de tutuklamalarına imkan tanımaktadır.⁶²⁹

Bir taraf devletin 8bis maddesine uygun olarak bir gemiye karşı tedbirler alması halinde alması gereken koruma tedbirleri, söz konusu maddenin 10. paragrafında belirtilmiştir. Bu kapsamda alınacak koruma tedbirleri şunlardır: “Tarafta devlet; a. Denizde can güvenliğinin tehlikeye sokulmaması gereğini dikkate alacaktır, b. Gemideki kişilere, uluslararası insan hakları hukukunu da içine alacak şekilde uluslararası hukukun uygulanabilir hükümlerine uygun olarak ve temel insanlık onurlarını koruyacak şekilde muamele yapılmasını sağlayacaktır, c. Bu maddeye göre gemiye çıkma ve arama işlemlerinin uygulanabilir uluslararası hukuka uygun olarak yapılmasını sağlayacaktır, d. Gemi ve yükünün güvenliği ile emniyetini dikkate alacaktır, e. Bayrak devletinin ticari veya yasal menfaatlerinin zarar görmemesi gereğini dikkate alacaktır, f. Gemi veya yükü ile ilgili olarak alınan herhangi bir tedbirin, mevcut araçlarla, içinde bulunulan şartlar altında çevresel açıdan uygun olmasını sağlayacaktır, g. Kendilerine karşı, 3. madde ve 3bis, 3ter veya 3quater maddelerinde düzenlenen suçlardan herhangi biri ile ilişkili olarak işlemlere başlanılan gemideki kişilere 10. maddenin 2. paragrafındaki korumaların verilmesini, mekâna bakılmaksızın sağlayacaktır, h. Geminin kaptanının gemiye çıkma niyetinden haberdar edilmesini ve ona geminin sahibiyle ve bayrak devletiyle irtibat kurma fırsatının en erken zamanda verilmesini sağlayacaktır, i. Bir geminin gereksiz olarak alıkonulmasından veya geciktirilmesinden kaçınmak için makul çabayı sarf edecektir.”⁶³⁰,

629 8bis maddesinin 4. paragrafı, şüphelenilen suçun bastırılması ve önlenmesi için alınması gereken tedbirlerden söz etmektedir. 5(b) paragrafında ise, 3, 3bis, 3ter ya da 3quater maddelerinde belirtilen bir suçun işlendiği ya da işlenmek üzere olduğunun tespiti amacıyla gemi, kargosu ve gemide bulunan kişiler ile ilgili durdurma, bording, arama ve gemidekileri sorgulamaya ilişkin uygun tedbirleri kapsamaktadır.

630 SUA Sözleşmesinin 2005 Tarihli Protokolü, m.8, para.10.

C. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSLERİ GÜVENLİK KODU (ISPS KODU)

1. ISPS Kodunun Kapsamı ve İçeriği

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu⁶³¹ (ISPS Kodu), ABD’de gerçekleştirilen 11 Eylül saldırılarının ardından, gemilere ve liman tesislerine yönelik tehditlere karşı geliştirilen ve gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğinin tesisine yönelik kapsamlı bir tedbirler paketidir.⁶³²

Kasım 2001’de IMO Asamblesi, gemilerde ve kıyılarda güvenliğin artırılması ve seyir halindeki ve limanda bulunan gemilerde terör eylemlerinin önlenmesi maksadıyla mevzuatın ve teknik düzenlemelerin gözden geçirilmesi yönünde bir karar almıştır.⁶³³ IMO’nun gemi emniyetine ilişkin en önemli anlaşması olan Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) kapsamında yapılacak değişiklikler için, taraf devletler, Aralık 2002’de bir diplomatik konferans toplanmasına karar vermiştir. Ayrıca IMO Asamblesi, gelişmekte olan devletlerin deniz güvenliğini sağlamalarına yardımcı olmak maksadıyla teknik işbirliği programına 1,5 milyon Pound tahsis etmiştir.⁶³⁴ IMO Genel Merkezinde 09-13 Aralık tarihleri arasında gerçekleştirilen 2002 Diplomatik Konferansı, uluslararası alanda oldukça büyük bir ilgi uyandırmıştır. Konferansa, SOLAS 1974 Sözleşmesine taraf 108 Devlet yanında BM, hükümetlerarası örgütler ve hükümet dışı uluslararası örgütlerin gözlemcileri tarafından katılım sağlanmıştır. Konferansta geniş kapsamlı güvenlik tedbirleri geliştirilmiş, bunlarla ilgili 11 karar alınmıştır. Bu tedbirlerden en önemlisi ise ISPS Kodu olmuştur.⁶³⁵

631 The International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code.

632 IMO ISPS-Q&A, s.1.

633 IMO, Renewal of Measures and Procedures To Prevent Acts of Terrorism Which Threaten the Security of Passengers and Crews and the Safety of Ships, IMO Res.A.924(22), 20 Kasım 2001, Balkin, op.cit., s.16.

634 loc.cit.

635 Balkin, op.cit., s.17.

ISPS Kodu,⁶³⁶ Uluslararası Denizde Hayatın Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)'ın bir parçasıdır⁶³⁷ ve XI-2 / Deniz güvenliğinin artırılması için özel tedbirler adlı bölümünün düzenlenmesi ile oluşturulmuştur. Kod, zorunlu ve tavsiye niteliğinde olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Kod, gemi ve liman tesislerinin güvenliğinin tesisini, bir risk yönetimi aktivitesi olarak ele almaktadır. Bu bağlamda, hangi güvenlik tedbirlerinin uygun olacağının belirlenmesi için her bir durumda riskin belirlenmesi gerektiğini kabul etmektedir.⁶³⁸

SOLAS Bölüm XI-2 ve ISPS Kodunda yer alan deniz güvenliğine ilişkin düzenlemeler, 1373 sayılı karara ilişkin olarak BM Güvenlik Konseyi Terörizmle Mücadele Komitesince başlatılan eylemin birer parçasını teşkil etmektedirler. Konteyner güvenliği konusunda Dünya Gümrük Örgütü (World Customs Organization-WCO) ile işbirliği, liman güvenliği ve tanımlama dokümanları gibi konularda ILO ile birleşik inisiyatifler de bu kapsamda ele alınmaktadır.⁶³⁹ ISPS Kodu, hükümetler tarafından güvenlik tehditlerine ilişkin bilgi toplanılmasını, değerlendirilmesini ve diğer taraf hükümetlerle bu bilgilerin değişimini gerektirmektedir.⁶⁴⁰

IMO tarafından, ISPS Koduna uyumsuzluk teşkil eden limanlar ya da bayrak devletlerine ilişkin bir kara liste tutulmamaktadır. ISPS Kodu veritabanı, taraf devletler tarafından tedarik edilen ve SOLAS XI-2/13 düzenlemesine ilişkin verileri kapsamaktadır.⁶⁴¹

636 IMO tarafından yayımlanan MSC/Circ.1111'de, SOLAS Bölüm XI-2 ve ISPS Kodunun uygulanmasına ilişkin klavuz yer almaktadır.

637 SOLAS'ın bir parçası olan ISPS Kodu, SOLAS'a taraf olan 148 taraf devlet için uygulanması zorunludur.

638 IMO, ISPS-Q&A, s.1.

639 IMO, ISPS-Q&A, s.8

640 Ibid, s.4.

641 Ibid, s.1.

2007 yılında UNCTAD tarafından yapılan bir araştırma, dünya çapında her bir liman için ISPS Koduna yönelik başlangıç yatırımlarının⁶⁴² maliyetinin 287.000 ABD doları, yıllık bazda işletim maliyetinin⁶⁴³ ise 105.000 ABD doları olduğunu ortaya çıkarmıştır.⁶⁴⁴

ISPS Kodu iki bölümden oluşmaktadır. A Bölümünün uygulanması zorunlu olup, hükümetler, limanlar ve gemi şirketleri için güvenliğe ilişkin gereklilikleri ayrıntılı olarak içermektedir. B Bölümü ise, A Bölümünün nasıl uygulanacağına ilişkin zorunlu olmayan kurallar içermektedir.⁶⁴⁵

Gemi ve Liman tesisi güvenliği bir risk yönetimi aktivitesidir. Tüm risk yönetimi faaliyetlerinde olduğu gibi, en önemli aşama, tehdidin kaynağının bertaraf edilmesidir. Terörizm eylemleri gerçekleştiren ya da gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğini tehdit eden kaynakların bertaraf edilmesi, temel olarak bir hükümet fonksiyonudur. Hangi güvenlik tedbirinin uygun olacağının belirlenmesi amacıyla hükümetler, tehdide ilişkin değerlendirme yapmalı ve potansiyel bir kanunsuz eylem riskini belirlemelidir. Gemiler ve liman tesislerine, 01 Temmuz 2004'ten sonra uygun ve standart risk yönetimi yöntemlerini uyguladıklarını göstermeleri zorunluluğu getirilmiştir.⁶⁴⁶

2. ISPS Kodunun Hedefleri ve Gereklilikleri

Taraf devletlere ISPS Kodunun getirdiği tüm hedefleri ve işlevsel gereklilikleri yerine getirme ve egemenlik alanlarındaki liman tesislerinde ve su yollarında uygun güvenlik tedbirlerini alma zorunluluğu getirilmiştir. Yeni gereklilikler, hükümetlerin, gemilerin ve liman tesislerinin deniz taşımacılık sektöründe güvenliği tehdit eden eylemlerin tespit edilmesi ve engellenmesi konusunda işbirliğinin tesis edilmesi için uluslararası çerçeveyi

⁶⁴² Investment costs.

⁶⁴³ Annual running costs.

⁶⁴⁴ http://www.imo.org / includes / blastDataOnly.asp / data_id %3D26834 / InternationalShippingandWorldTrade - factsandfiguresfinal 26October2009_.pdf. Erişim Tarihi: 23 Şubat 2010, s.21.

⁶⁴⁵ IMO, International Ship and Port Facility Security Code, 12 Aralık 2002, http://www.imo.org/ About/mainframe.asp? topic_id=5838&doc_id=2689, Balkin, op.cit., s.18.

⁶⁴⁶ IMO, ISPS-Q&A, s.4.

oluşturmaktadır. Genişletilmiş güvenlik rejimleri uygulamış olan hükümetler ve gemi işleticileri için ISPS Kodu, güvenlik tedbirlerini küresel olarak formülize ve standardize eden bir işlev görmektedir. IMO tarafından, ISPS Kodunun genel felsefesinin, denizcilik endüstrisinin saldırılara karşı hassasiyetinin azaltılması ve dolayısıyla da tehdidin üstesinden gelinerek riskin azaltılması olduğu belirtilmiştir.⁶⁴⁷

ISPS Kodu'nun hedefleri şunlardır: a. Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve milletlerarası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici tedbirler almak amacıyla; sözleşmeye taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan milletlerarası bir yapı tesis etmek; b. Denizde güvenliği temin etmek için; sözleşmeye taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman endüstrilerine ait görev ve sorumlulukları millî ve milletlerarası seviyede belirlemek; c. Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini temin etmek; d. Değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacı ile, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak; e. Uygun ve yeterli deniz güvenlik tedbirlerinin mevcut olduğunun güvencesini vermek.⁶⁴⁸

ISPS Kodu Gerekliliklerini Yerine Getirmeyen gemilere Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası verilmeyecektir. Bu gemiler, sertifika alınca kadar limanda alıkonulabilecektir. Liman devletlerinin tasarruflarına bağlı olarak, sertifikası olmayan gemilere karşı uygulanabilecek farklı seçenekler de olabilecektir. Liman devleti bu gemiyi limandan kovabilecek, limana girmesini engelleyebilecek, geminin faaliyetlerini

⁶⁴⁷ Ibid, s.3.

⁶⁴⁸ Hedefleri gerçekleştirebilmek amacıyla ISPS Kodu'nda yer alan işlevsel gereklilikler ise şunlardır: a. Güvenlik tehditleri ile ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve ilgili taraf devletler ile bu bilgilerin alışverişi; b. Gemiler ve liman tesisleri için iletişim protokollerinin hazırlanmasının zorunlu kılınması; c. Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi; d. İzinsiz silahların, yanıcı malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi; e. Güvenlik tehditleri ya da güvenlik olaylarına karşılık alarm vermeyi sağlayan araçların sağlanması; f. Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının zorunlu kılınması ve g. Güvenlik planları ve işlemlerine aşinalığı sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların zorunlu kılınmasıdır. Okur, op.cit., s.122-123.

engelleyebilecektir. Alınan tedbirler, sertifikası olmayan gemilerin en kısa zamanda pazarın dışına itilmesini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir.⁶⁴⁹

3. ISPS Kodunda Belirlenen Güvenlik Seviyeleri

ISPS Kodu uyarınca taraf devletlerin, liman tesislerinin hangi bölümlerinin hassas olabileceğine ve saldırılara maruz kalabileceğine dair bir risk analizi olan “Liman Tesis Güvenlik Değerlendirmesi” yapılmasını sağlaması gerekmektedir. Bu değerlendirmede limanlar için söz konusu olabilecek tehditler ve olası zararlar hesaplanmaktadır. Liman tesislerinin işletilmesinin taraf devlet tarafından onaylanan “Liman Tesis Güvenlik Planı”na göre yapılması gerekmektedir. Kodda belirlenen güvenlik seviyeleri şunlardır: a. Güvenlik Seviyesi - 1: Normal. Gemi ve liman tesisinin normal olarak işlediği seviyedir. Bu seviyede, tüm zamanlar için asgari uygun koruyucu güvenlik tedbirleri uygulanacaktır. b. Güvenlik Seviyesi - 2: Yüksek. Yüksek bir güvenlik riskinin mevcut olduğu sürece uygulanacak olan seviyedir. Bu seviyede, yüksek güvenlik riskinin sonucu olarak, belirli bir süre boyunca, uygun ilave koruyucu güvenlik tedbirleri uygulanacaktır. c. Güvenlik Seviyesi - 3: İstisnai. Güvenliğe ilişkin bir olay riskinin muhtemel ya da yakın olması durumunda belirli bir süre boyunca uygulanacak olan seviyedir. Bu seviyede, belirli bir hedefin tanımlanmasının mümkün olmaması durumunda dahi, bir güvenlik olayının muhtemel ya da yakın olması halinde, belirli bir zaman periyodu süresince, ileri seviyede özel koruyucu güvenlik tedbirleri uygulanacaktır. Güvenlik Seviyesi - 3, istisnai bir tedbir olarak, sadece güvenliğe ilişkin bir olay riskinin muhtemel ya da yakın olduğu konusunda kayda değer bir bilginin mevcudiyeti halinde ve yalnızca, belirlenen güvenlik tehdidi ya da fiili güvenlik olayı süresince uygulanacaktır.⁶⁵⁰

649 Hükümetler, ISPS Koduna uyum sağlamayan gemilerin limanlarına girişine karşı çıkabilecektir. Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası olan gemilerin, ISPS Koduna uyum sağlamamış olan bir limana uğraması halinde, bu gemilerden sonraki limanlarında ilave güvenlik gereklilikleri talep edilebilecektir. Bu da, gecikmelere ve liman girişlerinin engellenmesine neden olabilecektir. IMO, ISPS-Q&A, s.5.

650 Ibid, s.1.

4. ISPS Kodunun Uygulandığı Bir Limana Girme Niyetiyle Hareket Eden Ancak ISPS Kodunun Uygulanmadığı Bir Limana Giren Gemilerin Durumu

MCS 78’de, onaylanmış bir Liman Tesisi Güvenlik Planına sahip bir liman tesisi hakkında bu liman tesisinde bulunan bir gemi tarafından güvenlik kaygılarının bulunması durumu ele alınmıştır. Komite tarafından, güvenlik tedbirlerinin, kolaylıkla tanımlanamayacak kadar gizli bir yapıda olabileceği gerçeğine dikkat çekilmiştir. Dolayısıyla, gemi tarafından öncelikle Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi (PFSO⁶⁵¹) ile irtibata geçerek konu hakkında müzakere edilmesi gerekecektir. Çözüme yönelik bir mutabakata varılamaması halinde gemi, bayrak devleti yetkililerine başvurup, güvenliğe ilişkin kaygılarını ileterek harekete geçmelerini talep edebilecektir.⁶⁵²

Sonraki uğrak limanının hükümetinin, bir liman tesisinin güvenlik tedbirlerinin uygunsuz olduğuna dair güvenilir bilgilere sahip olması durumunda makul yaklaşım, her iki hükümetin iletişime geçerek konuya ilişkin sorunları çözmeleri olacaktır.⁶⁵³

5. Bir Gemi ya da Limanın ISPS Koduna Uygunluğunun Anlaşılması

ISPS’e uyum sağlamış olan bir gemi, Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasına (ISSC⁶⁵⁴) sahip olacaktır. IMO’nun Küresel Entegre Gemicilik Bilgi Sisteminin bir parçası olan “ISPS Kodu Veri Tabanı”nda, taraf hükümetlerce sağlanan ve SOLAS XI-2/13 düzenlemesine ilişkin bilgiler ve deniz güvenliği irtibat noktaları yer almaktadır. ISPS

651 Port Facility Security Officer.

652 Her durumda, bir geminin herhangi bir liman tesisinde bulunan bir yere ilişkin güvenlik tedbirleri ile ilgili kaygılar duyması ve buranın PFSO’su ile birlikte bir çözüme varamaması halinde; gemi tarafından uygun güvenlik tedbirleri ve yöntemleri uygulanarak kayıt altına alınmalıdır. Bu kayıtlar, sonraki herhangi bir limanda sorulması halinde, ilgili otoritelerin değerlendirmesi için kaptan tarafından sunulacaktır. IMO, ISPS-Q&A, s.6.

653 loc.cit.

654 International Ship Security Certificate.

Kodu veri tabanında, onaylanmış Liman Tesisi Güvenlik Planına (PFSP) sahip limanların listesi bulunmaktadır.⁶⁵⁵

Taraf devletlerce, liman tesislerinin ISPS Kodu hükümlerine uygun olduğunu belgelemek üzere, söz konusu liman tesisleri için beş yıl süreyle geçerli olan “Liman Tesisi Uygunluk Belgesi” düzenlenmektedir.⁶⁵⁶

6. ISPS Kodunun Uygulanması

2002 Diplomatik Konferansı takip eden aylarda, hükümetler ile gemicilik ve liman endüstrisi, deniz güvenliğinin geliştirilmesi için önemli gayretler sarf etmiştir. Bu gayretler, 01 Temmuz 2004 tarihinde alınan yeni tedbirleri teşvik etmiştir. Tüm dünyada, yeni güvenlik tedbirlerine uyum sağlama konusunda azami gayret gösterilmiştir. Dünya genelinde gemilerin %86’dan fazlası ve liman tesislerinin %69’u, miad tarihi olan 01 Temmuz 2004’e kadar güvenlik planlarını onaylatmışlardır.⁶⁵⁷

Yeni standartları uygulamak konusunda yeterli kaynağa ve eğitimli personele sahip olmayan devletler için IMO tarafından 6 günlük “eğitimciyi-eğit” programı geliştirilmiştir. Bu program kapsamında, çeşitli devletlerde ISPS Kodunun uygulanmasından sorumlu bireylerin, eğitimcilerin, ulusal deniz eğitim merkezleri görevlilerinin ve gemicilik endüstrisinde güvenlikle ilgili birimlerin çalışanlarının eğitimi amaçlanmıştır.⁶⁵⁸ Eğitimciyi-eğit programı, IMO tarafından Ocak 2002’de uygulanmaya başlanan küresel teknik işbirliği programının tamamlayıcısı niteliktedir. Bu program kapsamında, deniz güvenliği tehditleri ve gelecekte muhtemel tedbirler konularında farkındalığın artırılması

655 IMO, ISPS-Q&A, s.6.

656 Okur, op.cit., s.125.

657 IMO basın açıklaması, “Secretary General Mitropoulos Pays Tribute to the Efforts Made To Implement the ISPS Code”, 01 Temmuz 2004, http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=848&doc_id=3698, Balkin, op.cit., s.21.

658 Balkin, op.cit., s.21-22.

amaçlanmış ve bu amaçlara ulaşılması için seminerler, çalışma grupları, eğitim kursları ve danışma görevleri planlanmıştır.⁶⁵⁹

7. ISPS Kodunun Uygulanmasında Sorumluluk

ISPS Kodunda öngörülen tedbirlerin uygulanması SOLAS'a taraf devletlerin görevi olmakla beraber; detaylı uygulama sorumluluğu ise, her bir milli hükümete aittir.⁶⁶⁰

ISPS Kodu ve güvenliğe ilişkin diğer düzenlemeler, SOLAS Sözleşmesi kapsamında gerçekleştirilmiştir. SOLAS Sözleşmesi, IMO'ya herhangi bir cezalandırma yetkisi vermemektedir. Sözleşme, taraf devletlerin hükümetlerine, ilgili düzenlemeleri kendi milli kanunlarına uyarlama sorumluluğu getirmektedir. Dolayısıyla Sözleşme uyarınca, IMO için güvenliğe ilişkin söz konusu düzenlemeleri takip etme ya da cezalandırmak gibi bir görevlendirme öngörülmemiştir. Tedbirlerin kontrolü ve uyuma ilişkin XI-2/9 düzenlemesinde, taraf bir devletin kontrol uygularken şu hususlara riayet etmesi gerektiği belirtilmiştir: a. Bir gemiye gereksiz yere el koyulması ya da geciktirilmesinin önlenmesi için mümkün olan tüm gayretler sarf edilmelidir; b. Gemiye acil durum, insani gerekçeler ve güvenlik sebepleri maksadıyla gerekli giriş önlenmemelidir.⁶⁶¹

8. Gemi Güvenlik Zabiti (SSO) Tefrik Edilmesi

Deniz Emniyet Komitesi (MSC) tarafından, SSO'nun tanımı ve ISPS Kodunda yer alan SSO'nun sorumlulukları ve eğitimi gibi düzenlemelerin amacının gemi kaptanının Gemi Güvenlik Zabiti olarak tefrik edilmesinin önlenmesi amacına yönelik olduğu belirtilmiştir. ISPS Kodu uyarınca, SSO'nun tefrik edilmesi, Şirketin ya da Şirket Güvenlik Zabitinin sorumluluğundadır. SSO, bayrak devleti idaresince ve / veya Tanınmış Güvenlik

⁶⁵⁹ loc.cit.

⁶⁶⁰ IMO, ISPS-Q&A, s.8.

⁶⁶¹ Ibid, s.9.

Organizasyonunca⁶⁶² Gemi Güvenlik Planı ve Uluslararası Güvenlik Gemicilik Sertifikası (ISSC) yoluyla onaylanacaktır.⁶⁶³

C. STCW SÖZLEŞMESİ

1978 tarihli “Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (STCW) ilk kez gemi adamlarının eğitimi ve nitelikleri konusunda milletlerarası düzeydeki asgari standartları ortaya koymuştur.⁶⁶⁴ STCW Sözleşmesi savaş gemileri, balıkçı tekneleri, ticari amaçlı olmayan eğlence yatları ve ilkel yapıdaki ahşap tekneler dışında kalan, açık deniz gemilerinde çalışan tüm gemi adamlarını kapsamaktadır (STCW Sözleşmesi, m.3). Sözleşme seyir güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla, bayrak devletlerinin gemi adamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma esasları yönünden sözleşmede belirtilen asgari standartlara uymalarını gerektirmektedir.

1978 tarihli STCW Sözleşmesinde 1991, 1994, 1995, 1997, 1998 ve 2006 yıllarında değişiklikler yapılmıştır. 1995 yılında yapılan değişiklik, 1978 STCW Sözleşmesi’ni tamamen revize etmiş ve onun yerini almıştır. 1995 değişikliklerinin en önemli unsuru STCW Kodu’nun eklenmesi olmuştur.⁶⁶⁵

⁶⁶² Recognized Security Organization.

⁶⁶³ IMO, ISPS-Q&A, s.9.

⁶⁶⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978). Bu Sözleşme IMO Genel Kurulu’nun 15 Ekim 1971 tarihli kararı uyarınca 14 Haziran - 7 Temmuz 1978 tarihleri arasında Londra’da 73 ülkenin katılımı ile düzenlenen milletlerarası konferans sonrasında kabul edilmiştir. Sözleşmenin kabul tarihi: 7 Temmuz 1978, Yürürlüğe giriş tarihi: 28 Nisan 1984. Bkz. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257. Erişim Tarihi: 01 Şubat 2010. Türkiye de sözleşmeye taraftır. Kanun No: 3539, Kabul tarihi: 20 Nisan 1989, RG: Tarih: 28.4.1989, Sayı: 20152. Sözleşmeye 1995 yılında yapılan değişiklikler 7 Temmuz 1995 tarihinde kabul edilmiş ve 1 Şubat 1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu değişikliklerin uygulanmasına geçiş süresi 1 Şubat 2002 tarihine kadar devam etmiştir. 1 Temmuz 2002 tarihinden itibaren gemi adamlarının STCW 95 belgeleri ya da onayları taşımaları gerekmektedir.

⁶⁶⁵ STCW Sözleşmesi, iki bölüme ayrılmaktadır. Kod-A zorunlu nitelikte, Kod-B ise tavsiye niteliğinde hükümler içermektedir. Kod-A gemi adamlarının eğitim ve vardiya esaslarına ilişkin zorunlu kuralları ve belge örneklerini

Sözleşmenin uygulanmasına ilişkin temel yetki ve sorumluluk bayrak devletlerine ait olmakla birlikte, liman devletlerine de belgelerin denetimi ve gerektiğinde geminin alıkonulması konularında önemli yetkiler verilmiştir. Denetim yapan liman devleti yetkilileri tarafından, sözleşmeye ilişkin herhangi bir ihlal tespit edilmesi halinde, gerekli işlemin yapılması amacıyla, geminin kaptanını, geminin bayrak devletinin konsolosluğunu, konsolosluk yoksa en yakın diplomatik temsilciliğini veya deniz ticareti yetkilisini yazılı olarak haberdar edecektir. Bu bildirimin, saptanan aykırılığı ve denetimi yapan tarafın bu aykırılığın can, mal ve çevre için meydana getirdiği tehlikeler bakımından dayandığı gerekçeleri detaylı olarak içermesi gerekmektedir (STCW Sözleşmesi, m.10/2). Sözleşmede, denetim yapılırken, geminin gereksiz olarak alıkonulmasını veya geciktirilmesini önlemek üzere, mümkün olan tüm gayretin sarf edilmesi gerektiği ve geminin, bu şekilde seferden men edilmesi veya geciktirilmesi durumunda, bundan dolayı meydana gelecek zarar veya hasarlar için tazminata hak kazanacağı belirtilmiştir (STCW Sözleşmesi, m.10/4). Liman devleti görevlileri tarafından yapılan denetimin sözleşmeye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilere de eşit şekilde uygulanması; bu gemilere sözleşmeye taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemilerden daha hoşgörülü muamelede bulunulmaması gerekmektedir (STCW Sözleşmesi, m.10/5).

E. GEMİLERE EL KOYULMASINA İLİŞKİN SÖZLEŞME

Gemilere El Koyulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, BM ve IMO tarafından 12 Mart 1999 tarihinde gerçekleştirilen, Gemilere El Koyulmasına İlişkin Diplomatik Konferans⁶⁶⁶ tarafından düzenlenmiştir.⁶⁶⁷ 1952 tarihli Seyirde Gemilere El Koyulması Sözleşmesinin

düzenlemektedir. Kod-B ise sözleşmenin uygulanmasında kolaylık sağlanması amacıyla rehber olabilecek örnekler ve açıklamalar getirmektedir; Okur, op.cit., s.127-128.

666 BM / IMO Gemilere El Koyulmasına İlişkin Diplomatik Konferansı, 1-12 Mart 1999 tarihleri arasında, Cenevre'de Palais des Nations'da düzenlenmiştir. Konferansa ilişkin rapor için bkz. IMO A/CONF.188/5, 19 Temmuz 1999, www.imo.org.

667 Sözleşme, on devletin kendisini sözleşme ile bağlı olarak ilan etmesinden altı ay sonra yürürlüğe girecektir. Eylül 2005 tarihinde Sözleşmeye taraf devlet sayısı yedi olarak açıklanmıştır. http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=359. Erişim Tarihi: 08 Temmuz 2010.

işlevini üstlenecek olan söz konusu Sözleşmenin amacı; uluslararası ticaret ve nakliyatın; kargoların ve gemilerin sahiplerinin haklarının, gemilerin serbest dolaşımının temini ile sağlanması ve şikâyetçi kişilerin şikayetlerinin emniyetinin temini arasında denge kurmak sureti ile geliştirilmesidir.⁶⁶⁸

Sözleşmenin birinci maddesinde, denize ilişkin davaların kapsamı belirtilmiştir. Bu hususlar arasında; “Geminin işletilmesinden kaynaklanan kayıp ya da hasarlar” ile “Geminin işletilmesi ile doğrudan bağlantılı olmak üzere, karada ya da denizde, personel yaralanması veya ölümler” yer almaktadır.

Sözleşmeye göre bir gemiye el koyulması; denize ilişkin iddianın güvenliğinin sağlanması amacıyla bir mahkemenin emri doğrultusunda, bir geminin alıkonulması ya da hareketinin kısıtlanması anlamına gelmektedir. Ancak, tutuklama tanımı, bir yargılamanın ya da başka bir uygulanabilir enstrümanın tatbik edilmesi ya da tatmin edilmesi amacıyla bir geminin ele geçirilmesini kapsamamaktadır. Bir gemiye el koyulması ya da tutukluluk halinin sona erdirilmesi ancak, tutuklamanın tatbik edildiği taraf devletin bir mahkemesinin yetkisi dahilinde mümkün olmaktadır. Gemiler sadece denize ilişkin iddialar doğrultusunda tutuklanabilecek; diğer iddialar doğrultusunda tutuklanmayacaklardır. Sözleşmedeki düzenlemeler kapsamında, gemilere el koyulmasına ve serbest bırakılmasına ilişkin prosedürler; el koymanın uygulandığı ya da adına gerçekleştirildiği devletin kanunları doğrultusunda gerçekleştirilecektir (m.2).

Gemilere El Koyulmasına İlişkin Sözleşme uyarınca, bir gemiye el koyulması, denize ilişkin bir iddianın şu özellikleri taşıması halinde mümkün olabilecektir (m.3.1): a. Denize ilişkin iddianın öne sürüldüğü zaman geminin sahibi olan kişinin, el koymanın geçerli olduğu süre içerisinde, iddia ile bağlantılı olması ve geminin sahibi bulunması, b. Denize ilişkin iddianın öne sürüldüğü zaman geminin kiralayıcısı (demise charterer) olan kişinin, el koymanın geçerli olduğu süre içerisinde, iddia ile bağlantılı olması ve geminin kiralayıcısı ya da sahibi bulunması, c. İddianın bir ipotek ya da benzer bir duruma ilişkin olması, d. İddianın, geminin sahipliğine ya da elinde bulundurulmasına ilişkin olması, e. İddianın,

668 loc.cit.

geminin sahibi, kiralayıcısı (demise charterer), yöneticisi ya da işleticisi aleyhine olması ve iddianın, el koymanın uygulandığı devletin kanunlarına istinaden uygulanan bir ihtiyati haciz doğrultusunda güvence altına alınmış olması.

Söz konusu durumlardan farklı olarak; iddia ile ilgisi olan bir kişi tarafından sahip olunmayan bir gemiye el koyulması - el koymanın uygulandığı devletin kanunları uyarınca- iddiaya ilişkin yargılamanın, geminin yargısal ya da zorla satılması ile yerine getirilebilecek olması halinde mümkün olabilecektir (m.3.3).

Sözleşmenin 1. maddesinin 1(s) ve (t) paragraflarında sayılan durumlar dışında; el koyulmuş bir gemi, güvenliğin uygun ve tatmin edici bir şekilde temin edilmesine müteakip serbest bırakılacaktır. Bu durumlarda ise, Mahkeme, geminin sahibi bulunan kişinin yeterli güvenliği sağlaması kaydıyla gemiyle ticari faaliyetlere devam etme izni verebilecektir. Taraflar arasında güvenliğin seviyesi ve şeklinin nasıl olacağı konusunda herhangi bir anlaşmanın mevcut olmaması halinde; Mahkeme tarafından, güvenliğin biçimi ve miktarı, el koyulan geminin değerini aşmamak kaydıyla tespit edilecektir (m.4).

F. DİĞER DÜZENLEMELER

Temmuz 2002’de, IMO ve Dünya Gümrük Örgütü (WCO), deniz taşımacılığı sektörüne ilişkin karşılıklı menfaatlere ilişkin işbirliği ile ilgili bir mutabakat muhtırası imzalamıştır. Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesine Taraf Hükümetler Uluslararası Konferansının⁶⁶⁹ talebi sonrasında, ILO/IMO Limanlarda Güvenlik Uygulama Kurallarının geliştirilmesi amacıyla, müşterek bir ILO/IMO Çalışma Grubu teşkil edilmiştir. Kurallara ilişkin çalışmalar, Aralık 2003’te tamamlanmıştır. Limanlarda güvenlikle ilgili sorumlulara pratik bir rehber niteliği taşıyan doküman, her iki örgüt tarafından 2004 yılında resmi olarak hayata geçirilmiştir.⁶⁷⁰

669 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesine Taraf Hükümetler Uluslararası Konferansı, IMO Genel Merkezinde, ISPS Kodu ve yeni SOLAS Bölüm XI-2’nin düzenlenmesi amacıyla toplanmıştır.

670 Balkin, op.cit., s.31-32.

2002 Konferansında ILO, denizciler için daha ihtimamlı bir kimlik rejimi öngören Denizci Kimlik Dokümanının⁶⁷¹ geliştirilmesine devam etmeye davet edilmiştir. IMO'nun katıldığı bu çalışma sonrasında, ILO'nun 185 Numaralı Sözleşmesi⁶⁷² kabul edilmiştir. Bu sözleşme, 1958 tarihli ve 108 Numaralı “Denizci Kimlik Dokümanları Sözleşmesi”nin yerini almıştır. 09 Şubat 2005 tarihinde yürürlüğe giren yeni Sözleşme, dünyadaki yaklaşık 1,2 milyon deniz işçisi için yeni bir biyometrik kimlik doğrulama sistemi getirmiş ve limanlarda ve açık denizlerde alınan güvenlik tedbirleri için önemli bir adım olarak kabul edilmiştir.⁶⁷³

671 Seafarer Identification System.

672 ILO'nun Mart 2004 tarihli 289. oturumu ve IMO Deniz Emniyet Komitesinin Mayıs 2004 tarihli oturumu. <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/5id002.pdf>, Balkin, op.cit., s.32.

673 loc.cit.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZDE İŞLENEN SUÇLARDA UYGULANAN ULUSLARARASI HUKUK PRENSİPLERİ

I. GENEL AÇIKLAMA

Suçun; oluşabilmesi için gereken unsurları da içerecek biçimde, toplumun güvenliğini korumak amacıyla devlet tarafından konulan ve ilan edilen ve uyulmaması halinde ceza tehdidini içeren bir kanunun şahıslar tarafından icrai ve ihmali hareketlerle ihlal edilmesi şeklinde tanımlanması mümkündür.⁶⁷⁴

Suçun şekli tanımına göre, hukuk düzeninin kendisine bir ceza müeyyidesi bağladığı beşeri her fiil suç olarak kabul edilir. Çoğu kez suç, ceza kanununun ihlali olarak tanımlanmaktadır.⁶⁷⁵ Bazı akademisyenler tarafından suç tanımlanırken hareket noktası hukuk düzeninin dışından seçilmekte, bazıları tarafından ise hukuk düzeni içinde kalınarak buradan elde edilen verilerle suç tanımlanmaya çalışılmaktadır.⁶⁷⁶

Bir fiilin suç olarak nitelendirilebilmesi için, o fiilin kanunda suç olarak kabul edilmiş olması ve ihlal edilmesi halinde karşılığında bir cezanın öngörülmüş olması gereklidir.⁶⁷⁷ Kanunsuz suç ve ceza olmaz prensibi olarak adlandırılan bu ilke, sadece ceza kanunlarında değil, anayasalarda ve uluslararası insan hakları belgelerinde de yer alan bir prensiptir. Suçun “kusurlu irade ile işlenen fiil” olarak tanımlanması halinde, maddi ve manevi olmak üzere iki kurucu unsurdan oluştuğu kabul edilmiş olacaktır.⁶⁷⁸

674 Tahir Taner, **Ceza Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yay., No:532, İstanbul, 1953, s.80.

675 Nevzat Toroslu, **Ceza Hukuku Genel Kısım**, Savaş Yay., Ankara, ss.87-108, 2005.

676 Mehmet Emin Artuk; Ahmet Gökçen; Caner Yenidünya, **Uygulamalı Ceza Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2007, s.2.

677 765 sayılı Türk Ceza Kanununun 1. maddesinde suçlar cürüm ve kabahat olarak ayrılmış bulunmaktaydı. 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda ise, bu ayrıma gidilmemiş, 5326 sayılı Kabahatler Kanununun 2. maddesinde kabahat tanımı yapılmıştır. Buna göre kabahat, kanunun, karşılığında idari yaptırım uygulanmasını öngördüğü haksızlıktır.

678 Maddi unsur: Suçtan bahsedebilmek için mutlaka bir fiil söz konusu olmalıdır. Fiil, kanunun yapılmasını yasakladığı bir hareketi yapmak şeklinde meydana gelirse, “icrai suç”, kanunun yapılmasını emrettiği bir hareketi yapmamak şeklinde

Uluslararası hukuk tarafından suç olarak kabul edilen fiillerin,⁶⁷⁹ sadece aleyhine işlendikleri devletlerin menfaatlerini değil, tüm uluslararası toplumun menfaatlerini zedeler nitelikte olduğu ve suçtan doğrudan zarar görmemiş olsa bile diğer bütün devletlerin de güvenliklerine yönelik bir tehdit olduğu kabul edilmektedir.⁶⁸⁰ Uluslararası hukuk kurallarının bağlayıcılığı, devletlerin bu niteliği kendilerine tanımasından kaynaklanmaktadır.⁶⁸¹ Uluslararası hukuk kurallarının oluşturulmasında, devletlerin kendilerini mutlak egemen olarak kabul ederek egemenliklerinden fedakârlık etmekten kaçınmaları, önemli bir sorundur.⁶⁸²

Geniş anlamıyla ceza hukuku, toplumun düzen ve barışını temin etmek amacıyla işlenmesi veya işlenmemesi emredilen fiillerle bunların ihlal edilmesinin önüne geçecek vasıta ve tedbirleri, öte yandan cezai düzeni ihlal edenlere uygulanacak yaptırımları ve bu konularda yetkili makamların uygulayacakları kural ve yaptırımların tümünü gösteren kurallardır.⁶⁸³ Tarih boyunca, topluma ya da fertlere zarar veren fiillere karşı sosyal tepki gösterilmiş ve söz konusu tepki suç sebebiyle uygulandığında “ceza” olarak

ise, “ihmalî suç” söz konusu olacaktır. Manevî unsur: Kanunda tarif edilmiş tipe uyan hareketin suç olarak nitelendirilebilmesi, failin işlediği fiilden sorumlu tutulabilmesi ve faile ceza verilebilmesi için, onun fiili bilerek, kanunun yasakladığı neticenin gerçekleşmesini isteyerek işlemiş olması aranmaktadır. Uluslararası ceza hukukunda da suçtan söz edebilmek için, failde suçu işlemeye yönelik kasıt aranmaktadır. Nevzat Toroslu, **Ceza Hukuku**, Savaş Yay., Ankara, 2001, s.13-34.

679 Günümüzde uygulanan uluslararası hukukta başlıca suçlar; deniz haydutluğu, köle ticareti, soykırım, uçaklara saldırı ve uçakları kaçırma, terörizm, ırk ayrımcılığı (apartheid), savaş suçları. Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, 2. Kitap, s.165.

680 Uluslararası Adalet Divanına göre, uluslararası toplumu büyük tehlikeye sokan ya da uluslararası toplum için büyük tehlike taşıyan ve şu unsurları taşıyan hareketler uluslararası suç olarak nitelendirilmektedir. a. Uluslararası örf ve adet hukuku veya devlet uygulamaları sonucunda suç olarak kabul edilmiş olmaları (deniz haydutluğu ve savaş suçları gibi), b. Antlaşma veya uluslararası sözleşme ile suç olarak kabul edilmiş olması (afyon ticareti gibi), c. Temel adalet ilkelerini çiğnemesi ve uluslararası topluma büyük zararlar vermesi. Bu suçları işleyen fertlerin de uluslararası hukuk karşısında cezai sorumluluklara haiz olacakları kabul edilmektedir. Robert Woetzel, **The Nurnberg Trials in International Law**, London, 1962, s.109.

681 Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, 1. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1995, s.6.

682 Aydoğan Özman, “Devletlerin Egemenliği ve Milletlerarası Teşekküller”, **AÜHFD**, 1964, C.21, s.53.

683 Taner, op.cit., s.2.

isimlendirilmiştir. İlkel toplumlardaki içgüdüsel görünümünden gelişmiş toplumlardaki sistemli yapısına ulaşma sürecinde cezanın amacında sürekli bir değişim yaşanmıştır.⁶⁸⁴

II. Dünya Savaşının ardından Nürnberg ve Tokyo Mahkemelerini kuran uluslararası sözleşmelerin sonucunda gelişmeye başlayan uluslararası ceza hukuku, sözleşmeler ve uluslararası örf ve adet hukuku tarafından düzenlenen suçları ve bunlara ilişkin cezalandırmaları kapsayan uluslararası kamu hukukunun özel bir dalı olarak tanımlanabilmektedir.⁶⁸⁵ Uluslararası ceza hukukunun kapsamında; ceza kurallarının uygulanması nedeniyle taraf devletler arasında çıkan (yargı yetkisi, suçluların iadesi gibi) ihtilafları ve uluslararası bazı suçları tespit, bunları önleme, ortadan kaldırma ve bu husustaki yetkileri tayin eden kurallar yer almaktadır. Bu alanda, devletlerarası adli yardımlaşma ve ülke dışı nitelikteki suçların takibi ve infazı konularında adli yardımlaşma konuları da ele alınmaktadır.⁶⁸⁶

Soğuk savaş sonrasında 1990'lı yıllarda, Yugoslavya ve Ruanda uluslararası mahkemeleri kurulmuştur. Bu mahkemeler sadece belirli bir zaman periyodunda ve belirli bir çatışma kapsamında işlenen suçlara ilişkin olarak teşkil edildiğinden, bağımsız ve sürekli bir ceza mahkemesinin kurulması konusunda genel bir kanı uyanmıştır. 17 Temmuz 1998'de, 120 devlet, Uluslararası Ceza Mahkemesinin (UCM) hukuki temelini oluşturan Roma Statüsüne taraf olmuştur. Roma Statüsü 01 Temmuz 2002'de 60 devletin onaylamasıyla yürürlüğe girmiştir.⁶⁸⁷ Türkiye Statüye taraf değildir.

Deniz ceza davalarında, gemide isyan, kişilere saldırı ve adam öldürme, gemi batırmaları ve kaçırımlar gibi suçlara rastlanmaktadır. Son yıllarda, deniz hukuku ile ceza hukuku gittikçe artan oranda ortak zeminde birleşmektedir. Bu duruma, denizde işlenen haydutluk ve silahlı soygun eylemlerindeki tırmanma, gemilerle transfer edilen kaçak mal miktarının artması, büyük deniz kazaları sonrasında deniz kirliliğine neden olanların

684 Ayşe Nuhoglu, **Ceza Hukukunda Emniyet Tedbirleri**, Adil, Ankara, ss.25.

685 Alia Yılmaz, **Uluslararası Ceza Hukuku El Kitabı**, Beta Yay., İstanbul, 2001, s.199.

686 Feridun Yenisey, **Milletlerarası Ceza Hukuku**, Beta Yay., İstanbul, 1988, s.830.

687 <http://www.icc-cpi.int/Menus/ICC/About+the+Court/>; Erişim Tarihi: 14 Ağustos 2011.

cezalandırılması konusunda alınan tedbirler, alkollü olarak tekne kullanımına karşı alınan önlemler gibi hususlar neden olmaktadır.

XX. Y.Y.'ın ilk yarısı için, karasularında ve bitişik bölgelerinde yabancı gemiler üzerinde kıyı devletlerinin yargı yetkisi konusunda açık bir düzenlemeden söz etmek mümkün değildir. Bu konuda Institut de Droit, Uluslararası Hukuk Birliği ve ulusal hukuk kurumlarında çeşitli tartışmalar gerçekleştirilmiştir. XX. Y.Y.'ın ikinci yarısında uluslararası konvansiyonlarla kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge ve takımada suları gibi yeni deniz alanlarının tanımlanması, bu deniz alanlarında yargı yetkisinin belirlenmesi ve düzenlenmesi çok daha önemli bir hale gelmiştir.⁶⁸⁸

Örf ve adet hukukuna⁶⁸⁹ göre, açık denizlerde, tüm devletler gemicilik faaliyetlerinde bulunabilirler. Açık denizde işletilen bir geminin barışçıl olarak veya bayrak devletinin ve uluslararası topluluğun kısıtlamalarına uygun olarak faaliyet göstermesi gerekmektedir.

688 1736-1825 yıllarındaki İngiliz Hovering Kanunlarında yargılama yetkisinin sınırları, karantina ve kaçakçılık hususlarında 24 mil olarak belirlenmiştir. ABD'deki içki yasağı süresince, alkollü içkilerin taşınmasına ilişkin yargılama yetkisinin sınırı 12 mil olarak belirlenmiş, ancak protestolar sonrasında bu sınır, bir saatlik seyir mesafesine indirilmiştir. XVIII. Y.Y.'da denizlerin serbestliği ilkesi bağlamında, deniz haydutluğu suçuna ilişkin yargılama, istisna teşkil etmiştir. Barış zamanında özel bir anlaşmanın mevcut olması halinde karasularının dışında ziyaret ve arama hakkından ayrı olarak, bir donanma ya da polis taşıtının, diğer bir gemiye, bayrağının teyit edilmesi maksadıyla yanaşması hakkı da, geçerliliğini korumuştur. XVIII. Y.Y.'ın ikinci yarısında, R.V.Keyn adlı İngiliz davasında (1876), kıyı devletinin, karasularından zararsız geçiş yapan yabancı gemiler üzerinde, seyrüsefer konuları ve milli güvenlik dışında, yargılama yetkisinin olmayacağı belirtilmiştir. Karasularından zararsız geçiş yapan gemiler üzerinde kıyı devletlerine yargı yetkisinin tanınması konusundaki isteksizlik, gemilerin, bayrağını taşıdıkları devletin ülkesinin bir parçası olduğunu öngören, gemilerin ülkeselliği doktrininden kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte, "yüzen ada" teorisi, İngiliz yazarlar ve mahkemelerince fazlaca kabul görmemiştir. I.A. Shearer, "Problems of Jurisdiction And Law Enforcement Against Delinquent Vessels", Hugo Caminos, **Law of The Sea**, The Library of Essays in International Law, Cromwell Press, Trowbridge, Wiltshire, İngiltere, 2001, s.428.

689 Uluslararası deniz hukukunun iki temel kaynağı, örf ve adet hukuku ile andlaşmalardır. Bir kural, şu durumlarda örf adet kuralı niteliği kazanmaktadır: a. Devletlerin genelinde alışılmış bir uygulama olarak kullanılması, b. Devletler tarafından bu kullanımın hukuki zorunluluk düşüncesi ile gerçekleştirilmesi. Andlaşmalar, sadece taraf olan devletler için hukuki geçerliliği olan yükümlülükler getirmektedir. Bununla beraber andlaşmalar, uluslararası örf adet hukukunun gelişiminde model oluşturabilirler. XX. Y.Y. öncesinde, uluslararası deniz hukuku, ağırlıklı olarak denizlerin serbestliği ya da denizler üzerinde hiçbir devlet veya devletler topluluğunun tek başına egemenlik iddiasında bulunamayacağı

Yabancı ülkenin sularında seyreden bir ticaret gemisinin, o devletin yerel gümrük, sağlık ve balıkçılık düzenlemelerine uyması gerektiği kabul edilmektedir. Kıyı devletlerinin egemenliğine tabi sularda seyreden gemiler üzerinde uygulayabileceği ceza yargılamasına ilişkin hususlarda tüm devletlerin üzerinde tam olarak mutabık kaldığı bir genellemeden söz etmek mümkün değildir. Yabancı bir devletin limanına giren bir ticaret gemisi, limanda kısa bir süre kalacak olsa dahi, bu kısa sürede gemide meydana gelen suçlara ilişkin olarak, hem bayrak devletin hem de liman devletin cezai kontrolüne tabi olacaktır.

II. DEVLETLERİN KENDİ UYRUĞUNDAKİ KİŞİLERİN İŞLEDİĞİ SUÇLAR

Kendi kanunlarının suç olarak tanımladığı bir eylem ya da ihmali kovuşturma ve cezalandırma yeteneği olan bir devletin, uluslararası hukuk kapsamında yargılama yeteneğinin olduğu kabul edilir.⁶⁹⁰ Ayrıca milli sınırları içerisinde suç işlenen bir devletin, suçu işleyen uyruğuna bakılmaksızın cezai yargılama yapabileceği kabul edilmektedir. Tüm devletler uygulamasa da devletler, uyruğundaki kişilerin yabancı bir devlette işlediği suçlar üzerinde de ceza yargılaması yapabilecektir. İngiliz ve Amerikan Mahkemeleri, kanun koyucuların ceza kanunlarının kapsamını, kendi uyruğuna tabi kişilerin yurtdışında işledikleri suçları da kapsayacak şekilde genişletebileceğini belirtmişlerdir.

Bağımsız bir devletin, yetkisinden vazgeçmediği sürece, sınırları dahilinde meydana gelen ve kanunlarına aykırı suçlarda münhasır yargılama yetkisi vardır.⁶⁹¹ Bir devlet, başka

ilkelerini temel alan örf adet hukukuna dayanmaktaydı. Ancak tarihi süreçte, seyrüsefer serbestliğinin korunması ile ülkesel egemenliğin tanınması hususlarında çekişme yaşanmaya başlanmıştır. Özellikle, devletlerin, kıyılarında meydana gelen soygun ve silahlı saldırı olaylarına müdahale etme konusundaki talepleri gündeme gelmiştir. Söz konusu yetkiler arasındaki çekişme, karasularının genişliği konusunda da kendini göstermiştir. Shannon Renton Wolf, “Making Waves: Circumventing Domestic Law on the High Seas”, **Hastings College of the Law Hastings Women’s Law Journal** (14 Hastings Women’s L.J. 109), Winter 2003, s.4.

690 Harvard Research in International Law, “Jurisdiction With Respect to Crime”, m.1(b), 1(c), **American Journal of International Law**, 29 Am.J.Int’l L., Supp.435, 439(1935); Clark, op.cit., s.220.

691 Wilson v. Girard, 354 U.S.524, 77 S.Ct.1409, 1957, Ibid, s.221.

bir devletin egemenlik alanında bulunan bir kişiyi tutuklayamaz, ancak kendi vatandaşlarını, açık denizler gibi herhangi bir devletin yargılama yetkisinin bulunmadığı bir yerde tutuklayabilir.⁶⁹²

III. YABANCILAR TARAFINDAN İŞLENEN SUÇLAR

Suç işleyen bir kişinin yabancı bir devletin vatandaşı olması, veya suçun tamamı ya da bir kısmının belirli bir devletin dışında işlenmesi durumunda, yargılama konusundaki teoriler, yerel yargılama konseptleri kadar belirgin olmamaktadır. Yerel yargılamanın çerçevesi anayasalar ve kanunlarla belirlenmiş olmasına rağmen, uluslararası yargılamanın kapsamı, uluslararası olarak kabul edilmiş altı prensibe dayanılarak belirlenmektedir.⁶⁹³

Tüm yabancı kişilerin, ev sahibi devletin korumasında olduğu ve bu koruma dolayısıyla da ev sahibi devlete geçici bir bağlılığı olduğu kabul edilmektedir. Böyle bir durumda yabancı kişinin, ev sahibi devletin yerel kanunlarına tabi olacağı açıktır. Yabancılar üzerinde devletlerin cezai yargılama yetkilerine ilişkin temel kurallar şunlardır:⁶⁹⁴

A. ÜLKESELLİK TEORİSİ (THE TERRITORIAL THEORY)

Ülkesellik prensibine göre, bir olayı suç olarak belirleyen bir devletin, bu olayın sınırları içerisinde meydana gelmesi halinde, yetkisini devretmeye rıza göstermediği sürece, bu olaya ilişkin yargılamayı uygulamak ve devretmek konusunda münhasır yetkisi bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, her devletin, egemenlik alanında işlenen suçları, suçlunun uyruğuna bakılmaksızın, tanımlama, kovuşturma ve cezalandırma konusunda şüphesiz otoritesi bulunmaktadır.⁶⁹⁵

692 Blackmer v. United States, 284 U.S.421, S.Ct.252,1931; loc.cit.

693 Roos, op.cit., s.275.

694 Clark, op.cit., s.221.

695 Roos, op.cit., s.275-276.

Bu teori, devletlerin yetki alanlarında barış ve düzenlerini koruma konusundaki üstün menfaatlerinin bulunması prensibine dayanmaktadır.⁶⁹⁶

Türk Ceza Kanununun 8. maddesi uyarınca Türkiye’de işlenen suçlar hakkında Türk kanunları uygulanır. Bir suçun Türkiye’de işlenmiş sayılması için fiilin kısmen veya tamamen Türkiye’de işlenmesi veya neticenin Türkiye’de gerçekleşmesi şartı aranmaktadır (m.8.1). Şu suçlar, Türkiye’de işlenmiş sayılmaktadır: a. Türk kara ve hava sahaları ile Türk karasularında, b. Açık denizde ve bunun üzerindeki hava sahasında, c. Türk deniz ve hava araçlarında veya bu araçlarla, d. Türk deniz ve hava savaş araçlarında veya bu araçlarla, e. Türkiye’nin kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlenen suçlar (m.8.2).

İşlenmesine Türkiye’de başlanan bir suçun yabancı bir ülkede devam etmesi ya da tamamlanması; işlenmesine yabancı bir ülkede başlanan bir suçun Türkiye’de devam etmesi ya da tamamlanması veya bir suçun seçimlik hareketlerinden birinin yabancı ülkede gerçekleştirilmiş olmakla birlikte diğer bir seçimlik hareketinin Türkiye’de gerçekleştirilmesi hallerinde, suçun Türkiye’de işlendiği kabul edilmelidir. Bir suçun icra hareketlerinin Türkiye’de gerçekleştirilmesi ve bu suçun işlenişine yurt dışında bulunan bir kişinin azmettiren veya yardım eden sıfatıyla iştirak etmiş olması halinde; bu suç dolayısıyla fail ve diğer suç ortakları hakkında Türkiye’de yargılama yapılacak ve Türk kanunlarına göre cezaya hükmolunacaktır. Çünkü bu durumda suçun kanuni tarifinde belirtilen fiil Türkiye’de işlenmiştir. Ancak bu suçun işlenişine yurt dışında bulunan bir kişi azmettiren veya yardım eden sıfatıyla iştirak etmiş olsa dahi, suçu oluşturan fiil Türkiye’de işlendiğinden, söz konusu kişi hakkında da Türkiye’de yargılama yapılacak ve Türk kanunlarına göre cezaya hükmolunacaktır. Bunun için ise, bu kişinin Türkiye’de bulunması gerekmekte olup, kişinin TCK’nın 18. maddesi ve ilgili iade anlaşması (Suçluların İadesine Dair Avrupa Sözleşmesi) hükümleri uyarınca Türkiye’ye iadesinin sağlanması gerekecektir. İcra hareketleri yurt dışında gerçekleştirilen bir suçun işlenişine Türkiye’de

696 Harvard Research in International Law, “Draft Convention on Piracy”, 26 Am.J.Int’l.L., 1932. Fransız kanunları, barış zamanında silahlı olarak seyreden ve uygun belgeleri bulundurmayan teknelerin mürettebatını, olayda herhangi bir şiddet olayı olmasına bakılmaksızın, haydut oldukları gerekçesi ile cezalandırmaktadır. Clark, op.cit., s.235.

bulunan bir kişinin azmettiren veya yardım eden sıfatıyla iştirak etmiş olması halinde, suç Türkiye’de işlenmiş kabul edilemeyecektir.

Anglo-Amerikan görüşüne göre tüm ceza yargılamaları doğal olarak ülkeseldir ve bir yabancının kovuşturulabilmesi için suç eylemlerinin kovuşturmayı yapacak devletin egemenlik alanında meydana gelmesi ya da kovuşturmayı yapacak devletin egemenlik alanında etkiler doğurması gerekmektedir. Yabancı bir gemi üzerinde yargı yetkisinin kullanılabilmesi için, söz konusu geminin bayrak devletinin yargılama yapacak olan devletin yargılamasını kabul etmesi gereklidir.⁶⁹⁷

Yüzen Ülkesellik Prensibi (The Floating Territorial Principle)’ne göre, bayrak devletlerinin, gemi ya da tekneler üzerinde işlenen suçlar üzerinde münhasır yargılama yetkisi bulunmaktadır. Bu prensibin geçerli olmaması durumunda, gemiler üzerinde kanunların uygulayıcıları, egemenlik alanları değiştikçe farklılaşacaktır.⁶⁹⁸ Yabancı bir limana giren bir geminin bayrak devletinin yetkisi, münhasır karakterini kaybeder. Liman devleti, limanın barış ve sükûnetinin tehdit edilmesi durumunda kendi kanunlarını tatbik edecektir.⁶⁹⁹

Yüzen Ülkesellik Prensibi, sadece bir geminin tabiiyetinin açıkça bilinmesi durumunda uygulanacaktır. Tabiiyetini bildirmeyen ya da yanlış bildiren gemiler üzerinde yargı yetkisi, uluslararası hukukun farklı prensiplerine dayandırılacaktır.⁷⁰⁰

697 “United States v. Robinson” davasına konu olan olayda, A.B.D. Sahil Güvenliği, Kuzey Carolina’nın 500 mil doğusunda, bir Panama gemisini durdurmuştur. Panama tarafından A.B.D. yargılamasını kabul etmiş ve Sahil Güvenlik tarafından gemide 20 ton Mariyuana bulunduğu tespit edilmiştir. Sanıklar tarafından, söz konusu yargılamanın uluslararası hukuka uygun olmadığını öne sürmüş; ancak yargıç Breyer tarafından sanıklara, egemenlik prensibinin yargılama için uygun zemini oluşturduğu hatırlatılmıştır. Ayrıca Yargıç tarafından, bir devletin kanunlarının diğerinin egemenlik alanında uygulanması için her iki devletin anlaşması gerektiğini belirtmiştir. Manchuk, op.cit., s.7.

698 Bu konuda Bkz. Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571(1953); Jurisdiction, 15 Tex. Int’l. L.J. 379, 404, s.3, 1980; Roos, op.cit., s.278.

699 Bu konuda genel olarak Bkz. Wildenhuss’s Case, Mali v. Keeper of the Common Jail, 120 U.S. 1, 1887; loc.cit.

700 loc.cit.

B. OBJEKTİF ÜLKESELLİK PRENSİBİ (OBJECTIVE TERRITORIAL PRINCIPLE)

Bu prensibe göre, yabancı bir gemide işlenen suçun bir devlette zararlı etkiler oluşturması halinde, zarar gören devlet tarafından yargılama yapılabilir.⁷⁰¹

C. MAĞDURA GÖRE ŞAHSİLİK TEORİSİ (THE PASSIVE PERSONALITY THEORY)

Mağdura göre şahsilik prensibi, kendi vatandaşları aleyhine işlenen suçlarda devletlere yargılama yetkisi vermektedir.⁷⁰² Bu teoride, ülke dışında meydana gelen bir suçun, yargılama yapan devletin uyruğuna tabi bir kişiyi etkilemesi söz konusudur. Bu durumda mağdurun devletin, suçluyu yargılama konusunda menfaati bulunmaktadır.⁷⁰³

D. KORUYUCU TEORİ (THE PROTECTIVE THEORY)

Koruyucu prensibinde, bir suçun etkisi ya da potansiyel etkisi değerlendirilerek, mahkeme devleti tarafından, milli çıkarlara menfi etkisi olan suçlar üzerinde yargılama

701 “United States v. Roberts” davasında, bir bölge mahkemesi tarafından, SMJ kapsamındaki bir cinsel saldırı olayında, söz konusu prensip uygulanmıştır. Hükümet tarafından, bir Liberya gemisinde ergen olmayan bir kişi üzerinde cinsel istismarda bulunan sanık hakkında dava açılmıştır. Sanık tarafından yargılamaya itirazda bulunulmuş, ancak mahkeme tarafından, objektif egemenlik prensibinin olayda yargılamaya cevaz verdiği belirtilmiştir. Sanığın A.B.D.’de zararlı etkilerine gerekçe olarak da, FBI tarafından inceleme yapma zorunluluğunun oluşması, mağdur tarafından Birleşik Devletlerde avukatlık hizmetlerine başvurulması ve yolcu gemisinin Birleşik Devletlerde önemli faaliyetlerde bulunduğu ifade edilmiştir. Manchuk, op.cit., s.7.

702 ABD Kanunları, yabancı bayraklı gemilerde işlenen suçlarda eğer sanık suçu bir ABD vatandaşı aleyhine işlemişse, ABD mahkemelerine yargılama yetkisi vermektedir. “United States v. Neil” davasına konu olan olayda, sanık tarafından, mağdura göre şahsilik prensibinin, işlenen suçun doğrudan bir A.B.D. vatandaşını hedef almaması halinde yargılama yetkisi vermediği öne sürülmüştür. Mahkeme iddiayı reddetmiş; SMJ düzenlemesinin A.B.D. yurttaşları aleyhine işlenen suçları da kapsadığını belirtmiştir. “United States v. Roberts” davasında da, bölge mahkemesince, söz konusu prensibin, mağdurun A.B.D. vatandaşı olma ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda uygulanabileceği ifade edilmiştir. loc.cit.

703 “Cutting Case” davasında, Meksika tarafından, ABD’de suç işleyen ve eylemi ile Meksika’da bulunan bir Meksika vatandaşına zarar veren bir ABD vatandaşı yargılanarak cezalandırılmıştır. Moore, Digest ii, 228-42, U.S. For Rel. (1887) 751-867; Clark, op.cit., s.221.

tesis edilir. Bu milli çıkarlar, güvenlik, ülkesel bütünlük ve siyasi bağımsızlık hususlarını kapsamaktadır.⁷⁰⁴

Bu prensip, yabancı bir gemide işlenen bir suçun devletin güvenliğine ve hükümet fonksiyonlarına zararlı etkilere neden olması halinde zarar gören devlete yargılama yetkisi vermektedir.⁷⁰⁵

E. FAİLE GÖRE ŞAHSİLİK (UYRUKLUK) PRENSİBİ (NATIONALITY PRINCIPLE)

Uyrukluk teorisine göre, eylemi suç olarak tanımlayan devletin, suçu işleyen vatandaşlarını yargılama yetkisi bulunmaktadır. Bu teori uyarınca, suçun nerede meydana geldiğine bakılmaksızın, her devlet, vatandaşları tarafından işlenen suçlara ilişkin yargılama yetkisi kullanabilir. Böylece, tüm devletler tarafından uygulanmamakla birlikte, bu teoriye göre, devletlerin yabancı ülkelerde vatandaşları tarafından işlenen suçlara ilişkin yargılama yapması söz konusu olabilmektedir. ABD’de, kanun yapıcının ceza kanunlarını ülke dışında işlenen suçları da kapsayacak şekilde düzenleme yetkisi bulunmaktadır.⁷⁰⁶

Uyrukluk prensibi devletlere, kendi vatandaşlarınca işlenen suçlara ilişkin yargılama yapma yetkisi vermektedir. Devletlerin yabancı bayraklı gemilerde suç işleyen vatandaşlarını yargılama yetkileri bulunmaktadır.

TCK’nın 10. maddesi uyarınca; “Yabancı ülkede Türkiye namına memuriyet veya görev⁷⁰⁷ üstlenmiş olup da bundan dolayı bir suç işleyen kimse, bu fiile ilişkin olarak yabancı ülkede hakkında mahkûmiyet hükmü verilmiş bulunsa bile, Türkiye’de yeniden

704 Harvard Research in International Law, Draft Convention on Jurisdiction With Respect to Crime, m.7, 29 Am.J.Int’l L. Supp.435,439 (1935); Ross, s.276.

705 “United States v. Gonzales” davasına konu olan olayda, A.B.D. yetkililerince, Florida’nın 125 mil doğusunda bulunan ve mariyuana yüklü bir Honduras gemisi tutuklanmıştır. Mahkeme tarafından, narkotik kaçakçılığının A.B.D.’ye zarar verdiği ve tüm gelişmiş hukuk sistemlerinde kanunsuz olarak tanımlandığı belirtilmiştir. Manchuk, op.cit., s.7.

706 Roos, op.cit., s.276.

707 657 s. Devlet Memurları Kanununun 48.maddesi uyarınca, yurt dışında Türkiye namına memuriyet yapan kişinin vatandaş olması gerekir; ancak Türkiye adına görev yapan kişinin vatandaş olması gerekmez.

yargılanır.”⁷⁰⁸ Bir Türk vatandaşının, TCK’nın 13. maddesinde yazılı suçlar⁷⁰⁹ dışında, Türk kanunlarına göre aşağı sınırı bir yıldan az olmayan hapis cezasını gerektiren bir suçu yabancı ülkede işlemesi ve kendisinin Türkiye’de bulunması halinde; söz konusu kişi, bu suçtan dolayı yabancı ülkede hüküm verilmemiş olması⁷¹⁰ ve Türkiye’de kovuşturulabilirliğin bulunması⁷¹¹ koşulu ile Türk kanunlarına göre cezalandırılacaktır.⁷¹²

Bu durumda, suçun, Türkiye’nin egemenlik sahası dışında işlenmiş olması gerekmektedir. Ancak suçun yabancı bir devletin egemenlik sahasında işlenmiş olması gerekliliği söz konusu değildir. Açık denizlerde işlenen bir suç, Türkiye’nin egemenlik alanı dışında olacağından, söz konusu hüküm kapsamında değerlendirilebilecektir.

TCK’nın 13. maddesinde, şu suçların, vatandaş ya da yabancı tarafından, yabancı ülkede işlenmesi halinde, Türk kanunlarının uygulanacağı belirtilmiştir: a. Soykırım ve insanlığa karşı suçlar, göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti, b. Devletin egemenlik alametlerine ve

708 Madde gerekçesinde, memuriyet veya görevin sürekli veya geçici olması, devlet veya herhangi bir kamu kuruluşu adına yapılmış olması arasında fark yoktur.

709 TCK’nın 13.maddesinin kapsamına giren suçlar, kim tarafından, nerede ve kime karşı işlenmiş olduklarına bakılmaksızın; bu suçların failleri, Türkiye’de Türk kanunlarına göre yargılanabilirler. Bu maddede sayılan suçlar şunlardır: a.İkinci Kitap, Birinci Kısım altında yer alan suçlar; b. İkinci Kitap, Dördüncü Kısım altındaki Üçüncü, Dördüncü, Beşinci, Altıncı, Yedinci ve Sekizinci Bölümlerde yer alan suçlar; c. İşkence (madde 94, 95); d. Çevrenin kasten kirlenmesi (madde 181); e. Uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti (madde 188), uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma (madde 190); f. Parada sahtecilik (madde 197), para ve kıymetli damgaları imale yarayan araçların üretimi ve ticareti (madde 200), mühürde sahtecilik (madde 202); g. Fuhuş (madde 227); h. (Mülga:26.6.2009-5918/1 md.); i. Deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (madde 223, fıkra 2, 3) ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme (madde 152) suçları.

710 Bu konuda madde gerekçesinde şu ifadelere yer verilmiştir: “Bu suç dolayısıyla yabancı ülkede yargılama yapılmakta olsa bile, fail hakkında Türkiye’de Türk kanunlarına göre re’sen yargılama yapılacaktır. Buna karşılık yurt dışında işlediği suçtan dolayı Türk vatandaşı hakkında yabancı ülkede mahkumiyet veya beraat kararının verilmiş olması halinde, artık Türkiye’de yeniden yargılama yapılamayacaktır.”

711 Örnek olarak; soruşturması ve kovuşturması mağdurun şikayetine bağlı bir suçtan dolayı Türkiye’de yargılama yapılabilmesi için, mağdurun şikayette bulunması gerekecektir.

712 TCK, md.11, f.1. Aynı maddenin 2.Fıkrasına göre ise; “Suç, aşağı sınırı bir yıldan az hapis cezasını gerektirdiğinde yargılama yapılması zarar görenin veya yabancı hükûmetin şikâyetine bağlıdır. Bu durumda şikâyet, vatandaşın Türkiye’ye girdiği tarihten itibaren altı ay içinde yapılmalıdır.”

organlarının saygınlığına karşı suçlar, devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, millî savunmaya karşı suçlar, devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk, yabancı devletlerle olan ilişkilere karşı suçlar. c. İşkence (m. 94, 95), d. Çevrenin kasten kirletilmesi (m. 181), e. Uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti (m. 188), uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma (m. 190), f. Parada sahtecilik (m. 197), para ve kıymetli damgaları imale yarayan araçların üretimi ve ticareti (m. 200), mühürde sahtecilik (m. 202), g. Fuhuş (m. 227), h. ..., i. Deniz, demiryolu veya havayolu ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması (m. 223, fıkra 2, 3) ya da bu araçlara karşı işlenen zarar verme (m. 152) suçları.

Devletin egemenlik alametlerine ve organlarının saygınlığına karşı suçlar, devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, millî savunmaya karşı suçlar, devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk suçları hariç; yukarıda sayılan suçlardan dolayı Türkiye'de yargılama yapılması, Adalet Bakanının talebine bağlı tutulmuştur (TCK m.13.2).

Soykırım ve insanlığa karşı suçlar, göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti, devletin egemenlik alametlerine ve organlarının saygınlığına karşı suçlar, devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, millî savunmaya karşı suçlar, devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk, yabancı devletlerle olan ilişkilere karşı suçlar dolayısıyla yabancı bir ülkede mahkûmiyet veya beraat kararı verilmiş olsa bile, Adalet Bakanının talebi üzerine Türkiye'de yargılama yapılacaktır (TCK m.13.3).

TCK'nun 19. maddesinde, Türkiye'nin egemenlik alanı dışında işlenen suçlar dolayısıyla Türkiye'de yargılama yapılırken, Türk kanununa göre verilecek olan cezanın, suçun işlendiği ülke kanununda öngörülen cezanın üst sınırından fazla olamayacağı; ancak suçun; a. Türkiye'nin güvenliğine karşı veya zararına olarak, b. Türk vatandaşına karşı ya da Türk kanunlarına göre kurulmuş özel hukuk tüzel kişisi zararına olarak işlenmesi durumunda ise, bu hükmün uygulanmayacağı belirtilmiştir.

TCK'nda; yabancı bir ülkede işlenen veya işlendiği iddia edilen bir suç nedeniyle hakkında ceza kovuşturması başlatılan veya mahkûmiyet kararı verilmiş olan bir

yabancı, talep üzerine, kovuşturmanın yapılabilmesi veya hükmedilen cezanın infazı amacıyla geri verilebileceği⁷¹³ belirtilmiştir. Geri verme talebine esas teşkil eden fiilin; a. Türk kanunlarına göre suç olmaması, b. Düşünce suçu veya siyasî ya da askerî suç niteliğinde olmaması, c. Türkiye Devletinin güvenliğine karşı, Türkiye Devletinin veya bir Türk vatandaşının ya da Türk kanunlarına göre kurulmuş bir tüzel kişinin zararına işlenmesi, d. Türkiye'nin yargılama yetkisine giren bir suç olması, e. Zamanaşımına veya affa uğraması halinde geri verme talebinin kabul edilmeyeceği ifade edilmiştir (TCK m.18.1). Ayrıca, Kanun uyarınca, kişinin talep eden devlete geri verilmesi hâlinde ırkı, dini, vatandaşlığı, belli bir sosyal gruba mensubiyeti veya siyasî görüşleri nedeniyle kovuşturulacağına veya cezalandırılacağına ya da işkence ve kötü muameleye maruz kalacağına dair kuvvetli şüphe sebeplerinin olması halinde talep kabul edilmeyecektir (TCK m.18.3).

F. MÜNHASIR VE EŞZAMANLI YARGILAMA

Münhasır ve eşzamanlı yargılama teorisi, limanına giren yabancı gemiler üzerinde liman devletinin yargı yetkisini uygulayabileceği ve aynı zamanda da kendi gemisi yabancı bir limanda iken bu gemide işlenen eylem ve olaylarda bayrak devletinin otoritesini uygulayabileceği prensibine dayanmaktadır.

Teori kapsamında, bir gemide işlenen eylemler söz konusu olduğu sürece, geminin kendisi bir yargılama mercii olarak kabul edilecektir. Bununla birlikte, gemide işlenen suçlarda bayrak devletinin münhasır yetkisi söz konusu olmaktadır.

Çelişkili durumlar, devletler arasında iyi niyet kuralları çerçevesinde çözümlenecektir. Bayrak devleti ile liman devleti arasında karşılıklı mutabakata varılamaması durumunda, liman devletinin kanunlarını uygulamak konusunda sahip olduğu üstün durumu göz önünde bulundurulacaktır. 1887 tarihli Wildenhus Davasında, Birleşik Devletler Yüksek

⁷¹³ Geri verme (extradiction) kavramı, Latince “extradere” kelimesinden gelmekte olup; Latince, kişinin, ona egemen olana zorla geri verilmesi anlamına gelmektedir. İngilizce “extradiction” kelimesi ise, extra-tradition (geleneğe aykırı) deyiminden gelmektedir. Burada geleneğe aykırılıktan, yabancı bir kişiye gösterilen geleneksel misafirperverliğe aykırılık kastedilmektedir.

Mahkemesi, ziyaretçi geminin, liman devletinin kanunlarına tabi olduğu ifade edilmiştir. Bununla beraber, liman devleti sadece limanın barış ve sükûnetinin tehdit edilmesi durumunda yargı yetkisini kullanacaktır. Liman devletinin yargı yetkisini kullanmak konusunda isteksiz davranması durumunda, bayrak devleti olaya kendi kanunlarını uygulayacaktır.⁷¹⁴

G. EVRENSELLİK PRENSİBİ

Evrensellik teorisi, insanlık için zararlı ya da çirkin olarak kabul edilen belirli suçları işleyen kişilerin herhangi bir mahkeme tarafından mahkûm edilebilmesini öngörmektedir. Bu kategoriye giren suçlar, deniz haydutluğu,⁷¹⁵ köle ticareti,⁷¹⁶ savaş suçları,⁷¹⁷ sivil uçakların kaçırılması ve sabote edilmesi,⁷¹⁸ soykırım⁷¹⁹ ve terörizmdir. Bu prensip ilk olarak haydutluk suçlarında uygulanmıştır.⁷²⁰

Evrensel yargılama genel olarak her devlete, suçun işlendiği yere, suçlu ya da mağdurların milliyetine bakılmaksızın, evrensel olarak tanımlanmış suçlara ilişkin yargılama yapma yetkisi tanımaktadır. Evrensel yargılamaya tabi suçlar, devletler tarafından evrensel olarak kınanan suçlardır. Geleneksel yargılamanın temeli suç ile yargılamayı gerçekleştirecek olan devlet arasında kurulan bağa dayanmakla birlikte,

⁷¹⁴ Clark, op.cit., s.222.

⁷¹⁵ Bkz. ADS, m.19.

⁷¹⁶ Bkz. ADS, m.13,22.

⁷¹⁷ Bkz. I.Brownlie, International Law And the Use of Force by States, 1963; Bond, Application of the Law of War to International Conflicts, 3 Ga.J.Int'l & Comp.L.345, 1973; Ross, s.277.

⁷¹⁸ Bkz. Tokyo Sözleşmesi (Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft), 14 Eylül 1963, 20 U.S.T.2941, T.I.A.S.No.6768, 704 U.N.T.S.219; Haye Konvansiyonu (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft), 16 Aralık 1970, 22 U.S.T.1641, t.i.a.s.nO.7192; Montreal Konvansiyonu (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation), 23 Eylül 1971, 24 U.S.T. 564, T.I.A.S.No.7570; Ross, op.cit., s.277.

⁷¹⁹ Bkz. Soykırım Konvansiyonu (Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide), 9 Aralık 1948, 78 U.N.T.S. 277, loc.cit.

⁷²⁰ "United States v. Perlaza" davasında, hükümet tarafından, MDEL kapsamında işlenen bir suça evrensellik prensibi kapsamında mahkeme tarafından yargılama yapılması talep edilmiştir. Manchuk, op.cit., s.7-8.

evrensel yargılamanın temelindeki prensip, evrensel olarak kınanan suçlara ilişkin yapılacak yargılamada her devletin çıkarı olduğudur. Evrensel yargılamanın bazı sıra dışı karakteristikleri mevcuttur. Bunlardan biri, evrensel yargılamaya tabi suçlara ilişkin olarak yargılamayı yapacak devletlere, bu suçları işleyen farklı devlet vatandaşları üzerinde kendi yerel kanunlarını tatbik etme olanağı tanınmasıdır. Bu durum, savaş suçları nedeniyle tüm Almanya'nın değil, Nazilerin bireysel olarak yargılanması olayında kendisini göstermiştir. Evrensel yargılamanın bir başka sıra dışı özelliği ise, suçun devletin sınırlarının dışında gerçekleşmesi ya da suçluların devletle herhangi bir bağı olmaması durumunda dahi, devletlere, evrensel yargılamaya tabi suçu işleyen farklı devletlerin vatandaşlarını yargılama yetkisi vermesidir.⁷²¹

Evrensel Yargılamanın Hukuki Kaynakları olarak; örf ve adet hukuku, uluslararası andlaşmalar ve evrensel yargılamaya ilişkin temel bir uluslararası hak olan *Jus Cogens* sayılabilir.

Evrensel yargılama prensibi çerçevesinde, bir devletin haydutluk suçunu cezalandırma konusunda herhangi bir ülkesel limit söz konusu olmamaktadır. Herhangi bir devlet, eylemi *jure gentium* haydutluk olarak karakterize edilen herhangi bir kişiyi yakalayıp cezai yaptırımlar uygulayabilmektedir. Evrensel yargılama sadece *jure gentium* haydutluk suçlarına uygulanabilmektedir. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin 15. maddesi, *jure gentium* haydutluğu tanımlamaktadır.⁷²² Büyük oranda, Harvard Taslağının 3. maddesine dayanan bu madde, siyasi ya da diğer kamusal amaçlarla gerçekleştirilen tüm eylemleri, haydutluk tanımının dışında tutmaktadır. Bu prensibin temeli, bir haydudun tüm insanlığın düşmanı olmasına ve bu nedenle de yakalandığı yerde herhangi bir devletin mahkemesince

⁷²¹ Jordan, op.cit., s.2.

⁷²² ADS, m.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 ya da 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 hukuki 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 birinci alt paragrafında veya ikinci alt paragrafında tarif edilen bir hareketi teşvik eden veya onu kasten kolaylaştıran herhangi bir hareket.”

cezalandırılabilmesine dayanmaktadır. Ayrıca haydutluk, bayrak devleti de dâhil olmak üzere, tüm devletlerin kanunlarını ihlal etmektedir. Bir haydut, herhangi bir devletin ya da hükümetin korumasından yararlanamayacak kanunsuz bir kişi olarak kabul edilmektedir.⁷²³

1. Jus Cogens Doktrini Kapsamında, Tüm Devletlerin Evrensel Yargılama Uygulama Yetkisi

Jus Cogens, zorlama hukuku anlamına gelmektedir. Kaçırma, terörizm ve işkencenin jus cogens doktrini kapsamında evrensel yargılamanın konusunu oluşturduğu iddia edilebilir. Bu bağlamda, söz konusu suçlara evrensel yargılamanın uygulanmasını öngören anlaşmalara taraf olup olmadıklarına bakılmaksızın tüm devletlerin bu suçlara evrensel yargılama uygulama olanağı mevcuttur. Bir devlet tarafından, evrensel yargılama tesis eden bir kural öngören anlaşma imzalanması ve daha önce örf adet hukuku kapsamında böyle bir kuralın mevcut olmaması halinde, anlaşmanın geçmişe yönelik olarak uygulanmaması gerekmektedir. Ancak daha önce bu kuralın örf adet hukuku kapsamında mevcut olması durumunda ise, suçlunun anlaşmadan önce de eyleminin suç teşkil ettiğinden haberdar olduğundan bahisle, söz konusu suç, evrensel yargılamaya tabi kılınabilecektir.⁷²⁴

2. Evrensel Yargılamaya Tabi Suçlar

İkinci Dünya Savaşı öncesinde, yalnız haydutluk ve köle ticareti, evrensel yargılamaya tabi suçlar olmuşlardır. II.Dünya Savaşında yaşanan vahşet, savaş suçları ve soykırımın evrensel suç olarak tanımlanacak seviyede kötü bir suç olarak kabul edilmesine neden olmuştur. Savaş suçlularına evrensel yargılamanın uygulandığı ilk olay Nurnberg Davaları olmuştur.⁷²⁵ “Re List” davasında Nuremberg’de bulunan ABD mahkemesince verilen

⁷²³ Clark, op.cit., s.236.

⁷²⁴ Jordan, op.cit., s.8.

⁷²⁵ Alman savaş suçluları, Nuremberg’de kurulan Uluslararası Askeri Mahkemede (International Military Tribunal – IMT) yargılanmışlardır. Mahkeme, Birleşmiş Devletler, Birleşik Krallık, Fransa ve Sovyetler Birliği tarafından kurulmuş ve yönetilmiştir. IMT, Londra Anlaşması ile teşkil edilmiştir; 59 Stat. 1544, E.A.S. No.472, 82 U.N.T.S. 280, 8 Ağustos 1945, Ibid, s.8-9.

kararda, “uluslararası bir suç, uluslararası alanda ciddi bir sorun olarak kabul edilen ve belirli sebeplerden dolayı normal şartlarda kontrolü elinde bulunduran devletin münhasır yargılama yetkisine bırakılamayacak olan, evrensel olarak suç kabul edilen eylemlerdir. Bir savaş suçlusunu ele geçiren bir devlet, söz konusu kişiyi suçun işlendiği yerin devletine teslim edebilir ya da bu kişiyi kendi hukuki prosedürleri ile yargılamak üzere alıkoyabilir” ifadesine yer verilmiştir.⁷²⁶

Soykırım, evrensel yargılamaya tabi olan ve evrensel yargılamanın örf adet hukuku olarak yerleşmesine katkıda bulunan en ağır suçtur. Bir savaş suçu olarak soykırım suçları, Nuremberg Mahkemelerinde evrensellik prensibi çerçevesinde yargılanmıştır. Bu durum, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun Nuremberg’de tanımlanan uluslararası hukuk prensiplerini tasdik etmesine ve soykırımın uluslararası bir suç olduğunu beyan eden bir karar almasına neden olmuştur. BM Genel Kurulu ayrıca Ekonomik ve Sosyal Konsey’i, soykırımı yasaklayan bir sözleşme hazırlamakla görevlendirmiştir. Böylece, Soykırım Suçunun Önlenmesi ve Cezalandırılmasına İlişkin Sözleşme⁷²⁷ düzenlenmiştir.⁷²⁸

726 1949 Cenevre Konvansiyonları, silahlı çatışmalarda kişi sınıflarının korunması maksadıyla düzenlenmiş; devletlere bu Konvansiyonları ihlal edenleri yakalama ve bu kişilerin milliyetine bakılmaksızın kendi mahkemelerinde yargılama yükümlülüğü getirmiştir. Savaş suçlarına evrensel yargılamanın uygulanmasına ilişkin olarak ayrıca iki önemli davadan söz edilebilir. Bunlardan biri, “Attorney General of İsraile v. Eichmann” davasıdır. 1961 yılında, İsraile, Arjantin’de bulunan Adolph Eichman’ı kaçırarak Kudüs’te yargılamıştır. İsraile Eichmann’ın işlediği savaş suçlarının yargılanmasında, Naziler ve işbirlikçilerine yönelik bir kanuni düzenlemeye müracaat etmiştir. Birçok devlet, İsraile’in kaçırma eylemini maruz görmemiş, ancak Eichmann yargılanarak ölüm cezasına çarptırılmıştır. Davada mahkeme büyük oranda evrensel yargılamaya dayandırılmış; önce haydutluk suçuna ilişkin evrensel yargılamaya atıfta bulunularak, haydutluk eylemleri ile Nazi vahşeti kıyaslanmıştır. Bu şekilde savaş suçlarının da evrensel yargılamaya tabi olması gerektiği düşüncesine destek sağlanmıştır. Savaş suçlarına evrensel yargılamanın uygulandığı diğer uygulama ise Altıncı Mahkeme tarafından Demjanjuk v. Petrovsky davasında verilen karardır. Davada mahkeme, Korkunç Ivan olarak bilinen bir Nazi cezaevi gardiyanının, dava konusu eylemlere evrensel yargılama uygulayan İsraile’e iade edilebileceğine karar verilmiştir. Bu olay, Birleşmiş Milletler Mahkemelerinde, savaş suçlarına evrensel yargılamanın uygulanması konseptinin yerleşmesine neden olmuştur. Jordan, op.cit., s.4-5.

727 Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide, 9 Aralık 1948, 78 U.N.T.S. 277 (12 Ocak 1951’de yürürlüğe girmiştir).

728 Jordan, op.cit., s.5.

3. Münhasıran Uluslararası Anlaşmaların Konusu Olarak Evrensel Yargılamaya

Tabi Suçlar

Uçak / gemi kaçırmalarına ilişkin sözleşmeler,⁷²⁹ örf adet hukuku kuralı kapsamında evrensellik prensibine tabi olmayan kaçırılmalarda, devletlere yargılama yetkisi tanımaktadır.⁷³⁰

Köle ticareti, savaş suçları, soykırım ve kaçırma suçlarının kapsamı konusunda bir konsensus oluşmuş olmasına rağmen, terörizmin tanımı ile ilgili olarak bir konsensus söz konusu değildir. Genellikle bir tarafın terörist olarak tanımladığı kişi ya da kişiler başka bir tarafın özgürlük savaşçısı olarak nitelendirilmektedir. Ancak, terörizm suçuna evrensel yargılamanın uygulanabilirliğini öngören uluslararası anlaşmalar mevcuttur.⁷³¹

İşkence suçu da, uluslararası toplum tarafından kabul edilmiş ortak bir tanıma sahip değildir. İşkenceye ilişkin anlaşma, “İşkence ve Diğer Zalimane, İnsanlık Dışı yada Küçük Düşürücü Muamele veya Cezalara Karşı Konvansiyon”dur.⁷³² Konvansiyona göre, işkence

729 Uçak / Gemi kaçırmalarına ilişkin uluslararası anlaşmalar şunlardır: a. Kanunsuz Uçak Kaçırmalarının Önlenmesine İlişkin Haye Konvansiyonu (Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft - Hague Convention), b. Sivil Havacılığın Emniyetine Karşı Kanunsuz Eylemlerin Önlenmesi Konvansiyonu (The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation – Montreal Convention), c. Rehin Almalara Karşı Uluslararası Konvansiyon (The International Convention Against the Taking of Hostages – Hostage Taking Convention), d. Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Belli Diğer Eylemler Konvansiyonu (The Convention on Offenses and Certain Acts Committed Onboard Aircraft - Tokyo Convention).

730 Jordan, op.cit., s.6.

731 Terörizme evrensel yargılamanın uygulanabilirliğini öngören temel anlaşmalar şunlardır: a. Rehin Alma Konvansiyonu (The Hostage Taking Convention), b. Uluslararası Korunan Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılması Konvansiyonu (The Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons – Internationally Protected Persons Convention), c. Kişilere Karşı İşlenen Terör Eylemlerinin ve Bunlarla İlgili Uluslararası Önem Arz Eden Zorlamaların Önlenmesi ve Cezalandırılması Konvansiyonu (The Convention to Prevent and Punish Acts of Terrorism Taking the Form of Crimes Against Persons and Related Extortion that are of International Significance), d. Terörist Bombalamalarının Önlenmesi Konvansiyonu (The Convention for the Suppression of Terrorist Bombings).

732 The Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment.

yapmış olan bir kişiyi kendi ülkesinde ele geçiren bir devlet, suçun işlendiği yere ya da suçu işleyen kişinin tabiyetine bakmaksızın bu kişiyi yargılama yetkisine sahiptir.⁷³³

İrkçılık, evrensel yargılamaya tabi olan en ihtilafli suçtur. İrkçılık suçunu evrensel yargılamaya tabi kılan ilgili sözleşme, “İrkçılık Suçunun Önlenmesi ve Cezalandırılması Uluslararası Konvansiyonudur.”⁷³⁴ Evrensel yargılamaya tabi olan diğer uluslararası suçlardan farklı olarak, söz konusu konvansiyonda öngörülen yetki, zorunluluk getirici değil, izin verici niteliktedir.⁷³⁵

4. Evrensel Yargılamanın Uygulanmasını Sınırlayan Konular

Evrensel yargılamaya tabi suçların birçoğuna ilişkin tanımlar, ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Bir devletin işkence tanımı, başka bir devlet için bir düzenleme şekli olabilmektedir. Bu nedenle, kaçırma, terörizm, işkence ve ırkçılık suçları, geleneksel evrensel yargılama özelliği kazanmış durumda değildir.⁷³⁶

Bir suçun örf adet hukuku kapsamında evrensel yargılamaya tabi olması durumunda, herhangi bir devlet -söz konusu suça ilişkin olarak evrensel yargılama öngören bir anlaşmaya taraf olup olmamasına bakılmaksızın- suçu işleyen kişi üzerinde, evrensel yargılama uygulayabilir. Bu kategoriye giren suçlar, haydutluk, köle ticareti, savaş suçları ve soykırımdır. Ancak, kaçırma, terörizm, işkence ve ırkçılık suçları ise geleneksel hukuk kapsamına evrensel yargılamaya tabi olmayıp; sadece ilgili uluslararası bir anlaşma kapsamında bu suçlara evrensel yargılama tatbik edilebilmektedir. Anlaşmalar ve Jus Cogens doktrini, örf adet hukuku kapsamında evrensel yargılamaya tabi olmayan suçlar üzerinde ilgili uluslararası anlaşmaya taraf olmayan devletlere, evrensel yargılamanın uygulanması konusunda olanak tanıyabilmektedir. Belli suçları kınayan uluslararası anlaşmalar, taraf olmayan diğer devletlerin de bu suçlara evrensel yargılamanın tatbik

⁷³³ Jordan, op.cit., s.6.

⁷³⁴ The International Convention on the Suppression and Punishment of the Crime of Apartheid.

⁷³⁵ Jordan, op.cit., s.7.

⁷³⁶ loc.cit.

edilmesi konusunda bir dayanak olarak kullanılabilir. Bu teoriye göre, çok taraflı genel bir anlaşmanın uluslararası bir örgüt aracılığı ile yürürlüğe konulması, bu anlaşma doğrultusunda evrensel yargılamaya tabi kılınan suçların, devletler topluluğu tarafından evrensel yargılamanın konusunu oluşturduğunun kabul edildiğini göstermektedir. Dolayısıyla, kaçırma, terörizm, işkence ve ırkçılık suçlarına ilişkin anlaşmalar, tüm devletlere bu suçları işleyen kişiler üzerinde kovuşturma yapma yetkisi tanıyacaktır. Söz konusu anlaşmaya taraf olan devletler ile taraf olmayan devletler arasında bu konudaki farklılık, taraf devletlerin suçluları kovuşturma ya da iade etmek zorunda olmalarının yanında taraf olmayan devletlerin suçluları kovuşturma haklarının söz konusu olmasıdır.⁷³⁷

⁷³⁷ Jordan, op.cit., s.8.

SONUÇ

Günümüzde gerek ticari gerekse askeri gemiler insanlık tarihinin hiçbir döneminde olmadığı ölçüde, dünyanın her yerine seyir yapmaktadırlar. Amerika Kıtasındaki bir devletin savaş gemileri Hint Okyanusunda hareket icra edebilmekte; Uzakdoğu limanından kalkan bir gemi, Avrupa'daki limanlara uğrayıp daha sonrada Güney Amerikanın bir limanına kargo götürebilmektedir. Bu durum, gemileri güvenlik, emniyet, çevrenin korunması, kaçakçılığın ve uyuşturucu ticaretinin önlenmesi gibi konulara ilişkin düzenlemelere ve bayrak, liman ve kıyı devletlerinin egemenlik politikalarına tabi kılmaktadır.

Son birkaç yüzyıl boyunca, suçların önlenmesi için, ağır bir cezanın önerilmesinin temel yaklaşım olduğu basit yaklaşım değişmiş; sadece cezanın suçların önlenmesi için yeterli olmadığı görülmüş ve daha iyi bir çözüm yolunun, insanların suçu neden işlediklerinin analiz edilmesi ve suçun temel nedenlerinin ortadan kaldırılması olduğu anlaşılmıştır. Bu noktada, uluslararası hukuk suçun cezalandırılmasından çok, önlenmesine odaklanmak zorundadır. İlgili kuruluşlar ve ulusal kanun koyucular, çevrenin kirlenmesine yönelik cezalar öngörülmesi yerine, insanların deniz çevresini neden kirllettiklerine odaklanmalı; bu konudaki gereksinimleri tespit ederek çevreyi koruyan politikalar izleyenler için gereken teşvikleri sağlamalıdır.

11 Eylül olayları, dört uçağın kaçırılması neticesinde meydana gelmiştir. Dolayısıyla söz konusu terör saldırılarının sonrasında alınmış olan tedbirlerin daha çok havacılık sektöründe olması beklenebilir. Ancak geçen süre içerisinde, denizcilik alanında alınan önlemlerin havacılık alanında alınanlardan daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durumda, tüm sorumluluk ve maliyetin gemilere yüklenmesi adil olmayacaktır.

Her devletin denizlerde vatandaşlarını koruma hakkı vardır. Ancak, halen dünya üzerinde, devletlerin vatandaşlarının tehlikede olduğu değerlendirmesi ile, başka devletlerin karasularına girerek müdahale etmesini meşru kılacak bir hukuk kuralı mevcut değildir. Yabancı karasularında devletlere sınırlı bir yetki verilmesi dahi, siyasi ve egemenliğe ilişkin oldukça fazla sorunu gündeme getirecektir. Bir devletin, yabancı karasularındaki

yabancı bayraklı bir gemide bulunan vatandaşlarının saldırıya uğraması halinde, bu devletin herhangi bir müdahale hakkı söz konusu edilememektedir.

Devletler, yetkilerini genişletirken, diğer devletlerin haklarını da göz önünde bulundurmak zorundadır. Denizlerdeki düzenin sağlanması açısından kıyı, liman ve bayrak devletlerinin yetkileri arasındaki hassas denge sağlanmalıdır. Söz konusu yetkilerden birini kullanan bir devlet, diğer yetkilere haiz devletlerin yetkilerini ve haklarını dikkate almalı, iyi niyet kuralı çerçevesinde yetki çakışmasının önlenmesi için çaba sarf etmelidir.

Açık denizler, denize kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlere açıktır. Denizlerin serbestliği, diğer devletlere saygı çerçevesinde tüm devletler için geçerlidir. Herhangi bir devletin, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı ileri sürme hakkı bulunmamaktadır. Uluslararası hukuk, açık denizlerde yabancı bayraklı gemilere karşı kuvvet kullanma hakkı vermemekle birlikte, bu alanların barışçıl olarak ve diğer gemilerin müdahalesi olmaksızın kullanımı da temel bir haktır. Bu kapsamda, açık deniz özgürlüklerini kullanmakta olan bir gemiye başka bir devlet gemisi tarafından haksız müdahale edilmesi halinde, kuvvet kullanmak suretiyle bu müdahalenin bertaraf edilebilmesi hakkının hukuken tanınması, denizlerin serbestliği ilkesinin korunması açısından önem arz edecektir.

Uluslararası denizciliğin devletler arasındaki taşımacılıktaki anahtar rolü göz önüne alındığında, gemiler, denizler ve limanların güvenliklerinin mümkün olan en ileri seviyede tutulması gerektiği konusunda herhangi bir şüphe yoktur. IMO, uluslararası gemiciliğin güvenliği amacıyla çok yönlü bir rejim geliştirilmesi konusunda çalışmalar gerçekleştirmiş ve bu alanda önemli bir mesafe alınmıştır. Ancak, uluslararası deniz güvenliği konusunda birçok yeni tedbirin yürürlükte olmasına rağmen, ne hükümetler ne de gemicilik endüstrisi tarafından bundan sonra herhangi bir terörist saldırının gerçekleştirilmeyeceği konusunda bir varsayımda bulunulması mümkün değildir. Bu bağlamda; denizlerde güvenlik ve emniyetin tesisi konusunda devletler arasındaki iş birliğinin önemi her geçen gün artmaktadır. Küreselleşme sebebiyle devletler arasında artan deniz ticareti, devletler arasında karşılıklı işbirliği ve kontrol mekanizmalarının hayata geçirilmesini gerekli

kılmaktadır. Bu bağlamda, başarılı bölgesel girişimler örnek teşkil etmeli ve bu örnekler yaygınlaştırılmalıdır.

Günümüzde denizlerde güvenlik ve emniyetin sağlanmasında kolay bayrak uygulaması önemli bir sorun teşkil etmeye devam etmektedir. Halen dünya deniz ticaret filosunun yarısının kolay bayrak devletlerine tescil edilmiş durumdadır. Uluslararası deniz hukukunun düzenleyici mekanizmaları tarafından kolay bayrak uygulamasının getirdiği sakıncalar konusunda çözüm arayışlarının hızlandırılması gerekmektedir.

Uluslararası Hukuk, açık denizlerin emniyetinin tesisi maksadıyla, tüm devletleri kendi gemilerini kontrol etmekle yükümlü kılmaktadır. Açık denizlerde bayraksız gemiler üzerinde devletlerin koruması söz konusu değildir. Açık denizlerde seyrüsefer özgürlüğü tüm devletlere tanınmakla birlikte, bu özgürlük, diğer devletlerin bu haklarına saygı duyma sorumluluğunu da getirmektedir. Herhangi bir bayrak devletinin yetkisine tabi olmayan bayraksız gemiler, bu karşılıklı ilişkiye tehdit teşkil etmektedir. Bayraksız gemilerin personeli, böyle bir gemide bulunduğu sürece, hukuka uygun ticaret yapma hakkından mahrum olmaktadır. Geminin bayraksız oluşu, geminin ve mürettebatının bir devletin yetkisine tabi olmasına da engel teşkil etmektedir.

Denizde terör ve haydutluk eylemlerinin artış eğiliminin devam etme potansiyelinin yüksek olması nedeniyle, “deniz haydutluğu” teriminin tanımının yeniden gözden geçirilmesi ve “terörizm” teriminin evrensel hukuk prensipleri çerçevesinde düzenlenmesi gerekmektedir. BMDHS ve SUA Sözleşmesine taraf olmayan devletlerin de bu suçlara evrensel yargılama prensibi çerçevesinde müdahale hakkı bulunmaktadır. Uluslararası hukukun haydutlukla mücadele kapsamındaki küresel çabalar önünde bir engel teşkil etmemesi maksadıyla, haydutluğun hukuki tanımı, açık denizlerde işlenen tüm silahlı soygun ve şiddet eylemlerini kapsayacak şekilde genişletilmeli ve tüm devletlerin bu eylemler üzerinde evrensel yargılama uygulama kapasiteleri muhafaza edilmelidir. BMDHS’nde yer alan deniz haydutluğu tanımının, “politik amaçlarla işlenen suçları” da kapsaması, devletlerin müdahale hakkını genişletecektir.

Deniz haydutları söz konusu olduğunda sıcak takibin diğer devletlerin karasularında da devam etmesine yönelik olarak getirilecek bir düzenleme, insanlığın ortak düşmanı olan haydutlukla mücadelede büyük önem taşıyacaktır.

Denizlerde meydana gelen silahlı soygun ve haydutlukla mücadelede başarılı bölgesel işbirliği faaliyetlerinin yaygınlaştırılarak bu suçlarla küresel çapta mücadele etmek amacıyla uluslararası birimler kurulmalıdır.

Meydana gelen olayların ilgili makamlara bildirilmesinde yaşanan aksamalar, denizde işlenen silahlı soygun ve haydutluk eylemleri ile mücadelede en önemli problemlerden birini teşkil etmektedir. Olayların rapor edilmesi halinde sigorta maliyetlerinin artması, meydana gelen gecikmeler, soruşturmaların uzun sürmesi, limanda kalınan süre içerisinde ödenmesi gereken ücretler gibi hususlarda tedbirler alınmalı, olayların bildirilmesi konusunda teşvik sistemleri geliştirilmelidir.

Küresel deniz haydutluğu ile mücadele etmek amacıyla devletler, işbirliği yapmak zorundadır. Ancak devletler bu mücadelelerini yürütürken deniz haydutlarının insanlık onuruna saygılı davranmalıdırlar. Bazı deniz haydutlarının savaş esiri olmaları söz konusu olabilir. Ayrıca, ele geçirilen deniz haydutlarından savaş esiri olduklarını öne sürenler için, statülerini belirleyen bir mahkeme tarafından karar verilmesi gerekmektedir. Hiçbir deniz hayduduna, işkence yapılamaz.

Denizde bir kanun ya da düzenlemeyi ihlal eden bir kişi üzerinde hangi devletin yetki düzeninin hâkim olacağı konusunda önemli çelişkiler ortaya çıkabilmektedir. Devletlerin karasuları ve iç sularındaki yetki düzeni, karadakinden oldukça farklı bir şekilde, uluslararası karaktere sahiptir. Sosyolojik ve teknolojik gelişmeler ile bireysel özgürlüklerin gelişimi, gemi kaptanlarının gemilerde tesis edecekleri otorite ve rollerinde sürekli değişim meydana getirmektedir. Suça yönelik yaptırımlardaki değişimler de gemi kaptanlarının yetkilerinde önemli etkiler göstermektedir.

Denizlerde işlenen bir suça yaklaşım, özel bir bilgi gerekliliği gerektirmektedir. Deniz ticaretindeki ve devletlerin donanmalarınca gerçekleştirilen deniz aşırı operasyonlardaki artış ile küreselleşme neticesinde ekonomik ve sosyal yapısı sürekli olarak kötüye giden

devletlerin vatandaşlarınca işlenen suçların oranlarındaki yükselme eğilimi; denizlerde suç işlenmesinin önlenmesine yönelik her türlü düzenlemenin önemini gün geçtikçe artırmaktadır. Bu noktada, uluslararası düzenlemelerin evrensel hukuk prensibi olarak kabul edilmesine yönelik çabalar, uluslararası barışın ve küresel ticaretin tesisi ve işletilmesi yönünde hayati önem teşkil etmektedir.

Denizlerde işlen suçların karmaşık yapısı, teknolojik ve sosyolojik değişimlerden yoğun olarak etkilenmektedir. Hızla değişen dünyamızda uluslararası ticaretin ve güvenliğin tesisi için; uluslararası kuruluşlar ve ulusal kanun koyucular tarafından geçmişte işlenen suçlar ve uluslararası düzenlemelerin sürekli olarak analiz edilerek değişen durumlara istinaden gereken düzenlemelerin hızla hayata geçirilmesine her zamankinden fazla ihtiyaç duyulmaktadır.

Açık denizlerin özgürlüğü prensibi tüm insanlığın benimsediği ve koruması gereken bir konudur. Özgürlüklerin sınırlandırılmasını gerektiren güvenlik mülahazaları çerçevesinde, stratejik deniz yollarının korunması ihtiyacı da denizlerin özgürlüğü prensibinin uygulama alanını daraltacak düzenlemeleri gerekli kılmaktadır. Her ne kadar dünya denizcilik sektörüne yönelik tehditlerde ve dolayısı ile de güvenlik rejimlerinin sıkılaştırılmasına yönelik ihtiyaçlarda sürekli bir artış meydana gelmekte ise de; gerekli düzenlemelerin bu sektörün sağlıklı bir şekilde işleyişine zarar vermemesi gerektiği hususu sürekli olarak göz önünde bulundurulmalıdır. Bu kapsamda öngörülecek yaptırımların ve belirlenecek kuralların gereklilik, ölçülülük ve hakkaniyet gibi temel ölçütlere uygun olması gerekmektedir.

EKLER

EK-A (BMDHS’nde Yapılan Tanım Kapsamına Giren Haydutluk ve Silahlı Soygun Eylemlerine İlişkin Veriler)

Yıl	Eylem Sayısı	Kaybedilen Hayatlar	Yaralanan Mürettebat	Kaybolan Mürettebat	Rehin Alınan/ Kaçırılan Mürettebat	Saldırıya Uğrayan Mürettebat	Kaçırılan Gemiler	Kaybolan Gemiler
2000	492	72	99	5	69	210	2	3
2001	366	16	38	16	141	51	12	2
2002	383	6	38	99	125	86	16	5
2003	452	12	75	32	113	35	14	6
2004	330	29	60	44	147	145	8	1
2005	267	0	29	11	367	67	18	0
2006	254	17	23	0	224	225	10	0
2007	310	22	75	57	223	39	18	0
2008	329	6	21	38	773	21	47	1

EK-B (1988-1997 Yıllarında Deniz Kaynaklı Faaliyetler Neticesinde Deniz Ortamına Karışan Petrol Miktarı)

	Ton / Yıl
Gemiler	457.000
Deniz Araştırmaları ve Üretimi	20.000
Gemiler + Deniz Araştırmaları ve Üretimi	477.000
Sahil Tesisleri	115.000
Gemiler + Deniz Araştırmaları ve Üretimi +	592.000
Küçük Tekne Faaliyetleri	53.000
Doğal Sızmalar	600.000
Bilinmeyen	200
Genel Toplam	1.245.200

EK-C (IMO'nun 2008 Yılı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlara İlişkin Raporların Bölgesel Analizi - Teşebbüs Edildiği İddia Edilenler)

GERÇEKLEŞTİĞİ İDDİA EDİLEREK RAPOR EDİLEN OLAYLAR	Güney Çin Denizi	Malakka Boğazı	Hint Okyanusu	Arap Denizi	Doğu Afrika	Batı Afrika	Akdeniz	G.Amerika (Pasifik)
Olayın Yeri								
Uluslararası Sularda	7	2	1	1	69	4		
Karasularında	2				3	1		
Liman Sahasında	1		2		1	3	1	2
Saldırıya Uğradığı Anda Geminin Durumu								
Hareket Halinde	8	2	1	1	69	2		
Demir Yerinde	2		2		1	3	1	2
Belirtilmemiş					3	3		
Saldırıda Yer Alan Kişi Sayısı								
1-4 Kişi			1		8	2	1	
5-10 Kişi	2				16	1		1
10 Kişiden Fazla			1		10	1		
Belirtilmemiş	8	2	1	1	39	4		1
Mürettebata Yapılanlar								
Mürettebata Karşı Fiili Şiddet	2				9	1		
Mürettebata Karşı Şiddet Tehdidi	1				32	2		
Kayıp Gemi								
Kaçırılan Gemi								
Hiçbiri / Belirtilmemiş	7	2	3	1	32	5	1	2

GERÇEKLEŞTİĞİ İDDİA EDİLEREK RAPOR EDİLEN OLAYLAR	Güney Çin Denizi	Hint Okyanusu	Doğu Afrika	Batı Afrika	Akdeniz	G.Amerika (Atlantik)	G.Amerika (Karayipler)	G.Amerika (Pasifik)
Saldırganlar Tarafından Kullanılan Silahlar								
Tabanca / Tüfekler	2				49	5		
Bıçaklar						1		
Diğer			1		1	1		
Hiçbiri / Belirtilmemiş	8	2	2	1	23	1	1	2
Gemilerin Baskına Uğrayan Bölümü								
Kaptan ve mürettebat Yaşam Alanı								
Kargo Alanı								
Ambarlar								
Makine Daireleri								
Bordalanmayan	10	2	3	1	73	8	1	2
Belirtilmemiş								
Diğer								
Kaybedilen Hayatlar (Birim: Kişiler)								
Yaralanan Mürettebat (Birim: Kişiler)					1			
Kaybolan mürettebat (Birim: Kişiler)								
Rehin Alınan Mürettebat (Birim: Kişiler)								
Saldırıya Uğrayanlar (Birim: Kişiler)								
Fidye								
Her Bir Bölge İçin Rapor Edilen Olay Sayısı	10	2	3	1	73	8	1	2
Rapor Edilen Toplam Olay Sayısı	100							

EK-D (IMO’nun 2008 Yılı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlara İlişkin Raporların Bölgesel Analizi - (Gerçekleştiği İddia Edilenler)

GERÇEKLEŞTİĞİ İDDİA EDİLEREK RAPOR EDİLEN OLAYLAR	Güney Çin Denizi	Hint Okyanusu	Doğu Afrika	Batı Afrika	Akdeniz	G.Amerika (Atlantik)	G.Amerika (Karayipler)	G.Amerika (Pasifik)
Olayın Yeri								
Uluslar arası Sularda	18		48	2		1	1	
Karasularında	30	12	8	17		1	3	4
Liman Sahasında	14	11	5	23	1	2	2	3
Saldırıya Uğradığı Anda Geminin Durumu								
Hareket Halinde	21	1	47	2			2	
Demir Yerinde	31	18	10	34	1	3	3	7
Belirtilmemiş	10	4	4	6		1	1	
Saldırıda Yer Alan Kişi Sayısı								
1-4 Kişi	15	10	7	19	1	1	1	1
5-10 Kişi	17	5	10	8		3	3	2
10 Kişiden Fazla	5	2	4	1				
Belirtilmemiş	25	6	40	14			2	4
Mürettebata Yapılanlar								
Mürettebata Karşı Fiili Şiddet	10	2	9	14		3	2	5
Mürettebata Karşı Şiddet Tehdidi	12	1	1	6				
Kayıp Gemi	1							
Kaçırılan Gemi	6		44	1				
Hiçbiri / Belirtilmemiş	33	20	9	21	1		4	2

GERÇEKLEŞTİĞİ İDDİA EDİLEREK RAPOR EDİLEN OLAYLAR	Güney Çin Denizi	Hint Okyanusu	Doğu Afrika	Batı Afrika	Akdeniz	G.Amerika (Atlantik)	G.Amerika (Karayipler)	G.Amerika (Pasifik)
Saldırganlar Tarafından Kullanılan Silahlar								
Tabanca / Tüfekler	6	1	18	3			2	
Bıçaklar	26	5	7	11				2
Diğer		1						
Hiçbiri / Belirtilmemiş	25	16	36	28	1	3	3	5
Gemilerin Baskına Uğrayan Bölümü								
Kaptan ve mürettebat Yaşam Alanı	10		12	2	1	1	3	2
Kargo Alanı	9	8	18	11		1	1	3
Ambarlar	38	13	7	23			2	2
Makine Daireleri	2	1	11	2		1		
Bordalanmayan								
Belirtilmemiş	3	1	12	3				
Diğer								
Kaybedilen Hayatlar (Birim: Kişiler)	4		1				1	
Yaralanan Mürettebat (Birim: Kişiler)	10	1	1	4		2	2	
Kaybolan mürettebat (Birim: Kişiler)	30		8					
Rehin Alınan Mürettebat (Birim: Kişiler)	28		703	40		1		2
Saldırıya Uğrayanlar (Birim: Kişiler)	9		2	3		2	2	3
Fidye								
Her Bir Bölge İçin Rapor Edilen Olay Sayısı	62	23	61	42	1	4	6	7
Rapor Edilen Toplam Olay Sayısı	206							

KAYNAKÇA

Abdullayev, Cavit. **Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Yoluyla Taşımacılıktan Kaynaklanan Kirlilik**, Doktora tezi, Ankara, 2003.

Adede, A.O. "Law of the Sea - Developing Countries' Contribution to the Development of the Institutional Arrangements for the International Sea-Bed Authority", **Brooklyn Journal of International Law**. Vol.4., 1977-1978, ss.1-42.

Akehurst, Michael. "Jurisdiction in International Law", **British Yearbook of International Law**. Vol.46, 1972-1973, ss.145-257.

Alexander, Bruce E. Treasure Salvage Beyond the Territorial Sea: An Assessment and Recommendations, **Journal of Maritime Law and Commerce (20 J. Mar. L. & Com. 1)**, Vol.20, No.1, 1989, ss.1-19.

Alexander, Dean C. Marine Terrorism and Legal Responses, **Denver Journal of International Law and Policy**, Vol.19, 19 Denv.J.Int'l L.&Pol'y, Fall 1990, ss.529-566.

Allen, Craig H. A Primer on the Nonproliferation Regime for Maritime Security Operations Forces, **Naval Law Review (54 Naval L. Rev. 51)**, 2007, ss.51-77.

Allott, Philip. "Power Sharing in the Law of the Sea", **American Journal of International Law**. Vol. 77, 1983, ss. 1-30

Anderson, Andrew W. "Jurisdiction over Stateless Vessels on the High Seas: An Appraisal under Domestic and International Law", **Journal of Maritime Law and Commerce (13 J. Mar. L. & Com. 323)**, Vol. 13, 1982, ss. 323-342.

Anderson, David. "The Roles of Flag States, Port States, Coastal States and International Organisations in the Enforcement of International Rules and Standards Governing the Safety of Navigation and the Prevention of Pollution from Ships under the UN Convention on the Law of the Sea and other International Agreements", **Singapore Journal of International and Comparative Law**. Vol. 2, 1998, ss. 557- 578.

Anderson, Philip. **Cracking The Code**, The Nautical Institute, London, 2003.

Anderson, H. Edwin. "The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives", **Tulane Maritime Law Journal (21 Tul. Mar. L. J. 139)**. Vol.21, 1996-1997, ss.139-170.

Andrewartha, Jane. English Maritime Law Update: 2005, **Journal of Maritime Law And Commerce** (37 J. Mar. L. & Com. 359), Jefferson Law Book Company, July 2006, ss.1-21.

Andrewartha, Jane ve Stone, Zelda. English Maritime Law Update: 2004, **Journal of Maritime Law And Commerce** (36 J. Mar. L. & Com. 307), Jefferson Law Book Company, July 2005, ss.1-24.

Anthony, Olagunju G. Criminalization Of Seafarers For Accidental Discharge Of Oil: Is There Justification In International Law For Criminal Sanction For Negligent Or Accidental Pollution Of The Sea?, **Journal of Maritime Law And Commerce** (37 J. Mar. L. & Com. 219), Jefferson Law Book Company, April 2006, ss.1-18.

Argiroffo, Enrico. “Flags of Convenience and Substandard Vessels: A Review of the ILO’s Approach to the Problem”, **International Labour Review**. Vol. 110, 1974, ss. 437-453.

Artuk, Mehmet Emin; Gökçen, Ahmet; Yenidünya, Caner. **Ceza Hukuku Genel Hükümler**, Birinci Kitap, Seçkin, Ankara, 2002.

Assaf, Simon. Global News:Somali Piracy, **Global Policy Forum - Black Star News**, 1 Aralık 2008.

Ataergin, Selim - Oğuz Caner. **Türk Deniz Mevzuatı, Cilt II:Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları**. İstanbul: Beta Yay., 2006.

Aust, Anthony. “The Theory and Practice of Informal International Instruments”, **International and Comparative Law Quarterly**. Vol. 35,1986, ss. 787-812.

Bailey, James E. “Recent Developments in the International Law of the Sea”, **International Lawyer**. Vol.34, 2000, ss. 829-835.

Bains C. Nine Chinese Men Detained After Arriving On B.C. Shores Await Hearings. **The Canadian Press**, 12 Haziran 2001.

Balkin, Rosalie. The International Maritime Organization And Maritime Security, **Tulane Maritime Law Journal** (30 Tul. Mar. L. J. 1), Winter/Summer 2006, Vol.30, s.3-34.

Bang, Ho-Sam. Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea, **Journal of Maritime Law And Commerce** (40 J. Mar. L. & Com. 291), Jefferson Law Book Company, April 2009, ss.1-19.

Bardin, Anne.“Coastal State Jurisdiction Over Foreign Vessels”, **Pace International Law Review**. Vol.14, Spring 2002, ss. 27- 76.

Bauerlein, Patricia C. "The United Nations Convention on the Law of the Sea & U.S. Ocean Environmental Practice: Are We Complying with International Law?", **Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Journal**. Vol. 17, 1994-1995, ss. 899-923.

Baxter, R.R. "International Law in "Her Infinite Variety"", **International and Comparative Law Quarterly**. Vol. 29, 1980, ss. 549-566.

Baxter, R.R. "Multilateral Treaties as Evidence of Customary International Law", **British Yearbook of International Law**. Vol.41, 1965-1966, ss. 275-300.

Baykal, Ferit Hakan. "1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda Boğazlardan Geçiş Rejimi", **Mahmut R. Belik'e Armağan**. İÜHF Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul, 1993, ss. 17-53.

Baykal, Ferit Hakan. **Deniz Hukuku Çalışmaları**. İstanbul: Alfa Yay., 1998.

Becker, Michael A. "The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea", **Harvard International Law Journal**. Vol. 46, Winter, 2005, ss. 131-230.

Beesley, J. A. Rights and Responsibilities of Arctic Coastal States: The Canadian View, **Journal of Maritime Law and Commerce (3 J. Mar. L. & Com. 1)**, Vol.3, No.1, ss.1-12.

Bernhardt, J. Peter A. "A Schematic Analysis of Vessel-Source Pollution: Prescriptive and Enforcement Regimes in the Law of the Sea Conference", **Virginia Journal of International Law**. Vol.20, 1979-1980, ss. 265-312.

Bernhardt, Rudolf. "Custom and Treaty in the Law of the Sea", **Recueil des Cours**. Vol. 205, 1987-V, ss. 251-330.

Bettink, H.W. Wefers "Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships", **Netherlands Yearbook International Law**. Vol.18, 1987, ss.69-119.

BM İnsan Hakları Konseyi, **İsrail'in İnsani Yardım Taşımakta Olan Gemilerden Oluşan Filoya Düzenlediği Saldırıdaki Uluslararası Hukuk İhlallerini –Uluslararası İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları Hukuku Dahil Olmak Üzere- İnceleyen Uluslararası Vaka İnceleme Heyeti Raporu**, A/HRC/15/21, 27 Eylül 2010 (General Assambly, Human Rigths Council, **Report of the International Fact-Finding Mission to Investigate Violations of International Law, Including International Humanitarian And Human Rights Law, Resulting From The Israeli Attacks On The Filotilla of Ships Carrying**

Humanitarian Assistance, Fifteenth Session, Agenda Item I, Organizational and Procedural Matters, A/HRC/15/21)

Birnie, Patricia W. - A. E. Boyle. **International Law and the Environment**. Second Edition, Oxford University Press, 2002.

Bissell, William Kenneth. Intervention on the High Seas: An American Approach Employing Community Standards, **Journal of Maritime Law and Commerce** (7 J. Mar. L. & Com. 718), July 1976, ss.718-735.

Boczek, Boleslaw Adam. "Global and Regional Approaches to the Protection and Preservation of the Marine Environment", **Case Western Reserve Journal of International Law**. Vol. 16, 1984, ss. 39-70.

Boczek, Boleslaw Adam. **Flags of Convenience - An International Legal Study**. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1962.

Booth, Forrest & Altenbrun, Larry. Maritime and Port Security, Piracy, and Stowaways: Renewed Concerns Over Old Problems, **U.S.F. Maritime Law Journal** (15 U.S.F. Mar. L. J. 2), 2002-2003, ss.2-47.

Booth, Ken. **Law, Force and Diplomacy at Sea**. London: George Allen&Unwin Publishers Ltd., 1985.

Bowett, D.W. "Jurisdiction: Changing Patterns of Authority Over Activities and Resources", **British Yearbook of International Law**. Vol. 53, 1982, ss. 1-26.

Boyle, Alan E. "Further Developmet of the 1982 Convention on the Law of the Sea: Mechanisms for Change", David Freestone - Richard Barnes - David M. Ong (Ed.) **The Law of the Sea-Progress and Prospects** içinde. Great Britain: Oxford University Press, 2006, ss. 40-62.

Brownlie, Ian. "A Survey of International Customary Rules of Environmental Protection", **Natural Resources Journal**. Vol.13, 1973, ss.179-189.

Brownlie, Ian. **Principles of Public International Law**, Fourth Edition, Oxford: Clarendon Press., 1990.

Brownlie, Ian. **Principles of Public International Law**, Seventh Edition, Oxford University Press, New York, 2008, ss.173-605.

Bryant, Dennis L. "Port State Control as Practised by the US Coast Guard", **International Maritime Law**, Vol.4, Issue 10, 1997, ss.303-309.

Bryant, Dennis L. Historical and Legal Aspects of Maritime Security, **U.S.F. Maritime Law Journal** (17 **U.S.F. Mar. L. J.** 1), Vol.17, No.1, 2004-2005, ss.1-27.

Burgess, Douglas R. Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and A New International Law, **University of Miami International and Comparative Law Review** (13 **U.Miami Int'l & Comp.L.Rev.**293), Spring 2006, ss.1-11.

Burke, Karin M - Deborah A. DeLeo. "Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea", **The Yale Journal of World Public Order**. Vol. 9, 1982-1983, ss.389-408.

Buzawa, Aaron D. Cruising With Terrorism: Jurisdictional Challenges to the Control of Terrorism in the Cruising Industry, **Tulane Maritime Law Journal** (32 **Tul. Mar. L. J.** 181), Vol.32, No.181, 2007-2008, ss.181-202.

Cambanis, Thanassis. Port Security Called Lacking: Agencies, Shippers Mull Search Policy, **Boston Globe**, 27 Mart 2002.

Canty, Rachel. Limits of Coast Guard Authority to Board Foreign Flag Vessels on the High Seas, **Tulane Maritime Law Journal** (23 **Tul. Mar. L. J.** 123), Vol.23, ss.123-137.

Carey, Christopher E. Mariitime Transportation Act of 2002, **Tulane Maritime Law Journal** (28 **Tul. Mar. L. J.** 295), Vol.28, ss.295-313.

Caroll, James. What The Pirates Say, **International Herald Tribune**, 24 Kasım 2008.

Casado, Carmen. "Vessels on the High Seas: Using a Model Flag State Compliance Agreement to Control Marine Pollution", **California Western International Law Journal**. Vol. 35, 2004-2005, ss. 203-236.

Cassese, Antonio. **International Law**, Oxford University Press, New York, 2005, ss.87-91.

Centel, Nur. **Türk Ceza Hukukuna Giriş**, İstanbul, Beta Yay., Kasım 2001, s.72 vd.

Chircop, Aldo E. "The Marine Transportation of Hazardous and Dangerous Goods in the Law of the Sea - An Emerging Regime", **Dalhousie Law Journal**. Vol. 11, 1987- 1988, ss. 612-638.

Churchill, R.R. - A.V. Lowe. **The Law of the Sea**. Third Edition. Manchester: Manchester University Press, 1999.

Clark, Peter, D. Criminal Jurisdiction Over Merchant Vessels Engaged In International Trade, **Journal of Maritime Law & Commerce** (11 **J. Mar. L. & Com.** 219), 1979-1980, ss.219-236.

Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, **IMO Assembly Resolution A.22/ Res.922**, 29 Kasım 2001. **UN General Assembly document A/57/72'**ye Eklenmiştir, 01 Mayıs 2002, <http://ods-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/363/24/IMG/N0236324.pdf?OpenElement>.

Collins, Rosemary - Hassan, Daud. Applications And Shortcomings Of The Law Of The Sea In Combating Piracy: A South East Asian Perspective, **Jefferson Law Book Company Journal of Maritime Law&Commerce (40 J. Mar. L. & Com. 89)**, January 2009, ss.4-9.

Colombos, C.J. **The International Law of the Sea**, Sixth Edition, London: Longman's, 1967.

Cooperstein, Theodore M. Letters of Marque and Reprisal: The Constitutional Law and Practice of Privateering, **Journal of Maritime Law And Commerce (40 J. Mar. L. & Com. 221)**, Jefferson Law Book Company, April 2009, ss.1-35.

Cox, Stephen. Sources of American Maritime Criminal Law, **Tulane Maritime Law Journal (26 Tul. Mar. L. J. 145)**, Vol.26, ss.145-175.

Craven, John P. The Challenge of Ocean Technology to the Law of the Sea, **JAG Journal (22 JAG J. 31)**, 1967-1968, s.31-38.

Croal, James "US Coast Guard Programme-Port State Control", **P&I International**, Vol.9, No.1, January 1995, s. 10-12.

Curtis, Jeff B. "Vessel-Source Oil Pollution and MARPOL 73/78: An International Success Story?", **Environmental Law**. Vol. 15, 1984-1985, ss. 679-710.

Cycon, Dean E. "Calming Troubled Waters: The Developing International Regime to Control Operational Pollution", **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 13, 1980, ss. 35-51.

Çağa, Tahir - Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt1, 14. bası, İstanbul: Arıkan Yay., 2005.

Çakalır, Yalçın. Harp Gemilerinin Hukuki Durumu, **IV. Ticaret ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara, 1987, s.38.

Çaycı, Sadi. Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği, **Kamu Araştırmaları Vakfı**, Mart 2009, ss.5-20.

De la Fayette, Louise, "The Role of the United Nations in International Ocean Governance", David Freestone - Richard Barnes - David M. Ong (Ed.) **The Law of the**

Sea-Progress and Prospects içinde. Great Britain: Oxford University Press, 2006, ss. 63-74.

Dean, Arthur H. "The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished?", **American Journal of International Law**. Vol. 52, 1958, ss. 607- 628.

Dean, Arthur H. "The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas", **American Journal of International Law**. Vol.54, 1960, ss.751-789.

Debusmann, Barnd. The Problem With Piracy:It's Just Too Easy, **International Herald Tribune**, 2 Aralık 2008.

Degan, V.D. "Internal Waters", **Netherlands Yearbook of International Law**. Vol.17, 1986, ss.3-44.

Dempsey, Paul Stephen. "Compliance and Enforcement in International Law-Oil Pollution of the Marine Environment by Ocean Vessels", **Northwestern Journal of International Law and Business**. Vol. 6, 1984, ss. 459-561.

Devine, Dermott. "Port State Jurisdiction: A Judicial Contribution from New Zealand", **Marine Policy**, Vol. 24, 2000, ss. 215-219.

Di Pepe, Lorenzo Schiano. "Port State Control as an Instrument to Ensure Compliance with International Marine Environmental Obligations", A. Kirchner (Ed.) **International Marine Environmental Law** (International Environmental Law and Policy Series, Vol. 64) içinde. Great Britain: Kluwer Law International, 2003, ss. 137-156.

Diaz, Leticia - Barry Hart Dubner. "On the Problem of Utilizing Unilateral Action to Prevent Acts of Sea Piracy and Terrorism: A Proactive Approach to the Evolution of International Law", **Syracuse Journal of International Law and Commerce**. Vol.32, Fall 2004, ss. 1-50.

Dinstein, Yoram. "Oil Pollution by Ships and Freedom of the High Seas", **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol.3, 1971-1972, ss. 363-374.

Directives for Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCCs), **MSC/Circ.967**, 6 Haziran 2000. <http://www.imo.org/circs/msc/72/967.pdf>.

Douglass, John G. Fourth Newport Symposium: The Use Of Evidence In Admiralty Proceedings: Virtual Cross-Examination: The Art of Impeaching Hearsay, **Journal of Maritime Law & Commerce** (34 **J.Mar.L.&Com.** 149), Jefferson Law Book Company, January, 2003, ss.1-8.

Dönmezer, Sulhi - Sahir Erman. **Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku**. Cilt 1. 12. Bası. İstanbul: Beta Yay., 1997.

Dupuy, Rene Jean - Daniel Vignes. **A Handbook on The Law of the Sea**. Vol.1-2, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

Ece, Jale Nur ve Açikel, Aslıhan Erbaş, “Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları-Gürcistan’ın Karadeniz’de Seyreden Gemilere El Koyması”, **Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi-ORSAM**, Rapor No:28, Şubat 2011.

Eldred, Joseph. The Use of Force in Hostage Rescue Missions, **Naval Law Review (56 Naval L. Rev. 251)**, 2008, ss.251-273.

Ellard, George W. Free Use of the High Seas: The United States Navy Takes Greenpeace Head-On, **U.S.F. Maritime Law Journal (3 U.S.F. Mar. L. J. 329)**, 1990-1991, Vol.3, ss.329-353.

Elliott, Chritopher. Mystery at Sea: Who Polices the Ships?, **The New York Times**, 26 Şubat 2006, s.9.

Esposito, Michele, K., The Palestinian-Israeli Conflict, Quarterly Update on Conflict and Diplomacy, 16 May-15 August 2010, **Journal of Paletsine Studies**, University of California Pres, Vol.40, No.1 (Autumn 2010), ss.127-166.

Fenn, P.T. “Origins of the Theory of Territorial Waters”, **American Journal of International Law**. Vol. 20, 1926, ss. 465-482.

Fitch, David Allan. “Unilateral Action versus Universal Evolution of Safety and Environmental Protection Standards in Maritime Shipping of Hazardous Cargoes”, **Harvard International Law Journal**. Vol. 20, No. 1, 1979, ss. 127-174

Fitzmaurice, Gerald. “Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea: Part 1- The Territorial Sea and Contiguous Zone and Related Topics”, **International and Comparative Law Quarterly**. Vol. 8, 1959, ss.73-121.

Fokas, Terence. The Barbary Coast Revisited: The Resurgence of International Maritime Piracy, **U.S.F. Maritime Law Journal (9 US.F. Mar. L. J. 427)**, Vol.9, No.2, ss.427-460.

Foley, Vincent J. Ve Nolan Christopher R. The Erika Judgement – Environmental Liability and Places of Refuge: A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community Must Heed, **Tulane Maritime Law Journal (33 Tul. Mar. L. J. 41)**, Vol.33, ss.41-78.

Forman, Benjamin. International Law of Piracy and the Santa Maria Incident, **JAG Journal** (15 JAG J. 143), 1961, ss.143-168.

Fox, J.Bennett. Vessel Ownership and Terrorism: Requiring Disclosure of Beneficial Ownership Is Not The Answer, **Loyola Maritime Law Journal** (4 Loy.Mar.L.J. 92), Spring 2005, ss.1-9.

Franckx, Erik. **Vessel Source Pollution and Coastal State Jurisdiction - The Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (1991-2000)**. The Netherlands: Kluwer Law International, 2001.

Gabel, George D. Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, **Tulane Maritime Law Journal** (81 Tul. Mar. L. J. 1433), 2006-2007, Vol.81, ss.1433-1465.

Garmon, Tina. International Law of the Sea: Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11th, **Tulane Maritime Law Journal** (27 Tul. Mar. L. J. 257), 2002-2003, Vol.27, ss.257-275.

Gehring, Robert W. Defense Against Insurgents on the High Seas: The Lyla Express and Johnny Express, **JAG Journal** (27 JAG J. 317), 1972-1973, ss.317-348.

Gold, Edgar. "International Shipping and the New Law of the Sea: New Directions for a Traditional Use?", **Ocean Development and International Law**. Vol. 20, 1989, ss. 433-444.

Goldie, L.F.E. "Liability for Damage and Progressive Development of International Law", **International and Comparative Law Quarterly**. Vol. 14, 1965, ss.1189-1264.

Gordon M. German and Spanish Navies Take On Major Role Near Horn of Africa, **New York Times**, 15 Aralık 2002, s.22.

Gottschalk JA, Flanagan BP. Jolly Roger With An Uzi: The Rise And Threat Of Modern Piracy. Annapolis, MD: **US Naval Institute Press**, 2000.

Greenwald, Peter M. "Pollution Control at the Maritime Frontier: The Limits of State Extraterritorial Power", **Santa Clara Law Review**. Vol.19, 1979, ss.747-775.

Greig, D. **International Law**, London, 1970, s.257.

Grewe, Wilhelm G. **The Epochs of International Law (Epochen der Völkerrechtsgeschichte)**, Walter de Gruyter, Berlin-New York, 2000, ss.257-268.

Griggs, Patrick J.S. Obstacles to Uniformity of Maritime Law, **Journal of Maritime Law and Commerce** (34 J. Mar. L. & Com. 191), Vol.34, No.2, ss.191-208.

Grotius, Hugo. **Mare Liberum (The Freedom of the Seas) 1609**. Ralph Van Deman Magoffin (çev.). New York: Oxford University Press, 1916.

Gündüz, Aslan. **Milletlerarası Hukuk (Temel Belgeler - Örnek Kararlar)**. 4. Baskı. İstanbul: Beta Yay., 2000.

Gündüz, Aslan. **Yabancı Devletin Yargı Bağışıklığı ve Milletlerarası Hukuk**, İstanbul, 1984.

Handl, Günther. "Territorial Sovereignty and the Problem of Transnational Pollution", **American Journal of International Law**. Vol. 69, 1975, ss. 50-76.

Haner, Jim. Easy Targets Invite Terror at U.S. Ports; Security:Valuable Cargo and Volatile Chemical are Stored Virtually Unguarded Near Major Cities and Accountability is Fragmented, Experts War, War on Terrorism, The Nation, **Baltimore Sun**, 19 Ekim 2001, s.1A.

Hardesty G, Gittelsohn J. Captain Of Trawler Used To Smuggle Immigrants Says He Was Kidnapped, **The Orange County Register**, 29 Mayıs 2002.

Healy, Nicholas J. "The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969", **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 1, 1970, ss. 317-323. Herman, Lawrence L. "Flags of Convenience - New Dimensions to an Old Problem", **McGill Law Journal**. Vol. 24, 1978, ss. 1-28.

Hemler, John. Ports: Novorossisk Hits Back, **Lloyd's List**, 29 Nisan 2000, s.6. Hennessey, Matthew. Somali Pirates Scuttle Sea Laws, **Policy Innovations**, 18 Kasım 2008.

Horrocks, Chris. "Thoughts on the Respective Roles of Flag States and Port States", Myron H. Nordquist - John Norton Moore (Ed.) **Current Maritime Issues and the International Maritime Organization** içinde. Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, The Hague/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1999, ss. 191-198.

Hubbart, Vincent K. "Registration of a Vessel under Vanuatu Law", **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 13, 1981-1982, ss. 235-244.

Hughes, David. The cost of having a policeman onboard is less than inaction, **The Business Times Singapore**, 29 Kasım 2006.

Institute of International Law, **Resolution No.IV in Annuaire**, Vol.47, 1957.

Interim Procedures for MRCCs on Receipt of Distress Alerts, **MSC/Circ.959**, 20 Haziran 2000. <http://www.imo.org/circs/msc/72/959.pdf>.

International Chamber of Shipping & International Shipping Federation. Pirates and Armed Robbers - A Master's Guide, 3rd Ed. 1999. **IMO Doc. MSC 72/INF.3**; <http://www.marisec.org/pubs/pubcat.htm#pirates>.

İpтеş, Mustafa. Son 43 Yılda Denizlerde 61 Terör Olayı Yaşandı, **Deniz Ticareti, Turkish Shipping World**, Haziran 2004, ss.61-62.

Jarvis, Robert, M. Common Ethical Problems in Maritime Criminal Cases, **Journal of Maritime Commerce (23 J. Mar. L. & Com. 387)**, Vol.23, No.3, Temmuz 1992, ss.387-389.

Jayasuriya, H. Kumar Percy ve Melanie, Oberlin. Admiralty and Maritime Law Articles Published in Non-Maritime Law Journals (2006), **Journal of Maritime Law And Commerce (38 J. Mar. L. & Com. 229)**, Jefferson Law Book Company, April 2007, ss.1-17.

Jayasuriya, H. Kumar Percy ve Melanie, Oberlin. Admiralty and Maritime Law Articles Published in Non-Maritime Law Journals (2008), **Journal of Maritime Law And Commerce (40 J. Mar. L. & Com. 149)**, Jefferson Law Book Company, April 2009, ss.1-21.

Jennings, R. Y. "Extraterritorial Jurisdiction and the United States Antitrust Laws", **British Yearbook of International Law**. Vol. 33, 1957, ss. 146-175.

Jessup, Philip C. "The United Nations Conference on the Law of the Sea", **Columbia Law Review**. Vol. 59, 1959, ss. 234-268.

Jessup, Philip C. **The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction**. New York: G.A. Jennings Co., Inc., 1927.

Johnson, Lindy S. **Coastal State Regulation of International Shipping**, United States of America: Oceana Publications, 2004.

Jones, S.M. **The Nautical Institute Maritime Security A Practical Guide**, O'Sullivan Printing Co., Middlesex, 2006.

Jordan, Jon, B. Universal Jurisdiction in a Dangerous World: A Weapon For All Nations Against International Crime, **Michigan University-DCL Journal of International Law (9 MSU-DCL J.Int'l L. 1)**, Spring 2000, ss.2-8.

Joshi, Rajesh. Congress crime probe puts cruise industry in dock: Vanishing honeymooner from Royal Caribbean ships prompts inquiry into 'acts of lawlessness on high seas', **Lloyd's List**, 15 Aralık 2005, ss.3-4.

Joyner, Christopher C. The International Ocean Regime At The New Millenium: A Survey of The Contemporary Legal Order, **Ocean & Coastal Management**, Vol.43, 2000, ss.163-203.

Joyner, Christopher C. Compliance and Enforcement in New International Fisheries Law, **Temple International and Comparative Law Journal**, 1998, s.271.

Joyner, Christopher C. ve Martell, Elizabeth A. Looking Back to See Ahead: UNCLOS III and Lessons for Global Commons Law, **International Law Classic and Contemporary Readings**, Lynne Rienner Publishers Inc., Colorado, 1998, s.445-450.

Kahn, Lawrence. Pirates, Rovers, and Thieves: New Problems With an Old Enemy, **Tulane Maritime Law Journal (20 Tul. Mar. L. J. 293)**, Vol.20, ss.293-329.

Kanbolat, Hasan, Karadeniz'de Türk Gemilerine Gürcü Engeli, <http://www.orsam.org.tr/tr/yazigoster.aspx?ID=331>

Kara, Hacı. **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk**, Birinci Basım, Yamaner, İstanbul, 2005.

Karan, Hakan. Turkish Maritime Law Update: 2005, **Journal of Maritime Law And Commerce (37 J. Mar. L. & Com. 417)**, Jefferson Law Book Company, July 2006, ss.1-6.

Kasoulides, George C. "The 1986 United Nations Convention on the Coditions for Registration of Vessels and the Question of Open Registry", **Ocean Development and International Law**. Vol.20, 1989, ss. 543-576.

Kasoulides, George C. **Port State Control and Jurisdiction - Evolution of the Port State Regime**. The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 1993.

Kaye, Stuart. International Measures to Protect Oil Platforms, Pipelines, and Submarine Cables from Attack, **Tulane Maritime Law Journal (31 Tul. Mar. L. J. 377)**, Vol.31, ss.377-423.

Kaye, Stuart. "Freedom of Navigation in a Post 9/11 World: Security and Creeping Jurisdiction", David Freestone - Richard Barnes - David M. Ong (Ed.) **The Law of the Sea-Progress and Prospects** içinde. Great Britain: Oxford University Press, 2006, ss. 347-364.

Kender, Rayigan. Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalarda Yetki, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını**, Ankara, 1988, s.141.

Kent, H.S.K. "Historical Origins of the Three Mile Limit", **American Journal of International Law**. Vol.48, 1954, ss. 537-553.

Keselj, Tatjana. "Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships: The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Memorandum of Understanding", **Ocean Development and International Law**. Vol. 30/2, 1999, ss. 127-160.

Keyuan, Zou. Enforcing the Law of Piracy in the South China Sea, **Journal of Maritime Law and Commerce (31 J. Mar. L. & Com. 107)**, Vol.31, No.1, ss.107-117.

Khalilieh, Hassan S. **Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca.800-1050) (The Kitab Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos)**, Brill, Leiden-Boston, 2006, ss.xi-26.

Kindt, John Warren. " Vessel-Source Pollution and the Law of the Sea", **Vanderbilt Journal of Transnational Law**. Vol. 17, 1984, ss. 287-328.

Kingham, J. D. - D. M. McRae. "Competent International Organizations and the Law of the Sea", **Marine Policy**. Vol. 3, 1979, ss.106-131.

Kontorovich, Eugene. Beyond The Article I Horizon: Congress's Enumerated Powers And Universal Jurisdiction Over Drug Crimes, **Minnesota Law Review (93 Minn. L. Rev. 1191)**, April 2009, ss.1-49.

Kontorovich, Eugene. The "Define And Punish" Clause And The Limits Of Universal Jurisdiction, **Northwestern University Law Review (103 Nw. U. L. Rev. 149)**, Winter 2009, ss.1-45.

Kontorovich, Eugene. The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation, **Harvard International Law Journal (45 Harv. Int'l L. J. 183)**, President and Fellows of Harvard College, Winter 2004, ss.1-48.

Kraska, James ve Wilson, Brian. Piracy Repression, Partnering and the Law, **Journal of Maritime Law And Commerce (40 J. Mar. L. & Com. 43)**, Jefferson Law Book Company, January 2009, ss.1-11.

Kuran, Selami. **Uluslararası Deniz Hukuku**. 2. Bası, İstanbul: Arıkan Yay., 2007.

Kuran, Selami. **Uluslararası Deniz Hukuku**, 3.Bası, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2009.

Kuran, Selami. **Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağımsızlığı**, <http://selamikuran.com/node/53>; Erişim Tarihi: 12.06.2011.

Lampe, Wilhelm H. “The “New” International Maritime Organization and Its Place in Development of International Maritime Law”, **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 14, 1983, ss. 305-329.

Lapidoth, Ruth. “Freedom of Navigation - Its Legal History and its Normative Basis”, **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol.6, 1974-1975, ss. 259-272.

Lauterpacht, H. “Codification and Development of International Law”, **American Journal of International Law**. Vol.49, 1955, ss.16-43.

Lawrence, William H. Superports, Airports and Other Fixed Installations on the High Seas, **Journal of Maritime Law and Commerce (6 J. Mar. L. & Com. 575)**, Vol.6, No.4, ss.575-591.

Lee, Luke T. “Jurisdiction over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea: An Analysis of the Geneva Convention on the Law of the Sea”, **American Journal of International Law**. Vol. 55, 1961, ss. 77-96.

Legatski, Richard A. “Port State Jurisdiction over Vessel-Source Marine Pollution”, **Harvard Environmental Law Review**. Vol. 2, 1977, ss. 448-473.

Lewis, Wilbur Watkin. Admiralty Law and Popular Musical Culture, **Journal of Maritime Law and Commerce (31 J. Mar. L. & Com. 533)**, Vol.31, No.4, October 2000, ss.533-537.

Li, Kevin X. Maritime Policy in China after WTO: Impacts and Implications for Foreign Investment, **Journal of Maritime Law And Commerce (36 J. Mar. L. & Com. 77)**, Jefferson Law Book Company, January 2005, ss.1-38.

Li, Kevin X. ve Cheng, Jin. Maritime Law and Policy for Energy Security in Asia: a Chinese Perspective, **Journal of Maritime Law And Commerce (37 J. Mar. L. & Com. 567)**, Jefferson Law Book Company, October 2006, ss.1-14.

Lowe, A.V. “The Right of Entry to Maritime Ports”, **San Diego Law Review**. Vol. 14, 1976-1977, ss. 597-622.

Mackinnon, Doug. Transnational Dimensions of Maritime Crime, **Uluslararası Suç Konferansı Metinleri**, Canberra, 9-10 Mart 2000.

Madden, Mike. Trading the Shield of Sovereignty for the Scales of Justice: A Proposal for Reform of International Sea Piracy Laws, **U.S.F. Maritime Law Journal** (21 U.S.F. Mar. L. J. 139), Vol.21, No.2, 2008-2009, ss.139-166.

Manchuk, Guy. The Law of the Flag and Maritime Criminal Jurisdiction: A New Role To Replace an Outdated, Inconvenient Doctrine, **Tulane Maritime Law Journal** (32 Tul.Mar.L.J. 221), 2007, ss.1-25.

Mandala, Lawrence Bruce. Drug Enforcement on the High Seas: Stateless Vessel Jurisdiction Over Shipboard Criminality by Non-Resident Alien Crewmembers – United States v. Alvarez-Mena, **Maritime Law** (11 Mar. L. 163), 1986, ss.163-178.

Mann, F.A. “The Doctrine of Jurisdiction in International Law”, **Recueil des Cours**. Vol. III, 1964-I, ss. 9-162.

Mansell, John K. **Flag State Responsibility Historical Development and Contemporary Issues**, Springer, Dordrecht-Heidelberg-London-New York, 2009.

Marcopoulos, Alexander J. Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience, **Tulane Maritime Law Journal** (32 Tul. Mar. L. J. 277), 2007-2008, Vol.32, ss.277-312.

Martens, Ernst K. “Evolution of Coastal State jurisdiction: A Conflict Between Developed and Developing Nations”, **Ecology Law Quarterly**. Vol.5, 1975-1976, ss. 531-553.

Matlin, David F. “Re-evaluating the Status of Flags of Convenience under International Law”, **Vanderbilt Journal of Transnational Law**. Vol.23, 1990-1991, ss.1017-1056.

McConnell, Moira L., “Business as Usual: An Evaluation of the 1986 United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships”, **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 18, 1987, ss. 435-449.

McCullough, Larry, A. International and Domestic Criminal Law Issues in the Achille Lauro Incident: A Functional Analysis, **Naval Law Review** (36 Naval L. Review 53), Winter 1986, ss.62-89.

McDorman, Ted L., “Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law”, **Ocean and Coastal Law Journal** (5 Ocean & Coastal L. J. 207), Vol.5, Part 2, 2000, ss. 207-226.

McDorman, Ted L. “Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention”, **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 28, No. 2, 1997, ss. 305-322.

McDougal, Myres S. - William T. Burke - Ivan A. Vlasic. "The Maintenance of Public Order at Sea and the Nationality of Ships", **American Journal of International Law**. Vol.54, 1960, ss. 25-116.

McDougal, Myres S. - William T. Burke. "Crisis in the Law of the Sea: Community Perspectives versus National Egoism", **Yale Law Journal**. Vol.67, 1957-1958, ss. 539-540.

McDougal, Myres S. - William T. Burke. "The Community Interest in a Narrow Territorial Sea: Inclusive Versus Exclusive Competence over the Oceans", **Cornell Law Quarterly**. Vol.45, 1959-1960, ss.171-253.

McDougal, Myres S. "The Law of the High Seas in Time of Peace", **Denver Journal of International Law and Policy**. Vol.3,1973, ss. 45-58.

McMichael WH. Coalition Crews Intercept Ship With Hidden Warheads. **Navy Times**, 23 Aralık 2002, ss.24-25.

Meese, Sally A. "When Jurisdictional Interests Collide: International, Domestic, and State Efforts to Prevent Vessel Source Oil Pollution", **Ocean Development and International Law**. Vol. 12, No. 1/2, 1982-1983, ss. 71-139.

Meray, Seha, L. **Devletler Hukukunda Denizle İlgili Bazı Örnek Olaylar**, AÜSBFD, C.12, S.3, ss.49-50.

Meray,Seha L. **Devletler Hukukuna Giriş**, Ankara, 1975, s.586.

Molenaar, Erik Jaap. **Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution**. The Netherlands: Kluwer Law International, 1998.

Molenaar, Erik Jaap. "Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage", **Ocean Development and International Law**. Vol. 38, 2007, ss. 227-257.

Mooradian Christopher P. "Protecting "Sovereign Rights": The Case for Increased Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution in the Exclusive Economic Zone", **Boston University Law Review**. Vol. 82, 2002, ss. 767-816.

Murray, Christopher F. "Any Port in a Storm? The Right of Entry for Reasons of *Force Majeure* or Distress in the Wake of the *Erika* and *Castor*", **Ohio State Law Journal**. Vol. 63, 2002, ss.1465-1506.

Mutuş, Ceren, **Mavi Marmara Saldırısına İki Farklı Bakış: Türkiye ve İsrail Ulusal Raporları**, <http://www.usakgundem.com/yazar/1945/mavi-marmara-saldirisina-iki-farkli-bakis-turkiye-ve-israil-ulusal-raporlari.html>.

Münch, Ingo Von, Völkerrecht, **Zweite Auflage**, Berlin, 1992, s.393.

Nelson, L. Dolliver M., “Reflections on the 1982 Convention on the Law of the Sea”, David Freestone - Richard Barnes - David M. Ong (Ed.) **The Law of the Sea-Progress and Prospects** içinde. Great Britain: Oxford University Press, 2006, ss. 28-39.

Nomer, Engin. Devletin Yargı Muafiyeti ve Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Sayı 1, 1982, s.6.

Nordquist Myron H. - Satya N. Nandan - Shabtai Rosenne (Ed.). **United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary**. Vol. III, Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.

Nordquist Myron H. (Ed.). **United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary**. Vol. I, Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1985.

Nordquist, Myron H.- Satya N. Nandan - Shabtai Rosenne (Ed.), **United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary**. Vol.III, Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.

Nordquist, Myron H.- Shabtai Rosenne - Alexander Yankov (Ed.). **United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary**. Vol. IV. Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1990.

Nuhoğlu, Ayşe. **Ceza Hukukunda Emniyet Tedbirleri**, Adil, Ankara, ss.25-27.

Nuhoğlu, Ayşe; Ünver, Yener. **Federal Almanya Çevre Ceza Hukuku**, Beta, İstanbul, 1999, ss.3-13.

O’Connell, Daniel P. “The Juridical Nature of the Territorial Sea”, **British Yearbook of International Law**. Vol. 45, 1971, ss. 303-383.

Oda, Shigeru. “The Concept of the Contiguous Zone”, **International and Comparative Law Quarterly**. Vol. 11, 1962, ss. 131-153.

Okur, Derya. **Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi**, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul, 2008.

Oppenheim, L. **International Law-A Treatise**. Ronald F. Roxburgh (Ed.), Vol. I, Third Edition, New Jersey: The Lawbook Exchange Ltd., 2005.

Oral, Nilüfer. IMO ve Türk Boğazları, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, s.42-44.

Osieke, Ebere. "Flags of Convenience Vessels: Recent Developments", **American Journal of International Law**. Vol. 73, 1979, ss. 604-627.

Osler, D. Investigators Closing In On Bin Laden Vessels. **Lloyd's List**, 12 Aralık 2001, s.1.

Oxman, Bernard H. "The Duty to Respect Generally Accepted International Standards", **New York University Journal of International Law and Politics**. Vol. 24, 1991- 1992, ss.109-159.

Örebech, Peter. "The Northern Sea-Route. Conditions for Sailing According to Community and Legislation - with a Special Emphasis on Port State Jurisdiction", **European Transport Law**. Vol. 31, 1996, ss. 313-327.

Özçayır, Oya. **Port State Control**. Second Edition. London, Singapore: LLP, 2004.

Özgenç, İzzet. **Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler**, 4.Bası, Ankara, 2009, ss.761-815.

Özkan, Zeynep. Gemilerin Yol Açtığı Deniz Kirliliği, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, s.88-90.

Özman, Aydoğan. **Devletlerin Egemenliği ve Milletlerarası Teşekküller**, AÜHFD, 1964, C.21, s.53.

Özman, Aydoğan. **Deniz Hukuku I**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2006.

Pamborides, George P. "The ISM Code: Potential Legal Implications", **International Maritime Law**. Vol. 2, 1996, ss. 56-62.

Pamborides, George P. **International Shipping Law (Legislation and Enforcement)**. The Netherlands: Kluwer Law International, 1999.

Panhuys, H.F. Van - Menno J.Van Boas. "Legal Aspects of Pirate Broadcasting", **American Journal of International Law**. Vol.60, 1966, ss. 303-341.

Parritt, B.A.H. **Stowaways By Sea**, The Nautical Institute, London, 2009.

Pasfield, Bruce ve Steiner, Jocelyn A. Crew Detention: What Can a Ship Owner Do?, **Journal of Maritime Law And Commerce (38 J. Mar. L. & Com. 215)**, Jefferson Law Book Company, April 2007, ss.1-10.

Passman, Michael H. Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts, **Journal of Maritime Law And Commerce** (40 J. Mar. L. & Com. 59), Jefferson Law Book Company, January 2009, ss.1-33.

Passman, Michael H. Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, **Tulane Maritime Law Journal** (33 Tul. Mar. L. J. 1), Vol.33, Winter 2008, No.1, ss.2-39.

Pathak, Monica. Maritime Viplence: Piracy At Sea & Marine Terrorism Today, **Windsor Review of Legal and Social Issues**, November 2005 (20 W.R.L.S.I. 65), November 2005, ss.1-16.

Payne, Richard J. “Flags of Convenience and Oil Pollution: A Threat to National Security?”, **Houston Journal of International Law**. Vol. 3, 1980-1981, ss. 67-99.

Payoyo, Peter B. **Port State Control in the Asia-Pacific**. Institute of International Legal Studies, University of the Philippines Law Center Diliman, Quezon City, 1993.

Pazarcı, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap**, Ankara: Turhan Kitabevi, 1990.

Pazarcı, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk Dersleri, 1. Kitap**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1995.

Pazarcı, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk**. Ankara: Turhan Kitabevi, 2003.

Pazarcı, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk**, Ankara: Turhan Kitabevi, 2009.

Peltz, Robert D. Ve Kaye, Lawrence W. The Long Reach of U.S. Law Over Crimes Occuring on yhe High Seas, **U.S.F. Maritime Law Journal** (20 US.F. Mar. L. J. 199), Vol.20, No.2, ss.199-235.

Peppetti, Jon D. Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats, **Naval Law Review** (55 Naval L. Rev. 73), 2008, ss.73-156.

Popp, Alfred H.E. “Recent Developments in Tanker Control in International Law”, **The Canadian Yearbook of International Law**, Vol.18, 1980, ss. 3-30.

Poulin S.D. Implementing The Maritime Security Act of 2002, **Benedict’s Maritime Bulletin** No. 2, 2003, ss.1, 80-92.

Registe G. Foreigners Investigated For Drugs, Homicide In Fatal Caribbean Boat Accident, **Associated Press Worldstream**, 20 Mart 2001.

Reuland, Robert C. F. "Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag-State Jurisdiction", **Vanderbilt Journal of Transnational Law**. Vol.22, 1989, ss. 1161-1229.

Reyes BJ, U.S. To Prosecute Cook Accused Of Killing Two Crewmates On The High Seas, **Associated Press**, 11 Nisan 2002.

Rising D. European Navies Take Lead In Lookout At Sea For Al Qaeda, **Washington Times**, 21 Aralık 2002, s.A6.

Roach, J.Ashley. Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea, **Marine Policy**, Vol.28, 2004, ss.41-66.

Robertson, Horace B. "The Suppression of Pirate Radio Broascasting: A Test Case of the International System for Control of Activities Outside National Territory", **Law and Contemporary Problems**. Vol.45, 1982, ss. 71-101.

Robol, Richard T. Maritime Law in Classical Grek and Roman Literatue, **Journal of Maritime Law and Commerce (31 J. Mar. L. & Com. 521)**, Vol.31, No.4, 2000, ss.521-524.

Rodgers, Paul. "Legal Implications of a Negligent Port State Control Officer (PSCO) and Detention Generally", **Port State Control: Managing Safety & Quality in Shipping**. London:IBC UK Conferences Limited, 2-3 December 1998, ss. 1-35.

Roos, Laura L. Stateless Vessels And The High Seas Narcotics Trade: United States Courts Deviate From International Principles Of Jurisdiction, **Maritime Lawyer (9 Maritime Lawyer 273)**, Vol.9, 1984, ss.275-280.

Rosas, Allan. "Port State Jurisdiction and Control: Recent Developments", **Essays in Honour of Hugo Tiberg**, Stockholm, 1996, ss. 541-556.

Rubin A. The law of piracy, **US Naval War College International Law Studies**, Vol. 63, 1988.

Sanders, Deborah, Maritime Security in the Black Sea: Can Regional Solutionsa Work?, **European Security**, Vol.18, No.2, Haziran 2009, s.101-124

Schachter, Oscar. "The Twilight Existence of Nonbinding International Agreements," **American Journal of International Law**. Vol. 71, 1977, s. 296-304.

Schneider, Jan. "Something Old, Something New: Some Thoughts on Grotius and the Marine Environment", **Virginia Journal of International Law**. Vol. 18, 1977-1978, ss. 147-164.

Schwartz, Michael, Georgia and Russia Spar Over Shipping, **New York Times**, 9 Ekim 2009, s.6

Schupp, Jason M. "The Clay Bill: Testing the Limits of Port State Sovereignty", **Maryland Journal of International Law and Trade**. Vol. 18, Fall 1994, ss. 199-226.

Sharpe, David B. Admiralty Jurisdiction And Procedure, **Tulane Maritime Law Journal** (21 Tul. Mar. L. J. 473), Vol.21, 1996-1997, s.473-488.

Shearer, I.A. "Problems of Jurisdiction and Law Enforcement Against Delinquent Vessels", **International and Comparative Law Quarterly**. Vol. 35, 1986, ss. 320-343.

Shearer, I.A. Problems of Jurisdiction And Law Enforcement Against Delinquent Vessels, Hugo Caminos, Law of The Sea, **The Library of Essays in International Law**, Cromwell Press, Trowbridge, Wiltshire, İngiltere, 2001, s.427-451.

Shelton, Dinah - Gary Rose. "Freedom of Navigation: The Emerging International Regime", **Santa Clara Law Review**. Vol.16, 1977, ss. 523-558.

Shields, Carolyn. Fourth Newport Symposium: The Use Of Evidence In Admiralty Proceedings: Recent Developments In Evidence Law, **Journal of Maritime Law & Commerce** (34 J.Mar.L.&Com. 1), Jefferson Law Book Company, January, 2003, ss.1-25.

Sinn, Dikky. Crime wave on seas sparks warning on water safety, **South China Morning Post**, 03 Haziran 2004, s.4.

Sletmo, Gunnar K. - Susanne Holste. "Shipping and the Competitive Advantage of Nations: The Role of International Ship Registers", **Maritime Policy and Management**. Vol.20, No.3, 1993, ss. 243-255.

Slonim, Solomon. "The Right of Innocent Passage and the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea", **Columbia Journal of Transnational Law**. Vol. 5, 1966, ss. 96- 127.

Smith, Brian D. "Innocent Passage as a Rule of Decision: Navigation v. Environmental Protection", **Columbia Journal of Transnational Law**. Vol. 21, 1982-1983, ss. 49- 102.

Smith, Brian D. **State Responsibility and the Marine Environment - The Rules of Decision**. Oxford: Clarendon Press, 1988.

Smith, George P. "The Politics of Lawmaking: Problems in International Maritime Regulation - Innocent Passage v. Free Transit", **University of Pittsburgh Law Review**. Vol.37, 1975-1976, ss. 487-550.

Staub, D. Joshua. Letters of Marque: A Short-Term Solution to an Age Old Problem, **Journal of Maritime Law And Commerce** (40 J. Mar. L. & Com. 261), Jefferson Law Book Company, April 2009, ss.1-9.

Steglich, Elissa. Hiding in the Hulls: Attacking the Practice of High Seas Murder of Stowaways Through Expanded Criminal Jurisdiction, **Texas Law Review** (78 Tex. L. Rev. 1323), May 2000, ss.1-21.

Steinberg, Philip E., The Deepwater Horizon, the Mavi Marmara, and the Dynamic Zonation of Ocean Space, **The Geographical Journal**, Vol.177, No.1, Mart 2011

Stevenson, John R. - Bernard H. Oxman, "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session", **American Journal of International Law**. Vol. 69, 1975, ss.1-30.

Stevenson, John R. - Bernard H. Oxman. "The Preparations for the Law of the Sea Conference", **American Journal of International Law**. Vol. 68, 1974, s. 1-32.

Sur, Melda. **Uluslararası Hukukun Esasları**, İstanbul: Beta, 2006.

Sweeney, Joseph C. The Eighth Nicholas Healy Lecture: Admiralty's Greatest Hits: The Lexington, **Journal of Maritime Law And Commerce** (39 J. Mar. L. & Com. 65), Jefferson Law Book Company, January 2008, ss.1-14.

Sweeney, Joseph C. "Environmental Protection by Coastal States: The Paradigm from Marine Transport of Petroleum", **Georgia Journal Of International And Comparative Law**. Vol. 4, 1974, ss. 278-306.

Tache, Simon W. "The Nationality of Ships: The Definitional Controversy and Enforcement of Genuine Link", **International Lawyer**. Vol. 16, 1982, ss. 301-312.

Taner, Tahir. **Ceza Hukuku**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yay., No:532, 1953.

Tasikas, Vasilios. Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations, **Tulane Maritime Law Journal** (29 Tul. Mar. L. J. 59), Vol.29, ss.59-69.

Tekil, Fahiman. **Deniz Hukuku**, İstanbul 2001, 6.Bası, s.83 vd.

Tetley, William. The Law of the Flag, "Flag Shopping", and Choice of Law, **Tulane Maritime Law Journal** (17 Tul. Mar. L. J. 139), 1992-1993, Vol.17, ss.139-184.

Timagenis, J. **International Control of Marine Pollution**. Vol.I-II, New York: Oceana Publications, Inc., 1980.

Toluner, Sevin. **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, 3.Bası, İstanbul, 1984, s.320.

Toluner, Sevin. **Milletlerarası Hukuk Dersleri - Devletin Yetkisi**, 5. Baskı. İstanbul: Beta Yay., 1996.

Tomlinson, Sarah J. Smooth Sailing, Navigating The Sea of Law Applicable To The Cruise Line Industry, **Villanova University Villanova Sports and Entertainment Law Journal (14 Vill. Sports&Ent.L.J.127)**, 2007, ss.1-27.

Toroslul, Nevzat. **Ceza Hukuku**, Savaş Yay., Ankara, 2001, ss.13-34.

Toroslul, Nevzat. **Ceza Hukuku Genel Kısım**, Savaş Yay., Ankara, ss.87-108, 2005.

Torrens, Diana L. "Protection of the Marine Environment in International Law: Toward an Effective Regime of the Law of the Sea", **Queen's Law Journal**. Vol. 19, 1993- 1994, ss. 613-654.

Tütüncü, Ayşe Nur. **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi**. 3. Basım. İstanbul: Beta Yay., 2004.

Utton, Albert E. "Protective Measures and the "Torrey Canyon"", **Boston College Industrial and Commercial Law Review**. Vol. 9, 1967-1968, ss. 613-632.

Ülgener, Fehmi. "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile ilgili bir Değerlendirme" Deniz Hukuku Derneği'nin 25.04.2000 tarihli Panelinde sunulan tebliğ; **Deniz Hukuku Dergisi**. Yıl. 4, Sayı 3-4, ss. 15-38.

Ünan, Samim. "Kirlenme Hukuku Kurallarını Münhasır Ekonomik Bölgede İhlal Eden Yabancı Gemilerin Kıyı Devleti Tarafından Cezalandırılması Konusundaki UNCLOS Hükümleri ve Türk Düzenlemesi", **Mahmut R. Belik'e Armağan**. İÜHF Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul, 1993, ss. 441-458.

Velidedeoğlu, Hıfzı Veldet. Milletlerarası Hususi ve Umumi Ceza Hukuku Tefriki ve Ceza Hukukunun Birleştirilmesi Meselesi, **Tahir Taner'e Armağan**, İÜHF Yay., İstanbul, 1956, s.441.

Wolf, Shannon, Renton. Making Waves: Circumventing Domestic Law on the High Seas, **Hastings College of the Law Hastings Women's Law Journal (14 Hastings Women's L.J. 109)**, Winter 2003, s.4-5.

Walker, George K. - John E. Noyes. "Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention", **California Western International Law Journal**. Vol. 32, 2001-2002, ss. 343-386.

Walker, George K. & John E. Noyes. "Definitions for the 1982 Law of the Sea Convention-Part II", **California Western International Law Journal**. Vol. 33, 2003, ss. 191-324.

Walker, George K. The Interface of Criminal Jurisdiction and Actions Under the United Nations Charter With Admiralty Law, **Tulane Maritime Law Journal** (20 Tul. Mar. L. J. 217), 1995-1996, Vol.20, ss.217-255.

Wang, Cheng-Pang. "A Review of the Enforcement Regime for Vessel-Source Oil Pollution Control", **Ocean Development and International Law**. Vol.16/4, 1986, ss. 305-339.

Warren, Samuel D. Ve Brandeis, Louis D. The Right to Privacy, **Harvard Law Review**, Vol.IV, No.5, 1890, ss.194-220.

Watts, A.D. "The Protection of Merchant Ships", **British Yearbook of International Law**. Vol. 33, 1957, ss. 52-84.

Wedgwood R. A Pirate Is A Pirate. **Wall Street Journal**, 16 Aralık 2002, s.A12.

Wilson, David Garfield. Interdiction on the High Seas: The Role and Authority of a Master in the Boarding and Searching of His Ship by Foreign Warships, **Naval Law Review** (55 Naval L. Rev. 157), 2008, ss.157-211.

Wittig, Edith A. "Tanker Fleets and Flags of Convenience: Advantages, Problems and Dangers", **Texas International Law Journal**. Vol. 14, 1979, ss. 115-138.

Woellert, Lorraine. Commentary, Freight Transport: Safe From Terror?, **Business Week**, 01 Nisan 2002, s.74.

Woetzel, Robert. **The Nurnberg Trials in International Law**, London, 1962, s.109.

Wright, Robin. **Egypt Reportedly Captures Terrorist Figure Abu Nidal**, L.A.TIMES, 25.08.1998.

Wulf, Norman A. "Contiguous Zones for Pollution Control", **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 3, 1971-1972, ss. 537-557.

Wyatt, Marva Jo. High Crimes on the High Seas, **U.S.F. Maritime Law Journal** (20 US.F. Mar. L. J. 147), Vol.20, No.2, ss.147-198.

Yang, Haijiang. **Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea.** Berlin: Springer, 2006.

Yenisey, Feridun, **Milletlerarası Ceza Hukuku**, İstanbul: Beta Yay., 1988, s.830.

Yılmaz, Alia. **Uluslararası Ceza Hukuku El Kitabı**, İstanbul: Beta Yay., 2001, s.199.

Young, Christopher. "Comprehensive Revision of the STCW Convention: An Overview", **Journal of Maritime Law and Commerce**. Vol. 26,1995, ss.1-3.

Young, Ernest A. It's Just Water: Toward the Normalization of Admiralty, **Journal of Maritime Law And Commerce** (35 J. Mar. L. & Com. 469), Jefferson Law Book Company, October 2004, ss.1-40.

Zia-Mansoor, Farkhanda. "International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution", **European Environmental Law Review**. June 2005, ss.165-173.