

**T.C.**  
**MARMARA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**KAMU HUKUKU ANA BİLİM DALI**  
**İSTANBUL**

**HARP GEMİLERİNİN ULUSLARARASI HUKUKTAKİ**  
**STATÜSÜ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**NALAN CANBAY**

**TEZ DANIŞMANI**  
**Prof.Dr. FERİT HAKAN BAYKAL**

**İSTANBUL, 2006**

## İÇİNDEKİLER

Sayfa  
No

|                  |  |
|------------------|--|
| KISALTMALAR..... |  |
| GİRİŞ .....      |  |

### I. BÖLÜM

#### GENEL BİLGİ

|                                                                                               |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| A. KAVRAMLAR.....                                                                             | 1     |
| 1. Geminin Tanımı .....                                                                       | 1-2   |
| 2. Geminin Tabiiyeti.....                                                                     | 2-5   |
| 3. Gemilerin Sınıflandırılması.....                                                           | 5-6   |
| 4. Harp Gemisi Tanımı .....                                                                   | 6-8   |
| B. HARP GEMİLERİNİN HÜVİYETLERİNİN TESPİTİ .....                                              | 8     |
| 1. Harp Gemilerinin Sınıfları.....                                                            | 8-10  |
| 2. Harp Gemisinin Özellikleri .....                                                           | 10-12 |
| 3. Harp Gemileri Dışındaki Diğer Gemilerin Özellikleri                                        |       |
| a. Yardımcı Harp Gemileri .....                                                               | 12-13 |
| b. Harp Gemilerine Yardımcı Olmayan ya da Bunlara Benzetilmemiş<br>Olan Devlet Gemileri ..... | 13-14 |
| c. Askeri Hastane Gemileri.....                                                               | 15    |
| 4. Harp Gemilerinin Ticaret Gemilerine Refakat Etmesi.....                                    | 15    |
| a. Barış Zamanı.....                                                                          | 15-17 |
| b. Harp Zamanı .....                                                                          | 17-19 |

### II. BÖLÜM

#### AÇIK DENİZLERDE, İÇ SULARDA, KARASULARINDA VE BOĞAZLARDAKİ HARP GEMİLERİNİN STATÜSÜ

|                                                                        |       |
|------------------------------------------------------------------------|-------|
| A. HARP GEMİLERİNİN AÇIK DENİZLERDE BULUNMASI .....                    | 20-22 |
| 1. Aborda (Yanaşma) Hakkı.....                                         | 22-23 |
| 2. Açık Denizin Serbestliği Kuralı .....                               | 24-27 |
| 3. Devletlerin Açık Denizde Kendi Adlarına Sahip Olduğu Yetkileri..... | 27-28 |

|                                                                                                    |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| a. Bayrak Kanunu .....                                                                             | 28–30  |
| b. İzleme Hakkı.....                                                                               | 30–33  |
| B. HARP GEMİLERİNİN İÇ SULARINDA BULUNMASI.....                                                    | 33–37  |
| 1. İç Suların Hukuksal Rejimi .....                                                                | 37–40  |
| 2. Gemilerin İç Sulara, Limanlara Kabulü, Oralarda Kalış Koşulları .....                           | 40–41  |
| 3. Türkiye İç Sularının Sınırı ve Hukuksal Rejimi.....                                             | 41–42  |
| 4. Yabancı Gemilerin Türk İç Sularına Giriş - Çıkışları .....                                      | 42–44  |
| C. HARP GEMİLERİNİN KARASULARINDA BULUNMASI .....                                                  | 44–53  |
| 1. Karasularında Harp Gemilerinin Hukuki Rejimi .....                                              | 53–57  |
| 2. Uluslararası Hukukta Harp Gemilerinin Barış Zamanında Karasularından Zararsız Geçiş Hakkı ..... | 57–60  |
| a. Kıyı Devletinin Zararsız Geçiş Düzenleme Yetkisi .....                                          | 60–69  |
| b. Karasuları Yönünden Durum.....                                                                  | 69–71  |
| c. Harp Gemilerinin Barış Zamanı Karasularından Geçiş Sırasında Zarar Verebilme Özellikleri .....  | 71–74  |
| 3. Yabancı Karasularına ve Limanlara Girme.....                                                    | 74     |
| a. Yabancı Limanlarda.....                                                                         | 75     |
| b. Geminin Muafiyeti.....                                                                          | 75–76  |
| c. Sığınma .....                                                                                   | 76–77  |
| d. Geminin Botları .....                                                                           | 77     |
| D. HARP GEMİLERİNİN BOĞAZLARDAKİ DURUMU .....                                                      | 77–79  |
| 1. Uluslararası Boğazlar .....                                                                     | 80–81  |
| a. Uluslararası Ulaştırmada Kullanılan Boğazlar Yönünden Durum .....                               | 81–85  |
| b. Harp Gemilerinin Uluslararası Ulaştırmada Kullanılan Boğazlardaki Durumu.....                   | 85–86  |
| c. Boğazlarda Harp Gemilerinin Uluslararası Hukuktaki Statüsü.....                                 | 86     |
| 2. Türk Boğazları.....                                                                             | 86–87  |
| 3. Boğazlardan Geçiş ve Ulaşım Güvenliği İle İlgili Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler.....       | 88–92  |
| a. Montrö Sözleşmesi .....                                                                         | 93–95  |
| aa. Montrö Sözleşmesine Göre Boğazlarda Geçiş ve Seyrüsefer Serbestisi.....                        | 95–96  |
| bb. Barış Zamanı.....                                                                              | 96–100 |

|                                                                                           |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| cc. Harp Zamanı .....                                                                     | 100–101 |
| dd. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Harp Tehlikesi Tehdidine<br>Uğramış Görmesi ..... | 101–102 |
| ee. Yabancı Harp Gemilerinin Boğazları ve Limanları Ziyareti ..                           | 102     |
| ff. Genel Kurallar .....                                                                  | 103–104 |
| gg. Harp Gemilerinin Ziyaret Şekli .....                                                  | 104–106 |
| hh. Nükleer Harp Gemilerinin Durumu .....                                                 | 106     |
| ii. Montrö Sözleşmesinin Sona Ermesi Ya da Değiştirilmesine<br>İlişkin Hükümler .....     | 107–108 |
| ii. Montrö Sözleşmesinin Uygulanması .....                                                | 108–109 |

### **III. BÖLÜM**

#### **YARGI YETKİSİ**

|                                                                                                                         |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| A. ULUSLARARASI HUKUKTA YARGI YETKİSİ .....                                                                             |         |
| 1. Giriş .....                                                                                                          | 110     |
| 2. Uluslararası Ceza Yargılamasında Tespit Olunan Kurallar .....                                                        | 110–111 |
| 3. Harp Gemilerinin Yargı Bağımsızlığı .....                                                                            | 111–113 |
| 4. Harp Gemilerine İlişkin Açık Denizlerdeki Yargı Yetkisi .....                                                        | 113–114 |
| 5. Harp Gemilerine İlişkin İç Sulardaki Yargı Yetkisi .....                                                             | 114–117 |
| a. İç Sularda Bulunan Harp Gemileri Yönünden Kıyısal Devletin Yargı<br>Yetkisi .....                                    | 117–119 |
| a.a. Karasularında ya da limanda bulunan gemiler üzerinde suç<br>işlenmesi halinde .....                                | 119–120 |
| b.b. Gemi personeli tarafından karada kıyısal devletin ceza<br>kanunlarına aykırı hareket edilmesi .....                | 120–123 |
| b. Türk İç Sularında ve Limanlarında Bulunan Yabancı Harp Gemilerinin<br>Türk Yargı Organlarında Yargılanabilmesi ..... | 123–124 |
| c. Yabancı Limanda Bulunan Harp Gemisi Personeli .....                                                                  | 124–125 |
| d. Kıyı Devletin Yargı Yetkisinin Sınırları .....                                                                       | 126–128 |
| 6. Karasularında Bulunan Yabancı Harp Gemileri ve Kıyı Devletin Yargı<br>Yetkisi .....                                  | 128–131 |
| 7. Uluslararası Boğazlarda Yargı Yetkisi .....                                                                          | 131–133 |
| 8. Türk Boğazlarındaki Yargı Yetkisi .....                                                                              | 129–135 |
| B. DENİZDEKİ SİLAHLI ÇATIŞMALARDA GEMİLER .....                                                                         | 135–137 |
| 1. Harp gemileri .....                                                                                                  | 137–139 |

|                                           |         |
|-------------------------------------------|---------|
| 2. Silahlandırılmış Ticaret Gemileri..... | 139–142 |
| 3. Çatmaları Önleyici Önlemler .....      | 142–143 |
| SONUÇ.....                                | 144–150 |
| KAYNAKÇA.....                             | 151–154 |

## KISALTMALAR

|            |                                               |
|------------|-----------------------------------------------|
| a.g.e.     | : Adı geçen eser                              |
| B.M        | : Birleşmiş Milletler                         |
| B.M.D.H.S. | : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi |
| C.A.D.S.   | : Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi               |
| D.K.K.     | : Deniz Kuvvetleri Komutanlığı                |
| D.E.Ü      | : Dokuz Eylül Üniversitesi                    |
| IMO        | : Uluslararası Denizcilik Örgütü              |
| K.B.B.S.   | : Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi      |
| Ltd. Şti.  | : Limited Şirket                              |
| LBA        | : Lozan Barış Antlaşması                      |
| Mad.       | : Madde                                       |
| MEB        | : Münhasır Ekonomik Bölge                     |
| R.G.       | : Resmi Gazete                                |
| s.         | : Sayfa                                       |
| TTK        | : Türk Ticaret Kanunu                         |

## GİRİŞ

Deniz, yeryüzünde birbiriyle doğal bağlantı içinde olan tuzlu su alanlarıdır ve yeryüzünün yüzde 70,8' ini kaplar. Harpte ve barışta deniz, uluslararası ilişkilerin en canlı ve etkili şekilde sahnelendiği bir ortam olma yolundaki önemini daima korumuştur. Ekonomik, sosyal, turistik amaçlar; milletlerin menfaatlerinin denizlerde birçok kez çatışmasına yol açmıştır. Milletler topluluğunun ortak menfaatleri, denizlerin ve denizlerdeki gidiş-gelişlerin, herkesçe kabul edilen ve uyulması zorunlu olan bir hukuk düzenine bağlanmasını zorunlu kılmıştır. Bu zorunluluk, denizlerin statüsünü de sürekli olarak tartışılır hale getirmiştir.

Deniz, eskiden beri uluslararası toplumu ilgilendiren bir nitelik taşımaktadır. Uluslararası ulaşımı sağlaması yanında gelişmekte olan ekonomik kaynak açısından da değeri tartışmasızdır. İnsanların denizlerden yararlanması iki ana amacı gerçekleştirmeye yöneliktir. Bunlar:

—Ulaşım ve iletişim;

—Doğal kaynakların ve zenginliklerin kullanılması ve işletilmesidir.

Dolayısıyla, bu iki konu giderek artan bir biçimde uluslararası hukukun kapsamına girmektedir. Ancak, özellikle anılan her iki tür faaliyete bağlı olarak denizlerin kirlenmesine ve korunmaları gereksinimine, bugün, uluslararası deniz hukuku kapsamına, denizlerin kirlenmesinin önlenmesi ve çevre korunması konuları da dahil edilmiştir.

Ekonomik gücün artması askeri güç başta olmak üzere bütün güç faktörlerimizi etkiler. Sağlam ve güçlü ekonominin ana damarlarından birisi de "denizcilik gücü" dür. Denizciliğin ekonomiye sağladığı katkılarının sonuçları, denizci devletlerin ekonomilerinin incelenmesiyle görülmektedir.<sup>1</sup>

Açık deniz, bütün milletlere açık olduğu için, hiçbir Devlet geçerli bir şekilde bu denizin herhangi bir parçasını egemenliğine tabi tutmaya kalkamaz. Açık denizler hürriyeti, uluslararası hukuk kurallarının düzenlediği şartlara göre kullanılır. Bu hürriyetler ve uluslararası genel hukuk ilkelerinin tanıdığı hürriyetler, bütün

---

<sup>1</sup> ASLAN, Macit, "Türkiye'nin Deniz Hava Menfaatlerini Tanımlayarak Bundan En Üst Düzeyde Fayda Sağlayabilmek İçin Kurulacak Organizasyon Şeklinin İncelenmesi" (Tez), 04.06.2001, Harp Akademileri Yayınları, s.2.

Devletler tarafından başka Devletlerin açık deniz hürriyetini kullanmaktaki menfaatleri makul şekilde dikkate alınarak kullanılmalıdır. Kıyı Devletleri ile aynı şekilde açık deniz hürriyetine sahip olmak için denize kıyısı olmayan Devletler açık denize serbestçe geçiş yapabilmelidir. Denizde kıyısı olsun veya olmasın her Devlet kendi bayrağını taşıyan gemilerini de açık denizde seyrüsefer ettirmek hakkına sahiptir.

Her Devlet, tabiiyetinin gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşımaları hakkı için gerekli şartları tespit eder. Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları Devletin tabiiyetini haizdir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın olması gerekir. Özellikle Devlet, idari, teknik ve sosyal meselelerde bayrağını taşıyan gemi üzerinde yetki ve kontrol sahibidir. Esasen gemiler sadece bir Devletin bayrağı altında seyrederek ve uluslararası antlaşmalarda ve açıkça öngörülen istisnai durumlar hariç, açık denizde de kendi yargı yetkisine tabi olurlar. Bir gemi gerçek bir mülkiyet devri veya tescil yeri değişikliği hali dışında bayrağını değiştiremez.

İnceleme konumuz olan harp gemileri, bir Devletin deniz kuvvetlerine ait olan, onu diğer gemilerden ayıran 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 gemilerdir ve açık denizde bayrak Devletinden başka herhangi bir Devletin yargı yetkisinden tamamıyla bağısızdırlar. Bir Devletin sahibi olduğu veya işlettiği ve sadece gayri-ticari devlet hizmeti için kullanılan gemiler, açık denizde, bayrak Devletinden başka herhangi bir Devletin yargı yetkisinden tamamıyla bağısızdır.

Denizlerin bir parçası olan gemiler ve özellikle inceleme konumuz olan harp gemilerinin çeşitli denizlerdeki statüsünü tam olarak anlayabilmek için öncelikle tanımlarından yola çıkmak istedik. Böylece, geminin tanımı, gemilerin sınıflandırılması, harp gemisi tanımı, harp gemilerinin sınıfları, harp gemileri dışındaki diğer gemilerin özelliklerini inceledikten sonra sırasıyla, harp gemilerinin iç sulardaki durumu, harp gemilerinin karasularındaki durumu, harp gemilerinin açık denizlerde bulunması, harp gemilerinin uluslararası boğazlardaki ve Türk boğazlarındaki durumunu ayrı ayrı ele alarak harp gemilerinin değişik denizlerdeki hareket kabiliyetlerinin neler olduğunu anlatmaya çalıştık. Daha sonra, denizdeki

silahlı çatışmalarda gemiler ile bu gemilerin uluslararası hukukta yargı konusu içindeki statüsünü inceledik. Sonuç olarak, donanmayı oluşturan harp gemilerinin uluslararası hukuktaki statüsünü inceleyerek Türk Donanmasına yön verebilecek bir kaynak oluşturmayı amaçladık.

## I. BÖLÜM

### GENEL BİLGİ

#### A. KAVRAMLAR

##### 1. Geminin Tanımı

Uygulanan uluslararası hukukta bütün durumlar için geçerli olan bir gemi tanımı yapılmamıştır. Ancak, kimi andlaşmalarda bunların amaçları çerçevesinde geminin tanımlanması yoluna gidilmiştir. Öğretide geminin tanımlanmasında kabul edilen temel öge, bunun suda hareket ettirilebilen ve kendi başına yönlendirilebilen bir araç olmasıdır. Bu anlamda, insanın hareket ettirebildiği ve yön verebildiği basit bir tekneden nükleer güç ile işleyen denizaltıya kadar bütün deniz araçlarının gemi tanımı içine girdiğini söylemek mümkündür.

Çok genel anlamda gemiyi, devletler tarafından deniz üstünde ve altında nakliyat aracı olarak kullanılan veya kullanılmaya elverişli bütün vasıtaları ihtiva eden araç olarak tanımlamak mümkün olabilir.<sup>2</sup> Hatta daha kısa ifadeyle; gemi, deniz altında veya üstünde insan veya eşya taşımaya yarayan bir makinedir, diyebiliriz.

Uluslararası hukukta tek bir gemi tanımı yapılmamış olduğundan, her devlet bir gemiden ne anladığını kendisi belirlemektedir. Dolayısıyla, bizde de Türk Ticaret Kanununda<sup>3</sup> bir gemi tanımına yer verilmiştir. TTK'nun 816. maddesinin 1. fıkrası gemiyi şöyle tanımlamaktadır:

*“ Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her tekne gemi sayılır.”*

Yeni TTK Tasarısının 931. maddesinin 1. fıkrasında ise, gemi şöyle tanımlanmaktadır:

*“Tahsis edildiği gaye, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme kabiliyetini haiz pek de küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa dahi, bu Kanun manasında “gemi” sayılır.”<sup>4</sup>*

<sup>2</sup> Deniz Harbi Hukuku (Law Of Naval Warfare), Türkçeye Çeviren Ahmet Kesre, D.K.K.lığı Meslek Kitapları, Dz.K.K.Basımevi, Ankara 1968, s.5-3.

<sup>3</sup> Kanun Numarası: 6762 Kabul Tarihi: 29/6/1956 Yayımlandığı R. Gazete: Tarih:9/7/1956 Sayı: 9353 Yayımlandığı Düstur : Tertip: 3 Cilt: 37 Sayfa: 1587.

<sup>4</sup> <http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm> (05.07.2006).

Böylece gerek TTK gerekse yeni TTK Tasarısı; gemiyi tanımlarken, hareket yeteneği dışında, amacına uygun kullanma ve pek küçük olmama gibi ölçütler de getirmiştir.

TTK dışında, mevzuatımızda, değişik gemi tanımları ile karşılaşmaktadır. Nitekim Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun<sup>5</sup> 1 inci madde A bendine göre, “ *Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi denir*” denilmektedir. Yine, 854 sayılı Deniz İş Kanununun<sup>6</sup> 1.maddesi 3.fikrasında, “*Bu kanunun uygulanmasında, sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da gemi sayılır*” denilmektedir.

Esasen bütün bu tanımlamalardan çıkan sonuç şudur ki; uluslararası hukukta gemilerin bir devletin sürekli yetkisi altında bulunması zorunluluğu vardır. Zira kara taşıt araçlarının her zaman bir devlet ülkesinde bulunmalarına bağlı olarak genellikle bulundukları devletin ülkesel yetkisi altında işlem görmelerine karşılık, gemiler ve hava araçları hiçbir devletin yetki alanına girmeyen uluslararası alanlardan geçmek zorundadır.<sup>7</sup>

## **2. Geminin Tabiiyeti**

Gemiler için, daha çok tanıtıcı bir işlevi olan plaka ve ruhsat gibi belgelerle yetinilmemekte ve belirli bir devlete sürekli bağının kurulması yoluna gidilmektedir. Bir gemi ile sürekli yetkisi altında bulunduğu devlet arasında kurulan bu hukuksal bağa geminin tabiiyeti, denilmektedir. Uygulanan uluslararası hukuka göre; özellikle açık denizde gemilerin kural olarak tabiiyetinde oldukları devletin münhasır yetkisi altında bulundukları, söylenebilir.

Uygulanan uluslararası hukukta bütün devletlerin kendi tabiiyetinde gemi seyrettirme hakkı bulunduğu kabul edilmektedir. Başka bir ifadeyle, denize kıyısı olan devletler yanında, denize kıyısı olmayan devletler de kendi tabiiyetini taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.

---

<sup>5</sup> Kanun Numarası:4922 Kabul Tarihi:10/6/1946 Yayımlandığı R. Gazete:Tarih:14/6/1946 Sayı:6333 Yayımlandığı Düstur :Tertip:3 Cilt:27 Sayfa:1258.

<sup>6</sup> Kanun Numarası:854 Kabul Tarihi:20/4/1967 Yayımlandığı R. Gazete : Tarih : 29/4/1967 Sayı: 12586 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 6 Sayfa: 1849.

<sup>7</sup> Deniz Harbi Hukuku, s.5-4.

Her devlet, belirlenmiş olan koşulları yerine getiren gemilere tabiyetini vermek konusunda serbesttir. Devletin bu konudaki münhasır yetkisi gerek andlaşmalarla gerekse uluslararası hukuk kurallarıyla, sağlanmaktadır. Ancak, özel kişilerle olduğu gibi gemiler konusunda da, bu tabiyetlik bağının gerçek olması aranmaktadır.

Gemi ile ilgili devlet arasında gerçek bir bağ bulunması gerektiği gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi<sup>8</sup> (mad.5/1) gerekse 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi<sup>9</sup> (mad.91/1) ile açıkça bildirilmiştir. Ayrıca, bu yolla bir ölçüde “hileli bayrak” durumları önlenmeye çalışılmaktadır. Hileli bayrak ile, bir geminin vergi avantajları, çalıştırma koşullarındaki avantajlar vb. nedenlerle, gerçek bağları olan devletten başka devletlerin tabiyetliğini taşıması durumu kastedilmektedir. Uluslararası hukukta, deniz hukuku kurallarının icrası bakımından öncelikle geminin bayrak devleti sorumlu tutulmuştur. Ancak günümüzde hileli bayrak altında gemi sicili tutan devletler, denizcilikle ilgili sözleşmelere taraf olmadıklarından, denetlenmeleri de söz konusu olamamaktadır. Bu sebeple, liman devletinin icra yetkileri kurumu, geliştirilmiştir. Liman devletinin icra yetkilerinin, boğazlardan uğraksız geçen gemilere de uygulanması, yerinde olacaktır.<sup>10</sup>

Uluslararası hukuk bir gemiye tabiyetliğini tanıma hakkını devletlerin yetkisine bıraktığından, bir devletin belirlediği koşullarla tabiyetliğini verdiği gemiler üzerinde belirli bir takım denetim yetkilerini kullanması yoluyla ilgili gemi ile bu devlet arasında gerçek bir bağın kurulduğu söylenebilir. Bununla birlikte, 1982 B.M.D.H.S. nin 94 ncü maddesi, ilgili devletin bu konudaki hükümlülüklerini ayrıntılı olarak saymak suretiyle, devletin gemi üzerinde bu konudaki denetimini arttırmaya ve böylece gerçek tabiyetlik bağını sağlamaya çalışır.

Bunun dışında, uygulanan uluslararası hukuk bir geminin birden çok devletin tabiyetliğinden yararlanmasını yasaklamaktadır. Bu kurala aykırı davranan bir geminin hiçbir devletin tabiyetliğini ileri süremeyeceği ve tabiyetsiz gemi işlemi göreceği söylenebilir.

---

<sup>8</sup> Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi bundan sonra kısaca metin içinde C.A.D.S. olarak kullanılacaktır.

<sup>9</sup> Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bundan sonra kısaca metin içinde B.M.D.H.S. olarak kullanılacaktır.

<sup>10</sup> KIZILSÜMER, Deniz, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı 3, 2005.

Her devlet, tabiiyetliğine sahip olacak gemilerin kendi ülkesindeki kayıt (tescil) koşullarını ve bayrağını çekme hakkından yararlanma koşullarını saptamada serbesttir. Devletler bu koşulları yerine getiren gemilerine ilgili belgeleri verirler. Uygulamada kural olarak, bir geminin tabiiyetliği; taşıdığı bayrak ve bunu kanıtlayan kayıt belgesi ile belli olmaktadır. Geminin kayıtlı olduğu devlet genel olarak “tescil devleti” ve bayrağını taşıdığı devlet de “bayrak devleti” olarak anılmaktadır. Kimi devletler ayrıca, gemilerine ilişkin iç hukuksal ve idari sorunlarda yetkili iç organı belirlemeye yarayan bir “bağlama limanı” saptamakta ve bunu da belgelendirmektedir. Bundan başka, gemicilerin listesi, gemi belgeleri arasında yer alır.<sup>11</sup>

Türk mevzuatında, 29.6.1956 tarihli ve 6762 sayılı TTK’nun 823 ncü maddesine göre; bir geminin Türk tabiiyetliğinden yararlanabilmesi için Türk vatandaşlarının malı olması gerekmektedir.<sup>12</sup> TTK Tasarısının 940 ncı maddesinin 2 nci fıkrasındaki düzenlemede ise; “Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir”, demektedir.<sup>13</sup>

Her devlet, geminin tabiiyetlik işlemlerini kendisi yapar. Tabii ki bu iş yapılırken uluslararası kurallara ve genel tanımlara uymak bir zorunluluktur. Çünkü gemi, gördüğü hizmet sebebiyle uluslararası bir çevrede işleme tabii olur. Geminin hukuki ve politik statüsünü yani onun tanımını düzenleyen kanuna, **"Bayrak**

<sup>11</sup> Deniz Harbi Hukuku, s.5–5.

<sup>12</sup> PAZARCI, Hüseyin, “**Uluslararası Hukuk Dersleri**”, II.Kitap, Gözden Geçirilmiş 6.Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 1999, s.69–71; PAZARCI, Hüseyin, “**Uluslararası Hukuk Dersleri**”, Turhan Kitabevi, Ankara 2000, s.270–275.

<sup>13</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı madde 940 – (1) Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker.

(2) Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir.

(3) Birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla kişilere ait olan gemiler, payların çokluğunun Türk tabiiyetinde olan kişilere ait olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

(4) Türk Kanunları uyarınca kurulup da;

a) tüzel kişiliğe sahip olan teşekkül, müessese, dernek ve vakıfların malı olan gemiler yönetim organını teşkil eden kişilerin çoğunluğu Türk vatandaşı olmak;

b) Türk ticaret şirketlerinin malı olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili ortakların çokluğu Türk vatandaşı olmak ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğu Türk ortaklarda bulunmak, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devri şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunmak;

şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

(5) Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin malı olan gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk tabiiyetinde bulunan kişilere ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çokluğu Türk tabiiyetinde olmak kaydıyla Türk gemisi sayılırlar.

**Kanunu"** adı verilir. Harp ve ticaret gemilerinden teşekkül eden deniz filoları, her devlete göre özellik arz eden bir mevzuat düzenlenmesini gerektirmektedir. Gerçekten gemi, başlı başına deniz faaliyetinin eksenini teşkil eder.<sup>14</sup>

Limanı terk etmeden önce bir gemi bayrağını taşıdığı Devletin egemenliğine tabidir. Eğer gemi, ülkenin gerçek ve ayrılmaz bir parçası değilse, yargı yetkisi sınırlarını aştığı, serbest bir yere vasıl olduğu zaman, kendiliğinden serbest ve hür olur. Bu takdirde artık hiçbir devlete ait değildir ve hiçbir kanuna da tabi tutulamaz. Hiçbir ulus tarafından takip edilemez, yani terk edilmiş sayılır. Mürettebatı ayrı ve yeni bir topluluk teşkil eder. Fakat herhangi bir limana girince, yabancı devlet yargı yetkisine tabi olur ve bu limanın ait olduğu devletin egemenliği altına girer. Bu devlet artık o gemi üzerinde istediği gibi tasarrufta bulunabilir. Bu sistem kabul edildiği taktirde, onun bütün neticelerine de katlanmak gerekir. Gemi vatan toprağının bir parçasını teşkil etmeyince, bu ülkenin kanunları da onun hakkında uygulanamaz. Gemi o devletin himayesini isteyemez. Bu durumda, gemi, o devleti de temsil edemez.

1958 tarihli Cenevre Andlaşmasında, ticaret gemilerine uygulanacak kurallar, harp gemisi dışındaki devlet gemilerine uygulanacak kurallar şeklinde ayırım yapılmıştır. Cenevre anlaşması bu ayırımı zararsız geçiş sebebiyle vermektedir. Cenevre 'de imzalanan **"Açık Denizlere Dair Andlaşma"** da harp gemilerine açık denizde ticaret gemilerini kontrol etme hakkı tanımakta, böylece harp gemisinin bir egemenlik temsilcisi olduğu kabul edilmektedir.<sup>15</sup>

### 3. Gemilerin Sınıflandırılması

Gemiler uygulanan uluslararası hukuk açısından iki ana sınıfa ayrılmaktadır:

- 1) Ticaret gemileri,
- 2) Devlet gemileri

---

<sup>14</sup> AKIN, Mehmet Zeki, **"Karasuları, İç sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahanlığı"**, Ankara 1987, s.139.

<sup>15</sup> AKIN, a.g.e., s.141-142.

Ticaret gemisi, esas görevi ticari amaçlarla yük ve yolcu taşımak olup, özel kişilerin mülkiyetinde bulunan gemidir.<sup>16</sup> Devlet gemisi ise, görevine bakmadan, mülkiyeti devlete ait olan bütün gemileri kapsamaktadır. Ancak, devlet gemileri, yabancı devlet sularında ve açık denizde bağlı olacakları hukuksal statüleri bakımından, üç alt sınıfa ayrılmaktadır:

- 1) Harp gemileri,
- 2) Ticari amaçlarla kullanılan devlet gemileri,
- 3) Harp gemileri dışındaki ticari olmayan devlet gemileri.

**Harp gemileri**, bayrağını taşıdıkları devletin milli savunma hizmetlerini yerine getirmek üzere görevlendirilmiş, düşmana saldırmak, düşman saldırısından korunmak üzere silahlandırılmış olup, subaylar tarafından sevk ve idare ve kumanda edilen gemilerdir.<sup>17</sup>

**Ticari amaçlarla kullanılan devlet gemileri**, devlete ya da bir kamu kuruluşuna ait olup, salt ticaret amacı ile kullanılan gemilerdir.

**Harp gemileri dışındaki ticari olmayan devlet gemileri**, devlete ait olup, ticari amaçlar dışında kullanılan gemileri belirtmektedir. Bu tür gemilerin belli başlıları şunlardır: gümrük koruma gemileri, hastane gemileri, deniz zabıtası gemileri, kablo gemileri, posta gemileri, devlet başkanlarının gezinti gemileri, vb... Uygulanan uluslararası hukuk bakımında bu tür gemiler de, büyük ölçüde harp gemileri gibi işlem görmektedir.<sup>18</sup>

#### 4. Harp Gemisi Tanımı

Panama Kanalı'nın açılışı dolayısı ile 23 MAYIS 1917 tarihinde bir konuşma yapan Amerika Birleşik Devletleri Başkanının yaptığı harp gemisi tanımı şöyledir: “Bir harp gemisi, adı harp filosu subayları listesine kayıtlı, yetkililer tarafından usulüne uygun şekilde görevlendirilmiş bir subayın kumandasında silahlandırılmış, mürettebatı normal askeri disipline uyan ve gerek silahlandırılmış olması ve gerekse

<sup>16</sup> TTK Tasarısının 931 nci maddesinin 2 nci fıkrasında ticaret gemisi şöyle tanımlanmıştır: “Suda iktisadî menfaat sağlamak maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nâmı ve hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır.”

<sup>17</sup> AKIN, a.g.e., s. 144

<sup>18</sup> PAZARCI, a.g.e., 6.Baskı, s.80–81.

personelin özelliği dolayısıyla düşmanın devlet veya ticaret gemilerine karşı saldırıda bulunacak kapasiteye sahip bir devlet gemisidir.”<sup>19</sup>

Amerikalı gemi komutanlarının kullandığı el kitabında harp gemisinin tanımı ise, uluslararası hukuka göre incelenmiştir ve burada yapılan tanım şu şekildedir: “harp gemisi; bir ulusun silahlı kuvvetlerine ait olarak, geminin karakter ve ait olduğu ulusu gösterir dışsal işaretleri bulunduran; isimleri hizmet ettiklerini belirtir listede belirtilen ve o ulusun hükümeti tarafından görevlendirilen resmi bir hizmet grubunun komuta ve kontrolünde bulunan seyir araçlarıdır.”<sup>20</sup>

Harp gemileri bayrağını taşıdıkları devletin hava, kara kuvvetleri gibi milli savunma hizmetlerini yerine getirmek üzere görevlendirilmiş gemilerdir. Bu gemiler düşmana saldırmak, düşman saldırısından korunmak üzere silahlandırılmış olup subaylar tarafından sevk ve idare ve kumanda edilirler. Bu gemilerin mürettebatı askerden teşekkül eder. Bu gemiler özel askeri flamalar taşırlar. Ayrıca ait oldukları ülke tarafından belirlenmiş işaretler taşırlar.

8 Ekim 1907 tarihli La Haye Andlaşmasının 3 ve 4 üncü maddeleri de harp gemilerini tarif eder. Bu maddelere göre, bir geminin harp gemisi olarak vasıflandırılabilmesi için şu özellikleri taşıması lazımdır.

- Bir devletin deniz kuvvetlerine ait olmak,
- Milliyetini taşıdığı Devlet harp gemilerinin taşıdıkları uyarıcı işaretleri taşımak,
- Askeri filo hizmetinde olan bir subay tarafından kumanda edilmek,
- Askeri disiplin ve eğitime tabii mürettebata sahip olmak,<sup>21</sup>

Harp gemileri, bugün uygulanan uluslararası hukukta genel kabul gören ve hem 1958 C.A.D.S. (mad.8/2) hem de 1982 B.M.D.H.S. (mad.29) çerçevesinde yapılan tanıma göre de, şu özelliklere sahip olmalıdır:

- Bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olmak,

---

<sup>19</sup> AKIN, a.g.e., s.143.

<sup>20</sup> Annotated Supplement To The Commander’s Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy) Newport, RI 1997, s.2–1.

<sup>21</sup> AKIN, a.g.e., s.144.

—Bayrak devletine ait askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşımak,  
—Personeli askeri disiplin kurallarına tabi olmak,  
—Bu devletin hizmetinde olan ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının komutası altında bulunmak,  
şeklinde sıralanmıştır.<sup>22</sup>

Bir gemi, bu şartlara uymakta ise ve böylece bir harp gemisi sınıfına dahil edilmiş ise, limanda ve açık denizlerde devletler hukukunun, kendisine has hususiyetleri olan, özel bir statüden faydalanır.<sup>23</sup>

24 Kasım 1983 tarihli “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik”<sup>24</sup> harp gemilerini benzer şekilde tanımlamıştır. Yönetmeliğin 3 ncü maddesinde harp gemileri için “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” tanımı yapılmıştır. Yönetmelikte yapılan tanımda, 1982 B.M.D.H.S. de yer alan “Bayrak devletine ait askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşımak” özelliği aranmamıştır.<sup>25</sup>

## **B. HARP GEMİLERİNİN HÜVİYETLERİNİN TESPİTİ**

### **1. Harp Gemilerinin Sınıfları**

Harp gemileri değişik sınıflara ayrılmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin II. Ekinde benimsenen ve 25.3.1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşmasında kabul edilen bir ayırıma göre, harp gemisi kapsamına şu gemiler girmektedir: hafif su üstü gemileri, küçük harp gemileri, yardımcı gemiler, muhripler, denizaltılar, uçak gemileri.

<sup>22</sup> Denizde Silahlı Çatışma Hukuku (Law Of Armed Conflict At Sea) Harp Akademileri Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul 1999, s.27.

<sup>23</sup> Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s. 103.

<sup>24</sup> Karar sayısı: 83/7467, R.G., 15 Aralık 1983, s.18252.

<sup>25</sup> Denizde Silahlı Çatışma Hukuku (Law Of Armed Conflict At Sea), s.27.

Ancak bazı askeri amaçlı gemilerin harp gemisi olup olmadığı konusu tartışmalıdır. Uygulamada, özellikle iki tür gemi ile ilgili olarak kesin hukuksal bir çözüme varılamamıştır. Bunlardan biri askeri amaçlı taşıma yapabilecek gemi türüdür. İkinci Dünya Harbi sırasında Türk Boğazlarından geçen Kriegstransport tipi Alman gemilerine Türkiye'nin geçiş izni vermesini, Sovyetler Birliği, bunların harp gemisi olduğunu bildirerek Haziran 1944'te bir nota ile kınamıştır. Türkiye ise verdiği cevabi notada, yapılan denetimlerde bu gemilerin silahsız ve ticaret gemisi tipinde olduğunu saptadığını bildirmiştir ve suçlamayı kabul etmemiştir.

İkinci tür gemi ise, ticaret gemisine dönüştürülen harp gemileridir. Yine, İkinci Dünya Harbi sırasında, Haziran 1942'de, Boğazlardan geçmesine Türkiye'nin izin verdiği Tarvisio adlı petrol taşıyıcısı bir İtalyan gemisinin geçişinden sonra Sovyetler Birliği tarafından, bunların yardımcı harp gemisi olduğu bildirilmiştir. Bu uyarı üzerine Türkiye'nin yaptığı araştırmalar sonucunda, anılan geminin eskiden askeri gemi olduğunun ortaya çıkması ile Ağustos 1942'de Boğazlardan tekrar geçmesine izin verilmemiştir.

2001 yılında ülkemizden geçişine izin verilen ve Boğazlardan geçişi büyük yankı uyandıran eski Sovyet uçak gemisi Varyag, Ukrayna'da, 1988 yılında kızağa konulmuş ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Karadeniz Filosu'nun paylaşımında Ukrayna'ya bırakılmıştı. Varyag, daha sonra Çin Halk Cumhuriyeti'ne, 'Santone' adlı özerk bir adada bulunan küçük bir turizm firması tarafından eğlence gemisi yapılmak üzere satıldı. Çin Halk Cumhuriyeti'nce Ukrayna'dan satın alınan ve Boğazlar'dan geçirilmesi için 4 kez başvuruda bulunulan yüzer kütle Varyag'ın, 3 yıllık Karadeniz macerası, Çin'in 1 milyar dolar teminat mektubu vermesinin ardından sona erdi.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Hurda halindeki eski Sovyet uçak gemisi Varyag, 5 yıl önce "eğlence gemisi olacak" diye Türk boğazlarından geçirilmişti. Ancak, günümüzde askeri amaçlarla kullanımı için Çin tersanelerinde hazırlandığı ortaya çıktı. Çin'in, 7 yıl önce "eğlence gemisi olacak" diye satın aldığı ve Türk boğazlarından geçişi uluslararası sorun olan Varyag gemisinin askeri amaçla kullanımı için çalışma başlattığı ortaya çıktı. Çin'in Dalian tersanesinde Varyag'a Çin Halk Cumhuriyeti Ordusu Donanması (PLAN) işaret ve renklerinin boyandığına ilişkin fotoğraflar yayımladı. Çin Hükümeti'nin Çinli turistler açısından öncelikli ülkeler kapsamına Türkiye'yi aldığını resmen açıklamasının ardından, yüzer kütle Varyag 1 Kasım 2001 tarihinde 5 saat 55 dakikada İstanbul Boğazı'ndan, 2 Kasım'da da yaklaşık 7 saatte Çanakkale Boğazı'ndan geçmişti. Varyag'ın geçişinde, toplam 16 kılavuz kaptanın yanı sıra 250 personel çalıştı. Varyag'ın, İstanbul Boğazı geçişi sırasında 6'sı aktif 27 deniz vasıtası görev aldı. (<http://www.tumgazeteler.com/fc/ln.cgi?cat=33&a=964640> (05.07.2006))

Öğretide; silahlı çatışmalara doğrudan katılmayan kimi askeri amaçlı gemilerin ticari olmayan devlet gemileri olarak değerlendirildiğine rastlanmaktadır. Ancak, 1958 C.A.D.S. ve 1982 B.M.D.H.S. nin belirlediği gibi, bugün geminin silahlı kuvvetlere ait olması ve askeri bir yönetim altında kullanılması, bu gemilerin, bir harp gemisi olarak değerlendirilmesi için yeterli görülmektedir. Bununla birlikte, silahlı kuvvetlere ait olması durumu ile kaptanın ve tayfalarının askeri kimliği saptanamayan gemiler için, yardımcı bir ölçüt; bu gemilerin, askeri operasyonlara fiilen katılabilme yeteneğinin bulunup bulunmadığının tespiti olacaktır.<sup>27</sup>

## **2. Harp Gemisinin Özellikleri**

Bir harp gemisi ait olduğu ulusun dışındaki uluslar nezdinde özerklik ve dokunulmazlık haklarına sahiptir. Polis ve liman yetkilileri; gemiye ancak, geminin komutasının bulunduğu kişinin izniyle çıkabilirler. Aynı şekilde bir harp gemisinin arama ve denetime izin verme veya karasularında seyrettiği ulusun bayrağını takma gibi zorlamalara maruz kalması söz konusu olamaz. Harp gemilerinin seyrettikleri ulusun karasularındaki sahil güvenlik trafiği kurallarına uymaları gerektiği halde; Harp gemileri aynı zamanda 1982 B.M.D.H.S.nce belirlenen maddelere göre; seyrettikleri ulusun karasularında; atık bırakma, deniz temizliği ve karantina kısıtlamalarına uyma durumundadırlar. Bu kurallara uyulmadığı zaman söz konusu olan yaptırım sadece diplomatik olarak dile getirilir veya söz konusu sahil güvenlik güçleri tarafından karasularını terk etmelerini istemek şeklinde, olabilir. Bunun haricinde; harp gemileri; ulusal veya uluslararası sularda seyrettikleri süreçte; tutulu bırakma, alıkonulma; her türlü vergi zorunluluğu ve düzenlemesi; yolcularının detaylı araştırılma ve takibi ve tayfanın kontrolü gibi uygulamalardan muaftırlar.<sup>28</sup>

Ticaret gemilerinin hüviyeti, taşıdıkları bayrak ve gemide bulundurdıkları tanıtıcı belgelerle tespit edilir. Harp gemilerinin hüviyeti ise, bu gemilerin belli bir filoya bağlı olmalarına bağlıdır. Harp flaması ve bayrak, harp gemisinin tanıtıcı işaretleridir.

---

<sup>27</sup> PAZARCI, a.g.e., 6.Baskı, s.82.

<sup>28</sup> Annotated Supplement To The Commander's Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy) Newport, RI 1997, s.2-1,2-2.

Harp gemilerini genel olarak, iki kategoride incelemek mümkündür. Birinci kategoride, asli harp gemileri vardır. Bu gemiler, doğrudan doğruya harbe ve ülke savunmasına katılan gemilerdir. Yine bu gemiler, düşman filosunu tahrip, sahilleri, sahildeki tesisleri, şehirleri bombardıman edecek güce sahiptirler. Su yüzünde seyredebilen bütün kruvazör, firkateyn, muhrip, uçak taşıyıcı gibi gemiler ile denizaltıları bu kategori içinde mütalaa edilebilir.

İkinci kategoride gemiler, devlet gemileri olup, deniz harp filosunun hizmetine tahsis edilmiş olan gemilerdir. Bu gemiler doğrudan doğruya harbe katılmazlar, fakat harp gemilerine yardım ederler. Bunlar asker, cephane, ilaç taşıyan gemilerdir. Bu ikinci kategoride belirtilen bütün gemilerde gerçek harp gemisi olarak kabul edilirler ve onların tabi oldukları muameleye tabi olurlar.<sup>29</sup>

Bayrak ve flama, bir gemiye harp gemisi sıfatının verilmesi ve o gemiye devletler arasında pozitif ve geleneksel hukukun imkân verdiği özel işlemin uygulanması için yeterli belirtilerdir. Şüphe halinde, geminin girmek istediği karasularının egemeni olan devlet, gemi komutanından, harp gemisi olduğuna dair resmi açıklama isteyebilir. Bu açıklama resmi olup, aksi ispat edilmeyen bir açıklamadır. Çünkü bayrak devletin bir açıklaması olarak kabul edilir.

Harp gemisinin temsil edici karakteri ve gemi komutanının devlet egemenliğinin ifadesi olan bayrağın şerefini savunma yeteneği, bu esaslara dayanır. Gemi komutanının şeref sözü, bayrak devletin sorumluluğunu gerektirir. Aynı zamanda komutan yönünden tabiiyetin tanınmasını sağlar. Çünkü tabiiyet, devlete ait olmanın, ifadesi ve işaretidir. Bu açıdan, bayrak devleti, her yerde gemilerine saygı gösterilmesini ister. Gemi de bayrağını taşıdığı, tabiiyetinde bulunduğu devletin himayesini ister.

Geminin adı, bayrak devleti tarafından tespit edilir. Deniz seyir ve seferinin gerekleri ve devletlerin karşılıklı garanti alma zarureti, gemileri tanımlayacak ayırıcı işaretler kullanılmasını zorunlu kılar.

---

<sup>29</sup> Bu gemiler, bayrağını taşıdıkları devletin silahlı kuvvetlerinin bir parçasını teşkil ederler. Harp gemisi bulunduğu her yerde özel bir işleme tabi olur. Bu özel işlem, geminin devletin milli savunma ile ilgili bir hizmetine, ister geçici ister devamlı suretle olsun, tahsis edilmesiyle başlar ve gemi bu hizmette kaldıkça devam eder.

Devletin egemenlik kudretini temsil eden harp gemisi, mürettebat yönünden ağır bir sorumluluk altındadır. Bu sebeptendir ki, mürettebat askeri disiplin ve usullere göre eğitilir ve ona tabidir.

Diğer devletlerin harp gemisine müdahalede bulunmayacaklarına dair uluslararası kabul edilmiş prensipler sayesinde, gemi kendisine verilen temsil yetkisini ve sancak devletinin şerefini koruma görevini kolaylıkla yerine getirebilmektedir.<sup>30</sup>

Nükleer başlıklı harp gemileriyle konvansiyonel harp gemileri aynı uluslararası yasal statüye sahiptirler.

Batık harp gemileri ve askeri uçaklar, batmadan önce ele geçirilmedikleri takdirde; batış sebebi kaza veya düşman etkisiyle olsun; ait oldukları ulus tarafından geminin haklarından vazgeçildiği resmi olarak beyan edilmedikçe; sahip oldukları uluslararası yasal statüyü korurlar. Birleşik Devletler Hükümeti kendi politikaları gereği, böyle bir durumda; batık durumdaki gemilerdeki patlayıcı maddelerin, bu gemiler ölü durumunda hizmet personeli bulundursalar bile, kurtarılmasına izin vermemektedir.<sup>31</sup>

### **3. Harp Gemileri Dışındaki Diğer Gemilerin Özellikleri**

#### **a.Yardımcı Harp Gemileri**

Esasen yardımcı harp gemileri, asıl harp gemilerinin iş ve hizmetlerini kolaylaştıran gemilerdir.<sup>32</sup> Yardımcı sınıfa dahil olan gemiler; harp gemilerinin dışında, silahlı kuvvetlere ait olan ya da silahlı kuvvetlerin özel kontrol ve komutasına bağlı bulunan unsurlardır. Devlet mülkiyetinde bulunduklarından veya sadece hükümetin ticari olmayan özel hizmetlerinde kullanıldıklarından ve hizmet verdiklerinden dolayı, hukuksal olarak dokunulmazlık niteliğine sahiptirler. Böylece, aynen harp gemileri gibi; yardımcı sınıfa dahil gemiler de rehin bırakılma ve araştırılma işlemlerine karşı dokunulmazlık niteliğine sahiptirler. Yine harp gemileriyle benzer olarak yabancı vergi ve düzenlemelerden muaftırlar ve bu

---

<sup>30</sup> AKIN, a.g.e., s.145–146.

<sup>31</sup> Annotated Supplement To The Commander's Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy), s.2–2, 2–3.

<sup>32</sup> AKIN, a.g.e., s.148.

muafiyetlere bu gemilerde bulunan bütün yolcular üzerinde özel kontrol ile gemideki mürettebat kontrolü de dahil edilir.<sup>33</sup>

Yardımcı harp gemileri, harp gemilerinin iş ve hizmetlerini kolaylaştıran gemilerdir. Bu gemiler harp gemisi filosunu teşkil eden vurucu gemilerin ve genel olarak deniz filosunun hizmetlerine tahsis edilmişlerdir. Hukuk açısından bunlar özel sektör gemileri olup, devlet tarafından kiralanmış ve kamu hizmeti ile görevlendirilmişlerdir ve düşman filosunun saldırısına maruz kalabilirler. Bu kategoriye dahil diğer gemiler, genellikle bir devlet başkanının ya da diplomatik görevi olan bir kimsenin hizmetine verilen, ya da onları taşıyan gemilerdir. Bütün bu gemiler, kıyasal devletin yargı yetkisi ya da herhangi bir müdahalesinden korunurlar. Şöyle ki; asker, cephane, yiyecek taşıma için gemi kiralanması halinde, Devletler Hukukunun yerleşmiş prensibine göre; bu gemilerin de harp gemilerinin avantaj ve imtiyazlarından faydalanmaları şeklindedir.

Yardımcı harp gemileri genellikle şunlardır :

—Doğrudan doğruya harp gemilerine yardıma gelen gemiler: Asker, cephane, yiyecek, tamirat malzemesi, haberleşme malzemesi taşırlar, kontrol ve teftiş hizmeti görürler, mayın tarar veya döşerler, eczane hizmeti görürler, balık avlarlar, vb.

—Devlet Başkanlarının ya da diplomatik ajanların hizmetlerine tahsis edilen gemiler: Bu hizmetleri gören gemiler de harp gemilerine tanınan dokunulmazlıklardan yararlanırlar. Çünkü bu gemiler, deniz harp filosu listesine dahildirler. Ancak silahlandırılmamışlardır. Dolayısıyla, doğrudan doğruya, haberleşmeye katılamazlar. Devleti temsil ederler, görevleri askeri çevreye ilişkindir, askeri elemanlar tarafından sevk ve idare edilirler.

#### **b. Harp Gemilerine Yardımcı Olmayan ya da Bunlara Benzetilmemiş Olan Devlet Gemileri**

Bu kategoride, genel olarak ticari olmayan bir devlet hizmetine ayrılmış gemilerle, Devletle ilgili ticari bir hizmete ayrılmış gemiler ayrımı yapılır. Bu gemiler şunlardır:

---

<sup>33</sup> Annotated Supplement To The Commander's Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy), s.2-4.

Devletlerin sayılamayacak kadar çok kamu hizmeti görevi vardır. Bu görevleri yerine getirebilmek için de sayısız imkânlardan faydalanırlar. Denizle ilgili bazı hizmetlerin yapılabilmesi için de, görevi harp ve ticaret gemilerinin görevinden ayrı bir devlet hizmeti olan gemileri işletmek zorundadır. Günümüzde, kamu hizmetleri günden güne ağırlık kazanan bir seyir takip etmektedir. Devlet bu hizmetin aksamadan, sürekli bir şekilde yürütülebilmesini sağlamaya mecburdur. Bahse konu kamu hizmetlerinin yürütülmesinde kullanılan gemiler vardır. Bu anlamda devletin kullandığı ve kamu hizmeti yapan gemiler ise şunlardır:

— Kontrol ve gözetleme ile görevlendirilmiş gemiler,

— Asli görevleri deniz kirliliğini gidermek, çöp toplamak vs... gibi kalıntıları yok etmek, buzları kırmak olan gemiler.

Sayılan bu gemiler, kamu işlerinin zamanında ve gereği gibi yerine getirilmesini sağlamayı amaç edinmişlerdir.<sup>34</sup>

Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonu tarafından hazırlanıp 1958 Cenevre toplantısında kabul edilen Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin<sup>35</sup>, üçüncü fasıl altında toplanan hükümleri, bu gemileri, ticari maksatla çalıştırılan gemilerden ayırmıştır. 22 inci maddede yer alan hüküm bunu açıkça belirtmiştir. Bu maddenin (A) faslında ve 18 inci maddede yer alan kuralların bu gemilere uygulanamayacağı, bu andlaşmanın diğer maddelerinde yer alan istisnai durumlar dışında hiçbir uluslararası kural ve teamülün bu gemilerin faydalanacakları dokunulmazlıkları ortadan kaldırmayacağı, belirtilmiştir. Ancak düşmanca davranışlar karşısında ya da kıyasal devlet tarafından belirtilen nizamla uyumlamak gibi hallerde, bu gemilere uygulanan dokunulmazlık ortadan kalkacaktır.

<sup>34</sup> Devlet, gemilerin çalıştırılmasında bilimsel bir gaye takip edebilir. Okul gemileri, okyanuslarla ilgili incelemeler yapan gemiler, meteorolojik hizmetler gören gemiler, bu maksada tahsis edilmiş olan gemilerdir. Genel kamu yararı için, mesela dini araştırmalar ya da insancıl araştırmalar yapmak üzere görevlendirilmiş gemiler de bu kategoriye girerler. Bu kategoriye giren gemilerin devletin silahlı kuvvetini temsil yetkisi yoktur. Ancak bu gemiler harp gemilerine tanınan dokunulmazlıklardan yararlanmaktadırlar.

<sup>35</sup> 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden biri olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 29 Nisan 1958 tarihinde Cenevre'de imzalandı, 10 Eylül 1964'de yürürlüğe girdi. Türkiye, bu sözleşmeye taraf değildir. 4 Ana Sözleşmeden oluşan 1958 Cenevre Sözleşmeleri, yerini 10 Aralık 1982'de imzalanan BM Deniz Hukuku Sözleşmesine bırakmıştır.

(Aslan, GÜNDÜZ, Milletlerarası Hukuk - Temel Belgeler Örnek Kararlar, Betaş Yayınları, İstanbul, 2000)

### **c. Askeri Hastane Gemileri**

Bu gemiler, silahlı kuvvetlerin kullandıkları diğer gemiler arasında yer alırlar. Hastaların, yaralıların ve deniz kazasına maruz kalanların taşınmasına tahsis edilmiş gemilerdir.<sup>36</sup> Yetkili makamlarca verilmiş tanıtıcı belgeler taşımak zorundadırlar. Başka hiçbir askeri maksat için kullanılamazlar.

Bu gemiler de zapt ve müsadere edilemezler. Ancak, bayrağını taşıdıkları ve tarafsız olan ülkelerinin muvafakati ile düşman devletlerden birinin hizmetinde çalışmaları halinde, bu kural uygulanmaz.

Bu gemilerin ayırıcı işaretleri olmalıdır. Ayrıca, bir ekipman ve özel bir düzenleme ile idare edilmelidirler. Ait oldukları ülkenin bayrağını, çekmek zorundadırlar. Bu bayrak, Ülkemiz için kırmızı aylı, Hristiyan ülkeler için kırmızı haçlı, İran için kırmızı aslanlı ve güneşli bir bayraktır. Askeri Hastane Gemilerinin, bordaları beyaz ve kırmızı renklerle boyanmış olmalıdır.

1907 tarihinde Türk ve İran delegasyonları, Kızılay, aslan ve güneş işaretlerini muhafaza edeceklerini konferansta bildirmişlerdir. Karşılıklı olarak; Kızılay, Kızılhaç, aslan ve güneş işaretlerinin ihlal edilemeyeceğini karar altına almışlardır.<sup>37</sup>

## **4. Harp Gemilerinin Ticaret Gemilerine Refakat Etmesi**

Harp gemilerinin ticaret gemilerine refakat etmesi hususunu barış zamanını ve harp zamanını ayırarak incelemek gerektiği düşünülmektedir.

### **a. Barış Zamanı**

Harp gemileri, bayrağını taşıdığı devletin egemenliğini temsil ettiğinden, barış zamanında, bayrak devletin yetkili olduğu deniz alanlarında, aynı bayrağı taşıyan ticaret gemileri üzerinde devletin haiz olduğu tüm yetkileri kullanabilir. Ticaret gemilerinin Açık Denizler serbestilerini kullanmaları, bir baka devlet tarafından zor kullanılarak engellenmek istenirse, bayrak devleti harp gemileri, bu serbestilerin kullanılmasını sağlamak amacıyla ticaret gemilerine refakat edebilir ve gereğinde bu serbestilerin kullanılmasının sağlayacak ölçüde kuvvet kullanabilir. Bu tür bir eylemin hukuki esası, Birleşmiş Milletler Şartı'nın 51. maddesinde saklı tutulan

---

<sup>36</sup> AKIN, a.g.e., s.155.

<sup>37</sup> AKIN, a.g.e., s.156.

meşru müdafaa hakkıdır. Açık denizde bir harp gemisine yapılacak bir saldırı veya saldırı tehdidi, bayrak devletine yapılmış bir saldırı olarak değerlendirilir.

Açık Denizler serbestilerinin kullanılması, ticaret gemi ve uçakları gibi harp gemi ve uçakları için de bir hak olduğu için, ticaret gemilerinin harp gemilerinin refakatinde seyri, geçişi hukuka aykırı kılmaz; ulaştırma hakkını kullanan gemilere karşı zor kullanma eylemleri, diğerini meşru müdafaa durumuna sokan ilk hukuka aykırı eylem olarak değerlendirilir.

Ticaret gemisi, bir başka devletin Karasularında, zararsız geçiş rejimi çerçevesinde kıyı devletinin ülkesel egemenliğine tâbi olur. Kıyı devletinin barışına, düzenine, güvenliğine hâlel getirecek bir davranışta bulunma, özellikle ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına karşı kuvvet kullanma veya kullanma tehdidinde bulunma, harp gemisinin geçişini zararlı kılar ve kıyı devletine bu tür bir geçişi engelleme hakkını kazandırır. Ancak, aynı bayrağı taşıyan ticaret gemisine hukuka aykırı biçimde reddedilen geçiş hakkının kullanılmasını sağlama amacıyla harp gemisinin refakatine alınması, böylelikle bir başka devlet Karasularında bir gövde gösterisi yapılması durumu, birinci durumdan biraz farklıdır. Bunun meşru müdafaa hakkı çerçevesinde hukuka uygunluk kazanıp kazanmayacağı hususu açıklık kazanmamıştır. Çünkü zararsız geçiş kavramını düzenleyen andlaşmalarda, ne 1958 Cenevre K.B.B.S. nde ve ne de 1982 B.M.D.H.S. nde geçişin zararsızlığı konusunda kıyı devleti ile bayrak devleti arasında bir anlaşmazlık olduğunda, hangi devletin değerlendirilmesi uyarınca hareket edileceğini belirten açık bir hüküm yoktur.

Geçiş zararsız olmadıkça hak değildir, geçişin zararsızlığı tartışmalı olduğu sürece bunun hak olduğundan söz açılmayacağı için hakkın kullanılmasını sağlamak için kuvvet kullanmayı, hakkın kullanılarak teyidi, bir meşru müdafaa durumu olarak görmek güçleşir. Boğazlar dışında kalan Karasuları kesiminde ulaştırmanın yapılabileceği bir Açık Deniz kesimi vardır; bu nedenle, Karasularında zararsız geçiş hakkının kullanılmasını sağlamak amacıyla ticaret gemilerini bayrak devletinin harp gemilerinin refakatine almadan önce, sorunun diplomatik yollardan çözümlenmesine çalışılması, prensibe daha uygun olur. Açık Denizin bir kesimi ile Açık Denizin diğer bir kesimi arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda 1982 tarihli

B.M.D.H.S. zararsız geçiş rejiminden daha serbest bir rejim, transit geçiş rejimi ngrr ki, bu rejim çerçevesinde ticaret gemi ve uçakları gibi harp gemi ve uçaklarının geçişinin engellenemeyeceği hükme bağlanmıştır. Bu konumdaki boğazlardan transit geçiş hakkının hukuka aykırı biçimde reddi, bu hakkın kullanılmasını sağlayacak ölçüde kuvvet kullanmayı, meşru müdafaa hakkı çerçevesinde, meşru kılar.

### **b. Harp Zamanı**

Ticaret gemilerinin hukuka aykırı muameleye karşı konulması, bir harp durumunda da söz konusu olabilir. Hukuka aykırı eylemin giderilmesi kuvvet kullanmayı gerektiriyorsa, bu tür bir kuvvet kullanma eylemi, yine meşru müdafaa hakkına dayanılarak haklı gösterilebilir.

Harp edenlerin ticaret gemileri üzerinde kullanabilecekleri harp yetkileri saklı, Açık Denizler serbestlerinin kullanılması hakkının hukukun öngörmediği biçimde reddi uygulamalarına karşı ve yine, kıyı devleti tarafından yasaklanmış olmadıkça, tarafsız devlet Karasularından ve hatta harp eden devletler karasularından geçiş hakkının hukuka aykırı biçimde reddi uygulamaları karşısında, harp gemileri bayrağını taşıyan ticaret gemilerine refakat ederek hakkın kullanılmasını sağlayabilirler.

Bu hak saklı ve harp durumunda refakat, bundan farklı bir işlev de görebilir. Bir harp durumunda harp edenlerin, yabancı bayrak taşıyan ticaret gemileri üzerindeki yetkileri daha geniştir. Tarafsız devletler, harp edenlerin, tarafsız bayrak altında seyreden ticaret gemileri üzerinde harp yetkilerini, -durdurma, ziyaret, arama, zapt ve müsadere yetkilerini-, hukukun öngördüğü biçimde kullanmalarına rıza gösterme yükümü altındadırlar. Düşman ticaret gemileri de, arpışmayanlar için öngörülen güvenceden yararlanmak istiyorlarsa, harp yetkilerinin kullanılmasına karşı çıkmamaları gerekir.

Bir harp durumunda harp edenlerin, yabancı bayrak taşıyan ticaret gemileri üzerindeki yetkileri daha geniştir. Tarafsız devletler, harp edenlerin, tarafsız bayrak altında seyreden ticaret gemileri üzerinde harp yetkilerini, -durdurma, ziyaret, arama,

zabt ve müsadere yetkilerini-, hukukun öngördüğü biçimde kullanmalarına rıza gösterme yükümü altındadırlar.

Düşman ticaret gemisi ve içindeki düşman malı her zaman zabt ve müsadereye tâbidir. Tarafsız ticaret gemisi ve içindeki yükün zabt ve müsadereye tâbi olması, tarafsızlığa aykırı bir tutum içinde bulunulmasına bağlıdır. Tarafsız devlet, kendi ülke sınırları dışında bayrağını taşıyan geminin tarafsızlığa aykırı bir tutum içinde olup olmadığını kontrol etme yükümü altında değildir. Hatta kendi ülkesinden, harp edenlerin kullanımı için silâh, mühimmat ve silâhlı kuvvetler tarafından kullanılabilecek herhangi bir şeyin ihracını veya transit geçişini engelleme yükümü altında da değildir.

Tarafsız devlet ülkesinden harp edenlerle ticaret, hatta silâh ticareti, tarafsız devlete ait kaynakların harp edenin kullanımına bırakılması söz konusu olmadıkça, hukuka aykırı değildir. Bunun tek istisnası, harp edenlerden biri namına hazırlanmış gemilerdir. Geminin barış içinde olduğu bir devlete karşı düşmanca harekâta bulunma amacıyla seyredeceği veya düşmanca harekâta katılacağı inancını yaratan nedenlerin bulunması durumunda, tarafsız devlet, bunun yetkisine giren bir yerde donatılması veya silâhlandırılmasını önlemek için elindeki bütün imkânları kullanma ve bunun gibi, bu tür gemilerin harpte kullanılacak hale çevrilmeleri tamamen veya kısmen kendi yetkisine tâbi bir yerde gerçekleşmişse, bu yerlerden ayrılmalarını önlemek için aynı dikkati gösterme yükümü altındadır.

Refakat, tarafsız ticaret gemisinin kendi devletinin harp gemileriyle gerçekleştiriliyorsa, gemiyi aramadan muaf tutar. Bir başka tarafsız devletin harp gemilerinin refakatinde seyir, bu sonucu doğurmaz. Tarafsız veya düşman ticaret gemisinin düşman harp gemilerinin refakatinde seyretmesi, tek başına, harp yetkilerinin kullanılmasına kuvvet kullanarak karşı koyma anlamına gelir ve bu tür gemilere ateş açılmasını haklı kılar.

Tarafsız ticaret gemilerinin bayrağını taşıdığı devletin harp gemilerinin refakatine alınması, Birinci ve İkinci dünya harplerinde pek görülmemiştir. Ticaret gemilerinin hacmi ve ticari ilişkilerin karmaşıklığı, harp kaçağı listelerinin genişletilmesi ve kapalı bölgeler uygulamasıyla birleşince, tarafsız devletlerin bu

konuda sorumluluk yüklenmemelerine ve harp gemilerini bu amaca tahsis etmekten kaçınmalarına yol açmıştır.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> TOLUNER, “Uluslararası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları”, s.426–431.

## II NCİ BÖLÜM

### AÇIK DENİZLERDE, İÇ SULARDA, KARASULARINDA VE BOĞAZLARDAKİ HARP GEMİLERİNİN STATÜSÜ

#### A. HARP GEMİLERİNİN AÇIK DENİZLERDE BULUNMASI

Açık deniz hiçbir devletin ülkesine girmeyen bir uluslararası deniz alanıdır. Açık denizin tanımı gerek 1958 C.A.D.S. nde gerekse 1982 B.M.D.H.S. nde yapılmıştır.<sup>39</sup> 1958 C.A.D.S. (mad.1) açık denizi; bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları, olarak tanımlamaktadır.<sup>40</sup> 1982 B.M.D.H.S. (mad.86) ise; açık deniz alanının hangi deniz alanlarını içerdiğini belirtmede, yalnızca uygulanacak kuralları açısından bu alanı belirleme yolunu seçmiştir. 1982 B.M.D.H.S., münhasır ekonomik bölgenin ulusal yetki alanına mı yoksa açık deniz alanına mı girdiği konusunda herhangi bir açıklamada bulunmamaktadır. Bu çerçevede, açık deniz rejiminin uygulanacağı deniz alanı, iç sular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan deniz alanını kapsamaktadır. Ayrıca, açık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerektiği de, uluslararası deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeni ile ortaya çıkmaktadır.

Açık deniz bu özellikleri ile hiçbir devletin ülkesine girmeyen bir uluslararası deniz alanını oluşturmaktadır. Bu çerçevede açık deniz bütün devletlerin kıyı devleti ya da denize kıyısı olmayan devlet olsun yararlanmasına açık bir deniz alanı olup, burada temel kural serbestlik kuralıdır. Ancak, denizin serbestliği bu deniz alanı

---

<sup>39</sup> 1958 C.A.D.S., 29 Nisan 1958'de Cenevre'de imzalanmış olup, 30 Eylül 1962'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu sözleşmeye taraf değildir. 4 Ana Sözleşmeden oluşan 1958 Cenevre Sözleşmeleri, yerini 10 Aralık 1982'de imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine bırakmıştır. Cenevre'de 24 Şubat-27 Nisan 1958 tarihleri arasında toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonunun 1957 yılına kadar hazırladığı 73 maddelik projeyi incelemiş ve bu projede ele alınan 5 ayrı konu konferanstan her biri bir anlaşma şekline getirilmiş ve kabul edilmiştir. Andlaşmalar sırasıyla:

1) Karasuları ve bitişik bölge

2) Açık deniz genel rejimi

3) Açık deniz balıkçılığı ve açık denizde canlı kaynaklar

4) Kıt'a sahanlığı

5) Kıyısı olmayan devletlerin denizlerle irtibatı ile konuları hasredilmiştir.

Böylelikle "Karasuları ve Bitişik Bölgeye İlişkin Andlaşma" başlığı altında karasuları, zararsız geçiş ve bitişik bölge konularında oluşan 32 maddelik bir anlaşma şeklinde kabul edilmiştir.

([http://www.saemk.org/belge\\_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr](http://www.saemk.org/belge_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr) (03.07.2006))

<sup>40</sup> GÜNDÜZ, Aslan, "Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler Örnek Kararlar", Betaş Yayınları, İstanbul, 2000.

üzerinde hiçbir kuralın varolmayacağı anlamına da gelmemektedir. En başta, devletleri bu deniz alanında da kendi adlarına bir takım yetkilere sahip olduğu gözlenmektedir. Yine, devletler, bu deniz alanında bir takım yetkileri öteki devletlerle paylaşarak kullanma durumunda kalmaktadırlar.<sup>41</sup>

Harp gemileri açık denizlerde hareket ve operasyon özgürlüğüne sahiptirler. Harp gemileri için operasyon özgürlüğü kavramı; tatbikat, askeri denemeler, gizli haber alma, istihbarat toplamaya yönelik faaliyetler ve ordonat denetimiyle; ateş etme gibi işlemleri kapsamaktadır. Söz konusu bütün faaliyetler diğer ülkelerin haklarına saygı duyularak ve diğer gemilerle harp uçaklarının güvenlik unsurları dikkate alınarak yürütülmelidir.<sup>42</sup>

Harp gemilerine tanınan imtiyazlara karşılık olarak milletler topluluğunun uyguladığı bazı olumlu görevler de mevcuttur. Bugün bunların en önemlisi belki, tehlikede bulunan gemi ve uçaklara mümkün olan bütün yardımlarda bulunulmasıdır. Bu hususu teyit eden, 1982 B.M.D.H.S. de, her devlet gemilerine komuta eden subaylardan aşağıdaki hususları talep edeceğini beyan eden, prensibi tekrar etmiştir:

— Yardıma ihtiyaçları olduğu bildirildiği takdirde tehlike içinde bulunan bütün insanların kurtarılmasına mümkün olan en kısa sürede gitmek,

— Bir çatmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına ve yolcularına yardımda bulunmak ve mümkün olan hallerde, diğer gemiye kendi gemisinin ismini, sicil limanını ve uğrayacağı en yakın limanı bildirmek,

— Denizde, kaybolma tehlikesi içinde bulunan her insana yardımda bulunmak,

Birleşik Devletler Deniz Kuvvetleri Yönetmeliğinde de şu hususlar tanzim edilmiştir:

*“Hazır bulunan en büyük rütbeli subay, Birleşik Devletlerin ve Birleşik Devletlerle barış halinde bulunan yabancı devletlerin tehlike içinde bulunan gemi ve uçaklarına iktidarı dahilinde olan bütün yardımlarda bulunacaktır.” (Mad. 0629–1)*

---

<sup>41</sup> PAZARCI, a.g.e., s.298–300.

<sup>42</sup> Annotated Supplement To The Commander’s Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy), s.2–21.

*“Hazır bulunan en yüksek rütbeli subay tarafından kendisine yetki verildiği takdirde, Komutan umumi bir zaruret veya afet halinde, tehlikede bulunan insanlara veya gemilere, bu maksatla ayrılacak olan levazımatı verebilir.” (Mad. 1263–2)*

Harp gemilerinin başta gelen işlerinden biri, korsanlığın ortadan kaldırılmasıdır. Daha eski zamanlarda bütün devletler, deniz kuvvetlerinin bir hayli önemli kısmını, bu gayeye yönelmiş gayretlerde kullanırlardı. Korsanlık, uygar devletlerin yargı sahalarının dışında ve tanınmış herhangi bir yetkiye sahip olmaksızın açık denizlerde yapılan cebir hareketleri, olarak tarif edilebilir. Dar anlamda ise, korsanlık terimi yalnız, açık denizlerde diğer bir geminin personeline veya taşıdığı mallara karşı özel kişilere ait bir gemi tarafından işlenen yetkisiz cebir hareketleri için kullanılmaktadır. Bununla beraber daha geniş bir anlamda, denizde hukuka uygun olmayan bütün cebir hareketlerine denilebilmektedir. Örneğin; bir geminin tayfa veya yolcuları geminin otoritelerine karşı ayaklanır ve geminin idaresini, kendileri için kullanırlarsa, geniş anlamda bir korsanlık söz konusu olacaktır. Deniz ticareti üzerindeki tesiri dolayısıyla, korsanlığın ortadan kaldırılması bütün milletleri ilgilendirir. Korsan, hiçbir devletin bayrağının himayesinden faydalanamaz.

Normal olarak geçmişe ait bir şey saymakta olmamıza rağmen korsanlık, bugün de mevcut olabilir.<sup>43</sup> Geçmişten günümüze hala varolan korsanlığın mevcudiyetinin devam etmekte olduğunu ve hava yolculuğu sahasına da yayılmış olduğundan, deniz hukuku hakkındaki konferanslarda ve sözleşmelerde bu problem ele alınmış ve varılan sonuçlar yayınlanmıştır.

### **1. Aborda (Yanaşma) Hakkı**

Korsanlığın ortadan kaldırılması konusundaki görevlerini yerine getirebilmeleri için milletler topluluğu harp gemilerinin harpte olduğu gibi barışta da herhangi bir ülkeye ait ticaret gemilerine karşı uygulanabilecek olan, “aborda hakkı” denilen bir hakka sahip olduklarını kabul etmiş bulunmaktadır.

---

<sup>43</sup> 1958 Ekiminde Castro’nun idaresindeki asiler, uçuş halinde ticari bir uçağı ele geçirmek suretiyle bir korsanlık fiili işlemişlerdir. Bunun gibi, bilhassa Güney Çin Denizinde ve Orman Körfezinde olmak üzere, korsanlık olayları hala görülmektedir.

“Aborda hakkı” gereğince bir harp gemisi, açık denizlerde bir ticaret gemisine yanaştığı zaman, ticaret gemisinin sadece, genel usule uygun olarak hüviyet ve milliyetini belgelendirmesi istenir ki bu da, genel olarak bayrağını çekmesi ile olur. Harp gemisinin komutanı bu hüviyet ibrazı şekli ile tatmin olmayıp durumu diğer belgelerle araştırmak üzere gemiyi durdurduğu takdirde, bunu, riski kendisine ait olmak üzere yapar. Bu araştırma sırasında, haklı gerekçenin de belirtilmesi gerekir. Harp gemisinin komutanı, haklı gerekçesini gösteremediği takdirde, hükümetinin zararı tam olarak tazmin etmesi gerekecektir. Ayrıca gemi yabancı bir bayrak altında sefer yapmakta ise, denizlerin serbestliğinin bu yolda ihlali, hükümetinin başına, büyük bir dert olacağı unutulmamalıdır.

Korsanlık tehdit ve fiili, büyük nispette azalmış olmakla beraber, harp gemilerinin aborda hakkı muhafaza edilmiştir. Bu hakkın tam olarak kullanılması şu hallerde mümkündür:

— Devletlerin Andlaşma yoluyla özel olarak uyuşmaya varmış olmalarından doğan müdahale fiilleri,

— Bir geminin korsanlık yaptığından şüphelenilmesi,

— Bir geminin esir ticaretinde kullanılmakta olduğundan şüphelenmesi,

— Geminin, yabancı bir bayrak çekmiş veya bayrağını göstermeyi reddetmiş olmasına rağmen, gerçekte, harp gemisi ile aynı tabiiyette olması,

— Bir geminin balıkçılık, bir deniz altı kablosu veya boru hatlarına müdahalesi veya herhangi bir milli bayrağı kötüye kullanma ile ilgili bir devletler hukuku kuralını ihlal etmekte olduğundan şüphe edilmesi vb..<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> 26 Şubat 1959 da, USA Roy O. Hale (DER336) harp gemisinden bir subay ve asker gurubu, beş denizaltı kablosunun tahrip edilmiş olması hususunu araştırmak üzere Newfoundland’ın 120 mil açığında bir Sovyet Balıkçı gemisine çıkmıştı. Kablolardan beşinin de tahribi, gemiye çıkılmasından yetmiş iki saat önce meydana gelmişti. Hava gözlemi, balıkçı gemisinin bu tahrip olayı zamanında o bölgede çalışmış olduğunu tespit ediyordu. Araştırma gurubu, balıkçı gemisinde iyi karşılanmış ve araştırma subayı raporunda, derin deniz teçhizatı ile balıkçılıktan başka bir niyetin emaresi görülmediğini bildirmişti. Kısa bir araştırmadan sonra araştırma gurubu Hale gemisine dönmüş ve her iki gemi de kendi yollarına gitmişti. Birleşik Devletler harp gemisinden balıkçı gemisine çıkılmasını, 1884 de Paris’te imzalanan Deniz Altı Kablolarının Korunması Sözleşmesinin hükümlerine göre haklı göstermişti. Gerek Birleşik Devletler ve gerekse Sovyetler Birliği bu sözleşmeyi bağlayıcı saymaktadır. Anlatılan olayda; Sovyetler Birliği balıkçı gemisinin tahripten sorumlu olacağını ve Birleşik Devletler Deniz Kuvvetlerinin balıkçı gemisine çıkmaya hakkı olacağını inkâr etmiştir.

## 2. Açık Denizin Serbestliği Kuralı

Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık deniz hiçbir devletin ülkesine girmeyen bir uluslararası deniz alanını oluşturmaktadır. Bu anlamda, açık deniz bütün devletlerin kıyı devleti ya da denize kıyısı olmayan devlet olsun, yararlanmasına açık bir deniz alanı olup, burada temel kural, serbestlik kuralıdır. Ancak, denizin serbestliği bu deniz alanı üzerinde hiçbir kuralın varolmayacağı anlamına da gelmemelidir. En başta, devletlerin, bu deniz alanında da kendi adlarına bir takım yetkilere sahip olduğu söylenebilir. Kaldı ki, devletlerin bu deniz alanında sahip olduğu bir takım yetkileri, öteki devletlerle paylaşarak kullanma durumunda olacağı da unutulmamalıdır. 1982 B.M.D.H.S. nin 87 inci maddesine göre; “Açık denizlerin serbestliği, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, *inter alia*<sup>45</sup>, aşağıdakileri kapsar:

- Seyrüsefer serbestîsi;
- Açık deniz üzerinden uçuş serbestîsi;
- VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestîsi;
- VI. Kısım saklı kalmak şartıyla, suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestîsi;
- 2. Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlanma serbestîsi;
- VI. ve XIII. Kısımlar saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestîsi.

Bu serbestiler bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin

---

Birleşik Devletler de Sovyetler Birliğinin, iddialarını reddetmiş ve Sözleşmenin, açık denizlerin dibindeki kablolarla müdahalede bulunduğu ve zarar verdiğinden şüphe edilen diğer gemilerin resmi vesikalarının harp gemileri tarafından tetkik edilmesine yetki verdiğini belirtmiştir. Bu olayda aborda hakkı kullanılmıştır. Burada, karşılıklı olarak bağlayıcı olan bir sözleşme ile tanınan bir yetkiden doğan bir hareket söz konusudur. Esasen, uluslararası kablolar veya borulara müdahaleyi önlemek üzere, harp gemisinin bu gibi hallerde harekete geçmeye hazır olması gerekir ki, dünya topluluğunun menfaatlerinin korunması için böyle bir hareket beklenen bir hareket olacaktır.

Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s. 103–105.

<sup>45</sup> Diğer şeyler arasında, diğerlerinin arasında (ing. among other things) anlamına gelir.

olarak işbu Sözleşme ile tanınmış olan haklar, gerektiği şekilde göz önünde bulundurularak, kullanacaktır.”<sup>46</sup>

Kıyı devletinin barışına, düzenine, güvenliğine hanel getirecek bir davranışta bulunma, özellikle ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına karşı kuvvet kullanma veya kullanma tehdidinde bulunma, harp gemisinin geçişini zararlı kılar ve kıyı devletine bu tür bir geçiş engellemenin hakkını kazandırır. Ancak, aynı bayrağı taşıyan ticaret gemisine hukuka aykırı biçimde reddedilen geçiş hakkının kullanılmasını sağlama amacıyla harp gemisinin refakatine alınması, böylelikle bir başka devlet Karasularında bir gövde gösterisi yapılması durumu, biraz farklıdır. Bu durumun hukuka uygunluk kazanıp kazanmayacağı hususu açıklık kazanmamıştır. Çünkü zararsız geçiş kavramını düzenleyen antlaşmalarda, ne 1958 tarihli Cenevre K.B.B.S. nde ve ne de 1982 B.M.D.H.S. nde geçişin zararsızlığı konusunda kıyı devleti ile bayrak devleti arasında bir anlaşmazlık olduğunda, uyuşmazlığın giderilmesi konusunda bir hüküm yoktur.

Bu sorunla dolaylı biçimde ilgili tek uluslararası yargı, Uluslararası Adalet Divanı’nın<sup>47</sup> İngiltere ile Arnavutluk arasındaki Korfu Boğazı Davası’nda<sup>48</sup> vermiş olduğu 09 Nisan 1949 tarihli yargıdır. Bu davada Divan, Açık Denizin bir kesimi ile Açık Denizin diğer bir kesimi arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan bir Boğaz olan Korfu Boğazı’nda, Arnavutluk Hükümeti’nin barış zamanında harp gemilerinin geçişini önceden izin alma şartına bağlamış olmasını uluslararası hukuka aykırı bulduğu için, izin almaksızın geçen İngiliz harp gemilerine Arnavutluk kıyısından

---

<sup>46</sup> PAZARCI, a.g.e., s.342–345.

<sup>47</sup> Uluslararası Adalet Divanı, BM’nin başlıca yargı organıdır. U.A.D. nin merkezi Hollanda’nın Lahey kentindedir. Genel Kurul ve Güvenlik Konseyi’nden seçilen 15 yargıçtan oluşur. Yargıçlar değişik ülkelerden seçilir, böylece dünyadaki değişik hukuk sistemlerinin temsil edilmesi sağlanmaya çalışılır. Divanın yetki alanı, bir uluslararası uyuşmazlıkta taraf olan ülkelerin kendisine getirdikleri davalar ile BM Antlaşması’nda ya da yürürlükteki uluslararası antlaşmalarda özellikle öngörülmüş konuları içine alır. U.A.D. Statüsü, BM Antlaşması’nın (BM Şartı) ayrılmaz bir parçasıdır ve Divanın çalışma esaslarını belirler.

<http://www.belgenet.com/arsiv/sozlesme/adivan.html> (06.07.2006)

<sup>48</sup> Arnavutluk karasularında seyretmekte olan İngiliz gemilerinin mayınlara çarpması sonucu, İngiliz gemileri büyük zarar görmüştür. Bunun üzerine İngiltere olayı U.A.D.’na götürmüştür. U.A.D. konuyu incelemiş ve Arnavutluk’un sorumlu olduğuna karar vermiştir. Davadan çıkan sonuca göre; ülke sınırları dışında ortaya çıkan kirliliğin yol açtığı zararlardan, kirliliğe neden olan ülke sorumludur. Ortaya çıkan kirlilik nedeni ile zarara uğrayan ülke, diğer ülkelerden zararının giderilmesini ve onarılmasını isteme hakkına sahip olacaktır.

KILIÇ, Selim, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 2.

ateş açılması üzerine İngiliz gemilerinin yeniden ateş açıldığında karşılık vermeye hazır bir durumda Boğazdan geçişini, geçişle güdülen amacın yalnız geçiş hakkını kullanmak değil ve fakat yeniden ateş açılmasını engellemek için bir kuvvet gösterisinde bulunmak olduğunu kabul ettiği halde, hukuka aykırı bulmamıştır. Bu biçimdeki bir geçişe hukuka uygunluk kazandıran esas önleyici neden meşru müdafaa hakkıdır.

Geçiş zararsız olmadıkça hak değildir, geçişin zararsızlığı tartışmalı olduğu sürece bunun hak olduğundan söz açılmayacağı için hakkın kullanılmasını sağlamak için kuvvet kullanmayı, hakkın kullanılarak teyidi, bir meşru müdafaa durumu olarak görmek, güçleşir. Boğazlar dışında kalan Karasuları kesiminde ulaştırmanın yapılabileceği bir açık deniz kesimi vardır; bu nedenle, Karasularında zararsız geçiş hakkının kullanılmasını sağlamak amacıyla ticaret gemilerini bayrak devletinin harp gemilerinin refakatine almadan önce, sorunun diplomatik yollardan çözümlenmesine çalışılması, prensibe daha uygun olur. Divan yargısında söz konusu edilen açık denizin bir kesimi ile açık denizin diğer bir kesimi arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda ise 1982 tarihli antlaşma zararsız geçiş rejiminden daha serbest bir rejim, transit geçiş rejimi öngörür ki, bu rejim çerçevesinde harp gemi ve uçaklarının geçişinin engellenemeyeceği hükme bağlanmıştır.

Bugün açık denizlerin serbestliği kuralı barış zamanında, özellikle deniz ulaşımı, açık deniz üzerindeki hava sahasında hava ulaşımı, balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması, bilimsel araştırma, kablo ve boru döşenmesi ile bu alanda yapay ada ya da tesisler kurma konularında bütün devletlerin denize kıyısı olsun ya da olmasın eşit koşullarda yararlanabileceğini ön görmektedir.

Açık denizin serbestliği kuralı, deniz ulaşımı konusunda, özellikle bütün devletlerin bayraklarını taşıyan gemilerin açık denizde serbestçe seyredebileceğini belirtmektedir. Hiçbir Andlaşmada herhangi bir yasaklama da ön görülmemiştir. Bir devletin gemileri açık denizde su yüzünden ya da su altından seyretme hakkına sahip bulunmaktadır. Kaldı ki, deniz altılar açık denizde su altında seyretme hakkına sahiptir. Açık denizin serbestliği kuralına 1982 B.M.D.H.S. nin 88 inci maddesi ile genel nitelikli bir kısıtlayıcı koşulun eklendiği görülmektedir. Söz konusu hüküm, açık denizin barışçıl amaçlara ayrıldığını bildirmektedir. Her ne kadar bu hükmün anlamı tam bir açıklık kazanmamış ise de, devletlerin açık denizlerden askeri

amaçlarla yararlanmaları konusunda kısıtlayıcı bir hüküm niteliği taşıdığı ortadadır. Bütün sorun “ barışçıl amaçlar ” teriminden bir hukuksal terim olarak ne anlaşılması gerektiğidir. Eğer “ barışçıl ” terimi en geniş anlamda yorumlanırsa, askeri olan tüm faaliyetlerin açık denizde yasaklanması gerekecektir. “ Barışçıl ” teriminde yalnızca saldırgan olmayan askeri faaliyetler anlaşılırsa, o zaman savunma amaçlı askeri faaliyetlerin bu hüküm ile yasaklanması söz konusu olmayacaktır. Zira bugün bütün devletler savunma amaçlı askeri manevralarını açık deniz ve onun üzerinde yer alan hava sahasında herhangi bir öze ilişkin protesto ile karşılaşmadan gerçekleştirebilmektedir. Ancak, söz konusu hükmün, örneğin açık denize nükleer silahlar yerleştirmesini ya da nükleer silahların denenmesini yasakladığı ileri sürülmektedir.<sup>49</sup> Sonuç olarak, zorlama bir ifadeyle, “barışçıl” teriminden anlamamız gereken, savunma amaçlı faaliyetler olacaktır.

### **3. Devletlerin Açık Denizde Kendi Adlarına Sahip Olduğu Yetkileri**

Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez. Denizde kıyısı olsun veya olmasın her Devlet kendi bayrağını taşıyan gemileri açık denizde seyrettirme hakkına sahiptir. Kıyı Devletleri ile aynı şekilde açık deniz hürriyetine sahip olmak için denize kıyısı olmayan Devletler açık denize serbestçe geçiş yapabilmelidir.

Deniz ile kıyısı olmayan bir Devlet arasında yer alan Devletler, uluslararası sözleşmelere taraf olmakla beraber, transit geçme hürriyeti ve limanlarda eşit muamele görme ile ilgili bütün meseleleri kıyısı olmayan Devletle karşılıklı anlaşma halinde ve kıyı Devletinin veya transit geçilecek Devletin haklarını ve kıyısı olmayan Devletin özel şartlarını dikkate alarak halletmelidirler.<sup>50</sup>

Her devletin ulusal yetkileri altında bulunan gemiler üzerinde, açık denizde yetkili olması kabul edilmektedir. Bu kurala “ Bayrak Kanunu ” adı verilmektedir. Ancak, bir kıyı devletinin ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında bir yabancı devlet tabiiyetinde bulunan gemi daha sonra açık denize kaçsa bile, kıyı devletince izlenerek açık denizde yakalanması ve gerekli cezaya çarptırılması da uluslararası

---

<sup>49</sup> PAZARCI, a.g.e., s.345–347.

<sup>50</sup> [http://www.saemk.org/belge\\_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr](http://www.saemk.org/belge_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr) (07.05.2006).

hukukta kabul edilmektedir. Kıyı devletlerinin bu hakkına da izleme hakkı adı verilmektedir.

#### **a. Bayrak Kanunu**

Bayrak Kanununa göre; açık denizde seyreden bir gemi üzerinde, kural olarak, yalnızca bağlı bulunduğu devletin yetkileri geçerli olmaktadır. Buna karşılık, açık denizdeki bir gemi üzerinde, bir yabancı devletin herhangi bir yetki kullanması söz konusu değildir.

Gemiler, bayrağını taşımaya yetkili oldukları Devletin tabiiyetini haizdir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın olması gerekir; özellikle Devlet, idari, teknik ve sosyal meselelerde bayrağını taşıyan gemi üzerinde etkin şekilde yetki ve kontrol icra etmelidir. Her bir Devlet, bayrağını çekme hakkı bahsettiği gemilere o amaçla belgeler verir. Gemiler sadece bir Devletin bayrağı altında seyrederek ve istisnai durumlar hariç, açık denizde münhasıran kendi yargı yetkisine tabidirler. Bir gemi gerçek bir mülkiyet devri veya tescil yeri değişikliği hali dışında bir yolculuk esnasında veya bir uğrak limanda bayrağını değiştiremez. 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.<sup>51</sup>

Bayrak Kanunu çerçevesinde bir devletin tabiiyetliğine sahip olacak gemilerin hangi koşulları yerine getirmesi gerektiğine yetkili yine bu bayrak devletidir. Bir devletin uyuğunda bulunan açık denizdeki gemiler üzerinde ortaya çıkacak her türlü olayın bayrak devletinin ülkesinde olmuş gibi ve bayrak devletinin kanunlarına göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylece, açık denizde seyreden bir gemi üzerinde ceza, yönetim ve hukuk davalarına konu olacak her eylem ya da işlem bayrak devletinin yetkisi altında bulunmaktadır. Yine, bayrak devleti gemi kaptanı ve öteki görevliler üzerinde de ulusal hukukuna göre gerekli yetkilerini kullanmaktadır. Uluslararası örgütlerin de, resmi hizmetleri çerçevesinde, kendi bayraklarını taşıyan gemilere sahip olabilecekleri kabul edilmektedir.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> [http://www.saemk.org/belge\\_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr](http://www.saemk.org/belge_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr) (09.06.2006).

<sup>52</sup> BOZKURT, Enver, “**Türkiye’nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı**”, Genişletilmiş 2.Baskı, Ankara, 1999, Nobel Yayın Dağıtım Ltd.şti., s.153.

Harp gemileri, bayrağını taşıdığı devletin egemenliğini temsil eder. Bu nedenle, barış zamanında, bayrak devletin yetkili olduğu deniz alanlarında, aynı bayrağı taşıyan ticaret gemileri üzerinde devletin haiz olduğu tüm yetkileri kullanabilir.<sup>53</sup>

Sonuç olarak her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanmalıdır. Özellikle de;

a) Küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeleyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutmalıdır,

b) Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabitleri ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanmalıdır,

Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde güvenliği sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri de almalıdır;

- a) Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği;
- b) Uygulanabilir uluslararası metinleri göz önüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;
- c) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi;

Bu tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları kapsamalıdır;

a) Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sörveyörü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrüsefer güvenliği gerektirdiği seyrüsefer araç ve gereçlerinin bulunması;

b) Her geminin, özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinelerin kullanılması konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabitlere tevdi edilmiş olması ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinelerine ve donanımına göre yeter sayıda bulunmaları;

c) Kaptanın, gemi zabitlerinin, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın, denizde can kurtarmaya, çatmaların önlenmesine, kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve

---

<sup>53</sup> TOLUNER, Sevin, “Uluslararası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları”, Beta Basım A.Ş., 1.Baskı-Kasım 2000-İstanbul, s.425-426.

kontrol altına alınmasına ve radyo komünikasyon hizmetlerinin idamesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri.<sup>54</sup>

Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devlet, olayları bayrak devletine rapor edebilir. Böyle bir rapor alan bayrak devleti konuyu soruşturmalı ve gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri almalıdır.

Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına malolan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan 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 emretmelidir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde de bulunmalıdır.<sup>55</sup>

#### **b. İzleme Hakkı**

Bir yabancı gemi bir kıyı devletinin egemen yetkiler kullandığı sularda kanunlarına aykırı davrandıktan sonra açık denize kaçarsa, kıyı devletinin kamu hizmetindeki devlet gemileriyle söz konusu gemiyi açık denizde de izleyerek gerekli kanuni işlemleri yapma yetkisi vardır. Kıyı devletlerinin bu yetkisi uluslararası hukukta “ İzleme Hakkı ” diye anılan bir hakka dayanmaktadır.

Geleneksel olarak izleme hakkı, yabancı gemilerin bir kıyı devletinin iç suları, karasuları ya da bitişik bölgesinde bulundukları sırada işledikleri suçlar için tanınan bir hak niteliğinde idi. Ancak, 1982 B.M.D.H.S. ile kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge ve bu deniz alanlarında kurulu tesisler etrafında ilan verilen güvenlik kordonları içinde söz konusu deniz alanlarında ilişkin kanunlara aykırı davranışlar için de kıyı devletine izleme hakkı tanındığı görülmektedir (mad. 111/2). Yine, 1982 B.M.D.H.S.’ de kabul edilen takımda suları içindeki yasalara aykırı

---

<sup>54</sup> Ülkeler, bahsedilen bu tedbirleri alırken, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riyeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak yükümlülüğündedir.

<sup>55</sup> BOZKURT, a.g.e., s.155.

davranışlar da kıyı devletinin izleme hakkının kapsamı içine girmektedir (mad.111/1).<sup>56</sup>

Sahildar devletin yetkili makamları, bu devletin kanunlarına ve kurallarına aykırı hareket ettiğine ilişkin yeterli kanıya sahip oldukları takdirde bir yabancı geminin izlenmesine girişebilirler. Bu izleme, yabancı gemi veya bunun araçlarından birini izleyen devletin iç sularında, takımadada sularında, karasularında veya bitişik bölgesinde iken başlamalıdır ve karasularının veya bitişik bölgenin ötesinde, ancak kesintiye uğramamak şartıyla devam edebilir. Karasularında veya bitişik bölgede seyreden bir yabancı gemiye dur emrini veren geminin, yabancı geminin dur emrini aldığı zaman bulunduğu sular içerisinde bulunması zorunlu değildir. Yabancı gemi bitişik bölgede bulunuyorsa, izlemeye ancak, bu bitişik bölgenin tesisini gerektiren korunma amaçlarının ihlali halinde girişilebilir.

Kesintisiz izleme hakkı, kıt'a sahanlığı üzerindeki tesisleri çevreleyen güvenlik bölgeleri de dâhil olmak üzere münhasır ekonomik bölgede veya kıt'a sahanlığında, sahildar devletin işbu Sözleşme uyarınca uygulanabilir kanun ve kurallara aykırılık halinde, aykırılığın zikredilen alanlarda meydana gelmiş olması şartı ile mutatis mutandis<sup>57</sup> uygulanacaktır. İzleme hakkı, izlenen geminin kendi devletin karasularına veya üçüncü bir devletin karasularına girmesi ile sona erer. İzleme ancak, izleyen gemi, 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 getirdiği takdirde, başlamış kabul edilir. İzleme ancak, gözle görülür veya kulakla işitilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlayabilir; bu işaret, yabancı gemiye görebileceği veya işitebileceği bir mesafeden verilir.<sup>58</sup>

Bir devletin yetkisine dâhil bir yerde tutuklanmış ve yetkili makamlarca soruşturma açılmak üzere o devletin bir limanına götürülmekte olan bir geminin ve

---

<sup>56</sup> PAZARCI, a.g.e., s.390–395.

<sup>57</sup> Hukuki bir terim olarak, sözleşmelerde çok kullanılır. Bir hükmün benzer bir durumda kullanılması gerektiğinde, söz konusu durumun zorunlu kıldığı değişiklikler yapılmış olarak uygulanacağını belirtir.

<sup>58</sup> İzleme hakkı, ancak harp gemileri veya askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kıldıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir.

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 istenemez. İzlemenin haklı gösterilmediği şartlarda, karasuları dışında durdurulmuş veya tutuklanmış bir geminin bu yüzden maruz kalması muhtemel her türlü kayıp veya zararı tazmin edilecektir.<sup>59</sup>

Sonuç olarak izleme hakkının kullanılabilmesi için birkaç şart vardır. Bu şartları şöyle sıralayabiliriz:

En başta; iç sular, karasuları ya da takımda sularındaki yasalara aykırı davranışlar için bu deniz alanlarının herhangi birinde bulunan kıyı devletinin görevli gemisinin yabancı geminin bu alanlarda bulunduğu sırada izlemeyi başlatması gerekmektedir. Bir kıyı devletinin bitişik bölge ya da münhasır ekonomik bölgede bulunan bir yabancı gemiyi izlemesi ise, ancak bu deniz alanlarıyla ilgili kanunların çiğnenmesi durumunda söz konusu olabilmektedir. Başka bir deyişle, bir yabancı geminin iç sular ya da karasuları ile ilgili olarak izlenmeye bitişik bölgede ya da münhasır ekonomik bölgede bulunduğu sırada başlaması imkânı yoktur. Ancak, bir yabancı geminin bir deniz alanı içinde bulunduğu sırada o konudaki izlemenin başlaması izleyecek geminin de o anda aynı deniz alanı içinde bulunmasını gerektirmemektedir. Örneğin, açık denizde ya da münhasır ekonomik bölgede ya da bitişik bölgede bulunan kıyı devleti gemisinin iç sular, karasuları ya da takımda sularında suç işleyen bir yabancı gemiye, dur emri vermek suretiyle izlemeyi başlatması olanağı vardır. Yine, iç sular, karasuları ya da takımda sularında bulunan kıyı devleti gemisinin bitişik bölgede ya da münhasır ekonomik bölgede bulunan ve suç işleyen bir yabancı gemiye dur emrini vererek izlemeyi başlatması olanağı vardır. Şuçu işleyen yabancı gemiye suçu işlediği deniz alanında iken, onun tarafından görülebilir ya da ıvıtılebilir biçimde ve uzaklıktan, dur emrinin verilmesi olmaktadır. Bu izlemenin kesintisiz yerine getirilmesidir. İzlemenin kesilmesi, izlenen geminin karanlık, sis, fırtına gibi doğal etkenlere ya da sürat farkı gibi teknik etkenlere bağılı olarak izini kaybettirmesi biçiminde gerçekleşebilecektir. Yine,

---

<sup>59</sup> BOZKURT, Enver, “**Türkiye’nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı**”, Geniştirilmiş 2.Baskı, Ankara, 1999, Nobel Yayın Dağıtım Ltd.Şti., s.160.

izlenen geminin bayrak devletinin ya da bir üçüncü devletin karasularına girmesi durumunda izleme kesilmiş olmaktadır. Bu izlemenin kıyı devletinin ya harp gemileri ya da askeri uçaklarıyla ya da izlemeye yetkili kamu hizmeti ile görevli oldukları işaretlerle belirtilen devlet gemileri ve uçakları ile yerine getirilmesidir. İzlemenin kıyı devletinin bir uçağı ile başlaması durumunda, bir başka uçağın ya da geminin izleme yerine gelerek görevi sürdürmesi olanağı vardır.<sup>60</sup>

## **B. HARP GEMİLERİNİN BİR DEVLETİN İÇ SULARINDA BULUNMASI**

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden biri olan Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi<sup>61</sup> ise 29 Nisan 1958 tarihinde Cenevre'de imzalanmış ve 10 Eylül 1964'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu sözleşmeye taraf değildir.<sup>62</sup> 4 Ana Sözleşmeden oluşan 1958 Cenevre Sözleşmelerinden biri olan 1958 Cenevre K.B.B.S. (mad.5/1) ve 1982 B.M.D.H.S. (mad.8/1) nde iç sular; karasularının başladığı esas çizginin (hattın ) berisinde kalan sular olarak belirtilmektedir.

Deniz hukukunda “esas çizgi”, genellikle, suların en alçak olduğu zamandaki coğrafi kıyı çizgisine eşit olup, buna “normal esas çizgi” adı verilmektedir. Uluslararası Adalet Divanında, İngiltere ile Norveç arasındaki **balıkçılık davası**’na ilişkin 18.12.1951 tarihli kararında, bir devletin kıyı çizgisinin suların en alçak olduğu zamana göre belirlenmesinin uygulamada genellikle kabul edilebilir bir ölçüt olduğu bildirilmektedir. Ancak, uygulanan uluslararası hukuk kimi durumlarda çizginin coğrafi kıyı çizgisinden ayrılmasına izin vermektedir. Bu durumda esas çizgi, coğrafi kıyı çizgisinin üzerinde saptanan birkaç uç noktanın bir düz çizgi ile birleştirilmesinden oluşmaktadır ki, buna “düz esas” adı verilmektedir. Uluslararası Adalet Divanı, İngiltere ve Norveç arasındaki **balıkçılık davası**’na ilişkin 18.12.1951 tarihli kararında, coğrafyanın belirlediği gerçeklerden kaynaklanan “düz esas çizgi” yönteminin, yalnızca suların çekildiği zaman açığa çıkan yükseltiler, çok derin girintili çıkıntılı ya da kıyıya yakın takımadaların bulunduğu kıyılar ve körfezler bulunan yerlerde uygulanmasını uluslararası hukuka uygun bulmaktadır.

---

<sup>60</sup> PAZARCI, a.g.e., s.395–400.

<sup>61</sup> Cenevre Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi bundan sonra kısaca metin içinde Cenevre K.B.B.S. olarak kullanılacaktır.

<sup>62</sup> GÜNDÜZ, a.g.e., s.51

Yine gerek 1958 Cenevre K.B.B.S. gerek 1982 B.M.D.H.S. aşağıdaki coğrafi öğelerin varolduğı durumlarda, bir takım koşullara bağılı olarak, düz esas çizgi yöntemine başvurulabileceğini kabul etmektedir:

- Mercan adaları ya da serpiştirilmiş kayalıklara sahip adalar,
- Akarsu ağızları,
- Körfezler,
- Limanlar,
- Sular çekildiğı zaman ortaya çıkan yükseltiiler,
- Çok girintili ve çıkıntılı kıyılar,
- Kıyıya çok yakın takımadalar,
- Doğal özellikler nedeniyle kıyı çizgisiniz çok değışken olduğı yerler.

Bütün bu durumlarda esas çizgi olabildiğince en uç noktalarının birleştirilmesi ile elde edebildiğı için, bu esas çizgi ile kara ülkesi arasında kalan denizalanı iç suları oluşturmaktadır.<sup>63</sup>

Devletin karasuları hemen kara ile denizin birleştiğı yerden başlayacağı gibi, bazı hallerde daha ileriden geçirilecek bir çizgiden başlayabilir. Bu takdirde bu çizginin berisinde kalan sular, iç sular olmaktadır.<sup>64</sup>

İç sular terimine iç denizler, körfezler, limanlar ve demir yerleri (Roadsteads) girer.

**İç Denizler;** 1958 Cenevre Sözleşmesi'ne göre, iki kıyısı da aynı devlete ait ve genişliğı karasuları genişliğinin iki mislini geçmeyen bir boğaz ile açık denize bağılı olan denizlere denir. Bir boğazla açık denize bağılı bulunan iç denize örnek Azak denizi<sup>65</sup> gösterilebilir. Kara Deniz de bütün kıyıları Osmanlı Devleti'nin egemenliğı

---

<sup>63</sup> İlhan, LÜTEM, “**Deniz Hukukunda Gelişmeler, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı**”, Ankara, 1959, s.56–58.

<sup>64</sup> ÇELİK Edip F., “**Uluslararası Hukuk**”, 2.cilt, İstanbul 1982, s.76.

<sup>65</sup> Azak Denizi, Ukrayna'nın sınırları içinde denizin kocaman bir körfez oluşturmuş gibi şekillendirdiğı iç denizdir. Dünyanın en sığ denizidir. En derin yeri yalnızca 14 metredir. Kerç Boğazı ise, antik dönemde Kimmerios Bosporos olarak geçer. Azak Denizi'ni Karadeniz'e bağılayan su geçitidir. Batıda Kerç yarımadası (Ukrayna), doğuda Taman yarımadası (Rusya) arasında kabaca kuzeydoğı-güneybatı doğrultusunda yaklaşık 50 km boyunca uzanır.

altında olduğu zamanlar bir Türk İç deniziydi. Aksine iddialar olmasına rağmen, Marmara Denizi hukuki ve tarihi gerçekler nedeni ile bir Türk İç denizidir. Devletin ülkesine dâhil olan iç deniz üzerinde devlet, dilediğı biçimde hukuki düzenlemeler yapabilir. Deniz ulaştırma rejimini kendisi saptar. Sadece iki açık deniz olan Karadeniz ile Ege denizi arasında bulunan Marmara Denizi'nin, sırf bu özelliğinden dolayı, yabancı gemilerin geçişini tanzim etmek üzere, 1936 tarihli Montrö Andlaşmasıyla geçiş serbestliğini düzenleyen hükümler kabul edilmiştir.

**Körfezler;** körfezin “sahil suları rejimine dâhil olabilmesi, yani devlet ülkesinin bir parçasını teşkil edebilmesi için öncelikle, kıyılarının tek bir devletin kara ülkesi ile çevrilmiş olması gerekir. Bundan başka, körfezi meydana getiren deniz girintisinin, bu girinti ağzını sınırlandıran doğruyu çap olarak alan bir yarım daireninkine eşit veya ondan daha fazla bir yüz ölçümüne sahip bulunması gerekir”.

Yukarıda belirtilen ölçülere uygun körfezlere iç sular rejimi uygulanır. Ancak, burada hemen belirtmek gerekir ki, bazı "Tarihi Körfezler" olarak vasıflandırılan körfezlere de, yukarıdaki ölçüler söz konusu olmadığı halde, iç sular rejimi de uygulanabilmektedir. Türkiye'nin körfezlerinden İskenderun, İzmir, Edremit, Saroz ve Fethiye Körfezleri iç sular rejimine tabi, fakat Antalya Körfezi iç sular rejimine tabi değildir.

**Limanlar;** “gemilerin uğraması, durması, duraklaması, yükleme ve boşaltılması, yolcu bindirip indirilmesi gibi amaçlarla insanların geliştirdiğı deniz kısımları” olarak tanımlanabilir. Limanlar ve bunlara bağılı her türlü liman tesisleri üzerinde iç sular rejimi uygulanır. Devlet, istediğı limanları yabancı gemilere açabilir. Devletin, yabancı gemilere ve uluslararası ticarete açtığı limanları üzerinde, keyfi olarak tasarruflarda bulunmaması gerekir. Uluslararası ticarete açık bir limanın, devlet tarafından kapatılmasını gerektiren sebepler, başlıca sağlık, askeri ve siyasi olabilir. Uluslararası ticarete açık limanlar da devletler arasında bir fark gözetmeyecek biçimde uygulama yapılması gerekir.

**Demir Yerleri;** genellikle limanların açıklarına veya kıyılara yakın uygun yerlerde bulunan deniz kısımlarında da iç sular rejimi uygulanır.<sup>66</sup>

İç suların karakteri bariz bir şekilde karasulardan ayrılır. Bu ayrılığa paralel olarak gemilerin iç sulardaki hukukî rejimi de karasularındakine kıyasla bir değişiklik gösterir. Kıyısız devletin görev ve yetkilerinde aynı şekilde bir değişikliğe uğrar.

Devletler Hukukunda genel kural olarak, iç suların kıyısız devletin ülkesinin bir parçası olduğu kabul edilmektedir. Demek ki, koylar, körfezler, kapalı denizler gibi iç sularını teşkil eden deniz parçası kara ülkesinin bir uzantısı yani bir parçasıdır. Böylece karaların bittiği yerde, karasularının iç sınırlarına kadar uzanan ve kıyının bütün eğilimlerine göre uzayıp giden deniz parçası, iç suları teşkil eder.<sup>67</sup> Bu deniz parçasına; (iç sular = Eaux Interieures; İç denizler = Mers Interieres; Karasal deniz = Mers Littorolez; Milli Sular = Eaux Nationales; Deniz Ülkesi = Teritcine Martime) gibi adlar verilmektedir.

Karasuların iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi olarak tarif edilen iç sularda kıyısız devlet, kara ülkesi üzerinde sahip olduğu ve uyguladığı hak ve yetkileri bu deniz parçası üzerinde aynen uygulayamaz.

Karasuları Kanunumuzun<sup>68</sup> 4 ncü maddesinde: “Esas hatları kara tarafında kalan sular ve körfez suları Türk iç sularıdır”, demektedir. 1958 Cenevre K.B.B.S. de iç suların neyi kapsadığını belirtmiştir. Sözleşmenin 3 ncü maddesi “Karasuların genişliğini ölçmeye yarayan hattın sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattı, olduğunu belirtmektedir. Bundan da anlaşılmaktadır ki, karasularının başlangıç çizgisi, sahilde met ve cezir olayının oluşuna veya olmayışına göre değişmektedir. Sahilde met ve cezir olayı yoksa başlangıç çizgisi; sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.

<sup>66</sup> <http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>. (11.12.2005)

<sup>67</sup> AKIN, a.g.e., s.191; TOLUNER Sevin, “**Uluslararası Hukuk Dersleri**”, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s.71.

<sup>68</sup> Kanun Numarası: 2674 Kabul Tarihi: 20/5/1982 Yay/ R. Gazete: Tarih :29/5/1982 Sayı: 17708  
Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 21 Sayfa: 338

İç sular üzerinde sahil devleti, genel kural olarak yasama, yürütme ve yargı yetkilerinin tamamını kullanabilir. Sahil devleti yabancı ülkelere ait gemilerin bu sulara girişini, geçişlerini dilediği gibi düzenleyebilir.

Denizlerdeki iç sular, bir devletin kara ülkesine sıkıca bağlı kıyı suları olup, bu devletin karasularının iç sınırı, iç sularının bittiği noktada başlamaktadır. İç sular, devletin, kural olarak, tam egemenliği altında bulunmaktadır. Denizlerdeki iç sular, kara ülkesinin içinde yer alan göl, akarsu, dere gibi karasal iç sulardan da farklılıklar gösterir.

1958 K.B.B.S. (mad.5/1) ve 1982 B.M.D.H.S (mad.8/1), iç suları, karasularının başladığı esas çizginin berisinde kalan sular olarak belirtmektedir.<sup>69</sup>

### **1. İç Suların Hukuksal Rejimi**

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

İç sularında yetkilerinin tam olmasına karşılık, kıyı devletin taraf olduğu andlaşmalarla veya ulusal mevzuatında bu yetkilere sınırlama getirilmiş olabilir. Örneğin, sözleşmeye taraf devletlere mensup gemilere limanlarına girme hakkını tanıyabilir veya gemide işlenen bazı suçlarla ilgili olarak yargı yetkisini kullanmaktan kaçınabilir. Bu gibi sınırlamalar, bütün devletler için uyulması zorunlu birer uluslararası örf ve adet kuralı değildir. Genel uluslararası hukuk, devletin iç sulardaki yetkilerini, bütün ülkesi için öngörülenler dışında, ayrıca sınırlamış değildir.

Bununla birlikte, uluslararası deniz ulaşımının gereği ve deniz ulaşımının limanlara bağlanması sebebiyle kıyı devletleri diğer devletlere iç sularla ilgili bazı haklar tanımışlardır. Buna göre, yabancı gemilerin limanlara giriş çıkışları ve buralarda barınmaları ile ilgili idarî, gümrük ve sağlık işlemlerinin basitleştirilmesi, yabancı geminin limanda bulunduğu esnada kıyı devletin bazı yargı yetkilerinin

---

<sup>69</sup> PAZARCI, a.g.e., s.327-328.

sınırlanması gibi hususlar, genel olarak, devletlerin aralarında yaptıkları ikili veya çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmektedir. Bu andlaşmaların genel olarak karşılıklılık esasına dayandırıldığı dikkati çekmektedir.

Yabancı gemilerin limanlara giriş çıkışının karşılıklı andlaşmalarla düzenlendiği günümüzde, teamül hukukunda böyle bir hakkın bulunup bulunmadığı hususu henüz netlik kazanmış değildir. Önceleri, limanlara giriş çıkışın serbest olmadığı ve kıyı devletinin limanlarını kapatma hakkının bulunduğu kabul ediliyordu. Ancak günümüze doğru, deniz trafiğinin yoğunlaşmasıyla, yabancı gemilerin iç sulara giriş çıkışının serbest olduğu yönünde bir eğilim oluşmuştur.<sup>70</sup>

İç suların hukuksal rejiminin dayanağı kıyı devletinin egemenliğidir, demiştik. Dolayısıyla, kıyı devletinin bu sulardaki yetkilerinin, kural olarak, tam olduğu kabul edilmektedir. Bununla birlikte, devletlerin uygulamalarında değişik anlayışlarla karşılaşmaktadır.

İç sular rejimine ilişkin olarak karşılaşılan ilk sorun, bu su alanlarına yabancı devletler gemilerinin serbestçe giriş-çıkış hakları bulunup bulunmadığı konusunda ortaya çıkmaktadır. Uluslararası yargı ve hakemlik kararları ile devletlerin uygulamaları incelendiğinde, genel bir kuraldan söz etmek imkânı yoktur. Sorun uygulamada daha çok limanlara giriş-çıkış serbestliği konusunda ortaya çıkmakta olup, dönemlere, ilgili taraflara ve gemilerin türlerine göre, değişik cevaplara yer vermektedir. Geçen yüzyılda kabul edilen ana görüşün, bu tür bir serbestliğin var olmadığı ve kıyı devletinin limanlarını yabancı gemilere kapama hakkının bulunduğu yolunda olduğu gözlenmektedir.<sup>71</sup> Yüzyılımızda geçerli olan eğilim, giderek iç sulara ve özellikle limanlara giriş çıkışın serbestliğini tanıma yolundadır. Bu eğilimde temel etken, iç sulara giriş-çıkışın açık denizlerin serbestliğinin bir uzantısı olduğu anlayışıdır.

1982 B.M.D.H.S.'nin 8. maddesinin 2. fıkrası, düz esas çizgiler çizmek suretiyle daha önceden iç suları oluşturmeyan su alanlarının iç sulara dönüştürülmesi durumunda, karasuları için kabul edilen zararsız geçiş hakkının bu sularda da

<sup>70</sup>[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent\\_Tatar\\_05\\_08\\_2004\\_Karasular\\_Icsular\\_Rejim\\_i.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_Icsular_Rejim_i.htm) (07.05.2006)

<sup>71</sup> Arjantin ile İngiltere arasındaki Buenos Aires Limanının Kapatılması Davası'na ilişkin 1.8.1870 tarihli kararda, tek hakem Şili Cumhurbaşkanı, kıyı devletinin limanlarını kapatma hakkı olduğunu bildirmektedir.

uygulanacağını bildirmektedir. Böylece, bu hüküm, kural olarak iç sularda zararsız geçiş hakkının bulunmadığını gösterir niteliktedir. Limanlara giriş-çıkış konusunda devletlerin uygulamaları incelendiği zaman; harp gemilerine ilişkin olarak, kıyı devletlerinin limanlarına giriş-çıkışı bir hak niteliği taşımamakla birlikte, genellikle, serbestlik olarak kabul edilmektedir. Ancak, kıyı devletinin harp gemilerinin bir arada limanda bulunmasına, sayıca sınırlamalar getirdiği, ön bildirimde bulunma koşulunu aradığı, birçok örneklerde görülmüştür. Bir devletin, istemediği takdirde, yabancı harp gemilerinin limanlarına girmesini yasaklama hakkı olduğu da genellikle kabul edilmektedir.<sup>72</sup>

Yabancı gemilerin iç sulara ve özellikle limanlara girme olanağı bulunduğu zaman ise sorun, bu gemilerin bağlı olacağı hukuk kurallarının saptanması olmaktadır. Bu konudaki temel kural, kıyı devletinin ülkesel egemenliğine bağlı olarak, iç sularda bulunan yabancı gemilerin kıyı devletinin kurallarına uymak zorunluluğudur. Bununla birlikte, ticaret gemileri ile harp gemileri arasında, harp gemilerinin bayrak devletini temsil etmeleri nedeniyle, bir ayrıma gidilmesi gerekli olmaktadır.

İç sularda bulundukları sürede yabancı gemilere sığınma hakkının bulunup bulunmadığı konusunda da; uygulamada siyasal suçluların harp gemilerine sığınma hakkı olduğu, yaygın bir kabul görmektedir. Buna karşılık, adi suç işleyen kişilerin harp gemilerine sığınma hakları olmadığı genellikle benimsenmektedir. Ancak, bir yabancı harp gemisi uluslararası kurallara aykırı olarak sığınma hakkı tanıdığı takdirde, kıyı devletinin gemiye girerek sığınmacıyı alma hakkı yoktur. Bu gibi durumlarda kıyı devleti harp gemisinin bayrak devletinden diploması yoluyla, kurallara uyulmasını isteme ve buna uyulmadığı takdirde uluslararası uyuşmazlıkların barışçı çözüm yollarına başvurma olanağına sahiptir.

İç sularda ve özellikle limanlarda bulunan yabancı gemilerin aralarında ya da ülke devletinin bayrağını taşıyan gemiler ile çatması durumunda, sorunun bu konuda geçerli olan çatma andlaşmalarına bağlı olarak bir çözüme bağlanması gerekmektedir. Ancak, kıyı devletinin bu tür andlaşmalara taraf bulunmaması

---

<sup>72</sup> 9.12.1923 tarihli Deniz Limanlarının Uluslararası Rejimine İlişkin 1958 C.A.D.S.nin 9. maddesi de, harp gemilerini limanlara giriş serbestliği kuralının dışında tutmaktadır.

durumunda, yabancı harp gemilerinin dokunulmazlığı nedeniyle, kıyı devletinin böyle durumlarda yargı yetkisine sahip olmayacağı kabul edilmektedir. Bu gibi durumlar ilgili taraf devletler arasında uluslararası bir uyuşmazlığı oluşturur nitelikte olup, diplomasi ve gereğinde uluslararası barışçı çözüm yolları çerçevesinde sonuca bağlanmak zorundadır.<sup>73</sup>

İç suların rejimi önemli ölçüde örf ve âdete dayanır. Bu statü kara ülkesinin statüsüne en yakını olup; kıyı devletinin genel ve münhasır yetkisi esastır.

Kıyı devleti yabancı gemilerin girişi konusunda takdir yetkisini haiz olmakla birlikte, uygulamada, devlet gemileri, yani gayri ticari amaçla kullanılan resmi gemiler ve özellikle harp gemileri limanlara ve genel olarak iç sulara giriş-çıkışları serbest bırakılmakla birlikte, bazen harp gemilerinin bir arada bulunması sayı sınırlamasına, girişleri bir takım koşul ve formalitelere, bağlı tutulmaktadır (ön bildirim zorunluluğu, sayı, izin koşulu gibi).

Tehlike veya zor hava koşullarıyla karşılaşmış, arıza yapmış gemilere girişin engellenmeyeceği yönünde bir uluslararası teamül mevcuttur.

Yabancı bayraklı gemilerin limanda kalış süresince kıyı devletinin kanunlarına, idari yetkilerine uyma yükümlülüğü bulunup; sağlık, gümrük ve sair konularda çeşitli denetimler gerçekleşmektedir.

## **2. Gemilerin İç Sulara, Limanlara Kabulü, Oralarda Kalış Koşulları**

Kıyasal devlet yabancı harp gemilerine, limanlarını açıp açmamakta tamamen serbesttir. Ancak karasularından zararsız geçiş, bu kuralın istisnasını teşkil eder. Zararsız geçiş oluş nedenini devletlerarası geleneklerden alır. Hâlbuki Limanlara giriş çıkış oralarda kalış işlemi, koşullarını, nedenlerini, uygulama kurallarını devletlerarası anlaşmalardan alır. Yani bu konuda hiçbir devletler hukuku gelenek ve göreneği yoktur. Sadece kıyasal devlet yabancı harp gemilerinin limanlara ve iç sulara giriş, çıkışlarını istediği gibi tanzim eder.

Kural olarak, harp gemilerinin kıyasal devletin limanlarına ve iç sularına girme hakkı yoktur. Hatta o sularda duraklama hakkı da yoktur. Devletler hukuku, kıyasal

---

<sup>73</sup> LÜTEM, a.g.e., s.67.

devletin, harp gemilerinin sulara girmeleri konusunda gerekli tedbirleri almasını tartışmasız bir şekilde kabul etmiştir. Zira kıyısız devlet, bu suların Egemenlik hakkına sahiptir.

Kıyısız devletin ön müsaadesini almadan iç sularına giren yabancı harp gemisi, kıyısız devletin yetkisi altına giren ancak kıyısız devletin bu gemiyi kendi mahkemeleri huzuruna çıkarması ya da onu tutuklaması mümkün değildir. Kıyısız devlet, geminin derhal sularını terk etmesini isteyebilir.

Yabancı harp gemilerinin girişleri ile ilgili olarak, iç sulardaki ikamet sürelerine, girecek gemilerin adedini, kabul edilecek limanların hangileri olduğunu kabulden evvel gemilerin yerine getirmeye mecbur oldukları formaliteleri, pilotaj, deniz ulaşımı, kıyısız devletin iç güvenliği gibi konulardaki şartları kıyısız devlet serbestçe tayin eder. Harp gemileri için genel olarak kabul edilen süre 15 gündür. Fakat kıyısız devlet bu süreyi uzatıp kısaltmakta tamamıyla serbesttir.

Onay verildiği takdirde, üçten fazla geminin ziyareti mümkündür. Devlet başkanlarının, Devlet başkanları ile akredite edilmiş diplomatların bulundukları gemiler ile mücbir nedenler ya da, kaçınılmaz bir deniz kazası nedeni ile sığınma arayan gemiler için hiçbir formalite ve onay aranmaz.<sup>74</sup>

### **3. Türkiye İç Sularının Sınırı ve Hukuksal Rejimi**

Türkiye değişik iç sular alanlarına sahip bulunmaktadır. Nitekim daha önceki 15.5.1964 gün ve 476 sayılı Karasuları Kanununda olduğu gibi, bu kanunu değiştiren 20.5.1982 gün ve 2674 sayılı son Karasuları Kanunu<sup>75</sup>, Türkiye'nin iç sulara sahip olduğunu öngörmektedir. 2674 sayılı Karasuları Kanununun 3. maddesinde Türk karasularının genişliğinin ölçümünde başlangıç noktasının esas çizgi (hat) olacağı belirtildikten sonra, 4.madde aynen şöyle kaleme alınmıştır:

---

<sup>74</sup> Harp gemileri için, İngiltere'de 1912 tarihli "Yabancı Harp gemilerini İngiltere'yi ve Kuzey İrlanda'yı ziyaretlerine ilişkin kurallar" adlı Amirallik Muhtırası uygulanır. Bu muhtıraya göre İngiltere ve Kuzey İrlanda limanlarını ziyaret etmek isteyen ve sayıları üçü geçmeyen yabancı harp gemileri için hiçbir ön müsaade gerekli değildir. Norveç'te askeri limanlarla deniz istasyonları birbirinden ayrılmaktadır. Yabancı harp gemilerinin askeri bir limana girebilmeleri Norveç makamlarının ön müsaadesine tabidir. 27.2.1901 tarihli Belçika talimatnamesine göre, yalnız üç gemi kabul edilmektedir.Yine 1923 tarihli Belçika yönetmeliğine göre, Kuzey denizi limanlarına girmek ve karasularında demirleyebilmek, ön müsaade alınmasına bağlıdır.

<sup>75</sup> Kanun Numarası :2674 Kabul Tarihi :20/5/1982 Yayımlandığı R. Gazete : Tarih :29/5/1982 Sayı: 17708

“Esas hatların kara tarafında kalan sular, körfez suları, Türk iç sularıdır. Daima liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dâhildir”.

Anılan yasanın 3.maddesi Türkiye’nin esas çizgilerini saptama yetkisini Bakanlar Kuruluna tanımaktadır.

Böylece, 2674 sayılı Karasuları Kanunu’na göre, esas çizgileri saptama yetkisi Bakanlar Kuruluna aittir.

Harp gemileri bakımından, 1983 tarihli Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik<sup>76</sup> uyarınca, en az 15 gün önce (mad.13); nükleer gemiler için de en az 30 gün önce Türk yetkililerinden izin alınmalıdır (mad.22). Ziyaretin türü (resmi, gayri resmi ve olağan ziyaret) bakımından da ayırım yapılmıştır (mad.14).<sup>77</sup>

#### **4.Yabancı Gemilerin Türk İç Sularına Giriş Çıkışları**

Yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler için bu konuda özel düzenlemeler yapılmasına bakarak, yabancı ticaret gemilerinin Türk iç sularına ve limanlarına girişinin, kural olarak serbest olduğu ortaya çıkmaktadır. Yabancı harp gemileri ise, Türk iç suları ve limanlarına girebilmek için izin alma koşuluna bağlı tutulmaktadır. Nitekim Türk mevzuatında bu konuda, sırasıyla, üç yönetmeliğin uygulanmasına tanık olunmaktadır. İlki, “Türkiye Cumhuriyeti Limanlarını, Hava Üslerini ve Havaalanlarını Ziyaret Edecek veya Karasularında Harekât Yapacak Olan Yabancı Deniz ve Hava Kuvvetlerinin Uyması Gereken Hususlara Dair Yönetmelik”<sup>78</sup> tir. Bunu, “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri Türk İç Sularına ve Limanlarına Geçişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetine İlişkin Yönetmelik”<sup>79</sup> izlemiştir. 1978 yönetmeliği 1966 yönetmeliğini denizler için yürürlükten kaldırmıştır. Nihayet, bugün yürürlükte olan “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine

<sup>76</sup> RG. 24 Kasım 1983, Sa.18252 ve 20.8.1997 tarihli RG’de yayımlanan tadili.

<sup>77</sup> SUR, Melda, “**Uluslararası Hukukun Esasları**”, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını D.E.Ü. Rektörlük Matbaası, s.276–278.

<sup>78</sup> 22.6.1966 gün ve 6/6636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi.

<sup>79</sup> 27.12.1978 gün ve 7/17114 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi.

İlişkin Yönetmelik”<sup>80</sup> 1978 yönetmeliğine son vermiştir. Anılan Yönetmeliğin 13. maddesinde “barış zamanında yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk iç sularına ve limanlarına gelebilmeleri ve bu sularda kalabilmeleri için” en az 15 gün önceden T.C yetkililerinden izin almaları gerektiği öngörülmektedir.

Yabancı Devletlerin bu Yönetmelik kurallarına uygun olarak yapacakları ziyaret izin istemleri ile ilgili değişiklik tekliflerini Ziyaret İstem Formunda beyan edilen ziyaret tarihinden en az 7 gün önce aynı şekilde Türk yetkili makamlarına bildirmeleri gereklidir.<sup>81</sup>

Yönetmeliğin 14. maddesi, bu ziyaretlerin, “resmi”, “gayri resmi” ve “olağan” olmak üzere üç değişik biçimde yapılabileceğini bildirdikten sonra, her üç biçimin özel koşullarını düzenlemektedir. Yönetmeliğin 22. maddesi ise, nükleer harp gemilerinin Türk iç sularına girebilmesi için en az 30 gün önceden izin istemelerini öngörmektedir.<sup>82</sup> Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı nükleer gemilerin Türk içsularını ve limanlarını ziyaretleri ile ilgili değişiklik istemlerinin ziyaret tarihinden en az 15 gün önce Dışişleri Bakanlığına bildirilmesi gerekir.<sup>83</sup>

Yabancı gemiler iç sulara ve limanlara girdikten sonra Türk Kanunlarına uymak zorundadır. Bu zorunluluk, 618 sayılı Limanlar Kanununun<sup>84</sup> 2. maddesinde, “Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler” için ve özellikle limanın genel düzenine ve güvenliğine ilişkin olarak açıkça belirtilmektedir. Yabancı harp gemileri ile ilgili olarak da, bu gemilerin Türk iç suları ve limanlarında bulundukları sürece, Türk mevzuatına, uluslararası hukuk kurallarına ve anlaşmalara aykırı davranamayacakları 1983 Yönetmeliği ile genel bir biçimde teyit edilmiştir (mad.4). Aynı yönetmelik, yabancı harp gemilerinin özellikle Türkiye’nin toprak

---

<sup>80</sup> 24.11.1983 gün ve 83/7467 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi.

<sup>81</sup> 7/8/1997 tarih ve 97/9762 sayılı Yönetmelik ile; Bu maddenin birinci fıkrasında yeralan "30 gün" ibaresi "15 gün" ikinci fıkrasında yeralan "15 gün" ibaresi de "7 gün" olarak değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

<sup>82</sup> Bu maddede yeralan "60 gün" ibaresi, 7/8/1997 tarih ve 97/9762 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan yönetmeliğin 3 üncü maddesi ile "30 gün" olarak değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

<sup>83</sup> Bu maddede yeralan "30 gün" ibaresi, 7/8/1997 tarih ve 97/9762 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan yönetmeliğin 4 üncü maddesi ile "15 gün" olarak değiştirilmiş ve metne işlenmiştir.

<sup>84</sup> Kabul Tarihi :14/4/1341Yayımlandığı R. Gazete : Tarih: 20/4/1341 Sayı: 95 Yayımlandığı Düstur : Tertip: 3 Cilt: 6 Sayfa: 183.

bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit edemeyeceğini, Türkiye'nin güvenliğine aykırı davranamayacağını bildirmektedir (mad.6).

Sonuç olarak denebilir ki; yabancı harp gemilerinin Türk iç suları ve limanlarında bulundukları sürece, Türk mevzuatına, uluslararası hukuk kurallarına ve andlaşmalara aykırı davranamayacakları, 1983 Yönetmeliği ile genel bir biçimde teyit edilmiştir.(mad.4) Aynı Yönetmelik, yabancı harp gemilerinin özellikle Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit edemeyeceğini, Türkiye'nin güvenliğine aykırı davranamayacağını bildirmektedir. (mad.6)

İç sularda bulundukları süre içerisinde harp gemilerine sığınmanın mümkün olup olmadığına da bakacak olursak, siyasal suçluların bunlara sığınma hakkı olduğunun yaygın bir kabul gördüğü anlaşılmaktadır. Ancak adi suç işleyen kişilerin harp gemilerine sığınma hakları olmadığı yerleşik bir kural haline gelmiştir. Bir yabancı harp gemisi uluslararası kurallara aykırı olarak sığınma hakkı tanıdığı takdirde, kıyı devletinin gemiye girerek sığınmacıyı alma hakkı yoktur. Bu gibi durumlarda kıyı devleti harp gemisinin bayrak devletinden, diplomasi yoluyla, kurallara uyulmasını isteme ve buna uyulmadığı takdirde uluslararası uyuşmazlıkların barışçı çözüm yollarına başvurma olanağına sahiptir.

İç sularda ve özellikle limanlarda bulunan yabancı gemilerin aralarında ya da ülke devletinin bayrağını taşıyan gemiler ile çatması durumunda, sorunun bu konuda geçerli olan çatma andlaşmalarına bağlı olarak bir çözüme bağlanması gerekmektedir. Ancak, kıyı devletinin bu tür andlaşmalara taraf bulunmaması durumunda, yabancı harp gemilerinin dokunulmazlığı nedeniyle, kıyı devletinin böyle durumlarda yargı yetkisine sahip olamayacağı kabul edilmektedir. Bu gibi durumlar ilgili taraf devletler arasında uluslararası barışçı çözüm yolları çerçevesinde sonuca bağlanmalıdır.<sup>85</sup>

### **C. HARP GEMİLERİNİN KARASULARINDA BULUNMASI**

Karasuları, bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz

---

<sup>85</sup> PAZARCI, a.g.e., s.336–337.

kuşağıdır. Karasuları, kıyılarının herhangi bir özellik göstermediği durumlarda, olağan esas çizgiyi oluşturan en düşük su düzeyindeki kıyı çizgisinden başlamaktadır. Kıyıların iç sular alanlarına yer vermesi durumunda ise, karasuları, iç suların dış sınırını oluşturan düz esas çizgilerden başlamaktadır.<sup>86</sup>

Karasuları; kara ülkesine bitişik olan ve uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan, kıyı ülkesine ait deniz şeridinde verilen addır. Aynen kara ülkesi gibi, ülkenin tam egemenliğine tabi olan karasularının altındaki deniz tabanı ve dip altı ile üzerindeki hava sahası da ülkenin tam egemenliğine tabidir. Karasuyunun, egemenlik açısından, karayla tek farkı vardır. Yabancı gemiler, karasularından, o devletin güvenliğine ve ekonomik çıkarlarına zarar vermemek şartıyla “Zararsız Geçiş” yapabilirler.<sup>87</sup>

1982 B.M.D.H.S.nin 2 inci maddesine göre; Karasularının, karasuları üzerindeki hava sahası ile karasularının deniz yatağı ve toprak altının hukuki rejimi,

1- Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımadada Devleti söz konusu olduğunda, takımadada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

2- Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar.

Karasuları üzerindeki egemenlik ise, 1982 B.M.D.H.S.nin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dâhilinde kullanılır.

Karasuları yıllar öncesinden günümüze kadar hayli tartışmalara, anlaşmazlıklara neden teşkil etmiştir. Senelerce, bir ülkenin karasuları, her devrin zorunlu kıldığı ölçülere göre ele alınmış ve çok kere iç sular rejimi ile karıştırılmıştır. Bugün artık karasuların kıyı devletinin ülkesine ait olduğu tartışılmamaktadır. Nitekim bu karışıklığa son vermek amacı ile ilk olarak 1930 yılında La Haye’de toplanan deniz konferansı, karasularını “Mer Territoriale (-Ülke denizi)” şeklinde tarif etmiştir. Bu suretle (EAUX TERRİOORİALES (=Ülke suları) deyiminin daha dar bir çerçeve içerisine alınmasına çalışılmıştır.

---

<sup>86</sup> ODMAN, T., “Karasularının Genişliği Sorunu”, Ankara, 1990, s.152–163.

<sup>87</sup> TOLUNER, a.g.e., s. 111–134.

Karasularını AKIN; “*Sahilin girinti ve çıkıntılarını takip ederek kara parçası ile açık deniz arasında yer alan, ancak genişliği bu güne kadar herkes tarafından kabul edilebilecek Uluslararası Hukuki bir statüye bağlanmamış bulunan su bandı*” şeklinde tarif etmektedir.<sup>88</sup>

ÇELİK ise; “*Bir Devletin kara ülkesini çevreleyen ve açık denize kadar uzanan deniz kuşağını belirtmek için kullanılan terimdir.*” demektedir.<sup>89</sup>

TOLUNER ise; “*Devletin deniz ülkesi, coğrafi bakımından bir bütün olan denizi kıyıya bitişik bir kesimdir.*” demektedir.<sup>90</sup>

PAZARCI ise; “*Bir kıyı devletin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır.*” demektedir.<sup>91</sup>

BAYKAL, karasularının iç sınırına ve dış sınırına göre ayrıma giderek; “*karasularının iç sınırı, kıyının coğrafi durumuna göre devletin kara ülkesinin denizle birleştiği hat olabileceği gibi, iç suların bitimi olan hat da olabilir*”, “*karasularının dış sınırı ise, her noktası esas hattın en yakın noktasına karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattır*” demektedir.<sup>92</sup>

Karasuları, açık deniz ile kara ülkesi arasında kalan bir deniz parçasıdır. Karasuları terimi hukuki bir terimdir. Aslında, coğrafi bakımdan, açık deniz ile karasularının ayırımı söz konusu olmaz. Karasuları, denizin karaya yakın ve belli genişlikte olan kısmıdır. Karasuları, devletin ülkesine dâhil olmakla beraber, özel hukuki bir düzenlemeye de tabidir.<sup>93</sup>

Karasuları (territorial sea; mer territoriale), esas hatlardan, yani devletin kıyılarından veya iç suların bittiği yerden başlayıp belli bir mesafeye kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz kuşağıdır. İç sınır; olağan olarak en düşük cezir hattı, yani denizin en çok çekildiği hat karasularının başladığı yeri ifade eder. Düz esas çizgi

---

<sup>88</sup> AKIN, a.g.e., s.26.

<sup>89</sup> ÇELİK E.F., a.g.e., s.75.

<sup>90</sup> TOLUNER, a.g.e., s.59.

<sup>91</sup> PAZARCI, a.g.e., s.341.

<sup>92</sup> BAYKAL, F. Hakan, “**Deniz Hukuku Çalışmaları**”, ALFA Basım Yayım Dağıtım, 1. Baskı, Temmuz 1998, s.11,23

<sup>93</sup> <http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>. (11.12.2005).

yöntemi kabul edildiğinde veya liman ve körfez gibi sair iç suların varlığı durumunda karasuları bunların bittiği çizgiden başlar. Dış sınır; iki şekilde belirlenebilir. Kıyı çizgisine veya esas hatta tam paralel bir çizgi çizilmesi, seçilen bir yöntemdir. Bunun yanında, “daire kavisleri yöntemi” yoluyla esas çizgi üzerindeki bazı noktalardan pergelle yaylar çizilip bunların kesiştikleri noktalar birleştirilmek suretiyle bir sınırlama yapılabilir. Bu ikinci usul çok girintili çıkıntılı kıyılarda yararlı olup nispeten düzgün bir hattın oluşmasını sağlamaktadır. Ayrıca her ada kural olarak kendi karasularına sahiptir. 1982 B.M.D.H.S., karasuları bakımından genel olarak adaları açıkça ayrı mütalaa etmemiştir. Ancak, çeşitli hükümlerden hareket ederek, bunların karasuları ölçülerinin bazen farklı olabileceği sonucuna varılabilir.<sup>94</sup>

2674 sayılı Karasuları Kanununun 1 inci maddesinde, karasularının Türkiye ülkesine dahil olduğu, genişliğinin 6 deniz mili olduğu ve Bakanlar Kurulunun, belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet kuralına uygun olmak şartıyla, 6 deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkili olduğu, belirtilmiştir. Böylece Bakanlar Kuruluna yetki verilmiştir. Artık orta çizgiden söz edilmediği gibi, üstünlük karşı tarafa bırakılmamıştır. Aynı kanunun 2 inci maddesine göre, Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma, bölgenin bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak, hakkaniyet kuralına göre yapılır. Bu hükümler, Üçüncü Deniz Hukuk Konferansında savunulan görüşler doğrultusundadır.

Bilindiği üzere Birleşmiş Milletlerin yıllarca çalışan deniz hukuku konferansları sonunda hazırlanan ve 1982 yılında tamamlanan Deniz Hukuku Sözleşmesinde, karasuların üst sınırı 12 mil olarak belirlenmiştir. Karasuları genişliğinin düzenlenmesini öngören bir mevzuat birliği, ancak bütün ulusların fikir ve görüş birliğine varmaları ile mümkündür. Ne var ki; Birleşmiş Milletler Hukuk

---

<sup>94</sup> SUR, a.g.e, s.279–282.

Komisyununun tertiplendiği Devletler Deniz Hukuku Konferanslarının hiçbirinde istenen sonuca varılamamıştır.<sup>95</sup>

**Karasuları genişliği;** Lozan Barış Anlaşması (LBA) yapıldığında (1923) Ege'de tarafların karasuları 3'er deniz mili<sup>96</sup> idi. Türkiye ve Yunanistan arasında fiili olarak saptanan 3 millik ulusal karasuları sınırı, 1930'ların ikinci yarısından itibaren değişmiştir. Yunanistan, 1936 yılında almış olduğu bir kararla ulusal karasuları sınırını 6 mil olarak saptamıştır. Türkiye açısından ulusal karasularının 6 mile genişletilmesi durumu ise, ancak 1964 yılında gerçekleşebilmiştir. 1964 yılında kabul edilen 476 sayılı Karasuları Kanunu ile Türk karasularının genişliği 6 mil olarak saptanmış, ayrıca karşılıklılık esası kabul edilmiştir. Buna göre Türkiye, ulusal karasuları sınırını 6 milden geniş olarak belirlemiş ülkelere karşı, bu ülkelerin kabul etmiş oldukları karasuları sınırını uygulayacaktır. Uygulamada bu ilke, Karadeniz ve Akdeniz'de 12 mil olarak gerçekleşmiştir. 1964 yılından itibaren, hem Yunanistan'ın hem de Türkiye'nin ulusal karasuları sınırlarını 6 mil olarak belirtmelerinden sonra Ege Denizi'nde paylaşım şu şekilde gerçekleşmiştir; Yunanistan, Ege'deki 3000 dolayındaki ada ve adacıklara sahip olmasından kaynaklanan bir avantajla yaklaşık % 35, Türkiye ise % 8,8 oranında bir paya sahip olmuşlardır. Türkiye ulusal karasularına ilişkin olarak 29.05.1982 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile "Türk karasularının genişliği altı deniz milidir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir" denilmektedir. Ayrıca, Bakanlar Kurulu'nun 29.05.1982 tarihli 8/4742 sayılı kararı ile karasularının genişliğine ilişkin olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun (12 deniz mili) sürdürülmesi kararlaştırılmıştır.<sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> Türkiye ve Yunanistan şimdiye kadar ege konumundaki anlaşmazlıklarını karşılıklı görüşmeler yoluyla çözmeye çalışmışlardır. Bu görüşmeler bir sonuca bağlanıncaya kadar Ege'deki durumu değiştirecek nitelikteki davranışlardan kaçınmayı yüklenmişlerdir. (KASIM-1975 BERN Mutabakatı)

<sup>96</sup> 1 Deniz mili = 1852 metredir.

<sup>97</sup> 1982 B.M.D.H.S. nin hazırlanması ile Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi karasuları ve kıta sahanlığı sorunu yeniden gündeme gelmiş ve Yunanistan, bu sözleşmeye dayanarak, ulusal karasuları sınırını 12 mil olarak belirleme hakkına sahip olduğunu ve bu hakkı zamanı geldiğinde kullanacağını açıklamıştır. Yunanistan, B.M.D.H.S. nin 3. maddesine göre kendi ulusal karasuları sınırını 12 mil

Türkiye'nin taraf olmadığı 1982 tarihli B.M.D.H.S.'nin "Karasuları Genişliği" başlığını taşıyan üçüncü maddesinde, "Her ülke karasuları genişliğinin işbu sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerden başlayarak 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar saptamak hakkına sahiptir" şeklinde ifade edilmektedir<sup>98</sup>. Yunanistan buna dayanarak 1995 yılında Meclis kararı çıkararak bu hakkını "kendi stratejisine uygun bir zamanda" kullanacağını açıklamışsa da Türkiye, Ege'deki hak ve menfaatlerinin gasp edilmesi anlamına gelen böyle bir kararı tanımayacağını ve bunu "bahse konu tarihlerde" bir "savaş nedeni" (casus belli) olarak kabul edeceğini açıklamıştır.

1982 B.M.D.H. Sözleşmesinin 3 ncü maddesinde: "Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez." demek suretiyle karasularının genişliği belirlenmiştir. Karasularının dış sınırı aynı Sözleşmenin 4 ncü maddesinde; "Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattın oluşur." şeklinde açıklanmıştır. Normal esas hattın tanımı da; "İşbu Sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı normal esas hat,

---

olarak belirleme hakkına sahiptir. Bu arada, Ege Denizi'ndeki adalar Yunanistan'ın egemenliğinin ve ülkesel bütünü ayrılmaz bir parçası olduğundan, bu adalar da 12 millik karasuları sınırına sahiptir. Yunanistan'ın bu yaklaşımına karşı Türkiye, karasularının genişliği konusunda geçerli olan tek bir genel kuralın bulunmadığını ileri sürerek, böylesine bir kuralın varlığı halinde bile, Türkiye'nin bu kuralla bağlı sayılamayacağını belirtmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin görüşüne göre; Ege Denizi, coğrafi konumu açısından kapalı-yarı kapalı deniz statüsündedir, dolayısıyla, bu denizde karasuları sınırları belirlenirken bu yapı göz önünde bulundurularak hareket edilmeli, kıyıdaş ülkeler arasında yapılacak görüşmelerle sınır belirlenmelidir. Ege Denizi'nde ulusal karasuları sınırının 12 mile genişletilmesi durumunda, bu denize kıyıdaş ülkelerden biri olan Türkiye'nin zararlı çıkacağı kesindir. Gerçekten de, dengesiz bir paylaşım ortaya çıkaracaktır; Yunan karasuları % 60,33, Türk karasuları ise, yaklaşık % 9. Bu dağılım içerisinde Ege'de uluslararası antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların karasuları % 10,65, uluslararası sular veya açık deniz olarak kalan bölgenin oranı ise % 20,02'dir. Ege Denizi'nde karasuları sınırının 12 mile genişletilmesi durumunda bu bölgede devletlerin egemenlik hakları açısından da kimi değişiklikler yaşanacaktır; Türkiye açısından ulusal kıta sahanlığı olarak kabul edilen bölgeler Yunan karasuları içerisinde kalacak ve Türkiye bu bölgelerde hak iddia edemeyecektir; Ege Denizi'nin büyük bir bölümünün Yunan ulusal karasularını oluşturmakta oluşu ve uluslararası sular sayılabilecek bölgelerin Yunan karasuları ile çevrili olması, Türkiye'nin olduğu kadar bu sulardan yararlanan diğer devletlerin de uluslararası sulardan yararlanma haklarını "zararsız geçiş" hakkına dönüştürecek, Karasularının 12 mil olarak belirlenmesi durumunda Ege Denizi'nin ulusal hava sahası da buna bağlı olarak genişleyeceğinden Türkiye'nin Ege üzerindeki askeri uçuşları ve tatbikatları (hava-deniz) gerçekleştiremeyecektir, Ulusal karasularının 12 mil olarak saptanmasıyla Türkiye, Ege Denizi balıkçılığında ekonomik, ticari kayıplara uğrayacaktır. ([http://www.saemk.org/yayin\\_detay.asp?sbj=icerikdetay&id=11&dba=007&dil=tr](http://www.saemk.org/yayin_detay.asp?sbj=icerikdetay&id=11&dba=007&dil=tr) (4.07.2006))

<sup>98</sup> TOLUNER, a.g.e., s. 55-304.

sahildar devlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.” demek suretiyle yapılmıştır.

1982 yılında 2674 sayılı Karasuları Kanunu kabul edilerek ülkemiz açısından şu esaslar benimsenmiştir: “Türk karasularının genişliği 6 deniz milidir (mad.1/1). Bakanlar Kurulu belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde tutarak ve hakkaniyet kuralına uyarak, 6 milin üstünde bir genişlik tespit edebilir (mad.1/2).”

Bakanlar Kurulu 29.5.1982 tarih, 8/4742 sayılı Kararı ile “Karadeniz ve Akdeniz’de mevcut durumun sürdürülmesi”ni kararlaştırmıştır. Önceki uygulama olan 12 deniz mili böylece resmileşerek devam etmektedir. Ege denizinin genişliği konusunda açık bir düzenleme olmamakla birlikte, 6 deniz mili genişliği uygulanmaktadır.<sup>99</sup>

Birleşmiş Milletlerin yıllarca düzenlediği deniz hukuku konferansları sonunda hazırlanan ve tamamlandıktan sonra taraf devletlerin çoğu tarafından imzalanan deniz hukuku sözleşmesine göre karasuların üst sınırı 12 mil olarak belirlenmiştir. Ancak Türkiye bu sözleşmeyi benimsememiştir, onaylamamıştır.<sup>100</sup>

**Esasen karasuyu konusunda Yunanistan’ın görüşü ise şöyledir;** 12 mil uluslararası hukukun genel bir kuralıdır ve uygulama da bu yöndedir. Yunanistan, iyi ilişkileri bozmamak için karasularını 6 milde tutuyorsa, bu 12 mile çıkarma hakkından vazgeçmesi anlamına gelmemektedir. Bu kural Ege’deki adalar için de geçerli bir kuraldır. Çünkü adalar Yunanistan ülkesinin bir parçasıdır. Karasuların genişliğini saptamak, kıyı devletinin egemenlik yetkisindedir. Yunan karasularının Türkiye’yi “hapsetmesi” diye bir şey yoktur, çünkü Türk gemileri her zaman “Zararsız Geçiş” yapabileceklerdir. Türkiye Ege’nin kaynaklarından “hakça” pay istemektedir ama bu kanıt asıl Yunanistan tarafından ileri sürülmelidir. Çünkü Yunan nüfusunun beşte dördü Ege kıyı ve adalarında veya buralara yakın bölgede

---

<sup>99</sup> SUR, a.g.e., s.282–285.

<sup>100</sup> TOLUNER, a.g.e., s.63; AKIN, a.g.e., s.76.

oturmaktadır<sup>101</sup>.

**Karasuyu konusunda Türkiye'nin görüşü;** Karasuyu genişliği konusunda genel ve tekdüze kural yoktur ve olmaması gerekir. 1982 B.M.D.H.S. her ne kadar azami olarak 12 mili kabul etmişse de, Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir. Bu yönde bir kural bir gün örf ve adet kuralı niteliği kazansa bile, Türkiye buna sürekli karşı çıktığı için bu durumun Türkiye için uygulanır niteliği yoktur. Bu konuda denizlerin coğrafi özellikleri göz önünde tutulmalıdır. Ege Denizi, “yarı kapalı” bir denizdir. Yunan adaları ile doludur. Zaten 6 mil uygulamasına geçildiğinden bu yana Türk karasularına uluslararası sulardan giriş ve oradan çıkış sadece 3 noktayla (Çanakkale, İzmir, Güllük) sınırlı kalmıştır. Bir devlet karasularını saptarken, başkasının açık denizle bağlantısını engellemeyecek biçimde davranmalıdır. 12 mil uygulamasında Türkiye'nin Ege'de açık denizle hiçbir bağlantısı kalmamaktadır. Böyle bir olasılık savaş nedeni sayılacaktır. Ege'de karasuları saptanırken hakkaniyet ilkelerinden yola çıkılmalıdır. 12 mile geçildiği takdirde Türkiye'nin hak iddia ettiği kıta sahanlığı, Ege'nin toplam deniz yatağı alanına oranla otomatik olarak %16,3 oranından, %9,27 oranına inecektir. Kıta sahanlığı haklarının, karasuları gibi bir başka hukuksal kavrama ilişkin yeni gelişmelere dayanarak ortadan kalkması hukuksal bir çelişkidir. Karasuyu genişliği saptama konusunda kıyı devletinin yetkili olduğu görüşü, ancak buna başka devletlerin itiraz etmemesi durumunda geçerlidir. Uluslararası Adalet Divanı 1951'deki İngiltere-Norveç balıkçılık davasında ve 1974 İngiltere- İzlanda balıkçılık davasında bu görüşü benimsemiştir<sup>102</sup>.

Karasuların genişliği meselesinden sonra önümüze gelen bir mesele de, karasuların sahil devletinin ülkesinin devamı olup olmadığı, onun milli sınırları içerisinde bulunup bulunmadığıdır. Esasen bu soruna olumlu bakılmaktadır. Yani karasuları milli ülkenin bir parçasıdır. Bilindiği üzere Devlet, sahip olduğu kara parçası üzerinde tam bir egemenlik hakkına sahiptir. Hiçbir devlet bu hakkın kullanılmasına karşı çıkamaz. Ancak devlet, başka devletler lehine ya da yabancı kişiler lehine kendi toprakları üzerinde imtiyazlar tanıyabilir. Karşılık isteyip istememekte tamamen serbesttir. Bunun gibi devlet diğer devletler lehine, kendi toprakları üzerinde imtiyazlı durumlar da yaratabilir. Buna Devletler Hukukunda “En

<sup>101</sup> B. ORAN, “Yunanistan’ın Lozan İhlalleri”, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1999, s. 81–82.

<sup>102</sup> ORAN, a.g.e., s. 82–83.

Ziyade Müsaadeye Mahzar Devlet Şartı (=Le Clausa de la notion la plus favorisee)” denmektedir. Bu tür bir hak tanınmış olan devlet, bundan gereği gibi istifade etmek hakkına haizdir. Ancak bu şart olmamakla beraber, bütün devletlerin deniz kesiminden istifade ettikleri bazı imtiyazlar vardır. Zararsız geçiş hakkı bunlardan biridir. Deniz altı kablosu döşeme ve bunları diğer devletin karasularından geçirme hakkı herhangi bir tehlike anında kıyısız devletin limanlarına sığınma hakkı yine bu tür haklardandır.

Görülmektedir ki; Devlet kara kesiminde kullandığı sınırsız haklardan bazılarını deniz kesiminde aynı sınırsız ölçüler içinde kullanamamaktadır. Nitekim 1930 La Haye konferansında, sahil devletinin karasuları üzerinde “Egemenliğine bağlı yetkilerin tümünü kullanabileceği” belirtildikten sonra “Bu egemenliği kullanırken, devletin, uluslararası hukukun koyduğu sınırlara saygı göstermesi gerektiğinin açık olduğu” da eklenmiştir.

Yine aynı şekilde, 1958 Cenevre K.B.B.S.nin “Devletin egemenliği... karasuları denilen bir deniz bölgesine kadar uzar” kurallarını koyan birinci maddesinin birinci paragrafının ardında “ bu egemenlik iş bu maddeler hükümlerinin ve uluslararası hukukun diğer kuralları tarafından tespit edilen koşullar içerisinde kullanılır” diyen bir ikinci paragraf yer almıştır.

Sonuç olarak, karasuları kıyı devletin ülkesinin bir parçası niteliğiyle bu devletin, kural olarak, egemenliği altında bulunmaktadır. Kıyısız devletin yetkileri, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacı ile sınırlandırılmıştır. Bu sınırlamaların ilki, yabancı devlet gemilerine tanınan, zararsız geçiş hakkıdır. İkincisi ise, karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır.

Kıyısız Devlet, ülkesi sularına girmek isteyen bütün harp ve ticaret gemilerine uygulanacak şekilde kurallar koyabilir. Kanunlar, Tüzükler ve Yönetmelikler çıkartmak sureti ile bu konuları düzen altına alabilir. Her ne kadar harp gemileri, yargı yetkisi dışında kalmakta ve yabancı devletin her türlü müdahalesinden korunmakta ise de, bu onların kıyısız devlet tarafından konulan düzenleyici kurallara uymak zorunda olmadıkları anlamına gelmez. Fakat harp gemileri, hiçbir surette,

yabancı bir devletin egemenliğine tabi tutulamaz. Ancak, hemen işaret etmek gerekir ki, kışkırtıcı, yıkıcı ve karıştırıcı hareketlere ve fiillere başvuran, ya da doğrudan doğruya harbe girişen harp gemilerine karşı, kıyısal devlet, meşru müdafaanın gerekli kıldığı her türlü tedbiri alabilir. Çünkü ülkenin huzur ve sükûnunu ve millet ve devlet otoritesinin devamlılığını sağlamak her devletin önde gelen görevidir. Hiçbir diplomasi kuralı bunun üstünde düşünülemez.<sup>103</sup> Dokunulmazlık ve imtiyazlar, harp gemisine bazı sorumluluklar yüklemektedir. Gerçekten gemi tarafından işlenen her türlü düşmanca hareket ve zarar verici her türlü fiil cezalandırılmalıdır. Kıyısal devlet bu konuda harp gemisinin kendi karasularını terk etmesini isteyebilir. Geminin bayrağını taşıdığı devlet tarafından cezalandırılmasını istemekte mümkündür. Kıyısal devlet bu istemi ancak diplomatik yollardan yapabilir.

Kıyısal devletin herhangi yazılı bir mevzuatı yoksa harp gemileri Devletler Hukuku kurallarına ve genel uygulamaya göre kıyısal devletin emniyet ve güvenlik ve genel huzurunu temin etmekle yükümlüdür. Bu halde de kıyısal devlet, harp gemisini devletler hukukunun genel kurallarına, uluslararası örf ve âdete uymaya davet edebilir. Buna karşılık kıyısal devlet, harp gemisinin görevini iyice yapabilmesi için, imkân nispetinde, ona her türlü güvenlik ve kolaylığı sağlamakla yükümlüdür.<sup>104</sup>

### **1. Karasularında Harp Gemilerinin Hukuki Rejimi**

1958 Cenevre K.B.B.S, 1982 B.M.D.H.S. ve iç hukuk bakımından da 2674 sayılı Karasuları Kanunu, Karasularının hukukî rejimini ortaya koyan mevzuatlardır. Karasuları, devletin ülkesine dahildir ve iç suları ile birlikte devletin deniz ülkesini oluşturur. Kıyı devleti, uluslararası hukukun tayin ettiği sınırlamaların dışında, kara ülkesinde sahip olduğu tüm yetkilere karasularında da sahiptir. Kıyı devletinin egemenliği karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar üzerindeki hava sahasını da kapsar.

Karasularında da aslolan devletin yetkisi olup, bu yetkilere istisnâ bazı sınırlamalar getirilmiştir. Bu sınırlamalardan biri zararsız geçiş hakkıdır. Uluslararası

<sup>103</sup> Bu arada kıyısal devlet, harp gemisinin işlerine karışmamalıdır.

<sup>104</sup> AKIN, a.g.e., s.139–155.

örf adet hukukuna dönüşen bu hak, ilk kez 1958 Cenevre K.B.B.S. (mad. 14–23) ve ardından 1982 B.M.D.H.S. (mad. 17–32, 45, 53) ile yazılı hale getirilmiştir.<sup>105</sup>

Karasuları, devlet ülkesinin bir kısmı olarak kabul edildiğinden, karasularında devletin egemenliği kural olarak kabul edilmekle beraber bu kurala, diğer devletler lehine getirmiş istisnalar vardır. Genel kural gereği olarak, karasuları üzerinde devletin egemenliği esastır. Bu sebeple devlet, kendi milli güvenliği, ulaştırma emniyeti, gümrük ve sağlık ile ilgili tedbirleri alabileceği gibi, karasularından ve deniz kaynaklarından yararlanmayı kendi vatandaşlarına ait bir hak olarak kabul edebilir. Örneğin, 815 sayılı Kanunun<sup>106</sup> birinci ve üçüncü maddeleri ile Türkiye sahillerinin iskele ve limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkı (kabotaj) ile Türk karasuları içinde balıkçılık hakkı Türk vatandaşlarına tanınmıştır. Devletin karasuları üzerinde egemen olmasının bir diğer sonucu da, karasuları düzenine aykırı davranan gemiler ve kişiler hakkında yargı yetkisine sahip olmasıdır.

Karasuları üzerinde devletin egemen olduğu şeklindeki genel kurala Devletler Hukuku tarafından diğer devletler lehine getirilmiş iki istisna olup, bunlar "zararsız geçiş hakkı" ile "yabancı gemiler üzerinde yargı yetkisi"dir.<sup>107</sup>

Karasularında kural, kıyı devletinin egemenliği olmakla birlikte; uluslararası ulaşımında taşıdığı önem nedeniyle eskiden beri bu egemenlik uluslararası hukuk kurallarıyla yumuşatılmıştır.

Karasuları devlet ülkesine dahildir. Karasuları Kanunu md.1’de belirtildiği üzere, “Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir”. Bu egemenlik, karasularının üstündeki hava sahasına, deniz dibine ve toprak altına uzanır. (1982 B.M.D.H.S. mad.1,2)

Dolayısıyla kıyı devleti, çeşitli konularda münhasır yetkilere sahiptir. İktisadi konularda, asayiş, güvenlik devletin yetkisindedir. Bu husus Uluslararası Adalet Divanı 1986 Nikaragua davasında teyit edilmiştir. Bu bakımdan tüm gemiler

<sup>105</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent\\_Tatar\\_05\\_08\\_2004\\_Karasular\\_Icsular\\_Reji\\_mi.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_Icsular_Reji_mi.htm) (07.05.2006).

<sup>106</sup> Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun: Kabul Tarihi: 20 Nisan 1926 Resmi Gazete ile Neşir ve İlânı: 28 Nisan 1926 - Sayı: 358 3.t.Düster, c.7 - s.759.

<sup>107</sup> <http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>. (11.12.2005).

üzerinde denetim, ziyaret, yakalama, müsadere yetkileri bulunur. Buna karşılık yabancı harp gemilerinin dokunulmazlığı esastır.

Zararsız geçiş, karasularını geçme amacıyla kıyı devletinin huzur, düzen ve güvenliğine zarar vermeyen, sürekli ve süratli bir geçiştir. Bununla birlikte seyrüseferin normal gereği olarak veya zorunluluk nedeniyle geminin duraklaması kabul edilebilir. Örneğin; zorunlu neden, kurtarma faaliyeti veya tehlike durumları saklıdır. Kural olarak tüm devletlerin gemileri karasularını geçme amacıyla başka bir devletin karasularından geçebilir. Zararsız geçiş hakkı uçakları kapsamaz. Zararsız geçiş hakkı 1982 Sözleşmesinde ticaret gemisi – devlet gemisi ayrımı yapılmaksızın, bütün gemilere tanınmıştır. Ancak uluslararası örf ve adette tartışmasız biçimde benimsenen zararsız geçiş hakkı ticaret gemilerine ilişkindir. Kamu yetkileri kullanan devlet gemileri ve özellikle harp gemileri bakımından farklı uygulamalar öngörülmektedir. Genellikle herhangi bir izin ve bildirim koşulu aranmaz, fakat halen bir kısım devletler bildirim veya izin koşulu uygulamaktadır.

Türk mevzuatında önceleri, yabancı harp gemilerinin karasularında “hareket” yapabilmeleri ve limanları ziyaret etmeleri izne tabi idi.(1966 tarihli Yönetmelik). Daha sonra 1978 tarihli bir diğer Yönetmelikle izin koşulu hafifletilerek, onun yerine ön bildirim koşulu getirilmiş, ancak nükleer harp gemileri ve 3 veya daha fazla sayıda gemi için önceden izin alma koşulu muhafaza edilmişti. Şimdi yürürlükte olan 1983 tarihli Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına Gelişleri ve Bu sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik, öncekini yürürlükten kaldırmıştır. Karasularından geçişte herhangi bir izin veya bildirim koşulu öngörülmediğinden, bu koşulların kaldırıldığı anlaşılmaktadır.

Artık zararsız geçiş bakımından ticaret ve harp gemileri arasında fark kalmamış, her iki tür de genel uluslararası hukuk kurallarına tabi olmuştur. Karasularımızı ilgilendiren özellikle sağlık, kaçakçılık, askeri güvenlik, göç, gümrük gibi konularda zengin bir mevzuat mevcut bulunup, egemenlik hakkımızı kullanmaktayız.<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup> SUR, a.g.e., s.285–290.

Karasularımızda egemenlik haklarımızın kullanılması konusundaki ulusal mevzuatımıza gelince, başlıca Kanunlarımız şunlardır:

- 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu,
- 12.1.1932 tarihli ve 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibi Kanunu,
- 25.4.1973 tarih ve 1710 sayılı Eski Eserler Kanunu,
- 18.12.1981 tarih ve 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu,
- 10.6.1946 tarih ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Korunması Kanunu,
- 24.4.1930 tarih ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu,
- 22.3.1971 tarih ve 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu,
- 15.7.1950 tarih ve 5683 sayılı Yabancıların Türkiye’ye Giriş ve Kalışlarını Düzenleyen Kanun,
- 6.11.1981 tarih ve 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu,
- 9.7.1982 tarih ve 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu,
- 9.8.1983 tarih ve 2872 sayılı Çevre Kanunu,
- 10.7.1940 tarih ve 270 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu,
- 19.7.1972 tarih ve 1615 sayılı, 7.5.1975 tarih ve 1894 sayılı ve 25.2.1981 tarih ve 2419 sayılı Gümrük Kanunları,
- 12.3.1982 tarih ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu,

Türk karasularında bulunan gemiler üzerindeki yargı yetkisi konusu son derece karmaşık sorunlara yer vermektedir. Harp gemileri ise, yargı bağıışıklığından yararlandıkları için Türk yargı yetkisi dışında kalmaktadır. Nitekim 20.5.1982 tarih ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 33 ncü maddesi de, “Yabancı devlete, özel hukuk ilişkilerinden doğan hukuki

uyuşmazlıklarda yargı muafiyeti tanınmaz” demekle aksi durumlar için üstü kapalı olarak yargı bağışıklığını tanımıştır.<sup>109</sup>

## **2. Uluslararası Hukukta Harp Gemilerinin Barış Zamanında Karasularından Zararsız Geçiş Hakkı**

Zararsız geçiş hakkı kavramı, karşıt çıkarları uzlaştıran bir kavramdır. “Geçiş hakkı”, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasındaki çıkarlara; bu geçişin “zararsız” olması ise, kıyı devletinin değerlerinin korunmasına hizmet eden unsurlardır. Konuyla ilgili olabilecek bir başka terim ise “Transit Geçiş”<sup>110</sup> hakkıdır. “Transit Geçiş”, Açık denizin veya Münhasır Ekonomik Bölge<sup>111</sup> (MEB)’nin bir kısmı ile Açık Denizin veya MEB’in diğer kısmı arasında, boğazdan sürekli ve çabuk transit (geçmek) amacıyla ulaştırma ve uçuş serbestilerinin bu Bölüm hükümleri uyarınca kullanılmasıdır.<sup>112</sup>

Bir devletin karasularından yabancı devletlerin gemilerinin geçiş hakkı, iki karşıt çıkarın bağdaşmasını gerektiren bir haktır. Uluslararası hukuk, bir yandan geçiş hakkı tanımak suretiyle deniz ulaştırmasının olabildiğince serbestçe gerçekleştirilebilmesini sağlamaya çalışarak yabancı devletlerin çıkarlarını korurken, öte yandan da, bu geçişin kıyı devletine zarar vermemesini sağlamaya çaba göstererek ilgili kıyı devletinin çıkarlarını gözetmek zorundadır. Bu iki karşıt çıkar, uygulanan uluslararası hukukta, zararsız geçiş hakkı kavramı aracılığıyla sağlanmaktadır.<sup>113</sup>

Karasularından zararsız geçiş hakkı, devletlerarası örf ve adet hukukunun yabancı tabiiyetinde bulunan gemilere sahildar devletin karasuları düzenine zarar vermeksizin bu karasularda seyretmek hususunda tanıdığı haktır. Bu hakla ilgili Devletler Hukuku kuralları, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansında kabul edilmiştir. Bu konferansta imzalanmış bulunan 1958 Cenevre K.B.B.S. nin 14 ncü maddesinde, karasularından geçişin hangi hallerde zararsız sayılacağı şu şekilde

---

<sup>109</sup> ODMAN, a.g.e., s.160–163.

<sup>110</sup> Transit geçiş hakkı”; BMDHS, 1982, Md. 38.

<sup>111</sup> “Münhasır Ekonomik Bölge”; BMDHS, Md 55, Karasularının ötesinde ve ona bitişik bir bölge olup, bu kısımda tesis edilmiş olan özel hukuki rejime tabidir. Buna göre kıyı devletinin hakları ve yargı yetkisi ve diğer devletlerin hakları ve serbestileri bu sözleşmenin ilgili hükümleri ile düzenlenir.

<sup>112</sup> TOLUNER, a.g.e., s. 140–141.

<sup>113</sup> ODMAN, a.g.e., s.152–160.

formüle edilmiştir. “Geçiş, sahildevletinin sulhuna, düzenine veya güvenliğine zarar vermediği müddetçe zararsızdır.” Karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanacak olan gemiler, ticaret gemileridir.

Harp gemilerinin zararsız geçiş hakkından yararlanabileceğine dair bir Devletler Hukuku kuralı mevcut değildir. Ancak, uygulamada harp gemileri, devletlerin izni ile karasularından geçebilmektedirler. 1958 Cenevre K.B.B.S. nin 14 ve 23 ncü maddelerinde sırasıyla yer alan: “Denizaltılar su yüzünden seyretmek ve bayrak göstermek mecburiyetindedirler” ve “Eğer bir harp gemisi sahildevletinin karasularından geçiş hakkındaki nizamla uymazsa ve uyması için kendisine yapılan talebi nazarı itibara almazsa, sahildevleti, harp gemisinin karasularını terk etmesini isteyebilir” hükümlerinden başka, sözleşmede harp gemilerinin durumuna değinilmemiştir.

Türk hukukunda ise, harp gemilerinin Türk karasularından geçişi, önceden izin alınması esasına bağlanmıştır. “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Ait Gemilerin Türk Karasularından Geçişleri, Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sullardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik” esaslarına göre Yabancı Silahlı Kuvvetler önceden ve diplomatik kanaldan izin almak zorundadırlar. Ayrıca, Yönetmeliğin 12 inci maddesine göre yabancı denizaltılar, Türk karasullarında bulundukları sürece dalmış olarak seyrederler. Türk Karasullarına girmelerine izin verilecek olan Yabancı Silahlı Kuvvetlere ait gemilerin durumu ve sayısını tespit, kalış sıralarını sınırlama hakkı Türk hükümetine aittir. Aynı yönetmeliğin diğerk bazı maddelerine göre özel andlaşmalarla kabul edilmiş manevra, tatbikat ve eğitimler dışında, önceden Türk hükümetinin izni olmadıkça, yabancı Silahlı Kuvvetler gemileri, Türk karasulları, iç suları ve limanları ile hava sahasında, herhangi bir maksatla manevra ve tatbikat yapamazlar ve top, torpido, güdümlü mermi ve benzeri silahlarla, atış ve eğitim yapmak suretiyle söz konusu Türk deniz sahalarını ihlal edemezler.<sup>114</sup>

Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı gemiler, Türk karasulları, iç suları ve limanlarında bulundukları sürece Türkiye'nin toprak bütünlüğü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit eder nitelikte, herhangi bir davranışta

---

<sup>114</sup> Yabancı uçak gemileri, Türk karasulları içinde bulundukları sürece uçak uçuramaz ve indiremezler.

bulunamazlar. Türkiye'nin güvenliği veya savunması zararına olacak biçimde 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.

Yabancı Silahlı Kuvvetleri, Türk Karasuları ve iç suları ve limanlarında bulundukları sürece, sağlık, maliye ve gümrük konularında yürürlükte bulunan Türk mevzuatına aykırı hareket edemezler ve herhangi bir malı, döviz veya kişiyi gemilerine alamazlar veya gemiden indiremezler.

Yönetmelikte, Yabancı Silahlı Kuvvetlere ait nükleer gemilerin Türk karasularından geçişleri ve Türk limanlarını ziyaretleriyle ilgili özel kurallar da kabul edilmiştir.<sup>115</sup>

Uygulanan uluslararası hukuk denize kıyısı bulunan ve bulunmayan bütün devletlerin gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkı tanınmaktadır. Ancak, bütün devletlerin gemilerine tanındığı bildirilen bu hakkın, yine de her tür gemiyi içerip içermediği konusunda kuşklar sürmektedir. Karasularından zararsız geçiş hakkı ticaret gemileri ve uygulanacak rejim bakımından bunlarla bir tutulan ticari amaçlı devlet gemileri için herhangi bir itiraz konusu olmamaktadır. Buna karşılık, kamu yetkileri kullanan devlet gemilerinin ve özellikle harp gemilerinin karasularından geçişlerinin bir hak mı olduğu, yoksa kıyı devletinin hoşgörüsüne mi dayandığı konusu uygulanan uluslararası hukukta bugün bile kesin bir çözüme bağlanmış değildir. Nitekim 1930 La Haye Konferansında İkinci Komitenin raporunda yer alan Andlaşma taslağının 12. maddesinde harp gemilerinin de kural olarak zararsız geçiş hakkına sahip olacakları öngörülürken, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansında devletlerin bu konuda bir sonuca varamadıkları görülmektedir. Böylece, 1958 Cenevre K.B.B.S.'nde harp gemilerinin geçiş hakkına ilişkin herhangi bir hükmün yer almamış olması, harp gemilerinin de zararsız geçiş hakkının teyit edildiği anlamına gelmemektedir.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> <http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>. (11.12.2005).

<sup>116</sup> Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ve 1982 B.M.D.H.S.'ne baktığımız zaman ise, kimi devletlerin harp gemilerinin karasularından geçmek için izin almaları ya da bildirimde bulunmaları gerektiğini içeren görüşler ileri sürdüğü görülmektedir. Nitekim Konferansın 1978'deki 7. oturumunda ilk kez, Çin Halk Cumhuriyeti'nin başını çektiği 9 devlet, bir gayri-resmi öneri metni ile bu konuda önceden

Uygulamada, bugün çoğu devletin harp gemileri için izin ya da bildirim koşulu öngördükleri izlenmektedir. Dolayısıyla, giderek yaygınlaşmasına rağmen, karasularından zararsız geçişin harp gemileri için bir hak oluşturması henüz evrensel bir kural niteliği kazanmış değildir. Bir devletin karasularından yabancı devletlerin gemilerinin geçiş hakkı, iki karşıt çıkarın bağdaşmasını gerektiren bir haktır. Uluslararası hukuk, bir yandan geçiş hakkı tanımak suretiyle deniz ulaştırmasının olabildiğince serbestçe gerçekleştirilebilmesini sağlamaya çalışarak yabancı devletlerin çıkarlarını korurken, öte yandan da, bu geçişin kıyı devletine zarar vermemesini sağlamaya çaba göstererek ilgili kıyı devletinin çıkarlarını gözetmek zorundadır. Bu iki karşıt çıkar, uygulanan uluslararası hukukta, zararsız geçiş hakkı kavramı aracılığıyla sağlanmaktadır.<sup>117</sup>

#### **a. Kıyı Devletin Zararsız Geçiş Düzenleme Yetkisi**

Kıyı devletin, karasuları üzerinde var olan egemenliğinin “zararsız geçiş” müessesesiyle sınırlandığı kesin ve açıktır. Bu hak, her gemiye, her ülkenin karasularından zararsız geçiş yapma olanağı tanımaktadır. Önce teamülle şekillenen bu yetki ya da hak, 1958 Cenevre K.B.B.S. ne, sonra da 1982 B.M.D.H.S. ne yansımıştır. Bugün, her kıyı devleti bu zararsız geçiş hakkını kabul etmektedir.<sup>118</sup>

---

izin ya da bildirim koşulu konulmasını savunmuştur. Bunu, Konferansın 1980'deki 9. oturumunda aynı devletlerden yedisinin aynı yöndeki gayri-resmi önerisi izlemiştir. Bunun üzerine, konu Konferansın 1981'deki 10. dönem toplantılarında devletlerin görüşlerini bildirmelerini gerektirmiştir. Anılan dönemde devlet temsilcilerinin görüşleri incelendiği zaman, toplam olarak 34 devletin söz konusu önerinin lehinde ve 26 devletin de aleyhinde olduğu gözlenmektedir. Ancak, başta Amerika ve Sovyetler Birliği olmak üzere birçok etkili devletin zararsız geçiş hakkının harp gemilerini de kapsamı gerektiğini savunması üzerine, aksini isteyen 28 devletin, aynı sonuca götürecek olan, kıyı devletini düzenleme yetkileri arasında güvenlik konusunun da sayılması ile yetinen bir resmi öneride bulundukları gözlenmiştir. Tarafların bu tutumları karşısında İkinci Komisyon başkanının ilgili devletlerarasında iki danışma toplantısı gerçekleştirdiği ve bir sonuca varılamadığı anlaşılmaktadır. Böylece 1982 B.M.D.H. Sözleşmesi, bu konuda herhangi bir açık hükmü içermeyen bir biçimde Konferansta kabul edilmiştir. Fakat bu, harp gemileri için izin ya da bildirim koşulu öngören devletlerin görüşlerinden vazgeçtiği anlamına gelmemektedir. Zira ilgili devletler Konferans başkanının isteği üzerine önerilerinin oylamaya konulmamasını kabul ederken, kıyı devletin güvenlik amaçlı yetkilerini kullanabileceğini, dolayısıyla gerekirse izin ya da bildirim koşulu koyabileceğini öngören haklarından vazgeçmediklerini, konferans başkanının açıklamasını istemişlerdir.

<sup>117</sup> ODMAN, a.g.e., s.152–163.

<sup>118</sup> Türkiye, NATO'da Yunanistan dahil tüm üye devletlerin ortak karar almasına rağmen; 1993 yılında BM'nin Bosna Hersek hava sahası üzerindeki uçuş yasağının uygulanması ve denetlenmesi amacıyla icra edilen harekâta (Deny Flight) görevlendirdiği Hava Kuvvetleri unsurlarını (Dönüşümlü olarak 12 F-16 Filosu) ve 1999 yılında Kosova Krizi esnasında NATO'nun başlattığı hava harekâtına katılacak Hava Kuvvetleri unsurlarını (Dönüşümlü olarak 10 adet F-16 uçağı) Yunanistan Ege üzerinde geçişe izin vermediği için, Türk savaş uçakları Türk karasularını takiben

Egemenlik mutlak bir yetki ya da hak anlamına geldiği için, kıyı devletinin zararsız geçişe razılığı, egemenliğin sınırlanması anlamına gelir; kıyı devleti, karasularından geçen ticaret gemilerinin zararsız geçişlerine katlanmak yükümü altındadır.

Zararsız geçiş, temelde teamüle dayanmaktadır. 1958 Cenevre K.B.B.S. ile 1982 B.M.D.H.S. nde yer alan hükümlerin bir kısmı, teamül hukukundan süzülüp çıkarılmış ve müzakerelerle sistemleştirilmiş hükümlerdir. Bu hükümler şöyle özetlenebilir:

—Kıyı devleti karasularında egemendir.

—Kıyı devleti zararsız geçiş yapan gemiye, geçiş zararsız olduğu sürece katlanmakla yükümlüdür.

—Kıyı devleti, güvenlik, denizaltı kablolarının korunması, canlı kaynakların korunması, balıkçılık gibi nedenlerle zararsız geçiş yapacak gemilerin uyması gereken kuralları koyabilir. (Zararsız geçiş düzenleme yetkisi)

—Kıyı devleti zararsız geçiş erteleyebilir.

Görüldüğü gibi, kıyı devletinin egemenlik yetkisi, zararsız geçişe ait kurallarla bir ölçüde sınırlanmakta; buna karşılık, kıyı devletine, esas itibarıyla katlanmak zorunda olduğu yabancı geminin zararsız geçiş hakkıyla ilgili sınırlamalar yapma yetkisi, tanınmaktadır.<sup>119</sup>

Yabancı gemilerin geçiş hakkının kullanımına ilişkin olarak kıyı devletinin yasama ve yürütme yetkilerinin kapsamı, 1958 Cenevre K.B.B.S.’nin 17. maddesinde, “ Sözleşme hükümleri ve uluslararası hukukunun öteki kurallarına aykırı olmamak koşuluyla bütün konular ” biçiminde belirtilmektedir. Aynı hüküm, gemilerin kıyı devletinin özellikle taşıma ve ulaştırmaya ilişkin düzenlemelerine saygı göstermesi gereğini vurgulayarak, bir örneklemede bulunmaktadır. Buna karşılık, 1982 B.M.D.H.S. kıyı devletinin bu konudaki yetkilerinin kapsamını 21.

---

Girit Adasının güneyinden, uluslararası hava sahasından Adriyatik bölgesine uçmak mecburiyetinde kalmışlardır. Bu üzerinde durulması gereken bir durumdur. Ege’nin tümüne sahip olma amacındaki Yunanistan’ın, Ege Denizi ve üzerinde oluşacak hava sahası üzerinden Türk deniz ve hava unsurlarının “Zararsız Geçiş” ve “Transit Geçiş” kapsamında serbestçe geçebileceği şeklindeki açıklamalarının gerçekleri yansıtmadığı, düşünülmektedir.

<sup>119</sup>[http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandireli\\_gemiler.doc](http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandireli_gemiler.doc) (03.05.2006).

maddesinde aarak bildirmektedir. Anılan hükme göre; kıyı devleti aŗağıdaki konularda yetkilerini kullanabilecektir:

- Ulaŗtırma güvenliğı,
- Deniz ulaŗım araç,
- Gereçlerinin korunması,
- Denizaltı kablo ve boruları,
- Canlı kaynakların korunması,
- Balıkçılık,
- evre koruması,
- Bilimsel araŗtırmalar,
- Gümrük, maliye, sağlık ve g .

Anılan hüküm kıyı devletinin geiŗ hakkını kullanacak gemilerin çizim, inŗaat ve donanımına iliŗkin herhangi bir yetkisi bulunmadığını özellikle vurgulamaktadır. Yine, karasularında atmaları da uluslararası kurallara göre düzenlenmesi öngörülmektedir. S zleŗmede yalnızca anılan konuların sayılmış olması, esasen, kıyı devletinin yetkilerinin sayılan konularla sınırlı olduğu anlamına gelmemelidir. Zira uygulanan uluslararası hukukta devletlerin egemenlik yetkisini kısıtlayan Andlaŗma hükümlerinin dar yorumlanması gerektiği bugün genellikle kabul edilmektedir. Kıyı devletinin karasularında yukarıda belirtilen yetkilerine sınırlamaların ilki, yabancı gemilerin zararsız geiŗini  nlememek konusundadır. Yine kıyı devleti, verdiği hizmetlerin karŗılıėı dıŗında, herhangi bir geiŗ  creti alma hakkına sahip değildir. Son S zleŗme ile ayrıca, kıyı devletinin zararsız geiŗ hakkının kullanımını kısıtlayıcı yükümlülükler getirmesi (mad.24/1,a) ve yük gemileri arasında ayırım yapması (mad.24/1,b) da yasaklanmaktadır.

Kıyı devletinin zararsız geiŗi  nlememe yükümlülüğü bu geiŗin geçici süre ertelenemeyeceği anlamına gelmemektedir. Kıyı devletinin güvenliği gerektirdiği takdirde, yabancı gemiler arasında ayırım yapmamak ve uygun biçimde ilan edilmek koŗuluyla bu devlet zararsız geiŗi erteleyebilecektir.

Öte yandan, uygulanan uluslararası hukuk kıyı devletine zararsız geçişle ilgili bir takım yükümlülükler de getirmektedir. Bu çerçevede, kıyı devleti karasularında ulaştırma ile ilgili her türlü tehlikeyi uygun yollarla duyurmak zorundadır. Bu yükümlülük gerek andlaşmalarla, gerek uluslararası yargı kararlarıyla kabul edilmektedir. Geçişin zararlı faaliyetler içermesi durumunda ise, ticaret gemileri ve ticari amaçlı devlet gemileri için, kıyı devletinin yasaların ön gördüğü önlemleri almak ve uygun cezaları uygulamak yetkisi vardır. Buna karşılık harp gemileri ve kamu yetkisi kullanan öteki devlet gemilerinin geçiş kurallarına uymaması ya da zararlı faaliyetlerde bulunmaları durumunda, kıyı devleti uygun uyarıları yaptıktan sonra, en çok bu gemilerin karasularını terk etmesini isteyebilecektir. Ancak ikinci tür gemilere ilişkin olarak, kıyı devleti geminin bayrak devletinin uluslararası sorumluluğunu ileri sürebilecek ve uğradığı zararın tazminini isteyebilecektir.<sup>120</sup>

1982 B.M.D.H.S. ne göre (mad. 17; 1958 mad. 14), bütün devletlerin gemilerine zararsız geçiş hakkı tanınmıştır. Bir devletin bu haktan yararlanabilmesi için denize kıyısının ya da bu sözleşmeye taraf olup olmamasının hiç bir önemi yoktur. Zararsız geçiş hakkı kavramı, aslında birbirine zıt çıkarları dengelemeyi amaçlayan çift yönlü bir kavramdır. Bir taraftan, “geçiş hakkı”, yabancı gemilerin çıkarları yönünden deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasına hizmet ederken; diğer taraftan da bu geçişin “zararsız” olması kıyı devletinin özellikle güvenliğini ilgilendiren çıkarlarının korunmasına hizmet etmektedir.<sup>121</sup>

Yabancı gemilerin çıkarları yönünden deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasına hizmet eden geçiş unsurunun 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde tanımı ve nasıl olması gerektiği şöyle tarif edilmektedir:

Geçiş; ya iç sulara girmeden veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını kat etme; ya da iç sulara girme veya iç sulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek anlamına gelir. Geçiş, kesintisiz ve çabuk olacaktır, bununla beraber, geçiş alelâde seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya force

---

<sup>120</sup> ODMAN, a.g.e., s.152–157.

<sup>121</sup> Nitekim zararsız geçiş hakkı, 1958 ve 1982 Sözleşmelerinde geçiş ve zararsızlık şeklinde unsurlarına ayrılarak her bir unsurun ne anlama geldiği ayrı ayrı açıklanmıştır (1958 mad. 14; 1982 mad. 18).

majeure<sup>122</sup> veya tehlike tarafından zarurî kılındığı veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacı ile gerekli olduğu ölçüde durmayı ve demirlemeyi kapsar. Uluslararası hukukta karasularından zararsız geçiş yapan yabancı gemilerin ücrete tabi tutulmaması bir teamül kuralı haline gelmiş ve 1958 Sözleşmesinde de bu kural aynen benimsenmiştir (mad. 18). Buna göre;

- Yabancı gemilerden sırf karasularından geçmeleri sebebiyle hiçbir resim istenemez.

- Karasularından geçen yabancı gemilerden ancak kendilerine yapılan çok özel hizmetler karşılığı ücret talep edilebilir. Bu ücretin alınmasında ayırım yapılamaz. Bu maddeden anlaşılacağı üzere sadece özel hizmetler yani kılavuz kaptan, römorkör alınması ve kurtarma-yardım gibi durumlarda ücret alınabilecektir. Bu kural 1982 Sözleşmesinde de aynen yer almıştır. 1982 Sözleşmesi'nde yer alan zararsız geçiş rejimi, 1958 Sözleşmesi'ndeki zararsız geçişle ilgili hükümlere oranla önemli gelişmeleri yansıtmaktadır. 1982 Sözleşmesinin 19'uncu maddesi 1958 Sözleşmesinin geçişin kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine aykırı olmadıkça "zararsız" olacağına dair hükmünü muhafaza etmekle beraber bu maddenin 2'nci paragrafı zararsız geçiş sayılamayacak faaliyetleri sıralamakla öncekinden bir adım öne geçmiştir ki, bu hükümler zararsız geçişlerin ertelenmesini ya da kesintiye uğratılmasını haklı kılacaktır. 1982 Sözleşmesi, geçişin zararsızlığını "kıyı devletinin bazı çıkarları üzerindeki etkisi"ni göz önüne alarak düzenleyen 1958 Sözleşmesindekinden farklı bir düzenleme öngörmektedir. Buna göre, Sözleşmenin 19'uncu maddesinin 1'inci fıkrasında geçişin zararsızlığı "geçiş biçimi"ne, yani karasularında devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar getirecek eylem veya işlemin yapılmaması şartına bağlanırken, 2'nci fıkrada özellikle sayılan fiillerin geçişi zararlı kılacağı da karine olarak kabul edilmiştir. 12 bent halinde sayılan bu fiiller şunlardır:

— Kıyı devletinin ülkesel bütünlüğü veya siyasî bağımsızlığına karşı, BM prensiplerini ihlal edecek şekilde bir kuvvet kullanılması veya tehdidi,

— Silahlı manevra veya deneme,

---

<sup>122</sup> İnsan gücünü aşan dış etki, doğa olayları gibi..  
(<http://sozluk.sourtimes.org/show.asp?t=force+majeure>. 15.07.2006)

— Kıyı devletinin savunma veya güvenliği aleyhine olarak bilgi toplama amaçlı bir hareket,

— Kıyı devletinin savunma veya güvenliğini etkileme amaçlı bir propaganda hareketi,

— Geminin güvertesinden herhangi bir uçağın havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması,

— Herhangi bir askerî cihazın güverteden fırlatılması, güverteye inmesi veya alınması,

— Kıyı devletinin gümrük, sağlık, maliye veya muhaceret ile ilgili mevzuatına aykırı şekilde herhangi bir malın, paranın veya kişinin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması,

— Herhangi kasti ve ciddî bir kirletme hareketi,

— Herhangi bir balıkçılık faaliyeti,

— Araştırma ve ölçüm faaliyeti,

— Kıyı devletinin herhangi bir muhaberat sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesisine müdahaleyi amaçlayan herhangi bir hareket,

— Geçişle doğrudan doğruya ilgisi olmayan bir faaliyet.

Görüldüğü gibi bu objektif standartlar esas olarak geçişin zararsızlığının amaç ya da tahsis gayesiyle değil, fakat kendi fiili ile değerlendirileceğini ortaya koymaktadır. Bir yabancı geminin karasularından zararsız geçişinden söz edebilmek için geçişin kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermemesi yetmemekte, fakat aynı zamanda geçişin sözleşmede tanımlandığı biçimde yapılması gerekmektedir. Nitekim her iki Sözleşmede de, iç sularından karasularına geçen ya da karasularında yatan yabancı gemilerin geçiş yapmakta olduğu kabul edilmemektedir (1958 mad. 14/2,3; 1982 mad. 18/1a, 2). Geçiş durumunda olmayan gemiler hakkında zararsız geçişin unsurlarını taşımadığından dolayı kıyı devletinin yetkilerinin sınırlanması da söz konusu olmayacaktır. Sözleşmenin 25'inci maddesinde kıyı devletine bu konuda bazı yetkiler de tanınmıştır. Buna göre, kıyı devleti, karasularında zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli tedbirleri alabilir. Daha da önemlisi, güvenliği için gerekli gördüğü takdirde zararsız geçişi geçici olarak erteleyebilir. Karasularında geçerli olan hukukî düzenin ihlal edilmesi zararlı bir nitelikte olmasa dahi, kıyı devleti her zaman için, bu düzeni ihlal eden gemilere

karşı geçişi yasaklayabileceği gibi kendi hukukunun ngrdği bütün tedbirleri de alabilir ve uygulayabilir. Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması prensibi, devletin bu yetkilerini etkilemez. Ancak harp gemileri, her iki sözleşmede de bu kuralın dışında tutulmuştur.<sup>123</sup>

Ferit Hakan BAYKAL; harp gemilerinin karasularından önceden izin almadan ya da ihbarda bulunmadan zararsız geçiş haklarının mevcudiyetini ortaya koyan ve bunları karasularından zararsız geçiş yönünden ticaret gemileri ile aynı kefeye koyan evrensel olarak kabul görmüş bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralı bulunmadığını; kıyı devletlerinin harp gemilerinin karasularından geçişini açıkça önceden izin alma ya da ihbarda bulunma şartına tabi kılıp da bunu usulüne uygun şekilde ilan etmiş olmadıkları müddetçe bunun geçiş hakkını tanıdıkları yönünde değerlendirilmesinin gerekeceğini; ancak bu konudaki gelişmelerin özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Andlaşmasının yürürlüğe girmiş olması ve Andlaşmaya taraf olan ve ileride taraf olacak devletlerin fazlalığı göz önüne alındığında harp gemilerinin karasularından önceden izin ya da ihbar şartına bağlı bulunmaksızın geçiş hakkı tanınması yönünde bir örf ve adet hukuku kuralını oluşumuna doğru götürdüğünü, ancak bugün için böyle bir kuraldan bahsetmenin imkân dahilinde olmadığını, Türk Hukukunda harp gemilerinin karasularından geçişine ilişkin gerek 2674 sayılı Karasuları Kanununda gerekse Harp Gemileri ile ilgili 1983 tarihli Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İ Sularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelikte, herhangi bir hüküm bulunmadığını,<sup>124</sup> belirtmektedir.

Harp gemileri sınıfından olan denizaltıların da aynen harp gemilerinin tabi bulundukları hükümlere tabi olmak kaydıyla karasularından zararsız geçiş yapmaları su üstünden seyretmeleri ve bayraklarını göstermeleri şartına tabi tutulmakla birlikte, dalmış vaziyette karasularından geçiş yapan denizaltılar için başlı başına bu fiilleri nedeniyle kuvvet kullanılıp kullanılmaması konusunda uluslararası hukukta kesin bir kural mevcut değildir. Ancak, harp gemilerinin karasularına münhasır geçiş amacı dışında bir amaçla girmesinin milli sınırlara rıza dışında girme olarak

<sup>123</sup>[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent\\_Tatar\\_05\\_08\\_2004\\_Karasular\\_Icsular\\_Reji\\_mi.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_Icsular_Reji_mi.htm) (07.05.2006).

<sup>124</sup> BAYKAL, a.g.e., Temmuz 1998, s.335–342.

değerlendirilmesi karşısında bu gemilere karşı da aynen bu davetsiz giriş kara ülkesinde vuku bulmuş gibi geminin karasularını terk etmesi için her türlü tedbir alınabilmeli ve gerektiğin de kuvvet kullanılabilmelidir.

Harp gemilerinin kıyı devletinin önceden iznini almaksızın ya da ihbarda bulunmaksızın karasularından zararsız geçiş hakkına sahip olup olmadıkları, ilgili devletlerin 1958 C.A.D.S. veya 1982 B.M.D.H.S. ne taraf olup olmamalarına göre değişiklik göstermektedir. Çünkü her iki Sözleşmede de yer alan harp gemilerinin zararsız geçişi ile ilgili hükümler harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı ile ilgili uluslararası örf ve adet hukuku kurallarını yansıtan kurallar değildir.

Bu açıdan bakıldığında gerek 1958 C.A.D.S. nde ve gerekse 1982 B.M.D.H.S. nde harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakları ile ilgili açık bir düzenleme bulunmadığından ve burada yer alan hükümler Sözleşmeye taraf olan devletler açısından dahi tartışma konusu yapılabildiğinden bunların örf ve adet hukuku kuralı niteliği kazanmış olup da Sözleşmelere taraf olmayan devletleri bağlayabileceğini iddia etmek mümkün bulunmamaktadır.

1982 Andlaşmasında, harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı açık olarak kabul edilmiş değildir. 1982 B.M.D.H.S. ne çekince koyma yasağı, vardır. Sözleşmenin 309 uncu maddesinin açık hükmüne göre Sözleşmenin diğer maddeleri tarafından açıkça izin verilmedikçe bu Sözleşmeye hiçbir çekince veya istisna ileri sürülemeyecektir. Zaten 1982 B.M.D.H.S. kabul edilirken amaçlanan şey bunun tüm devletlerin anlaşması ile oluşan iradeleri ile kabul etmek ve buna denizlerin adeta anayasası niteliği sağlamaktır.

1982 B.M.D.H.S. hükümlerine göre lâfzî bir değerlendirme yapıldığında kesin olan şudur ki, kıyı devleti yabancı harp gemilerinin karasularından zararsız geçişleri ile ilgili olarak kanun ve düzenlemeler yapabilecektir. Ancak yapacağı bu kanun ve düzenlemeler Sözleşmenin 21'inci maddesinde belirtilen faaliyetlerle ilgili olabilecektir ki, burada doğrudan doğruya güvenlikle ilgili bir düzenleme yapılabilmesi mümkün gözükmemektedir. Ayrıca 21'inci maddede yer alan hükümlerin izin verdiği ölçüde kıyı devleti tarafından yapılacak kanun ve düzenlemelerin 1982 Sözleşmesinin 24 ncü maddesinin açık hükmü karşısında

zararsız geçiş hakkının inkârı ya da kısıntıya uğratılması yönünde hükümler getirmemesi de gereklidir.<sup>125</sup>

Esasen, kıyı devletinin harp gemilerinin karasularından zararsız geişı ile ilgili olarak yapabileceğı en ideal düzenleme; bu gemilerin geçişine izin verilmek isteniyorsa, kıyıya en az zararlı olabilecekleri bir noktadan, bunların geçişinin en etkin şekilde denetlenebileceğı karasularının belirlenmiş bir bölgesinden geçiş hakkı tanımak ve bu geçiş hakkını usulüne uygun şekilde duyurmaktır. Ayrıca, bu belirlenen hat dışında Karasularının diğer bölgelerinden geişı ise açıkça yasaklamak ya da izne tabi tutmak gerekir.

Gemiler mensubu bulundukları devletlerin doğrudan doğruya egemenliklerini temsil etmektedirler. Dolayısıyla geçiş esnasında sebebiyet verdikleri zararlardan dolayı kıyı devleti bunlar üzerinde yargı yetkisini kullanamamaktadır. Kıyı devletinin bu gemilerin karasularından geçişle ilgili kanun ve kurallara riayet etmeleri durumunda veya herhangi bir zarara sebebiyet vermeleri durumunda yapabilecekleri tek şey bu gemileri karasularını terk etmelerini istemek ve verdikleri zararı uluslararası usullerle diplomatik yollardan tazmine çalışmaktır. 1958 K.B.B.S. m. 23; 1982 B.M.D.H.S m. 30, 31, 32 inci maddelerinden de anlaşılacağı gibi, kıyı devletinin bu geçişe izin verip vermemek yönünde hak sahibi olması meselesi de kendiliğinden gerekçesini bulmaktadır. Kıyı devleti rızası dışında böyle bir sorumluluğun altına sokulmaz. Kıyı devletinin böyle bir yükümlölük altına sokulması, kıyı devletinin bu deniz alanında zarara uğramış egemenlik hakkını adeta yok etme noktasına getirir. Ancak, devletin bu geçişe kendi iradesi ile rıza göstermiş ise, artık neticeye katlanacaktır. Esasen, 29 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunumuzda zararsız geçişe ilişkin hiçbir hüküm bulunmamaktadır.

---

<sup>125</sup> Harp gemilerinin karasularından geişı ile ilgili olarak devletlerin yasal düzenlemeleri farklılıklar göstermektedir. Kimi devletler geişı önceden izne tabi tutarken, kimileri geişı önceden ihbarda bulunma şartına tabi kılmaktadırlar. Çoğu devletler ise, bu konuda açık yasal düzenleme yapmamış olmakla birlikte harp gemilerinin karasularından önceden ihbarda bulunmak ya da izin almak şartına tabi olmaksızın geçişlerine ya açıkça izin vermekte ya da buna karşı çıkmamak suretiyle örtölü olarak bu hakkı kabul etmektedirler. Devletlerin bu farklı uygulamalarının temelinde yatan şey güvenlik endişesidir. Genelde gelişmekte olan ve güvenlik endişesi olan devletler, harp gemilerinin kara geçişlerine sıcak bakmamakta ve bu geçişin önceden izin ya da ihbar şartına tabi tutulması yönündeki uygulamaları ile kendi güvenliklerini garanti altına almaya çalışmaktadırlar. Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, Rusya ve İngiltere gibi güçlü donanmaya sahip olan ölkeler ise, izin ya da ihbar şartını aramamaktadır.

1983 tarihli Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine ilişkin Yönetmelik de, barış zamanında Yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına gelişlerine ve buralardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin yöntemleri belirlemektedir. Yani yabancı harp gemilerinin zararsız geçişlerine ilişkin herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir.<sup>126</sup> Şu halde, Türk Mevzuatına göre bugün için yabancı harp gemilerinin karasularından geçişi çıkarılmaktadır. Bu şekilde düzenleme yapılması ileride Ege’de karasularının komşu devlet tarafından genişletilmesi ihtimaline karşı hareket serbestisi sağlamayacaktır. Yine, bu su alanlarını kullanarak açık denizlere ulaşmak gerekmediği gibi, bunların kullanılması bu gemilerin yarış noktalarına olan mesafenin kısalmasına sebebiyet verecek konumda değildir.<sup>127</sup>

#### **b. Karasuları Yönünden Durum**

Uluslararası ulaştırmada kullanılan ve iki açık deniz kesimini birleştiren bir konumda bulunan boğazlar dışındaki alanlarda harp gemilerinin geçişi için kıyı devletinin önceden izninin alınması gerekebilecektir. Karasuları da doğal olarak bu alana dahildir.

Geçişin önceden izin alınma şartına tabi tutulması, bu hakkın esasen mevcut olmadığı şeklinde yorumlanabilir, çünkü izin verip vermemek tamamen kıyı devletinin önceliğindedir. Her ne kadar kıyı devleti bu yetkisini kullanırken uluslararası hukuka uygun davranacaksa da başlı başına harp gemisinin niteliğini dahi zararlı görebilir ve geçiş izni vermeyebilir.

Esasen deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması prensibi harp gemileri için değil ticaret gemileri için kabul edilmiş bir kavramdır. Kavramın ortaya çıkışı uluslararası ticaretin gelişmesini sağlamak için olmuştur. Harp gemilerinin ise uluslararası ticaret ile ilgisini kurabilmek mümkün değildir. Dolayısıyla bir devletin harp gemilerini diğer bir devlete ait karasularından geçirmesinde uluslararası hukuk yönünden akla uygun bir menfaat ilişkisi kurmak imkânı yoktur. İki açık deniz

---

<sup>126</sup> Hâlbuki bu yönetmelikten önceki 20.2.1979 tarihli Yönetmelikte yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk Karasularından geçişleri düzenlenmiş ve önceden izin ve ihbar şartına tabi kılınmıştır. BAYKAL, a.g.e., s.342.

<sup>127</sup> BAYKAL, a.g.e., s.341.

kesimini birleştiren ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlar için harp gemilerine zararsız geçiş hakkı tanınması ne derece zaruri ise, karasularında harp gemilerine bu hakkın tanınması o derece gereksiz ve anlamsızdır. Boğazlar yönünden objektif bir değerlendirme yapıldığında bu hak gerçekten zorunludur. Çünkü aksi bir durumun kabulü halinde harp gemilerinin belirli denizlerde hapsolması ve açık denizlerin birçok bölümüne geçiş yapmamaları gerekecektir. Harp gemilerinin hiçbir devletin yargı yetkisine tabi olmayan alanlarda ve özellikle açık denizlerde seyrüsefer etmeleri zorunlu olup, bu durum uluslararası toplumun menfaatinedir. Çünkü açık denizler de bayrak devletine münhasır yetki tanınmış olması sebebiyle her devlet kendi harp gemileri kanalıyla hiçbir devletin geçerli bir şekilde egemenliğine tabi kılınamayacak bu deniz alanlarında, kendi gemileri üzerinde denetim ve koruma görevi icra etmek durumundadırlar.<sup>128</sup>

Açık deniz kesimlerinde ve herhangi bir devletin yargı yetkisine girmeyen alanlarda devletlerin üzerinde yer alan ve bu alanlarda düzeni sağlayan, polisiye tedbirler uygulayabilen başka bir üst otorite mevcut olmadığına göre harp gemileri bu gibi deniz alanlarında hem milli hukukların hem de uluslararası hukukun tek uygulayıcısı durumundadırlar. Bu durumda harp gemileri açık denizlerde korsanlık ve anarşinin kol gezmemesi için gereklidir. Dolayısıyla boğazlardan geçiş yönünden bu boğazların gerçekten uluslararası ulaştırmada kullanılan ve iki açık deniz kesimini birleştiren zorunlu bir su yolu olmaları durumunda harp gemilerinin bu tür boğazlardan zararsız geçişi uluslararası toplumun menfaatlerine hizmet etmektedir. Karasularından zararsız geçiş yönünden ise, aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Ticaret gemileri ve ticari amaçlarla kullanılan devlet gemileri dışındaki her türlü gemi açısından bu hakkın varlığı ve kullanılması tartışma konusu yapılabilir. Harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş yapmalarının, uluslararası topluma hangi yönden hizmet ettiğini, bu hususta uluslararası toplumun menfaatinin ne olduğunu anlamak gerekir.

Harp gemilerinin karasularından zararsız geçişi, ne uluslararası ticaretin gelişmesine ne de karasularında uluslararası hukuk düzeninin korunmasına hizmet

---

<sup>128</sup> Deniz haydutluğu, esir ticareti gibi durumlarda ise her devletin harp gemisi bu tür fiillerde bulunan gemi ve uçaklara müdahale hakkına sahiptir.

etmektedir. Bu hak belki, bir kaç büyük deniz gücüne sahip devlete hizmet etmektedir. Bunların gelişmekte olan devletleri sömürmelerine, kendi etki alanlarında tutabilmelerine hizmet etmektedir. Bu hak belirli bir kaç devlete açık olarak hizmet etmektedir.<sup>129</sup>

Neticede, karasuları, açık denizlere çıkış için zaruri bir yol olmadıkça harp gemilerinin bu sulardan geçiş hakkı olmamalı ya da bu husus tamamen kıyı devletinin kendi kararına bırakılmalıdır.

#### **a. Harp Gemilerinin Barış Zamanı Karasularından Geçiş Sırasında Zarar Verebilme Özellikleri**

Deniz hukukundaki gemi ve silah teknolojisindeki ilerlemelere bağılı olarak, önemli gelişmelerin olduğu gözlenmektedir. Nitekim önceden kıyıları bombalama ya da gözlem yapma gibi tehlikeler sergileyen harp gemilerinin karasularından geçişi bugün bu açılardan büyük ölçüde önemini kaybetmiş bulunmaktadır. Öncelikle, en başta uçak gemilerinin yapılması ile karasuları dışından bir devlete karşı kuvvet kullanılması çok kolaylaşmıştır. Ayrıca, güdümlü mermi teknolojisindeki gelişmeler sonucu, 1960'lı yıllardan bu yana bir taktik silahın menzili 200–300 mile kadar varabilmekte olup, artık harp gemilerinin, karasularına girme gereğı ortadan kalkmıştır. Öte yandan uzaktan algılama yöntemlerinin gelişmesi de karasularına girerek bilgi toplama ve gözlemede bulunmanın önemini azaltmıştır. Dolayısıyla, bugün artık karasularına girerek tehlike oluşturma olasılığının eskisi kadar önemi yoktur. Buna karşılık, son yıllarda karasularının genişleme eğilimi nedeniyle, açık deniz alanı da bir daralma göstermekte ve kimi bölgelerde harp gemilerinin karasularından geçmesi kaçınılmaz bir zorunluluk göstermektedir. Karasularının genişliğinin her yerde 12 mile çıkması durumunda açık denizlerin 2,5 milyon km<sup>2</sup> daralacağı bildirilmektedir.

Belirtilen bu verilerin ışığında, bugün, karasularından geçiş yapan bir harp gemisinin zararlı faaliyetlerde bulunabileceğı değerlendirilmektedir. Öncelikle, 1982

---

<sup>129</sup> Gerek Uluslararası Hukuk Komisyonu çalışmalar esnasında, gerek 1958 Cenevre 1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı esnasında ve gerekse sonraki Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı esnasında harp gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkı ile ilgili olarak gösterilen çabalar deniz gücüne sahip devletlerin diğerk ekonomik yönden gelişmemiş ya da gelişmekte olan devletlerin deniz gücü vasıtasıyla kontrol altında tutulabilmesine yönelik olmuştur.

B.M.D.H.S.'de öngörüldüğü gibi, harp gemisinin kıyı devletine karşı kuvvet kullanması bu geçişin zararsızlığını sona erdirmektedir. Ancak, böyle bir davranış yalnızca geçişin zararsızlığı ile sınırlı kalmayıp, kıyı devletine karşı bir saldırı oluşturduğundan, kıyı devletine de gemiye karşı meşru savunma hakkını kullanma ve kuvvet yoluyla cevap verme olanağı tanımaktadır. İkinci olarak, harp gemisinin karasularından geçişinin zararsız olabilmesi için, bu geminin kıyı devletine karşı herhangi bir tehdide de başvurmaması gerekmektedir. Bu çerçevede, “Gambot diplomasisi” adı verilen bir kıyı devletinin karasularına ya da yakınına harp gemileri göndererek baskı kurma amacını güden karasuları geçişlerinin zararsız olarak nitelendirilemeyeceği açıktır.<sup>130</sup> Buna karşılık, 1982 B.M.D.H.S.’nin 19.mad. 2. fıkra, a bendinde sözü edilen “Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk kurallarına aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması” durumunda geçişin zararsızlığının ortadan kalkması birtakım hukuksal tartışmalara da yol açmaktadır ve birtakım sorunları beraberinde getirmektedir. Bu sorunlar ise şöyle sıralanabilir;

—İlki, yabancı harp gemisince çiğnenmesi durumunda geçişin zararsızlığını ortadan kaldıran kuralların neler olduğunun saptanmasıdır. Bu açıdan, anılan hükmün içinde de yer alan, kıyı devletinin egemenliğine, ülke bütünlüğüne ya da siyasal bağımsızlığına karşı yapılacak eylemlerin B.M. Andlaşması ile de yasaklandığı ve dolayısıyla geçişin zararsızlığını ortadan kaldırdığı kolaylıkla kabul edilebilecektir. Ancak, bu kuralların dışında yer alan öteki B.M. kuralları için aynı değerlendirmeyi yapmak olanağı her koşulda yoktur.

—B.M. Andlaşması kurallarına aykırı davranış nedeniyle geçişin zararlılığının kalkması konusunda ortaya çıkan diğer bir sorun; bu aykırı davranışı saptama yetkisinin kime ait olacağı sorunudur. Gerçekten, kıyı devleti B.M. kurallarına aykırı davranıldığını bizzat kendisi saptayıp önlem alabilir ya da bu saptamayı Güvenlik Konseyi vb. bir B.M. organı da yapabilir. Ancak hangi yolun tercih edilmesi gerektiği esasen ülke menfaatlerinin çatışması yönünden, tabii ki tartışmalıdır.

---

<sup>130</sup> AYDIN, Hakkı, Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: VII / 2, ARALIK-2003-Sivas, s. 93-123.

—Harp gemilerinin karasularından zararsız geçişleri konusunda yasaklanan bir başka sorun; geçiş sırasında silah denemesi ya da manevra yapılması durumudur. Bu konuda herhangi bir silah denemesi yapılmamasının yerinde olacağı, çünkü geçiş sırasında böyle bir gereksinim duyulmasının söz konusu olmadığı askerlerce benimsenmektedir.

—Harp gemileri ve hatta ticaret gemileri aracılığıyla bilgi toplanması geçişin zararsızlığını kaldırdığı konusunda ise, sorun; teknik olarak pasif sensor adı verilen çalışıp çalışmadığı dışarıdan algılanamayan gereçler aracılığıyla bilgi toplanmasına ilişkindir. Bu yöntemlerle bilgi toplanması durumunda bunun saptanabilmesi harp gemisine girmeyi gerektirmektedir ki, bu da harp gemisinin dokunulmazlığı kuralına aykırıdır. Bununla birlikte, hangi yasal yolla olursa olsun, kesin olarak bilgi toplandığı saptanabilen harp gemilerinin geçişi zararsız olmaktan çıkmaktadır.

— Harp gemileri ya da ticaret gemilerinin geçiş sırasında kıyı devleti aleyhine propaganda yapmalarının saptanması ise, elektromanyetik dalgalar kullanılması nedeniyle son derece kolay olup, herhangi bir hukuksal kuşkuyla yer vermemektedir.

— Harp gemilerinden geçiş sırasında helikopter ya da uçak uçurulması yanında, pilotsuz uçak, pilotsuz keşif helikopteri ya da radar simülatör hedefi gibi askeri makinelerin uçurulması da yasaklanmış bulunmakta olup, önemli bir hukuksal sorun çıkarmamaktadır.

—Geçişi zararlı kılan kıyı devletinin haberleşme sistemini engelleme konusunda ise, bir geminin normal haberleşmesini sürdürürken seçilen frekansların istemeyerek kıyı devleti ile karışması olasılığı vardır. Bu durumda geçişin, zararsızlığı taraflar arasında görüş ayrılıklarına yer verebilecektir.

Nihayet, geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan öteki faaliyetlerin de bir geçişi zararlı duruma sokması olasılığı çerçevesinde, harp gemilerinin denizlerde şu faaliyetlerde bulunmamaları yerinde olacaktır: Hava keşif ve atış denetim radarlarının çalıştırılması, güdümlü mermi başlık radarının çalıştırılması, deniz altıları saptayan sonar araçlarının çalıştırılması, elektronik harp aktif karıştırıcılarının çalıştırılması, topların dirisa edilmesi personelin harp yerlerine alınması, gece

karartılmış durumda yol alınması ve birkaç harp gemisinin birlikte harp düzenine geçmesi.<sup>131</sup>

### **3. Yabancı Karasularına ve Limanlara Girme**

Bir harp gemisinin, yabancı bir devletin karasularından zararsız olarak geçme hakkı ile bir harp gemisinin bir ziyaret maksadıyla yabancı karasularına veya yabancı limanlara girmek hakkı tamamen birbirinden ayrıdır.

Yabancı bir harp gemisinin limanlarından birine veya hepsine girmesini men etmenin, her egemen devletin hakkı olduğunda şüphe yoktur. Ancak, barış halinde bulundukları devletin harp gemilerinin, limanlarından hiç değilse bazılarına girmesine müsaade etmek, devletler arasında bir adet olmuştur.

Bu hakkın bahşedilmesi, bazen diğer devlet tarafından da aynı hakkın bahşedilmesi şartına bağlanabilir.

Bir harp gemisinin yabancı bir ülke limanına ziyarette bulunması tasarlandığı zaman, alışılmış usul, harp gemisini gönderen ülkenin, diplomatik kanaldan bu ziyaret için müsaade almasıdır. Bununla beraber, bugün, Birleşik Devletler denizaşırı devletlerle pek çok taahhütlere girişmiş bulunmaktadır ve bu durum ülkemiz açısından, harp gemilerimizin müttefiklerimizin limanlarını yakın fasılalarla ziyaret etmesini zaruri kılmaktadır. Diplomatik yollarla müsaade almanın bazı hallerde gecikmelere yol açması dolayısıyla, Birleşik Devletler limanları Birleşik Devletler harp gemileri tarafından en çok ziyaret edilen devletlerle birçok “Donanma Ziyaret Andlaşmaları” yapmıştır. Bu anlaşmalar, genel olarak, diplomatik yollardan ziyade, deniz kuvvetleri yoluyla sadece, gayri resmi bir ihbarda bulunulması suretiyle yabancı bir ülkenin limanlarına ziyaret yapılmasına mezuniyet vermektedir. Bu anlaşmalar neticesinde, Birleşik Devletler, özel olarak bizimle karşılıklı savunma anlaşmaları bulunanlar olmak üzere, yabancı ülkelerin limanlarından faydalanmak hususunda oldukça büyük bir serbestlikten faydalanmaktadır.<sup>132</sup>

---

<sup>131</sup> ODMAN, a.g.e., s.152–163.

<sup>132</sup> Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s.105–106.

### **a. Yabancı Limanlarda**

Bir harp gemisinin kendine has statüsünün tesirleri en açık bir şekilde, harp gemisi yabancı limanda iken görülür. Yabancı bir limandaki harp gemilerine, örf ve adet yoluyla, o kadar çok muafiyetler bahşedilmiş bulunmaktadır ki, Devletler hukukunda önde gelen bazı otoriteler bu imtiyazların halen ülke dışı olduğunu beyan eder. Ancak, bu muafiyetlere daha farklı ve uygun bir açıdan bakılacak olursa; bir devlet diğer bir devletin harp gemisine limanlarından birine girmek müsaadesini verdiği zaman, bu müsaadenin verilmesinin ayrıca gemiyi kabul eden devletin ülke egemenliğinden bazı muafiyetlerin verilmiş olacağını da öngörmek gerektiği, söylenebilir. Bu şekilde zımnen kabul edilen özel muafiyetler, teamüli devletler hukukunun temel hususlarından birini oluşturur. Bu muafiyetlerden bazıları açık ve tek düzedir, diğerleri ise tam olarak açık olmayıp zaman zaman devletler arasında uyuşmazlıklara yol açmaktadır.<sup>133</sup>

### **b. Geminin Muafiyeti**

Harp gemisi, yabancı bir limanda bulunduğu sırada, gemiyi kabul eden devletin makamlarının herhangi bir müdahalesine tabi değildir. Polis veya diğer liman makamları, evvela komutanın müsaadesini almadan gemiye çıkmak hakkına asla sahip değildirler. (Birleşik Devletler Deniz Kuvvetleri Yönetmeliği Madde.0730) Bundan başka, bir komutandan gemisinin aranmasına müsaade edilmesi istenemez. Eski ve yerleşmiş olan hukuk kuralı bu olmakla beraber, bu muafiyetin şüphe doğurduğu haller ortaya çıkmaktadır.<sup>134</sup>

---

<sup>133</sup> Karıştırılmaması gereken bir husus: kara ve deniz kuvvetlerine ait uçakların harp gemileriyle aynı statüye sahip olmadıklarıdır. Egemen bir devletin malı olmalarından doğan oldukça geniş ölçüde bir muafiyete sahip olabilmelerine rağmen bu uçaklar, harp gemileri gibi mensup oldukları devletin temsilcileri değildirler.

<sup>134</sup> Tümamiral A.S. Heyward Jr.USA, tarafından anlatılan aşağıdaki olay, bir deniz subayının, bir geminin muafiyeti ile ilgili hususların bütün teferruatını bilmesine büyük bir lüzum olduğunu göstermektedir: “Siyasi-Askeri Politika Bölümünün Müdürünün görevini ifa ettiği sırada (1958–60) devamlı görevlerinden biri, Birleşik Devletlerin devlet gemilerinin haklarının sınırlandırılması veya yanlış anlaşılmasına karşı uyanık olmaktı. Bir seferinde USNS gemileri, ticaret gemilerinin tatbikatına uyarak, ziyaret edilen ülkenin, -bu olayda Fransa’nın- bayrağı çekilmişti. Bu, Fransız liman makamlarının isteği üzerine yapılmıştı. Bu tatbikatın, Deniz Kuvvetleri Yönetmeliğinde de açıkça ifade edildiği gibi, gemilerin muafiyeti esaslarına uymadığı MSTs tarafından biliniyordu. MSTs ile işbirliği yapılarak, USNS gemilerinin yalnız Deniz Kuvvetleri Yönetmeliğinde tespit edilen yetkiye uygun olarak bayrak çekmeleri gerektiği yolunda bir talimat verildi. Daha sonra da, MSTs gemilerinin ziyaretleri ile ilgisi olan bütün diplomatik temsilciliklere aynı talimatın tamim edilmesi için Dışişleri Bakanlığı ile çalıştık. O zamandan beri, bu gibi olaylar azaldı.” diye anlatmıştır.

Harp gemilerinin muafiyetlerinin mevcudiyeti, harp gemisinin hukuka uygun olmayan bir şekilde hareket edebileceği anlamına gelmez. Burada da, ayrıcalığı sağlayan, sorumluluğun oluşudur. Bundan başka, limanın misafirperverliğini kabul etmekle bir harp gemisi, zımnem, sürat ve trafik kontrolü, çöp atılması, sağlık ve karantina sınırlamaları ve benzeri konular hususunda limanın mevzuatına uymayı kabul etmiş olur. Geminin hareketleri, bu hususta kabul edilmiş olan standartlara uymadığı takdirde, bu diplomatik kanallardan şikâyetle bulunulması için haklı bir sebep teşkil etmiş olur.<sup>135</sup>

### **c. Sığınma**

Gemiye kabul eden devletin ülke egemenliğinden muaf olmaları dolayısıyla, harp gemilerine çok zaman, siyasi ve diğer mülteciler için bir iltica yeri nazarıyla bakılır. Bunun neticesi olarak, bir harp gemisinin sığınma vermek hakkı olup olmadığı devletler arasında çok zaman bir tartışma konusu olmuştur. Sığınma hakkı verilmesinin, hukuka ne dereceye kadar uygun olduğu hususunda (1948) Birleşik Devletler Deniz Kuvvetleri Yönetmeliğinde (Madde 0621) şu beyan mevcuttur: “Siyasi ve diğer mülteciler için iltica hakkının Devletler hukukunda hiçbir temeli yoktur. Bununla beraber, ayaklanmaların sık sık vuku bulduğu ve devamlı surette istikrarlı hükümetlerin olmadığı ülkeler için teamül, sığınma verilmesini amir bulunuyor. Ancak, bu gibi ülkelerin sularında dahi, bir mültecinin halkın takibine maruz kalmış bulunması gibi, aşırı ve istisnai hallerde insanlığın hayrı bunu gerektirdiği zamanlar hariç, subayların iltica hususunda yapılan talepleri reddetmesi gerekir. Subaylar, doğrudan doğruya veya dolayısıyla, mültecilere gemide sığınma tanıyamazlar.”

1894'ten beri esas itibariyle değişikliğe uğramamış bulunan Deniz Kuvvetleri Yönetmeliğinden alınan yukarıdaki pasaj, yalnız devletler hukukunda bugün geçerli olan görüşü değil, aynı zamanda Birleşik Devletlerin politikasını da göstermektedir. Birleşik Devletlerin de iştirak etmiş olduğu 1948 Amerikan Devletlerinin Altıncı

---

Yine, Tümamiral A.S. Heyward Jr.USN'in anlattığı diğer bir olay; “destroyerlerimizden birinin Orta-Doğu ülkelerinden birini ziyaret etmesi sırasında olay vuku bulmuştu. Demir atılması üzerine, Komutana, ziyaret edilmekte olan ülkenin bayrağının çekilmesi bildirilmişti. Komutan bir müddet tereddüt ettikten sonra bu talebe uymuş ve sonra da CNO'dan talimat istemişti. Cevap açtı: Bayrağı indir ve açık denize açıl.” şeklindedir.

<sup>135</sup> Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s.106–107.

Uluslararası Konferansında, siyasi mülteciler için sınırlı bir iltica hakkı tanıyan bir sözleşme imzalanmıştır. Esasen, sığınma verilmesi konusunda gemiler, şüphesiz ki caniler için sığınak teşkil edecek değildir. Canilerden başka şahıslar için, siyasi mülteciler de dahil, evvela insanlığın gerektirdiği ve harp gemilerinin görevlendirildiği hizmetlerle sınırlı olarak bir sığınma hakkı tanınabilir. Siyasi mültecileri kabul etmek ve kendilerine bir sığınma hakkı sağlamak, genel olarak, sırf insani bir görevdir. Durumun gerektirdiği acil hallerin dışında ve insani görev haricinde sığınma hakkı verilmemeli ve hiçbir zaman fesatçı planlara veya bunların liderlerine yardım edilmiş olmamalıdır.<sup>136</sup>

#### **d. Geminin Botları**

Bir harp gemisine ait olan botlar, yabancı bir limanda, harp gemisi ile aynı muafiyetlerden faydalanırlar. Botun gemiye ait olduğunun teşhis edilebilmesi ve böylece hakkı olan muafiyetlerden faydalanabilmesi için gündüzleri botun, daima milli işaretleri taşıması gereklidir.

#### **D. HARP GEMİLERİNİN BOĞAZLARDAKİ DURUMU**

Boğazlar, coğrafi bakımdan, kara parçaları arasından iki deniz alanını birleştiren doğal ve genellikle dar deniz yollarıdır. Boğazlar, genel olarak, “ulusal boğazlar” ve “uluslararası boğazlar” olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır.

Genellikle, tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ya da bir kapalı denize bağlanan dar deniz yolları ulusal boğazları oluşturmaktadır. Bu konudaki en yaygın örnek; Sovyetler Birliği’nin kıyıdaşı bulunduğu ve Karadeniz’i Azak denizine bağlayan Kerç Boğazı olmaktadır.<sup>137</sup> Böyle durumlarda boğaz kıyıdaş devletin ulusal egemenliği altında bulunmakta ve geçiş rejimi de kıyıdaş devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir. Ancak, deniz yolu genişliğinin kıyıdaş devletin karasuları genişliğinin iki katından fazla olması durumunda, tarihsel haklara dayanan aksine bir gerekçe yoksa ulusal boğaz niteliği olarak, böyle bir deniz yolunu tanıma olanağı ortadan kalkmaktadır.

<sup>136</sup> Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s.107.

<sup>137</sup> [http://tr.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A7=Ker.C3.A7\\_Bo.C4.9Faz.C4.B1](http://tr.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A7=Ker.C3.A7_Bo.C4.9Faz.C4.B1) (23.04.2006).

“Uluslararası boğazlar” konusunda ise, bu deyimın öğretide kullanıldığını ve uygulanan uluslararası hukuk belgelerinde “uluslararası ulaşımında yararlanılan boğazlar” deyimının, tercih edildiğini söylemek mümkündür. Bu yolla uluslararası boğazların bütün açılardan uluslararası hukuk kurallarına bağı olacağı ve ulusal hukukun dışında kalacağı yönünde bir yanlış anlamaya da yer verilmemiş olmaktadır.

Uluslararası Hukuktaki statüde; La Haye Adalet Divanı’nın 1949 yılında aldığı meşhur “Korfu Boğazı Davası” kararı dışında bu konuda bir tanımlama yoktur. Korfu Davası kararında iki deniz alanını birbirine bağlayan ve uluslararası gemi trafiğinde kullanılan boğazlar bu gruba dahil edilmiştir. 1982 B.M.D.H.S. nde “uluslararası boğaz” diye bir terim bulunmamaktadır. Ancak, “Uluslararası Ulaşımında Kullanılan Boğazlar” tanımlaması yapılmıştır.<sup>138</sup>

Uluslararası boğaz olmanın koşullarından en önemlisi, Uluslararası Adalet Divanı’ nın Korfu Boğazı Davası kararında bildirdiği gibi, “coğrafi durum” belirleyici öge olmaktadır. Buna karşılık, bir deniz yolunun deniz ulaşımı açısından önemi ya da yoğunluğu uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesini etkilememektedir. Yine, bir deniz yolunun kullanılmasının zorunlu ya da ihtiyari olması onun uluslararası boğaz olması konusunda herhangi bir ölçüt değildir.

“Coğrafi durum” ölçütüne gelince adı geçen davada Divan’ nın da kabul ettiği gibi, en başta iki açık denizi birbirine bağlayan deniz yolları uluslararası boğaz niteliğini kazanmaktadır. Ancak, 1982 B.M.D.H.S. ile münhasır ekonomik bölge kavramının ortaya çıkmasından sonra, bir açık deniz ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren deniz yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgelerini birleştiren deniz yollarında da “uluslararası boğaz” olarak nitelendirildiği görülmektedir (mad.37).

Öte yandan, coğrafi durum ölçütüne göre bir açık denizle bir devletin karasularını bağlayan deniz yollarının bir “uluslararası boğaz” oluşturup oluşturmadıkları konusu Cenevre ’de toplanan I. Deniz Hukuku Konferansı sırasında

---

<sup>138</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA\\_faq.html](http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA_faq.html) (23.04.2006).

büyük tartışmalara yol açmıştır. Özellikle, Mısır, Suudi Arabistan, Ürdün ve İsrail'in karasuları bulunan Akabe Körfezi ile Kızıldeniz' i birleştiren Tiran Boğazının bir yandan Mısır karasuları ile öte yandan, açık denizi birleştirmesi nedeniyle, Arap devletleri bu tür deniz yollarının uluslararası nitelikte sayılmasına kuvvetle karşı çıkmışlardır. Ancak, sonuçta 1958 Cenevre K.B.B.S. bu tür deniz yollarını da, uluslararası deniz ulaşımı için gerekli oldukları takdirde, “uluslararası boğaz” olarak kabul etmiştir (mad.16/4). Bu durum, 1982 B.M.D.H.S. ile de teyit edilmekle kalmamış; ayrıca, bu tür bir deniz yolunun, bir yanda bir devletin karasuları ile öte yanda bir başka münhasır ekonomik bölgesini birleştirmesi durumunda da aynı biçimde değerlendirilmesi yoluna gidilmiştir( mad.45/1,b).

Nihayet, bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz özelliklerini gösterse bile, eğer bir andlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, “uluslararası boğaz” niteliği kazanmaktadır.<sup>139</sup>

Uluslararası seyrüsefere açık boğaz sularının hukuki rejimi, 1982 B.M.D.H.S. ne göre şöyle açıklanmıştır: Uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejimi, diğer herhangi bir yönden bu boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği gibi, kıyıdaş devletlerin bu sular üzerinde bunlara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında ve aynı şekilde bunlar üzerindeki hava sahasında, egemenliklerini veya yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir. Boğazlara kıyıdaş olan devletler egemenliklerini veya yetkilerini işbu Kısımda ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlara göre kullanabileceklerdir.(mad.34)

Sözleşmede gösterildiği şekilde çizilmiş bir düz esas hat, daha önce iç su sayılmayan suları da iç sulara dahil etmiş olmadıkça, bir boğazdaki içsuları; Boğaza kıyıdaş olan devletlerin karasularının ötesindeki suların, bunlar ister münhasır ekonomik bölgenin veya isterse açık denizin bir kısmı olsun, hukuki rejimini ve yine, geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini, etkilemez.(mad.35)

---

<sup>139</sup> İNAN, Yüksel, “Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi”, Ankara, 1995, s. 241–263.

## 1. Uluslararası Boğazlar

“Boğaz” (strait, detroit) coğrafi bakımdan iki kara parçası arasında daralarak iki denizi birbirine ileten doğal deniz parçasıdır. Uluslararası hukuku ilgilendirip geçişin uluslararası hukuk tarafından düzenlendiği boğazlara “uluslararası boğaz” denir. 1982 B.M.D.H.S.’nde kavram nispeten geniş biçimde mütalaa edilmiştir(mad.45/1b):

- Buna göre, denizlerden en azından biri ulaşımına açık, yani açık deniz veya münhasır ekonomik bölgedir; diğeri de gene aynı nitelikte veya karasuları olabilir. Örneğin Akabe Körfezi ile Kızıldeniz’i birleştiren Tiran Boğazı verilen tanıma uyar. Böylece, bir devleti iç sularına bağlayan iç boğazlar uluslararası boğaz sayılamaz.

- Boğaz, uluslararası deniz ulaşımında kullanılmalıdır. Bu kullanımın zorunlu olması şart değildir. Uluslararası Adalet Divanı daha önce Korfu Boğazı kararında da salt coğrafi durum itibarıyla uluslararası trafiğe müsait, yararlı olmayı yeterli saymıştı. Esasen karasularının iki katından daha geniş bir alan olduğunda zaten açık deniz rejimi uygulanır; dolayısıyla ulaşım sorunu yoktur.<sup>140</sup> 1982 B.M.D.H.S. hükümleri, bir yandan kıyı devletinin geniş denetim ve düzenleme yetkilerini kabul etmekte; diğer yandan yabancı devletlerin gemilerinin geçişine izin veren bir uluslararası rejim öngörmektedir.

Geçiş hakkı iki türdür:

**Bunlardan ilki, transit geçiş hakkı;** kural olarak kabul edilen rejimdir ve her iki denizin ulaşımına açık olduğu durumlarda uygulanır. Transit geçiş hakkı, zararsız geçişle aynı kısıtlamalara tabi olmakla birlikte daha liberal bir geçiş rejimini ifade eder: Hem ticaret ve harp gemileri, hem de uçaklar yararlanır. Devamlı ve süratli bir geçiş olma kaydıyla denizden ve havadan seyri kapsayan bu uçuş, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve kıyı devletinin uçuş kurallarına uygun biçimde gerçekleşmelidir. Denizaltıları su altından geçebilir. Kıyı devleti bu geçişi askıya alamaz.

---

<sup>140</sup> Karasularını genişletme eğilimi sonucu bugün birçok önemli boğaz (Pas de Calais, Cebelitarık, Malakka) karasularına dahil edilmiş ve bunun sonucunda uluslararası ulaşım gereği bir uzlaşma ihtiyacı doğmuştur.

**Diğeri ise, zararsız geçiş hakkı;** bir devletin kıta’sı ile ada arasında, aynı kullanım kolaylığında bir başka yolun mevcudiyeti halinde, aç ı deniz veya münhasır ekonomik bölge ile karasuları arasındaki boğazlara uygulanır. Bu geçişin özelliğ i, ask ıya alınamamas ıdır.

Genel rejime tabi olmayıp özel andlaşmalarla düzenlenen boğazlar mevcuttur:

—Danimarka Boğazları (1857 Kopenhag Andlaşması, tüm gemiler için geçiş özgürlüğ ü ve Danimarka için harpte boğazları kapatabilme yetkisini içerir)

—Türk Boğazları (1936, Montrö Boğazlar Sözleşmesi)

—Magellan Boğaz ı (1881 Buenos Aires Andlaşması, Arjantin ve Şili arasında akdedilmiştir.)

—Cebelitarık Boğaz ı (Fransa ve İngiltere tarafından kabul edilen 1904 Londra Bildirisi; ayrıca Fransa ile İspanya arasında akdedilen 1912 tarihli Andlaşma)

—Malakka Boğaz ı (1977 tarihli andlaşma)

—Hürmüz Boğaz ı

—Torres Boğaz ı (1978 tarihli andlaşma)

—Tiran Boğaz ı (1979 tarihli andlaşma).

Genellikle tam bir geçiş serbestliğ i ile birlikte bazılarının kıyılarını tahkim yasağ ı (Macellan ve Cebelitarık Boğazlarında), ortak hususlardır.<sup>141</sup>

#### **a. Uluslararası Ulaşt ırmada Kullanılan Boğazlar Yönünden Durum**

“Uluslararası boğazlardan “ genel geçiş rejimi şöyledir; geçiş özgürlüğ ü temel kural ı oluşturmaktadır. Kural olarak kabul edilen bu kuralın daha sonra 1958 Cenevre K.B.B.S. ile de teyit edildiğ i görölmektedir (mad.16/4). Ancak bu geçiş özgürlüğ ünün kullanılmasındaki koşullar açısından, 1958 Sözleşmesi ile 1982 B.M.D.H.S. arasında birtakım farklılıklar gözlenmektedir. 1958 Sözleşmesine göre “uluslararası boğazlardan” geçiş özgürlüğ ü “zararsız geçiş” niteliğindedir. Genel olarak karasularından zararsız geçiş hakkına benzeyen bu boğazlardan geçiş özgürlüğ ü bir ana noktada karasularındaki geçiş hakkından ayrılmaktadır.

<sup>141</sup> TEKİL, Fahman, “**Deniz Hukuku**”, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, s. 52–53.

Karasularından zararsız geçiş hakkının –kıyı devletinin güvenliği bunu gerektiriyorsa ve devletler arasında hiçbir ayırım gözetmemek koşuluyla– süreli olarak kıyı devletince askıya alınabilmesine karşın (mad.16/3), “uluslararası boğazlar” için kıyı devletine bu olanak tanınmamaktadır (mad.16/4). Öte yandan, Uluslararası Adalet Divanının 9.4.1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararında belirttiği gibi, boğazlardan bu zararsız geçiş hakkının, bir kuralı olarak, harp ve ticaret gemisi ayırımı yapılmadan bütün gemilere tanındığı kabul edilmektedir.

1982 B.M.D.H.S.’ne gelince, uluslararası hukukta ilk kez, iki tür “uluslararası boğaz” arasında geçiş düzeni açısından bir ayırma gidilmektedir. Böylece, iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasındaki boğazlar ile bir yanda karasuları öte yandan açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi birleştiren boğazlar ayrı düzenlemelere bağlı tutulmaktadır.

1982 B.M.D.H.S.’nin iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan “uluslararası boğazlara” ilişkin hükümleri incelediğinde (mad.37–44), geçiş düzeninde temel kuralın “transit geçiş” olarak kabul edildiği görülmektedir (mad. 38). Ancak, bu tür bir boğazda transit geçiş hakkından yararlanabilmek, bu boğazın bir devletin kıta ülkesi ile bir adası arasında bulunmaması ve ayrıca bu adanın açığında benzeri kolaylıklar gösteren bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgenin bulunmaması koşullarıyla olanaklıdır (mad.38/1). Aksi bir durumda “zararsız geçiş” düzeni uygulanacaktır (mad.45/1, a).

1982 B.M.D.H.S.’nin 37 inci maddesinde öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar; ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmaz. Transit geçiş hakkı’nın kabul edildiği durumlarda, bu hak bütün gemiler ve uçaklar için geçerli olup (mad.38/1), geçişin kesintisiz ve hızlı yapılması gerekmektedir (mad.38/2). “Transit geçiş”den, yalnızca açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması anlaşılır. Bununla

beraber, devletin ülkesine giriş şartları saklı kalmak üzere, geçişin devamlılığına ve hızlılığına ilişkin zorunluluk, boğaza kıyıdaş bir devletin ülkesine girmek, ülkeyi terk etmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez. Yine, bu geçiş düzeni içinde, kuvvet kullanmak ya da kuvvet kullanma tehdidinde bulunmak yasaktır. Transit geçiş hakkının kullanılmasında, gemiler ve uçaklar: Boğazı hiç gecikmesiz kat edecekler veya üzerinden uçacaklardır; Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk kurallarına aykırı davranışlardan kaçınacaklardır; Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrüsefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır (mad.39/1,a,b,c). Gemiler, Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara; gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranmak zorundadırlar (mad.39/2). Gemilerin transit geçiş sırasında denizde araştırma yapmaları yasaktır (mad.40). Boğazlara kıyısı olan devletler transit geçişi engellemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup bilgileri dahilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir. Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır. (mad.44).<sup>142</sup>

1982 B.M.D.H.S.’nin bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasında yer alan “uluslararası boğazlara” ilişkin öngörüldüğü temel kural ise, “zararsız geçiş” düzeni olmaktadır (mad.45/1,b). Böylece, bu tür boğazlarda, kural olarak, karasularında uygulanan zararsız geçiş düzeninin geçerli olması öngörülmektedir (mad.45/1). Ancak, 1958 Sözleşmesinde de kabul edildiği gibi, buradaki zararsız geçiş hakkının karasularındakinden farklı olarak, kıyı devletince askıya alınması olanağı yoktur (mad.45/2). Zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.

---

<sup>142</sup>[http://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F\\_Milletler\\_Deniz\\_Hukuku\\_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletler_Deniz_Hukuku_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi) (27.04.2006).

“Uluslararası boğazlardan” transit geçiş düzeni ile zararsız geçiş düzeni karşılaştırıldığı zaman, transit geçiş koşullarının daha serbest olduğu gözlenmektedir. Özellikle, kıyı devletinin gemilerin geçişlerini önceden bildirmesini istemesi olanağı ya da denizaltıların su yüzünden geçmesi gibi koşulların transit geçiş düzeni için geçerli olmadıkları görülmektedir.

Ancak, kimi “uluslararası boğazlar” transit geçiş ya da zararsız geçiş rejimlerinin dışında, başka geçiş rejimlerine bağlı olabilmektedir. Nitekim takımda devletlerinin sahip olduğu takımda sularında oluşan boğazlarda “takımda geçişi hakkı” geçerli olmaktadır. Yine, genişliği karasuları genişliğinin iki katından daha fazla olan “uluslararası boğazlar” da yer alan münhasır ekonomik bölge ya da açık deniz alanlarında, kural olarak “serbest geçiş hakkı” kullanılmaktadır (1982 B.M.D.H.S., mad.36). Nihayet, özel andlaşmaların konusunu oluşturan “uluslararası boğazlar” da ilgili andlaşma hükümlerini temel alan “ad hoc geçiş hakkı” diye nitelendirilen özel geçiş rejimi uygulanmaktadır. Türk Boğazları da 1936 Montrö Sözleşmesi uyarınca böyle bir **de facto**<sup>143</sup> geçiş rejimine bağlı bulunmaktadır.

Geçiş rejimi konusunda ilgili “uluslararası boğaz”ın niteliğine göre uygun rejimi uygulayan kıyı devleti anılan boğaza ilişkin olarak ulaşım güvenliğini ve deniz trafiğini düzenleme yetkisine sahiptir. Bu çerçevede kıyı devleti trafik ayırım şemaları oluşturmaya ve geçiş yollarını belirlemeye yetkilidir (1958 Cenevre K.B.B.S, mad.17; 1982 B.M.D.H.S., mad.21–22, mad.41–42 ve mad.53–54).

“Uluslararası boğazlar” da yukarıda belirtilen çerçevede geçiş rejimi kurallarını uygulamakla yükümlü olan kıyı devletleri, bu geçiş rejimi dışında boğazlar üzerinde egemenlik yetkilerini uluslararası hukuka uygun olarak kullanabilecektir. Günümüzde kıyı devletleri özellikle güvenlik ve çevre koruması konularında bu egemenlik yetkilerini ulusal yasaları ve yönetmelikleri aracılığıyla kullanma yoluna gitmektedir. Bu da zaman zaman kıyı devletlerle diğer devletler

---

<sup>143</sup> De facto "gerçekte" ya da "uygulamada" anlamında kullanılan bir Latince deyiştir. "Kanuna göre" anlamında gelen de jure ile karşıt olarak sıkça kullanılır. Yasal bir durumu tartışırken de jure konu hakkında kanunların ne söylediğini, de facto ise gerçek hayatta uygulamanın nasıl olduğunu belirtir. (Bu uygulama yasal olabilir ya da olmayabilir.) De facto terimi ayrıca geçerli bir kanun ya da standartın olmadığı fakat genelleşmiş bir uygulamanın söz konusu olduğu durumu belirtmek için kullanılır.

arasında anlaşmazlıkların çıkmasına neden olmaktadır. Uygulanan uluslararası hukuk bu tür sorunlara ilişkin her zaman çözüm öngörmemektedir.

#### **b. Harp Gemilerinin Uluslararası Ulaştırmada Kullanılan Boğazlardaki Durumu**

Harp Gemilerinin iki açık deniz kesimini birleştiren uluslararası boğazlardan barış zamanında geçiş hakkı uluslararası hukuk tarafından tartışmasız olarak kabul edilmektedir. Bu boğazın sularının tamamının bir devletin karasularından oluşup oluşmaması geçiş hakkını etkileyen bir unsur değildir. Uluslararası Adalet Divanının Korfu Boğazı davasında vermiş olduğu karar bu konuya ışık tutan ve bu konudaki uluslararası hukuku ortaya koyan bir karar olmuştur. 1958 ve 1982 Deniz Hukuku Andlaşmalarında ve Uluslararası Hukuk Komisyonunun 1949–1956 yılları arasındaki çalışmalarında bu hak kesin olarak ifade edilmiştir. Adalet Divanının 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası<sup>144</sup> tamamen iki açık deniz kesimi arasında yer alan ve uluslararası ulaştırma da kullanılan boğazlara ilişkin olup bu kararda harp gemilerinin barış zamanında karasularından zararsız geçiş hakkına haiz olup olmadıkları hususu tartışılmamıştır. Nitekim Mahkemenin kararının gerekçesinde şöyle demektedir: “Mahkemenin kanaati şudur ki; genel olarak kabul edildiği gibi ve uluslararası teamüle uygun olarak devletlerin barış zamanında iki açık deniz kesimi arasında yer alan ve uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçişin zararsız olması kaydıyla önceden kıyı devletinin iznini almaksızın harp gemilerini geçirmek

---

<sup>144</sup> 15 Mayıs 1946 da Kuzey Korfu Kanalından Güneye doğru gitmeye çalışan iki İngiliz Kruvazörüne Arnavutluk kıyılarından ateş açılmış ve ateş açılmış olmasının da, uluslararası hukuk düzenine uygun olduğu açıklanmıştır. İngiliz notasına cevaben de Arnavutluk; yabancı harp gemilerinin ve ticaret gemilerinin Arnavutluğun önceden ihbar edilip rızası alınmaksızın geçiş hakkına sahip olmadıklarını, ileri sürmüştür. İngilizler buna zararsız geçiş hakkının mevcut olduğu şeklinde cevap vermişlerdir. 22 Ekim 1946 tarihinde, ikisi Destroyer ve iki tanesi de Kruvazör olmak üzere 4 İngiliz Harp Gemisi Adriyatik Denizinde bulunan diğer gemilerle buluşmak üzere tekrar kanaldan geçiş yapmak istemişlerdir. Bu sırada mürettebat ise, harekât yerlerinde bulunmaktadır. Gemiler kanaldan harp durumunda geçmeyip ancak, tek bir sıra halinde topları önde ve arkada yerleştirilmiş fakat doldurulmamış durumda geçmekte iken, bu harp gemilerinden iki tanesi boğazdan geçiş esnasında Arnavutluk karasuları dahilinde burada bulunan mayınlara çarparak hasar görmüştür. Bunun üzerine Arnavutluk ile İngiltere arasında ortaya çıkan uyuşmazlık Uluslararası Adalet Divanına götürülmüş ve bu yargılamada Adalet Divanı Arnavutluğun, İngiltere’nin yaptığı geçişin zararsız olmadığı, çünkü bunun olağan bir geçiş olmayıp siyasi bir görev niteliği taşıdığı ve burada geçişten ziyade gözdağı vermek amacına yönelik genel bir kuvvet gösterisi bulunduğu iddiasını, reddetmiştir.

hakları vardır. Uluslararası bir Andlaşmada aksi belirtilmedikçe kıyı devleti için barış zamanında boğazlardan bu tür bir geçişi yasaklama hakları yoktur.”<sup>145</sup>

### **c. Boğazlarda Harp Gemilerinin Uluslararası Hukuktaki Statüsü**

La Haye Adalet Divanı’nın 1949 yılında aldığı meşhur “ Korfı Davası ” kararı dışında uluslararası hukuk statüsü konusunda, bir tanımlama yoktur. Korfı Davası kararında “iki deniz alanını birbirine bağlayan ve uluslararası gemi trafiğinde kullanılan boğazlar” bu gruba dahil edilmiştir. Uluslararası hukukta, tek bir devletin kıyıdaş olduğu boğazlar “Ulusal Boğaz” olarak tanımlanır. Bu açıdan bakıldığında Türk Boğazları “Ulusal Boğaz” tanımlamasına dahil edilebilir. Bu noktada, ulusal boğaz ama uluslararası bir anlaşma ile geçiş düzenlendiği için uluslararası nitelik kazanıyor, denilmektedir. Esasen bunların hepsi tartışmalı konulardır ve hiç kimse, Türk Boğazları için yapacağı bir “uluslararası boğaz” tanımlamasını tam sağlıklı bir hukuki temele oturtamamaktadır. En doğru olanı, kendine özgü (sui generis) statü tanımıdır.<sup>146</sup>

Harp gemilerinin iki açık deniz kesimi arasında yer alan uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan önceden izin ya da ihbarda bulunmaksızın serbest geçiş hakkı olduğu hususu da tartışmasızdır. Bu husus 1958 C.A.D.S. ve 1982 B.M.D.H.S. nde ifadesini bulmuş olup bu konudaki örf ve adet hukuku kuralını yansıtmaktadır. Bu yönüyle de bu Sözleşmelere taraf olmayan devletler açısından da bağlayıcıdır. Türkiye’de bahse konu sözleşmelere taraf değildir, ancak teamül haline gelmiş kurallara uymak durumunda olduğu düşünülmektedir.<sup>147</sup>

## **2. Türk Boğazları**

Esasen Çanakkale ve İstanbul boğazları olmak üzere iki boğazdan oluşan Türk Boğazları, geçiş açısından tarih boyunca bir bütün sayılmıştır. Bu boğazların darlığı ve İstanbul Boğazının kentin merkezinden geçmesi eşsiz bir özellik oluşturur.

Türk boğazları geçmişten beri ekonomik ve siyasi yönden önem taşımıştır. Özellikle Rusya’nın sıcak denizlere çıkışı ve Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerin

<sup>145</sup> GÜNDÜZ, Aslan “Uluslararası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar”, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1998, s. 550.

<sup>146</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA\\_fag.html](http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA_fag.html). (11.12.2005).

<sup>147</sup> BAYKAL, a.g.e., s.303.

Akdeniz’e ulaşmaları için geçit yolu olan bu boğazlar, Türkiye’nin güvenliği bakımından son derece hassas bir alandır.

Türk Boğazları’ndan gemilerin duraksız geçişi, bilindiği gibi, 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesinin<sup>148</sup> ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi kendine özgü yani benzeri olmayan hukuk dilinde “sui generis” diye adlandırdığımız bir sözleşmedir. Dolayısıyla Türk Boğazları hukuk açısından başka boğazlara benzemeyen bir geçiş düzenine sahiptir.

Türk Boğazlarının uluslararası statüsünü kısaca tanımlamak gerekirse, Montrö Sözleşmesi uyarınca deniz trafiğinin düzenlenmesi hakkı Türkiye’ye verilmiş olan, askeri açıdan Türkiye’nin tam egemenliğinde, uluslararası taşımacılıkta kullanılan boğazlardır, denilebilir.<sup>149</sup>

Türk Boğazları Karadeniz ve Akdeniz arasındaki tek alternatifsiz geçiş yolu olmaları nedeniyle, uluslararası gemi trafiği tarafından kullanılmak durumundadırlar. Bu anlamda esasen, Türk Boğazları, “uluslararası trafiğe açık” boğazlardır. Ancak “uluslararası boğaz” deyimini Türk Boğazları için uygun ve doğru bir terim midir, buna bakmak gerekir. Çünkü Türk Boğazları Kadett-Rinne’de olduğu gibi, Malakka Boğazında olduğu gibi, Cebelitarık Boğazı ve uluslararası trafiğin kullandığı pek çok diğer boğazda olduğu gibi, birden fazla devletin sahilinde olduğu boğazlar değildir. Bu nedenle, Türk Boğazlarının statüsünü belli kalıplara sokmak doğru değildir; bu yüzden de statü olarak “sui generis” yani “kendine özgü benzeri olmayan statüde” kabul etmek daha doğrudur ve Türk Boğazlarının uluslararası statüsünü kısaca tanımlamak gerekirse, Montrö Sözleşmesi uyarınca deniz trafiğinin düzenlenmesi hakkı Türkiye’ye verilmiş olan, askeri açıdan Türkiye’nin tam egemenliğinde, uluslararası taşımacılıkta kullanılan boğazlardır, denilebilir.<sup>150</sup>

---

<sup>148</sup> Montrö Sözleşmesi (Convention de Montreux) :Gerek milletlerarası bir su yolu olarak devletler hukukunda önemli bir yer tutan, gerekse Türkiye’nin ve bulunduğu bölgenin jeopolitik durumu açısından büyük anlam ve değeri bulunan Türk Boğazlarının statüsü son olarak, 20 Temmuz 1936’da İsviçre’nin Montrö şehrinde imzalanan milletlerarası bir sözleşmedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin şu temel ilkeleri benimsediği söylenebilir:

1. Türkiye’nin Güvenliği
2. Karadeniz’in Güvenliği
3. Geçiş Serbestisi
4. Karadeniz-Akdeniz dengesinin korunması

<sup>149</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA\\_fag.html](http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA_fag.html). (11.12.2005).

<sup>150</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA\\_fag.html](http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA_fag.html) (06.05.2006).

### **3. Boğazlardan Geçiş ve Ulaşım Güvenliği İle İlgili Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler**

Lozan Boğazlar Sözleşmesinin Türkiye'nin isteklerini tam olarak karşılamamış olması yanında, 1930'lu yıllarda Akdeniz'de ve dünya da görülen gelişmeler, kimi güvenlik sorunlarını da gündeme getirmiştir. Bunun üzerine Türkiye, bir konferans toplanması ve bu rejimin değiştirilmesi konusunda gerekli girişimlere başlamıştır. Bu girişimler sonucu 22.6.1936'da Montrö Konferansı toplanmış ve 20.7.1936'da Montrö Sözleşmesi imzalanmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Boğazlardan geçiş ile ilgili genel kuralları ortaya koymuş, ancak geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm sorunları ortadan kaldıracak ayrıntılı bir düzenlemeye gitmemiştir. Esasen, bir uluslararası andlaşmanın, bu tür tüm ayrıntıları düzenlemesi de hemen hemen olanaksızdır.

Uluslararası Hukuk kurallarına ve uluslararası uygulamaya göre, bir uluslararası andlaşma nedeniyle ortaya çıkacak boşlukların ve uyuşmazlıkların yine Uluslararası Hukuk kurallarıyla (andlaşmalar, örf ve adet hukuku kuralları ve genel hukuk kuralları) doldurulması ve ortaya çıkan sorunların da bu kuralların ışığı altında çözümlenmesi gerekir. Bu nedenle, Montrö Sözleşmesinin düzenlemediği konuların, yani boşlukların, yukarıda belirtilen kural doğrultusunda doldurulması gerekmektedir. Türkiye'nin, Montrö Sözleşmesinin geçiş ve ulaşım özgürlüğü konusunda öngördüğü kurallara (mad.2) ters düşmemek, bunların özüne dokunmamak koşuluyla ve Sözleşmenin giriş kısmında belirtilen “Türkiye'nin güvenliği kuralını da dikkate alarak sözleşmenin boşluklarını doldurmak ve geçiş ve ulaşım serbestliğini ve zararsız geçiş hakkı” kapsamında düzenlemek hakkı bulunmaktadır. Ancak, Türkiye, bu kurallar doğrultusunda boşlukları doldurur ve düzenlemeler yaparken, kendi ulusal tercihlerine göre değil, Uluslararası Deniz Hukukunu ve boğazlarla ilgili uluslararası kuralları dikkate alarak düzenlemeler yapmak zorundadır.

Türkiye, artan deniz trafiği ve Boğazlarda meydana gelen kazaların da etkisiyle, 1994 yılında, Boğazlar ve Marmara Bölgesindeki deniz trafiğini bir tüzükle düzenleme yoluna gitmiş ve bu düzenlemeler, 1 TEMMUZ 1994 tarihinde, yürürlüğe

girmiştir. Daha sonra 1998 yılında yürürlüğe giren “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” nün 52 nci maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

Boğazlar ve Marmara bölgesindeki deniz trafiğinin düzenlenmesindeki ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün<sup>151</sup> hazırlanmasındaki amaç; ulaşım (seyir), can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamaktır (mad.1). Bakanlar Kurulu, bu düzenlemeleri yaparken, 618 sayılı Limanlar Kanunu mad.2'ye dayanmıştır (mad.58). Oysa ki, Anayasamıza göre (mad.90/5), usulüne göre yürürlüğe koyulan uluslararası andlaşmalar kanun hükmündedirler.

Söz konusu tüzük, ulaşım, can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamak için, her şeyden evvel Uluslararası Hukuka uygun olarak, trafik ayırım düzeni tesis etmiştir (mad.4). Bütün gemiler (ticaret gemileri, harp gemileri ve devlet gemileri), bu amaçla, belirlenen veya belirlenecek olan ulaşım kurallarına ve denetimlere uymak zorundadırlar (mad.5). Diğer yandan, Boğazlardan geçecek gemilerin (harp gemileri hariç) teknik donanımlarının yüksek olmasını sağlamak amacıyla, uluslararası kurallara göre denize elverişli olmaları koşulu ve diğer bazı teknik koşullar da aranmaktadır (mad.6) Ancak, geminin aranan bu ve diğer bazı teknik özelliklere sahip olması geminin Boğazlardan geçişi için bir engel oluşturmamaktadır. Bu tür durumlarda ilgili gemiler, geçiş güvenliği için alınacak diğer önlemlerle Boğazlardan geçebileceklerdir (mad.10).

Boğazlardan geçecek gemiler, Türkiye'nin (TC.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı) ulaşım güvenliği için gerekli önlemleri alabilmesi ve trafik düzenlemelerini yapabilmesi için, İstanbul veya Çanakkale Boğazındaki "Trafik Kontrol Merkezi"ne seyir planı vermekle yükümlü tutulmuşlardır (mad.7,8,9). IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından tehlikeli yük olarak kabul edilen (petrol ve türevleri dahil) yükleri taşıyan gemiler, MARPOL Sözleşmesinde (Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme)<sup>152</sup> ve

---

<sup>151</sup> Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 8/10/1998 No: 98/11860 Dayandığı Kanunun Tarihi : 14/4/1925 No: 618 Yayımlandığı R.Gazetenin Tarihi : 6/11/1998 No: 23515 Mük. Yayımlandığı Düsturun Tertibi : 5 Cild: 38 S:

<sup>152</sup> Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Sözleşme-MARPOL Sözleşmesi (İmzaya Açıldığı Tarih : 1973 Yayımlandığı Resmi Gazete: 24.06.1990.) Amaç: Bu sözleşme, petrol ve zararlı maddelerle deniz çevresinin kasıtlı olarak kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılmasını ve bu maddelerin bir kaza neticesinde denize boşaltımını en aza indirmeyi hedefleyerek, dünya

eklerinde sözü edilen kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş veya bu amaçla işletilen gemiler ile 500 gros ton ve daha büyük gemiler Boğazlara girişten en az 24 saat önce, bu geçişlerini ve kendilerini tanıtacak bilgileri Trafik Kontrol Merkezine bildirecek ve seyir planlarını vereceklerdir (mad.6/a). Bu gemiler, ayrıca, boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce veya bu bölgeye 20 deniz mili kala (hangisi önce gerçekleşirse) durumlarını ve kendilerini tanıtacak bilgileri bir kez daha VHF radyo kanallarıyla bildirecekler ve yeni bir seyir planı vereceklerdir (mad.6/b). Boydan 20 metreden daha büyük gemiler ise, bu yükümlülüklerini ve kendilerini tanıtacak bilgileri, boğaz ağzına 5 deniz mili kala yerine getireceklerdir (mad.6/c).

Boğazlardan geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla, seyir (ulaşım) sırasında otomatik pilot aygıtı yasaklanmış ve yedek dümen donanımının da her an kullanılmaya hazır ve başında görevli bulundurulması zorunluluğu getirilmiştir (mad.11). Ayrıca, seyir sırasında, hız sınırlaması da getirilmiştir. Bu ise, normal hava koşullarında, kural olarak, karaya göre 10 deniz milidir (mad.13). Ayrıca, seyir halindeki gemilerin, zorunluluk olmadıkça, önlerindeki gemileri geçmeleri yasaklanmış ve seyir halindeki gemiler arasında belirli bir mesafenin (en az 8 gomina) bulunması gerektiği belirtilmiştir (mad.14/a).

Çevre ve ulaşım güvenliğinin daha iyi sağlanabilmesi için, nükleer güçle çalışan veya nükleer yük veya atık taşıyan gemilerin ve tehlikeli yük (petrol ve türevleri dahil) taşıyan gemilerin, IMO tarafından belirlenen kurallara ve niteliklere sahip olmaları ve yüklerini de bu kurallara uygun olarak taşımaları koşulu aranmaktadır (mad.26).

Çevre kirliliğinin önlenmesine önem veren bu yeni düzenleme ile Boğazlar ve Marmara bölgesinde gemilerin denize moloz, safra, sintinelerini boşaltmaları ve ayrıca endüstri gibi her türlü atıklarını denize boşaltmaları da yasaklanmıştır (mad.29). Boğazlardan uğraksız geçiş sırasında kılavuz kaptan almak, Montrö Sözleşmesine paralel olarak, yine isteğe bağlı bırakılmıştır.

---

denizlerini korumayı öngörmektedir. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL'73/78 ve EKLERİ : EK I, EK II) EK I-Petrol ile Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Kuralları, EK II- Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü  
(<http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/sozlesme/imo.htm> (27.04.2006)).

Boğazların dar ve akıntılı olması nedeniyle, kötü hava koşullarında, çevre ve seyir güvenliği için, özel düzenlemelere gerek duyulmuştur. Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir. Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/römorkörleri alarak yapabilirler. Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir. (mad.43/a)

Türk Hükümetince kötü hava koşulları için yapılan bu düzenlemenin geçişi yasaklamak veya engellemek olarak değil yalnızca seyir, can, mal ve çevre güvenliği için alınmış bir önlem olarak değerlendirilmesi gerekir. Nitekim söz konusu düzenlemelerden önce de Boğaz trafiğinin hava koşulları nedeniyle zaman zaman durduğu bilinen bir gerçektir.

Diğer yandan, sis vs. nedeniyle görüş uzaklığının azalması da geçiş ve ulaşım güvenliğini etkileyen olumsuz doğal faktörlerdir. Böyle bir durumda Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir. Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir. Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır (mad.44/a).<sup>153</sup>

---

<sup>153</sup> Doğal koşullardan kaynaklanan bu önlemlerin de, geçişi engellemek olarak değil, geçiş ve ulaşım güvenliğini sağlamak için alınan önlemler olarak değerlendirilmesi gerekir.

Türkiye, yapmış olduğu bu ulusal düzenlemelerin benzerini, ulusal düzenlemesinin bir anlamda onayı için, IMO'nun<sup>154</sup> Ulaşım Güvenliği Komitesine de (Maritime Safety Committee) götürmüştür. Söz konusu Komite, 24 Mayıs 1994 tarihli toplantısında aldığı tavsiye kararıyla, Türkiye'nin bu önerisini, bazı ufak değişikliklerle kabul etmiştir. IMO kararında da açıkça belirtildiği gibi bu örgütçe İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizindeki ulaşım için kabul edilen kararlar ve tavsiyeler, ulaşım güvenliğini sağlamaya ve çevreyi korumaya yöneliktir. Söz konusu kararda, bu önlemlerin herhangi bir şekilde Uluslararası Hukuktan 1982 B.M.D.H.S.nden ve 1936 Montrö Sözleşmesinden doğan hakları engellemeye ve zedelemeye yönelik olmadığı da açıkça vurgulanmıştır.

IMO'nun bu kararında, gemilerin geçiş sırasında trafik ayırım şemalarına uymaları, geminin boyutları ve teknik özellikleri nedeniyle trafik ayırım şemalarına uymaması veya uyamayacağı hallerde güvenli bir geçiş için tek yönlü bir trafik akışının sağlanması ve gemiler arasında güvenlik için belirli bir mesafenin bulunması, Boğazlara giriş yapan gemilerin Trafik Kontrol istasyonuna durumlarını bildirmeleri, ilgili uluslararası sözleşmelere göre geminin büyüklüğünü, zararlı ve toksin (zehirli) madde taşıyıp taşımadıklarını önceden bildirmeleri, Trafik Kontrol İstasyonu ile sürekli haberleşme içinde olmaları, su çekimleri (derinlikleri) 15 metre veya daha fazla olan gemiler ile boyları 200 metreden daha büyük gemilerin geçişlerini gündüz yapmaları gibi hususlar yer almaktadır.

Bu önlemlerin, çağdaş teknolojiye uygun yeni teknik ve idari önlemlerle de radar ve ara radar istasyonları Boğazların kıyısına kurulacak yeni fenerler, ışıklandırma tesisleri ve VHF istasyonları, trafik denetleme ara istasyonları, refakate alma ve ek kurtarma ve yardım hizmetleri gibi faaliyetlerin desteklenmesi gerekmektedir. Ancak, tüm bu idari ve teknik önlemler, can, mal ve çevre güvenliği de dahil, daha olumlu bir geçiş ve ulaşım güvenliği sağlayabilir.

---

<sup>154</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization, IMO) Birleşmiş Milletler tarafından 1948 yılında kabul edilen bir konvansiyon ile temeli atılan ve 10 yıllık bir süreden sonra da 21. Üye olarak Japonya'nın katılımı ile 1958 yılında resmen çalışmalarına başlayan bir Birleşmiş Milletler organıdır. ([http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C\\_ISTIKBAL\\_imo.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_imo.htm) (06.05.2006)).

### a. Montrö Sözleşmesi

Montrö Sözleşmesi 29 Maddeden oluşup hem ticari hem harp gemilerinin geçişini düzenler. Ticari gemilerin geçiş şartları sözleşmenin ilk 7 maddesi tarafından düzenlenmiştir. Sözleşmenin 2. Maddesine göre duraksız geçen gemiler, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsa “tam serbest” geçiş hakkına sahiptirler. Ancak bu maddede geçen “serbest geçiş” deyimini ile Türk Boğazları’ndan geçişi, açık denizde olan “tam serbest” geçiş hakkıyla karıştırmamak gerekir. Esasen, Türk Boğazları açık deniz değildir. Uluslararası bir su yolu olarak da görülmemelidir. Türk Boğazları, uluslararası bir sözleşmeye tabii olan, Türkiye’nin bir iç su yolu olup uluslararası deniz ulaşımında da kullanılan önemli bir boğazdır.<sup>155</sup>

Montrö Sözleşmesinin tamamı, 29 maddelik ana metin, bu ana metne dört ek ve birde protokolden oluşmaktadır. Ana sözleşmenin başlangıcında boğazlar deyimini ile Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazının birlikte kastedildiği bildirildikten sonra, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinin yerine geçen bu Sözleşmenin amacının “Türkiye’nin güvenliği ve Karadeniz’de kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde” boğazlardan geçişin düzenlenmesi olduğu belirtilmektedir ve sözleşmede, geçiş konusunda ticaret ve harp gemileri için barış ve harp zamanlarına göre ayrı rejimler ön görülmüştür.<sup>156</sup>

<sup>155</sup>[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilufer\\_ORal\\_Montro\\_Anlasmasi\\_Turk\\_Bogazlari.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilufer_ORal_Montro_Anlasmasi_Turk_Bogazlari.htm) (27.04.2006).

<sup>156</sup> Barış zamanında ticaret gemi ve uçakları için geçiş serbestisi vardı. Aynı serbesti ticaret gemi ve uçakları için Türkiye’nin tarafsız kaldığı harp durumunda da devam edecek ve Türkiye tarafsızlığını bu geçiş engelleyecek bir biçimde kullanamayacaktı. Harbe Türkiye dahilse o zaman durum şöyle farklıydı : boğazlardan ancak tarafsız devletlere ait gemi ve uçaklar ve o da düşmana yardım etmemek koşulu ile geçebileceklerdi. Ayrıca düşman gemi ve uçaklarına karşı harbe girmiş Türkiye’nin bütün hakları saklı tutulmuştu. Harp gemi ve uçaklarına gelince bunlar, barış zamanında boğazlardan kural olarak serbestçe geçebilirlerdi. Ancak Karadeniz’e açılmak üzere geçenler için bir sınırlama şöyle öngörülmüştü : Bir devletin geçirebileceği kuvvet, geçiş sırasında Karadeniz’de en güçlü donanmaya sahip Devletin kuvvetlerini aşamayacaktı. Bununla beraber devletlerin her biri 10000 tonilatoyu aşmayan üç harp gemisini Karadeniz’e göndermek hakları saklı idi. Diğer taraftan Karadeniz ile ilgili sınırlamaların Karadeniz’deki muhariplik hukukuna zarar vermeyecek biçimde uygulanması kuralı da kabul edilmişti. Türkiye’nin tarafsız bulunduğu harp halinde de bu rejim değişmiyor. Ancak, Türkiye için tarafsızlık haklarını geçici engelleyecek bir biçimde kullanmama yükümlülüğü getiriliyordu. Türkiye harbe girdiği zaman düşman gemi ve uçaklarının geçişini engelleme hakkına sahip idi ise de bu engelleme için önlemler alırken tarafsız gemilerin geçişi, bundan etkilenmemeliydi. Ayrıca Boğazlar Bölgesi, Sözleşme’de belirtilmiş sınırlar içinde askersizleştirilmiş ve andlaşma düzeninin denetimi konusunda yetki Türkiye’nin başkanlığında sözleşen devletler temsilcilerinden kurulacak bir uluslararası komisyona verilmişti. Ancak 20 Temmuz 1936 da bu “Sözleşme” yerine geçmek üzere ilgili devletler Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Büyük Britanya, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyet Rusya ve İtalya arasında Montrö Sözleşmesi akdedildi. Gerekçe, Lozan Barış Anlaşması’nın

Montrö Sözleşmesinin esasları şunlardır:

1. Boğazlardan geçiş; barış ve savaş zamanı ile ticaret ve askeri gemiler açısından ve ayrıca Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlerle bulunmayanlara göre değişik biçimlerde saptanmıştır. Aşağıda açıklanacak bazı incelikler dışında, genel kural olarak "Geçiş serbestliği" kabul olunmuştur.

2. Boğazların askeri kontrolü ve savunma tedbirleri tamamen Türkiye'ye aittir. Bundan önceki 1923 Lozan Antlaşması'ndaki hüküm burayı askersizleştirmişti. Montrö'de en büyük isteğimiz bu hükmün değişmesiydi ve bu hakkımız tanındı.

3. Boğazlardan geçişi denetleyen Milletlerarası Boğazlar Komisyonu kaldırılmıştır (Montrö'den evvel yabancı devletler uzmanlarını da kapsayan böyle bir kontrol komisyonu bulunmaktaydı).

Yukarıdaki sonuçlar bakımından Montrö Sözleşmesi Türkiye için bir başarı olmuştur ve Boğazlar üzerindeki genel hakimiyetimizi sağlamıştır.

Sözleşmeye göre, yabancı gemilerin Boğazlardan geçişlerinde şu incelikler hükme bağlanmış bulunmaktadır:

#### **Barış Zamanında;**

- "Karadeniz'de kıyısı olmayan" (non-riverain) devletlerin ticaret gemileri serbestçe geçerler. Savaş gemileri ise, 8-15 gün önceden Türkiye'ye haber vereceklerdir. En fazla bir arada 9 gemi geçebilir ve bunların toplamı tonajı 15.000 tonu aşamaz. Denizaltılar, uçak gemiler ve 10.000 tondan büyük savaş gemileri ise hiç geçemezler. Sözleşmeye uyan şekilde geçen yabancı savaş gemileri Karadeniz'de 21 günden fazla kalamazlar.

Karadeniz'de kıyısı bulunmayan devletlerin barışta, denizde bulunabilecek savaş gemilerinin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacak şekilde saptanmıştır. Ancak

---

imzasından sonra uluslararası durumda önemli değişikliklerin ortaya çıkması üzerine Boğazlar rejiminin "Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin Karadeniz'deki güvenlikleri çerçevesinde" ve geçiş serbestliği kuralına uygun olarak düzenlenmesidir. Lozan'da Boğazlar rejiminin uygulanmasını sağlamak için Türkiye temsilcisinin başkanlığında kurulması ön görülmüş uluslararası komisyon Montrö'de ortadan kaldırılmış ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi, söz konusu komisyon'a verilmiş yetkilerin Türkiye'ye aidiyetini tanımıştır ( mad.24 ). Montrö'de Lozan' dan farklı olarak hava gemilerinin geçişi de ayrı bir maddeye ve rejime bağlanmış (mad.23) ve askersizleştirme ortadan kaldırılarak Türkiye'nin Boğazlardaki egemenlik hakkı yukarıdaki geçiş ve seyrüsefer rejimi dışında bütünü ile tanınmıştır.

burada kıyısı bulunan en kuvvetli filo ya sahip devletin filosunda 10 bin tonu aşan bir artış gerçekleştiğinde, sözkonusu diğer devletler de bulundurabilecekleri toplam tonajı, bu artışa paralel olarak artırabilecekler, fakat en fazla 45.000 tonu aşamayacaklardır.

- "Karadeniz'de kıyısı bulunan" (riverain) devletler için ise ticaret gemileri yine serbesttir. Savaş gemileri de, 8 gün önceden bize bildirilecek, bu arada geçenlerin toplam tonajı 15.000'den fazla olmayacaktır. Karadeniz'de kalışları tabii süreye bağlı değildir.

### **Savaş Zamanında;**

- "Türkiye tarafsız" ise: Herkesin ticaret gemileri serbestçe geçerler. Fakat, savaşan devletlerin savaş gemileri geçemezler.

- "Türkiye savaşa katılmış" ise: Her tür gemiyi geçirip, geçirmemekte kendisi karar verir. Dilerse Boğazları herkese kapayabilir.

- Savaş tehlikesinin çok yaklaştığı durumlarda: Türkiye yine karar serbestisine sahiptir. Boğazları kapayabilir.

Bunların yanısıra, sözleşmede daha bir çok teknik husus hükme bağlanmıştır. Türkiye, boğazlardan geçen gemilerin sayı ve tonajlarını düzenli raporlar halinde ilgili devletlere bildirir.<sup>157</sup>

### **aa. Montrö Sözleşmesine Göre Boğazlarda Geçiş ve Seyrüsefer Serbestisi**

Montrö Sözleşmesi ile kabul edilen geçiş rejimine gelince, kural serbestliktir (mad.1). Ticaret gemileri, barış zamanında ve harp zamanında, Türkiye tarafsızsa tam serbest geçiş hakkına sahiptirler (mad.2–4). Bu geçiş transit olarak, geminin bayrağı ve yükü ne olursa olsun, sağlık denetimi dışında herhangi bir formaliteye bağlı olmadan gerçekleştirilecektir. Kılavuz almakta isteğe bağlıdır. Türkiye'nin kendisini yakın bir harp tehlikesi tehdidi altında saydığı zaman ticaret gemileri barış zamanındaki koşullara uygun olarak yalnızca gündüzleri geçebileceklerdir. (mad.6). Harp zamanında, Türkiye harp edense, Türkiye ile harpte olmayan devletlerin ticaret

---

<sup>157</sup> <http://www.turkishweekly.net/turkce/makale.php?id=92> (07.06.2006).

gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, gündüz geçeceklerdir (mad.5).

Harp zamanında, Türkiye tarafsız ise, yabancı harp gemileri arasında bir ayrıma gidilmektedir. Tarafsız devletlerin harp gemilerine yukarıda bildirilen barış zamanı koşulları uygulanacaktır (mad.19/1). Buna karşılık, harp anında devletlerin harp gemilerinin Boğazlardan geçmesi kural olarak yasaktır (mad.19/2). Bu son kurala iki istisna getirilmiştir:

—Milletler Cemiyeti çerçevesinde alınacak önlemlere ilişkin geçişler,

—Bağlama limanından ayrılmış gemilerin buraya dönmesi.<sup>158</sup>

#### **bb. Barış Zamanı**

Harp gemilerinin barış zamanında geçişleri ise sınıflarına bağlı olarak değişmektedir. Böylece, askeri tankerler kimi silah sınırlarını aşmıyorsa, ön bildirimde gerek kalmadan ve tonajlar hesaba katılmadan tek başlarına geçiş hakkına sahiptirler (mad.9). Bunların dışında kalan yardımcı gemiler, hafif su üstü gemileri ve küçük harp gemileri, gündüz geçmek, gerekli ön bildirimde bulunmuş olmak, geçiş sırasında kuvvetinin tüm kuruluşunu bildirmek ve toplam boğazlardaki yabancı harp gemisi sayısı 9 gemiyi ya da 15.000 tonu aşmamak koşuluyla, serbestçe transit geçebileceklerdir (mad.10/1). Buna karşılık, anılan gemilerin dışında kalan harp gemileri için Karadeniz’e kıyıdaş devletler ile olmayanlar arasında bir ayrıma gidilmektedir. Böylece, sözleşmenin hükümlerine göre, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletleri uçak gemilerinin, hattı harp gemilerinin ve denizaltılarının boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Karadeniz’e kıyıdaş olan devletlerin 15.000 tonu aşan hattı harp gemileri ise tek başına ve en çok iki torpido eşliğinde Boğazlardan, ön bildirim ve geçişte kuvvet bildirimi koşullarına yerine getirmek suretiyle geçebilecektir (mad.11). Yine bu devletlerin satın aldıkları, başka denizlerde yaptıkları ya da başka denizlere tamire gönderdikleri denizaltıları, önceden bildirmek, gündüz, su üstünden ve tek başına olmak koşuluyla, Boğazlardan geçebilecektir (mad.12). Belirtilen bu sınırlamalar Türkiye’nin çağrısı üzerine Boğazları sınırlı bir süre için ziyaret eden gemilere uygulanmayacaktır (mad.17).

---

<sup>158</sup> İNAN, a.g.e., s.241–247.

Öte yandan, barış zamanında Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin Boğazları geçmeye hak kazanan hafif su üstü gemileri, küçük harp gemileri ve yardımcı gemilerinin Karadeniz’deki toplam tonajı olağan olarak 30.000 ton ile sınırlanmıştır (mad.18/1,a). Bu sınırlama kimi koşullarda 45.000’e kadar çıkabilir (mad.18/1,d). Bir devletin harp gemilerinin tonajı en çok verilen bu toplam tonajın 2/3’üne kadar varabilir (mad.18/1,c). İnsancıl amaçlı durumlar bu sınırlandırmaların dışında tutulmuştur (mad.18/1,d). Yine, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin anılan gemileri, amaçları ne olursa olsun, 21 günden fazla burada kalamazlar (mad.18/2 ).<sup>159</sup>

Montrö Sözleşmesinin 2 nolu ekinde harp gemisi kavramı, hattı harp (muharebe) gemileri, uçak gemileri, küçük su üstü gemileri, denizaltılar, küçük harp gemileri ve yardımcı gemiler olmak üzere altı kategori içinde anlatılmıştır. Bu altı kategori gemiden ancak üçü (küçük su üstü gemileri, küçük harp gemileri ve yardımcı gemiler) hangi ülkeye ait olurlarsa olsunlar, barış zamanında Boğazlardan gündüz olmak koşulu ile serbestçe geçebilirler. Ayrıca Karadeniz Devletleri, m.14/1 de, diğer Devletler için ön görülmüş 15 bin tonluk tonaj sınırlaması ile bağlı olmaksızın, hattı harp gemilerini, teker teker ve en fazla iki destroyer eşliğinde olmak koşulu ile geçirmek hakkına sahiptirler (mad.11). Karadeniz’de kıyısı olan Devletler, bu deniz dışında inşa ettirdikleri veya satın aldıkları deniz altı gemilerini de, eğer tezgâha konma ve satın almadan Türkiye’ye zamanında bilgi verilmişse deniz üslerine ulaşmak üzere Boğazlardan geçirebilirler. Yine aynı Devletlerin deniz altı gemilerini Karadeniz dışındaki tezgâhlarda onarım için Türkiye’ye bilgi vermek koşulu ile boğazlardan geçirme hakları vardır. Ancak bu koşullarda sözü edilen deniz altı gemilerinin Boğazlardan gündüz geçmeleri ve teker teker ve su üstünde seyretmeleri gereklidir (mad.12). Diğer taraftan, geçiş hakkına sahip yabancı harp gemileri geçişlerini siyasi yoldan Türk Hükümetine geçişten 8 gün önce bildirmelidirler. Karadeniz’de kıyısı olmayan devletlerin aynı bildirimini geçişten on beş gün önce yapmaları arzu edilir. Bildirimde gemilerin gidecekleri yer, isimleri, tipleri, sayıları, gidiş ve dönüş tarihleri açıklanmalıdır (mad.13). Bu gemiler ayrıca

---

<sup>159</sup> İNAN, a.g.e., s.251–258.

Boğazların girişindeki bir işaret istasyonuna durmaya mecbur olmaksızın kimliklerini bildirmelidirler (mad.10,13).

Gemilerin tonajları ve sınıfları açısından yukarıda belirtilen esaslar, Türk Hükümetinin daveti üzerine Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunacak yabancı devlet gemilerine uygulanmaz. Nitekim bu gemiler 15 bin tonluk tonaj sınırlamasına tabi değildirler. Ancak bunların geldikleri yoldan Boğazları terk etmeleri gerekir. Bununla beraber transit olarak geçmek için gerekli koşullar gerçekleşmişse bu gemiler başka bir yoldan da Boğazları terk edebilirler (m.17). Diğer taraftan, 15 bin tonluk tonaj sınırlamasında hasara ve arızaya uğrayan gemiler ile mad.9 da yazılı yardımcı gemiler dikkate alınmaz (mad.14/1). Ayrıca mad.9–16 da yazılı uygulamalarla ilgili olarak aşağıdaki sınırlamalar şöyle hatırlatılmak gerekir: Boğazlarda aynı anda geçiş halinde bulunan bütün yabancı gemilerin sayısı 9 dan fazla olamaz (mad.14/2). Boğazlarda transit olarak bulunan harp gemileri, hasar veya deniz arızası durumları ayrık olmak üzere geçişlerine gerekli süreden daha fazla boğazlarda kalamazlar (mad.16). Boğazlarda transit olarak bulunan yabancı harp gemileri üzerlerinde bulunabilecek olan hava gemilerini hiçbir suretle kullanamazlar (mad.15 ).

Harp gemilerinin transit geçişleri ile ilgili hükümlerde diğer harp gemilerinden farklı olarak uçak gemilerinden söz edilmemiş olması karşısında uçak gemilerinin transit geçişine izin verilmediği sonucu doğal olarak ortaya çıkmaktadır. Konu, Boğazlardan geçen “Kiev” gemisinin Sovyet Rusya tarafından denizaltı savar kruvazör olarak nitelendirilmesine karşılık bazı batılı çevrelerde bu yolda duyulan tereddütler ve ayrıca teknolojik gelişmelerin getirdiği sorunlar nedeni ile günümüzde tartışılmaktadır.<sup>160</sup> Toluner’e göre; bu sorunun Andlaşma’nın II. Ek’inde öngörülen tanımın yorumundan başka bir esasa dayanılarak çözümlenmesine hukuken olanak yoktur. Çünkü akid taraflar, Andlaşmanın 8 inci maddesinin şu açık hükmüyle, “iş bu

---

<sup>160</sup> Bu alanda yapılan bir incelemeye göre; “Kiev”i denizaltı savar türüne sokabilecek tek özelliği, 40.000 tonluk gemide bulunan bir adet ikili ASW türündeki füze rampası ile diğer rampalardır. Kiev’in denizaltı savmak amacını etkin bir biçimde gerçekleştirebilmesi için uçak ve helikopterlerle donatılması gerekir. Gemide geniş ve açılı güvertenin bulunması ve hava desteği sağlayacak olan 25–30 adet VTOL uçakları taşıyabilecek bir yapıda olması, bu geminin, denizaltı savar füzelerin atışında kullanılmak amacı ile değil başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için inşa edilmiş olduğunu açıklar.

Sözleşme mucibince, harp gemileri ve onların vasıfları ile tonajlarının hesabı için muteber olacak tarif iş bu Sözleşme’ nin ikinci lahikasında olan tariftir”, II. Ek’te yer alan tanımla bağlı olmak yükümü yüklenmiştir. II. Ek’te yer alan sınıflandırmanın teknolojik gelişmeler nedeniyle günün gereksinmelerine uymadığı görülse dahi, gerekli değişikliğin bu gibi durumlar için Andlaşmanın 29 ncu maddesinde öngörülen kısmi değiştirme usulüne başvurulmak suretiyle gerçekleştirilmesinden başka yol yoktur. Buna karşılık gemi yapım ve donanımında Sözleşme’ nin imzalanmasından sonraki buluş ve değişikliklerin harp gemilerine ilişkin yukarıdaki sınıflandırmayı terk edilmiş duruma getirdiği ve Montrö Sözleşmesine egemen fıkra Karadeniz’de kıyıları olan devletlerin güvenliği ve onların harp gemilerinin transit geçişlerinin güvence altına alınması olduğu, esaslarından hareketle bu konuda Türkiye’nin taktir hakkına öncelik veren görüşlerde vardır.

Sözleşmesinin Karadeniz’e çıkma yönünden getirdiği rejim de şudur: Barış zamanında Karadeniz’de kıyısı olmayan Devletlerin hafif su üstü gemileri, küçük harp gemileri yardımcı gemileri dışındaki gemileri Karadeniz’e çıkamazlar. Çünkü bunların Boğazlardan geçiş hakları yoktur. Karadeniz’de kıyısı olmayan Devletlere ait gemiler açısından bir başka sınırlamada şöyledir: sözkonusu Devletlerin Karadeniz’de bulundurabilecekleri kuvvetlerin toplam tonajı, 30.000 tonu aşamaz. Bununla beraber herhangi bir zamanda en kuvvetli deniz filosuna sahip Karadeniz devletinin deniz kuvveti, Sözleşmenin imzası tarihinde bu denizdeki en kuvvetli filonun tonajını en az 10.000 ton aşmışsa 30.000 tonluk toplam tonajda o ölçüde, fakat 45.000 tonu geçmemek üzere yükseltilir. Bununla beraber 30.000 veya en çok 45.000 tonu gedmemek üzere yükseltilir. Bununla beraber 30.000 veya en çok 45.000 tonluk deniz kuvvetinin ancak üçte ikisi tek bir devlete ait bulunabilir. Diğer taraftan, Karadeniz’de kıyısı olmayan devletler, insani amaçlarla Karadeniz’e toplam 8000 tonu aşmayacak bir kuvveti gönderebilirler. Toplam tonaj dolduğu veya aşıldığı takdirde durum Karadeniz Devletlerine bildirilecek ve onlardan 24 saatlik süre içinde itiraz gelmemişse Türkiye en geç 48 saat içinde ilgili devletlere kararını bildirecektir. Bundan sonra da söz konusu gemilerin Karadeniz’e açılabilmesi ancak toplam tonajın izni ölçüsünde gerçekleşebilecektir. Ayrıca bu gemilerin, denizde

bulundurulmalarındaki amaç ne olursa olsun Karadeniz'deki 21 günden fazla kalmaları, mümkün değildir.

Montrö'de Lozan'dan farklı olarak hava gemileri için getirilmiş özel rejimde şöyledir: Boğazlar üzerindeki hava sahasında, yalnız sivil hava gemileri Akdeniz-Karadeniz arasında geçiş hakkından yararlanırlar. Arızı uçuşlar üç gün önceden, düzgün seferler ise genel bir duyuru ile Türk Hükümetine bildirilmelidir. Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeler dışındaki geçiş yollarını ve bu yollardan güvenlikle geçiş için gerekli kolaylıkları gösterecektir (mad.23). Ancak bu rejim, Türkiye'nin başka andlaşmalarla Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını engellemez.<sup>161</sup>

#### **cc. Harp Zamanı**

Harp zamanında, Türkiye harp edense, Boğazlardan harp gemilerinin geçişi konusunda istediği gibi davranmakta serbesttir (mad.20). Aynı koşullar Türkiye kendisini yakın bir harp tehlikesi tehdidi altında sayarsa da geçerlidir (mad.21).

Boğazlar üzerinden uçakların geçişi konusunda sözleşme yalnızca sivil uçaklara, Akdeniz ile Karadeniz arasında, yasak bölgelerin dışında ve ön bildirim koşuluyla, geçiş hakkını tanımaktadır (mad.23). Böylece, askeri uçakların Boğazlar üstünden geçmesi sorunu Sözleşme dışı bırakılmak suretiyle Türkiye'nin egemen yetkisi altında bulunmaktadır.<sup>162</sup>

Harp gemileri, harp zamanında, fakat Türkiye harpte olmadığı taktirde eğer tarafsız devletlere ait iseler barış zamanındaki rejime uygun olarak Boğazlardan geçebilir ve Karadeniz'e açılabilirler (mad.19/1). Harpteki devletlere ait gemiler ise Türkiye harpte olmadığı halde kural olarak Boğazlardan geçemez ve Karadeniz'e açılabilirler. Bununla beraber Karadeniz'de kıyısı bulunsun bulunmasın bir harbeden Devlete ait gemi, eğer harbin başlangıcında limanından ayrılmış bulunuyorsa buraya dönme iznine sahiptir. Boğazların harpteki devletlerin harp gemilerine kapalı bulunması kuralı tarzında özetlenebilecek bu durumun iki istisnası vardır. Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde kabul edilen, Misakın 18 inci maddesi gereğince tescil

---

<sup>161</sup> İNAN, Yüksel : “**Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**”, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş II.Bası, Ankara, 1995, s.63-69.

<sup>162</sup> İNAN, a.g.e., s.260–263.

edilen, saldırıya uğrayan bir devlete yapılacak yardım amacı ile geçiş, bu alandaki istisnanın ilki ise de, bu şıkkın uygulanma şansı günümüzde kalmamıştır. İkinci istisna, Milletler Cemiyeti Konseyinin bir tavsiyesi gereği ortak bir harekete katılan harpteki devletler harp gemileri içindir. Günümüzde artık Milletler Cemiyeti bulunmuyor ise de, Birleşmiş Milletler Şartı'nın 25 inci ve Güvenlik Konseyi kararlarının uygulanmasına yönelik 49 uncu maddeleri sonucu, istisnanın işletilmesine benzer bir yükümlülük söz konusu olabilecektir. Türkiye'nin harpte bulunması durumunda harp gemileri yönünden Boğazlar Rejimi şöyle farklıdır : Sözleşmenin 10–18 inci maddeleri hükümleri bu durumda uygulanmaz ve harp gemilerinin geçmesi tamamen Türk Hükümeti'nin taktirine bağlıdır (mad.20).

#### **dd. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Harp Tehlikesi Tehdidine Uğramış Görmesi**

Türkiye, kendisini pek yakın bir tehlike altında gördüğü taktirde harpte olsaydı kullanabileceği yetkileri yine kullanabilecektir. Ancak bu yetkinin tarafından kullanılmasından önce Boğazlardan geçmiş olup bu suretle kendi limanlarından ayrılmış gemiler dönme iznine sahip sayılacaktır. Bununla beraber bu hükmün uygulanmasına kendi tavır ve hareketi ile sebep olan Devletin gemileri Türkiye tarafından bu haktan yararlandırılmayabilir. Pek yakın bir harp tehdidi altında bulunup bulunmadığını takdir hakkı Türkiye'ye ait ise de Türkiye, bu hakkını kullandığını Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bildirmek ve Milletler Cemiyeti Konseyinin üçte iki çoğunluğu ve ayrıca Sözleşmeye imza koyan devletlerin çoğunluğu haksız gördüğü takdirde bu alanda aldığı önlemleri kaldırmakla yükümlü tutulmuştur (mad.21). Ancak Türkiye için söz konusu yükümlülükler artık varsayılmaz. Çünkü Milletler Cemiyeti artık bulunmadığı gibi bu Cemiyet'ten tamamen ayrı bir hukuki varlık olan Birleşmiş Milletler Teşkilatının Şartında da bu alanda bağlayıcı herhangi bir esas yoktur.<sup>163</sup>

Sonuç olarak, Türkiye Boğazları uluslararası geçişe (ticaret gemileri için tamamıyla kapatamaz), harp gemileri için tamamıyla kapatabilir ya da açabilir. “Türkiye harpte” ise ya da, kendisini “yakın harp tehdidinde” hissederse, düşman ülke(ler) bayrağını taşıyan ya da bu ülke(ler)e yardım götürdüğünü düşündüğü

---

<sup>163</sup> TEKİL, a.g.e., s.53–58.

gemilerin geçişine Madde 5 uyarınca boğazları kapatabilir. Harp gemileri için Türkiye'ye harp zamanında daha geniş yetkiler tanınmaktadır. Şöyle ki; harp durumunda Türkiye harpte olsun ya da olmasın, harp eden devletlerden herhangi birinin gemilerinin Boğazlardan geçişi madde 19 uyarınca yasaklanmıştır. Türkiye'nin bir harpte olması ya da kendisini yakın harp tehlikesinde görmesi halinde ise, hangi bayrağı taşırsa taşırsın, harp gemilerinin geçişi tamamen Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır. Bu durumda 19 uncu madde işlemez ve Türkiye harp eden olsun ya da olmasın, istediği devletin harp gemisini Boğazlardan geçirebilir, istemediğini geçirmeyebilir.<sup>164</sup>

#### **ee. Yabancı Harp Gemilerinin Boğazları ve Limanları Ziyareti**

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, kıyı devletinin egemenlik haklarına saygıyı koruyarak Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin yabancı devletlere ait deniz kuvvetlerini Boğazlardaki bir limanı belirli bir süre nezaket ziyaretinde bulunmaları için davet edebileceğini hükme bağlamıştır. Barış zamanında Boğazlardaki bir limanı bu amaçla ziyaret eden Karadeniz'e kıyıdaş olan veya olmayan yabancı devletlere ait harp gemileri, Sözleşmenin cins ve tonaj bakımından getirmiş olduğu kısıtlamalara tabi olmadıkları gibi, Boğazlardan transit geçiş yapan yabancı devletlere ait harp gemilerinin toplam tonajına ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajın hesabına da dahil edilmeyeceklerdir. Bu gemiler, Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devlete ait oldukları takdirde, Karadeniz'e geçiş yapabilmeleri Sözleşmenin genel hükümlerine uymalarıyla mümkündür. Aksi takdirde söz konusu gemiler, ziyaretin sonunda, geldikleri yoldan Boğazları terk etmek zorundadırlar (mad.17). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Egemenlik haklarına Montrö Boğazlar sözleşmesinin uluslararası hukuktan ve andlaşmalardan kaynaklanan diğer haklarına dayanarak yabancı devletlere ait harp gemilerinin barış zamanında Türk iç sularına, Boğazlara ve limanlara gelmelerini ve buralardaki hareket ve faaliyetlerini, en son olarak 1983 tarihli Yönetmelikte ayrıntılı olarak düzenleme yoluna gitmiştir. Yönetmeliğe daha sonra birtakım değişiklikler getirilmiştir. Getirilen değişiklikler, 1983 yılında yürürlüğe konulan temel sistemi özünde etkilememiştir.

---

<sup>164</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA\\_fag.html](http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA_fag.html). (11.12.2005).

## ff. Genel Kurallar

Barış zamanında, yabancı devletlere ait harp gemilerinin Boğazlara, Türk iç sularına ve limanlarına gelişlerini ve buralardaki hareket ve faaliyetlerini ayrıntılı olarak düzenleyen Yönetmelik; yabancı devletlere ait harp gemilerinin Boğazlara, Türk iç sularına ve limanlarına gelişlerini ve buralardaki hareket ve faaliyetlerini ayrıntılı olarak incelerken, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu iki veya çok taraflı andlaşmaların hükümlerinin saklı olduğunu da ayrıca belirtmiştir (mad.32). Böylelikle, Türkiye Cumhuriyetinin kurulduğu günden beri uluslararası politikasında titizlikle uyguladığı Uluslararası Hukukun temel bir kuralı olan ahde vefa (pacta sunt seruondo)<sup>165</sup> kuralına saygı gösterildiği vurgulanmıştır. Yabancı devletlere ait harp gemilerinin Boğazları veya Boğazlardaki bir limanı ziyaretiyle ilgili olarak bu yönetmelikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine aykırı düşen düzenlemelerin olması halinde Sözleşme hükümlerinin geçerli olduğu, Sözleşmede hüküm olmayan hallerde bu yönetmeliğin hükümlerinin geçerli olduğu ve yönetmelikte hüküm olmayan hallerde de Sözleşmenin ve Uluslararası Hukuk kuralları ile Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu andlaşmaların hükümlerinin geçerli olduğu ifade edilmiştir.

Yabancı devletlere ait harp gemileri Boğazlarda, Türk iç sularında ve limanlarında bulundukları sürece, ulusal bayraklarını görünür bir yere çekmek ve bu sulara Türk mevzuatına, Uluslararası Hukuk kurallarına ve andlaşmalara uygun hareket etmek zorundadırlar (mad.4,5). Bu gemiler, söz konusu sulara bulundukları sürece, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit eder nitelikte davranışlarda bulunamazlar. Bu amaçlara yönelik araştırma, gözetleme, bilgi toplama ve propaganda işlemlerine girişemezler (mad.6). Bu gemiler, söz konusu sulara bulundukları sırada bir zarar meydana getirecek olurlarsa, bu zarar, Türk Mahkemeleri tarafından tespit edilecektir. Bayrak devleti söz konusu zararı,

---

<sup>165</sup> Devletlerin katıldıkları milletlerarası antlaşmalara uyma mecburiyetinde olduklarını ifade eden hukuk kuralıdır. Bu antlaşmaya latince “pacta sunt servanda” adı verilir. İç hukukta olduğu gibi devletler hukukunda devletleri bağlayıcı ortak bir müeyyide bulunmadığı için, devletler hukukunda, pozitif hukukun kaynağı olarak bu kaideyi kabul edenler vardır. Bu kurala karşı bir diğer kural daha vardır ki, buna da latince’de “rebus sic stantibus” denir. Bu kural ise, antlaşma imzasındaki şartların sonradan değişmesi sonucu antlaşmanın da hükümsüz olması veya değiştirilmesi anlamındadır.

Uluslararası Hukuk kuralları ve andlaşmalar çerçevesinde, tazminle yükümlüdür (mad.7).

Yabancı devletlere ait harp gemileri, Boğazlarda, Türk iç sularında ve limanlarında bulundukları sürece, su altı dinleme, tespit ve izleme işlemlerinde bulunamazlar, herhangi bir amaçla manevra ve tatbikat yapamazlar ve torpido güdümlü mermi vs. gibi silahlarla atış ve eğitim düzenleyenler bu tür faaliyetleri, ancak Türk Hükümetinin izniyle veya özel andlaşmalarda kabul edilmiş olan manevra tatbikat ve eğitimlerde gerçekleştirilebilirler. (mad.8,10) Ayrıca, bu gemiler, Türk Hükümetinin izni olmadıkça, sondaj çalışmaları, dalış, hidrografik ve oseonografik araştırmalar yapamazlar (mad.H/1,2). Sintinelerini boşaltamazlar ve denizi kirletici nitelikte davranışlarda bulunamazlar (mad.11/3).

Boğazları, iç suları ve limanları ziyaret etmek için Türk Hükümetinin iznini almış olan yabancı devletlere ait harp gemilerinde bulunan uçaklar ve helikopterler, havayolu ile Türk hava sahasına giremezler. Bu uçakların ve helikopterlerin Türk hava sahasında açılabilmesi Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin izniyle mümkündür (mad.9).

Yabancı devletlere ait harp gemileri, söz konusu sulara, resmi tatil günleri dışında ve saat 08.00–17.00 arası girmek ve aynı zamanlarda bu sulardan ayrılmak zorundadırlar. Ayrıca, kendilerine gösterilen yerlerde demirmek, iskele veya rıhtımlara yanaşmak zorundadırlar (mad.15,16).

#### **gg. Harp Gemilerinin Ziyaret Şekli**

Barış zamanında yabancı devletlere ait harp gemileri, Türk iç sularını ve limanlarını ziyaret etmek istedikleri takdirde, gemilerin ait olduğu devletin hükümeti tarafından bu isteğin, gerekli iznin alınabilmesi için, diplomatik yollardan Türk Hükümetinin yetkili organına bildirilmesi gerekmektedir. Bu talebin, ziyaret tarihinden en az 15 gün önce; ziyaretin şekli, amacı, ziyaret edilmesi istenen liman veya limanlar, gemilerin isimleri, sınıfları ve tipleri, su çekimleri (tonajları-su taşırmaları), gemilerin enerji kaynağı, gemilerin geliş ve ayrılış tarihleri, gemi komutanlarının isim rütbeleri ve gemilerdeki personel sayısı vs. belirtilerek yapılması gerekir. Ziyaret tarihindeki değişikliklerin yine diplomatik yoldan daha

önceden belirtilen ziyaret tarihinden en az 7gün evvel Türk Hükümetinin yetkili organına bildirilmesi gerekmektedir (mad.13).

Yabancı devletlere ait harp gemileri, barış zamanında Türk iç sularını, limanlarını ve Boğazlarını; resmi, gayri resmi ve olağan olmak üzere üç şekilde ziyaret edebilirler. Ziyaret şekilleri, izin için başvurulacak organ ve ziyaret sırasında uygulanacak yöntem bakımlarından farklılık gösterir (mad.14).

Resmi ziyaretlerle ilgili izin istemleri, geminin bağlı olduğu Devlet Hükümeti tarafından ve diplomatik yoldan Türk Dışışleri Bakanlığına yapılır. Dışışleri Bakanlığı, Resmi ziyaret istemi konusunda, Genelkurmay Başkanlığı, İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım ve Ulaştırma Bakanlıkları ile gerekli gördüğü diğer Bakanlık ve kuruluşların görüşlerini alarak istemi yanıtlar ve sonuçtan bu makamlara haberdar eder. Ziyaret isteminin olumlu karşılanması halinde Genelkurmay Başkanlığının vereceği emir üzerine Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ziyaretin yapılacağı bölgedeki ast komutanlıklara gerekli emir ve direktifleri verir ve bu husustaki uygulamalardan Genelkurmay Başkanlığını, Dışışleri, Milli Savunma, İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım, Ulaştırma Bakanlıklarını, Başbakanlık Deniz Müsteşarlığını ve ziyaret yapılacağı bölgedeki en yüksek askeri makamı haberdar eder.

Resmi ziyaretten amaç, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin resmi daveti üzerine gelen veya önemli ulusal veya uluslararası bir gösteriye katılmak amacıyla gelen veya resmi ziyaret talebinde bulunan devlete ait gemilerin bu amaçlarla yaptıkları ziyaretlerdir (mad.5).

Herhangi bir ulusal veya uluslararası bir gösteriye katılma amacı olmaksızın iki ülke arasındaki dostluk bağlarını kuvvetlendirmek ve Silahlı Kuvvetler arasında karşılıklı iyi ilişkiler kurmak ve sürdürmek amaçlarına yönelik ziyaretler, gayri resmi ziyaretlerdir (mad.6).

Olağan ziyaretler ise, yabancı devletlere ait harp gemilerinin, Türk Silahlı Kuvvetleriyle birlikte yapacakları manevra, tatbikat ve eğitimlere katılmak veya lojistik destek sağlamak amacıyla yapılan ziyaretlerdir (mad.7).

Liman ziyaretleri sırasında yabancı Silahlı Kuvvetlere bağlı gemilerin personeli ancak mahallin en büyük mülki amirinin, garnizon, komutanının görüşünü alarak

vereceği izin ile 5682 sayılı Pasaport Kanunu ve 5683 sayılı Yabancıların Türkiye’de ikamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun hükümlerine uygun olarak sahile çıkabilirler. Mütakabiliyet esası gözönünde bulundurulmak suretiyle gemi komutanı tarafından gemi personelinin adını, soyadını ve rütbesini ihtiva eden bir listeye yerel mülki amirliğe verilir. Anılan personel silah taşıyamaz (mad.17).

Türk iç sularını, limanlarını ve Boğazları ziyaret eden yabancı devletlere ait harp gemilerinin bu sulardaki kalış sürelerini kısıtlamak veya kaldırmak Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine aittir (mad.19).

#### **hh. Nükleer Harp Gemilerinin Durumu**

24 Kasım 1983 tarihli Yönetmelik, nükleer güçle çalışan veya nükleer madde veya nükleer silah taşıyan gemileri, nükleer gemi olarak kabul etmiştir (mad.3/8). Nükleer gemiler, Türk iç sularını, limanlarını ve Boğazları ziyaretleri sırasında, yukarıda açıklanan genel kurallara uymakla yükümlüdürler. Ancak, bu gemilerin ziyareti sırasında, bazı ek özel koşullar da aranmaktadır.

Yabancı devletlere ait nükleer harp gemilerinin Türk iç sularını, limanlarını ve Boğazları ziyaretiyle ilgili talep, ziyaretin türüne bakılmaksızın, ilgili devletin hükümeti tarafından, ziyaret tarihinden en az 30 gün önce Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığına yapılır. Bu talebi Dışişleri Bakanlığı yanıtlar (mad.22,24). Ziyaret isteminin kabul edilmesi halinde, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile ilgili devletin hükümeti arasında ziyaretin koşullarını belirleyen yazılı bir anlaşma düzenlenir (mad.25). Ziyaretten önce Türk Hükümetinin yetkili makamları, çeşitli durumların gerektireceği ihtiyaçları karşılayacak şekilde, bir «Önlem Planı» ve «Tehlikeli Durum Planı» hazırlar (mad.28,29). Amaç, geminin çeşitli şekillerde çevreye zarar vermesini önleme veya zararları zamanında gidermektir. Ayrıca nükleer gemiler, 1960 tarihli «Denizde Can ve Mal Emniyeti Hakkındaki Uluslararası Sözleşme»nin hükümlerine uymak ve «Nükleer Gemi Emniyet Yönergesi», «Nükleer Gemi işletme Yönergesi» gibi belgeleri de taşımak zorundadırlar.

## **II. Montrö Sözleşmesinin Sona Ermesi Ya da Değiştirilmesine İlişkin Hükümler**

Montrö Sözleşmesi, kural olarak, 20 yıllık bir süre için yapılmıştır (mad.28/1). Ancak, Sözleşmenin 1. maddesinde kabul edilen Boğazlardan geçiş serbestliği kuralının süresi sonsuz olarak belirlenmiştir ( mad.28/2 ). Montrö Sözleşmesi yerine başka bir andlaşma konulmadan ortadan kalksa bile Boğazlardan geçiş serbestliğinin kural olarak sürmesi gerekmektedir. Bu hükümle, bir yandan, Türkiye'nin bundan böyle Boğazların sürekli olarak geçiş serbestliği kuralından yararlanmasını kabul etmesi ve andlaşmaların yokluğu ya da boşluğu durumunda da geçiş rejimi konusunda, bu kurala aykırı düşen egemen haklar kullanamaması, öte yandan, yeni bir Boğazlar Sözleşmesinin bu kuralı kolaylıkla değiştirememesi sağlanmış olmaktadır. Bu durum aslında bu günde uluslararası Boğazların genel geçiş rejimi konusunda geçerli kabul edilen temel kurala uymaktadır. Bununla birlikte, andlaşmalar hukukuna göre, Montrö Sözleşmesine taraf devletlerin oy birliğiyle bu kuraldan vazgeçirmesi ya da bu kuralın aynı tarafların oy birliğiyle değiştirilmesi olanağı ortadan kalkmış değildir.

Sözleşmede öngörülen bu 20 yıllık sürede iki yıl önce, taraflardan birinin bir ön bildirimde bulunması durumunda, sözleşmenin iki yıl sonra bütün taraflar için sona ermesi gerekmekte idi (mad.28/3). Bu durumda sözleşme tarafları yeni Boğazlar rejimini saptamak üzere bir Konferans toplanmasını ve buna katılmayı kabul etmektedir (mad.28/4). Ön görülen 20 yıllık süre 1956'da sona erdiğine ve sözleşmeye son vermek için herhangi bir ön-bildirim yapılmadığına göre Montrö Sözleşmesi yürürlükte kalmayı sürdürmektedir. Ancak, bundan böyle herhangi bir taraf devletin herhangi bir zamanda Sözleşmeye son verme ön bildiriminde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl içinde sona ermesi olasılığı her an vardır. Öte yandan, taraf devletlerin düzenlenmesini ve katılmayı kabul ettikleri bir Konferansın yeni bir andlaşma oluşturması ya da Türkiye'nin yeni anlaşmaya taraf olmaması durumuyla ilgili sözleşmede her hangi bir hüküm bulunmadığından, böyle bir olasılıkta, Türk Boğazlarını 1. maddedeki sürekli kabul edilen geçiş serbestliği kuralı ile birlikte uluslararası hukukta kabul edilen öteki kurallar çerçevesindeki bir rejim altına girmeleri gerekecektir.

Montrö Sözleşmesinin tümüyle değiştirilmesi olanağının yanında, Sözleşmenin bir bölümünün değiştirilmesi olanağı da vardır (mad.29). Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yılda taraf devletlerden herhangi biri Sözleşmenin bir ya da birkaç maddesinin değiştirilmesini isteme hakkına sahiptir. Bu amaçla bir taraf devletin her beş yıllık sürenin bitiminden üç ay önce bu isteğini ve ilgili değişiklik önerisine bildirmesi ve Sözleşmenin 14. ve 18. maddelerinin değiştirilmesi için bir, öteki maddelerin değiştirilmesi için iki taraf devletçe desteklenmesi gerekmektedir. Anılan önerinin diplomasi yoluyla bir sonuç elde edememesi durumunda, bu amaçla bütün tarafların katılmayı kabul ettikleri bir konferans toplanması zorunluluğu vardır. Böyle bir konferansta, Boğazlardan geçecek harp gemilerinin sayı ve tonajına ilişkin 14. madde ile Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin orada bulunduracakları harp gemisi sayı ve tonajına ilişkin 18. maddenin değiştirilmesi için taraf devletlerin 3 / 4 çoğunluğu yeterlidir. Ancak; bu özel çoğunluk içinde Türkiye dahil Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin en az üçünün bulunması gerekmektedir. Esasen, Türkiye bu konudaki değişikliklerde veto hakkına sahiptir. Sözleşmenin öteki maddelerinin değiştirilmesi için ise, taraf devletlerin oy birliği gereklidir. Sözleşmeyi kısmen değiştirmeyi amaçlayan bu olanak da bugüne kadar hiç kullanılmamıştır.<sup>166</sup>

## **ii. Montrö Sözleşmesinin Uygulanması**

Montrö Sözleşmesinin 24. maddesi harp gemilerinin Boğazlardan geçişini düzenleyen tüm Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını denetleme yetkisini Türkiye’ye bırakmaktadır.<sup>167</sup>

Uluslararası deniz hukukunun kurallarına uygun olarak Türkiye Montrö Sözleşmesinde düzenlenmemiş bulunan geçiş rejimine ek düzenlemelere gitme ve özellikle ulaştırma güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisine sahip bulunmaktadır. Son yıllarda Türk Boğazlarında meydana gelen deniz kazaları ve gemi yangınları üzerine Bakanlar Kurulu bu yetkileri kullanmak amacıyla 23.11.1993 tarihli ve 93/5061 sayılı bir kararname ile Boğazlar ve Marmara Bölgesi

<sup>166</sup> İNAN, a.g.e., II. Bası, s.79-82.

<sup>167</sup> Ticaret gemileri için ise, Sözleşmenin 2. maddesi bu konudaki temel koşulları belirlemekte olup, anılan hüküm dışında Türkiye’nin geçen ticaret gemileri üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan Boğazlardan geçiş düzenleme yetkisi varlığını sürdürmektedir.

Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü<sup>168</sup> kabul etmiştir. Anılan Tüzükte daha sonra birkaç küçük değişiklik de yapılmış olup, Tüzük yeni biçimiyle 1.7.1994'te yürürlüğe girmiştir. Tüzüğün içeriği bir takım değişikliklere uğramıştır. 1998 yılında ise Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü olarak yürürlüğe girmiştir.<sup>169</sup> Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.<sup>170</sup> Anılan Tüzük ile özellikle Boğazlarda bir trafik düzenlemesi yoluna gidildiği, ticaret gemilerinin de Boğazlardan geçmeden önce bir bildirimde bulunmasının ön görüldüğü, tehlike yaratacak geçişlerde Boğazların kısmen ya da tamamen kapatılmasının düzenlediği ve 150 metreden büyük gemiler için özel geçiş kuralları konulduğu görülmektedir.<sup>171</sup>

---

<sup>168</sup> Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi:23.11.1993 No:93/5061, Dayandığı Kanunun Tarihi :14.4.1925 No:618, Yayımlandığı R.Gazetenin Tarihi :11.1.1994 No:21815, Yayımlandığı Düsturun Tertibi : 5, Cilt: 33

<sup>169</sup> Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 08.10.1998, Karar Sayısı : 98/11860, Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi - No : 06.11.1998 - :23515 Mükerrer

<sup>170</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html> (15.06.2006).

<sup>171</sup> İNAN, a.g.e., s.265–270.

### **III. BÖLÜM**

#### **YARGI YETKİSİ**

##### **A. ULUSLARARASI HUKUKTA YARGI YETKİSİ**

###### **1. Giriş**

Harp Hukuku kuralları teamülden veya andlaşmalardan doğmaktadır. Andlaşmalara konan ihtirazı kayıtlar ve teamüldeki tartışmalar ile kurallara aykırı davranışın cezaya bağlanmamış olması halinde Harp Hukuku kurallarının bağlayıcı gücü olmayacaktır. Bu nedenle Harp Hukuku kuralının yol gösterici, tavsiye edici olduğu söylenir. Esasen, teamülün uzun uygulamalarla meydana gelmesi ve Birleşmiş Milletler Andlaşması ile La Haye ve Cenevre sözleşmelerinin üzerinden elli yıldan fazla sürenin geçmesi Harp Hukuku kurallarının bağlayıcı olduğunu göstermektedir.

Devletlerin, yargı gücü, vazgeçilemez ve devredilemez haklarından kabul edilmektedir. 20. yy sonlarında ve 21. yy’ da devletler arası ilişkiler gelişmiştir. Bir devletin vatandaşları diğer ülkelerde hizmet, ticaret, turistik seyahat gibi nedenlerle geçici veya daimi ikamet etmektedir. İnsanların, mal ve hizmetlerin sınır aşımı hareketleri, istenmese de silahlı çatışmaların varlığı, gerek kuvvet kullanmalardan, gerekse insan hakları bağlamında devletlerarası ilişkilerin derinliği yargı konusunu da güncelleştirmiştir. Uluslararası yargı alanında daimi faaliyette bulunan iki kurum:

- Uluslararası Adalet Divanı
- Avrupa İnsan Hakları Mahkemesidir.

###### **2. Uluslararası Ceza Yargılamasında Tespit Olunan Kurallar**

Uluslararası ceza yargılaması yapan Nürnberg, Tokyo, Yugoslavya Ceza Mahkemelerine ait statüler incelendiğinde Uluslararası harp suçları yargılamalarına ilişkin kurallar şu şekilde sıralanabilir.

- Devletler teamül veya anlaşmalardan doğan harp hukuku kurallarına aykırı davranışlar için tedbir almak zorundadırlar.

- Uluslararası hukuka göre, jenosit (soykırım) veya harp suçu teşkil eden fiili işleyen kimse, konumuna bakılmaksızın sorumludur ve cezalandırılmaya maruzdur.

- Hükümetin veya üstünün emri ile hareket eden şahıs ahlaki seçim yapma imkânına sahip ise sorumluluğu tamdır. Ahlaki seçim yapma imkânı yoksa Uluslararası mahkeme adaletin gerektirdiği gibi cezayı hafifletebilir veya ortadan kaldırır.

- Uluslararası Hukuka göre suç işleyen kimsenin adil yargılanma hakkı vardır.

- Uluslararası Hukuka göre suç işleyeni Milli Mahkemeler yargılayabileceği gibi Uluslararası Ceza Mahkemesi de yargılar, Uluslararası Ceza Mahkemesinin yargılama önceliği vardır. (Uluslararası ceza mahkemesinin yargılama önceliği bizim iç hukukumuzla çatışmaktadır.)

- Bir suçtan iki yargılama olmaz. İki yargılama olmuşsa cezaların mahsubu gerekir. (Non bis İdem)

- Suça öngörülen ceza mülkilik sistemi gereği suç işlenen yerdeki yasanın uygulanmasıdır.<sup>172</sup>

Yukarda sayılan ana kurallar çerçevesinde, harp gemilerinin yargı bağışıklığında hangi kurallara riayet edildiğine, hangilerine edilmediğine, aşağıda yaptığımız incelemede göreceğiz.

### **3. Harp Gemilerinin Yargı Bağışıklığı**

Yargı bağışıklığı; yabancı devletlerin, onların diplomasi temsilcileri ve konsolosluk görevlilerinin, devlet gemileri ve uçaklarının ülkesinde bulundukları devletin ülkesel yetkilerinin büyük ölçüde dışında kalmaları anlamına gelmektedir.<sup>173</sup> Buna göre devletlere tanınan bağışıklıklar üç ana gruba ayrılmaktadır;

—Devletin bağışıklığı,

—Devletin temsilcilerinin bağışıklığı,

—Devlet gemilerinin ve uçaklarının bağışıklığı.

<sup>172</sup> <http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>. (11.12.2005).

<sup>173</sup> GÜNDÜZ, a.g.e., s.41.

Yargı bağıışıklığından istifade eden devlet gemileri ise, harp gemileri ve ticari olmayan amaçlarda kullanılan devlet gemileri olup, ticari amaçlarda kullanılan devlet gemileri bağıışıklık kapsamı dışında tutulmuştur. Bir devletin gemileri başka bir devletin ülkesine ait olan karasularında ve iç sularında ya da hiçbir devlete ait olmayan açık denizlerde bulunduklarında üzerinde bu devletin kişisel yetkilerinin etkisi sürmektedir.<sup>174</sup> Harp gemileri, açık denizlerde olduğu gibi yabancı bir devletin limanlarında, iç sularında ve karasularında bulundukları sürece de bayrak devletinin yetkisi altında olacak ve yargı bağıışıklığından istifade edecektir.

Bir devlet, diğer bir devletin organları önünde yargılanamaz. Bu kural devletlerin yargı bağıışıklığının bir neticesidir. Harp gemileri devletin egemenliğini temsil etmektedir. Bu gemiler üzerinde yargı ve icra yetkisinin kullanılmaması, uluslararası örf ve adet haline gelmiş kuralın bir uygulamasıdır. Harp gemilerine cebri icra işlemleri ile el konulması yoluna gidilemeyeceği uygulanan uluslararası hukukta devletlerin görüş birliği içinde oldukları bir konudur. 10 Temmuz 1940 tarih ve 3894 sayılı “Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu”<sup>175</sup> harp gemilerini denizde zapt ve müsadere hakkına tabi tutmamıştır.(mad.1/2)

Harp gemilerinin bir devletin iç sularında ve limanlarında bulunması durumunda, bu gemilerin; kıyı devletinin kamu düzenine, ulaşım düzenine ilişkin kurallarla sağlık kurallarına tam olarak uyması gerekmektedir. Gemi personelinin kıyıya çıktıktan sonra ülke devletinin yetkilerinin yerine geçecek herhangi bir yetki kullanma hakkı yoktur. Kıyı devleti de harp gemileri içinde ortaya çıkacak, özel hukuk sorunlarında olsun ceza hukuku sorunlarında olsun, herhangi bir yargı yetkisine sahip değildir. Çünkü, harp gemilerinin dokunulmazlığı sözkonusudur. Ancak, gemi mürettebatının kıyıya çıktıktan sonra suç işlemesi halinde kıyı devletinin cezai yetkisi vardır.<sup>176</sup>

İç sularda bulundukları sürede yabancı gemilere sığınma hakkının bulunup bulunmadığı konusunda da bir ayırım sözkonusudur. Uygulanan uluslararası hukuk, aksini öngören bir andlaşma olmadıkça, ticaret gemilerine sığınma hakkı

---

<sup>174</sup> GÜNDÜZ, a.g.e., s.78.

<sup>175</sup> 10 Temmuz 1940 gün ve 3894 sayılı Kanun. R.G.:18 Temmuz 1940, Sayı:4564.

<sup>176</sup> LÜTEM, a.g.e., s.65.

bulunmadığını istikrarlı bir biçimde kabul etmektedir. Harp gemilerine gelince, uygulamada siyasal suçluların bunlara sığınma hakkı olduğu yaygın bir kabul görmektedir. Buna karşılık, adi suç işleyen kişilerin harp gemilerine sığınma hakları olmadığı genellikle benimsenmektedir. Ancak, bir yabancı harp gemisi uluslararası kurallara aykırı olarak sığınma hakkı tanındığı takdirde, kıyı devletinin gemiye girerek sığınmacıyı alma hakkı yoktur. Bu gibi durumlarda kıyı devleti harp gemisinin bayrak devletinden, diplomasi yoluyla, kurallara uyulmasını isteme ve buna uyulmadığı takdirde uluslararası uyuşmazlıkların barışçı çözüm yollarına başvurma olanağına sahiptir.<sup>177</sup>

#### **4. Harp Gemilerine İlişkin Açık Denizlerdeki Yargı Yetkisi**

Harp gemileri, açık denizlerde, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler. (1982 B.M.D.H.S. mad.95)<sup>178</sup> 1982 Sözleşmesi ile açık denizlerde harp gemilerinin yargı bağımsızlığına sahip olduğu belirtilmiş olmakla, esasen teamülen de bu kural ortaya konmuştur.

İzleme sonucu yabancı geminin açık denizde durdurulması, kimliğinin incelenmesi ve gerekirse kıyı devletinin bir limanına götürülerek yargılanması en olağan yol olmaktadır. İzlenen geminin tutuklanması, el konulması ya da batırılması durumlarında bayrak devletinin zaman geçirilmeden haberdar edilmesi gerekmektedir. İzleme hakkı kurallara aykırı biçimde kullanılarak, bir gemi durdurulmuş ya da tutuklanmış ise, kıyı devletinin neden olduğu bütün zararları gidermesi gerektiği kabul edilmektedir. Ancak, bu zarar gidermenin niteliği konusunda 1982 B.M.D.H.S., 1958 Cenevre K.B.B.S den farklı olarak, açıkça olası zararların da giderilmesi gerektiğini kabul etmektedir.<sup>179</sup>

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. Yine, açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu sona erdiren bir çatma halinde veya deniz

---

<sup>177</sup> GÜNDÜZ, a.g.e., s.315.

<sup>178</sup> BOZKURT, a.g.e.,s.163.

<sup>179</sup> PAZARCI, a.g.e., s.425-428.

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. 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. Bayrak devleti yetkilileri dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa, gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması emredilemeyecektir.

Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir harp gemisi, tarafından işlenen deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulmaktadır.<sup>180</sup>

### **5. Harp Gemilerine İlişkin İç Sulardaki Yargı Yetkisi**

Bir devlet, diğer bir devletin organları önünde yargılanamaz. Bu kural devletlerin yargı bağımsızlığının bir neticesidir. Harp gemileri devletin egemenliğini temsil etmektedir. Bu gemiler üzerinde yargı ve icra yetkisinin kullanılmaması, uluslararası örf ve adet haline gelmiş kuralın bir uygulamasıdır. Harp gemilerine cebri icra işlemleri ile el konulması yoluna gidilemeyeceği uygulanan uluslararası hukukta devletlerin görüş birliği içinde oldukları bir konudur.

Sahil boyunca uzanan toprakları paylaşan uluslar, iç denizlerde aynı yargılama haklarına ve kontrol yetkisine sahiptirler. Bir çok liman ve sığınak; belirli bir ulusa ait karasularında konuşlanmış durumda bulunduklarından; bu bağlamda bir limana girmek iç denizlerde söz konusu olan seyir kurallarını devreye sokar. Bu anlamda iç denizlerde seyir o ulusun karasularında seyir anlamına geldiğinden; söz konusu ulusun izni gerekmektedir. Uluslararası deniz ticaretinden faydalanmak için pek çok devlet gerekli izni almalarına gerek bırakmayacak şekilde, iç denizlerde seyir kolaylığı sağlanması açısından; iç denizlerde seyir iznine sahip yabancı bandıralı ticari gemiler tahsis etme yoluna gitmektedir. Diğer yandan; karşılıklı veya çift taraflı anlaşmalar söz konusu olmadığı durumlarda; harp gemileri ve özel sınıf yardımcı gemiler, bütün uçaklar bu bölgelerden geçiş için özel ve ayrıntılı giriş

---

<sup>180</sup> BOZKURT, a.g.e., s. 167.

izinleri uygulamalarına tabidirler. İç denizlere giriş yaparken bu denizlere kıyısı olan devletlerden izin alma konusunda istisna oluşturan durumlar ise; acil durumlarda bulunma veya daha önce karasularda bulunan bir bölgede açılan düz koridordan geçiş yapmadır. İkinci durumda; uluslararası hukuk normal geçiş hakkı tanımakta veya uluslararası boğazlarda transit geçiş hakkı olarak değerlendirmektedir.<sup>181</sup>

Harp gemilerinin bir devletin iç sularında ve limanlarında bulunması durumunda, bu gemilerin de kıyı devletinin egemenliğine saygı göstermesi gerekmektedir. Gemi personelinin kıyıya çıktıktan sonra ülke devletinin yetkilerinin yerine geçecek herhangi bir yetki kullanma hakkı yoktur. Kıyı devleti de harp gemileri içinde ortaya çıkacak, özel hukuk sorunlarında olsun ceza hukuku sorunlarında olsun, herhangi bir yargı yetkisine sahip değildir. Bu, harp gemilerinin dokunulmazlığından kaynaklanır. Bununla birlikte, gemi mürettebatının kıyıya çıktıktan sonra suç işlemleri durumunda kıyı devletinin cezai yetkisi tamdır.<sup>182</sup>

İç sularda ve özellikle limanlarda bulunan yabancı harp gemisinin karıştığı çatmalarda, -harp gemisinin tek taraflı kusurlu çatması veya müşterek kusurlu çatma-harp gemilerinin yargı bağımsızlığı nedeniyle, kıyı devletinin yargı yetkisine sahip olamayacağı kabul edilmektedir. Bu gibi uyuşmazlıklar, diplomatik yoldan veya uluslararası barışçı çözüm yolları çerçevesinde sonuca bağlanabilmektedir.<sup>183</sup>

Yabancı harp gemilerinin Türk sularında neden olabilecek zararlardan ötürü yabancı devlet aleyhine Türk Mahkemelerinde açılacak hukuk davalarında yargı

---

<sup>181</sup> Annotated Supplement To The Commander's Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy), s.2-6, 2-7.

<sup>182</sup> PAZARCI, a.g.e., 335.

<sup>183</sup> TCG Meltem Hücumbotu ile dağılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyet Birliği Donanmasına bağlı "Xacah" adlı askeri okul gemisinin 26 Eylül 1985 tarihinde Marmara Denizi Kınalıada açıklarında çatışması olayından dolayı SSCB'ye karşı İstanbul Ticaret Mahkemesi'nde açılan "Destekten Yoksun Kalma" davasında, mahkeme yargı hakkının bulunmadığını belirterek ret kararı vermiş ve bu karar Yargıtay 11 inci Hukuk Dairesi'nce onanmıştır. Bunun üzerine açılan karar düzeltme davası da Yargıtay 4 ncü Hukuk Dairesi'nce reddedilmiştir. Anılan kararda; harp gemilerinin bayrağını taşıdığı devletin egemenliğini temsil etmeleri nedeniyle yargı bağımsızlığından yararlandıkları hususu belirtilmiş ve özetle; "Yargı bağımsızlığı, öncelikle bir Devletler Hukuku sorunudur. Yargılama koşullarından olan bu konu, mahkemece doğrudan doğruya göz önünde bulundurulmalıdır. Yabancı bir devlete ait harp gemisiyle, Türk Devleti'ne ait harp gemisinin, Türk karasularında çarpışması olayından doğan hukuki uyuşmazlık, devletin özel bir kişi gibi çalışmada bulunmasından kaynaklanan bir özel hukuk uyuşmazlığı olarak nitelendirilemez, denmiştir.

Yargıtay 4 ncü Hukuk Dairesinin 12.10.1987 tarih ve E. 1987/7309 – 1987/7373 Kararı, Yargıtay Kararları Dergisi, C.14, 1988, s.1, s.29.

bağışıklığının tanınması sözkonusudur.<sup>184</sup> 1983 tarihli “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik” hükümlerine göre yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler Türk iç suları ve limanlarında bulundukları sürece;

—Türk mevzuatına, uluslararası hukuk kurallarına ve andlaşmalara aykırı hareket edemezler.

—Türkiye’nin toprak bütünlüğünü, siyasal bağımsızlığını ve güvenliğini tehdit eder nitelikte, herhangi bir davranışta bulunamazlar.

—Sebep oldukları zararlar, yetkili Türk Mahkemelerince tespit edilir.

Bu hüküm, yabancı devleti, egemenlik işlevlerinin ifası sırasında meydana gelen bir zararın mahalli mahkemelerce saptanmasına rıza gösterme yükümü altında bırakır ki bugün geçerli olan uluslararası hukuk kurallarının ışığı altında yabancı devletler için bu tür bir zorunluluğu milli bir işlemle gerçekleştirmek hukuken mümkün değildir.<sup>185</sup>

Yönetmelik hükümlerine uygun hareket etmeyen harp gemileri Türk limanlarını, iç sularını ve karasularını terke davet edilir.(mad.33)<sup>186</sup>

Harp gemilerinin bir devletin iç sularında ve limanlarında bulunması durumunda, bu gemilerin de kıyı devletinin egemenliğine saygı göstermesi ve özellikle kamu düzenine, ulaşım düzenine ilişkin kurallarla sağlık kurallarına tam olarak uyması gerekmektedir. Gemi personelinin kıyıya çıktıktan sonra ülke devletinin yetkilerinin yerine geçecek herhangi bir yetki kullanma hakkı yoktur. Kıyı devleti de harp gemileri içinde ortaya çıkacak, özel hukuk sorunlarında olsun ceza hukuku sorunlarında olsun, herhangi bir yargı yetkisine sahip değildir. Bu, harp gemilerinin dokunulmazlığı kuralının bir sonucudur. Bununla birlikte, gemi mürettebatının kıyıya çıktıktan sonra işleyecekleri suçlar durumunda kıyı devletinin cezai yetkisi tamdır.<sup>187</sup>

---

<sup>184</sup> TOLUNER, a.g.e., s.387.

<sup>185</sup> TOLUNER, a.g.e., s.388.

<sup>186</sup> Harp Akademileri Komutanlığı Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, “Denizde Silahlı Çatışma Hukuku” (Law Of Armed Conflict At Sea), s.27–31.

<sup>187</sup> PAZARCI, a.g.e., s.336.

Kıyusal devlet, iç suların gerçek hakimi olarak, ülkesinin bir parçasını teşkil eden sularda gemiciliği ve ona ilişkin her türlü konuları düzen altına almakla görevlidir. Karasularına oranla, iç sular konusunda kıyusal devletin yetkileri çok daha fazladır. Kıyılara bitişik sular, açık denizin bir uzantısıdır. Bu nedenle bitişik kıyusal devletin yetkileri daha dardır. Oysa iç sularda, Devlet, kara ülkesi üzerinde kullandığı yetkilerin benzerini kullanmaktadır. Yani iç sularda bulunan bir gemi kıyusal devlete karasularında olduğundan daha yakındır. O halde kıyusal devletin egemenlik haklarına tesiri, yetkileri, yabancı geminin kendisine yakın oluşu ile doğru orantılıdır. Yani bu vaziyette devletin tasarruf hakları daha çok artar ve daha etkilidir.

Esasen, yargı yetkisi kıyı devletine aittir. Ancak bu konuda önemli bir ayrım yapılmaktadır: Devlet gemileri hiç şüphesiz kıyı devletinin mevzuatına uymakla yükümlüdür. Bununla birlikte bu gemiler kıyı devletinin yargısından bağıştır. Harp gemilerinin dokunulmazlığı kuralı uyarınca kıyı devleti yetkilileri gemide zorlamada bulunamaz, gemide arama ve yakalama yapamaz. Ülke mevzuatına aykırı davranış halinde geminin iç suları terk etmesi istenir ve bu gemi derhal bu isteğe uymalıdır.

Mürettebat, kıyıda işlediği suçlar için ülke mahkemelerinde yargılanır. Ancak, askeri kişilerin üniformalı olarak görevleri dolayısıyla işledikleri fiiller yerel mahkemelerin yargısına tabi değildir. Yabancı harp gemisine sığınma halinde, kaptan (komutan) adi suçluyu yerel otoritelere teslim etmelidir.

#### **a. İç Sularda Bulunan Harp Gemileri Yönünden Kıyusal Devletin Yargı Yetkisi**

Kıyusal devlet, limanlarında koy ve körfezlerinde, iç ve kapalı denizlerde yabancı gemilerin giriş, ikamet, manevra ve çıkışlar ile ilgili düzenleyici tedbirleri alır. Çıkaracağı kanun, tüzük ve yönetmeliklerle bu gemiler hakkında uygulanacak yargı yetkisini tayin ve tespit eder. Şüphesiz iç sulara girmeden sadece karasularından geçmekte bulunan ya da karasularında duraklama yapan gemilere karşı uygulanacak yargı yetkisi, devletin iç sular, limanlar, koylar, körfezler için kullanacağı yargı yetkisinden daha dar ve daha çok devletler hukuku kurallarıyla karşılaşma olanağı bulunan bir yetki türüdür. Harp gemileri “Exterritorialite”

varsayımından istifade ederler ve kıyısal devletin yargı yetkisi dışında kalırlar. Harp gemileri ister karasularında, ister limanlarda olsun ister geçiş halinde ya da ikamet etmekte bulunsun, kıyısal devletin yargı erki yönünden bu gemilere müdahale etmek hakkı yoktur. Bu gemiler sadece kendi devletlerinin kanunlarına ve yetkisine tabidirler.<sup>188</sup>

Genel olarak gemi komutanının içinde bulunduğu suların ve ülkelerin güvenlik, barış ve sükûnunu temin bakımından kıyısal devlete teminat vermekle yükümlü bulunduğu kabul edilir, zira harp gemisi komutanı disiplin teessüsü bakımından gayet geniş yetkilere sahiptir.

1886 yılında İngiliz zırhlısını The Sultan, Lizbon Limanında demirli iken halatlarının kopması sonucu demir taramış ve limanın başka bir kesiminde bulunan Fransız yolcu gemisi Ville de Vecteria'ya çarparak yolcu gemisinin batmasına ve yolcular ve mürettebattan 31 kişinin boğulmasına yol açmıştır. Lizbon hükümeti olaya müdahale etmekten çekinmiş, böylece anlaşmazlık İngiliz ve Fransız hükümetleri tarafından sonuca bağlanmıştır.

1903 yılında Belçika okul gemisi üzerine haciz konulması için elindeki mahkeme ilamı ile Hollanda hükümetine müracaat eden bir Hollanda vatandaşının bu talebi Hollanda hükümeti tarafından kabul edilmemiştir. Bu Hollanda vatandaşı, gemi aleyhine açtığı tazminat davasını kazanmış, fakat geminin Hollanda'nın Flushing Limanına girişi üzerine karar verilen haciz talebi yerine getirilmemiştir.

Türk Harp gemisi, Asarı-Tevfikin haczedilmesini talep eden Alman makamlarının talebini inceleyen Kiel mahkemesi, 1901 yılında verdiği bir kararla bu talebi reddetmiştir. Mahkeme harp gemisi olması dolayısıyla Asarı-Tevfikin Alman yargı yetkisine tabi olmadığı yolunda görüş belirtmiştir. Yine aynı şekilde 1812 yılında A.B.D Yüksek Mahkemesinin "The Schooner Exchange Mfaddon" olayına ilişkin kararı da günümüzde geçerliliğini korumaktadır. A.B.D uyruklu kişilerin sahibi bulundukları Exchange adındaki bir Ticaret gemisi 1810'da Napolyon Savaşları sırasında Baltimore'den İspanya'ya gelirken Fransız mercileri tarafından zapt edilerek Fransa'ya götürmüş, harp gemisi haline getirilmiş ve gemiye "Le Blau"

---

<sup>188</sup> ÇELİK, a.g.e., s.109; TOLUNER, a.g.e., s.110

adı verilmiştir. 1811 yılında Temmuz ayında gemi, Fransız harp gemisi olarak, Filadelfiya'ya geldiğinde geminin eski sahipleri, gemilerinin kendilerine iadesi için mahkemeye başvurmuşlar ve olay A.B.D Yüksek Mahkemesi önüne gelmiştir. Mahkeme kararında; dost bir ülkenin limanına giren harp gemisinin bu Devletin yargı yetkisi kapsamı dışında kalacağını belirtmiştir.

Bu misallerden de anlaşılmaktadır ki, Ulusal Devlet, harp gemisi ile ilgili olarak hiçbir hukuki işlem yapamaz. Gemi tam anlamı ile bayrağını taşıdığı Devletin hukuki yargı yetkisine tabiidir.

1958 Cenevre K.B.B.S. ni sahil devletinin yargı yetkisini sınırlayan ve düzenleyen 19 uncu ve 20 inci maddeleri “Ticaret gemilerine uygulanacak kurallar” başlığını taşıyan alt kesiminde yer almıştır. Göstermektedir ki; bu kurallar harp gemileri için söz konusu olamayacaktır. Bu konuda Devlet Hukukunda aksi bir görüş ileri sürülmemiştir.<sup>189</sup> Demek ki; Ceza yetkisi konusunda da kıyasal devletin genel anlamda bir yargı yetkisi yoktur. Ancak bu konuda çeşitli alternatifleri göz önüne almak gerekmektedir.

**aa. Karasularında ya da limanda bulunan gemiler üzerinde suç işlenmesi halinde:**

- Kanuna aykırı hareket gemide, gemi personelinden biri tarafından diğeri aleyhine işlenebilir.
- Kanuna aykırı hareket, gemide, resmi personelinden biri ile gemiye yabancı olan birisi arasında meydana gelebilir.
- Kanuna aykırı hareket, gemide gemiye yabancı olan iki kişi arasında cereyan edebilir.

Yukarıda belirtilen ilk iki halde gemi bayrak kanununa tabidir. Yani sahil devletinin yargı yetkisinin bulunmadığı kesindir. Üçüncü halde ise, gemi kaptanı şu alternatiflerden birine göre hareket edebilir:

- Komutan, suçlu hakkında kendisi karar alabilir. Buna yetkisi vardır. Kıyasal devlet bu konuda hiçbir itirazda bulunamaz. Bayrak kanunu tümü ile uygulanır.

---

<sup>189</sup> ÇELİK, a.g.e., s.109.

Ancak suçun faili ve mağduru, kıyısal devlet vatandaşları iseler, kıyısal devletin yargı organları tarafından, yargılanmaları gerekir.

- Komutan, suçluyu mahalli mahkemeye teslim edebilir. Bu takdirde suçlu kıyısal devlet mahkemeleri tarafından o Devletin mevzuatına göre yargılanır.

**bb. Gemi personeli tarafından karada kıyısal devletin ceza kanunlarına aykırı hareket edilmesi:**

Kıyısal devletin ceza kanunlarına aykırı hareket, gemi personeli tarafından karada meydana getirilebilir. Bu durumda hukukçularımız sahil devletinin yargı yetkisinin kesin olarak bulunduğu görüşündedirler. Nitekim ceza hukukçularımızdan Ord.Prof.Dr.Sulhi DÖNMEZER ve Prof.Dr. Salih ERMAN'ın müşterek eserlerinde, bu konu hakkında şöyle demektedir: “ *Demek oluyor ki, harp ve ticaret ve gezi gemileri açık denizde iken ve harp gemileri yabancı bayrağını taşıdıkları devletin yargı yetkisi geçerlidir. Hatta harp gemisi yabancı karasuların da iken karada suç işleyip de; harp gemisine sığınan kimselerin yargılanması ile ilgili olarak, kıyı devleti yetkilidir.* ”<sup>190</sup> Bu konuda yine ERMAN, Askeri Ceza Hukuku adlı eserinde; “ *Yabancı asker kişiler ülkemizde işledikleri suçlar bakımından, sivillerden farksız bir durumdaydı. Binaenaleyh, bu gibi şahısların Türkiye’de işledikleri suçlar hakkında şayet diplomasi dokunulmazlığından yararlanmıyorlarsa As.C.K.nu değil, T.C.K.nun uygulanması gerekir* ”<sup>191</sup> demektedir. Türk hukuku bakımından konuyu bu şekilde özetledikten sonra, birazda yabancı müelliflerin konu hakkındaki görüşlerini inceleyelim. Çağımızın ünlü deniz hukukçularından COLOMBOS harp gemisi personelinin karada işledikleri suçlar bakımından bir ayırım yapmaktadır. Şöyle ki, gemi mürettebatı, görevli olarak karaya çıkmışsa suçlu, Bayrak Kanununa göre yargılanıp cezalandırılacaktır. Zira kural olarak bu askeri birliğin gemiyi asla terk etmediği kabul edilir. Böylece kıyısal devletin yargı yetkisi yürümez. İkinci halde ise, yani karaya inen ve suç işleyen gemi personeli görevli değilse, diğer bir deyişle

<sup>190</sup> DÖNMEZER, Sulhi-ERMAN, Sair, “**Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku Genel Kısım**” C.3, 8.Bası, s.433 / TOLUNER, a.g.e, s.7.

<sup>191</sup> ERMAN, Sair, “**Askeri Ceza Hukuku**” (Umumi Kısım ve Usul), 6.Bası, İstanbul 1974, s.97.

üniformasız ise, doğrudan doğruya kıyasal devletin yargı yetkisine tabi olduğu görüşünü savunmaktadır.<sup>192</sup>

Devletler Hukuku Enstitüsü, 1928 Stockholm toplantısında kabul ettiği karar suretinin 20. maddesinde yabancı harp gemisi mürettebatının kıyasal devlet ülkesine çıkışlarını ve bunun hukuki sonuçlarını bazı prensiplere bağlamıştır. Bu maddeye göre;

— Karaya çıkan ve suç işleyen gemi personelini mahalli zabıta kuvveti tutuklayabilir ve mahkemeye sevk edilebilir. Ancak gemi komutanına haber verilmesi icap eder. Gemi komutanı suçlunun kendisine teslimini isteyemez.

— Eğer suçlu, suçu işledikten sonra yakalanmadan gemiye dönmeyi başarmışsa, mahalli makamların artık müdahale hakları yoktur. Bunlar suçlunun, sadece bayrak kanununun tayin ettiği mahkemeye sevk edilmesini ve mahkeme sonucundan kendilerine bilgi verilmesini isteyebilirler.

---

<sup>192</sup> Devletler Hukuku yazarlarınca anlatılan birkaç olay şöyle özetlenebilir: İlk olay, 1862 yılında meydana gelen İngiliz harp gemisi FORTE ile ilgilidir. Brezilya makamları, sivil kıyafetle karaya çıkan ve olay çıkaran Forte mürettebatından 3 subayı tutuklamış, İngiliz hükümeti, Brezilya hükümetini protesto etmiş, olay Belçika kralının hakemliğine tevdi edilmiş, Belçika kralı, Brezilya makamlarının bu hareketinin İngiliz hükümetine karşı bir hareket olmadığına karar vermiş, ancak tutuklananların subay oldukları anlaşılır anlaşılmaz, Brezilya makamları onları serbest bırakmıştır.

İkinci olay, Napoli olayı olarak adlandırılmaktadır. 1842 tarihinde Fransız Deniz Harp Okuluna mensup iki öğrenci Napoli’de kavga ediyorlar ve bunlardan biri ölüyor. Mahalli makamlar suçluyu ve düellonun iki tanığını tutukluyorlar. Limanda bulunan Fransız Filosu Komutanı ve Napoli’deki Fransız temsilcisi tutukluların serbest bırakılmalarını istiyorlar. Sicilya hükümeti tutukluları serbest bırakıyor. Bu hareket hukuki ve diplomatik olmaktan çok bir nezaket kuralı olarak yorumlanıyor.

Diğer bir olayda, 1867 de Saison’da meydana gelmiş; İngiliz çavuş gemisi Peral mürettebatından biri, geminin Saigon limanında demirli bulunduğu bir sırada karaya çıkmış, Napolyon rıhtımı üzerinde bir Saigon’luyu ağır bir şekilde dövmüştür. Mahalli jandarma, İngiliz denizcisini karakola davet etmiş, denizci, kendisini davet eden jandarmalara yumruk atmıştır. Bu denizci netice itibarıyla, 26.1.1867 tarihinde Mahalli Polis Ceza Mahkemesi tarafından mahkûm edilmiştir. Bu karara İstinaf Mahkemesi nezdinde yapılan itiraz üzerine, istinaf mahkemesi, yetkisizlik nedeniyle kararı bozmuştur. Saigon İstinaf Mahkemesinin kararı önemli bir çok pasajlar ihtiva etmektedir. Bu kararda belirtildiğine göre, her ne kadar ceza kanunu, Fransız toprakları üzerinde işlenen bir suçtan ötürü Fransa makamlarının egemenlik ve yargı yetkisi hakkında olduğuna işaret etmekte ise de, Devletler hukukunda mevcut prensibe göre silah altındaki askerlerle, harp gemilerinde görevli denizcilerin kendi ülkelerinde imiş gibi düşünülmesi gerekir. Bu karakteri itibarıyla bu askerler, kendi bayrak kanunlarının egemenliğine ve yargı yetkisine tabidirler. Bu denizciler tarafsız ya da dost bir devletin kara ülkesine ayak basmış ve orada suç işlemiş olsalar bile, bu prensip aynen uygulanır.

AKIN, a.g.e, s.211–213.

— Gemi mürettebatı ister yalnız, ister toplu halde karaya görevli olarak çıkmış olsun, eğer suç işlemişse, mahalli makamlar tutuklama işleminde bulunabilirler. Fakat Gemi komutanının talebi üzerine suçluyu komutana teslim etmek zorundadırlar.

Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonu harp gemilerine ilişkin olarak kıyasal devletin yargı yetkisinden bahsetmemektedir.

Yabancı harp gemileri yönünden kıyasal devletin hukuki yargı yetkisi 3.4.1926 tarihli ERUXELLES Uluslararası anlaşmasında belirtilen prensiplere göre uygulama alanı bulmaktadır. Prensip itibarıyla yabancı harp gemisi için hiçbir hukuki takipte bulunmak, ya da (In Rem) usulü işlem yapmak mümkün değildir. Zira harp gemisini hukuk mahkemesine sev etmek, yabancı bir devleti mahkeme huzuruna çıkartmak demektir. Bu ise o devletin egemenliği ve bağımsızlığı ile bağdaşır bir durum değildir. Devletin bağımsızlığı ve Egemenliği devam ettikçe kıyasal devletin yabancı bir devleti mahkeme huzuruna çıkartması mümkün değildir.

1958 Cenevre K.B.B.S'nin 18,19,20,21 ve 22. maddeleri kıyasal devletin yargı yetkisini düzenlemektedir.

18 nci madde, ayırım yapılmadan bütün gemilerden, harç, vergi ve resim alınacağını öngörmektedir. Kuşkusuz “En ziyade müsaadeye mahzar Millet kuralı” burada da uygulanır. Yani bu kuraldan yararlanan devletlerin gemilerine farklı işlem yapmak mümkündür.

Anlaşmanın 19. maddesi, kıyasal devletin cezai yargı yetkisinin sınırlarını belirtmiştir. Genel kural, geminin karasularından geçişi esnasında kıyasal devletin yargı yetkisinin bulunmayışıdır. Bu genel kuralı bir tarafa iten ve kıyasal devletin yargı yetkisini kullanmasına yol açan haller şunlardır.

—Suç sonuçlarının kıyasal devlete dokunması,

—Suçun kıyasal devletin iç huzuruna ya da karasuları düzenini bozucu nitelikte olması,

—Gemi kaptanının ya da gemi bayrağını taşıdığı devletin konsolosunun kıyasal devletten yardım istemesi,

—Uyuşturucu madde ticaretinin önlenmesi.

İç sulardan gelip, karasularından geçmekte olan bir gemi için, kıyısal devlet, bu olguların varlığına bakmadan, kanunun verdiği yetkiye dayanarak işlem yapabilir.

Kıyısal devlet, bir tutuklama yapılmasının ya da yapılmamasının geminin seyir ve seferi üzerine olan tesirini göz önüne alabilir.

Yabancı bir gemide, kıyısal devletin karasularına girilmeden önce bir suç işlenmiş olur ve bu gemi karasularından sadece geçiş halinde bulunursa, kıyısal devletin gemiye müdahale hakkı yoktur. Tutuklama ya da tahkikat yapamaz.<sup>193</sup>

Kıyısal devlet karasularından geçmekte olan bir gemide bulunan bir kişi nedeni ile gemiyi durduramaz. Ancak gemi, karasularından geçiş esnasında zarar verici sonuçlar doğuran eylemlerde bulunmuş ise, kıyısal devlet bu zararını giderebilmek için gemiyi durdurabilir. Hapis ve haciz ettirebilir.

1958 Cenevre K.B.B.S'nin 21 ve 22. maddeleri bu kuralların harp gemileri dışında kalan Devlet gemilerine de uygulanacağını hüküm altına almıştır.

1958 Cenevre K.B.B.S'nin 23. maddesine göre harp gemisi, kıyısal devletin karasularındaki geçişle ilgili nizamla uymadığı veya uyarılara kulak asmadığı takdirde, kıyısal devlet bu gemiyi sadece karasularını terk etmeye davet edebilir.

#### **b. Türk İç Sularında ve Limanlarında Bulunan Yabancı Harp Gemilerinin Türk Yargı Organlarınca Yargılanabilmesi**

Mevzuatımız yabancı ticaret gemilerinin hukuk ve ceza konularında kural olarak Türk yargı organlarınca yargılanabilmesini kabul etmektedir. Bu durum yargı organlarımızın kararları ile yabancı devletlere ait ticaret gemileri için de teyit edilmiştir. Yabancı harp gemilerine ilişkin olarak ise, bu gemilerin Türk iç sularında ve limanlarında neden olacakları zararların Türk yargı organlarınca saptanması kabul edilmektedir. Saptanan zararın, uluslararası hukukun öngördüğü yollar çerçevesinde, harp gemisinin bayrak devletinden istenmesi öngörülmektedir. Ancak, bir zarara neden olan ya da Türk yasalarına aykırı davranan bir yabancı harp gemisi üzerinde Türk yetkililerinin herhangi bir izinsiz denetimde bulunması ya da gemiye el

---

<sup>193</sup> AKIN, a.g.e., s.217.

koyması bulunmamaktadır. Zira 1983 yönetmeliğinin 33. maddesinde “bu yönetmelik hükümlerine uygun hareket etmeyen yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemiler Türk limanlarını, iç sularını ve karasularını terke davet edilir” denilmektedir. Yine, 10.7.1940 gün ve 270 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunumuzun 1. maddesi, 2. fıkrasında da, yabancı harp gemileri ile münhasıran kamu yönetiminde kullanılan yabancı devlet gemilerinin “zapt ve müsadere” edilemeyeceği bildirilmektedir.<sup>194</sup>

### **c.Yabancı Limanda Bulunan Harp Gemisi Personeli**

Bir harp gemisi yabancı bir limanda iken, bu gemide bulunan subaylar ve mürettebat, mahalli yargı yetkisinden tamamen muaftırlar. Bunlardan herhangi biri gemide bir suç işlerse, devletler hukuku, saldırganın cezalandırılmasını geminin ait olduğu ülkenin makamlarına bırakılmasını emreder. Bunun gibi, mahalli sakinlerden biri, gemiyi ziyareti sırasında bir suç işlerse, saldırganın yargılanmasının harp gemisinin ait olduğu ülkenin milli makamlarına ait olması gerekir, fakat bu gibi hallerde, gemi yetkililerinin saldırganı kendileri tarafından yargılanmak üzere mahalli makamlara teslim etmeleri adettir.

Geminin subayları veya mürettebatı, resmi bir işle sahile çıktıkları zaman, mahalli makamların bunlar üzerinde her türlü yargı hakkından feragat etmeleri adettir. Bu subaylar ve mürettebat sahildeki hareketlerinden dolayı sadece gemideki üstlerine karşı sorumludurlar. Durum, sanki gemide imişler gibidir.

Buna karşılık subaylar veya mürettebat izinli olarak sahile çıkmışlarsa, farklı bir durum kendini gösterir. Bu personelin statüsü devletler arasında çok zaman bir ihtilaf kaynağı olmuştur. Personelinden herhangi birinin olmayışı geminin harp kabiliyeti üzerinde bir tesir hasıl edeceğinden, bir çok devletler, mahalli makamlar tarafından harp gemisinin personeli üzerinde cezai sahada bir yargı yetkisi kullanılmasının ziyarette bulunan geminin mensup olduğu ülkenin egemenliğine bir müdahale olduğunu iddia etmektedir. Buna karşılık, ziyarette bulunan geminin, personeline isteyerek izin vermek suretiyle, bunlar üzerinde, ülkesinin sınırları dahilinde bulunan bütün şahıslar ve şeyler üzerinde genel olarak tam bir idari yetkiye

---

<sup>194</sup> PAZARCI, “Uluslararası Hukuk Dersleri”, 6.Baskı, s.340–341.

sahip bulunan ülkenin egemen devletinin cezai yargı yetkisini kullanmasına rıza göstermiş olduğu da aynı derecede kuvvetle iddia edilebilir. Bu yargı hakkı, ziyarette bulunan harp gemisinin mürettebatını da kapsayacaktır. Bu kuvvetli fakat birbiriyle uyuşmayan deliller dolayısıyla, ziyarette bulunan geminin personelinin, resmi görevleri haricinde olarak sahilde bulundukları zamanki statüsü hakkındaki hukuk kuralları yerleşmiş değildir. Bununla beraber, bugünkü temayül, yargı hakkının yabancı devlete ait olması yolundadır. Bu sebeptendir ki Birleşik Devletler, Andlaşma veya idari anlaşmalar yoluyla, çeşitli şartlara göre hangi devletin yargı hakkına sahip olacağı hususunda anlaşmaya varılması için teşebbüslerde bulunmuştur. Gemisi yakında yabancı bir ülkeyi ziyaret edecek olan bir deniz subayının, görev haricinde bulundukları sırada limanın yargı yetkisine ne dereceye kadar tabi olacaklarını bilmesi ve bu hususları adamlarına açıklaması, gerekir.<sup>195</sup>

Ziyarette bulunan personel üzerinde yargı yetkisinin kullanılması problemi de, her zaman için halledilmesi gereken bir problem haline gelmektedir.<sup>196</sup>

---

<sup>195</sup> Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s.107–108.

<sup>196</sup> Olay 1: Kısa bir zaman önce bir destroyer, yabancı bir devlete ait bulunan bir adaya bir dinleme ve eğlenme ziyareti yapmış bulunuyordu. Bu adada Birleşik Devletlere ait herhangi bir askeri tesis olmadığı gibi adayı ziyaret edebilecek olan Deniz Kuvvetleri personeli üzerinde ceza hukuku sahasında yargı hakkının istimali hususunda herhangi bir anlaşma veya muahede de mevcut değildi. Ziyaret müddetinin sonlarına doğru, mürettebata dahil bazı denizcilerle mahalli gümrük idaresinin üniformalı bir memuru arasında bir kavga olmuş ve sonunda bir çok kimselerin de karıştığı, umumi bir sokak kavgası halini almıştı. Aldığı yaralar sonunda yabancı gümrük memuru hastaneye kaldırılmıştı. Bu sokak kavgasından kısa bir zaman sonra, mahalli makamlar, kavgaya karışanları teşhis için, destroyerde bulunanları sıraya dizmek suretiyle bir araştırma yapılması talebinde bulunmuştu. Geminin komutanı, gemide bulunan personeli sıraya dizmek suretiyle yapılacak bu araştırmaya müsaade etmişti. Mahalli makamlar ertesi gün de, şüphelilerin, yaralı gümrük memurunun önünde diğer bir teşhis için mahalli hastaneye götürmesini talep etmişti. Komutan, bütün personelin gemiye iade edilmesi şartıyla, buna müsaade etmişti. Hastanede, gemi mürettebatına dahil olanlardan (B) isimli biri, teşhis edilmiş ve polis karakoluna götürülerek orada, şahsa tecavüzde bulunma ithamı ve resmen tevkif edilmişti. Daha sonra destroyer, B'yi, Amerikan Konsolosunun alacasına tevdi edip yargılanmak üzere geride bırakarak, adadan ayrılmıştı. Mahalli yargı organları tarafından davaya bakılmıştı. B, tutmuş olduğu mahalli bir avukatın yardımından faydalanmıştı, fakat hiçbir müdafaa şahidi yoktu. Duruşmanın sonunda, altı ay hapis cezasına çarptırılmıştı. Bundan hemen kısa bir zaman sonra, iade-i muhakeme yoluna gidilmiş ve bu defasında gemiden şahitler ve genel hukuk müşavirliği bürosundan bir avukat adaya gelmişlerdi. (B) yine suçlu bulunmuş, fakat hakkında verilen hüküm, 126 dolar para cezasına indirilmişti. Para cezası derhal ödenmiş ve B, Birleşik Devletlere iade edilmişti. Anlatılan bu olay, bu durumun hukuk kuralına vakıf olmaksızın yürütüldüğünü göstermektedir.

Olay 2 : Olay 1 ile hemen hemen aynı tarihlerde olmak üzere donanmaya mensup diğer bir gemi, diğer bir memlekete harekâtla ilgili bir ziyarette bulunuyordu. Yine olay 1 de olduğu gibi, bu yabancı memlekette bir Birleşik Devletler askeri tesisi olmadığı gibi, birleşik devletlerle bu yabancı memleket arasında, ceza sahasında yargı yetkisinin kullanılması hakkında, herhangi bir muahede veya anlaşma da mevcut değildi. Bu olayda, gemi denize açıldıktan sonra, geminin mürettebatına dahil bazı

#### **d. Kıyı Devletinin Yargı Yetkisinin Sınırları**

Kıyı devletinin, karasularında bulunan yabancı gemiler üzerinde yargı yetkisi bulunduğu tartışmasızdır. Ancak, bu genel anlatım, konunun aydınlatılması bakımından yeterli değildir; çünkü uluslararası alanda geçerli olan metinlerde bu yetkinin sınırları bakımından açıklık yoktur.

Kıyı devletinin karasularında yargı yetkisi, bayrak devletinin, bayrağını taşıyan gemi ve gemideki uyrukları üzerindeki yargı yetkisiyle çelişir; zıtlaşır. Hangisine öncelik tanınması gerektiği tartışma götürür. Bu tartışmalı durum *arrest (tutuklama)* konusunda da vardır.

Harp gemilerinin, zararsız geçiş sırasında, ne sebeple olursa olsun, kıyı devletinin kaza yetkisi dışında kalacağı genel olarak kabul edilmektedir.

Harp gemileri dışındaki gemilerin, zararsız geçişleri sırasında kıyı devletinin özel hukuk kuralları çerçevesinde yabancı bayraklı gemiyi tutuklaması bakımından sınırlamaları vardır. Öncelikle, bilmek gerekir ki, kıyı devletinin karasularında egemenlik yetkisi vardır. Ancak, zararsız niteliğini koruduğu sürece geçişin engellenmemesi kuralıdır. Birbirine zıt bu kurallar, uygulama ışığında bir dengeye kavuşmuş gibidir. “Uygulama”, bir teamül ortaya çıkarmıştır; ancak, teamül kurallarının çoğu gibi, bu kurallar da tartışmalı kurallardır.

---

kimselerin mahalli makamlar tarafından şüpheli görüldüğü bir tecavüz suçu meydana çıkarılmıştı. Suç ırza tecavüz ve boğma idi. Mahalli makamlar, soruşturma yapılması için geminin limana dönmesini talep etmişlerdi. Talep, Birleşik Devletler Deniz Ataşesi tarafından doğrudan doğruya Deniz Harekâtı Başkanına ve geminin Komutanına yapılıyordu. Aynı talep, diplomatik kanallardan, Dışişleri Başkanlığına da tevcih ediliyordu. Olayın bütün bilinen hususlarını nazarı itibara alarak, Deniz Harekâtı Başkanı, olayın cereyan ettiği memlekete karşı politik bir mülahaza ile gemiye, soruşturmanın yapılabilmesi için, o memlekete dönmesi talimatını vermişti. Deniz Harekâtı başkanı, soruşturmanın Komutanın doğrudan doğruya nezareti altında olmak üzere gemide yapılması gerektiğini ve bundan başka, Birleşik Devletler Deniz Kuvvetleri personelinin yabancı makamlara teslimine mezuniyet verilmediğini tasrih etmişti. Yabancı memleketin limanına dönülmesi üzerine, mahalli yetkililer, muhtemelen olaya şahit olanları sorguya çekmek üzere gemiye gelmişler ve hukukçu bir subayın yardımından da faydalanan Komutanın doğrudan doğruya nezareti altında olarak soruşturmayı yürütmüşlerdi. Komutan hiçbir zaman, tanıklardan veya muhtemel şüphelilerden herhangi birinin, yabancı memleket makamlarının kontrolü veya yargı hakkına tabi olmasına müsaade etmemişti. Mürettebata mensup olanlar, soruşturmayı yapan yetkililere, failin yakalanmasına sağlayan bilgiler vermişlerdi. Soruşturmanın sonunda mahalli makamlar gemi mürettebatına dahil hiç kimsenin bahis konusu olan hadiseye karışmamış olduklarını tespit etmiş ve gemi bütün mürettebatıyla oradan ayrılmıştı. Anlatılan bu olay ise, hukuk kuralına vakıf olarak, doğru usulün takip edildiğini göstermektedir.

Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, s.109.

Kıyı devletinin, karasuları'ndan zararsız geçiş yapan gemileri tutuklamak yetkisine ilişkin teamül kurallarını yansıttığı kabul edilebilecek kurallar, başlıca üç sözleşmeden çıkarılabilir:

- 1958 Cenevre K.B.B.S.
- 1982 B.M.D.H.S.
- 1999 Tutuklama Sözleşmesi (Arrest Convention)

Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmesine (Arrest Convention) (Türkiye katılmamıştır) göre; bir “deniz alacağı” (Maritime claim) dolayısıyla, kıyı devleti mahkemesi yabancı bayraklı gemilerin tutuklanmasına karar verebilir.

“Deniz alacağı” teriminin neleri kapsadığı Sözleşmenin 1/1 hükmünde “a”dan “v”ye kadar yirmi iki bentte sayılmıştır. Bunlar çok geniş bir yelpaze oluşturmaktadır. (Örnekler: yedeklenmekten, kılavuzlamadan, kanal resminden, kumanya parasından, yük hasarından, çevre kirletmeden... doğan alacaklar) Mahkemenin, “deniz alacağı” savıyla yapılan istemi kabul ederek tutuklamaya karar vermesi durumunda, **koşullara uygun bir teminat** istemesi de Sözleşmede öngörülmüştür. Yine; 1982 B.M.D.H.S.’nin m. 28/2 hükmü şöyledir:

“Kıyı Devleti, yabancı bir geminin karasularından yaptığı yolculuk sırasında (zararsız geçiş sırasında) veya yolculuk amacıyla üstlendiği veya maruz kaldığı yükümlülükler veya sorumluluklar müstesna olmak üzere, herhangi bir hukuki dava amacıyla bu gemiyi haczedemez veya onu tutuklayamaz” (Prof. Dr. A. Gündüz’ün çevirisi) . Özetle, kıyı devleti mahkemesi, karasularından geçen bir yabancı bandıralı gemiyi ancak, geminin o yolculuğu sırasında veya o yolculuk dolayısıyla doğmuş alacaklardan ötürü tutuklayabilir. Örneğin;

- O sefere ait kılavuz ücreti, römorkör ücreti gibi alacaklar,
- O sefere ait acentelik ücreti alacağı,
- O sefere ait yük hasarından doğan borçlar,
- O seferde balıkçı ağlanma ika edilen hasar tazminatı,
- O sefere ait yakıt parası borcu,
- O sefere ait kanal ya da boğaz geçiş ücreti borcu, vb...

Örnek olarak sayılan bu alacaklar ve benzerleri için, alacaklının istemi üzerine kıyı devleti mahkemesinin tutuklama ya da haciz kararı verebileceği kabul edilmiş olmaktadır.<sup>197</sup>

Kıyı devletinin iç sularında bulunan gemilerdeki kendi vatandaşı olan kişiler veya malları üzerinde hukukî ihtilaflarda yetkisi bunlara karşı kara ülkesinde sahip olduğu yetkilerden farksızdır. Ancak bu kişilerin yabancı veya malların yabancılara ait olması durumunda, kıyı devleti yargı yetkisini kullanırken öncelikle taraf olduğu bir uluslararası sözleşme varsa buna riayet edecektir. Aksi takdirde iç hukuk hükümleri ve kamu düzeni ile çatışmadığı ölçüde bu konudaki uluslararası teamül kuralları uygulanacaktır. Ancak, kıyı devleti, gemideki kişiler veya mallar üzerinde hukukî ihtilaflarda yetkilerini kullanırken gemiyi tutuklayamaz, alıkoyamaz ve limanda kalmaya zorlayamaz.

Yabancılık unsurunun söz konusu olduğu bir ihtilafta kıyı devletinin tarafı olduğu bir uluslararası sözleşme yoksa kıyı devletinin kanunlar ihtilafı kuralları devreye girer. Kıyı devleti, yargı yetkisinin söz konusu olması halinde iç hukukundaki bütün tedbirleri alır.<sup>198</sup>

## **6. Karasularında Bulunan Yabancı Harp Gemileri ve Kıyı Devletinin Yargı Yetkisi**

Her devletin, karasuları üzerinde egemenlik yetkisi olduğu, Uluslararası Hukukun ana ilkelerindendir. Bu ilke:

- 1958 Cenevre K.B.B.S.'ne (mad.1)
- B.M.DH.S.'ne (UNCLOS'a) (mad.2)
- Türk Karasuları Kanunu'na (mad.1)

yansımıştır. Karasuları, kıyı devletinin ülkesinin parçasıdır.

Bu açıdan bakılınca, kıyı devletinin karasuları üzerinde:

- Yargı yetkisi
- Kolluk (polis) yetkisi
- Yönetim yetkisi

---

<sup>197</sup>[http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandireli\\_gemiler.doc](http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandireli_gemiler.doc) (03.05.2006).

<sup>198</sup>[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent\\_Tatar\\_05\\_08\\_2004\\_Karasular\\_Icsular\\_Reji\\_mi.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_Icsular_Reji_mi.htm) (03.05.2006).

olduğu görülür. Şu halde, kıyı devletinin adli makamlarının karasuları içinde bulunan her gemiye ilişkin yargı kararı vermesi de, bu kararın uygulayıcısı devlet memurlarının bu kararı uygulaması da doğaldır.<sup>199</sup>

Bir devletin ülkesi üzerindeki egemenliğinin mantıksal bir sonucu olarak kıyı devletinin karasularında bulunan yabancı gemiler üzerinde de yargı yetkisine sahip olması gerekmektedir. Buna karşılık, her devletin, bu kez de kendisiyle uyrukluğa bağlı bulunan kişiler ve gemiler gibi şeyler üzerinde, ülkesi dışında da birtakım yetkilere ve özellikle yargı yetkisine sahip olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla, yabancı bir geminin bir kıyı devletinin karasularında bulunması durumunda kuramsal düzeyde ortaya çıkan bu yetki çatışmasını çözmek gerekmektedir. Uygulanan uluslararası hukuk, iki karşıt olasılık arasında yalnızca birini yeğleme yolunu tutmamış ve bağdaştırıcı bir kurallar bütününe kabul etmiştir. Bugün uygulamada gözlenen ve evrensel nitelikli deniz hukuku andlaşmalarının da teyit ettiği kurallar, geminin türüne, davanın türüne ve yargı konusu oluşturan olayların kıyı devletinin etkisine bakarak, değişik çözümler öngörmektedir.

Uygulanan uluslararası hukukun kıyı devletinin yargı yetkisi konusunda kabul ettiği temel ayırım, gemilerin, ticaret gemisi ya da harp gemisi olmasına dayanmaktadır. Böylece ticaret gemileri için ayrı, harp gemileri için aykırı kabul edilmektedir. Ancak gemiler üzerinde kıyı devletinin yargı yetkisi konusunda devlet gemileri arasında da bir ayırma gidilerek ticari amaçlı devlet gemileri, ticaret gemileri için öngörülen hukuksal rejime bağlı tutulurken, ticari olmayan amaçlarla kullanılan devlet gemilerine harp gemilerinin hukuksal rejimine benzer bir rejimin uygulanması kabul edilmektedir.<sup>200</sup>

Genel olarak kıyısal devletin müdahale edememek ve yargı yetkisini kullanamamak şeklindeki bağlantıları, harp gemisi ile ilgili bütün eylemlerin ve her türlü işlemlerin bayrak kanunu hükümlerine tabi olmaları sonucunu doğurmaktadır. Gemi komutanı bu bakımdan, gemide işlenen suçlardan dolayı tutuklama yetkisini bayrak kanunundan alır ve suçluları kendi devletinin mahkemelerine teslim eder.

---

<sup>199</sup> [http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandireli\\_gemiler.doc](http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandireli_gemiler.doc) (03.05.2006).

<sup>200</sup> ODMAN, a.g.e., s.152-163.

Harp gemisine benzeyen, ya da ona yardımcı olan gemiler de harp gemisi gibi işlem görür.<sup>201</sup>

Kural olarak, devlet, ülkesi içerisinde yargı yetkisine sahiptir. Ancak, devletin, karasularından geçmekte olan yabancı gemiler ve bu gemilerde bulunan kişiler bakımından yargı yetkisi, sınırlı niteliktedir. Sahildar devlet, karasularından geçen yabancı gemiler ve bu gemilerde bulunan kişiler hakkında yargı yetkisine ancak belirli hallerde sahiptir. Bu haller dışında, yabancı gemiler ve bunların içindeki kişiler, geminin bayrağının ait olduğu devletin yargı yetkisine tabi olurlar. Harp gemileri ile bu gemilerin içindeki kişiler, kural olarak, sahildevletinin yargı yetkisi dışında kalırlar.<sup>202</sup>

Öğreti ve uygulama, yabancı liman ve sulardaki, harp gemilerinin kesin bir yargı bağımsızlığı bulunduğu yönündedir. Yine, dost bir Devletin limanına giren harp gemisinin bu Devletin yargı yetkisinin dışında tutulması bir kamu hukuku kuralıdır.

Bu konuda son olarak, 1982 B.M.D.H.S.’nin 31. maddesi hükmüne de değinmek gerekiyor. Sözü geçen maddeye göre: “Bayrak Devleti, bir harp gemisinin ya da ticari olmayan amaçlarla kullanılan başka bir Devlet gemisinin, kıyı devletinin karasularında geçişe ilişkin kanun ve tüzüklerine ya da bu sözleşmenin ya da Uluslararası Hukukun öteki kurallarına uymaması sonucu olarak kıyı Devletinin uğradığı her çeşit kayıp ya da zararın uluslararası sorumluluğunu taşır.”

Burada dikkat edilmesi gereken husus, bu maddede söz konusu olan sorumluluğun kıyı Devletine yargı yetkisi vermediğidir. Çünkü buradaki sorumluluk “ uluslararası sorumluluk ” tür ve ancak uluslararası bir örgüt ya da uluslararası bir yargı organı önünde ileri sürülebilir.<sup>203</sup>

Harp gemilerinin zararsız geçiş kapsamı dışına çıkmaları ve kıyı devletine, üçüncü kişilere ve ya diğer devletlere zarar vermeleri halinde, kıyı devleti yetkililerinin bu gemi ve mürettebatı hakkında yargı yetkisi kullanamaz. Bu harp gemilerine tanınan dokunulmazlığın bir neticesidir. Esasen, harp gemileri alıkonulamaz, ihtiyati haciz ya da icrai haciz uygulanamaz, bu gemilere girilemez, bu

---

<sup>201</sup> AKIN, a.g.e., s.155–160.

<sup>202</sup> <http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>. (11.12.2005).

<sup>203</sup> ODMAN, s.152–160.

gemi ile ilgili aynı davalar açılmaz. Dolayısıyla, harp gemileri ile ilgili olarak uygulanacak hukuki rejim bu tür gemilerin iç sularda ve ya limanlarda bulundukları sırada tabi olacakları rejimden farklı değildir. Uluslararası hukuka göre Kıyı devleti, ülkesi dahilinde bulunan yabancı harp gemisi üzerinde yetkilerini kullanamaz. Gemi mürettebatı arasında işlenen suçlarda esasen geminin bağlı bulunduğu devlet yetkili olduğundan bu konuda kıyı devletinin hiçbir yetkisi bulunmamaktadır.<sup>204</sup>

## 7. Uluslararası Boğazlarda Yargı Yetkisi

Daha öncede değindiğimiz Korfu Boğazı davasını<sup>205</sup> incelediğimizde;

---

<sup>204</sup> BAYKAL, a.g.e., s.167

<sup>205</sup> 22 Ekim 1946'da bir Britanya harp gemisi filosu (Mauritius ve Leander Kruvazörleri ve Saunmarez ve Volagein destroyerleri) Korfu limanını terk ederek daha önce mayınları temizlenmiş Korfu kanalında kuzey yönüne ilerlemeye başladılar. Saunmarez, Saranda körfezi açıklarında bir mayına çarptı ve ciddi şekilde hasar gördü. Volagein, bu hasarlı gemiyi çekerken oda bir mayına çarptı ve hasar gördü. Üç hafta sonra 13 Kasım'da kuzey Korfu boğazı iki Britanya mayın gemisi tarafından temizlendi ve 22 mayın kesildi. Ekim 1944'te bu boğaz gene Britanya Bahriyesi tarafından temizlendi ve kanalda mayın bulunamadı. Ocak ve Şubat 1945'te Britanya Bahriyesi gene boğazı taradı ve temiz buldu. 13 Kasım 1946'da boğazda bir mayın tarlasına rastlanmadı. Saunmarez ve Volagein' in mayınlanması Arnavutluk kara sularında mayın tarlasının bulunduğu kısımda meydana geldi. Divan böylece, Arnavutluğun Ekim 1946 patlamalarında gemilere ve insan hayatına verilen zarar dolayısıyla sorumluluğunu bu olaydan hareket ederek karara bağladı. Bu karar harp ve ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş hakkını doğrulaması bakımından önemli bir karardır. Divan' ın görüşüne göre, devletlerin barış zamanında harp gemilerini açık denizlerin iki parçası arasında yer alan ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda kıyı devletinin ön iznine gerek olmadan geçirme hakkına sahip oldukları genel olarak kabul edilmiştir ve uluslararası teamüle uydundur, yeter ki bu geçiş zararsız olsun. Uluslararası bir andlaşmada aksi belirtilmedikçe bir kıyı devletinin boğazlardan barış zamanında böyle bir geçişi yasaklamaya hakkı yoktur.

Korfu davasında, Arnavutluk hükümetinin Kuzey Korfu Kanalı'nın coğrafi anlamda bir boğaz olduğu hususuna itirazı olmamıştır, fakat bu kanalın geçiş hakkını veren uluslararası umumi su yolları sınıfına dahil olduğunu kabul etmemiştir. Arnavutluk hükümetinin bu itirazında ileri sürdüğü sebepler, anılan kanalın yalnızca ikincil bir öneme sahip olması ve hatta açık denizlerin iki parçası arasında zaruri bir yol bile olmadığı ve münhasıran Korfu ve Saranda limanlarına gidiş gelişten ibaret yerel trafik için kullanıldığıdır. Divan'a göre, esas alınması gereken ölçüt daha ziyade Boğazın açık denizlerin iki parçasını birbirine bağlaması şeklindeki coğrafi durumu ve uluslararası seyrüsefer için kullanılmakta olması gerçeğidir. Boğazın açık denizlerin iki parçasını birbirine bağlayan zaruri bir yol olmayıp yalnızca Ege ve Adriyatik denizlerin arasında seçimlik bir geçit olduğu da belirleyici olmaz. Bu Boğaz her halükarda uluslararası deniz trafiği için kullanışlı bir yol teşkil etmiştir. Özel önemi haiz bir gerçek de Kuzey Korfu Kanalı'nın Arnavutluk ve Yunanistan arasında sınır teşkil ettiği, bir parçasının tamamıyla bu Devletlerin karasuları dahilinde yer aldığı ve Korfu limanına gelen ve giden trafik dolayısıyla bu Boğazın Yunanistan için önem arz ettiğidir. Bu çeşitli noktaları göz önünde bulunduran Divan, Kuzey Korfu Kanalı'nın geçişi barış zamanında bir kıyı devleti tarafından yasaklanamayacak uluslararası su yolları sınıfına dahil olması gerektiği sonucuna varmıştır. Diğer taraftan, iki kıyı devletinin olağan ilişkiler sürdürmedikleri, Yunanistan'ın Kanala bitişik Arnavutluk topraklarının bir bölümü üzerinde açıkça talepte bulunmuş olduğu, Yunanistan'ın kendisine Arnavutluk'la teknik olarak harp durumunda gördüğünü açıklamış olduğu ve Arnavutluğun Yunanistan'ın saldırması tehlikesini öne sürerek bu bölgede belli gözetleme önlemleri almış bulunduğu da gerçektir. Divan, bu istisnai şartlar altında Arnavutluğun harp gemilerinin Boğazdan geçişine dair düzenlemeler yayınlamasının kabul edilebilir görüleceği, ancak böyle bir geçişi engellemesinin veya onu bir izin şartına tabi kılmasının haklı görülemeyeceği görüşündedir. Bu

Divan'nın bu davada dönemin uluslararası örf ve adet kuralını yansıttığını belirten bir karar verdiğini görmekteyiz. Dolayısıyla uluslararası örf ve adet kuralına göre, harp gemileri barış zamanında iki açık deniz alanı arasında kalan uluslararası ulaşımında kullanılan boğazlardan zararsız olmak şartıyla ön izin alınmasına gerek kalmadan geçebilir. Kıyı devletinin barış zamanlarında bu geçişi yasaklama hakkı yoktur.<sup>206</sup>

1982 B.M.D.H.S. nde boğazlara kıyısı olan devletlerin sahip olacağı yargı yetkisine ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Bu sebeple, boğazlardan geçen gemilere uygulanacak tedbirlerin yargı kararlarına dayanması gerekmektedir. Uygulamada da kıyı devletlerinin, boğazlardan geçen gemiler üzerinde yargı yetkilerini kullandığına şahit olmaktayız. Ayrıca, karasuları bakımından ayrıntılı

---

sebeplerle, Divan, Büyük Britanya Hükümeti'nin Arnavutluk Hükümetinden önceden izin almadan harp gemilerini boğazdan geçirmek suretiyle Arnavutluk egemenliğini çiğnediği şeklindeki Arnavutluk iddiasını kabul edememektedir. Arnavutluk hükümeti ayrıca, Arnavutluk' un egemenliğinin ihlal edildiğini çünkü Büyük Britanya harp gemilerinin 22 Ekim 1946 tarihindeki geçişinin bir zararsız geçiş olmadığı iddiasını da öne sürmüştür. 21 Ekim tarihli Amirallik telgrafı göstermektedir ki bu harp gemilerinin Boğazdan gönderilmesinin amacı yalnızca seyrüsefer maksadıyla bir geçişi gerçekleştirmek olmayıp, aynı zamanda Arnavutluğun tavrını denemektir. Birleşik Krallık Hükümeti tarafından alınan bu tedbirlerin hukukiliği, uluslararası hukukun gerekleri ile uyum içinde olduğu sürece tartışılmaz. Arnavutluğun iddialarının tersine Divan, harp gemilerinin ne çarpışma durumunda olduklarını ve ne de manevra yapmakta bulunduklarını ve güvertelerinde asker olmadığını tespit etmiştir. Silahlar, namluları normal pozisyonları olan, baş ve kış istikametine çevrili ve boşurlar. Bu kanıt ışığında Divan, Arnavutluğun silahların pozisyonunun zararsız geçiş kurallarıyla uyumlu olmadığı şeklindeki iddiasına kabul etmemiştir. 26 Ekim tarihli telgrafta, Başkumandan geçişin “ üzerlerine tekrar ateş açıldığında çabucak mukabelede bulunabilmeleri için muharebe düzenine geçirilmiş gemilerle yapıldığını ” rapor etmektedir. 15 Mayıs' ta Arnavutluk bataryalarından açılan ateş göz önüne alındığında bu güvenlik tedbirinin kendi başına makul olmadığı söylenemez. Ne var ki dört harp gemisi –iki kruvazör ve iki destroyer –tayfaları muharebe düzeninde ateş edildiğinde hemen mukabele etmeye hazır şekilde geçmişlerdir. Gemiler bu bölgede siyasal gerilimin olduğu sırada Arnavutluk sahiline yakın seyrederek ard arda bu dar kanaldan geçerek Arnavutluğun geçen gemilere tekrar ateş etmekten kaçınmasını sağlamak suretiyle bir güç gösterisinde bulunmuşlardır. Ancak durumun bütün şartlarını dikkate alan Divan, Birleşik Krallık yetkililerince alınan bu önlemleri Arnavutluğun egemenliğinin ihlali olarak vasıflandıramamaktadır. Volage kumandanına ait 23 Ekim 1946 tarihli bir rapordaki rapor 22'sinde yapılan geçişe dairdir ve şöyle denmektedir: “ Arnavutluk tahkimatını kısa mesafeden incelenmesi için imkânlarımızın azamisini kullandık ...” Arnavutluk Hükümetinin çeşitli iddialarını bu şekilde inceledikten sonra Divan, Birleşik Krallığın Donanmasının Arnavutluk sularında 22 Ekim 1946 tarihinde gerçekleştiği fiiller dolayısıyla Birleşik Krallığın Arnavutluğun egemenliğini ihlal etmiş olmadığı sonucuna varmıştır. Sonuç olarak, Divan, 14'e karşı 2 oyla (22 Ekim tarihli geçişe dair Birleşik Krallık lehinde) ve oybirliğiyle (13 Kasım 1946 tarihli mayın temizleme ile ilgili olarak Arnavutluk lehinde) karar vermiştir.

<sup>206</sup> GÜNDÜZ, Aslan, “Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar”, Beta Basım Yayım, İstanbul, 1998, s. 550–555.

olarak düzenlenen hukuki ve cezai yargı yetkisine ilişkin hükümlerin boğazlarda da kıyasen uygulanması mümkündür.

1982 B.M.D.H.S. hazırlık çalışmalarında boğazlarda meydana gelebilecek kazalar neticesinde ortaya çıkabilecek zararlardan sorumluluk konusunda bazı teklifler yapılmıştır. Norveç, zararların karşılanması için bir sigorta havuzunun kurulmasını teklif etmiştir. Hatta Türkiye’de bu teklifi desteklemiştir. İspanya ve Fas’ta tekliflerde bulunmalarına karşılık, özellikle ticaret gemilerinden dolayı doğacak zararlardan sorumluluğa ilişkin Sözleşmedeki boşluk devam etmiştir. Ancak Sözleşmenin 304 ncü maddesinde düzenlenen sorumluluk hakkındaki genel hüküm, belli durumlarda yol gösterici olabilir. Ayrıca 235 inci maddeye göre, devletler deniz çevresinin korunmasına ilişkin olarak uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmelidirler. Devletler, deniz kirliliğinin yol açtığı zararla ilgili olarak yeterli tazminat ve giderimler için hukuk sistemlerindeki düzenlemeleri de sağlamış olmalıdır. Transit geçişle ilgili hiçbir hükmün deniz kirliliği halinde doğacak zararın tazminini isteme hakkını kaldırmayacağı düşünülmektedir.

Boğazlarda yargı bağımsızlığına sahip gemilerin sorumluluğu ise, 1982 B.M.D.H.S. nin 42 inci maddesinin 5 inci fıkrasında düzenlenmiştir. Bu tür gemiler boğazlardan geçişleri sırasında kuralları ihlal etmelerinden dolayı bir zarar meydana gelirse, bayrak devletinin sorumluluğu doğar.<sup>207</sup>

### 8. Türk Boğazlarındaki Yargı Yetkisi

Montrö Sözleşmesine göre -harp gemisi dışındaki- yabancı bandıralı gemilerin geçiş rejimi zararsız geçişe çok yakın bir rejimdir. Ticaret gemilerinin Türk Boğazlarından geçiş rejiminin, “gemilerin geçişine uygulanacak hukuk kuralları demetinin” zararsız geçiş olarak anılan geçiş düzenine çok yakın bir rejim olduğu kabul edilebilir. Böyle bir kabul, Türk Boğazlarından **transit olarak geçen** (bölgede bir liman ya da iskeleye uğramaksızın) gemilerin tutuklanması koşullarının, karasularından zararsız geçiş yapan gemilerin tutuklanması koşullarına paralel olduğunun kabul edilmesi sonucunu doğurur.

Türkiye’nin ne 1958 K.B.B.S.’ne ve ne de 1982 B.M.D.H.S.’ne katılmamış olması dolayısıyla, anılan sözleşmelerde yer almış olan zararsız geçiş ilişkisi

---

<sup>207</sup> KIZILSÜMER,Deniz, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı 3, 2005.

kuralların Türkiye için tümüyle geçerli olmadığı, yani bağlayıcı olmadığı, söylenebilirse de, anılan kuralların bir ölçüde teamül kurallarını yansıttığı göz önünde tutularak bu sav çürütülebilir.

Türk Boğazlarından transit geçiş yapan gemilerin tutuklanması koşullarını ve olanaklarını saptamak için çıkarılacak sonuçlar bakımından, anılan gemilerin geçiş rejiminin, zararsız geçiş rejimine yakın bir sui generis (kendine özgü) rejim olduğunun kabul edilmesi gerekir.

Türk Boğazlarından gemilerin geçiş rejimi, harp gemileri dışındaki gemiler için, “zararsız geçiş” rejimine yakın bir kendine özgü (sui generis) rejimdir. Kıyı Devletinin, karasularından zararsız geçiş yapan gemileri tutuklama (arrest) yetkisi sorununu konvansiyonlarla çözme çabası gereğince başarılı olamamıştır; bugün de bu konuda tartışmalı çok alan vardır; genel eğilim tutuklama yetkisinin daraltılması yönündedir. Kıyı Devletinin tutuklama yetkisi, Ceza Hukuku alanında daha az tartışmalıdır ve Kıyı Devletinin barışını, güvenliğini, düzenini olumsuz yönde etkileyecek geçişlerde, ticaret gemileri tutuklanabilir; harp gemileri tutuklanamaz. Türk Boğazlarından transit geçen harp gemileri tutuklanamaz; onlardan Türk Boğazlarını terk etmeleri istenebilir. Türk Boğazlarından transit geçiş yapan ticaret gemilerinin ya da içindeki insanların, Türkiye’nin koyduğu düzeni ihlal eden, barışını ya da güvenliğini olumsuz etkileyen eylemlerinin saptanması durumunda ya da böyle eylemlerin yapılmasından kuşku duyulacak durumlarda, geçen gemi yönetsel ya da yargısal bir kararla tutuklanabilir. Türk Boğazlarından transit geçen gemilerin, o geçiş sırasında ya da o geçiş dolayısıyla doğmamış alacaklardan ötürü tutuklamaları konusu tartışmalıdır; ancak bu doğrultuda verilmiş Türk Yargı Kararları vardır.

Türk Boğazlarından transit geçen gemilerin tutuklanmalarıyla ilgili olarak özetle şunlar söylenebilir:

Türk Boğazlarından geçecek gemileri için Montrö Sözleşmesi uyarınca ödenmesi gereken ücretlerin (resim ve harçların) ödenmemesi durumunda gemi tutuklanabilir. Türk Karasularından ya da içsularından geçerken (örneğin Marmara’da) balıkçı ağlarını parçalamış gemi, bu zarar dolayısıyla tutuklanabilir. Örneğin yükleme-boşaltma yaptığı İzmir’den aldığı yakıtın borcu dolayısıyla, gemi, İzmir’den kalkıp Karadeniz’e giderken, Türk Boğazlarından geçişinde tutuklanabilir.

Seyri Türk Boğazlarından transit olarak geçmesini gerektiren gemi, Boğazlara girmeden önce :Türk iç-sularında (örneğin Marmara'da); Türk karasularında; Açık denizde, bir başka gemiyle çatışmışsa, o gemi Türk Boğazlarında tutuklanabilir. Bu tutuklama adli bir kararla olabileceği gibi, çatılan gemi bir Türk gemisiyse idari bir kararla da olabilir. Türk Boğazlarından geçişi sırasında gemiden atılan silah kıyıdaki bir kişiyi yaralarsa gemi tutuklanır. Türk Boğazlarından geçişi sırasında bir gemi sürekli olarak -içinde yol alması gereken- trafik ayırım düzeni şeridi dışına taşarsa o gemi tutuklanır. Bayrak Devletinin diplomatik temsilcisinin gerekçeli istemi üzerine, Türk Boğazlarından geçen gemi tutuklanabilir.

Türk Mahkemelerinin, transit geçen bir geminin tutuklanmasına karar vermeleri durumunda -bunu münasip bir teminat karşılığında yapmaları uygundur- kararı uygulayacak başlıca merci icra dairesidir. Gerek icra dairesinin, gerek sahil güvenlik, polis, gümrük muhafaza, liman başkanlığı gibi kamu yönetimi birimlerinin, mahkeme kararını duraksamasız uygulamaları gerekmektedir.<sup>208</sup>

## **B. DENİZDEKİ SİLAHLI ÇATIŞMALARDA GEMİLER**

Denizde uluslararası silahlı çatışmaların yürütülmesine ilişkin kurallar denizden kaynaklanan ve deniz harekâtına özgü bir takım özel kuralları içermektedir.

Denizde harp alanı kavramı silahlı çatışmalara geçtiği mekânı belirtmekte olup, bu kavrama ilk kez 1907 La Haye XIII sayılı Deniz Harbinde Tarafsız Kuvvetlerin Hakları ve Görevleri Sözleşmesinin 2. maddesinde rastlanmaktadır.

Denizde harp alanı geleneksel olarak harp eden devletlerin iç sularını, karasularını ve açık denizi içermektedir. 1982 B.M.D.H.S. ile birlikte uygulanan uluslararası hukukta kesin olarak giren takımda suları ve münhasır ekonomik bölge gibi yeni deniz alanlarının deniz harp alanı oluşturmalarına ilişkin olarak ise birtakım belirsizlikler sürmektedir. Öğreti, bu konuda bu yeni deniz alanları kavramlarını karasuları ya da açık deniz kavramları ile karşılaştırmak suretiyle birtakım sonuçlara varmaya çalışmaktadır.

---

<sup>208</sup>[http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandireli\\_gemiler.doc](http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandireli_gemiler.doc) (03.05.2006).

Geleneksel uluslararası hukuk, harp alanı oluşturan deniz alanlarını harp eden devletlerin iç suları, karasuları ve açık denizler olarak belirledikten sonra, iki tür deniz alanının harp alanı oluşturamayacağını kabul etmektedir. Bunların birincisi; tarafsız devletlerin iç suları ve karasuları, ikincisi ise; uluslararası andlaşmalarla tarafsızlaştırılmış bir rejim altına konulan deniz alanları. Takımada sularının karasuları ile paralellik kurulmak suretiyle harp alanı oluşturup oluşturmayacağı değerlendirildiği takdirde tarafsız devletlerin takımada sularının da harp alanı oluşturmayacağı sonucuna varmak gerekmektedir.

Öte yandan, açık deniz olağan olarak harp alanı oluşturma niteliğine sahip bulunmakla birlikte, uygulamada harp eden devletlerin belirli açık deniz alanları yasak bölge ilan etmek suretiyle açık deniz alanlarının bir bölümü harp alanı dışında bıraktıkları görülmektedir.

Uygulanan uluslararası hukuka göre denizde silahlı çatışmalara katılma hakkı olan ve harp eden statüsünü kazanan kişiler de harp eden devletlerin ya da uluslararası düzeyde çatışan taraf niteliği kazanmış birimlerin silahlı kuvvetlerine mensup sağlık ve din görevleri dışındaki kişilerdir.

Denizdeki uluslararası silahlı çatışmalarda genel kurallar çerçevesindeki koşullara uygun olarak hastalar, yaralılar çatışma dışı kişiler olarak kaldığı gibi, denizde ayrıca deniz kazazedeleri bu kişilere eklenmektedir. Denizdeki hastalar ve yaralılar yalnızca denizdeki silahlı çatışmalarda yaralı ve hasta düşen kişileri değil, aynı zamanda karada ya da havada silahlı çatışmalarda yaralı ve hasta düşen ve gemilerle taşınan kişileri de içermektedir. Deniz kazazedeleri kavramına gelince, bu kavram gemilerin batırılması, çatma ya da hava koşulları nedeniyle gemilerde kazaya uğrayan ya da denize düşen kişileri kavradığı gibi hava araçlarından kaza sonucu denize düşen ya da denize iniş yapma zorunda kalan araçlardan kurtulan kişileri de kapsamaktadır. Deniz kazazedeleri bu statüden yararlanabilmek için hasta ya da yaralı olmak zorunda değildir; tümüyle sağlıklı ancak belirtilen nitelikte kazalara uğramış harpçılarda deniz kazazedesidir.<sup>209</sup>

---

<sup>209</sup> PAZARCI, a.g.e., s.270–285.

Denizdeki uluslararası silahlı çatışmalarda harp eden devletlerin üç tür gemisi söz konusu olmaktadır:

—Harp gemileri,

—Silahlandırılmış ticaret gemileri,

—Hastane gemileri.

Bu kısımda yalnızca uluslararası silahlı çatışmalara doğrudan katılan harp gemileri ya da kendini korumak amacıyla kuvvet kullanmak zorunda kalabilecek olan silahlandırılmış ticaret gemileri ele alınacaktır.

### **1. Harp gemileri**

25.3.1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşmasından bu yana hafif su üstü gemileri, küçük harp gemileri, muhripler ve uçak gemileri gibi her boyutta silahlı su üstü gemileri ile yardımcı askeri gemiler gibi silahsız su üstü gemileri harp gemisi olarak değerlendirilmektedir.

Su üstü harp gemilerinin yüzyıllarca denizde silahlı çatışmalarda kullanılmasına bağlı olarak bu gemilerin denizde silahlı çatışmalara katılması uluslararası hukukta genel kabul görürken, deniz altılarının denizde silahlı çatışmalara katılmasının yasallığı bir süre tartışma konusu olmuştur. Ancak, uygulamada, I. Dünya Harbi sırasında deniz altılara su üstü harp gemileri için geçerli kuralların uygulanmasına gidildiği ve 1936'dan bu yana da bu yaklaşımın genel bir biçimde benimsendiği görülmektedir.

Uygulanan uluslararası hukuka göre bir harp gemisi, ister su üstü gemisi ister denizaltı olsun, düşman harp gemisini önceden uyarmadan saldırma ve batırma yetkisine sahiptir. Yine, bir harp gemisi düşman harp gemisini ele geçirdiği zaman bu gemi otomatik olarak ele geçiren devletin malı olmaktadır.

Harp gemileri düşman devletlerinin silahsız ticaret gemilerine karşı olağan olarak bunları durdurma, ziyaret hakkını ve arama hakkını kullanma yetkisine sahiptir. Harp gemileri düşman ticaret gemilerine el koyma gereğini duyarlarsa bunu el koyma konusundaki kurallara uygun olarak gerçekleştirmek zorundadır. Harp gemilerinin kurallara uymayan ya da kaçan düşman ticaret gemilerine saldırması ve

batırması ancak önceden gerekli uyarıları yapmasından sonra olanaklıdır. Böyle bir saldırı kararı alan harp gemisi düşman ticaret gemisini batırmadan önce gemi mürettebatını ve belgelerini güvenli bir yere yerleştirme yükümü altındadır. Harp eden tarafların harp gemilerinin tarafsız devletlerin harp gemilerine karşı ise bunlar çatışmalara katılmadığı sürece saldırma yetkisi yoktur. Harp eden tarafların harp gemilerinin tarafsız devletlerin ticaret gemilerini ise durdurma, ziyaret etme ve arama hakkı bulunmakta olup, olağan olarak tarafsız ticaret gemilerine el koyma hakkı yoktur. Harp eden tarafların harp gemilerinin tarafsız ticaret gemilerine el koyma yetkisi yalnızca şu durumlarda olacaktır:

- dur işaretinde durmama ya da ziyaret ve armaya izin vermeme;
- ablukayı delme;
- harp kaçağı taşıma;
- düşman kuvvetler için tarafsızlığa aykırı hizmette bulunma.

Harp eden tarafların harp gemilerinin yukarıda belirtilen koşullarda tarafsız ticaret gemilerine el koyması bu gemileri yedeğine alarak zoraltım kararı vermeye yetkili mahkeme kararının verileceği ilgili limana götürmesi biçiminde olabilecektir. Ancak, bu yedekleme fiili sonucu harp gemisinin bir takım tehlikelerle karşılaşması söz konusu ise ilgili harp gemisi askeri gereklilik kuralı uyarınca el koyduğu gemiyi, mürettebatını ve belgelerini güven altına aldıktan sonra, batırma yetkisine sahiptir. Bu durumda da durumun el koyma ve zoraltım kurallarını uygulayacak mahkemede değerlendirilmesi zorunludur.

Harp eden tarafların harp gemileri gerek düşman ticaret gemilerine gerekse tarafsız ticaret gemilerine bir takım koşullarda taşıdıkları yük nedeniyle, el koyma ve zoraltım için gerekli işlemleri başlatma yetkisine sahiptir. Böylece, harp eden tarafların gemileri düşman ticaret gemileriyle taşıyan düşman yüküne el koyma ve zoraltım için gerekli işlemleri yapma hakkına sahiptir. Buna karşılık, düşman yükün tarafsız bir ticaret gemisiyle taşınması durumunda, bu yük harp kaçağı oluşturmadığı takdirde, harp eden tarafların harp gemileri bu yüke el koyma hakkına sahip değildir. Burada temel kural geminin bayrağın belirleyici olmasıdır. Tarafsız yükün taşınmasında ise, taşıyan ister düşman ister ticaret gemisi isterse tarafsız ticaret

gemisi olsun, harp kaçağı olmadığı taktirde, harp eden tarafların harp gemilerinin bu yüke el koyma yetkisi bulunmamaktadır.<sup>210</sup>

## 2. Silahlandırılmış Ticaret Gemileri

Devletlerin gerek barış zamanında gerekse uluslararası silahlı çatışmalar sırasında ticaret gemilerini harp gemisine dönüştürmesine kural olarak hiçbir engel yoktur. Ancak sorun bunların hangi andan sonra ve hangi koşullarda harp gemisi statüsünü kazanacakları ve dolayısıyla ticaret gemisi statüsünü kaybedecekleri konusunda ortaya çıkarmaktadır. Bu sorunun cevabı 1907 La Haye VII sayılı Ticaret Gemilerinin Harp Gemilerine Dönüştürülmesi Sözleşmesi ile verilmeye çalışılmıştır. Anılan Sözleşme ile böyle bir dönüşümün hukuksal açıdan geçerli bir biçimde gerçekleştirilebilmesi için aşağıdaki 6 koşulun yerine getirilmesi gerekmektedir:

—Bayrağını taşıdığı devletin doğrudan otoritesi, denetimi ve sorumluluğu altına girmesi, dolayısıyla özel gemi niteliğini kaybetmesi,

—Bayrak devletinin harp gemileri işaretini taşıması,

—Kaptanın bayrak devletinin deniz subayları listesinde bulunması,

—Mürettebatın askeri disiplin altında bulunması,

—Harp kurallarına uygun davranması,

—Bayrak devletinin değişikliği harp gemileri listesinde belirtmesi.

Belirtilen koşullardan da anlaşılacağı gibi, günümüz uluslararası hukukunda da bir harp gemisini ayırt etmek için aranan koşullar yerine geldiği zaman, bu durum ilgili devletin harp gemileri listesinde belirtilmek ve anılan gemi harp kurallarına uymak koşullarıyla, bir ticaret gemisi harp gemisine dönüştürülebilecektir. Bununla birlikte, 1907 Sözleşmesi cevaplamadığı için uygulamada ve öğretide bu dönüşümün hangi deniz alanında (ulusal sular, açık deniz, tarafsız sular) yapılması gerektiği konusunda görüş birliği yoktur. Bu konuda öğretideki ağırlıklı eğilim bu dönüşümün harp eden devletin ya da müttefik bir devletin ulusal sularında ya da düşman devletin ulusal sularında yapılabileceği yönündedir. Bu yolla harp gemisine dönüştürülmüş olan ticaret gemilerinin tekrar ne zaman ve nerede ticaret gemisi niteliğini

---

<sup>210</sup> PAZARCI, a.g.e., s.270–285.

kazanacağı sorusu da kesin bir cevap bulmaktan uzak olup öğretilde ağırlıklı eğilim bu dönüşümün harp sırasında olamayacağı ve tarafsız sularda gerçekleştirilemeyeceği yönündedir.

Harp gemisine dönüştürmeden bir ticaret gemisinin meşru savunma amacıyla silahlandırılması durumuna gelince, salt silahlanmış olma dışında öteki koşulları yerine getirmeyen ve özellikle sivil kaptan ve mürettebat yönetiminde bulunan ticaret gemilerinin özde ticaret gemisi niteliklerini kaybetmeyeceği dönüşüm için sayılan koşullarda **a contrario** bir yorumla ortaya çıkmaktadır. Ancak, burada sorun bir ticaret gemisinin bu sıfatla, salt meşru savunma amacıyla bile olsa, silahlanmaya hakkı bulunup bulunmadığıdır. Bu konuda öğretilde genellikle Anglo-sakson yazarların ticaret gemilerinin bu hakka sahip olduğu görüşü ile Alman yazarların aksi yöndeki görüşü çatışırken, I. ve II. Dünya Harpleri sırasındaki uygulamada da Müttefikler ile Almanya'nın görüşleri öğretiliye paralel olarak aynı yönde çatışmıştır. Uluslararası içtihat ise; kural olarak ticaret gemilerinin bu tür silahlanma önlemi alma hakkı bulunduğunu kabul etmektedir. Bununla birlikte, deniz altılarını silahlandırılmış ticaret gemileri karşısında çok kolay bir hedef oluşturmaları nedeniyle deniz altılarının uyarıda bulunmadan bu nitelikli ticaret gemilerine ateş açma yetkisine sahip olması gerektiği savı ile karşılaşılmaktadır.<sup>211</sup>

Günümüz öğretisindeki ağırlıklı eğilim silahlandırılmış düşman ticaret gemilerinin olağan olarak hukuka uygun sayılması, fakat denizaltılar ve hava araçları bakımından riskli olarak değerlendirilmek suretiyle, denizaltılar ve hava araçlarına uygun ön önlemlerle hareket etme serbestliğinin tanınması yönünde görünmektedir. Uygun önlemlerin neler olabileceği sorunu öğretilde çeşitli görüşlere yer vermekte olup, kimi yazarlar deniz altılarının ve uçakların kaçmaya ya da karşı koymaya yeltenen silahlandırılmış düşman ticaret gemilerine uyarıda bulunmadan ateş açabileceklerini ve batırabileceklerini ileri sürmektedir.

Konvoy düzeyinde sefer yapan ticaret gemilerinin durumuna gelince, bunlar hep birlikte hareket eden silahsız ticaret gemileri olup korunmaları için kendilerine

---

<sup>211</sup> Nüremberg Askeri Mahkemesi II. Dünya Harbinde silahlandırılmış İngiliz ticaret gemilerine karşı Alman deniz altılarınınca gerçekleştirilen saldırılar nedeniyle Amiral Dönitz' i suçlu bulmamıştır. Ancak, Amiral Dönitz' in suçlu bulunmaması denizaltı saldırılarının uyarıda bulunmadan gerçekleştirilmesinin kabul edildiği anlamına da gelmemektedir. Bu sorun öğretilde hala tartışmalıdır.

harp gemileri refakat etmektedir. Konvoy düzeyindeki ticaret gemileri şu üç değişik biçimde ortaya çıkabilmektedir:

- Düşman harp gemilerinin refakat ettiği düşman ticaret gemileri,
- Düşman harp gemilerinin refakat ettiği tarafsız ticaret gemileri,
- Tarafsız harp gemilerinin refakat ettiği tarafsız ticaret gemileri.

Uygulanan uluslararası hukuka göre düşman harp gemilerinin refakat ettiği düşman ticaret gemileri düşman kuvvetlerin komutası ve denetimi altında hareket ettikleri için, kendileri silahsız olmasına rağmen, düşman harp gemileri ile aynı kurallara bağlı bulunmaktadır. Böylece, ticaret gemileri düşman harp gemisi gibi saldırıya uğrayabilecek ve batırılabilir; bu ticaret gemileri düşman harp gemilerinin eline geçince bunlara mahkemesiz doğrudan zorallm uygulanacaktır.

Düşman harp gemilerinin refakat ettiği tarafsız gemilerine de, düşman harp gemileri komutasına ve denetime girdikleri için, düşman harp gemilerinin refakat ettiği düşman ticaret gemilerine uygulanan kuralların aynen uygulanması kabul edilmektedir.

Tarafsız harp gemilerinin refakat ettiği tarafsız ticaret gemilerin durumuna gelince, bunlar en fazla tarafsız harp gemilerine uygulanacak kurallarla bağlı olabileceği için kural olarak bir saldırı hedefi oluşturma durumunda değildir. Bu tür konvoy düzenindeki ticaret gemileri için öğretime ve uygulamada tartışılan bu gemilerin üzerinde düşman harp gemilerinin ziyaret ve arama haklarını kullanıp kullanmayacağı konusu olmaktadır. Ağırlıklı eğilim bu tarafsız ticaret gemilerinin de kendilerine refakat eden tarafsız harp gemileri gibi dokunulmazlıktan yararlanması gerektiği yönünde olmakla birlikte, İngiliz uygulaması ve öğretisinin aksi yönde olması nedeniyle, sorun tartışmalı niteliğini sürdürmektedir.

Harp gemisine dönüştürölmüş düşman ticaret gemileri harp gemisi niteliği kazandığı için harp eden taraflar arasında harp gemilerine uygulanan tüm çatışma kuralları bunlara da uygulanacaktır. Bu çerçevede özellikle anılan gemilere uyarılmadan saldırılabilecek, bunlar batırılabilir ve düşmanın eline düştüklerinde harp ganimeti oluşturulabilir. Silahlandırılmış düşman ticaret gemileri ise özde ticaret gemisi niteliğini koruduğu için su üstü gemilerince ziyarete ve araştırmaya

tabi tutulabilmekte, ancak su üstü gemilerince saldırıya hedef olması ve batırılması silahsız düşman ticaret gemileri için kabul edildiği gibi ancak uyarıldıktan ve kaptanı ile mürettebatı güven altına aldıktan sonra olanaklı görünmektedir. Buna karşılık, deniz altılarının bu tür silahlandırılmış düşman ticaret gemilerine uyarıda bulunmadan saldırabilmesi halen tartışma konusu olup, öğretinin bir kısmı en azından dur istemine uymama ya da karşı koyma eyleminde olan silahlandırılmış ticaret gemilerine karşı deniz altılarının uygun önlemleri alma yetkisi bulunduğu kabul etmektedir. Konvoy düzeninde hareket eden düşman ticaret gemileri ve tarafsız ticaret gemileri ise düşman harp gemilerince refakatte iseler bu gemilere düşman harp gemilerine uygulanan kuralların uygulanacağı, dolayısıyla uyarısız saldırılıp batırılacakları ve bunlar üzerinde mahkemesiz doğrudan zoraltım uygulanacağı kabul edilmektedir.

Harp gemisine dönüştürülmüş düşman ticaret gemileri mensupları düşman eline geçtikleri zaman bunlara harp tutsağı kuralları uygulanacağı açıktır. Silahlandırılmış düşman ticaret gemilerinin silahları kullanan mürettebatına gelince, bu kişiler düzenli düşman kuvvetleri mensubu olmadığı için, durumları tartışmalı bulunmaktadır. Ancak, özellikle 1949 Cenevre Harp Tutsakları Sözleşmesinin 4/A, 5 inci maddesi ticaret gemilerinin mürettebatının, eğer daha uygun uluslararası hukuk kurallarından yararlanamıyorlarsa, harp tutsağı sayılacağını ön görmesi nedeniyle öğretideki eğilim bunların harp tutsağı sayılması gerektiği yönündedir. Aynı kuralın, daha uygun uluslararası hukuk kurallarından yararlanması olanağı bulunmayan, konvoy düzeninde hareket eden ve düşman harp gemilerince refakat edilen düşman ya da tarafsız ticaret gemileri kaptan ve mürettebatına da uygulanmasının gerektiği düşünülmektedir.<sup>212</sup>

### **3. Çatmaları Önleyici Önlemler**

Bu konuda gerçekleştirilen ilk önemli andlaşmaların, 31.5.1929 tarihinde Londra'da imzalanan Denizlerde Can Emniyetinin Korunması Hakkında Uluslararası Sözleşme, 10.6.1948 tarihinde Londra'da imzalanan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü ve 17.6.1960 tarihinde Londra'da imzalanan Uluslararası Denizde Can Emniyeti Koruma Sözleşmesinin Eki Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü olduğu

---

<sup>212</sup> PAZARCI, a.g.e., s.270–285.

görülmektedir. Günümüzde bu konuyu düzenleyen en temel andlaşma 20.10.1972’de imzalanan ve 15.7.1977’de yürürlüğe girmiş bulunan Denizde Çatışmaları Önleyici Uluslararası Tüzükler Sözleşmesidir.

Açık denizde ayrı uyruktan iki geminin çatması durumunda sorunun hangi devlet yetkisine gireceği sorusuna gelince, konunun andlaşmalarla düzenlenmesinden önce Türkiye’nin de taraf olduğu önemli bir dava söz konusudur: Ülkemizde daha çok Bozkurt-Lotus adıyla anılan Uluslararası Adalet Divanının 7.9.1927 tarihli Lotus Davasıdır. 12.10.1926 tarihinde bir tahkimname ile Türkiye ve Fransa uyuşmazlıklarını Uluslararası Adalet Divanına götürmeyi kararlaştırmışlardır. Divan, 7.9.1927 tarihli kararında Türkiye’ye hak verirken Fransa’nın açık denizde çarpmadan doğan ceza davalarında zarara neden olan geminin bayrak devletinin tek yetkili olacağı görüşünü de reddetmiştir.

Ancak, Divan’ın bu kararından sonra uluslararası hukuktaki gelişmeler **Lotus Davası**’ndaki karara uygun olarak gerçekleşmemiştir. Nitekim 10.5.1952 tarihli Brüksel Sözleşmesi açık denizdeki çatmalarda ceza ve disiplin konusundaki yetkinin bayrak devletine ait olduğunu kabul etmiştir. 1958 C.A.D.S. de bu konuda ya geminin bayrak devletinin ya da olayın sorumlusu kişilerin tabiiyetinde bulunduğu devletin yetkili olacağını kabul etmektedir ( mad.11). Aynı kuralın 1982 B.M.D.H.S. ile de kabul edildiği görülmektedir ( mad. 97 ).<sup>213</sup>

---

<sup>213</sup> PAZARCI, a.g.e., s.425–428.

## SONUÇ

Bugün için harp gemilerinin kıyıya yakın deniz alanlarından geçiş yapmalarının güvenlik açısından ve diğer açılardan ne denli zararlı olabileceği tartışma götürür. Artık gelişen teknoloji karşısında bu gemilerin kıyı devletine zarar vermeleri için karasularına kadar girmelerine gerek bulunmamaktadır. Kıtalararası füzelerin, uzaydan kontrol yöntemlerinin ve diğer bir çok gelişmiş silahların kullanıldığı bir dönemde bu gemilerin karasularına girişlerinin güvenlik yönünden sakıncalı olduğunu iddia etmek pek anlamlı olmayacaktır. Dolayısıyla günümüzde artık harp gemilerinin karasularından geçişinin güvenlik yönünden bir tehlike oluşturduğunu düşünmek yersizdir. Harp gemilerinin geçişi yönünden asıl tehlike teşkil eden husus güvenlik meselesi değil, bunların karasularından geçişine izin verildiğinde, bunlar üzerindeki devletin yargı yetkisinin kullanımına getirilen sınırlamalardır.

Bu gemiler mensubu bulundukları devletlerin doğrudan doğruya egemenliklerini temsil etmektedirler. Geçiş esnasında sebebiyet verdikleri zararlardan dolayı kıyı devleti bunlar üzerinde yargı yetkisini kullanamamaktadır. Kıyı devletinin bu gemilerin karasularından geçişle ilgili kanun ve kurallara riayet etmeleri durumunda veya herhangi bir zarara sebebiyet vermeleri durumunda yapabilecekleri tek şey bu gemileri karasularını terk etmelerini istemek ve verdikleri zararı uluslararası usullerle diplomatik yollardan tazmine çalışmaktır. Ancak, devletin bu geçişe kendi iradesi ile muvafakat etmiş olması durumunda zaten mesele kalmayacak, devlet bunun neticesine katlanacaktır. Burada Türkiye açısından 1983 tarihli Yönetmeliği eleştirmek yerinde olacaktır. Öncelikle, 29 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunumuzda zararsız geçişe ilişkin hiçbir hüküm bulunmadığını daha önce belirtmiştik. 24 Kasım 1983 gün ve 1983 tarihli “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine ilişkin Yönetmelikte” de harp gemilerinin zararsız geçişlerine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Hâlbuki bu yönetmelikten önceki 20.2.1979 tarihli Yönetmelikte yabancı silahlı kuvvetlere bağlı gemilerin Türk Karasularından geçişleri düzenlenmiş ve önceden izin ve ihbar şartına tabi kılınmıştır. 1983 tarihli Yönetmelik ile de bu yönetmelik yürürlükten

kaldırılmıştır. Şu halde objektif bir değerlendirme yapılacak olunursa Türk Mevzuatına göre bugün için yabancı harp gemilerinin karasularından geçişi çıkarılmaktadır. Sonuç olarak, Türk Karasuları Kanununa harp gemilerinin zararsız geçişleri ile ilgili özel bir hüküm konulmasında yarar vardır. Eğer geçişe önceden izin ya da ihbarda bulunmaksızın izin verilmesi düşünülüyor ise, bunun için kıyılarımızda stratejik önemi olmayan ve çok kolay denetlenilebilen noktalardan geçiş hatları saptanmalı ve bunlar usulüne uygun olarak ilan edilmeli, bu hatlar dışındaki geçişler için ise mutlaka önceden izin ya da ihbar şartı getirilmelidir. Özellikle 1983 Yönetmeliğinin 10. ve 11. madde hükümleri iç sular için düzenleme getirdiğinden bu konuda karasularının kapsam dışı bırakıldığı ve bu hususlara müsaade edildiği gibi bir yanlış yorum yapılabileceğinden, yeni düzenlemelerin getirilmesi daha uygun olacaktır.

#### **—Harp Gemisi Personeli Üzerindeki Yargı Yetkisi Yönünden Durum**

Harp gemisi personeli üzerinde ceza sahasında yargı yetkisi konusunda karşılıklı anlaşmalar gereğince, harp gemisi komutanının, şüphelileri, yabancı mahkemelerde yargılanmak üzere mahalli makamlara teslim etmesini gerektiren hükümler kabul edilmiş olabilir. Anlaşmaların içeriği, ülkeden ülkeye de değişebilir. Bu itibarla, komutanların bu gibi yabancı ülkeleri ziyaret etmeden önce anlaşma ile girilmiş olan taahhütleri bilmiş olmaları gerekir.

Harp gemisi personeli üzerinde ceza sahasında yargı yetkisinin kullanılması konusunda, bir anlaşma veya anlaşma yapmamış olan ülkelere, devletler hukukunun bugünkü genel kurallarının uygulanması gerektiği düşünülmektedir. Genel kurallar gereğince, gezmek veya eğlenmek için sahilde bulunduğu sırada harp gemisi personelinin yabancı devletin yargı yetkisi içinde bulunduğunu ve bu itibarla mahalli mahkemelerde yargılabileceğini göz ardı etmemelidir. Bununla beraber, bu yargı yetkisi ancak, yabancı ülke şüphe edilen şahsı nezaret altında veya fiilen kontrol altında bulundurduğu takdirde uygulanabilir. Böylece, yabancı ülke makamlarının kendi ülkelerinde bulunan harp gemisi personeli tarafından kendi ülkelerinde işlenen bir suçtan dolayı da ele geçirdikleri takdirde, yetkilerini kullanmalarının hukuka uygun olduğu unutulmamalıdır. Müdahale halinde, komutanların durum hakkında bütün bilgileri vererek kendi ilgili bütün makamlarını

haberdar etmesi gerekir. Komutanların ayrıca, personellerini yabancı makamların elinden kurtarmak için hukuka uygun olmak üzere bütün gayretleri sarf etmeleri de beklenir.

Karşılıklı anlaşma veya andlaşma olmadığı takdirde, yabancı bir ülkede, bir suç işlenmiş ve şüpheli şahıs, harp gemisine dönmüşse, yabancı makamların artık bu şahıs üzerinde yetkisinin mevcut olmadığı, tartışmasızdır. Bu takdirde yargı yetkisi bayrak devletine aittir. Yabancı devletin şüpheli şahıs üzerinde böyle bir durumda yargı yetkisini kazanabilmesi için, belirli diplomatik kanallardan suçlunun teslimi hususunda bir talepte bulunması gerekecektir. O takdirde ve ancak şüpheli şahsın yabancı makamlara teslimi tartışılabilir.

Bir devletin kendi sınırları içinde kudreti üstündür. O devletin müsaadesi olmadıkça diğer herhangi bir devlet, o devletin ülkesi dahilinde egemen bir devletin yetkilerinden hiçbirini icra edemez. Bir devletin sahilinde görevli kolluk gücü tarafından polis yetkilerinin kullanılması egemenlik haklarından birinin kullanılması olduğundan, daha önceden mahalli makamların müsaadesini elde etmeden sahil kolluk gücünün çıkarılması, bu ülkenin egemenliğinin ihlali olur. Bu esasa göre, kendilerinin bu yetkinin kapsamı ve yabancı tabiiyetteki şahıslar ve memurlarla münasebetleri hususunda kolluk gücü mensuplarına dikkatli bir şekilde talimat vermek sorumluluğu ve yabancı ülkede bir sahil kolluk gücünün idaresi ile görevli subaylara düşer. Sahil kolluk gücünün yabancı ülkede bulunmaya hiçbir hakkı yoktur.

### **Boğazlar Yönünden Durum**

“Uluslararası su yolu” ile “uluslararası deniz ulaşımında kullanılan su yolu” tabirlerinin ayırımı esasen önemlidir. 1982 B.M.D.H.S. nin Boğazlar kısmında “uluslararası su yolu” kelimesi kullanılmamıştır, çünkü ülkeler kendi karasularında olan boğazlarını “uluslararası” yani bir “açık deniz” konumuna getirmek istememişlerdir. Ancak Türk Boğazları açısından böyle bir tehlikenin olmadığı açıktır. Zira Türk Boğazları **kendine özgü (sui generis)** bir yapıya sahiptir. Bununla birlikte, Türk Boğazlarından geçişin nasıl olacağı tartışılmış ve sorun olmuştur. Prof. Dr. Sevin Toluner ise, 1936 yılında toplanan Montrö Konferansının tutanaklarını

inceleyerek bu sorunun cevabını ortaya çıkarmıştır. Tutanakların incelenmesinden ortaya çıkan sonuca göre, Montrö Konferansında, Sn. Tefvik Rüştü Aras'ın çabası, Türk Boğazlarından geçişin nasıl olacağını belirlemiştir. Montrö Konferansında Türkiye temsilcilerinden olan Sn. Tefvik Rüştü Aras orada bulunan yabancı delegelere Türk Boğazlarından geçişin “zararsız” olacağını ve Türkiye'nin polis ve idari yetkisini saklı tuttuğunu açıkça beyan etmiştir. Hiç kimse de buna itiraz edememiştir. Bunun anlamı, Boğazlardan geçişin “zararsız” olacağı ve Türkiye'nin bunu düzenleme ve denetleme hakkını saklı tutacağıdır. Bu haklarımızı kullanmazlık edersek de bu haklarımızı kaybedebileceğimiz hiçbirzaman gözardı edilmemelidir. 1994/1998 Türk Boğazları Geçiş Tüzüğü'nün, getirmiş olduğu seyir güvenliğinin öneminin yanı sıra Türkiye'nin kendi yetkisini dünyaya kabul ettirip kullanması da önemlidir.

Bu, Türkiye'nin Boğazlar konusunda her zaman istediği gibi hareket etme hakkına sahip olduğu demek değildir. Türkiye kendisine yakın bir tehdit oluşturmadıkça zararsız geçen gemilerin geçişlerine sebepsiz yere müdahale ederse uluslararası hukuk kurallarına aykırı hareket etmiş olur. Ama yanan bir gemiye, tehlikeli madde sızdıran bir gemiye ve ya infilak etmek üzere olan bir gemiye şüphesiz Türkiye müdahale edebilir.

Hukuk açısından zorluk yaratan; duraksız geçiş yapan ve uluslararası standartlara uymayan gemilerin geçişlerini denetlemek ve bunlara geçiş şartlarını uygulamaktır. Kuşkusuz bu durum uzman hukukçuların alanıdır ve Türk Boğazlarından geçiş haklarının değerlendirilmesinin uzmanlar tarafından yapılması muhakkak ki daha sağlıklı olacaktır. Gemilerin geçiş hakları, deniz çevresinin korunması ve güvenli geçiş hukuku karmaşık ve uzmanlık gerektiren konulardır.

Türk Boğazlarını korumak ulusal çıkarımız içindir ve hepimizin görevidir. Bu nedenle Türkiye devletinin de Türk Boğazları gibi tarih boyunca dış siyasetimizde çok büyük bir önemi haiz bir konuda ancak uzmanlara danışarak bir politika oluşturması ve buna göre beyanlarda bulunması daha sağlıklı ve yararlı olacaktır.

Türkiye'nin uluslararası ulaşırmada kullanılan tek zorunlu su yolu boğazlar ve Marmara denizinin bu iki boğaz arasında geçişi sağlayan bölümüdür. Bunun dışında Marmara denizi tarihi olarak kendine özgü (sui generis) konumda bir kapalı deniz olup iç sular rejimine tabidir. 1936 tarihli Montrö Andlaşması hükümleri

doğrultusunda bu sulardan belirli tipteki harp gemileri de boğazları kat etmek amacı doğrultusunda geçebilmektedirler. Bu gemilerin geçişleri kıyı alanları için büyük tehlike arz etmekle birlikte Türkiye Montrö Andlaşması ve uluslararası hukuk düzenine olan saygısı dolayısıyla büyük özveri ile bu rejimi sürdürmektedir. Teorik olarak Ege’de ileride karasularının genişletilmesi ihtimali göz önüne alındığında, Yunanistan’ın bu sulardaki zararsız geçişi harp gemileri yönünden engelleyebilme ihtimali yoktur. Çünkü bu sular açık denizler ile bir devletin karasularını ayıran sular konumunda olup, buradan geçiş zaruri olacaktır. Dolayısıyla Yunanistan’ın böyle bir durumda Türkiye’nin kendisinin de harp gemilerinin geçişini izin ya da ihbar koşuluna tabi tutmuş olduğunu gerekçe göstererek kendisinin de aynı tür uygulama yapacağını ileri sürmesi mümkün değildir.

Montrö Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonu kaldırılmıştır. Askerden arındırılması ile ilgili tedbirler de kaldırılarak, askerî hâle gelebileceği hükme bağlanmıştır. Böylece, boğazların emniyeti Türkiye’ye bırakılarak, bölge üzerinde hâkimiyetini koruması sağlanmıştır. Ayrıca Boğazlardan geçiş ve seyrü sefer, Türkiye’nin ve Karadeniz’e sahili olan devletlerin güvenliği sağlanacak şekilde düzenlenmiştir. Ticaret gemileri için tam geçiş serbestliği tanınmıştır. Harp gemileri için ise; herhangi bir harp hâlinde Türkiye harp içerisinde değilse, harp eden devletlerin harp gemileri Boğazlardan geçemeyecektir. Türkiye harbin içinde ise veya kendisini harp tehlikesi karşısında görürse, geçiş kararı kendisine bırakılmıştır. Karadeniz’e sahili olmayan devletlerin, Karadeniz’e geçirecekleri harp gemilerinin cinsi, büyüklüğü ve tonajı sınırlandırılmıştır. Karadeniz devletlerinin Harp gemilerinin Boğazlardan geçişi için de oldukça geniş serbestlik tanınmıştır. Sözleşmenin süresi 20 yılla sınırlandırılmakla birlikte taraf devletlerden hiçbirisi süre sonunda sözleşmenin feshi yönünde bir talepte bulunmadıklarından, sözleşme hala yürürlüktedir.

Türkiye’nin Montrö Sözleşmesi’yle, Boğazlar üzerinde hâkimiyetini tesis etmesi, uluslararası münasebetlerde saygınlığını artırmıştır. Sözleşme, Türk-İngiliz ve Türk-Sovyet münasebetlerinde bir dönüm noktasıdır.

Boğazlardan geçişin serbest olduğu ve bunun Andlaşma ortadan kalktığında da süresiz devam edeceği kuralı karşısında, Montrö’nün feshedilmesinin Türkiye’ye,

Boğazları uluslararası deniz trafiğine kapatma hakkı vermeyeceği ortadadır. Dolayısıyla Montrö Sözleşmesinin sona erdirilmesi durumunda bile Türkiye'nin Boğazlardan serbest geçişi engellememe hususunda bir yükümlülüğü bulunmaktadır.

Teamül hukuku bakımından değerlendirildiğinde; statüsü bir antlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirleyen uluslararası deniz hukuku kuralları vardır. Kaynağında teamül hukuku olan bu kurallar, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde ve bugün 1982 tarihli Deniz Hukukuna dair Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde yazılı olarak yer almıştır. Türkiye, her ne kadar bu Sözleşmelere taraf olmadığından bir yükümlülük altında bulunmuyor gibi gözükse de, bu durum Sözleşmelerde yer alan geçiş rejimine dair hükümlerin ihmalini gerektirmemektedir. Zira Sözleşmelerdeki prensiplerin ileride teamül kuralı haline gelerek taraf olmayan devletleri de bağlayan bir niteliğe sahip olması mümkündür.

Buna karşılık, Montrö rejiminin ortadan kalkması halinde, bu durum ileride bir teamül kuralı haline gelse dahi, bu Türk Boğazlarında doğrudan doğruya transit geçiş rejiminin uygulanacağı anlamına da gelmemelidir. Her ne kadar Türk Boğazları uluslararası ulaştırmada kullanılan boğaz konumunda ise de, iki açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeyi birbirine bağlıyor olmaması sebebiyle transit geçiş rejimi değil, zararsız geçiş rejiminin uygulanması gereken boğazlar kapsamına girmektedir. İstanbul Limanının sınırları, yanaşma ve demir yerleri, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyası ile patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntem, yer ve zamanları, gemilerin Limanda kalabilecekleri süreler ile Limanda genel güvenliğin ve disiplinin sağlanmasına ilişkin öteki önlemleri gösteren İstanbul Liman Tüzüğünde<sup>214</sup> de belirtildiği üzere Boğazlar Bölgesi Türkiye'nin iç suları dahilindedir. Boğazlardan geçiş yapan yabancı gemiler daima iç sulardan karasularına girmek veya çıkmak durumunda olduklarından transit geçişten söz edilemeyecektir.<sup>215</sup>

Dolayısıyla, İstanbul ve Çanakkale boğazlarından geçiş ayrı ayrı değerlendirilerek Marmara Denizi'nin özel konumu ve tarihi durumu da göz önüne

<sup>214</sup> Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 24.7.1996 No:96/8442, Dayandığı Kanunun Tarihi 14.4.1925,No:618, Yayımlandığı R.Gazetenin Tarihi : No: Yayımlandığı Düsturun Tertibi : 5 Cildi: 36 S:

<sup>215</sup> [http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Istanbul\\_Liman\\_tuzugu.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Istanbul_Liman_tuzugu.htm) (15.06.2006).

alınarak her bir boğazdan yapılacak geçiş bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge kısmı arasındaki geçiş olarak kabul edilecek ve 1982 B.D.H.S. nin 45’inci maddesinde belirtildiğı şekilde, ertelenemez zararsız geçiş rejimine tabi olacaktır. Dolayısıyla, transit geçiş rejiminin her türlü uçak ve gemiye geçiş hakkı veren rejimi, burada uygulanmayacaktır. Zararsız geçiş rejiminin uygulanması ise Montrö rejimine daha uygun düşecektir.

Bugünkü hukukta, Türkiye’nin Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisini sınırlandıran, yalnız Montrö Andlaşması’nın birkaç hükmü değildir. Montrö Andlaşması’nın değıştirilmesi yoluna gidilerek geçiş için daha ayrıntılı bir düzenleme üzerinde anlaşmaya varılsa dahi, bu düzenlemenin anlaşmaya taraf olmayanlara ileri sürülebilmesi için, düzenlemenin genel ilke ve kurallara uygun olması gerekecektir. Esasen, Türkiye’nin Montrö Andlaşması’nın sınırlayıcı hükümleri dışında saklı kalan zabıta yetkisine dayanarak, genel uluslararası hukukun bu konumdaki boğazlar için öngördüğü rejim çerçevesinde düzenlemeler yapmak yetkisi vardır. Bu düzenlemeler şimdiye kadar yapılmamıştır, çünkü Türkiye uluslararası alandaki gelişmeleri takip etmeye çalışmaktadır.<sup>216</sup>

---

<sup>216</sup> TOLUNER, “Uluslararası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları”, s.297–298.

## KAYNAKÇA

AKIN, Mehmet Zeki : Karasuları, İç sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıt'a Sahanlığı, Ankara, 1987.

AKİPEK, Ömer İlhan : Devletler Hukuku Kaynaklarından ve Belgelerinden Örnekler (Devletler Hukuku Metinleri), Ankara, 1966.

AKİPEK, Ömer İlhan : Devletler Hukuku, İkinci Kitap, Devletler Hukuku Şahıslarından Devlet, Üçüncü Bası, Ankara, 1969.

ASLAN, Macit : Türkiye'nin Deniz Hava Menfaatlerini Tanımlayarak Bundan En Üst Düzeyde Fayda Sağlayabilmek İçin Kurulacak Organizasyon Şeklinin İncelenmesi (Tez), 04.06.2001, Harp Akademileri Yayınları.

ATAK, Sadık : Türkiye'nin Kapısı Boğaz, Ankara, 1947.

AYDIN, Hakkı, Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: VII / 2, ARALIK-2003-Sivas.

BAYKAL, Ferit Hakan : Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Yayınevi, 1.Baskı: Temmuz 1998.

BELİK, Mahmut R. : Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü, İstanbul, 1962.

BOZKURT, Enver : Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, Genişletilmiş 2.Baskı, Ankara 1999, Nobel Yayın Dağıtım Ltd.Şti.

ÇELİK, Edip F. : 100 Soruda Türkiye'nin Dış Politika Tarihi, İstanbul, 1969.

ÇELİK, Edip F. : Milletlerarası Hukuk, 2.cilt, İstanbul, 1982.

ÇELİK, Edip F. : Milletlerarası Hukuk, 2.cilt, Genişletilmiş ve Güncelleştirilmiş Baskı, İstanbul, 1987.

DÖNMEZER-ERMAN : Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku Genel Kısım C.3. 8.Bası.

ERKİN, Feridun Cemal : Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Ankara, 1968.

- ERMAN, Sair : Askeri Ceza Hukuku (Umumi Kısım ve Usul) 6.Bası, İstanbul, 1974.
- EROĞLU, Hamza : Devletler Umumi Hukuku, 2. Baskı, Ankara, 1984.
- GÖNLÜBOL, Mehmet : Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü, Ankara 1959.
- GÜNDÜZ, Aslan : Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1998.
- GÜNDÜZ, Aslan : Milletlerarası Hukuk - Temel Belgeler Örnek Kararlar, Betaş Yayınları, İstanbul 2000.
- GÜNDÜZ, Aslan : Milletlerarası Hukuk - Temel Belgeler Örnek Kararlar, Betaş Yayınları, 5.Bası- İstanbul-Kasım 2003.
- İNAN, Yüksel : Uluslararası Adalet Divanının Yargı Yetkisi, Ankara, 1982.
- İNAN, Yüksel : Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara, 1985.
- İNAN, Yüksel : Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş II.Bası, Ankara, 1995.
- KILIÇ, Selim, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 2, Sayı 2.
- KIZILSÜMER, Deniz, Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı 3, 2005.
- KUTLUK, Deniz : Deniz Hukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Ankara, 1987.
- LÜTEM, İlhan : Deniz Hukukunda Gelişmeler, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı, Ankara,1959.
- MERAY, Seha L. : Devletler Hukukuna Giriş, C.I, Yeniden Gözden Geçirilmiş Üçüncü Bası, Ankara, 1968.
- ODMAN, Tefik : Karasularının Genişliği Sorunu, Ankara, 1990.
- ORAN, B :Yunanistan'ın Lozan İhlalleri, Ankara Üniversitesi Basımevi,1999.

ÖZDALGA, Numan : Türk Boğazlarının Tarih İçindeki Önemi, İstanbul, 1965.

PAZARCI, Hüseyin : Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, AÜSBF Yayınları, No.550, 1986.

PAZARCI, Hüseyin : Uluslararası Hukuk Dersleri, I.Kitap, Ankara, 1985.

PAZARCI, Hüseyin : Uluslararası Hukuk Dersleri, II.Kitap, Gözden Geçirilmiş 6.Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 1999.

PAZARCI, Hüseyin : Uluslararası Hukuk Dersleri, Turhan Kitabevi, Ankara 2000.

SANDER, Oral : Siyasi Tarih, Ankara, 1984.

SUR, Melda : Uluslararası Hukukun Esasları, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını D.E.Ü.Rektörlük Matbaası.

TEKİL, Fahiman : Deniz Hukuku, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001.

TOLUNER, Sevin : Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği), Gözden Geçirilmiş Dördüncü Bası, İstanbul, 1989.

TOLUNER, Sevin : Uluslararası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.

TOLUNER, Sevin : Uluslararası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Beta Basım A.Ş., 1.Baskı-İstanbul-Kasım 2000.

Annotated Supplement To The Commander's Handbook On The Law of Naval Operations (Oceans Law And Policy) Newport, RI 1997.

Deniz Harbi Hukuku (Law Of Naval Warfare), Türkçe'ye Çeviren Ahmet Kesre, Deniz K.K.lığı Meslek Kitapları, Dz.K.K.Basımevi, Ankara, 1968.

Deniz Subayları İçin Devletler Hukuku, Harp Akademileri Yayınları.

Denizde Silahlı Çatışma Hukuku (Law Of Armed Conflict At Sea) Harp Akademileri Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, Harp Akademileri Basım Evi, Yeni levent-İstanbul, 1999.

Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı 3, 2005.

Yargıtay Kararları Dergisi, C.14, 1988.

<http://www.harpak.tsk.mil.tr/dscgi/ds.py/GetRepr/File-50/html>.

[http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA\\_fag.html](http://www.turkishpilots.org.tr/TUMPA_fag.html).

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A7=Ker.C3.A7\\_Bo.C4.9Faz.C4.B1](http://tr.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A7=Ker.C3.A7_Bo.C4.9Faz.C4.B1)

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F\\_Milletler\\_Deniz\\_Hukuku\\_S%C3%B6zleşmesi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletler_Deniz_Hukuku_S%C3%B6zleşmesi)

[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilufer\\_ORal\\_Montro\\_Anlasmasi\\_Turk\\_Bogazlari.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilufer_ORal_Montro_Anlasmasi_Turk_Bogazlari.htm)

<http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/sozlesme/imo.htm>

[http://www.ataturque.asso.fr/info\\_f&t\\_050220.htm](http://www.ataturque.asso.fr/info_f&t_050220.htm)

[http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk\\_bogazlarindan\\_ugraksiz\\_gecen\\_yabanci\\_bandireli\\_gemiler.doc](http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarindan_ugraksiz_gecen_yabanci_bandireli_gemiler.doc)

[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C\\_ISTIKBAL\\_imo.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_ISTIKBAL_imo.htm)

[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent\\_Tatar\\_05\\_08\\_2004\\_Karasular\\_Icsular\\_Rejimi.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Bulent_Tatar_05_08_2004_Karasular_Icsular_Rejimi.htm)

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5193.html>

[http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Istanbul\\_Liman\\_tuzugu.htm](http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Istanbul_Liman_tuzugu.htm)

<http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm>

<http://www.belgenet.com/arsiv/sozlesme/adivan.html>

<http://www.turkishweekly.net/turkce/makale.php?id=9>

[http://www.saemk.org/belge\\_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr](http://www.saemk.org/belge_ayrinti.asp?bid=43&dil=tr)

[http://www.saemk.org/yayin\\_detay.asp?sbj=icerikdetay&id=11&dba=007&dil=tr](http://www.saemk.org/yayin_detay.asp?sbj=icerikdetay&id=11&dba=007&dil=tr)